
**Библиотека
СТУДИЈЕ И МОНОГРАФИЈЕ**

Издавач
ИНСТИТУТ ЗА САВРЕМЕНУ ИСТОРИЈУ

Главни и одговорни уредник
Проф. др Момчило Павловић

Рецензенти
Проф. др Момчило Павловић
Проф. др Мира Радојевић

Лектор и коректор
Марјана Стивановић

Ликовно-графички уредник
Младен Аџковић

Обрада података


ISBN 978-86-7403-192-6

Књигу је суфинансирало Министарство просвете, науке и технолошког
развоја Републике Србије

Др Милан Гулић

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА И ДУНАВ

Дунавска политика југословенске
краљевине 1918–1944



Београд 2014

*Мојим родитељима
Недјељку и Невени
и сирцицу Славку
за безграничну подршку
и пожртвовање*

ПРЕДГОВОР

Само летимичан поглед на распоред археолошких налазишта дуж значајнијих, али и мање значајних ријечних токова, могао би нам указати на важност коју су ријеке имале у развоју првих људских цивилизација и формирању трајнијих насеобина. Символика живота у воденом току, исходиште хране за читаву заједницу, прва саобраћајница, али и прва одбрана. Ријечни ток је симбол и незаобилазан фактор у развоју цивилизација. Читаве европске цивилизације цвале су на обалама ријека, читави свјетови су настајали, расли, развијали се и нестајали на обали Дунава. Краљевства, царства, републике, и друге државне формације и системи, у већој или мањој мјери, сматрале су ову ријеку својом и, у већој или мањој мјери, знале користити њене потенцијале.

Напредак у технолошком смислу, праћен развојем односа и међузависности државних формација у Европи, мијењао је поглед на ову ријеку. Одбрана, трговина, исхрана, наводњавање, саобраћај и друге многобројне предности живота уз Дунав били су изложени нападима, поплавама, заразним болестима и другим потешкоћама које је живот уз ову ријеку могао донијети. Међутим, човјек новог доба учио је да се бори са свим лошим странама живота у Подунављу. Медицина је водила битку са заразним болестима, прилагођена архитектура стамбених простора и изградња насипа пружала је отпор поплавама итд. Развој пловних средстава учинио је Дунав све погоднијим за трговину и пловидбу. Напредак градитељских техника до неслућених размјера је повећао иригационе могућности и настајали су читави системи који су се борили за развој обрадивих површина.

Такозвани дуги XIX вијек означио је прекретницу у искоришћавању свих пловних ријека у Европи, а самим тим и Дунава. Слобода пловидбе се наметнула као основно начело у најважнијим мировним уговорима тога стољећа, створена су прва модерна пловидбена друштва, жељезни бродови лагано су замјењивали пловила са дрвеним коритом, извођени су велики регулациони радови. Знатније него у ранијем периоду, модерна српска држава, проистекла из устанака на почетку XIX вијека, свој даљи развој несумњиво је везала за Дунав. На обалама Дунава водиле су се битке за ослобођење од османске власти, преко Дунава је обављана изузетно значајна трговина са Аустроугарском, Дунавом је стизала помоћ у оружју, а њиме су се кретале и важне дипломатске мисије. Дунав је представљао и границу најприје аутономне, а затим осамостаљене Србије, а на његовој обали стајала је, а и данас стоји, српска престоница – Београд. Стратешки

значај је био сасвим очигледан, а све више је до изражаја долазио и економски и трговачки. Питање Дунава и Ђердапа постало је и предмет разговора на међународним конференцијама, а Србија, као приобална држава, неизоставни чинилац ових дипломатских контаката. Током Царинског рата са Аустроугарском, када је Србији био затворен главни трговачки правац ка тзв. Дунавској монархији, управо је дунавски пловни пут постао алтернативни излаз за српске производе.

Почетком Првог свјетског рата Дунав постаје и велика пријетња за Србију. Преко ове ријеке надиру аустроугарске трупе, а њени моћни монитори разарају приобалне дунавске градове. Србија се на Дунав вратила након вишегодишњег периода окупације као сила побједница која је своју територију протегла на обје обале Дунава у знатној дужини. Новостворена југословенска држава постала је један од најзначајнијих чинилаца дунавског питања, како због свог положаја на Дунаву и нарочите важности тог дијела тока Дунава, тако и због чињенице да је имала највећу флоту на Дунаву. Управо због тога дунавска политика је била важан дио како спољне, тако и унутрашње политике југословенске краљевине током читавог њеног постојања.

Југословенска држава, од свога постанка па до свога нестанка, имала је ту (не)погодност да је заузимала средишњи простор на ријечној мрежи Дунава. Током свога постојања имала је разгранату мрежу унутрашњих пловних путева од преко 2.000 км дужине. Саобраћајне могућности Југославије, њен економски развитак, стратешки и политички положај, често су били испреплетани са питањем Дунава. Колико је Дунав био важан за Југославију, толико је и југословенска држава била важна за ову ријеку. На њеној територији налазила се готово половина цјелокупног дунавског пловног система. С обзиром да је Дунав на југословенском тлу добијао неке од својих најважнијих притока, као и да су се на њеној територији налазиле неке од најзначајнијих инсталација које су омогућавале пролазак кроз Ђердапски сектор, јасно је да је Југославија држала „чвор дунавског система“. То је потврдила и чињеница да је Београд био посљедње сједиште Међународне дунавске комисије (1938–1940), а да је у Текији био смјештен један од два сервиса који су чинили Ђердапску администрацију. Уколико се није налазио у самом центру збивања, проблем Дунава је био на важној позицији, како у односима са осталим подунавским државама, тако и у односима са државама које су лежале далеко од Дунава, а видјеле су у овој ријеци своје трговачке, стратешке или политичке интересе.

Поглед на Дунав из међуратног периода најбоље се може видјети у сљедећим редовима преузетим из водича Речне пловидбе Краљевине Југославије: „Не само у економском погледу него и у духовном и културном погледу, Дунав врши једну велику мисију. Он зближава народе и државе на његовим обалама, омогућава јачи додир и пренос културног блага са

једног краја на други, разноси напретке науке и људских творевина и олакшава измену мисли и ширење идеје о братству и заједничким човечанским идеалима. На његовим обалама и у његовом сливу подигнути су многобројни градови – жаришта културе и цивилизације, који се све више развијају и који благотворно делују и зраче на све територије дунавског базена. Дунавом плове многобројни путнички бродови, који омогућују путничком и туристичком свету целе Европе да се упозна са лепотама његових обала и предела, да види његове градове, једне старе у напону снаге, друге новије који се сада дижу и стварају у новим материјалним и културним приликама, да упозна историске споменике којих је дунавски базен препун, почев из доба Римљана па до данашњих дана.“¹

Дунав, „река јединства Европе“, како ју је називао академик Дејан Медаковић, дошла је у средиште пажње европске дипломатије по завршетку Првог свјетског рата. Њен стратешки значај је био добро уочен у земљама које су из рата изашле са епитетом великих сила побједница – Великој Британији и Француској. Огромни стратешки значај Дунав је имао за новостворено Краљевство Срба, Хрвата и Словенаца, а тридесетих година XX вијека све снажнија, храбрија и, у коначници, агресивнија Њемачка гледала је у Дунаву „ријечни ток будућности“, како га је називао тадашњи национални вођа Адолф Хитлер. Дунав је требало да буде „кичма“ Рајха, државе велике површине и са изузетно развијеном мрежом пловних ријека и канала.

Због свега наведеног видимо да питање ријечних токова представља актуелно питање у историографији. Међутим, без обзира на тај несумњиви значај, ријечни токови и њихова важност кроз историју нису у довољној мјери заокупљали пажњу историчара. Радови историчара додјеливали су ријекама споредну улогу. Ријеке су биле граничне линије или правци продирања у детаљним описима ратова, појединачних операција или битака. Њихов вишеструки значај чешће је био предмет истраживања правника, економиста, стручњака за водопривреду и других научника. Спорадични помен Дунава у научним радовима представљао је прије изузетак него дио цјеловитог проучавања дунавског проблема. Ова монографија, баш због тога, има за циљ да да прилог проучавању важности ријека са историографске тачке гледишта, али и да да скроман прилог проучавању комплексног питања спољне политике југословенске краљевине, као и да покаже неке домете њеног развоја у економском, трговачком и саобраћајном погледу.

Како би дунавска политика југословенске краљевине била боље схваћена, наша студија обухватила је досадашња достигнућа историјске науке у проучавању њене спољне политике и унутрашњег развитка, али је

¹ Архив Музеја науке и технике (АМНТ), Збирка речног бродарства (ЗРБ), *Речна пловидба Краљевине Југославије*.

у највећој мјери ова монографија настала на основу докумената похрањених у архивским установама. Међу њима посебну важност има Архив Југославије у Београду, а истраживања су спроведена и у Архиву Србије, Војном архиву и Архиву Музеја науке и технике у Београду, Историјском архиву Београда и Архиву Војводине у Новом Саду.

Међу важнијим фондовима за нашу монографију из депоа Архива Југославије издвајају се Министарство иностраних послова Краљевине Југославије, Стална делегација Краљевине Југославије при Међународној дунавској комисији, Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије, Делегација Краљевине СХС на Мировној конференцији у Паризу, Министарство саобраћаја Краљевине Југославије, Министарство грађевина Краљевине Југославије и Посланство Краљевине Југославије у Румунији – Букурешт. Користили смо и бројну литературу која је директно, или индиректно, дотицала проблем Дунава. Међу посебно квалитетним и за нас важним радовима истиче се студија Андреја Митровића о мјесту које је Србија заузимала у плановима Аустроугарске и Њемачке 1908–1918. године, са посебним освртом на улогу Дунава у тим плановима.² Важност Ђердапа у историји ових простора има средишњу позицију у обимној студији Маринка Пауновића под називом *Ђергај и Тимочка Крајина*.³

Значај Ђердапа и Дунава у почетној фази рата (већ од 1939. године) разматрана је у раду Елизабет Баркер⁴, гдје је нарочита пажња посвећена британским покушајима саботирања њемачке пловидбе кроз Ђердап, Милана Ристовића⁵ и Душана Лукача⁶, са посебним освртом на амбициозне њемачке планове у погледу Дунава. Мјесто Ђердапског сектора у њемачком окупационом систему дотакнуто је у раду Драгана Алексића *Приврега Србије у Друјом свејском рају*.⁷ Детаљан преглед ратних операција, али и прилика у Југославији у почетној фази Другог свјетског рата дао је Велимир Терзић у својој двотомној студији *Слом Краљевине Југославије*.⁸

² Andrej Mitrović, *Prodor na Balkan. Srbija u planovima Austro-Ugarske i Nemačke 1908–1918*, Београд 1981.

³ Marinko Paunović, *Ђердап и Тимочка Крајина*, Загреб 1970.

⁴ Elisabeth Barker, *Britanska politika prema jugoistočnoj Evropi u Drugom svjetskom ratu*, Загреб 1978.

⁵ Milan D. Ristović, *Nemački novi poredak i Jugoistočna Evropa 1940/41–1944/45*, Београд 1991.

⁶ Душан Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој за изградњу хидроенергетског система у Ђердапу“, *Balkanica*, бр. VI/1975, стр. 189–199; Исти, „Место Краљевине Југославије у плановима и експанзионистичким подухватима Трећег Рајха према југоистоку Европе до 1941“, *Balkanica*, XIII–XIV/1982–1983, стр. 295–306; Исти, *Трећи Рајх и земље југоistoчне Европе*, I–III, Београд 1982–1987.

⁷ Драган Алексић, *Приврега Србије у Друјом свејском рају*, Београд 2002.

⁸ Velimir Terzić, *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. Uzroci i posledice poraza*, I–II, Београд 1982–1983.

Комплексност теме, њена, можемо то рећи, раритетност у историографским круговима и блиска повезаност са достигнућима других наука наметнули су нам потребу за коришћењем великог броја студија неисториографског поријекла. Стицање основних знања о пловидби на унутрашњим пловним путевима, типовима пловила, препрекама и потешкоћама на које пловидба може наићи и др. било је један од предуслова за озбиљан приступ овој теми. Осим са појмовима саобраћајне струке, морали смо се упознати и са појмовима из домена међународног права и међународних односа.

Ова књига произашла је из уводне студије докторске дисертације *Дунав у југословенској пловидби према Совјетском Савезу 1944–1953*, одбрањене крајем новембра 2012. године на Филозофском факултету у Београду пред комисијом у саставу: проф. др Љубодраг Димић, доц. др Мира Радојевић, др Милан Терзић, проф. др Мирослав Јовановић и др Ђорђе Костић. Рад на дисертацији обављен је под менторством доц. др Мире Радојевић, чији су савјети и подршка умногоме допринијели квалитету рада и инспирисали настанак ове књиге. Пуну подршку раду дао је читав колектив Института за савремену историју, предвођен директором проф. др Момчилом Павловићем. Искрену захвалност аутор дугује својим колегама и пријатељима Биљани Стојић, Небојши Стамболији, Радету Ристановићу, Александру Лукићу и Јелени Илић, који су својим стручним и људским савјетима помогли њеном настанку. Посебну захвалност аутор дугује и запосленима у архивима, библиотекама и музејима који су му олакшали посао прикупљања грађе, а нарочито запосленима у Архиву Југославије. Уступањем фотографија коначном изгледу монографије допринијели су Гордана Каровић из Музеја науке и технике, Ирена Колај и Драгана Митрашиновић из Историјског архива Београда и Бранимир Бане Гајић, захваљујући коме су добијене фотографије из колекције Душана Напијала.

Монографија је настала у склопу рада на пројекту *Конфликти и кризе: сарадња и развој у Србији и региону у 19. и 20. веку* (евиденциони број 47030), који финансира Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

Београд, о Јовањдану 2014. године

Аутор

ДУНАВ: ФИЗИЧКО–ГЕОГРАФСКИ ПРИКАЗ

Ријека Дунав представља један од најважнијих ријечних токова у Европи. Дужина његовог тока, разгранатост слива и географски положај чине га вишеструко значајним кроз историју, како за државе које су се налазиле на његовим обалама, тако и за оне које су посредно користиле неки од потенцијала Дунава или су настојале да преко њега остваре одређени економски и политички утицај у Подунављу. Дунав настаје на територији данашње Њемачке, спајањем двије мање ријеке Брега и Бригаха, код града Донауешингена. Његова дужина је 2.850 км, што га чини другом најдужом ријеком у Европи, иза Волге, и једном од тридесет најдужих ријека на свијету.¹ По количини воде је на трећем мјесту у Европи, иза Волге и Неве, а по површини слива Дунав је на 32. мјесту у свијету и захвата око 817.000 км². Међутим, пошто Волга представља националну руску ријеку, Дунав је најзначајнији међународни унутрашњи пловни пут у Европи. Дунав утиче у Црно море делтом површине 3.500 км², са три већа рукавца: Килија, Сулина и Свети Ђорђе.

Према особинама обала, корита, водног режима и пловидбе, Дунав се дијели на горњи, средњи и доњи. Горњи Дунав, који се често назива и Алпским Дунавом, дугачак је 970 км и обухвата ток од изворишта до Девина на аустријско-словачкој граници. Тај дио Дунава има сва обиљежја планинске ријеке, осим мањег дијела у Бечкој котлини. Карактеришу га колебљивост водостаја и велики низводни прираст протицаја. Средњи Дунав, који се често назива Панонским Дунавом, дугачак је 949 км и обухвата ток од Девинских врата (тзв. Porta Hungarica) до Турну Северина.

¹ Важно је нагласити да се у стручној литератури могу пронаћи различити подаци о укупној дужини тока Дунава. Дужина која се наводи у тексту наведена је према *Војној енциклопедији* и према честој заступљености у литератури. У *Енциклопедији Југославије* наводи се дужина од 2.783 км, Јован Пауновић користи податак од 2.950 км, Андрија Ристић бројку од 2.860 км, а *Encyclopedia Americana* 2.815 км („Dunav“, *Војна енциклопедија*, II, Београд 1959, стр. 659; „Dunav“, *Енциклопедија Југославије*, III, Загреб 1984, стр. 679–680; „Dunav“, *Енциклопедија Југославије*, III, Загреб 1958, стр. 171; Јован Пауновић, *Исторски развој принципа слободне пловидбе Дунавом и Конвенција о рејиму пловидбе на Дунаву од 1948. године*, Београд 1957, стр. 9; Момир Стојковић, *Дунавска комисија*, Београд 1970, стр. 7–10; Андрија Ристић, *Дунав: геополитичка ситуација*, Београд 1939, стр. 3–13; „Дунáй“, *Большая советская Энциклопедия*, VIII, Москва 1972, стр. 536–537; „Dunav“, *Енциклопедија српско-хрватско-словенацка*, I, Загреб 1928, стр. 607–608; „Dunav“, *Поморска енциклопедија*, II, Загреб 1955, стр. 565–585; „Danube River“, *Encyclopedia Americana*, VIII, Danbury 2003, стр. 492–493; „Donau“, *Brockhaus Enzyklopädie*, V, Wiesbaden 1968, стр. 18–19; „Danube River“, *Encyclopedia Britannica*, V, Chicago 1974, стр. 488–491; „Dunav“, *Енциклопедија Лексикографског завода*, II, Загреб 1956, стр. 429–431).

Има све одлике равничарске ријеке, осим Девинских и Вишеградских врата и Ђердапа, гдје има обиљежја планинске ријеке. На овом дијелу тока Дунав добија велике количине воде из својих притока. Доњи Дунав, познат и под именом Понтијски Дунав, обухвата ток ове ријеке од Турну Северина до ушћа у дужини од 931 км и има обиљежја равничарске ријеке. Карактеришу га мали пад и мала брзина, због чега знатно „меандрира“, таложу много материјала и ствара острва.

Дунав има 124 притоке, од којих су 34 пловне. Најзначајније притоке Дунава су: Ин (дужине 510 км), Енс (320 км), Раба (256 км), Драва (749 км), Сава (945 км), Велика Морава (493 км, укључујући Западну Мораву), Јантра (271 км), Морава (350 км), Вах (400 км), Хрон (260 км), Тиса (977 км), Тамиш (630 км), Олт (615 км), Арђеш (300 км), Сирет (624 км), Прут (953 км) итд. Најважнија притока горњег Дунава је ријека Ин, док највише воде у средњи Дунав доносе Драва, Тиса и Сава. Притоке доњег Дунава не утичу значајније на његов режим вода.²

Важност Дунаву као саобраћајном коридору даје чињеница да је 2.588 км његовог тока пловно и да, уливајући се у Црно море, представља добру везу ријечног и поморског саобраћаја. Прије него што је изграђен канал Рајна–Мајна–Дунав, ток Дунава до Улма био је сталан, али доста слаб, а код овог града он добија своју десну притоку Илер, која му доноси велику количину воде. Од Улма до Келхајма, у дужини од 173 км, Дунав је био плован за мала пловила и сплавове, а од Келхајма до Регензбурга, у дужини од 36 км, за мање пловне објекте (носивости до 120 тона). Код Регензбурга он прима двије веће притоке Наб и Реген, због чега је од Регензбурга до Браиле, у дужини од 2.209 км, плован за „нормалне“ дунавске бродове и шлепове од преко 1.000 тона носивости. Код Пасауа Дунав прима своју највећу алпску притоку ријеку Ин, која му доноси готово исту количину воде колику и он сам донесе из свог горњег слива. Од Браиле до Сулине, у дужини од 170 км, плован је и за морске бродове.

С обзиром на факторе који су важни за пловидбу, у овом периоду Дунав је дијељен на: горњи Дунав, од Улма до мјеста Гоњу у дужини од 797 км (2588–1791. км); средњи или централни Дунав, од мјеста Гоњу до Молдова Веке на лијевој, односно села Винци на десној обали у дужини од 743 км (1791–1048. км); Ђердапски сектор, од Молдова Веке до Турну Северина на десној и од села Винци до Кладова на лијевој обали у дужини од 116 км (1048–934/932); доњи Дунав од Кладова на лијевој и Турну

² „Dunav“, *Vojna enciklopedija*, II, str. 659–661; „Drava“, *Pomorska enciklopedija*, II, str. 506–507; „Sava“, „Tisa“, „Tamiš“, *Pomorska enciklopedija*, VII, str. 15–21, 492–493, 542–543; „Dunav“, *Enciklopedija Jugoslavije*, III, str. 679–680; J. Paunović, *Istoriski razvoj*, str. 10–11; André Allix, „Le Danube jusqu'en 1939“, *Les Études rhodaniennes*, br. 3–4/1942, str. 93–130; Andrej Stančik, Slavoljub Jovanović, *Hidrology of the River Danube/Гидрологија реку Дунају/Hydrologie du Danube/Hydrologie der Donau*, Bratislava 1988, str. 84–98; Edita Stojić-Karanović, *Dunav–reka saradnje*, Beograd 2005, str. 17–18.

Северина на десној обали до Браиле у дужини од 762 км (934/932–170); и приморски Дунав који обухвата ток Дунава од Браиле, кроз Сулински рукавац, до пристаништа Сулина у дужини од 170 км (170–0 км).³ Дунав је кроз Југославију протицао у дужини од 588 км, што је 12,5% укупне дужине ове ријеке. Од тога је Југославија на 358 км располагала са обје обале, а на 230 км ток Дунава је чинио границу између Југославије и Румуније. Око 37,5% пловних путева у сливу Дунава налазило се на територији Југославије.⁴ Управо је из тог разлога Андрија Ристић сматрао да је главни привредни интерес Југославије „на Дунаву, а не на Јадрану“.⁵

Нарочито сложен дио тока Дунава био је Ђердапски сектор.⁶ Он представља „дунавску пробојницу“ кроз планински систем јужних Карпата и везује панонски дио Подунавља са понтијским. Састоји се од четири клисуре (Горња клисура, Госпођин вир, Казан и Сипска клисура) и четири котлине (Љупковска, Доњомилановачка, Оршавска и Влашко–понтијска). Ђердапски сектор обухвата ток Дунава од Молдова Веке до Турну Северина на лијевој обали, и од села Винци до Костола на десној обали у укупној дужини од 117 км. У Ђердапу Дунав прима само двије значајније притоке, Поречку реку и Черну. Ђердапски сектор Дунава карактерисале су велика висинска разлика (26,17 метара), уско корито у клисурама (у Казану свега око 150 м), велика брзина воде на појединим мјестима (на Гребену и до 5 метара у секунди при високом водостају), вртлози (у тјеснацу Казана дубине су прелазиле и 50 м при ниским водостајима), јаки вјетрови, магле и сл. Дуж Ђердапског сектора расијан је велики број стијена у ријечном кориту које су сужавале пловни пут, стварале вртлоге и, уопште, причињавале велике потешкоће пловидби.⁷ Управо због оваквих својстава дунавског тока у Ђердапу пловидбу су помагали пилоти или лоцови из

³ Дипломатски архив Министарства спољних послова (ДАМСП), фонд Политичка архива (ПА), 1948, Дунав, фасцикла 38, досије 7, 432078.

⁴ ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 7, 432077; Архив Југославије (АЈ), фонд Канцеларија маршала Југославије (КМЈ), 1–4–е/1, *Географија Подунавља*; „Dunav“, *Војна енциклопедија*, II, стр. 661; М. Стојковић, *Дунавска комисија*, стр. 10; Душан Дукић, „Дунав–хидрографске особине и саобраћајни значај“, *Научни преглед*, св. 3/1976, стр. 129–176; Душан Дукић, „Дунав–хидрографски преглед“, у: *Пловидба на Дунаву и његовим припојама кроз векове*. Зборник радова са међународног научног скупа, (ур. Васа Чубриловић), Београд 1983, стр. 15–49.

⁵ Он је, међутим, био свјестан да „велика пловна река није исто што и море“ и да ријеке могу бити само „природна допуна“ мору или „само незгодна замена“, а у најгорем случају „пут за колониално продирање“ (А. Ристић, н.д., стр. 42).

⁶ Назив *Ђердап* у српском језику потиче, највјероватније, од турске ријечи *girdap*, која означава вртлог, вир или брзак. У енглеском језику се користи израз *Iron Gates*, у француском *Portes de Fer*, у руском *Желёзные Ворота*, а у њемачком језику *Eisernes Tor* („Ђердап“, *Енциклопедија Југославије*, III, стр. 728).

⁷ ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 7, 432078; Павел Бријанов, *Раг на сџуги-ји о генералном уређењу дунавског сектора званој „Ђердап“*. *Пловидба и искоришћење водене снаге*. Геолошки извештај, Београд 1928.

редова локалног становништва вичног пловидби и добро упознатог са ћудима и опасностима ријечног тока. Свједочанство о њима, с почетка XIX вијека, оставио је и прота Матеја Ненадовић: „Кроз Ђердап не смеду обичне дунавске и савске думенције спустити лађу, јербо нису вешти и могли би одма лађу потопити, но се из они’ села думенције узимају који су вешти Ђердапу, и говоре да они никаква данка не дају, но само горе и доле лађе пропраћавају.“⁸

Посматрајући читав ток Дунава, али и других ријека у Европи, видимо колико је Ђердапски сектор био другачији. Све док изградњом бране између Сипа и Гура Ваја није претворен у мирно језеро, Ђердап је фасцинирао својом природном љепотом и плашио својом различитошћу и свим опасностима које је причињавао дунавским лађарима. Сликвит опис Ђердапа дао је Сретен Ј. Стојковић у свом путопису с краја XIX вијека. Пловећи од Београда до Радујевца, имао је прилику да осјети све дражи Дунава, а о импресији након уласка у Ђердап записао је: „Кад сиђеш Дунавом до овога места, не можеш га познати, као да је то друга каква река. Дотле тих, миран, простран, с равном површином, с ниским обалама или и благим, омањим брежуљцима; а сада? Он се тамо стешњава, губи се у веругању кроз високе планинске кланце, те вам се чини да ће му ту негде бити крај; а из сред његове површине дигла се нека врста шиљастог, стеновитог брега, као какво страшило, око кога се ломе поамни таласи нашег, до сада тако мирног Дунава, који с неким достојанственим гњевом пенушава и хучно јури из ждрела у клисуру, правећи вртлоге, прескачући преко каменитих степеница и производећи једнолико, монотонно брујање!...“⁹

⁸ Матеја Ненадовић, *Мемоари*, Београд 2005, стр. 114.

⁹ Сретен Ј. Стојковић, *На лейом српском Дунаву, од Београда до Радујевца*, Београд 1893, стр. 180–181.

КНЕЖЕВИНА/КРАЉЕВИНА СРБИЈА И ДУНАВ

Развој нововјековне српске државе био је нераскидиво повезан са Дунавом. Неки од значајних догађаја у Првом српском устанку десили су се на овој ријеци, борбе око Београда, убиство дахија на острву Ада Кале, дипломатска мисија проте Матеје Ненадовића, снабдијевање и друго довољно су свједочили о овој вези. Српски народ, који је живио на простору Османског царства, градио је своју аутономију управо на обалама ове ријеке, трговао прелазећи Дунав и Саву, стварао сопствену флоту и организовао пловидбу.

Низ криза и ратова на почетку XIX вијека измијенио је мапу Европе. Бечким конгресом утврђене су нове прилике у Европи. Једно од питања које је постављено пред учеснике Конгреса тицало се слободне пловидбе на ријекама у Европи. Одлуке Конгреса којима је проглашено начело слободне пловидбе постале су саставни дио међународног права. Завршним актом Бечког конгреса било је одређено да пловидба буде слободна на свим ријекама које протичу кроз више држава или чине границу између њих. Потпуну слободу пловидбе имале су само приобалне државе, док су неприобалне имале слободу трговине са могућношћу коришћења пристаништа и пловних објеката приобалних држава. Било је предвиђено да приобалне државе израде општеважећи правилник који је свака од држава трабало да спроводи на свом дијелу одређене међународне ријеке. Међутим, Бечки конгрес није децидирано навео и Дунав међу ријеке на које су се његове одредбе односиле.¹

До проширења одредби Завршног акта Бечког конгреса на Дунав дошло је тек неколико деценија касније на Париском конгресу 1856. године. Париским конгресом окончан је Кримски рат, који је отпочео 1853. године. Париски конгрес је, позивајући се на акта Бечког конгреса, прокламовао слободну пловидбу свим заинтересованим странама за читав ток Дунава. Члан 15 Париског конгреса гласио је: „Будући да акт бечкога конгреса поставља начела, којима се уређује пловидба на оним рекама, које више држава раздвајају или просецају: то су уговарајуће силе утврдиле, да се ова начела за будуће исто тако и на Дунав и на његова ушћа односе. Оне изјављују да ова одредба будуће један део јавнога европског

¹ Voyslav M. Radovanovitch, *Le Danube et l'application du principe de la liberté de la navigation fluviale*, Genève 1925, стр. 28–33; Милош М. Радојковић, *Србија и међународни положај Ђердапа од Париског конгреса до Свејског рата*, Београд 1935, стр. 4; Мелентије М. Радовић, *Дунав и његов међународни положај*, Београд 1945, стр. 13–14; Радоје Р. Зечевић, *Дунав и међународно право*, Београд 2006, стр. 14–20.

права сачињава, и стављају је под своје јемство.“ Прецизирано је да се „пловидба на Дунаву не може никаквом ограничењу ни плаћању подчинити“, а које не би било изричито утврђено договором и „зато се неће никаква царина искати за саму пловидбу по реци, као ни за еспап који се на лађи налази“.²

Париски конгрес је донио одлуку о формирању првих комисија које су се бавиле унапређењем пловидбе на Дунаву. Европску дунавску комисију су сачињавали представници Француске, Хабзбуршке монархије, Велике Британије, Пруске, Русије, Османског царства и Краљевине Сардиније, а њен задатак је био „да све оно извиди и изврши што је нужно да се, почињући од Исакче, ушћа дунавска, а тако и крајеви мора, с њима граничећег се, од песка и свију други сметњи ослободе, како да се овај део реке и поменути крајеви морски у најбољем стању за пловидбу налазе“. Да би се трошкови радова и изградње потребних објеката могли подмирити предвиђено је увођење таксе, коју ће Комисија већином гласова одредити, али под условом да се „са заставама свију народа по начелу савршене једнакости поступи“.³

Прибрежну (обалску) сталну комисију сачињавали су делегати Хабзбуршке монархије, Краљевине Баварске, Османског царства, Виртемберга и комесари трију подунавских кнежевина (Србије, Влашке и Молдавије), чији су избор морале потврдити османске власти. Задатак ове комисије био је да изради јединствене прописе о пловидби Дунавом и полицији пловидбе, да се постара да се одредбе Бечког конгреса примијене у свим приобалним државама, да врши потребне хидротехничке радове на цијелом току ријеке и да, након гашења Европске комисије, којој је мандат био ограничен на двије године, преузме старање и о ушћу Дунава. Одредбе Париског конгреса обезбиједиле су сигуран приступ у област Подунавља Великој Британији и Француској. Русији је био онемогућен излазак на топла мора и осјетнији утицај на Балкану. Иако још увијек није била самостална држава, Србија је одлуком Париског конгреса постала саставни дио дунавског питања. Да би се договор могао спровести у дјело, свака од сила потписница имала је право да на ушћу Дунава држи „по две лађе“.⁴

² Цитирано према: „Уговоръ о миру заключеный у Паризу 18. Марта“, *Србске новине*, бр. 77, 18. Априла 1856, стр. 310; „Чланци Парискогъ Трактата заключеногъ 18. Марта 1856. године, тичући се Србије“, *Србске новине*, бр. 128, 26. Јунија 1856, стр. 511; М. Радојковић, н.д., стр. 10; V. M. Radovanovitch, n.d., str. 97–98; Миленко Р. Веснић, „Бердапске таксе и међународно право“, *Бранич*, бр. 19–24/1900, стр. 657–663.

³ *Србске новине*, бр. 77, 18. априла 1856, стр. 310; *Србске новине*, бр. 128, 26. Јунија 1856, стр. 511.

⁴ *Србске новине*, бр. 77, 18. априла 1856, стр. 310–311; *Србске новине*, бр. 128, 26. Јунија 1856, стр. 511; Смиља Аврамов, Миленко Крећа, *Међународно јавно право*, Београд 2003, стр. 377–378; М. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 33–34; Радоје Р. Зечевић, *Србија и*

Европска дунавска комисија (ЕДК), која се први пут састала 4. новембра 1856. године, правном терминологијом речено, испољавала је међународноправну субјективност, односно, имала је своја обиљежја (заставу), пловила, своје приходе и буџет, а могла је самостално узимати међународне зајмове. Доносила је правилнике, односно имала легислативну власт, а могла је и кажњавати за прекршаје, чиме је имала судску власт. Такође, имала је и полицијску власт. Осим тога одређивала је висину такси, а призната јој је и неутралност и екстериторијалност. Ова широка овлашћења ЕДК је стекла постепено током свог вишедеценијског постојања.⁵ Европској комисији је 1858. године на Париској конференцији продужен мандат све док радови, због којих је и основана, не буду завршени у потпуности. На овај начин је начело слободне пловидбе злоупотребљавано на штету приобалних држава, како на ушћу Дунава, гдје су доминирале неприбрежне државе, тако и на остатку тока гдје је доминирала Хабзбуршка/Аустроугарска монархија.⁶

Током више деценија постојања Европске дунавске комисије формирано је укупно седам одјељака: Генерални секретаријат, којим су најчешће руководили француски представници; Рачуноводство; Пловидбена каса; Технички сервис; Инспекција пловидбе; Болнички сервис; Капетанија пристаништа, коју су 1857–1879. водили османски представници, а од 1879. до 1918. године аустроугарски, међу којима и Фран Вилфан (1903–1918).⁷

Прибрежна стална комисија одржала је свој први састанак 28. новембра 1856. године. Уз учешће свих пробалних дунавских држава, донијет је 7. новембра 1857. године Пловидбени акт, који је, иако је истицао права приобалних држава, представљао велику побједу Хабзбуршке монархије. Беч је добро схватао да слабашне приобалне полудржаве нису пријетња хабзбуршкој доминацији на Дунаву, али велике силе (Велика Британија и Француска) су то могле бити. Најважније одредбе овог акта предвиђале су да је саобраћај од отвореног мора до било ког дунавског пристаништа (и обрнуто) слободан за бродове свих застава, док је саобра-

међународни положај Бергаиа. *Историја и садашњосћ*, Београд 2000, стр. 71–75; Милета Ст. Новаковић, *Србија и Дунавска обалска комисија (1856–1858)*, Београд 1913, стр. 6–7; Spiridon G. Focas, *The Lower Danube River. In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948*, Boulder 1987, str. 236–251; Александру Гиша, „Етапи придунайског сотрудничества. От Европейској комиссии по Дунаю к Дунайској комиссии“, *Родина*, бр. 11/2010, стр. 125–128; Владимир Стојанчевић, „Србија у време Кримског рата 1853–1856“, *Зборник Машице српске за историју*, св. 55/1997, стр. 75–84.

⁵ Milan Bartoš, *Međunarodno javno pravo*, I, Beograd 1954, str. 365–366.

⁶ АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Историско–правни преглед дунавској пловидбе до 1921.*

⁷ АЈ, фонд Министарство грађевина Краљевине Југославије, 62–1814, *La Commission Européenne du Danube et son œuvre de 1856 à 1931.*

ћај између самих дунавских пристаништа слободан само за приобалне државе. Ове одредбе су изазвале највише критика и у оквирима Комисије и ван ње. Другим ријечима, неприобалне државе су могле пловити Дунавом само ако је то био наставак њихове пловидбе на мору. С обзиром на слабу развијеност паробродарства малих подунавских држава, ове одредбе су ишле у корист хабзбуршке пловидбе, јер пловидбу између пристаништа у оквиру једне земље (тзв. малу каботажу) дотична земља није смјела уступити ономе ко би понудио боље услове. Овим одредбама противили су се комесари Србије и Влашке у Прибрежној комисији.⁸

Пловидбени акт је оштро критикован на конференцијама у Паризу које су одржане током 1858. године. Прибрежна стална комисија се више није састајала, а Пловидбени акт је примијењен споразумима између Хабзбуршке монархије, Виртемберга и Баварске, али само на њиховим територијама.⁹

⁸ Терминолошка разлика између „делегата“ и „комесара“ учињена је како би се направила разлика између представника независних држава и оних које немају самосталност. У току рада Комисије они су били потпуно равноправни. Међутим, неравноправност је испољена оспоравањем права потписа испод Пловидбеног акта комесарима од стране турског делегата, у чему га је подржао и хабзбуршки делегат. Пловидбени акт је имао само четири потписа и четири примјерка, колико је независних држава и учествовало у раду Комисије. Комесар Кнежевине Србије био је Филип Христић. Било је предвиђено да српски комесар ради споразумно са турским делегатом Дауд-ефендијом. Међутим, сукоб око српских примједби на нацрт Пловидбеног акта, учинио је да турски делегат пред Портом оптужи српског комесара да је „нелојалан“. Крајем септембра 1858. Филип Христић је смјењен са мјеста комесара, а умјесто њега у Беч је послат Коста Цукић (А. Ристић, н.д., стр. 36–37; М. Ст. Новаковић, *Србија и Дунавска обалска комисија*, стр. 9–10, 57–60, 71).

⁹ За А. Ристића Пловидбени акт је „остао мртво слово на хартији“. Милета Ст. Новаковић је истицао да се „Акту мора признати да је у извесним питањима бољи, слободомнији и разложнији од сличних уредаба, раније прописаних за друге реке“, али и да се у њему налазило „празнина којих није морало бити а има и погрешних одредаба“ (А. Ристић, н.д., стр. 39; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа*, стр. 78; М. Радојковић, н.д., стр. 14–15; М. С. Новаковић, *Србија и Дунавска обалска комисија*, стр. 46–47; 193. Милан А. Тодоровић, *Међународно-јавни положај Дунава. Студија из међународног права*, Београд 1910, стр. 7–8; S. G. Focas, n.d., str. 253–263).

СТРАТЕШКА ВАЖНОСТ ДУНАВА И ПРВИ СВЈЕТСКИ РАТ

Сама чињеница да је Дунав друга највећа европска ријека и да његов слив захвата једну дванаестину европског континента, говори нам о његовој стратешкој, политичкој, економској и саобраћајној важности. Велики саобраћајни потенцијали, како самог Дунава, тако и његових притока, чинили су област Подунавља битном и у мирnodопском и у ратном времену. Због специфичног положаја Дунав је представљао, а и данас представља, изузетно погодну спону између Западне и Источне Европе и Блиског истока. Дунав је више пута коришћен као „војни објекат“, јер је пружао могућности лаког продирања уз и низ његов ток, а повезивао је низ држава које су излазиле на његове обале. Као саобраћајни пут, Дунав повезује алпске, судетске, карпатске, панонске и балканске области. С друге стране, системом притока и канала повезан је и са морима. Међутим, како је Дунав често кроз историју пролазио кроз више мањих државних територија, смањивао се његов комуникацијски и офанзивни значај, а повећавао његов одбрамбени карактер, нарочито ако је он чинио границу. Дунав је представљао моћну баријеру, посебно у случају када је његов положај био у складу са правцем напада. За премошћавање су били потребни велики људски, технички и организациони капацитети. Нападач је морао имати далекосежне припреме, а бранилац је добијао на времену. Његов значај и могућности искоришћавања током рата зависили су од његовог правца протезања према одређеном фронту.¹

У значајнијој мјери коришћење Дунава у војној комуникацији отпочело је током Првог свјетског рата. Аустроугарска је Дунав користила као саобраћајну линију, али и као правац напада. У саобраћајном погледу био је изузетно значајан јер потребе Аустроугарске није могао задовољити једини преостали пут преко Балкана – пруга Будимпешта–Букурешт–Софија–Цариград, која је, због става Румуније, постајала све мање сигурном. Очито је било нужно да се „поседне пруга преко Ниша“ или да се „од Срба очисти обала Дунава од Оршаве до Видина“. Уз питање правца моравско–вардарском удолином, као најважнији пут фигурирао је дунавски пловни правац. На стратешку важност Дунава указивала је Њемачка врховна команда, нарочито након уласка Османског царства у рат, када је Дунав био један од главних канала за превоз оружја и муниције ка новом савезнику чија је стратешка позиционираност на мореузима била од пре-

¹ Anton Simović, *Rečne ratne flotile*, Split 1954, str. 54–66.

судног значаја за спречавање изласка Русије на топла мора и даљи контакт са савезницима.

У офанзивном смислу, Аустроугарска је користила Дунав за напад јединицама ријечне ратне флотиле на Србију (1914–1915) и Румунију (1916–1917). Ријечна ратна флотила се показала као врло дјелотворна у садејству са сувоземним снагама за бомбардовање насељених мјеста и уништавање пловних саобраћајних средстава. Модерну ријечну ратну флотилу Аустроугарска је почела градити још у другој половини XIX вијека, пошто је од 1869. године имала прве мониторе на Дунаву.² На почетку Првог свјетског рата она је имала најмоћнију ријечну ратну флотилу.³

Пред почетак Првог свјетског рата база аустроугарске ратне флотиле била је у Будимпешти, на острву Чепел. Дуж Дунава су се налазиле станице за снабдијевање бродова. Два дана прије отпочињања напада на Србију пловила аустроугарске ријечне флотиле била су расподјељена на Дунаву (у Земуну и Панчеву) и Сави (у Брчком и Славонском Броду). У оперативној бази у Земуну налазила су се четири монитора (*Темеш*, *Богрој*, *Самош* и *Кереш*) и три патролна чамца, док су у Панчеву била два патролна чамца. У оперативној бази у Брчком налазила су се два монитора (*Марош* и *Лајша*), а у Славонском Броду један патролни чамац. Укупно, у моменту напада на Србију 1914. године аустроугарска Дунавска ратна флотила располагала је са шест монитора и седам патролних чамаца. У јесен 1914. године формирано је Одјељење за пловидбу код војнотранспортне управе број 4 у Суботици, које је преузело управу над свим осталим пловним парком потребним за ратне операције. Ово Одјељење је убрзо премјештено у Беч, гдје је ушло у оквире Царске и Краљевске Централне транспортне управе (К. и К. Zentraltransportleitung – ZTL).⁴

² Монитори су представљали оклопљене борбене бродове на ријекама. Били су дугачки 50–60 метара, са оклопом дебљине 20–70 милиметара. Пушчана и митраљеска ватра могла је нанијети штету само мање важним дијеловима монитора. Били су наоружани хаубицама и топовима 120 мм, противавионским топовима 70 мм и митраљезима. Посада је бројала 70 људи. Њихови предњи дијелови су били ојачани за пробијање чврстих предмета, попут бродова и мостова (Војни архив (ВА), Пописник 3 (Ратна архива Врховне команде српске војске и свих њених одељења од 1914. до 1920. године), кутија 207, архивска јединица 22, документ бр. 1, *Подаци о Аустро–Угарској Дунавској флојшили*; Вошко Антић, *Рат на реката кроз векове*, Београд 1986, стр. 137).

³ Уз Аустроугарску, само је још Краљевина Румунија имала ријечну флотилу на Дунаву (А. Simović, *Речне ратне флотиле*, стр. 20).

⁴ ВА, П–3, к. 207, арх. јед. 22, док. бр. 1, *Подаци о Аустро–Угарској Дунавској флојшили*; Вошко Антић, „Дејства српске речне ратне флоте у Првом свјетском рату“, *Поморски зборник*, књ. 26/1988, стр. 465–472; Владимир Пожег, *Векови српског поморства и речног бродарства*, Београд 2008, стр. 179; Александар Н. Андрић, „Борбе на Дунаву и дунavsка речна флотила под нашоm ратном заставом“, *Алманах Јагранска сџража за 1927. јодину*, Београд 1927, стр. 186–201; В. Антић, *Рат на реката кроз векове*, стр. 137; Бошко Антић, *Српска огусеја*, Београд 2002, стр. 31; Anton A. Debevec, „Austro–ugarska dunavska flotila u Svetskom ratu“, *Mornarički glasnik*, sv. 6/1934, стр. 610–623.

Са друге стране, Србија није имала своју ријечну ратну флотилу, а Српско бродарско друштво, коме је припадао највећи дио пловног парка под њеном заставом, потпуно је неспремно дочекало рат. Прекасно је издато наређење за повлачење пловила на дио Дунава изван граничне српско-аустроугарске зоне. Још 13. јула Мађари су одвукли и задржали у Оршави српски брод *Варгар* и са њега скинули српску и истакли своју заставу. Наредног дана је код села Свињице отворена ватра и испалено око 30 метака на бродове *Цар Никола II* и *Морава*, а један аустроугарски реморкер је покушао да одвуче натоварени српски шлеп који је био укотвљен код Прахова. О томе колико је ситуација на Дунаву била напета говори и инцидент у коме су српски трећепозивци пуцали на аустроугарски путнички брод када је покушао ући у Сипски канал 15. јула. Забиљежен је још један сличан случај, због кога је аустроугарски посланик у Букурешту протествовао код румунске владе, а генерал Живојин Мишић наложио да се „убудуће не гађају аустријске лађе које плове поред Румунске границе“. Рат још није званично ни отпочео, а у српском поседу више нису били бродови *Крајина*, *Србија*, *Нерешива*, *Мацва*, *Цар Никола II*, *Варгар* и *Београд*, како је то стајало у извјештају од 22. јула. Неки од тих бродова су били потопљени, а неки су допали у аустроугарске руке. Брод *Београд* са неколико шлепова је ратни вихор затекао у Новом Саду, а *Сити* се успио пробити из аустроугарских вода до Београда, гдје је потопљен од стране аустроугарске артиљерије 25. јула док је у савском пристаништу намјеравао да прикупи неке од шлепова. Због такве ситуације министар војни пуковник Душан Стефановић предлагао је да се у погодном тренутку зароби неки од аустроугарских бродова који су се тих дана налазили на Дунаву од Радујевца до Галца.⁵

Дан пред почетак рата (27. јула) код Великог Градишта су заробљени пароброди *Шумадија*, *Делиград* и *Морава* са комплетним посадама. Једини брод који је успио да се пробије било је *Таково* са шест шлепова под управом капетана Тихомира Војиновића.⁶ Убрзо након објаве рата Србији аустроугарске снаге су потопиле 33 од 53 шлепа која су припадала Српском бродарском друштву. Потопљена су и скоро сва пловила приватних превозника – Бродарства Блажек, Бродарства Централне банке, Бродарства капетана Тодића, Бродарства Живка Жике Јовановића, Бродар-

⁵ ВА, П-3, к. 71, арх. јед. 13, док. бр. 1-6, 8-10, 12.

⁶ Брод *Таково* је током затишја у првој половини 1915. обављао превоз између Кладова и Радујевца, а по потреби је прелазило и у Турну Северин, али само са одобрењем Врховне команде. Било је приједлога и да се тај брод наоружа и шаље низ Дунав у сусрет транспортима помоћи за Србију као заштита. Чак се и директор Српског бродарског друштва Кукић жалио крајем фебруара 1915. године да је према наређењу Тимочке дивизијске области брод „армиран“ постављањем митраљеза и војничке посаде (ВА, П-3, к. 56, арх. јед. 1, док. бр. 10; ВА, П-3, к. 71, арх. јед. 13, док. бр. 38, 60, 68).

ства Прометне банке и Димитријевићевих моторних бродића.⁷ Чињеница да је Дунав био граница између зараћених страна допринијела је брзом уништењу српске ријечне флоте, али је доносила штете и аустроугарској. Под ватром српске артиљерије у пристаништу у Оршави потопљено је 18 путничких бродова, неколико тегљача и више шлепова.⁸



Аустроугарски монитор у земунском пристаништу (Колекција Душана Најијала)

Страховита паљба са аустроугарских монитора, којом је рат и отпочео 28. јула 1914. године увече, наносила је огромне штете српској престоници, а њихова дејства од првог дана рата уносила су пометњу у одбрану Београда. У ноћи између 28. и 29. јула Дунавско-савски одред српске војске порушио је жељезнички мост на Сави, који је везивао двије државе. Приликом рушења моста испод њега се затекао аустроугарски брод *Алкошман*, на кога се жељезна конструкција сручила свом силом. Брод је потопљен, а погинули бродари су били једне од првих жртава

⁷ Уз 12 бродова СБД-а 1914. године су под српском тробојком пловили и бродови *Ибар* и *Кицош*, који су припадали Бродарству Прометне банке, брод *Тимок*, који је припадао Бродарству Централне банке и брод *Дрина*, који је припадао капетану Драгутину Тодићу (АЈ, фонд Стална делегација Краљевине Југославије при Међународној дунавској комисији, 369–18/II, *Списак свих лађа које су пре рата пловиле Дунавом под Српском Заставом*).

⁸ В. Антић, „Дејства српске речне ратне флоте“, стр. 466; В. Пожег, n.d., стр. 179–180; В. Антић, *Рат на реката кроз векове*, стр. 26, 149; Б. Антић, *Српска одисеја*, стр. 10.

Великог рата. Српска артиљерија није била у могућности да наноси штету моћним и брзим мониторима. За мониторе се говорило да „јачо досађују трупама“, а како је писао поручник бојног брода I класе Александар Андрић: „Све до октобра 1914. може се казати, да су се монитори мирно без икаквих сметњи шетали по рекама и подузимали операције по милој вољи.“⁹

Ватри су били изложени и други српски градови, па су гранате падале на Велико Градиште, а код Костолца се пуцало на српске патроле. Почетком августа наређено је да се сваки непријатељски пловни објекат, реморкер, шлеп и др. потопа уколико се затекне на дијелу Дунава између Аустроугарске и Србије и да му се не дозволи да се домогне обале Румуније, која је, у том тренутку, била неутрална. Браничевски одред је 5. августа јављао Врховној команди да је прецизним погоцима код Молдова Веке уништио два аустроугарска брода и неколико шлепова. Већ 8. августа је код острва Ограда потопљено дванаест аустроугарских бродова (*Хилдгерард, Фердинанд, Макс, Франц Ишћиван, Алберт, Токај, Сечењ Ишћиван, Зађева, Арад, Базјаш и Галац* и два „без имена са спуштеним димњацима“) и око двадесет шлепова „пуних робе“. Румунске власти су почетком септембра дозволиле српским трупама да испуљују ватру на аустроугарска пловила „чим се појаве на Дунаву од ушћа Тимока па даље узводно“ и то након што су ова пловила постала озбиљна пријетња руским бродовима који су Србији достављали помоћ. Са тим циљем постављени су Дебанжови топови код Брзе Паланке, Прахова и на Буковичком брду.¹⁰

Међу значајним губицима које је српска војска нанијела моћном аустроугарском пловном парку вриједи напоменути да је Крајински одред потопио два бензинска моторна багера код Оршаве и два брода и један штек на сјеверној страни Аде Кале, од којих је један био доскорашњи срп-

⁹ У фебруару 1915. године на основу већ стеченог искуства из борби током претходне године Штаб Комбинованог одреда на челу са пуковником Душаном Туфегчићем дао је упутства за гађање монитора из пољских брзометних топова калибра 75 мм: „1. Не отварати ватру са одстојања преко 1.000 метара; 2. Гађати монитор првенствено кад је боком окренут батерији. Само у случају апсолутне потребе гађати га и онда када је кљуном окренут батерији; 3. Не отварати сувише рано ватру. Гађање отпочети кад се монитор појави под углом највише за 30° (550 хиљадитих) у страну од правца гађања (нормалног положаја топа); 4. При благовременој припреми гађања, из раније измерити одстојања до линије по којој ће највероватније проћи монитор; 5. Нишанити увек непосредно – гледком; 6. На монитор, кад се појави боком према батерији, *нишанити*: а) *Кад се монитор креће*, нишанити *по правцу* у оклопну кулу предњег топа, а *по висини* у линију пресека површине воде са боком брода, б) *Кад монитор стоји*, нишанити *по правцу* у оцак, а *по висини* у линију пресека површине воде са боком брода; 7. При благовремено извршеној припреми гађања, отпочети гађање одмах, чим монитор уђе у обележену зону, и то рафалом од по три метка на топ.“ (ВА, П–3, к. 207, арх. јед. 22, док. бр. 1, *Подаци о Аустиро–Угарској Дунавској флојтили*).

¹⁰ ВА, П–3, к. 56, арх. јед. 30, док. бр. 1–5; ВА, П–3, к. 71, арх. јед. 13, док. бр. 20, 22–24, 26, 34–36, 63; ВА, П–3, к. 72, арх. јед. 17, док. бр. 13; А. N. Andrić, n. d., str. 189.

ски *Варгар*, који је префарбан и назван *Прва њобједга*, а други потопљени брод је била *Черна*. На ушћу ријеке Черне у Дунав потопљена су три штека, један шлеп и један моторни чамац.¹¹

Због непријатељске надмоћи на ријекама, постигнуте захваљујући мониторима, савезници су послали помоћ у Београд. Уз британског контраадмирала Трубрица, који је у ратну престоницу Србије Ниш стигао већ 16. августа, а затим продужио за Београд због рада на „запречавању Саве и Дунава противу проласка монитора“, било је неколико официра и 120 морнара. Французи су послали једног официра и 70 морнара, а Руси неколико морнаричких официра и 48 минера.¹² Захваљујући помоћи у људству и оружју, Србија је у септембру 1914. године започела минирање Дунава и Саве. Руси су мине положили у Саву код Београда и Шапца, а захваљујући томе је онеспособљен монитор *Темеш*, који се насукао на Орашачку аду у ноћи између 9. и 10. октобра 1914. године.¹³ Ради одбране Београда мине су постављене стотињак метара узводно од порушеног жељезничког моста, а на Дунаву између Великог ратног острва и Кожаре. Процењује се да је у Дунав положено око 800 мина. Међутим, мине је пуштала и аустроугарска страна и то оне пловеће које би експлодирале ударом у неки пловни или стојећи објекат, или оне подешене да експлодирају у тачно одређено вријеме. Њиховим разорним дејством долазило је до људских и материјалних губитака. Да би се такве последице избјегле, постављена су осматрачка одјељења састављена од минера, а за „хватање“ мина одређени су понтонири.¹⁴

Аустроугари су новембарске магле покушали искористити за транспорт од Оршаве ка Бугарској, а како би се то предупредило, руски брод *Тирасјол* је стављен на расположење команданту Тимочке дивизијске области. У депеши из Штаба Врховне команде сугерисано је: „Главна је ствар да се непријатељу онемогући свако транспортовање Дунавом између Аустроугарске и Бугарске.“ Осим тога, Министарски савет Србије је, на подстицај савезника, 5. октобра одобрио „да се Дунав у Ђердапу учини

¹¹ ВА, П–3, к. 71, арх. јед. 13, док. бр. 63.

¹² Од јуна 1915. године руске минере и поморски одред је предводио капетан фрегате Борис Павлович Илин (ВА, П–3, к. 72, арх. јед. 12, док. бр. 13).

¹³ Операција вађења овог монитора потрајала је око 100 дана, а коначно је извађен 27. јуна 1916. године и превучен на поправку у Будимпешту, након чега је поново уврштен у састав флотиле (Б. Антић, *Српска одисеја*, стр. 33).

¹⁴ ВА, П–3, к. 52, арх. јед. 5, док. бр. 1; ВА, П–3, к. 56, арх. јед. 1, док. бр. 5; ВА, П–3, к. 72, арх. јед. 12, док. бр. 7–8; ВА, П–3, к. 72, арх. јед. 17, док. бр. 16; В. Антић, „Дејства српске речне ратне флоте“, стр. 466–467; Антон Симовић, „Дунавске флотиле у Првом и Другом светском рату“, *Војно дело*, бр. 5/1951, стр. 77–89; В. Антић, *Rat na rekama kroz vekove*, стр. 139, 150; Томо Šalov, „Riječni monitori u I. i II. svjetskom ratu“, *Mornarički glasnik*, br. 1/1954, str. 43–51; Небојша Ђокић, „Савезничка помоћ техничкој модернизацији српске војске 1915. године“, *Зборник Маџице српске за историју*, св. 55/1997, стр. 183–196; Б. Антић, *Српска одисеја*, 10–12.

непловним, јер је позитивно, да ће непријатељ снабдети на првом месту Бугарску, а затим Турску, муницијом и осталим ратним материјалом“. Како би се ово онемогућило, наређено је „да се сви построји у Ђердапу поруше“. Планови за „барирање“ Ђердапа постојали су у јесен 1914. године, када је тај задатак требало да изврше три руска шлепа натоварена каменом. Наређење за „тајну баражу канала Сипског“ издао је и начелник инжењерије 9. децембра 1914. године. У октобру 1915. године руски капетан фрегате Илин био је упућен у Зајечар, одакле је требало да буде пребачен на Ђердап „да би припремио све за рушење истог“.¹⁵

Жесток отпор који је пружила Србија у лето и рану јесен 1914. године учинио је да Централне силе почну размишљати о могућности да се од Србије „откине“ њен сјевероисточни дио, односно њена обала Дунава. Међутим, ни аустроугарски ни њемачки генералштаб нису прихватили овакав приједлог. Андреј Митровић је пренио ријечи њемачког морнаричког изасланика у Бечу, који је у јануару 1915. године анализирао саобраћајне прилике на Балкану: „У прво време пут преко Румуније био је пролазан. Покушавамо још увек и надаље ћемо покушавати да тако буде. Али, изгледи се стално смањују. Уколико и успемо да овај пролаз отворимо посредством неког румунског транспортног предузећа, морамо бити свесни да ће и то кратко трајати с обзиром на огроман утицај Руса у Румунији. Што се тиче коришћења воденог пута преко Јадранског мора до Турске, изгледи на успех су једва 10%, али и ову могућност подробно испитујемо [...]. Пут Дунавом смо покушали и већ пропали због српске артиљерије више Ђердапа. Испод Ђердапа [...] Дунав је препречен баријерама од брвана, потопљених возила напуњених камењем и с три реда мина. После пропасти Аустријанаца у Србији, чини ми се да је крајње неизвесно колико ћемо се још дуго моћи ослањати на провоз и кроз Бугарску.“ Управо због тога он је био мишљења да је што прије потребно окупирати десну обалу Дунава. Чини се да су и дејства Аустроугарске у прољеће 1915. године ишла управо у том смјеру.¹⁶

Њемачки покушаји превоза Дунавом били су онемогућени снажном ватром са српске обале код Смедерева (24. децембра 1914), када су се оштећена пловила морала склонити у Тамиш, и Београда (31. марта 1915), када је низводно од српске престонице изгубљено 20 вагона муниције након потапања транспортног брода *Белград*. Тај брод је наишао на мину, а затим је под дејством ватре са српске обале експлодирао. Том приликом су заробљена и два морнара која су са брода искочила. Брод је

¹⁵ ВА, П-3, к. 59, арх. јед. 13, док. бр. 1-2; ВА, П-3, к. 71, арх. јед. 13, док. бр. 54, 56-58; ВА, П-3, к. 72, арх. јед. 12, док. бр. 12, 17.

¹⁶ Андреј Митровић, „Централне силе и стратегијске саобраћајнице на Балкану 1915. године“, у: *Србија 1915. године*. Зборник радова са научног скупа (ур. Даница Милић), Београд 1986, стр. 183-208.

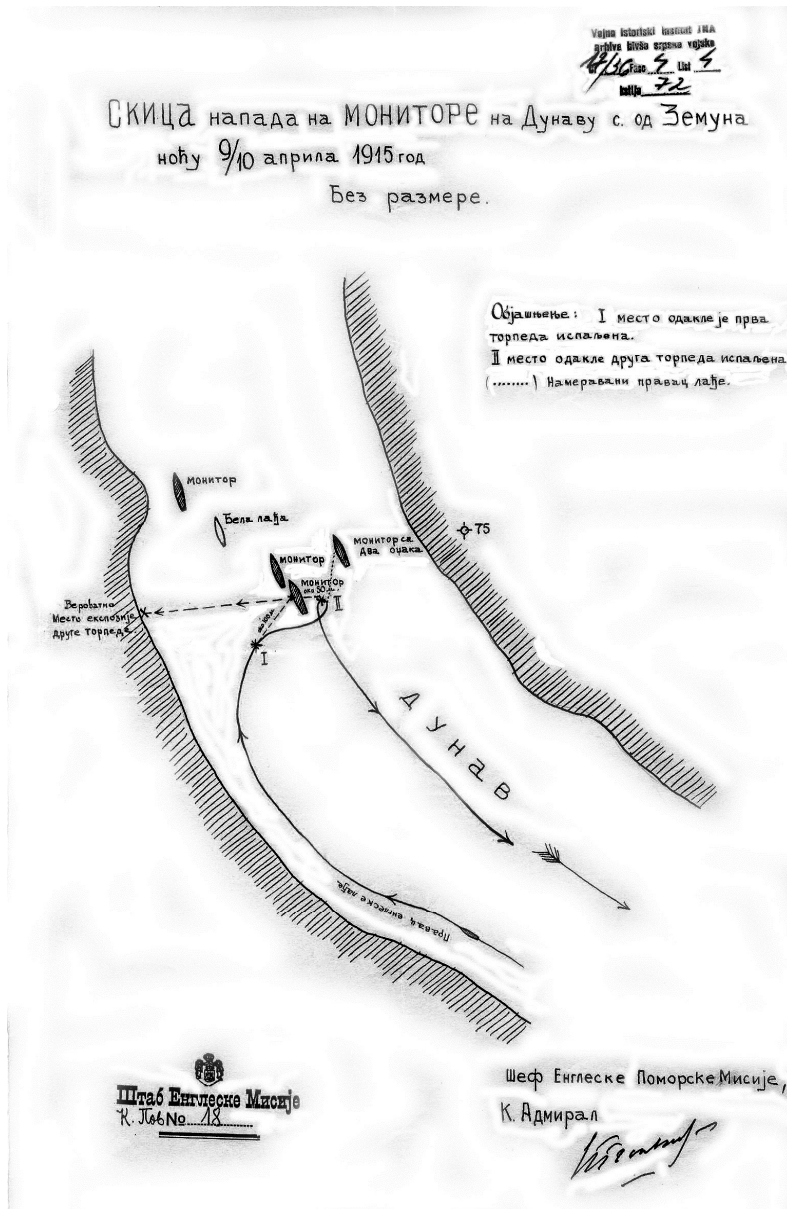
био специјално припремљен за пролазак дијелом тока Дунава гдје је он још увијек представљао границу између Аустроугарске и Србије. Након катастрофе овог брода нема података о новим покушајима проласка Дунавом све до војничког слома Краљевине Србије.¹⁷

Поучена искуством ратне 1914. Србија је током 1915. године формирала сопствену флотилу. У октобру 1915. године српска ратна флотила је имала у свом саставу оклопљени брод *Тимок*, који је почетком априла те године извађен из савског муља и поново припремљен за пловидбу, оклопљене чамце *Јагар* и *Далмација*, брзи моторни чамац *Слобода*, моторне чамце *Победа* и *Свети Ђорђе*, више шлепова и сплавова и око 100 чамаца на весла. *Јагар* је био први српски ратни брод, конструисан у бродоградилу на Чукарици, опремљен са два митраљеза и поринут у воде Саве 6. августа 1915. године. База ратне флотиле је била на Чукарици, а њоме је руководио потпуковник, а касније мајор Милан Ј. Радојевић, који је био на челу Команде Аде Циганлије и касније Бродарске команде формиране 15. децембра 1915. године. Српској ријечној флотили придодат је тада и један британски торпедни чамац/шалупа из поморског арсенала на Малти, допремљен возом из Солуна, који је, пришавши аустроугарској флотили у земунском пристаништу, у ноћи 9/10. априла 1915. године испалио први торпедо у водама Дунава. Ову акцију је убрзо поновио нападајући пловила у саобраћају, али без успјеха као првог пута. Акцију торпедних напада предводили су командант брода мајор Чарлс Лестер Кер и торпедски потпоручник Виљем Лонг.

За потребе одбране Србије биле су постављене и четири савезничке торпедне батерије, три британске (код срушеног жељезничког моста на Сави, на Дунаву у Београду и у Смедереву) и једна руска (код Винче). У склопу припрема за одбрану од нове офанзиве Централних сила, положено је 12 минских поља на Сави (код Шапца, Остружнице и Београда) и Дунаву (код Београда, Винче, Гура Ваја, Кладушнице и Кладова). Ради заштите дунавског пловног пута, Русија је упутила и брод *Гроф Ињашкијев* наоружан са два топа од 75 мм, пет топова од 47 мм и два митраљеза, који је био стално стациониран код Давидовца.¹⁸

¹⁷ ВА, П–3, к. 71, арх. јед. 13, док. бр. 61; V. Požeg, n. d., str. 183; A. N. Andrić, n. d., str. 190; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 151.

¹⁸ ВА, П–3, к. 56, арх. јед. 1, док. бр. 5; ВА, П–3, к. 71, арх. јед. 13, док. бр. 62; ВА, П–3, к. 72, арх. јед. 17, док. бр. 27, 36–37; B. Antić, „Dejstva srpske rečne ratne flote“, str. 468–469; V. Požeg, n. d., str. 183–184; Младен Ст. Ђуричић, *Историја југословенској речној пловидби до 1926. године*, Београд 1965, стр. 84–86; М. Рауновић, n. d., str. 669–673; Бошко Антић, „Добровољци са Саве и Дунава оснивачи српске ратне морнарице“, *Добровољачки гласник*, бр. 10/1997, стр. 26–35; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 151–152; Anton Simović, „Srpska rečna ratna flotila u Prvom svetskom ratu“, *Mornarički glasnik*, br. 5/1954, str. 543–547; Мирослав Йованович, „Ленинским курсом. Как русские защищали



Напад торпедима на аустроугарске мониторе (Војни архив)

На почетку Првог светског рата Дунав је за Србију имао значај у одбрамбеном смислу (као баријера), али и у саобраћајном. Србија је користила дунавски пловни пут за контакт са својим савезницима, па су у

Белград от австријских мониторов на Дунае (1914–1915)“, Родина, бр. 11/2010, стр. 130–131; Б. Антић, Српска одисеја, стр. 40–41; А. А. Debevec, n. d., str. 615–616.

Прахово стизали товари помоћи из Русије. Руски бродови са шлеповима натовареним муницијом и грчки бродови са шлеповима натовареним брашном, сољу и овсем били су више него драгоцени за нападнуту и зараћену Србију. Због важности пута Прахово–Рени за Србију, Аустроугарска је настојала да ову везу прекине, али се планови о комитским акцијама са бугарске обале, слању ратне флотиле на доњи Дунав и ваздушним нападима из цепелина и авиона нису остварили или нису дали значајније резултате. Централне силе су биле склоне и да Србији понуде сепаратни мир уколико би она пристала да Аустроугарској уступи Неготинску Крајину (како би контрола Ђердапа била потпуна), а заузврат јој је нуђено проширење на сјеверу Албаније и спајање са Црном Гором. Аустроугарски министар иностраних послова барон Иштван Буријан наглашавао је значај дунавског пловног пута за Монархију и истицао да Дунав није слободан све док Румунија и Србија имају могућност „да препрече тај пролаз“.¹⁹

У другој половини 1915. године на Србију је подигнута знатно већа сила него годину дана раније. Аустроугарску Дунавску ратну флотилу, која се налазила у саставу Треће армије, у нападу на Србију у јесен 1915. године чинило је девет оклопних монитора са 50 топова и 20 других бродова. Силовити напад здружених аустроугарских и њемачких снага на Србију 6. октобра брзо је сламао њен отпор на Сави и Дунаву. Иако је српска ријечна флотила наносила губитке и отежавала прелазак на понтонима, преостала пловила на којима се вијорила српска застава уништиле су њихове посаде 8. октобра, када је повлачење било извјесно. Сутрадан је напуштена српска престоница.²⁰

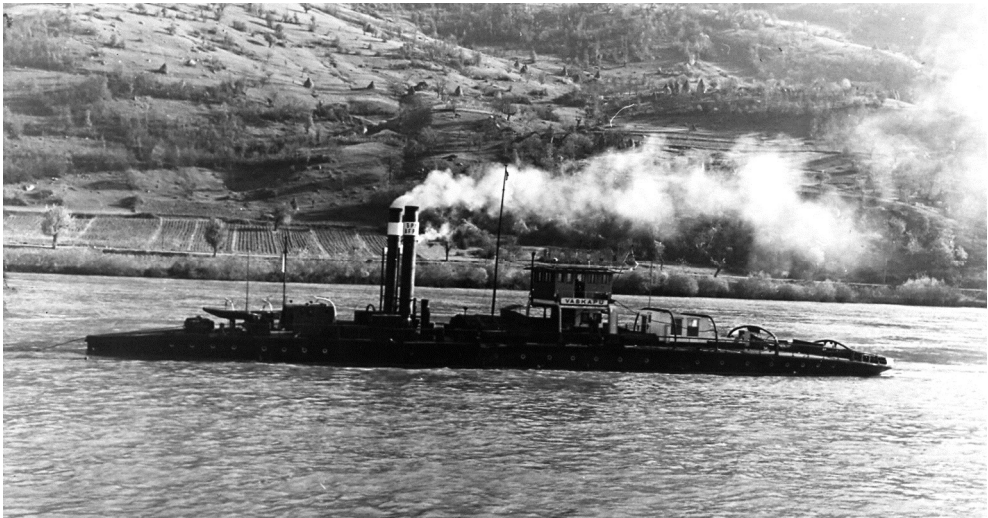
О нестанку српске ријечне флотиле свједочанство је оставио њен командант потпуковник Радојевић: „По паду Аде Циганлије септембра 1915 г. и Команда Аде Циганлије престала је да постоји. Провизорна флотила, која је из ништавних средстава створена и која је целог лета пркосила непријатељству пред Београдом, разоружана је па потопљена. Митраљези и један револверски топчић однети су на рукама, да се и на суву боре. Цео пловни материјал у колико га немачка артилерија није потопила ми смо га потопили.“²¹

¹⁹ *Građa o stvaranju jugoslovenske države (1. I–20. XII 1918)*, priredili: Dragoslav Janković i Bogdan Krizman, I, Beograd 1964, dok. br. 24, str. 36; A. Mitrović, *Prodor na Balkan*, str. 242–243, 350–351.

²⁰ Митар Ђуришић, Борислав Ратковић, Саво Скоко, Драгољуб Живојиновић, Михаило Војводић, *Први светски рат*, II, *Општа историја*, Цетиње 1976, стр. 131; Petar Tomac, *Prvi svetski rat 1914–1918*, Beograd 1973, str. 275; A. Simović, *Rečne ratne flotile*, str. 47; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 138–154; V. Požeg, n.d., str. 184; A. Симовић, „Дунавске флотиле“, стр. 78–79.

²¹ Милан Ј. Радојевић, „Одисеја српског брода Србије (Из дневника њеног команданта)“, *Рајнички власник*, св. I/1937, стр. 52–62; Б. Антић, *Српска одисеја*, стр. 51–54.

Можда и највећу штету коју је Србија нанијела аустроугарско-њемачкој пловидби на Дунаву представљало је одвлачење специјалног тегљача/туера *Вашкају*, који је након завршетка регулационих радова на Ђердапу крајем XIX вијека помагао узводној пловидби кроз Сипски канал. Брод се нашао у водама Дунава недалеко од Браиле, заједно са бродом *Таково*, а српска посада га је преименовала у *Ђергај*. На оба брода налазиле су се српске посаде чији је задатак био да их одржавају у исправном стању и спремним „за употребу у датом моменту“. Према извјештају из априла 1916. године посаду брода *Таково* је чинило седморо људи на челу са заповједником брода капетаном Николом Бошковићем (за заповједника је одређен наређењем Врховне команде од 29. септембра 1915. године), док је посаду реморкера *Ђергај* чинило деветоро бродараца на челу са заповједником брода капетаном Тихомиром Војиновићем. На шлепове које је у румунске воде одвукао тегљач *Таково* натоварена је била и кладовска резервна болница и нешто војног материјала.²² Одвлачење тегљача *Вашкају/Ђергај* натјерало је окупационе снаге да 1916. године саграде жељезнички колосјек уз обалу Сипског канала и помоћ у узводној пловидби препусте локомотивама са копна.



Тегљач/туер „Вашкају“ (Музеј науке и технике)

У јесен 1915. године, док се одбрана Србије сламала под налетима аустроугарско-њемачко-бугарског савезништва, цар Вилхелм II је говорио „да се на Дунаву мора спроводити политика великог захвата за све прибрежне државе, почев од Баварске (Регенсбург) па до ушћа“. Циљ је био да се обезбједи тзв. балкански пут, који је подразумемијевао комбинацију

²² ВА, П-3, к. 453, арх. јед. 11, док. бр. 1-2.

ријечног пута Дунавом до Лома, Свиштова или Русеа, а затим жељезницом ка Цариграду. Поменути балкански пут представљао је дио још веће средњоевропско-балканско-блискоисточне саобраћајнице „великог привредног простора“ у складу са идејама о Средњој Европи „од Берлина до Багдада“ и „од Северног мора до Персијског залива“. Дунав је, због тога, имао сасвим јасну привредно-стратегијску функцију у експлоатацији балканско-блискоисточног простора, како је то оправдано закључио Андреј Митровић. Њему је припадало централно мјесто у плановима о премрежавању Европе пловним ријекама и каналима и изградњи пловних система Рајна–Мајна–Дунав и Одра–Дунав. Због свега тога у октобру 1915. године је истицано да је „у интересу немачког привредног живота“ да се обезбиједи „будућност Дунава као трговачког пута“.²³

Колапсом Србије 1915. године Централне силе су добиле могућност да, након разминурања, знатније користе дунавски пловни пут. Након војничког слома Краљевине Србије „Дунав је оживео као никада пре“. Директна веза између Њемачке и Аустроугарске и њихових савезника Бугарске и Османског царства била је успостављена. У вријеме окупације Србије из Адмиралитета је наглашавано да се по сваку цијену мора задржати појас око Ђердапске клисуре у ширини од 25 км са обје стране обале. Пловидба Централних сила кроз Ђердап била је активна од 1916. до 1918. године, када је просјечни годишњи транспорт био 1,9 милиона тона разне робе.²⁴ Само током 1917. и 1918. године кроз Ђердап је прошло 7.925 шлепова са товаром од 3.002.465 тона.²⁵

Главни транспорти крајем 1915. и до уласка Румуније у рат августа 1916. године били су житарице из Румуније ка Аустроугарској и Њемачкој, и муниција из ових земаља ка Османском царству. Само у првих осам мјесеци 1916. године превезено је 2,3 милиона тона жита из Румуније у Аустроугарску, од чега су 2/3 транспортоване Дунавом. Најчешће је жито у Браили и Галцу утоварано у тзв. грчке типове шлепова (1.000–3.000 тона носивости), а затим тако транспортовано до Турну Северина, гдје је претоварано у мање шлепове (500–700 тона носивости) или ријеђе на возове. Због свега тога не би требало да чуде ријечи француског генерала и врховног команданта савезничких снага у посљедњој години Првог свјетског рата Фердинанда Фоша, који је говорио да „онај, ко је господар Дунава, господар је Централне и оријенталне Европе“ и да „онај ко није на Дунаву, све је изгубио“.

²³ А. Митровић, „Централне силе“, стр. 192.

²⁴ Р. Томас, n.d., str. 160–161, 271–272, 276; А. Simović, *Rečne ratne flotile*, str. 49–50; А. Митровић, „Централне силе“, стр. 190–191, 202–204.

²⁵ ВА, П–3, к. 71, арх. јед. 13, док. бр. 33; А. Симовић, „Дунавске флотиле“, стр. 81.

КРАЈ ПРВОГ СВЈЕТСКОГ РАТА – ЈУГОСЛОВЕНСКА ДРЖАВА НА ДУНАВУ

Продор савезничких снага на Солунском фронту сламао је постепено окупациону власт јужно од Саве и Дунава. Процјењујући неодрживост своје силе на том простору, аустроугарски Генералштаб је настојао зауставити савезнике, макар на обалама ових, стратешки, поново важних ријека. С тим циљем поново су у погон стављена пловила Дунавске ријечне флотиле, а како би се извукла испред надирућих савезничких снага, покренута су и сва пловила која су се налазила дуж ових ријека. Наређено је прикупљање пловила у Браили почетком октобра 1918. године. Док су се пловила која су по завршетку чишћења Дунава од Београда до Радујевца од мина 29. новембра 1916. била смјештена по важнијим румунским дунавским пристаништима, а од почетка 1918. у Сулини, полако окупљала, крајем октобра 1918. године дат им је задатак да штите прелазак преосталих аустроугарских окупационих снага из Србије.¹

Аустроугарска Дунавска ратна флотила се у том тренутку састојала из два дивизиона монитора (*Босна, Енс, Ин, Сава, Темеш, Богрої, Кереш, Самош, Марош и Лајша*) и једног дивизиона патролних чамаца (*Виза, Барч, Комїо, Велш, Фоїаш, Чука, Лахи и Шшер*). За ратне потребе флотили су били придружени и један командни брод, пет наоружаних бродова, три миноловца и минополагача, један болнички брод и један брод за позадинску службу са више шлепова. Команда флотиле налазила се на јаhti *Хебе*, а команда оперативних снага на једном од монитора.²

Уз аустроугарску флотилу, Дунавом су се узводно кретали и остаци некадашње њемачке Дунавске стражарске флотиле – преосталих шест монитора. Дунавска стражарска флотила је формирана 9. септембра 1918. године спајањем Команде дунавских стражарских чамаца и Царске дунавске флотиле и укупно је имала 37 пловила са 202 члана посаде. Услијед брзог надирања савезничких снага највећи дио ових пловила није успио да се повуче узводно, па су између 10. и 12. новембра потопљена 24 пловила од стране њихових посада. Од преосталих пловила шест је враћено румунској хидротехничкој служби, а шест се прикључило аустроугарској флотили.³

¹ Nebojša Đokić, „Nestanak austrougarske Dunavske ratne flotile i stvaranje srpske rečne ratne flotile 1918–1919. godine“, *Vojno–istorijski glasnik*, br. 1–2/2001, str. 83–100; V. Požeg, n.d., str. 188.

² N. Đokić, n.d., str. 84.

³ B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 155.

Већ 22. октобра аустроугарска флотила је имала два мања сукоба са дијеловима француске Источне војске код Лома.⁴ Само три дана касније сва пловила Централних сила су се налазила на току Дунава између Турну Северина и Београда, да би им 28. октобра било наређено даље повлачење ка Новом Саду. Само три монитора остала су на току Дунава између Смедерева и Београда, како би штитила повлачење аустроугарских копнених снага. Наредног дана је српска војска дошла у сукоб са аустроугарском флотилом. Коњичка дивизија је по избијању на Дунав код Дубравице била засута ватром са монитора. Наредних дана биљеже се све чешће размјене ватре између српске војске и преосталих аустроугарских монитора код Гроцке, Винче, Вишњице и Сланаца.⁵

Расуло у редовима аустроугарских трупа осјећало се и у команди флотиле. Она је, уз команде поморских окружја у Трсту, Ријечи и Шибенику и лучке адмиралитете у Пули и Боки, 30. октобра добила наредбу од Морнаричке секције Министарства рата из Беча да се „свима морнарима, који не припадају југословенској народности, може, на захтев, допустити повратак кућама уз истовремену дозволу трајног отпуста“, као и да ће се „флота, морнаричке установе и друга морнаричка имовина предати сукцесивно југословенском народном вијећу у Загребу“. Командовање остатком флотиле капетан бојног брода Маријус Ратковић предао је 31. октобра најстаријем официру мађарске националности капетану фрегате Олафу Вулфу.⁶ Отказивање послушности од стране чланова посаде словенског поријекла, као и недисциплина усљед тешкоћа у снабдијевању знатног дијела остатка посаде, отежавали су извршење наређења. Покрет узводно ка Будимпешти отпочео је након што су сва пловила, осим *Богроја*, била сакупљена у Новом Саду 1. новембра. Наредног дана је у Вуковару са ових бродова искрцано особље јужнословенског поријекла, да би флотила упловила у будимпештанско пристаниште 6. новембра.⁷ Монитор *Богрој* је имао задатак да помогне у евакуацији аустроугарско-њемачких снага у рејону Гроцка–Београд, али се, усљед густе магле, насукао на лијевој обали Дунава, насупрот Вишњице. Иако је покушано са његовим извлачењем, због напада српске брдске артиљерије остао је насукан све до прољећа 1919. године. Након што га је обновила, југословенска држава је овај монитор укључила у своју ратну флотилу под именом *Сава*.⁸

⁴ Велики рај Србије за ослобођење и уједињење Срба, Хрватиа и Словенаца 1914–1918. године, XXX, Београд 1937, стр. 342.

⁵ Исто, стр. 612, 617, 637, 665.

⁶ Jovan Vasiljević, „Stvaranje ratne mornarice Kraljevine Jugoslavije (oktobar 1918–septembar 1923)“, *Istorija XX veka, Zbornik radova*, XI, Beograd 1970, str. 121–229; V. Požeg, n.d., str. 189.

⁷ N. Đokić, n.d., str. 85.

⁸ Велики рај Србије за ослобођење и уједињење Срба, Хрватиа и Словенаца 1914–1918. године и дојаћаји њо извршеном уједињењу до демобилизације 1920. године, XXXI, Београд 1939, стр. 36; А. Симовић, „Дунавске флотиле“, стр. 81.

С обзиром на разарања која је Србија, али и територије које су ушле у састав новостворене југословенске државе, претрпјела, као и на чињеницу да су саобраћајнице ионако биле слабо развијене, дунавски пловни пут је имао немјерљив значај. Приближавали су се тешки зимски мјесеци и дунавски пловни пут је био можда и једино рјешење за питање снабдијевања. Због тога је од посебног значаја било свако пловило које се могло наћи у српским рукама. Ионако невелик, српски пловни парк на ријекама нестао је у вихору рата. Конфискација пловила од непријатеља била је једина прилика да се створи пловни парк нове државе. Чињеница да су се аустроугарска и њемачка пловила кретала узводно Дунавом препуна опљачканог материјала из окупираних области Европе навела је на прави „лов“ на дунавска пловила, који је отпочео изласком српских трупа на обале Дунава (29. октобра 1918. године на потезу Кличевац–Дубравица).

Од првог изласка на Дунав, српским трупама су требале само двије седмице да се домогну оног дијела тока Дунава који је красио југословенску државу током њеног постојања. Већ 31. октобра и 1. новембра Коњичка дивизија је ушла у Велико Градиште, Голубац и Смедерево. Дијелови Моравске дивизије су 1. новембра изашли на обалу Дунава код Вишњице, а истог дана је ескадрон Дунавске дивизије ушао у Београд, а дијелови Дринске дивизије изашли на обалу Саве у рејону Обреновац–Дебриц. Наредних дана српска војска је прешла ријеке и своју предратну границу и 5. новембра ушла у Земун. Већ 7. новембра дијелови Дринске дивизије ушли су у Вуковар, а француске снаге помагале су у овладавању Дунавом ослобађајући Доњи Милановац и Кладово.

Када је Дунавска дивизија 14. новембра ушла у Бају, српски продор уз Дунав био је завршен. Овако брз продор српских снага учинио је да се диљем Дунава нађе значајан број аустроугарских и њемачких дунавских пловила.⁹ Командант Прве армије Петар Бојовић наредио је још 2. новембра да се непријатељу онемогући „сваки саобраћај Дунавом, Савом и Дрином“.¹⁰

Међутим, брзина евакуације ових пловила била је запажена. До 1. новембра највећи дио пловила налазио се узводно од Новог Сада, а крајњи циљ је био да се пловила позиционирају на току Дунава од Будимпеште до Регензбурга. Према подацима мајора Драгутина Перка, изасланика Народног вијећа из Загреба, на дијелу Дунава између Новог Сада и Вуковара налазило се око 100 шлепова.¹¹ Са друге стране, српска Бродарска команда, која је ка домовини ишла преко Бугарске, затекла је у Ђердапском сектору само три напуштена брода, од којих је један био знатније оштећен, и неколико шлепова. Управо су та пловила била једина на која

⁹ N. Đokić, n.d., str. 86.

¹⁰ *Велики рат Србије*, XXX, стр. 684.

¹¹ *Велики рат Србије*, XXXI, стр. 92.

су наишли на дијелу Дунава од Видина до Голупца. Ништа боља ситуација није била ни у околини српске престонице. У Београду није затечено нити једно пловило, док је у Земуну заробљено пет бродова.¹² Ни на Сави ситуација није била пуно боља. Само је у Брчком затечен један реморкер, два шлепа и један моторни чамац.¹³

Међутим, знатно више пловила проналажено је узводно од Београда. Након уласка у Нови Сад, Дунавска дивизија је Команди Прве армије јављала: „Плен у вароши велики, има: хране, угља, разног материјала, топова старог система и брзометних са доста муниције, теретних аутомобила неколико реморкера и преко 100 шлепова. Неки шлепови су пуни храном, на једном санитарски материјал. Наређено је да се шлеп са санитарским материјалом одмах упути у Београд.“¹⁴

Мноштво пловила било је усидрено у вуковарском пристаништу, гдје су се 2. новембра искрцали морнари јужнословенског поријекла, ставили на располагање Народном вијећу, формирали наоружани одред за чување пловила и забранили њихово испловљавање из пристаништа. Овим одредом је командовао поручник фрегате Метод Пирц. С обзиром да је вриједност товара на овим пловилима прелазила „неколико милиона динара“, представници Народног вијећа из Вуковара тражили су од Мачванског одреда помоћ у људству за заштиту ових товара, који су се нашли на мети пљачкаша. Товар на пловилима је углавном био опљачкан на простору окупиране Србије и Румуније. На молбу из Вуковара одговорено је позитивно и послата је једна чета из 6. пјешадијског пука.¹⁵

Међутим, с обзиром да ни ово није било довољно и да је народ и даље пљачкао товари, користећи се својеврсним вакуумом власти на том простору, делегација мјесног Народног вијећа обратила се и Дринској дивизији за додатне снаге, плашећи се повратка угарских монитора, који би силом могли одвући натоварене шлепове. Тек је 18. новембра командант Дунавске дивизије наредио команданту 8. пјешадијског пука „да лађама са шлеповима не дозвољава код Баје да иду уз Дунав, како се не би извукао материјал“. Овим чином је српска војска коначно извела блокаду Дунава за непријатељска пловила.¹⁶ Од тог тренутка у српским рукама на свим пловним ријекама нашло се 106 пароброда и 1.148 шлепова, танкера, елеватора, понтона и других врста пловних објеката.¹⁷

¹² Велики рај Србије, XXXI, стр. 43.

¹³ Исто, стр. 114.

¹⁴ У поменутом извјештају јављено је и да су новосадски мостови „исправни“, а мислило се на Мост Франца Јозефа и тзв. Поћорекон мост (*Велики рај Србије*, XXXI, стр. 116).

¹⁵ Велики рај Србије, XXXI, стр. 62, 89.

¹⁶ Велики рај Србије, XXXI, стр. 222.

¹⁷ Ђурђе М. Лазић, „Српска Бродарска Команда и заплећени Пловни парк у рату 1914–1918 год.“, *Рајнички гласник*, св. I/1937, стр. 30–31; V. Požeg, n.d., str. 189; V. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 27.

Делегација која је стигла 11. новембра затражила је „још снаге и нешто артилерије“, па је у Вуковар упућена једна чета и 4. брдска батерија. Све српске снаге у Вуковару стављене су под команду команданта 3. батаљона 6. пјешадијског пука, који је, одмах по доласку у Вуковар, извршио попис материјала који се налазио на усидреним пловним објектима. Према његовом детаљном извјештају, у пристаништу у Вуковару било је 39 пароброда, 34 празна и 183 натоварена шлепа. Њихов товар се састојао од: „265 вагона дрвеног материјала, 251 вагона разноврсног материјала, 56,5 вагона зоби, 145 вагона соли, 925 вагона жита, 5 вагона карбида, 34 вагона муниције, 7,5 вагона ракије, 178,5 вагона петролеума, 170 вагона бензина, 467 вагона угља, 62 вагона кокса, 15 вагона вуне и памука, 15 вагона кабла, 18 вагона мотора, 60 вагона црепова, 4,5 вагона шљунка, 110 вагона сламе, 45 вагона пионирског материјала, 22 вагона буради, 480 вагона разне руде, 230 вагона разне робе, 200 вагона цемента, 50 вагона брашна, 7 вагона кукуруза, 7 вагона бакра, 4 вагона бежичне телеграфије, 17 вагона железничког материјала, 120 вагона шлипера, у два шлепа Београдска електрична централа и Београдски водовод, 17 вагона топовских цеви, 10 вагона гвожђа; железничког материјала у једном шлепу, 23 вагона пољских железница, 100 вагона профијанта, разних архива аустријских у два шлепа.“ Вуковарски трговац Миша Маленковић је врло сликовито објаснио шта је све било натоварено на овим бродовима: „Било је у њима вина и ракије, пекмеза, слатког, шећера, брашна, масти, сланине, ораха, шљива и свега другог. Читаво једно море. Чинило нам се да су читаву Србију натоварили на те шлепове и повукли собом. У другим шлеповима било је говеда, свиња и друге стоке. Затим кревета, ормана, јастука, слика, ћилима, ћебади и свега што се из куће могло изнети, па чак су понели и електричне воде и стубове. Видео сам после и велике количине бакра, платна, жита, соли, бензина, петролеја и, разуме се, много, много ратног материјала.“ Од Врховне команде је тражено стручно особље и упутства шта радити с обзиром да је дио хране био кварљив и да се приближавала зима и сезона леда, због чега је било потребно пловила склонити у зимовнике.¹⁸ Међу 106 заплијењених пароброда налазило се 12 путничких бродова, од којих је 11 припадало аустријском Првом дунавском паробродском друштву (Erste Donau Dampfschiffarts Gesellschaft – DDSG), а један Мађарском ријечном и поморском бродарском друштву (Magyar Királyi Folyam-és Tengerhajózási Részvénytársaság – MFTR); 23 реморкера из флоте ДДСГ-а, 13 реморкера са ознаком МФТР-а и 56 реморкера разних власника и ознака. Од укупног броја реморкера 21 је враћен власницима југословенског држављанства, па је 85 остало на располагању војним властима као ратни плијен.¹⁹

¹⁸ Велики рат Србије, XXXI, стр. 145, 210–211; „Како су Вуковарчани 1918 године спасли огромну народну и државну имовину“, *Полиџика*, 11. децембар 1938, стр. 16.

¹⁹ Ђ. М. Лазић, „Српска Бродарска Команда“, св. I/1937, стр. 31.

Од укупно 1.148 шлепова које је српска војска заплијенила током октобра и новембра 1918. године, 465 је припадало аустријском ДДСГ–у; 220 је било својина МФТР–а; 73 су припадала Централној транспортној управи; 58 Јужноњемачком паробродском друштву (Süddeutsche Donau Dampschiffahrts Gesellschaft – SDDG); 41 Баварском Лојду (Bayerischer Lloyd); 39 шлепова је носило ознаку MBR; 12 ознаку GD (Ganz Danubius), 10 GF (Gutman & Frank), а 10 MERT (Мађарско министарство пољопривреде). Мањи број пловила припадао је Сими Шулцу из Панчева (9) и Мађарским државним жељезницама (3). Разним мањим власницима из непријатељских земаља припадала су још 22 шлепа, а различита обиљежја и бројеве имало је и 60 танкова, 96 понтона, 6 елеватора и 17 дрварица које је користиола Аустроугарска војна управа.²⁰ Већ 25. новембра начелник Штаба Врховне команде војвода Живојин Мишић наредио је начелнику Инжињеријског одељења Врховне команде пуковнику Ђурђу Лазићу да се хитно упути у Вуковар ради заштите пловила и товара на њима и организовању што бржег и ефикаснијег транспорта хране и огрјева у престоницу.²¹ Команда дунавске пловидбе му је одмах ставила на расположење путнички брод *Радецки* (касније *Војвода Мишић*), а наредног дана брод је испловио за Вуковар, „са великим и новим српским заставама, што је имало и великог уплива на наше становништво дуж Дунава, као и на српске трупе, које се у појединим местима као посада налажаху“. У пратњи пуковника Лазића били су командант београдског пристаништа бродски

²⁰ Ђ. М. Лазић, „Српска Бродарска Команда“, св. I/1937, стр. 30–31.

²¹ Ђурђе М. Лазић је рођен у Селевцу покрај Смедерева 13. априла 1873. Школовао се на Војној академији. Завршио је Инжињеријску апликациону школу. До 1897. је био водник жељезничке чете, затим је 1902–1912. радио у Инжињеријско-техничком одељењу Министарства војног, а од 1909. је био хонорарни, па редовни професор на Нижој школи Војне академије. У лето 1913. постављен је за шефа Грађевинског одсека Инжињеријско-техничког одељења. У балканским ратовима је био ађутант и заступник команданта инжињерије Прве армије, а затим командант инжињерије Приморског кора (фебруар – мај 1913). Током Првог свјетског рата био је командант инжињерије Треће армије и начелник Инжињеријског одељења Врховне команде (фебруар 1916 – фебруар 1920). Након рата налазио се на мјесту начелника Инжињеријско-техничког одељења Министарства војске и морнарице (фебруар 1920 – новембар 1921), а затим је постао редовни професор сталне фортификације на Вишој школи Војне академије. Био је в. д. председника Инжињеријско-техничког комитета (од септембра 1923) и инспектор инжињерије (од јануара 1927). Од августа 1930. је стављен на располагање, а у септембру наредне године постављен за команданта Боке Которске. Од октобра 1932. до марта 1935. био је в. д. помоћника команданта инжињерије, да би у септембру исте године био пензионисан. Реактивиран је током Априлског рата, а затим одведен у заробљеништво. Репатриран је из логора Офлаг VI у јулу 1944. Налазио се под истрагом Државне комисије за утврђивање злочина окупатора и његових помагача. Носио је чинове инжињеријског потпоручника (од 1895), капетана (1904), потпуковника (1913), пуковника (1915), бригадног генерала (1923), дивизијског генерала (1927) и армијског генерала (1934). Умро је у Београду 1955. године (Mile S. Bjelajac, *Generali i admirali Kraljevine Jugoslavije 1918–1941. Studija o vojnoj eliti i biografski leksikon*, Beograd 2004, str. 194).

капетан Војислав Тодоровић и машиниста Српског бродарског друштва Милорад Ђорић.²² Стигавши у Вуковар, делегација српске војске састала се са представницима Народног вијећа из Загреба, командантом српских трупа у Вуковару и градоначелником Вуковара. Делегација је упозната са чињеницом да већину посада на бродовима чине Мађари, Нијемци и Аустријанци, који одбијају наређења нових надређених и који већ дуго нису примили никакве припадности. Све особље је прикупљено, након чега им се обратио пуковник Лазић. Његове ријечи су им симултано превођене на мађарски и њемачки језик и биле су ултимативне. Наређено им је „да имају безусловно извршавати издата им наређења од стране команданта пристаништа; да не губе из вида, да је још ратно стање, и да они сада подпадају под српске војне законе, који за непослушност или побуну предвиђају и смртне казне; да су они по нашим законима заштићени, и ако су страни поданици, докле врше своју службу као што ваља, и буду исправни грађани; да ће им се непримљена плата издати и у будуће издати било од стране њихових ранијих пловидбених друштава или од наше државе“.²³ За команданта пристаништа у Вуковару пуковник Лазић је одредио Милорада Ђорића. Његов задатак је био да на све начине спријечи крађу товара бродова, као и да организује пребацивање празних шлепова у зимовник у Новом Саду, а пуних, нарочито оних са храном и материјалом за огрјев и освјетљење, у Београд. Иста акција је требало да буде предузета и према свим пловилима затеченим на току Дунава од Новог Сада до Баје. По повратку у Београд, слична наређења пуковник Лазић је дао и вршиоцу дужности команданта пристаништа у Новом Саду бродарском капетану Војиславу Николићу. Већ 27. новембра из Вуковара је испловило првих шест реморкера са 30 шлепова. У року од неколико дана „сав овај драгоцени и скупоцени материјал био је склоњен у зимовнике, обезбеђен од уплива леда и крађе“. Наредних дана су пристизала пловила у два београдска зимовника, као и импровизовани зимовник низводно од порушеног жељезничког моста. У зимовнику на лијевој обали Саве и низводно од њега смјештено је око 400 пловила. Како истиче пуковник Лазић, нарочите заслуге за брз и добро организован транспорт из Вуковара припадају поручнику Милану Ауману, који је био представник Народног вијећа из Загреба. О пристизању пловила у Београд, свакодневно је извјештаван и регент Александар, врховни командант српских оружаних снага.²⁴

Паралелно са сломом Централних сила и избијањем савезничких трупа на Дунав, Савезничка врховна команда за Исток донијела је одлуку

²² Ђ. М. Лазић, „Српска Бродарска Команда“, св. I/1937, стр. 33–34.

²³ Исто, стр. 34–35.

²⁴ Ђурђе М. Лазић, „Српска Бродарска Команда и заплени Пловни парк у рату 1914–1918 год.“, *Рајнички гласник*, св. XII/1936, стр. 539–548; Ђ. М. Лазић, „Српска Бродарска Команда“, св. I/1937, стр. 35–37; N. Đokić, n.d., str. 90.

о организовању Команде дунавске пловидбе (Commandement de la Navigation du Danube). Њена улога је била „да регулише рад ратне флотиле било самостални, било у кооперацији, са сувоземном војском“, затим „да центрише и осигура транспорт трупа, намирница и материјала сваке врсте Дунавом“ и „да осигура заштиту свију инсталација на тој реци и полицију“. За команданта пловидбе на Дунаву постављен је британски вицеадмирал Ернест Чарлс Томас Трубриц. Он је располагао „енглеским персоналом, који се очекује, персоналом флотиле и војске, који је већ на Доњем Дунаву“, као и Српском бродарском командом и „материјалом Савезничких и пријатељских народа као и запленим, реквирираним и предатим по уговору о примирју“. Његов први сарадник био је „виши марински Француски официр“, а сама Команда дунавске пловидбе је имала сједиште у Београду.



Сер Е. Ч. Т. Трубриц

Све до јула 1919. године адмирал Трубриц је располагао целокупним пловним парком затеченим на ријекама и каналима нове, југословенске државе. Под његовом командом налазила су се сва горе наведена пловила као и остаци дунавске ратне флотиле, а према његовом списку радило се о 84 пароброда и 735 шлепова.²⁵

²⁵ Ернест Чарлс Томас Трубриц је рођен 1862, а морнаричку школу је похађао од 1875. Служио је као поморски аташе у Токију у вријеме Руско-јапанског рата, када је Британски адмиралитет снабдијевао важним извјештајима. По повратку у Британију службовао је као лични секретар првог лорда Адмиралитета (1910), а наредне године постаје контраадмирал. Начелник Штаба морнарице постао је 1912, а 1913. командант ескадрона крстарица Медитеранске флоте. Због грешака у командовању у првим недјељама рата био је уклоњен и чак изведен пред војни суд, који га је ослободио оптужби. Постављен је, затим, на чело британске поморске мисије у Србији. У Србију је дошао 1914. и остао све до

Уз цивилну флоту, у рукама најприје Команде дунавске пловидбе, а затим југословенске државе нашли су се и дијелови некадашње аустроугарске Дунавске ратне флотиле. Команда савезничких снага је извијестила српску Врховну команду да је, према одредбама примирја, Аустроугарска била обавезна да преда савезницима шест монитора „у Дунавском пристаништу, које одреди командант Савезничких војска Солунског фронта“. Како је за то одређен Београд, од српске Врховне команде је затражено да се на мониторе истакне српска застава, „да посада од монитора буде Југословенска“ и да се они, „чим буде могуће“, употребе „у правцу Оршаве ради пресецања железничке пруге Оршава–Турна“. За даље напредовање француске Источне војске пресецање те жељезничке везе, „која немачким трупима у Влашкој служи као линија за повлачење“, било је од нарочитог значаја.²⁶ Како би Србија спремно извршила овај задатак, 6. новембра је наређено пребацивање српске Бродарске команде из Солуна, преко Скопља, за Београд.²⁷

Према наредби команданта савезничких војски у Солуну генерала Франше д'Епера, Команда је ка Београду кренула возом 7. новембра, али преко Бугарске. Укупно је ка Србији кренуло 105 људи. Кретали су се комбиновано, возом и камионима, док нису избили на Дунав у Видину. Одатле је Команда наставила пловидбу ка Београду 20. новембра, након што је поправила покварену њемачку ведету и успјела добити дозволу локалних француских власти за полазак.²⁸ Српски бродари су пловили до Кладова, одакле су пут наставили аутомобилима до Текије. Након знатних потешкоћа, српска Бродарска команда је стигла у Београд 29. новембра на два брода (*Айашин* и *Алер*) које је заробила на обали Дунава на супрот Текије, и ставила се на располагање Команди дунавске пловидбе.²⁹

војничког слома наредне године. Повлачио се преко Албаније, боравио у Сан Ђовани ди Медови све док укрцавање српских војника није било завршено, а затим је био на Крфу док није пребачен у Солун, у којем је остао до завршетка ратних операција на простору Србије. Вицеадмирал је постао 1916, а у чин адмирала је произведен 1919. У завршној фази рата је био на челу Команде дунавске пловидбе, а затим је председавао Међусавезничкој и Међународној дунавској комисији. Умро је 29. јануара 1926. године у Бијарицу (ВА, П–3, к. 99, арх. јед. 7, док. бр. 1; ВА, П–3, к. 126, арх. јед. 25, док. бр. 1, 4; *Велики рат Србије*, XXXI, стр. 70–71; Ђ. М. Лазић, „Српска Бродарска Команда“, св. XII/1936, стр. 542; *The Concise Dictionary of National Biography. From earliest times to 1985*, III, Oxford/New York 1992, стр. 3017; „Адмирал Трубриц“, *Полиџика*, 30. јануар 1926, стр. 5).

²⁶ АЈ, фонд Делегација Краљевине СХС на Мировној конференцији у Паризу, 336–1–1, Бр. 5031; *Велики рат Србије*, XXXI, стр. 33, 36, 43.

²⁷ N. Đokić, n.d., str. 91.

²⁸ Ведете су представљале брзе патролне чамце који су имали до 130 тона носивости, челични оклоп као заштиту од пушчане ватре и топове од 66 мм (В. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 137).

²⁹ ВА, П–3, к. 104, арх. јед. 5, док. бр. 1–2, 4; Милан Ј. Радојевић, „Српска бродарска команда кроз Бугарску 1918 год.“, *Ратнички гласник*, св. II–III/1937, стр. 133–141.

Са циљем испуњења одредбе која се тичала дунавске ратне флотиле из Уговора о примирју, у Будимпешту је упућена британска делегација на чијем челу се налазио капетан Асборн, а у чијем саставу су били британски капетани, лађари и морнари. Захваљујући њиховој акцији у Београд је 24. децембра допловило пет монитора (*Босна, Енс, Сава, Темеш и Кереш*) и два патролна чамца (*Барч и Велиш*), у замјену за шести монитор. Ова пловила су седам дана касније предата Бродарској команди, а укрцавање југословенских посада и потпуна спремност за употребу извршена је до 1. јануара 1919. године. Овим пловилима су дата и нова имена у наредном периоду, па је *Кереш* постао *Морава*, *Темеш* – *Дрина*, *Енс* – *Драва*, *Сава* – *Соца*, *Босна* – *Варгар*, *Велиш* – *Брејалница*, *Барч* – *Нерешва*. Флотилом је најприје руководио британски капетан бојног брода Хагард, а када је оформљена југословенска Команда Дунавске флотиле при Одјељењу за морнарицу у Загребу, за команданта флотиле постављен је поручник бојног брода I класе Божидар Мажуранић, који је по доласку бродова из Будимпеште био послат на челу групе од око 200 официра, подофицира и морнара ратне морнарице које је упутило Народно вијеће из Загреба.³⁰

Велики проблем у почетној фази функционисања Команде дунавске пловидбе представљао је недостатак особља за рад на бродовима. Особље Српске бродарске команде било је недовољно, па су ради задовољења потреба прихватили сав претходно мобилисани бродарски персонал, као и неупослене службенике Српског бродарског друштва. Осим бродарског персонала од изузетне важности је било добро организовање брзог истовара шлепова који су са најважнијим намирницама и материјалом ужурбано стизали у Београд посљедњих дана новембра 1918. године. Све што је стизало у Београд, осим угља, бензина, нафте и мазива, који су били потребни за даље функционисање пловидбе, било је препуштено Србији као њен ратни плијен. Сва пловила натоварена плијеном чије искрцавање није било ургентно била су распоређена у дужини од 6 км на Сави. Хитно су истоварани „храна за људе и стоку, материјал за огрев и осветљење, бензин и зејтин за аутомобиле“, а остали материјал је остављен на шлеповима смјештеним у зимовнике. Међутим, као велики проблем за Бродарску команду, управу пристаништа у Београду и Инжињеријско одељење Врховне команде наметало се чување ових товара од пљачке. За то је било премало људства, а превише товара. Тек почетком марта 1919. године бродови су били опремљени потребним материјалом, а посаде попуњене добровољцима. У марту је дошло и до смјене на челу команданта Бродар-

³⁰ АЈ, 336–2–10, Бр. 6127; ВА, П–3, к. 126, арх. јед. 25, док. бр. 2; ВА, П–3, к. 162, арх. јед. 5, док. бр. 5; Ђ. М. Лазић, „Српска Бродарска Команда“, св. XII/1936, стр. 541; Н. Ђокић, n.d., стр. 95–96, 98; В. Антић, „Дејства српске речне ратне флоте“, стр. 470–471; А. Н. Андрић, n. d., стр. 197; В. Антић, *Rat na rekama kroz vekove*, стр. 172.

ске команде, па је потпуковника Радојевића замијенио инжињеријски потпуковник Тома Николић.³¹

Врло сликовит опис ситуације са товаром на пловилима која су пристизала у Београд дао је пуковник Лазић: „Међу запленим шлеповима било их је пуних брашном, кромпира, дрва за огрев, разне грађе, финог намештаја, ормана пуних одела и веша, са кујинским посуђем, са бурадима ракије, вина ит.д. тако да је све ово, нарочито за оно доба, представљало и огромну вредност. Ово богатство у шлеповима било је растурено по реци Сави од њеног ушћа у Дунав па до више Чукарничког зимовника, т.ј. на дужини око 6 километара, а све ово чувати и рационално искористити, било је врло тешко, тим пре што је војничка стража била недовољне јачине, војници се дуже времена не могаху смењивати, а и зима је наступила била у правој својој облику. Свему овоме имала се додати и оскудица у намирницама и другим потребама, која се код мештана јако осећала, што је сасвим природна појава и била код становништва предратне Србије, па се онда може лако разумети и појава крађа у великој мери.“³²

Ђурђе Лазић је дао и изузетан опис саобраћајних прилика на простору Србије, на основу чега постаје још јасније колику важност су имали унутрашњи пловни путеви, сва конфискована пловила и товари који су на њима затечени. Сјећајући се тих тешких првих дана слободе, записао је: „По доласку Српске Врховне Команде у Београд крајем октобра мес. 1918 год., ст. календар, у вароши је, у колико се сећам, било хране за становништво, дрва и угља само за неколико дана, а довоз најхитнијих потреба за војску, а нарочито за становништво, био је јако отежан са територије предратне Србије, пошто је железничка пруга Београд–Ниш била дефинитивно разорена, путеви су највећим делом били јако искварени, транспортних средстава сем војних тако рећи није ни било, а и веза Београда са Сремом била је јако отежана, пошто је железнички мост на реци Сави, сем распона уз десну обалу био сав порушен.“³³

Током рада у Београду Команда дунавске пловидбе суочила се и са проблемом очувања достигнутих граница Краљевства Срба, Хрвата и Словенаца, и опасношћу од немира и нарушавања постигнутог током револуције у Мађарској. Са тим циљем су у Бају 12. марта 1919. године упућена два монитора, један патролни и један моторни чамац. Убрзо су ова пловила послата ка Будимпешти у циљу заштите савезничке војне мисије, а ка Баји су кренула преостала три монитора. Пловила су стигла у Будимпешту 22. марта, дан након што је у мађарској престоници дошло до бољшевичке револуције. На њих је отворана ватра, а рањавање је доживио и

³¹ Ђ. М. Лазић, „Српска Бродарска Команда“, св. XII/1936, стр. 542–543.

³² Исто.

³³ Ђ. М. Лазић, „Српска Бродарска Команда“, св. I/1937, стр. 32–33.

командант бродова Мажуранић. Бродови су успјели да се уковте у Будимпешти, али су сви чланови мисије, који су изашли на копно, били ухапшени, а покушано је и заробљавање бродова. Без обзира на постављене запрете, мине и отворену ватру, пловила су успјела напустити мађарску престоницу и вратити се у Бају.³⁴

Сви поменути монитори, како они који су ишли до Будимпеште, тако и они који су интервенисали у Сегедину, нашли су се у Баји у мају мјесецу и тамо остали све до слома Мађарске Совјетске Републике почетком августа 1919. године. Претходно су се савезничкој флотили у Баји 27. јуна предали остаци мађарске флотиле (два монитора и четири патролна брода), „који су одмах разоружани, посада уклоњена, а ратни бродови стављени одмах под стражу“. Мађарска посада са ових бродова одведена је у заробљенички логор у Смедереву, док су сви монитори, осим једног који је остао у Баји, упућени ка Земуну. Брод *Морава* је напустио Бају тек 25. августа 1921. године, након одлуке југословенских власти да, у складу са одредбама мировног уговора, напусте тзв. Бајски трокут. У Баји је до тада боравио и делегат југословенске Дирекције речне пловидбе Милан Ауман, који је руководио свим пословима везаним за пловидбу у овом пристаништу, а о његовим надлежностима довољно говори и то да је одбио молбу ДДСГ-а да отвори агенцију у Баји и да је њиховим чиновницима било дозвољено дјеловање само док су на пловилима.³⁵

Сарадња између Команде дунавске пловидбе и Министарства саобраћаја Краљевства СХС, у чијој је надлежности била пловидба на ријекама, није била на задовољавајућој разини. Да би могла спроводити ријечне транспорте, нова држава се обратила у прољеће 1919. године Команди како би јој био препуштен одређени број реморкера и шлепова. Међутим, Команда је њихово уступање, како дознајемо из протестног писма Живојина Мишића упућеног адмиралу Трубрицу и врховном команданту савезничких снага на Балкану Франше д'Епереу, условила забраном њихове предаје Српском бродарском друштву (СБД) „чија су својина“, као и тиме да се „не сме њима преносити роба и путници, до једино и искључиво државне потребе за оправку железничке пруге“. Живојин Мишић је у писму истакао да је „наше Краљевство, а нарочито Србија, трпела много због немања саобраћаја и слободног располагања пловним парком“. Војвода Мишић је указао да су Чехословачкој пловила предата без икаквог

³⁴ Велики рај Србије, XXXI, стр. 749–750; J. Vasiljević, „Stvaranje ratne mornarice KJ“, стр. 160–161; N. Đokić, n.d., стр. 99; V. Požeg, n.d., стр. 190; A. N. Andrić, n. d., стр. 198–199; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, стр. 173; „У праскосорје рата“, *Полишика Експрес*, 27. март 1991, стр. 18.

³⁵ ВА, П–3, к. 169, арх. јед. 13, док. бр. 24; Ђ. М. Лазих, „Српска Бродарска Команда“, св. I/1937, стр. 30–38; N. Đokić, n.d., стр. 99–100; V. Požeg, n.d., стр. 190; А. Симовић, „Дунавске флотиле“, стр. 81; A. N. Andrić, n. d., стр. 199–201; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, стр. 175–176.

условљавања, као и да су „сви бродови и шлепови ратни плен задобијен једино српском војском“, због чега је неприхватљиво било какво условљавање. Због свега тога је децидирано затражио „да се сви бродови, реморкери, сви шлепови без разлике предаду одмах Краљевској Влади Срба, Хрвата и Словенаца Министарству Саобраћаја, које је делегирало Господина Адмирала Прицу да изврши пријем“.³⁶

Само неколико дана касније, пуковник Данило Калафатовић јавио је из Темишвара, након разговора са маршалом д'Епереом, да ће се југословенској држави препустити највећи дио пловног парка, а да ће се само „један мали део“ задржати за потребе Врховне команде савезничких војски.³⁷

Југословенска држава је оформила Дирекцију речне пловидбе, „под чију је надлежност дошло вођење рачуна, одржавање и употреба заплењеног пловног парка на Дунаву и његовим притокама, као и пловног парка добивеног од непријатеља на име попуне бившег српског пловног парка“, која је отпочела рад 1. јула 1919. године. Са њеним оснивањем сложио се и савезнички командант пловидбе на Дунаву, који јој је предао надлежност над цјелокупним пловним парком. За директора Дирекције речне пловидбе постављен је контраадмирал Драгутин Прица.³⁸

³⁶ Драгутин Прица је рођен у мјесту Свети Јурај, недалеко од Сења, 5. новембра 1867. Школовао се у Огулину и Сењу, а Поморску академију је завршио у Ријечи (1881–1885). Командовао је морнаричким одредом који је 1898–1899. штитио аустроугарско посланство у Пекингу. Током боксерског устанка у Кини (1900–1901) био је у штабу команданта Источноазијске ескадре. Током Првог свјетског рата био је начелник штаба Адмиралитета у Пули, 1917. је командовао бродом *Принц Еуџен*, а затим је прекомандован у поморско-обалну команду у Трсту. Као контраадмирал аустроугарске морнарице пензионисан је по сопственој молби 1. маја 1918. У данима распада Аустроугарске ставио се на расположење Народном вијећу СХС у Загребу. Када је 29. октобра ушао у владу Народног вијећа СХС, одређен је за повјереника за морнарицу. Убрзо након проглашења уједињења стигао је у Београд и са војводом Живојином Мишићем радио на организацији морнарице и бродарства нове државе. Постао је први директор Дирекције речне пловидбе (1919), а од јула 1922. до јула 1923. био је командант Боке Которске. Вицеадмирал и командант морнарице постао је 21. октобра 1923. Чин адмирала је добио 1925, а ађутант краља је постао 12. новембра 1927. Пензионисан је по сопственој молби 18. октобра 1929. Доживио је дубоку старост и умро у Опатији 14. јуна 1960. године (АЈ, 336–2–10, Бр. 2187, 2686; *Југословенски речни йоршрејши*, приредио Младен Ст. Ђуричић, Београд 1931, стр. 37–38; М. S. Вјелажас, n. d., str. 254; V. Požeg, n.d., str. 255).

³⁷ АЈ, 336–2–10, Бр. 2584.

³⁸ Све до демобилизације под њеном надлежношћу налазила се и Бродарска команда. У исто вријеме отпочела је са радом и Дирекција ратног плена, која се старала и о товару на пловилима затеченим на југословенској пловној мрежи. За њеног директора постављен је био народни посланик инж. Ђорђе Златковић (Kažimir Pribilović, *Ratna mornarica Kraljevine Jugoslavije (1923–1941)*, Split 1973 (magistarski rad u rukopisu), str. 18–19; N. Đokić, n.d., str. 100; Ђ. М. Лазић, „Српска Бродарска Команда“, св. XII/1936, стр. 547).



Адмирал Драгушин Прица (М. С. Вјелажас, п. д.)

Осим стотина пловила која су се затекла на југословенској ријечној мрежи крајем рата, извјесни пловидбени објекти „који су били својина наших грађана“ а заплијењени су током рата још увијек су се налазили на току Дунава узводно од југословенске границе. Предсједник прве Владе југословенске државе Стојан Протић је у писму Делегацији на Мировној конференцији од 15. јула 1919. године апеловао да се предузме све „шта треба хитно“ у циљу повратка и ове југословенске својине.³⁹

Према подацима Дирекције речне пловидбе из 1920. године, који су достављени и Делегацији КСХС на Конференцији мира у Паризу, у југословенским рукама била су укупно 1.293 пловна објекта, од којих су за 710 постојали комплетни подаци добијени углавном од посада које су на њима затечене, за 503 никакви јер су пронађени напуштени, а 80 пловила је предато од стране Мађарске у складу са одредбама примирја од 13. новембра 1918. године. На овом, по свој прилици најпотпунијем списку пловних објеката затечених на југословенској пловној мрежи налазило се 111 бродова, 1.037 шлепова, 132 понтона, девет багера („јаружала“), три елеватора и једна радионица. Међу овим пловилима налазили су се и они који су били власништво нових југословенских грађана, односно оних који су живјели на територијама које су раније припадале Аустроугарској. Већина ових бродова је затечена у Вуковару или Новом Саду, док су шлепови били разасути широм пловне мреже ријека и канала.⁴⁰

³⁹ АЈ, 336–2–10, Бр. 2686, 3277, 3789.

⁴⁰ АЈ, фонд Министарство иностраних послова Краљевине Југославије, 334–648–1918, *Списак свеї пловної майєријала на рекама Краљ. С. Х. С. који сачињава раїни плен наше војске, као и пловної майєријала, који је соїстивеносїї поданика Кр. С. Х. С.*

РАСПОДЈЕЛА ДУНАВСКОГ ПЛОВНОГ ПАРКА

Као што смо могли видјети, Краљевство/Краљевина СХС се у првим мјесецима постојања суочавала са проблемом недостатка пловних објеката дунавске пловидбе. Њено бродовље је током рата било уништено или конфисковано, а крајем рата сав пловни парк на Дунаву нашао се у рукама савезничке Врховне команде. Чак и када је највећи дио тих пловила предат југословенској држави, предстојала је коначна одлука о расподјели цјелокупног пловног парка затеченог на Дунаву. Према члану 300 Сенжерменског мировног уговора: „Аустрија ће уступити заинтересованим савезничким и удруженим силама, најдаље у року од три месеца од саопштења које јој буде о томе учињено, један део реморкера и лађа који ће остати протоколирани у пристаништима речних мрежа назначених у чл. 291, пошто се изврше узимања на име враћања или накнада. Аустрија ће такође уступити сваковрсни материјал потребан заинтересованим силама савезничким и удруженим за искоришћење тих мрежа. Број реморкера и лађа и количину материјала који се уступају као и њихову поделу утврдиће један или више изборних судија које ће означити Сједињене Америчке Државе.“¹ Амерички предсједник Вудро Вилсон одредио је за арбитра за подјелу ријечног бродовља (*arbitrator of questions pertaining to river shipping*) Вокера Д. Хајнса.²

Општа ситуација на Дунаву била је изузетно тешка, о чему је писао професор универзитета у Харварду и амерички делегат у Комисији за пристаништа, воде и жељезнице при Конференцији мира Менли Хадсон, примјетивши да су „саобраћајне прилике на Дунаву врло рђаве, а томе је узрок што није извршена арбитража, што је рђав распоред у гориву и мазиву за пароброде и апсолутно неповерење између суседних земаља“. Он је током марта 1920. године путовао кроз подунавске земље Мађарску, КСХС и Румунију како би стекао дојам о саобраћајним приликама, а дуго је фигурирао као најозбиљнији кандидат за арбитра за расподјелу пловног парка.³

На важност коју су унутрашњи пловни путеви и пловила имали за новостворену југословенску државу у разговору са америчким арбитром

¹ Цитирано према: *Уговор о миру са Аустријом (Сен Жерменски уговор)*, Београд 1927. Исти принцип примијењен је и на Угарску у члану 284 Тријанонског уговора (*Уговор о миру са Угарском (Тријанонски уговор)*, Београд 1927).

² О америчком арбитру Вокеру Д. Хајнсу југословенска делегација је обавјештена 19. маја 1920. године (АЈ, 336–2–10, Бр. 6302).

³ АЈ, 336–2, Бр. 6191; АЈ, 334–648–1918, Д. Р. Б. Бр. Пов. 13033.

Вокером Д. Хајнсом убрзо је указао технички делагат у југословенској делегацији на Мировној конференцији у Паризу инж. Ранислав М. Аврамовић, инспектор Државних жељезница. Он је истакао слабо развијене и разорене саобраћајнице: „У унутрашњости земље саобраћајна средства су порушена или похабана, а споља смо блокирани. То је оно што нас највише смета да се придигнемо. За сада су наша највећа и најефикаснија средства за саобраћај: наше пловне реке и канали са пловним парком, благодарјећи случају да се највећи и најважнији део пловне мреже налази на нашој територији. Без њих и ово мало саобраћаја у земљи било би немогуће, пошто, благодарјећи ранијој аустријској политици, скоро све пруге иду к Бечу и Пешти, те у ствари и немамо жељезничке мреже, већ само жељезничких линија.“⁴

Гледиште Краљевства СХС било је јасно у погледу пловних објеката заплијењених до 13. новембра 1918. године на пловној мрежи јужно од Баје, који су сматрани ратним плијеном. Тадашњи министар саобраћаја Милорад Драшковић јасно је истакао „да само бродови који су данас у Аустрији могу бити арбитрирани, а никако не могу бити арбитрирани наши бродови, то је противно и ратном праву, и уговору са Аустријом и то је наша последња реч о томе“. Како је стајало у писму: „Нико никоме није бројао плен до сада, нити је ико био дужан давати рачуна о своме плену. И ми га нећемо никоме давати, ми, који смо у погледу плена лошије прошли него и једна савезничка војска.“ *Политика* је пренијела и изјаву министра Драшковића да ће „заплењене бродове пре бацити динамитом у ваздух него што ће их дати ма ком другом“.⁵ Према томе, југословенска држава није имала намјеру да преговара о заплијењеним пловилима сматрајући их „легалном сопственошћу на коју се не може применити чл. 300 Уговора Мира са Аустријом и одговарајући члан који ће се унети у Уговор Мира са Маџарском“.⁶

О томе како се гледало на сав пловни парк затечен у српским/југословенским водама најбоље свједоче ријечи контраадмирала Прице упућене адмиралу Трубрицу 24. септембра 1919. године: „Кад је онда српска војска с мачем у руци ослободила измучену отаџбину, наша је овде велик пловни парк, којег непријатељ није доспио више одвући из земље, наша је шлепове разним материјалом убраним по Србији. Сав тај парк стајао је у ратној служби непријатеља наших, с њим се је служила непријатељска војска против нас, то је био чисто војни инструменат њезин. Полазећи са тога гледишта сматрала је наша влада од увек овај пловни парк као ратни плен српске војске и није својега мишљења ни једнога часа

⁴ АЈ, 336–1, Бр. 4948.

⁵ АЈ, 336–2–10, Бр. 5594, 5803; АЈ, фонд Централни пресбиро Председништва Министарског савета Краљевине Југославије, 38–545–710, *Политика*, 29.1.1934.

⁶ АЈ, 336–2–10, Бр. 5301.

променила. На том гледишту стоји она и данас и нада се да јој тога поседа неће оспорити ни њезини велики Савезници. Ако би се другче догодило, настало би неописиво разочарење у народу, који је за своје огромне жртве већу одштету очекивао, него му је до сада у дио пала.⁷

Конфискована пловила су била тема разговора и на сједници југословенске делегације на Конференцији мира од 10. фебруара 1920. године. Том приликом је Анте Трумбић рекао: „Ми зато треба независно од свих одредаба у Уговорима да стојимо чврсто на гледишту, да је то наш плен, и да по том основу не може ићи у пул. Стојећи чврсто на том гледишту, а пошто су лађе у нашим рукама, ми ћемо најзад победити. Ту су у питању око 90 лађа и око 900 шлепова, а имајући то ми смо господари пловидбе на Дунаву.“ Никола Пашић је на сједници од 1. јуна 1920. године децидирано рекао: „У питању дунавске флоте ми не смемо попуштати, нека и остали савезници врате све лађе које су запленили, па ћемо и ми то учинити.“ Слично гледиште изнијето је и у писму Миленка Веснића, председника Владе, од 17. јуна 1920. године. Југословенска страна се позивала на изјаву маршала д’Епереа према којој су непријатељски акти на Источном фронту трајали до 13. новембра у 23 сата и „да су у тај час сви објекти које рекламирамо били *de facto* и *de jure* у власти српске војске“.⁸

Осим тога, полагаано је право на повраћај пловила (реституцију) и надокнаду штете (репарације). На име надокнаде, а на основу Конвенције о примирју од 13. новембра 1918. године, добијено је 10 путничких бродова, 10 реморкера и 60 шлепова. Највећи дио преузетог пловног парка био је стар и девастиран. Рок активне употребе преузетих пловила није могао износити више од 30 година, а ремонт истих је изискивао велика новчана средства. Министар саобраћаја Велислав Вуловић писао је председнику Министарског савета 17. августа 1919. године: „Факат јест, да је оно, што је одузето Угарској по члану 5. војне конвенције у много чему несолидан, дефектан, стар материјал.“ Штавише, од 80 предатих пловних објеката шест шлепова је била предатна својина Српског бродарског друштва, па одредба примирја није испоштована у потпуности. Од мађарског МФТР-а Србија је добила четири путничка брода (*Алђе*, *Ферени*, *Јожеф*, *Леањфалу* и *Мартић*), два реморкера (*Багачоњ* и *Пусијасер*) и 13 шлепова. Од аустријског ДДСГ-а преузела је шест путничких бродова (*Драу*, *Елизабети*, *Гизела*, *Марош*, *Тауси* и *Вешиа*), три реморкера (*Ашлс*, *Керешкегеш* и *Мађар*) и 30 шлепова. Такође, од Баварског Лојда су преузета четири шлепа, од

⁷ АЈ, 334–648–1918, *Писмо в.г. директјора ДРП Драјуишина Прице*.

⁸ АЈ, 334–648–1918, Д. Р. Б. Бр. 12664; АЈ, 336–2, Бр. 6127; *Zapisnici sa sednica delegacije Kraljevine SHS na Mirovnoj konferenciji u Parizu 1919–1920*, priredili: Bogdan Krizman i Bogumil Hrabak, Beograd 1960, str. 265, 275, 288; „Наша речна флота“, *Полиџика*, 9. фебруар 1920, стр. 2; „Наш пловни парк“, *Полиџика*, 27. јун 1920, стр. 2; „Подела бродова“, *Полиџика*, 10. децембар 1920, стр. 1.

СДДГ-а један реморкер (*Лудви*) и пет шлепова, од *Strässer és König*-а један шлеп, од Министарства пољопривреде један реморкер (*Леонџине*) и један шлеп, од Мађарског друштва за унутрашњу пловидбу један реморкер (*Алфелд*) и један шлеп, а од старе Централне дирекције за саобраћај два реморкера (*Хелене* и *Вај*) и четири шлепа.⁹ Према анализи стручњака СБД-а за оправку ових пловила било је потребно утрошити око милион динара, а многи међу њима могу служити још највише 12–15 година. Како је закључено, добијен је пловни парк од кога се „неће много користити видити“.¹⁰

У циљу расподјеле пловног парка поражених снага у Првом свјетском рату, амерички арбитар Вокер Хајнс одржао је двије конференције у Паризу (од 14. јуна до 12. јула 1920. и од 21. фебруара до 17. марта 1921) и једну у Бечу (од 22. јула до 16. августа 1920. године).

Југословенску делегацију на овим конференцијама предводио је професор универзитета др Милета Новаковић, а технички делегати су били контраадмирал Драгутин Прица, директор Државне речне пловидбе, Евгеније Лутероти, савјетник у Министарству саобраћаја и пуковник Ђурђе Лазић, начелник Инжињерско-техничког одељења Министарства војног. На овим конференцијама своје делегације су имале и Аустрија, Мађарска, Чехословачка, Њемачка, Румунија, Грчка и Бугарска. Амерички арбитар је у неколико наврата изненада долазио у Београд како би се лично увјерио у потребу за пловним парком. Приликом боравка у Београду 14. јула 1921. године арбитар Хајнс и његов замјеник Артур Крац разговарали су са заступником министра иностраних послова др Момчилом Нинчићем, министром саобраћаја др Антоном Корошцем, Милорадом Драшковићем као представником Бродарског синдиката, др Костом Куманудијем, професором универзитета и контраадмиралом Драгутином Прицом.

Током 1921. године, приликом боравка у Паризу, о расподјели пловног парка са маршалом д'Епереом разговарали су краљ Александар I и министар Драшковић. Маршал је након ових разговора упутио наредбу

⁹ Таусиј је касније постао Александар I, Драу–Цар Душан, Гизела–Принцеза Јелена, Весиа–Љубљана, Марош–Бишољ, Ференц Јожеф–Карађорђе, Марији–Зајреб, Леањфалу–Штросмајер, Елизабети–Краљ Пејтар I, Алђе–Цејиње, Ашалс–Кајмакчалан, Мађар–Србин, Керешкегеш–Куманово, Пусиасер–Краљевић Марко, Леонџине–Сарајево, Лудви–Војвода Сјејановић, Хелене–Цер, Алфелд–Брејалница, Вај–Словенац, Багачоњ–Рудник (АЈ, 334–648–1918, I. D. C. Steamers – Captured from enemy; АЈ, 334–648–1918, Vessels handed over under armistice).

¹⁰ АЈ, 334–648–1918, Бр. 5812; АЈ, 336–2–10, Бр. 3789; АЈ, фонд Посланство Краљевине Југославије у Мађарској – Будимпешта, 396–2–4, *Liste des biens livres aux puissances Alliees et Associees en vertu de la Convention militaire (Convention d'armistice) de Belgrade du 13 novembre 1918 et valeur des livraisons effectuees conformement a la Convention*; ВА, П–3, к. 169, арх. јед. 13, док. бр. 7.

да се све бродовље затечено у југословенским водама „има сматрати ратним пленом савезничке војске“.¹¹

Судећи према извјештају југословенског делегата др Новаковића, преговори о расподјели пловног парка нису били нимало лаки. Споран је био југословенски и румунски ратни плијен. Аустријски и мађарски делегати тражили су повратак тих пловила сматрајући их приватном својином. Оштре дискусије су довеле до промјене у раду комисије, па се више није засједало, већ су вођени одвојени, појединачни разговори и прикупљани подаци. Појединачне разговоре са делегатима подунавских земаља водио је замјеник арбитра пуковник Крац. Др Новаковић је писао: „На многим састанцима које сам имао са г. Крацом, било сам било са г. Прицом, трудио сам се да убедим г. Краца да су наше потребе толике да бродови које имамо у рукама као плен или иначе ни из далека не могу ту потребу подмирити. Изложио сам му недовољност, рђаву оријентацију наших железница, чињеницу да је водени дунавски пут једини који може да нам осигура веће преносе и да нам обезбеди потребни увоз и извоз.“ Изгледа да су његове ријечи имале утицаја на пуковника Краца, који је једном приликом рекао: „Ја нисам арбитар и не знам да ли он мисли као ја, али ми се чини да у овом питању ви имате право.“ Пуковник Крац је, баш као и његов надређени, обилазио подунавске земље, па се у Београду нашао почетком фебруара 1921. године. Пријетња по југословенско становиште била је чињеница да је британски капитал био присутан у аустријском и мађарском ријечном бродарству.¹²

Амерички арбитар, који је на проучавању питања подјеле ријечног бродовља радио 14 мјесеци, коначну одлуку о расподјели пловног парка донио је 2. августа 1921. године у 11 сати прије подне у својој кацеларији у Паризу. Његовом одлуком је Краљевини СХС припао највећи дио онога што је „узаптила“. Јавном презентовању одлуке присуствовао је тадашњи југословенски отправник послова у Паризу Милош Михаиловић, који је и потписао протокол о пријему пресуде. Уз њега, изрицању пресуде присуствовали су представници Аустрије, Белгије, Бугарске, Италије, Њемачке, Мађарске, Француске и Чехословачке. Арбитар је прочитао своју пресуду написану на 147 страна, подробно образложивши цјелокупно питање дунавског бродовља и ситуацију са сваком појединачном групом пловила. Главно питање са којим се арбитар суочио тицало се тога да ли је по међу-

¹¹ АЈ, 334–98–327, Б. Бр. 8942, Пр. Пов. Бр. 3985; АЈ, фонд Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије, 65–1231–2215, *Извештај о раду у 1921., 1922. и 1923. години поднесен двадесет петој редовној скупуштини акционара на дан 25. маја 1924. год*; Б. М. Лазих, „Српска Бродарска Команда“, св. I/1937, стр. 37; „Дунавско бродовље“, *Полишика*, 2. август 1921, стр. 2; „Подела дунавског бродовља“, *Полишика*, 15. јул 1920, стр. 1.

¹² АЈ, 334–648–1918, Бр. 1613; „Дунавски бродови“, *Полишика*, 11. фебруар 1921, стр. 3; „Енглеска на Дунаву“, *Полишика*, 13. фебруар 1921, стр. 2.

народном приватном праву као ратни плијен могло бити посматрано 1.595 пловила која су заплијениле српска, румунска и француска војска. Власницима су враћена само малобројна пловила за која се могло доказати да нису била у војној употреби, док су сва остала проглашена легитимним ратним плијеном, јер су служила „непријатељу против савезника“. Вокер Хајнс је одбио захтјеве неприобалних држава да им се додијели дио овог пловног парка, па су Грчка, Италија, Белгија и Француска остале „кратких рукава“.¹³

Амерички арбитар је процјенио да су југословенске и румунске потребе задовољене бродовима и шлеповима који су се у том тренутку налазили у њиховим рукама. Према коначној расподјели, Краљевини СХС је припало 97 ријечних бродова са укупно 27.235 КС, 806 шлепова и танкера са 354.428 тона носивости, неколико пловних справа и постројења, уз више десетина дрварица и дереглија, након чега је новостворена југословенска држава дефинитивно постала власник највећег пловног парка на Дунаву. Ова пловила су сврставана у пет различитих група: 1) 20 бродова и 60 шлепова укупне тонаже 36.571 који су јој предати Војном конвенцијом од 13. новембра 1918. године; 2) 22 брода, 347 шлепова укупне тонаже 211.265 и један танк аустријске заставе; 22 брода, 164 шлепа укупне тонаже 87.796, пет танкова и један понтон мађарске заставе, а сви заједно коришћени од стране Централне транспортне управе; 3) 18 бродова и 106 шлепова укупне тонаже 39.699 чији су сопственици постали југословенски грађани; 4) два брода, 27 шлепова, 47 понтона и један пловни пристан који су се налазили у групи бродовља које ни Аустрија ни Мађарска нису потраживале; 5) 11 бродова, 19 шлепова укупне тонаже 14.584 и 28 танкова укупне тонаже 22.816 који су припадали Њемачкој. Уз то, Аустрија је југословенској држави морала уступити и два велика путничка брода за употребу на линијама Беч–Београд и Београд–Галац.¹⁴

Остала пловила која је српска војска заплијенила на Дунаву била су враћена њиховим власницима, јер је доказано да нису коришћена за ратне сврхе, и то: четири путничка брода, три реморкера и 61 шлеп (укупне тонаже 27.735) и 44 жељезна понтона враћени су Аустрији; два реморкера, 58 шлепова (укупне тонаже 20.137) и 22 жељезна понтона су предати Мађарској. Такође, од пловила у југословенским рукама четири шлепа је требало препустити Румунији, а седам шлепова Бугарској. С обзиром да је одлука америчког арбитра Хајнса према Версаљском, Сенжерменском, Тријанонском и Нејском уговору била пуноважна и да се ниједна држава није имала право жалити, оваква одлука је била коначна.¹⁵

¹³ „Наша речна флота“, *Политика*, 8. август 1921, стр. 1.

¹⁴ Исто.

¹⁵ Исто.

Међутим, амерички арбитар је наставио да рјешава појединачне спорне случајеве до почетка новембра, након чега се вратио у САД, а вођење канцеларије у Паризу препустио свом помоћнику Брајсу Клагету. Једна од његових накнадних одлука тицала се и два модерна багера са пет шлепова и лађом за становање особља, укупне вриједности око 650.000 франака, које је Мађарска морала уступити Краљевини СХС. За њихово преузимање у Будимпешти био је овлашћен инж. Василиј Јаковљев из Генералне дирекције вода. Цјеловита пресуда арбитра Хајнса извршена је до краја 1921, а почевши од 1. јануара 1922. године „знало се је тачно шта је од ратног плена остало, као сопственост државна“. Спорних питања у вези са пловним парком било је и у наредних годину дана, а спорови око појединих пловила који нису рјешавани у канцеларији америчког арбитра трајали су и слиједећих неколико година.¹⁶

Са ратном флотилом ствари су биле мање сложене. Донијета је коначна одлука о расподјели некадашње аустроугарске Дунавске ратне флотиле. Судаћи према писму Врховне команде Војној мисији Делегације Краљевства СХС на Конференцији мира у Паризу од 22. априла 1919. године, југословенска страна је стајала на становишту да јој морају припасти сва пловила која су предата Команди дунавске пловидбе („који су у Београду зимовали“), уз насукани *Богрој*, што је представљало „минимум“ њених захтјева.¹⁷ Међутим, од тражених осам пловила, нова држава се морала задовољити са упола мање. Пловни парк некадашње аустроугарске Дунавске ратне флотиле расподијељен је тако да су Краљевству СХС припала четири монитора (*Босна*, *Енс*, *Кереш* и *Богрој*), Краљевини Румунији два (*Ин* и *Сава*), Републици Мађарској четири патролна чамца (*Виза*, *Чука*, *Велиш* и *Лакш*), колико и Републици Аустрији (*Барч*, *Комјо*, *Фоташ* и *Шјер*). Преостала три монитора, старије градње, предата су Међународној дунавској комисији за понтоне (*Самош*, *Марош* и *Лајша*), међутим, након што су разоружани, она их је замијенила са једном мађарском фирмом за друге пловне јединице. Према мировним уговорима, поражене подунавске земље Аустрија, Мађарска и Бугарска нису смјеле формирати ратне флотиле, а Мађарској и Аустрији су патролни чамци предати само за вршење полицијске службе.¹⁸

Београдска *Полиџика* објавила је, 29. јануара 1934. године, причу о томе како се КСХС успјела изборити за некадашња аустроугарска плови-

¹⁶ АЈ, 65–1231–2215, *Извештај о раду у 1921., 1922. и 1923. години поднесен двадесет и петом редовној скупуштини акционара на дан 25. маја 1924. год*; АЈ, 334–648–1918, Пов. Бр. 9391; „Багери на Дунаву“, *Полиџика*, 23. септембар 1921, стр. 2; „Багери из Пеште“, *Полиџика*, 11. октобар 1921, стр. 3.

¹⁷ АЈ, 336–1, Бр. 1210, 6611, 6615, Пов. Бр. 239.

¹⁸ АЈ, 336–2–10, Бр. 6336; АЈ, 334–659–1940, У. Бр. 825; АЈ, 334–671–1960, Бр. 1754; В. Antić, „Dejstva srpske rečne ratne flote“, стр. 471; А. Симовић, „Дунавске флотиле“, стр. 81; А. N. Andrić, n. d., стр. 201; В. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, стр. 176.

ла. Краљевина је заступала тезу о томе да су сва аустроугарска пловила која је успјела заробити претходно била у војној служби ове државе и да се као таква могу посматрати као ратни плијен. Проблем је био у начину доказивања ове тезе. За потрагу за оригиналним документима који би поткрепили ову тезу био је задужен Дејан Марковић, бивши аустроугарски царински чиновник у Земуну. Захваљујући, између осталог, и добром знању њемачког и мађарског језика, Д. Марковић је успио доћи до оригиналних докумената која су детаљно наводила имена бродова у служби аустроугарске оружане силе, њихово кретање, преписку и сл.¹⁹ Уз добру дипломатску и политичку припрему југословенска држава је успјела искористити ситуацију створену конфискацијом великог броја пловила, чиме је настала највећа дунавска флота коју је једна држава имала у међуратном периоду – флота на чијим бродовима се вијорила југословенска тробојница!

¹⁹ АЈ, 38–545–710, *Полишика*, 29.1.1934.

СТАТУТ ДУНАВА

Питање Дунава, као што смо могли видјети, отворено је већ на Мировној конференцији у Паризу, која је почела у јануару 1919. године. Због важности Дунава за новостворену југословенску државу, капетан Рудолф Северински, који је делегиран за представника у комисији за ликвидацију аустроугарског Министарства рата, апеловао је на делегацију Краљевства у Паризу да „све подуму, да се управа Дунава Краљевству Срба, Хрвата и Словенаца повјери тим више што је Дунав са притокама важнији за развој и будућност наше домовине него морска лука града Ријеке“.¹ Као важно отворило се и питање надлежности над одржавањем водограђевина које је подигла бивша Аустроугарска у Ђердапском сектору. С обзиром да су се најзначајније водограђевине налазиле на југословенској обали, према препоруци потпуковника Милана Ј. Радојевића, референта за бродарске послове из Инжињеријског одељења од 17. априла 1919. године, југословенска држава се морала борити да одговорност припадне њој. Он је истакао да је „наше Краљевство заменило на Дунаву бившу Аустроугарску монархију, па и овај посед би имао припасти земљи, кроз коју овај део Дунава тече“. Он указује на изузетну стратешку важност Ђердапа („Гвоздене капије“): „Ту капију, која дели Дунав на два дела, и затвара чисто наш Дунав, имали би увек у својим рукама, да је можемо затворити увек кад се буду прекршиле одредбе слободне пловидбе Дунавом или вређала суверена права наше земље.“ Такође, он указује да би у том случају југословенска држава имала „могућности контроле целокупног саобраћаја и пловидбе кроз нашу земљу“.²

Управо је на Мировној конференцији у Паризу утврђено „ново стање“ на Дунаву, а правни оквир је створен кроз појединачне мировне уговоре – Версаљски (са Њемачком, 28. јуна 1919), Сенжерменски (са Аустријом, 10. септембра 1919), Неијски (са Бугарском, 27. новембра 1919) и Тријанонски (са Мађарском, 4. јуна 1920). Одредбе ових мировних уговора су још једном потврдиле слободу пловидбе, прокламовану на Бечком и Париском конгресу, и једнакост на међународним ријекама, али и нагласиле међународни статус цјелокупне пловне мреже Дунава. Према члану 331 Версаљског уговора: „Оглашују се за међународне: Елба (Лаба) од утоке Влтаве (Молдаве), и Влтава (Молдава) од Прага; Одер (Одра) од утоке Опе; Њемен (Русштром–Мемел–Њемен) од Гродна; Дунав од Улма;

¹ АЈ, 336–2–10, Бр. 2187, 3528.

² АЈ, 336–1–1, Бр. 2035; АЈ, 336–43–17, Бр. 4790.

и сваки пловни део тих речних мрежа који природно служи као приступ к мору неколиким државама, са прелазом или без прелаза из лађе у другу, као и побочни канали и рукави који би се створили било да удвоје или поправе делове природно пловних речних мрежа, било да споје два дела природно пловна истога речног тока. Исто то вреди и за пловни пут Рајна–Дунав, у случају да тај пут буде саграђен.“ Прецизирано је да „на путевима који су у претходном члану оглашени за међународне, са припадницама, добрима и заставама свих сила поступиће се потпуно подједнако, тако да се никаква разлика неће чинити, на штету припадника, добара и застава које било од тих сила, између ових и припадника, добара и застава саме обалске државе, или државе чији припадници, добра и заставе уживају највеће повлашћење“.³

Уговорима о миру из 1919–1920. године дат је легитимитет међународној управи на Дунаву, а она је подијељена на двије комисије – Европску дунавску комисију (Commission Européenne du Danube) и Међународну дунавску комисију (Commission Internationale du Danube).⁴ Од тачке гдје је престајала надлежност Европске дунавске комисије почињала је надлежност Међународне дунавске комисије, у чије су чланство, према члану 347 Версаљског уговора, ушла два представника њемачких приобалних држава, по један представник осталих приобалних држава и по један представник неприобалних држава које су биле заступљене у Европској дунавској комисији. Према томе, чланице нове Међународне дунавске комисије (МДК) биле су: Њемачка (Баварска и Виртемберг), Аустрија, Чехословачка, Мађарска, Краљевство СХС, Бугарска, Румунија, Велика Британија, Француска и Италија. Версаљским уговором „учињен је крај“ мандату који је Берлинским уговором дат Аустроугарској за извршење регулационих радова на Ђердапу (члан 350).⁵

Чињеница да су се три неприобалне државе нашле у комисији која се старала о пловидби Дунавом, показала је да се ера уплитања недунавских држава у послове приобалних наставила у пуном обиму. Уколико је појављивање Италије у Међународној дунавској комисији било изненађујуће, појава Велике Британије и Француске била је предвидљива. С обзиром на знатан уплив британског капитала у најстаријем дунавском пловидбеном друштву (аустријском ДДСГ–у) и на присуство француског

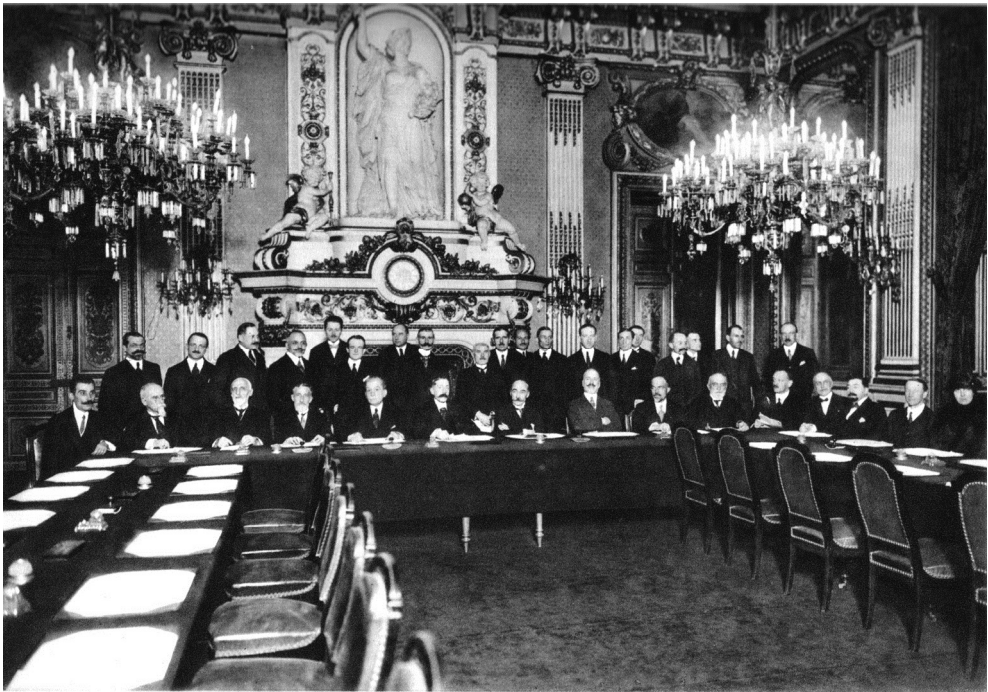
³ Цитирано према: *Предлој закона о Уговору мира између сила савезничких и угружених и Немачке и њојшкокол, њојшписани у Версаљу 28. јуна 1919*, Београд 1920.

⁴ АЈ, 336–22–3, Бр. 7854; АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Историјско-правни преглед до 1921*; Ј. Рауновић, *Istoriski razvoj*, стр. 52; Јован М. Јовановић, *Дипломатска историја Нове Европе 1918–1938*, I, Београд 1938, стр. 126–127, 188; Milan Bartoš, *Međunarodno javno pravo*, II, Београд 1956, стр. 87–89; Милета Новаковић, „Дунав према уговорима о миру“, *Архив за правне и друштвене науке*, књ. I (XVIII), бр. 2–3/1920, стр. 115–121, 187–198.

⁵ *Предлој закона о Уговору мира између сила савезничких и угружених и Немачке*.

капитала у финансирању мађарских радова на Ђердапу, улазак ове двије државе у МДК је, када мало боље погледамо, сасвим очекиван.

Мировним уговорима је предвиђено да се у периоду од годину дана након ступања на снагу Версаљског мировног уговора (члан 349) одржи конференција на којој би све заинтересоване стране израдиле коначан статут Дунава. Ова конференција одржана је у Паризу у двије фазе, од 2. августа до 16. новембра 1920. и од 5. априла до 21. јула 1921. године под предсједништвом француског делегата Албера Леграна, а уз учешће представника свих приобалних земаља, Велике Британије, Француске, Италије, као и Грчке и Белгије, које су позване због знатног броја пловила њихове заставе на Дунаву, нарочито на његовом ушћу. У првој фази рада Конференције одржано је 29, а у другој 38 сједница.⁶



Учесници Конференције у Паризу (Архив Југославије)

Земље учеснице на Конференцији овластиле су следеће делегате за потпис Конвенције: Жил Брине, опуномоћени министар (Белгија), Албер Легран, опуномоћени министар и делегат у ЕДК и МДК (Францу-

⁶ АЈ, 369–1/1, *Protocole № 9, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29*; АЈ, 369–2/1, *Protocole № 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67*; АЈ, 369–66/1, *Protocole № 1–68*; „Рад Дунавске Комисије“, *Политика*, 19. новембар 1920, стр. 1.

ска), Џон Греј Болдвин, опуномоћени министар, делегат у ЕДК (Велика Британија), Андре Андреадес, професор Правног факултета у Атини (Грчка), гроф Луис Ванутели-Реј, савјетник посланства (Италија), Константин Концеску, опуномоћени министар, делегат у ЕДК и МДК (Румунија), Михаило Ристић, опуномоћени министар, делегат у МДК (КСХС), који је у другом радном дијелу Конференције одређен за њеног потпредсједника, Бохуслав Милер, државни секретар у Министарству јавних радова, опуномоћени министар, делегат у МДК (Чехословачка), др Артур Зелигер, опуномоћени министар, делегат у МДК (Њемачка), др Виктор Ондрачек (Аустрија), Георге Лазаров, генерални директор у Министарству жељезница и пристаништа, делегат у МДК (Бугарска) и Едмонд де Миклош де Микловар, тајни савјетник, државни секретар и делегат у МДК (Мађарска).⁷

Конвенција којом се ушврђује дефинитивни сјаташ Дунава потписана је 23. јула 1921. године. Статут Дунава је јасно потврдио начело слободне пловидбе, због чега се већ у првом члану наводи да је „дунавска пловидба слободна и отворена свим заставама под условима потпуне једнакости на целом пловном току реке, тј. од Улма па до Црног мора, и на целој интернационализованој речној мрежи“. Поменути интернационализовану ријечну мрежу сачињавали су: Морава и Таја у дијелу њиховог тока који чини границу између Аустрије и Чехословачке, Драва од Барча, Тиса од ушћа Самоша и Мориш од Арада, као и сви попречни канали и канали „који ће се изградити, било да повећају или побољшају природно пловне делове речне мреже, било да споје два природна пловна дела истог воденог тока“. Иако је о томе било говора, у оквиру интернационализоване дунавске ријечне мреже нису ушли бачки канали (Канал краља Петра I и Канал престолонаследника Александра), као ни Бегејски канал. Статут је потврдио постојање Европске дунавске комисије и оснивање Међународне дунавске комисије. Надлежност Европске дунавске комисије се простирала „на делу реке званом поморски Дунав“, а надлежност Међународне дунавске комисије се простирала „на пловном речном Дунаву, као и на воденим токовима оглашеним за међународне“. У састав ЕДК ушли су, „привремено“, представници Француске, Велике Британије, Италије и Румуније, али је остављена могућност да у чланство уђе свака држава „која би у будућности доказала да има довољне трговачке, поморске и европске интересе на ушћу Дунава“ и која би добила једногласну подршку земаља заступљених у ЕДК. У њено чланство су имале намјеру ући и Грчка, Краљевина СХС и Чехословачка, али су се томе успротивили делегати Велике Британије, Француске и Сједињених Америчких Држава (САД) на Конференцији мира у Паризу.⁸

⁷ *Службене новине Краљевине Југославије*, 12. август 1931, бр. 189–LXI.

⁸ АЈ, 334–652–1926, *Convention relative au Statut du Danube*; АЈ, 369–66/I, *Convention établissant le Statut définitif du Danube*; АЈ, фонд Посланство Краљевине Југосла-



Сједиште Европске дунавске комисије у Галцу (Архив Југославије)

Европска дунавска комисија је постала „међународни организам сталног карактера“. Старала се о извођењу радова на ушћу Дунава (нарочито у питању багеровања велике количине материјала које Дунав нанесе), а имала је своју заставу и бродове. Европска дунавска комисија је била својеврсна „држава у држави“, како се то у оно вријеме често наводило. Суштински, ова комисија је представљала продужетак рада старе ЕДК, јер је недвосмислено одређено да она „врши власт коју је имала пре рата“ и да се „не мењају атрибуције и имунитети које је она имала на основу међународних уговора“. Њено сједиште је остало у Галцу. Статут је предвидио сарадњу двије комисије у свим питањима „која би могла интересовати једну или другу Комисију“, а комисије су биле обавезане да предузму „све потребне мере да обезбеде, уколико то буде могућно и корисно, једнообразност дунавског режима“. Статутом је било предвиђено оснивање посебних техничких и административних сервиса за Ђердапски сектор, са централним сједиштем у Оршави.⁹

вије у Румунији – Букурешт, 395–15–157, Пов. Бр. 597; „Интернационализација Дунава“, *Полишика*, 7. децембар 1920, стр. 3; „Пловидба Дунавом“, *Полишика*, 13. мај 1921, стр. 2.

⁹ Међутим, већ у првим мјесецима након стварања комисија и доношења Статута Дунава у дипломатским круговима су кружиле информације да ће врло брзо доћи до обједињавања комисија. У писму посланику у Букурешту и југословенски предсједник владе

Неке од кључних одредби Статута изазвале су снажно незадовољство појединих приобалних држава. Састав ЕДК и њене надлежности (законодавне, судске, финансијске и административне природе) нису одговарале Бугарској и Румунији, а интернационализација притока Дунава изазвала је противљење Краљевине СХС „јер подрива суверенитет наше државе“. Статут Дунава из 1921. године био је последица промјена насталих након Првог свјетског рата и само је потврдио стање створено париским мировним уговорима. Краљевина СХС је имала знатне резерве према овом документу. Консултације између Београда и Букурешта учиниле су да се увиди да је Румунија прихватила овај документ („боље никад нећемо добити“) и да је Београд остао усамљен у противљењу. Штавише, тадашњи румунски министар иностраних послова Таке Јонеску је отворено поручивао Београду „да би била фатална грешка не потписати Конвенцију, којом су права прибрежних држава обезбеђена“ и да би „сваки други режим био далеко неповољнији“. Осим тога, поручивао је „да би било незгодно да се одмах после ступања у савез с Румунијом Краљевина СХС одваја од ње у једном питању у коме су интереси обеју краљевина идентични“. У таквим околностима југословенској Влади није остало ништа осим да свог делегата овласти да потпише Конвенцију о Дунавском статусу. Краљевина СХС депоновала је ратификационе инструменте у Паризу 21. марта 1922. године. Конвенција је ступила на снагу три мјесеца након што су је државе потписнице ратификовале, а оригинални примјерак на француском језику депонован је код Владе Француске Републике.¹⁰

Барселонска конференција

Утврђење режима пловидбе на осталим међународним ријекама било је, између осталог, питање о коме се дискутовало на Конференцији у Барселони од 10. марта до 20. априла 1921. године. На Конференцији су били присутни представници 42 државе чланице Друштва народа и двије државе као консултативни чланови (Њемачка и Мађарска). Југословенску делегацију предводио је др Анте Тресић-Павичић, а уз њега су били Драгутин Прица и Ранислав Аврамовић. Том приликом су усвојени: *Правилник о организацији генералних конференција и Консултативне и техничке комисије за саобраћај и шранзии, Пословник Конференције за саобраћај и шранзии, Конвенција и Статут о слободи шранзии, Конвенција и Статут*

Никола Пашић распитивао се за детаље о томе (АЈ, 395–5–53, Пов. Бр. 563; *Службене новине КЈ*, 12. август 1931).

¹⁰ АЈ, 395–5–53, Пов. Бр. 442, 459, 468, 485, 567, 570; АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Историјско–правни преглед го 1921*; М. Стојковић, *Дунавска комисија*, стр. 37–38; Ј. Пауновић, *Историјски развој*, стр. 53–55; Р. Р. Зечевић, *Дунав и међународно право*, стр. 43–50; М. Бартош, n.d., II, стр. 89; S. G. Focas, n.d., стр. 454–494.

шупи о воденим шупевима иншернационалној значаја, Анекс шрошокола о националним водама, Декларација о шрзнавању шрава нейриморским државама на шморску засшаву, Прешорука о жељезним иншернационалним шупевима, Резолуција о шрштанишшима шод иншернационалним режимом и Закључни акт. Двије усвојене конвенције и један анекс чине Барселонске конвенције. Тим споразумима је оформљена стална Консултативна и техничка комисија за саобраћај и транзит (Comité provisoire des communications et du transit), у чије чланство су, уз четири велике силе, гласањем изабрани Данска, Пољска, Естонија, Чиле, Шпанија, Бразил, Уругвај, Белгија, Холандија, Кина, Швајцарска и Куба. Краљевина СХС је након три круга гласања изгубила у надметању за посљедње дванаесто мјесто, па тако ниједна подунавска држава није ушла у чланство ове комисије.¹¹

Барселонска конференција је отворила многа важна питања и потакла више југословенских амандмана, од којих је знатан број и усвојен. Тежња да се интернационализују све пловне ријеке, па чак и да се друмови отворе за саобраћај, није наишла на подршку југословенске делегације. Усвојено је југословенско становиште да се притоке интернационализованих ријека не могу сматрати интернационалним, као и југословенско-пољско стајалиште да свака земља има право монопола над реморкажом на националним ријекама. Ријеке од интернационалног значаја су подијељење у двије категорије, на оне због којих су установљене нарочите комисије и на оне за које таква тијела не постоје. Циљ усвојених Конвенција био је да се што је могуће више олакша пловидба свим заставама на ријекама међународног карактера и да се омогући што лакше транзитирање робе и путника преко територија свих држава. Сви водени токови који пролазе кроз или чине границу између двије или више држава сматрани су токовима од међународног интереса. На таквим токовима пловидба је била слободна за све заставе, али су приобалне државе имале право да малу каботажу резервишу за своје држављане. Тиме је установљен блажи режим од оног који је успостављао Статут Дунава, којим је приобалној држави дато једино право локалног, националног превоза путника и робе. Са те стране, Барселонске конвенције су биле нешто повољније од Статута Дунава, али су „представљале опасност“ због допунског протокола према коме је дато право приступа и у националне воде. Управо због тога Краљевина СХС је одуговлачила са ратификацијом Конвенција, које су ступиле на снагу 31. октобра 1922. године, након ратификације од стране пет држава. Већина потписница обавила је ратификацију у наредне три године, а посљедње су то урадиле, током 1928. године, Мађарска и Чиле.¹²

¹¹ АЈ, фонд Министарство саобраћаја Краљевине Југославије, 148–126, *Барцелонска конвенција о режиму међународних шловних река*.

¹² АЈ, 148–126, *Барцелонска конвенција о режиму међународних шловних река*.

Примјену одредби Барселонске конвенције на Дунав пред МДК нарочито су тражиле неприобалне државе чланице ове комисије. Њихова настојања у овом случају врло сликовито је описао замјеник југословенског делегата при МДК Фран Вилфан рекавши: „Да не говорим о неприбрежним државама заступљеним у дунавској Комисији, које – рекао бих – у овом случају играју улогу паразита, који немају ништа да изгубе, али све да добију...“ Подунавске државе у погледу Барселонске конвенције Ф. Вилфан је дијелио у три групе: „државе, које су ратификовале барцелонску конвенцију или кане учинити то у ближој будућности (Румунија и Чехословачка)“, „државе, које ју ваљда неће никада ратификовати (наша Краљевина)“, и „државе, које су према одредбама Уговора о миру дужне да ју приме (Немачка, Аустрија, Маџарска и Бугарска)“. Фран Вилфан је отворено сматрао да су Барселонске конвенције „опасније по нас него Дунавски Статут“.¹³

О самој Конференцији у Барселони није много тога доброг имао рећи ни југословенски делегат Тресић-Павичић. Његове ријечи добро дочаравају колико је Друштво народа чврсто држало конце у својим рукама: „На Конференцији у Барцелони били су, одмах с почетка, занемарени сви парламентарни обичаји. Председништво, које није било бирано од опуномоћених чланова Конференције, него октроисано од Савета Лиге Народа, настојало је већма наметнути своје жеље, него пустити да закључци Конференције буду израз воље њених чланова. С тога је настојало да већ с почетка снизи углед делегата до улоге пуких експерата који имају право да рекну своје мишљење, али не да доносе обавезне закључке, јер је Савет Лиге Народа хтео да задржи за себе контролу над закључцима ове Конференције.“¹⁴

¹³ АЈ, 334–653–1927, Бр. 3012, 3054.

¹⁴ АЈ, 334–670–1958, *Реферат о Конференцији за Транзит и Комуникације која је одржана у Барцелони од 10 марта до 20 априла 1921.*

МЕЂУНАРОДНА ДУНАВСКА КОМИСИЈА

Када су ратне операције потпуно утихнуле, Савезнички врховни економски комитет донио је одлуку о оснивању Међусавезничке дунавске комисије (Commission Interalliée du Danube) 22. маја 1919. године, у чији састав су ушли представници Велике Британије, Француске, Италије и САД-а, а нешто касније и представници Чехословачке, Румуније и Краљевства/Краљевине СХС. Њен задатак је био да обезбједи функционисање пловидбе у ванредним околностима, након завршетка једног великог рата, и „да поново створи промет реком под условима једнаког поступања, садржаним у Уговорима о миру, да експлоатише у општем интересу бродове чија је својина оспоравана и да даје дозволе за слободан пролаз дуж реке бродовима који врше пренос намирница и обављају трговински промет“. У исто вријеме требало је да Комисија покаже одлучност савезничких земаља да остану присутне на Дунаву. На челу Комисије, стационариране у Будимпешти, као и на челу Команде дунавске пловидбе налазио се британски адмирал Трубриц. Југословенске власти су дале стриктна упутства да „председнику горепоменутог комисије, адмиралу Трубрицу треба учинити све олакшице ради испуњења обавеза које падају на њега“.

Међусавезничка дунавска комисија је представљала прелазну форму између Команде дунавске пловидбе и Међународне дунавске комисије, односно из војне у цивилну управу над дунавским пловним путем.¹ Међусавезничка дунавска комисија је одржала укупно три засједања, од којих је прво било у Београду 29. новембра и 2. децембра 1919, а само друго засједање је одржано у званичном центру Комисије у Будимпешти 2–9. фебруара 1920. године. За југословенског изасланика код Међусавезничке дунавске комисије одређен је био капетан корвете Фран Вилфан, који је на дужност ступио 13. октобра 1919. године², док је за његовог

¹ Наређењем маршала д'Епераа, Команда дунавске пловидбе је расформирана 1. фебруара 1920. године (АЈ, 336–2–10, бр. 5854).

² Фран Вилфан је рођен у Стражишчу, недалеко од Љубљане, 26. новембра 1874. Завршио је пучку школу и нижу гимназију у Трсту (1880–1888) и Академију ратне морнарице у Риједи (1888–1892). Служио је као активни официр у аустроугарској морнарици (јул 1892 – јул 1903), а у том периоду је учествовао у гушењу боксерског устанка у Кини (1900–1901). Делегиран је за капетана сулинског пристаништа при Европској дунавској комисији (август 1903 – октобар 1918), а у завршној фази Првог свјетског рата кратко је био мобилисан (22. Марта – 13. априла 1918). С обзиром да је по националности био Словенац, ставио се у службу југословенске државе и био члан делегације на Конференцији мира у Паризу (19. Априла – 5. октобра 1919). У Краљевску морнарицу је примљен 10. априла 1920. у чину резервног капетана корвете. Од 13. октобра 1919. до 7. јуна 1920. био

помоћника одређен Милан Домаинко, који је на дужност ступио 25. новембра, чиме је делегација КСХС била формирана.³



Фран Вилфан (Архив Југославије)

је краљевски делегат при Међусавезничкој дунавској комисији, а након тога постаје замјеник сталног делегата при Међународној дунавској комисији, што је остао све до смрти. Обављао је дужност делегата у Комисији за режим дунавских вода. Био је носилац Ордена светог Саве III степена, руског Ордена свете Ане III степена и ордена Румунске круне и Румунске звијезде. Говорио је српски, француски, њемачки, енглески, италијански и румунски језик. Приликом боравка на међународној конференцији у Ници разболио се од тифуса и усљед тешких компликација преминуо 1. маја 1931. године (АЈ, 334–141–464, *Досије Франа Вилфана*; АЈ, 334–141–464, Пов. Бр. 4236; АЈ, 334–662–1945, Бр. 4401, 4992, 5358, 5646; АЈ, 369–22/II, *Службенички листи Франа Вилфана*; АЈ, 369–42/II, Пов. Бр. 221, 232, 249, 252, 253, 254, 265; АЈ, 396–2–4, Бр. 4061; АЈ, фонд Посланство Краљевине Југославије у Француској – Париз, 388–16–42, Пов. Бр. 1618/19; „Фран Вилфан“, *Полиџика*, 3. маја 1931, стр. 10).

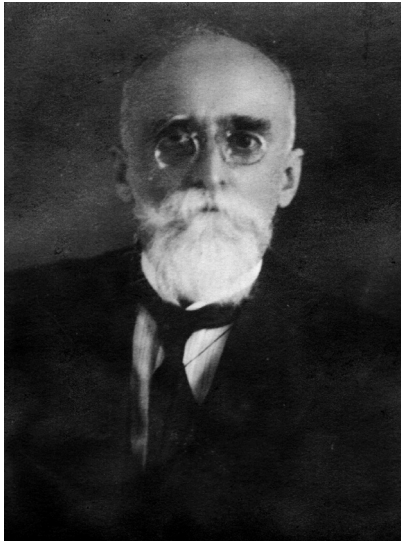
³ Милан (Емил) Домаинко је рођен у Загребу 21. јуна 1889. Школовао се у Поморској академији у Ријеци (1904). Први свјетски рат је провео на служби у аустроугарској морнарици. У југословенску морнарицу је примљен 1919. у чину поручника бојног брода I класе. Био је официр за везу са адмиралом Трубрицом. Од 1. јуна 1919. је начелник Штаба Речне флотиле. Члан је југословенске делегације при дунавским комисијама од новембра 1919. до августа 1923, када је премјештен за начелника Штаба Команде речне флотиле. Командовао је мониторима *Варгар* и *Драва*, миноносцем *Лабуг*, бродовима *Сокол* и *Јасиреб* и крстарицом *Далмација*. Био је в. д. начелника Штаба III поморске обалске команде и Минерске команде, помоћник команданта Боке Которске, командант Морнарске команде, командант Речне флотиле, начелник Инжињеријско-техничког одељења и командант Поморске обалске команде. Априлски рат је дочекао као командант Штаба Команде морнарице. Носио је чинове поручника фрегате (од 1912), поручника бојног брода (1916), капетана корвете (1923) и контраадмирала (1940). Говорио је њемачки, француски и италијански језик (М. S. Bjelajac, n. d., str. 145–146).

На састанку Комисије у Београду 29. новембра 1919. године оформљен је њен Генерални секретаријат. Генерални секретар Међусавезничке дунавске комисије био је капетан корвете Анри де л'Ескал, док су чланови Секретаријата била четири представника Велике Британије, три представника Француске и по један италијански, чехословачки и југословенски представник (инж. Бранко Лукач). Два дана касније, адмирал Трубриц је о раду Комисије извјестио предсједника југословенске владе Љубомира Давидовића. Оба састанка Међусавезничке дунавске комисије у Београду одржана су на палуби брода *Софија*, који је 27. новембра допутовао у престоницу Краљевства СХС. Током постојања Међусавезничке дунавске комисије Велику Британију је представљао адмирал Трубриц, Француску вицеадмирал Фату, Италију капетан Ди Фрасо, Румунију Паул Поповац, а Чехословачку је професор Високе техничке школе у Брну Антоњин Смрчек. Амерички делегат није учествовао у раду Међусавезничке дунавске комисије. Комисија је имала своје агенте у најважнијим дунавским пристаништима: Бечу, Братислави, Београду, Оршави, Турну Северину, Русеу, Галцу и Браили и Пасауу. Врховни савјет савезничке оружане силе одлучио је да ће Међусавезничка дунавска комисија постојати све док се не конституише Међународна дунавска комисија.

Међусавезничка дунавска комисија састала се посљедњи пут у Паризу од 12. до 20. маја 1920. године, уступивши мјесто Међународној дунавској комисији, која је своје прво засједање одржала 19–23. јуна 1920. године у истом граду, након потписивања мировног уговора са Мађарском. Француска престоница се, очигледно, наметнула као незванични центар у коме се одлучивало о дунавском питању у првим годинама након Првог свјетског рата. На првом засједању МДК у јуну 1920. године њемачку делегацију (у име Баварске и Виртемберга) предводили су опуномоћени министар др Зелигер и државни подсекретар Петерс. Аустрију је представљао конзул Мајрхаузер, а Бугарску Георге Лазаров, који се налазио на челу државне изградње пруга и лука. Француску делегацију је предводио опуномоћени министар Легран, а Велику Британију адмирал Трубриц, који је на том мјесту остао све до 1. априла 1924. године и представљао једну од најбитнијих фигура у првим годинама рада Међународне дунавске комисије. На челу мађарске делегације налазио се државни секретар Едмонд де Миклош, италијанске командант Ди Фрасо, румунске опуномоћени министар Кантакузин, а чехословачке професор Смрчек.⁴ Међу најважнијим питањима са којима се нови међународни организам сусрео на почетку рада били су: сумирање рада Међусавезничке дунавске комисије, наставак рада на тексту Статута Дунава, финансирање

⁴ AJ, 369–1/1, *Procès-verbaux des réunions tenues à Paris les 19, 22 et 23 juin 1920*; AJ, 334–662–1945, У. Бр. 1685.

МДК, предузимање хитних радова у циљу обезбјеђења пловидбе и питање сталног сједишта МДК.⁵



Михаило Ристић (Архив Југославије)

Како би се избјегао прекид рада између последњег засједања једне и првог засједања друге комисије, сугерисано је делегацијама да задрже исте делегате који су их до тада представљали у Међусавезничкој дунавској комисији. Међутим, Краљевство СХС није послушало ову препоруку, па је за делегата у МДК, као и на Конференцији која је утврђивала коначни Статут Дунава, према одлуци тадашњег министра трговине и индустрије и заступника министра иностраних послова др Момчила Нинчића од 7. јуна, одређен „изванредни Посланик и пуномоћни Министар на расположењу“ Михаило Ристић.⁶ За његовог помоћника именован је дотадашњи

⁵ АЈ, 369–67/1, *Recueil des résolutions adoptées par la Commission Interalliée du Danube de novembre 1919 à juin 1920 et par la Commission Internationale du Danube du 19 juin 1920 au 1^{er} janvier 1930*; АЈ, 336–2–10, Бр. 2187; АЈ, 336–43–17, Бр. 6362, 6410, 6442, 6465, 6500, 6784, 6769, 7525; АЈ, 388–16–42, Пов. Бр. 661/20; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Бергајна*, стр. 99–100; Исти, *Дунав и међународно право*, стр. 40–43; М. Stojković, *Dunavska komisija*, стр. 37; Милић Ф. Петровић, *Државни родослов Краљевине Југославије/СХС 1918–1941*, Београд 2008, стр. 232; S. G. Focas, n.d., str. 435–439; М. С. Ђуричић, н.д., стр. 90–92; *Југословенски речни поријетли*, стр. 35–36; В. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 172–176; „Дунавска комисија“, *Полишика*, 2. децембар 1919, стр. 3; „Дунавска комисија“, *Полишика*, 5. децембар 1919, стр. 2.

⁶ Михаило Ристић је рођен у Београду 5. септембра 1864, гдје је завршио гимназију и Правни факултет (1886). У Министарству иностраних дела Краљевине Србије радио је од 1884. Службовао је у Посланству у Риму, а током 1919. био је специјални изасланик Краљевске владе у Јужној Србији. Био је ожењен Правдом, ћерком политичара Владимира Јовановића и сестром правника, историчара и каснијег предсједника емигрантске владе

делегат у Међусавезничкој дунавској комисији Фран Вилфан, а за члана делегације, задуженог за „канцеларијске послове“, постављен је његов дотадашњи помоћник Милан Домаинко. Одређивањем Михаила Ристића и његових помоћника формирана је Стална делегација/Изасланство Краљевине СХС/Југославије при МДК, која је, са мањим прекидом, постојала 20 година.⁷

Након јунског конституисања МДК послове на Дунаву наставио је у наредних неколико мјесеци водити Генерални секретаријат Међусавезничке дунавске комисије. Тек се засједање из децембра 1920. године може сматрати правим почетком рада Међународне дунавске комисије, када су постављени основи њене организације и планови рада. Тада су донијете упуте у погледу израде пословника Комисије, подијеле Дунава на пловидбене секторе, организације полиције пловидбе и текућих радова, о уплатама котизација држава чланица, доношењу пловидбених такса и уређењу управе Ђердапом. Тада је организован и Генерални секретаријат Комисије. На чело Секретаријата је постављен француски капетан корвете Алексис Бол, док су за шефове секција именовани британски поручник Хенри Огастас Милман (Административна секција), Ото Попер (Пловидбена секција) и Теодор Гебхарт (Техничка секција). Секретаријат у је том саставу отпочео са радом 1. јануара 1921. године. Једини југословенски представник у Генералном секретаријату био је Бранко Лукач као замјеник шефа Техничке секције, који је на рад у МДК упућен 8. фебруара 1921. године. У Секретаријату МДК је остао до 30. априла 1929. Године, када је прешао у Генерални секретаријат Друштва народа.⁸

У оквиру Међународне дунавске комисије постојали су Предсједништво, Генерални секретаријат, Специјални ђердапски комитет, Извршни комитет и Техничка подкомисија. Предсједништво је припадало сва-

Слободана Јовановића. Носилац је низа домаћих и страних одликовања: Карађорђева звезда IV степена, Орден Белог орла IV степена, Орден светог Саве II и I степена, грчки Орден светог Спаситеља, Орден Италијанске круне и Орден Румунске звијезде. Пензионисан је 1924, а годину дана касније је умро, 25. августа 1925. године (АЈ, 334–188–511, *Досије Михаила Ристића*).

⁷ АЈ, 336–43–17, Бр. 6519; АЈ, 334–98–327, Пр. Пов. Бр. 2123, 2181; АЈ, 334–141–464.

⁸ Бранко Лукач је рођен 1894. у Карловцу. Матурирао је 1912. на Реалној гимназији у Земуну. Студирао је на Виској техничкој школи у Бечу и Цириху, гдје је и стекао диплому грађевинског инжењера 1918. Током ратне 1915. био је на практичном раду у Министарству народне привреде у Скопљу, бавећи се плановима о регулацији Вардара. Током 1918. и 1919. био је на студијском путовању по Швајцарској и Италији, а по повратку у земљу именован је за подинжењера Генералне дирекције вода Министарства пољопривреде и вода, а наредне 1920. године именован је за инжењера у истој Дирекцији. Говорио је француски, италијански, њемачки и енглески језик (АЈ, 369–1/1, *Résolutions adoptées par la Commission dans sa session plénière de décembre 1920*; АЈ, 369–18/II, ДВ. Бр. 156; АЈ, 369–34/II, Пов. Бр. 46; АЈ, 334–662–1945, У. Бр. 884, 3623; АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Историјско-правни преглед до краја Другог светског рата*).

кој од делегација на по шест мјесеци. На мјесту предсједника могао се наћи искључиво шеф делегације. Генерални секретаријат чинили су генерални секретар, референт и помоћно особље. Специјални ђердапски комитет рјешавао је текућа питања произашла из рада Вердапске администрације, а у његов састав су улазила четири делегата, од којих су два била стална (представници приобалних држава на Вердапу), а два су била промјенљива. Почео је са радом након формирања Вердапске администрације. Извршни комитет је засједао једном мјесечно, а по потреби и чешће, и одлучивао о хитним питањима. Он је био састављен од представника свих земаља заступљених у МДК. Техничка подкомисија је засједала у вријеме када су одржаване пленарне сједнице и подносила је приједлоге у погледу техничких и наутичких питања, а чинили су је стручњаци из свих делегација.

Пленарна засједања су одржавана два пута годишње (љетње и зимско засједање), а у случају потребе могле су бити одржане и ванредне сједнице. Љетње засједање је, најчешће, одржавано у јуну мјесецу и одлучивало је о питањима техничке и наутичке природе, док су зимска засједања одржавана у децембру и доносила су одлуке у погледу буџета Комисије и Вердапске администрације за наредну годину. МДК је одржала укупно 49 пленарних сједница током 20 година рада.⁹

Међународна дунавска комисија је за вријеме постојања одлуке доносила двотрећинском већином, за разлику од Европске дунавске комисије, у којој је било предвиђено једногласно доношење одлука. За доношење одлука било је потребно присуство 2/3 чланица МДК. Најзначајнији документ који је МДК израдила у првим годинама постојања био је њен Пословник из 1922, коме је посвећен највећи дио седмог засједања новембра те године у Братислави. Међутим, пошто њиме чланице нису биле задовољне, 1931. године је донијет нови Пословник. МДК се од оснивања нарочито старала за поштовање принципа слободе пловидбе, а учинила је много и за повећање безбједности пловидбе.

У јуну 1925. донијела је правила о обиљежавању пловног пута, а 6. новембра 1926. године утврдила је *Правилник о полицји пловидбе који важи за пловидбу на Дунаву од Улма до Браиле, као и на интернационализованој дунавској мрежи*, донијет „у интересу одржавања безбедности саобраћаја и реда на реци“. Правилник је ступио на снагу 1. новембра 1927. године, али је и наредних година био на дневном реду пленарних засједања, јер су поједине његове одредбе биле допуњаване или мијењане. Ипак, не можемо да не примјетимо да је централно питање током постојања

⁹ ДАМСП, ПА, 1945, Чехословачка, ф-7, досије 14, 7702; АЈ, фонд Савет за саобраћај и везе Владе ФНРЈ, 2-12, *Реферат о Међународној дунавској комисији*; Радован Драговић, „Међународни положај Дунава“, ХХ век, бр. 1/1939, стр. 67-75.

МДК био проблем Ђердапа, о коме се највише говорило на сједницама Комисије.¹⁰

Пишање сједишта Комисије

Првобитно сједиште МДК, према појединим приједлозима, требало је да буде у Будимпешти, али је Комисија само једно засједање одржала у мађарској престоници. Прво и друго засједање (јун и септембар 1920. године) одржано је у Паризу, а треће (децембар исте године) у Бечу. Одлука да првобитно сједиште МДК буде у мађарској престоници није посматрана са симпатијама у земљама које су са њом доскоро биле у сукобу. Нарочито незадовољство је показивано у Чехословачкој, а због свега тога и не треба да чуди што је у Будимпешти одржано само једно засједање (ванредно у јуну 1921), које је било полуживично. Било каква значајнија улога Мађарске у Комисији изазивала је нелагоду у Румунији, Чехословачкој и Краљевству СХС, па су се једни бунили због одређивања Будимпеште за прво сједиште Комисије (Чехословачка), а други због могућности да мађарски делегат буде изабран за предсједника МДК (КСХС и Румунија). Због тога је августовско, четврто по реду, засједање 1921. године одржано у Братислави, што је била прва манифестација Комисије на територији новостворене Чехословачке. Управо је на тај начин најављено да ће Комисија будуће сједиште имати у том граду. Противљење је исказивао адмирал Трубриц, залажући се за мађарску престоницу.¹¹

¹⁰ АЈ, 369–2/1, *Procès-verbaux des Réunions tenues à Bratislava, les 13, 14, 16, 18, 20, 21, 23, 25 et 26 novembre 1922*; АЈ, 369–5/1, *Règlement de navigation et de police*; АЈ, 369–5/1, *Règlement de police de la navigation applicable à la partie du Danube comprise entre Ulm et Braïla et à son réseau internationalisé*; АЈ, 369–6/1, *Règlement de police de la navigation. Annexe I—Dispositions spéciales concernant la navigation sur les différentes sections du réseau fluvial internationalisé; Douzième session plénière—Bratislava. Annexe I au Memorandum des questions soumises a la Commission Internationale. Règlement de police de la navigation*; АЈ, 369–10/1, *Règlement de police de la navigation applicable à la partie du Danube comprise entre Ulm et Braïla et à son réseau internationalisé*; АЈ, 369–31/1, *Règlement de police de la navigation applicable a la partie du Danube comprise entre Ulm et Braïla et a son réseau internationalisé*; АЈ, 334–652–1926, *Правилник о полицији који важи за пловидбу на Дунаву од Улма до Браиле као и на интернационализованој дунавској мрежи*; АЈ, 334–660–1941, У. Бр. 3301; АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Историјско–правни преглед до краја Другој светској рата*; АЈ, 2–12, *Реферат о Међународној дунавској комисији*; Архив Војводине (АВ), Збирка инжењера Сергеја Максимова, ф–375, кут. 2, *Правилник о полицији који важи за пловидбу на Дунаву од Улма до Браиле као и на интернационализованој дунавској мрежи*; *Службене новине Краљевине Срба, Хрватина и Словенаца*, 6. август 1927, бр. 175–L; *Службене новине КЈ*, 12. август 1931; Ј. Рауповић, *Istoriski razvoj*, стр. 56–57; „Полиција пловидбе“, *Полишика*, 15. децембар 1935, стр. 21.

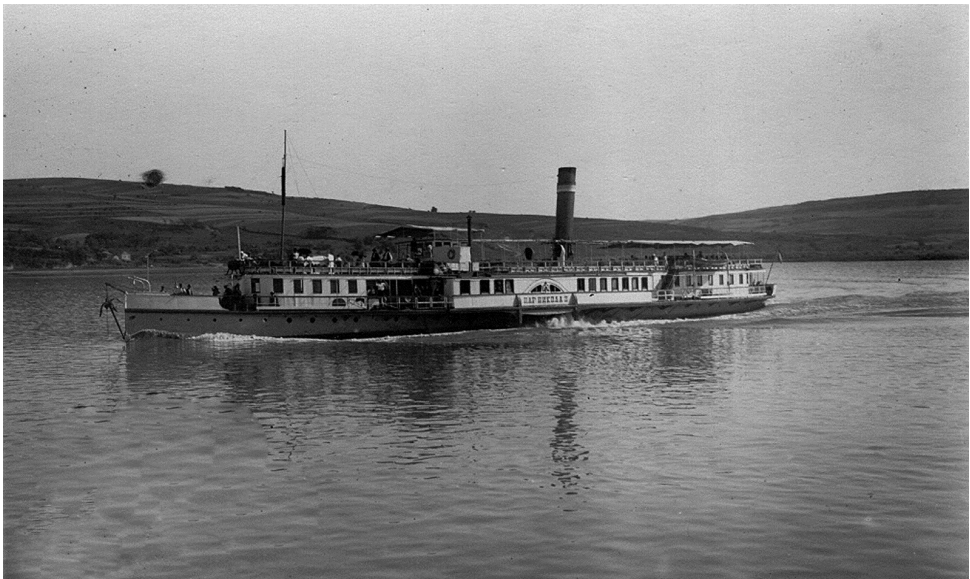
¹¹ АЈ, 395–5–53, Пов. Бр. 47, 64, 197, 415; АЈ, 369–2/1, *Procès-verbaux des Réunions tenues à Bratislava, les 16, 17, 18, 19, 20, 22, 24 et 25 août 1921*; „Дунавска комисија“, *Политика*, 26. август 1921, стр. 1.

Самим Статутом је било предвиђено да, од момента његовог ступања на снагу па у наредних пет година, Братислава буде сједиште Комисије. Коначна одлука о премјештању сједишта комисије у Братиславу донјета је на новембарско-децембарском засједању МДК у Минхену 1921. године. Од 1922. године Братислава је постала сједиште МДК, али је и тада било могуће да се сједнице одржавају ван самог сједишта Комисије. Јунско засједање 1922. године било је прво засједање МДК одржано у Братислави. Девет сесија јунског засједања 1924. године одржано је у Братислави, седам у Београду, а двије на југословенском броду *Цар Никола II*, док се путовало између ова два града на обали Дунава. Приједлог да неке од сједница јунског засједања МДК 1924. године буду у југословенској престоници дат је у децембру претходне године, а како би делегације биле пребачене из Братиславе у Београд, Влада Краљевине СХС је уступила један од својих најбољих и најлукусузних бродова *Цар Никола II* из флоте Српског бродарског друштва, тада Бродарског синдиката. Међутим, са слањем брода који би прихватио делегације било је проблема. Првобитно планирани брод *Александар I* није могао бити уступљен у то вријеме, а у једном тренутку се чинило да КСХС уопште неће ставити брод на располагање. Из југословенске делегације при МДК јављали су 12. јуна: „Отказ брода који је у име владе понова обећан Дунавској Комисији приликом отварања сесије 7 ог ов. месеца, може значити за њу велику увреду, а државни углед у Дунавској Комисији стављен је у незгодан положај. Изложићемо се непријатностима евентуално да Мађарска понуди свој брод, једва чекају.“ Ипак, брод је упућен, а Београд је тако шеснаест година прије него што ће постати сједиште МДК био домаћин дијела једног засједања. МДК је тада засједала у свечаној сали Београдског универзитета. У Београд је стигло око 50 делегата из 11 држава, а југословенску делегацију је предводио Фран Вилфан. Поздравни говор је одржао тадашњи југословенски министар иностраних послова др Момчило Нинчић.¹²

Прва манифестација Међународне дунавске комисије на тлу југословенске краљевине искоришћена је да се она представи у најбољем свјетлу, нарочито када је њена дунавска политика у питању. По делегату је послан „очишћен“ и „нарочито опремљен“ брод на коме је особље за ту прилику „изабрано од наших најбољих бродара“. На уласку у Краљевину

¹² АЈ, 334–660–1941, У. Бр. 2885, Пов. У. Бр. 357, Бр. 170, 174, 251, 252, 262, 266, 4305; АЈ 369–1/1, *Procès-verbaux des réunions tenues à Vienne, les 1, 3, 4, 6, 7, 9 et 11 décembre 1920*; АЈ, 369–2/1, *Cinquième session plénière. Procès-verbaux des réunions tenues à Munich, les 28 et 29 novembre et les 1er, 3, 6, 8, 10 et 12 décembre 1921*; АЈ, 369–3/1, *Sixième session plénière. Procès-verbaux des réunions tenues a Bratislava, les 16, 17, 19, 21, 22, 23, 26, 27, 28 et 29 juin 1922*; АЈ, 369–3/1, *Septième session plénière Bratislava. Compte rendu des opérations du 1er juin au 31 octobre 1922*; АЈ, 369–5/1, *Procès-verbaux des réunions tenues a Bratislava, les 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17 juin, a bord du „Tsar Nicolas II“, les 18 et 19 juin, et a Belgrade, les 20, 21, 22, 23, 24, 25 et 26 juin 1924*; *Службене новине КЈ*, 12. август 1931.

СХС госте је у Бездану поздравио, у име Владе, велики жупан бачки, а у Београду их је дочекала делегација састављена од представника Министарства иностраних послова, Министарства саобраћаја и Министарства пољопривреде и вода. Успут су делегатима приказани радови које је југословенска држава изводила на Дунаву, а нарочито на ушћу Тисе. Сала бр. 4 Београдског универзитета била је посебно опремљена за ту прилику: „Зидови у сали декорисани су многобројним плановима, пројектима и фотографијама. Све су то радови инжињера Генералне Дирекције Вода и из њих се лепо види колики је напредак наша земља учинила за последње две-три године у погледу регулисавања река, организације речне пловидбе, итд. Радови се истичу прецизношћу и рађени су по најновијим методама. Тако су за планове великих размера били употребљавани и фотографски снимци аероплана. Нема сумње да ће солидност изложених планова направити најлепши утисак на стране делегате, јер по методама које су употребили наши инжињери није рађено готово ни у једној од дунавских држава.“¹³



Брод „Цар Никола II“ (Музеј науке и шехнике)

Како се примицао истек петогодишњег периода у којем је Братислава била сједиште Комисије, појавили су се приједлози да се оно премјести у Беч. Искрене жеље Чехословачке да Комисија остане на њеној територији и савезнички односи са појединим чланицама Комисије учинили су да се у два круга гласања не постигне квалификована већина нити

¹³ „Дунавска Комисија у Београду“, *Политика*, 19. јун 1924, стр. 3.

за остајање нити за премјештање. Одлука да сједиште пређе у аустријску престоницу донијета је тек након што је Чехословачка одустала од својих тражења да МДК остане на њеној територији и замолила делегације које су јој пружале подршку да промјене став.



Сједишће Међународне дунавске комисије у Брајтислави (Архив Југославије)

О томе како су у југословенској делегацији гледали на Братиславу као сједиште ове међународне организације најбоље говоре ријечи делегата Милоша Михаиловића из јуна 1926. године, када се о томе већ навелико причало: „Братислава је мала провинцијска варош, доста мртва иако има приличан број становника, невероватно скупа, без икаквих дистрак-

ција, са рђавом везом са иностранством тако да се човек у њој осећа као одсечен, у њој има само један пристојан хотел и ресторан, приватан стан немогуће је наћи. Кратко и искрено речено: Братислава због тих својих незгодних страна не заслужује да буде седиште Међународне Дунавске Комисије. Овако мисле сви делегати без разлике и сви чиновници Комисије.

Будимпешта нема никакве шансе да буде одређена за седиште Комисије, али Беч има врло велике. Разуме се, ове незгодне стране Братиславе као вароши морају уступити пред другим јачим разлозима, разлозима пријатељских и савезничких односа између наше Краљевине и Чехословачке. Иако се на идућем пленуму буде поставило питање: Братислава или Беч, налазим, да наша делегација нема шта да премишља, већ да гласа за Братиславу.“ Таква упутства дао је неколико дана касније и министар иностраних послова др Момчило Нинчић.

Међутим, испоставило се да је 15. засједање из октобра/новембра 1926. године било посљедње одржано у Братислави (укупно девет), а посљедње одржано на територији Чехословачке било је 18. засједање јуна 1926. године у Прагу, како би се на опроштају од МДК Чехословачка показала на најбољи могући начин у својој престоници.

О томе како је изгледало посљедње засједање МДК на територији Чехословачке најбоље говори дио извјештаја краљевског делегата Михаиловића: „Комисија није исцрпила дневни ред, одложила је нека питања. То јој се често дешава. У Прагу тим више, јер се није показивала нека особита воља за рад после толиких банкета, рецепција и излета, које је чехословачка влада непрестано приређивала члановима комисије. Мора се признати да су предусретљивост и љубазност чехословачке владе биле прекомерне. Више се није могло.“¹⁴

Године 1927. МДК је пренијела своје сједиште из Братиславе у Беч, у палату Хофбург на Михаелер Плацу, у коме је засједала почевши од 1. октобра те године и гдје је остала све док јој њемачке власти 31. јула 1938. године нису ускратиле боравиште, само неколико мјесеци након аншлуса Аустрије.

У Бечу су одржана укупно 24 засједања МДК. Посљедњи град који је представљао сједиште Међународне дунавске комисије био је Београд, у коме је она остала све до успостављања њемачког режима на Дунаву, чиме је и сама МДК престала да постоји, и у којем су одржана укупно четири засједања. О околностима под којима је југословенска престоница постала сједиште МДК више у наредним поглављима.

¹⁴ АЈ, 369–26/II, Пов. Бр. 270/27.

Neue k. k. Hofburg am äusseren Burgplatz. Wien. Burgring mit k. k. Hofmuseen.



Палаћа Хофбурџ, сједиште Међународне дунавске комисије у Бечу

Укупно, Међународна дунавска комисија је одржала 49 засједања у 12 градова. Већ је напоменуто да су прва два засједања МДК одржана у Паризу, а да су домаћини по једног засједања били и Минхен (пето засједање, новембар/децембар 1921), Штрбске Плесо (12. засједање, јун/јул 1925), Рим (ванредно 16. засједање, јануар/фебруар 1927), Стразбур (ванредно 17. засједање, март 1927), Праг (18. засједање, јун 1927), Ница и Блед. Ова пракса Међународне дунавске комисије да своја засједања одржава у градовима изван оног који је представљао њено сједиште наишла је на протест југословенског Министарства иностраних послова. У писму краљевском делегату од 8. јуна 1931. године помоћник министра Константин Фотић назвао је такву праксу „излишним депласирањем Комисије“, које је изазивало дупле трошкове. Увећање котизације и плаћање нарочитих дневница члановима делегације у кризним годинама није гледано благонаклоно, па је од краљевског делегата категорички тражено да захтјева да се „пленими и седнице како Међународне Дунавске комисије тако и Комисије за режим вода у будуће имају одржавати у Бечу, односно тамо где им је стално седиште“. Овај протест се превасходно односио на праксу да се засједања из Беча пребацују у Семеринг (укупно четири засједања).¹⁵

¹⁵ AJ, 334–98–327; AJ, 334–662–1945, У. Бр. 2508, 2606; AJ, 369–7/1, *Résolutions adoptées par la Commission dans sa quinzième session a Bratislava (octobre/novembre 1926)*; AJ,

Краљевска стална делегација при Међународној дунавској комисији

Прве године у раду југословенске делегације при МДК протекле су у проблемима око сталног делегата због здравствених потешкоћа Михаила Ристића. Због његовог трајнијег одсуства послове сталног делегата од 10. јула 1922. године преузео је његов помоћник Фран Вилфан, чији је рад у југословенској делегацији био далеко значајнији од ранга и функције која су му припадала. Фран Вилфан је због свог „симпатичног, мирног и тактичног држања“ био „добро виђен код свију чланова Комисије“. Његова техничка спрема и „дубоко познавање Дунавског проблема“ осигурале су му трајан ауторитет у њој. Према мишљењу тадашњег француског делегата он је био незамјенљив „као један од њених стручно образованих чланова“.¹⁶

Наредне 1923. године промијењен је секретар делегације, па је умјесто Милана Домаинка, који се вратио у војну службу, у Братиславу упућен инж. Сергије Д. Матић из Генералне дирекције вода. Међутим, он се на том мјесту задржао само пет мјесеци јер је, незадовољан припадљивостима, напустио Братиславу „услед немогућности живота са оволиком дневницом“. Постављен 1. августа, инж. Матић је напустио краљевску делегацију 31. децембра 1923. године, а на његово мјесто је дошао Радивоје Игњачевић, дотадашњи секретар Српског сервиса за реституције у Будимпешти. Као секретар, Игњачевић је у Делегацији остао док год је она постојала.¹⁷

Како би рад Сталне делегације био ефикаснији, 1923–1929. године на засједања МДК као технички експерт за питање радова долазио је начелник Генералне дирекције вода Министарства пољопривреде и вода инж. Сергије Павлович Максимов, који се на том мјесту налазио све док

369–9/I, *Procès-verbaux des séances tenues à Bratislava les 29 et 30 octobre, 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 12 novembre 1926*; AJ, 369–11/I, *Procès-verbaux des séances tenues à Prague les 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28 et 29 juin 1927*; AJ, 369–22/II, Пов. Бр. 273; AJ, 369–25/II, Пов. Бр. 356/27; AJ, 369–43/II, Пов. Бр. 373; AJ, 2–12, *Реферат о Међународној дунавској комисији*; *Службене новине Краљевине СХС*, 6. август 1927, бр. 175–L; *Службене новине КЈ*, 12. август 1931.

¹⁶ AJ, 334–141–464, Бр. 1842.

¹⁷ Радивоје Игњачевић је рођен 1896. Завршио је течај књижевности на Филозофском факултету у Стразбуру. Обављао је дужности секретара Сервиса за реституције и репарације у Визбадену (25. маја – 1. децембра 1921) и Будимпешти (18. јануара 1922 – 21. децембра 1923). Налазио се на дужности секретара при Сталној делегацији у МДК и Комисији за режим дунавских вода, као и у Посланству у Бечу. Због својих стручних квалитета уживао је велико повјерење сталних делегата са којима је радио – Милоша Михаиловића и Велизара Нинчића. Милош Михаиловић је, говорећи о његовом раду у комисијама, истицао да „тешко да би се могао наћи бољи или њему раван познавалац“. Говорио је француски и њемачки језик (AJ, 334–156–479, *Досије Радивоја Игњачевића*).

није напустио државну службу.¹⁸ Као експерти, у југословенској делегацији су спорадично радили и инж. Никола Мирков, шеф Хидротехничког одсека у Новом Саду; инж. Димитрије Шрепловић, начелник Техничког одељења Управе поморства и речног саобраћаја; инж. Душан Јосимовић; Радован Драговић; Војислав Јаковљевић, шеф Саобраћајног одсека; др Љубиша Микић, савјетник у Министарству финансија;¹⁹ инж. Миливоје Луковић, виши секретар Управе поморства и речног саобраћаја;²⁰ и Милош Радојковић, професор Правног факултета, који је био задужен за правна питања која су притискала Комисију као посљедица политичких промјена у Европи 30-их година XX вијека.²¹ У ванредним околностима у вријеме 44. засједања МДК у Бечу у децембру 1937. године, када је стални делегат Велизар Нинчић био спријечен да учествује на сједници због здравствених проблема, Радован Драговић је предводио југословенску делегацију.²² Михаило Ристић је 2. јуна 1924. разријешен дужности делегата у МДК, након што је то од МИП-а затражио у априлу исте године из здравствених разлога. Наредних мјесеци није одређена личност за положај сталног делегата. Међутим, како је то истицано у представци Одељења за извршење међународних уговора МИП-а са потписом др Отокара

¹⁸ Сергије Павлович Максимов је рођен у Петрограду 1872. Био је један од најзначајнијих југословенских стручњака за питања ријека. Годинама је радио у Генералној дирекцији вода, а у годинама пред Други свјетски рат налазио се на мјесту директора Акционарског друштва Канала краља Петра I (АВ, ф-375, кут. 1, *Разна њерсонална докуменшација Сертеја Максимова*; Исто, кут. 2, *Раг Сертеја Максимова у Инђернационалној дунавској комисији 1923–1928*; АЈ, 369–34/II, Пов. Бр. 117).

¹⁹ Љубиша Микић је касније био први министар финансија у Влади Милана Недића у окупираној Србији од 29. августа до 7. октобра 1941. године, када га је замијенио Душан Летица (Симо Ц. Ђирковић, *Ко је ко у Негућевој Србији 1941–1944. Лексикон личности*, Београд 2009, стр. 532)

²⁰ Миливоје Луковић је рођен 12. јула 1899. у Београду. Као младић је прешао Албанију. У Француској је завршио гимназију, а Технички факултет у Гану у Белгији. Осим питања дунавске пловидбе био је ангажован у изградњи београдског савског пристаништа и регулацији Дрине. Током окупације није био активан због здравствених проблема. Умро је у Београду 1944. године (*Ко је ко у Негућевој Србији*, стр. 299).

²¹ Милош Радојковић је рођен у Шапцу 25. марта 1902. Похађао је гимназију у Београду. Бјежећи пред непријатељском инвазијом 1915. стигао је до Солуна. Боравио је затим у Женеви и Паризу, гдје је и матурирао 1922. Дипломирао је права 1925, а историју и географију на Сорбони 1927. Докторирао је 1930. Убрзо након докторирања примљен је у МИП, гдје је радио све до 1933, када је изабран за доцента на Правном факултету. Под окупацијом није радио, а 1942. је ухапшен и послат у логор Маутхаузен, гдје је остао до краја рата. По повратку из заробљеништва наставио је универзитетску каријеру. Умро је у Београду 26. маја 1993. године (*Ко је ко у Негућевој Србији*, стр. 429–430).

²² АЈ, 334–98–327, Д. В. Бр. 4305, Бр. 4212; АЈ, 334–952–1926, Бр. 4578; АЈ, 334–662–1945, Бр. 6029, 6777, 8638, У. Бр. 1464, 1478, 2823; АЈ, 369–26/II, Пов. Бр. 215/27, 247/27; АЈ, 369–30/II, Пов. Бр. 253/28, 292/28, 497/28, 498/28; АЈ, 369–49/I, *Procès-verbaux des séances tenues a Vienne les 1^{er}, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17 et 18 décembre 1937*; АЈ, 369–34/II, Пов. Бр. 117, 165, 267, 391, 428, 489, 490; АЈ, 369–37/II, Пов. Бр. 127, 499; АЈ, 369–62/II, Пов. Бр. 770, 773, 785; АЈ, 369–63/II, Пов. Бр. 502.

Рибаржа, „посао у Комисији се тако увећао и сваким даном повећава, да један сам човек (помоћник делегата) не може га савлађивати т. ј. учествовати у седницама, спремати материјале, стајати у вези са овим и осталим надлежним Министарствима, заступати интересе наших бродараца и свршити све остале функције“. Такође, указано је на чињеницу да Ф. Вилфан није правник по струци, „а показало се да је правник неопходан, јер се у Комисији ради не само о техничким и административним питањима, већ и о питањима међународног права т.ј. права које је врло компликовано, суптилно и у пуном развоју“. Нарочито је указано да се отвара питање Ђердапа и са тим у вези Тропроцентног ђердапског зајма, због чега је Сталној делегацији потребан човек који је детаљно познавао рад Репарационе комисије, јер „ова служба није репрезентативна већ тражи човека радиног и квалификованог“. Том приликом предложен је за сталног делегата Мирослав Плој, бечки доктор права. Међутим, он никада није постављен на тај положај.²³



Милош Михаиловић (Архив Југославије)

За новог сталног краљевског делегата при Међународној дунавској комисији 31. јануара 1925. године одређен је Милош Михаиловић, тадашњи савјетник Краљевског посланства у Паризу. Оставио је снажан печат у југословенској међуратној дунавској политици. Рјешење ђердапског питања отпочело је управо у вријеме када је он предводио југословенску делегацију. На мјесту сталног делегата остао је пуних пет година, до 13. новембра 1930. године, када је премјештен за генералног конзула у Минхен. Ово премјештање изазвало је незадовољство код М. Михаиловића, који је сматрао да му је учињена „неправда“ јер је „без икакве своје криви-

²³ АЈ, 334–98–327, Пов. У. Бр. 466; АЈ, 334–141–464, Пр. Пов. Бр. 4992; АЈ, 334–188–511, Пр. Пов. Бр. 1969.

це, премештен без унапређења на положај и по рангу и по плати мањи“ од положаја који је до тада заузимао. На мјесту сталног делегата замјенио га је др Велизар Нинчић.²⁴



Душан Панчић (Архив Југославије)

Наредне године, након смрти Франа Вилфана, постављен је 26. маја 1931. нови замјеник сталног делегата др Душан А. Панчић. Само

²⁴ Милош Михаиловић је рођен у Чачку 26. априла 1883. Матурирао је у Београду 1902. По образовању је био правник и припадао је једној од првих генерација свршених правника Универзитета у Београду (1906). Говорио је француски, њемачки и руски језик, а у државну службу је ушао недуго након дипломирања као практикант Првостепеног варошког суда у Београду. Већ 8. маја 1910. ступио је у Министарство иностраних дела Краљевине Србије као писар II класе, а у новембру 1913. је постављен за секретара Посланства у Берлину. Током рата је радио у МИД-у у Нишу, а у октобру 1917. је постављен за секретара Посланства у Риму. Од септембра 1918. до децембра 1919. био је шеф Политичког одељења у МИД-у. Обављао је, затим, дужност савјетника и управника Посланства у Бечу (од децембра 1919). С обзиром на специфичне дипломатске односе између КСХС и Аустрије у првим посљератним годинама, он је у том тренутку фактички био шеф југословенске дипломатске мисије у Бечу. Био је савјетник Посланства у Паризу од априла 1920. За сталног делегата у МДК постављен је први пут 31. јануара 1925. и на том положају је остао све до 13. новембра 1930, када је одређен за генералног конзула у Минхену. У МДК је враћен као стални делегат 9. новембра 1932, неколико дана након што је постављен за савјетника Посланства у Бечу, и ту је остао до јуна 1936. Исказао је незадовољство због спорог напредовања у служби и премјештаја на, како је он то сматрао, „унижавајући“ положај у Министарству. Тражио је други положај или пензију. Министарство му је изашло у сусрет само утолико што је формално постављен за изванредног посланика и опуномоћеног министра у Москви 21. децембра 1936, када Југославија није ни имала посланство у Совјетском Савезу, а задржан на раду у Министарству до коначне одлуке о пензионисању. У јулу 1937. године је пензионисан. Био је носилац више домаћих и страних одликовања (Орден светог Саве I и V степена, руски Орден свете Ане III реда, шпански Орден Карла Шпанског II реда и грчки Орден светог Спаситеља III реда) (АЈ, 334–74–219; АЈ, 334–75–220; АЈ, 334–80–232; АЈ, 334–80–233; АЈ, 334–98–327, Пов. Бр. 344, 993; АЈ, 334–129–446, Пр. Пов. Бр. 1504; АЈ, 334–129–446, Пр. Пов. Бр. 5067; АЈ, 334–156–479; АЈ, 334–175–498, *Досије Милоша Михаиловића*; АЈ, 334–662–1945, Пов. У. Бр. 82; АЈ, 369–21/II, Пов. Бр. 70, 82, 356; АЈ, 369–22/I; АЈ, 369–37/II, Пов. Бр. 460, 490, 502; АЈ, 369–49/II, Пов. Бр. 460, 471; АЈ, 369–77/II, Пов. Бр. 366, 463).

неколико недјеља касније први пут је био члан југословенске делегације у том међународном тијелу, а на јунском засједању 1932. године био је в. д. делегата при МДК. Оставио је снажан печат у југословенској међуратној дунавској политици, јер је под његовим руководством дошло до коначног договора око успоставе Ђердапске администрације.²⁵

²⁵ Душан Панџић је рођен 23. марта 1892. у Кучеву. Матурирао је у Нишу (1910), а Правни факултет завршио у Екс-ан-Провансу у Француској (1919). Пред ратове 1912–1918, као изасланик Народне одбране, путовао је по Босни, Херцеговини, Црној Гори, Далмацији и Хрватској. Учествовао је у балканским ратовима као добровољац у четничким одредима Војислава Танкосића и Војина Поповића, од септембра 1912. до јула 1913. У Првом свјетском рату је био тешко рањен, а шест мјесеци је провео у заробљеништву. Демобилисан је у чину резервног пјешадијског потпоручника. Докторирао је у Паризу у области економских и политичких наука (1921). Одмах по завршетку студија, ступио је у дипломатску службу при Посланству у Паризу 23. новембра 1919, гдје је остао до маја 1922, када је премјештен на рад у МИП. Службовао је као вицеkonzул у Марсељу од јуна 1924. до августа 1926. Био је члан и предсједник државних делегација на низу међународних конференција и међуржавних преговора који су се тицали коришћења вода, па је учествовао у преговорима са Мађарском по питању Канала краља Петра I, преговорима са Румунима о хидротехничким и питањима изградње моста преко Дунава, водних задруга пресечених границама, режима вода и дунавским питањима. Учествовао је на конференцији у Друштву народа по питањима ријечног права и међународног саобраћаја, као и на Међународном конгресу пловидбе. За замјеника сталног делегата при МДК постављен је 26. маја 1931. За опуномоћеног делегата у Комисији за режим дунавских вода постављен је 20. маја 1932. Као савјетник радио је у Краљевском посланству у Бечу од 1. новембра 1932. Говорио је француски, италијански и њемачки језик и писао радове из економских и политичких наука. Југословенски исељеници су имали мноштво примједби на његов рад као генералног конзула у Диселдорфу, гдје је службовао од 1. августа 1933, па је 15. новембра 1938. пензионисан. У Влади Драгише Цветковића био је министар физичког васпитања. У првим мјесецима окупације био је комесар Министарства пошта, телеграфа и телефона у Комесарској управи Милана Аћимовића, а власти послератне Југославије су сматрале да је на то мјесто постављен како би „као немачки поузданик обезбедио несметано функционисање немачких обавештајних линија“. Државна комисија за утврђивање злочина окупатора и њихових помагача прогласила га је ратним злочинцем. Како наводи Симо Ц. Ђирковић, након ослобођења Београда био је ухапшен и стријељан од стране нових југословенских власти 1944. године, док Никола Миловановић износи податак да је још током окупације упућен у Њемачку и да је „под лажним именом, наставио своју шпијунску каријеру“. Носилац је Споменнице за српско-турски рат, Споменнице за српско-бугарски рат, Споменнице за рат ослобођења и уједињења 1914–1918, Златне медаље за храброст, француске Легије части V и IV степена, Ордена Белог орла V и IV степена, Ордена светог Саве III степена, грчких ордена Феникса IV Светог спаситеља IV степена, пољског одличја Polonia Restituta III степена и Ордена Румунске круне (АЈ, 334–80–232; АЈ, 334–80–233; АЈ, 334–129–446, Пр. Пов. Бр. 1506; АЈ, 334–181–504, *Досије Душана Панџића*; АЈ, 395–23–232, Пов. Бр. 39, 48; АЈ, фонд Државна комисија за утврђивање злочина окупатора и њихових помагача, 110–Ф–2303, *Панџић Душан*; АЈ, 369–42/II, Пов. Бр. 408; *Ко је ко у Негушевој Србији*, стр. 392; Nikola Milovanović, *Pukotine kraljevstva. Rat obaveštajnih službi na tlu Jugoslavije*, II, Beograd 1978, str. 369; *Влаге Србије 1805–2005*, Београд 2005, стр. 354–355, 389–391; „Повратак наше делегације са конференције за речно право“, *Полиџика*, 13. децембар 1930, стр. 3; „Преговори са Румунима успешно завршени“, *Полиџика*, 11. децембар 1931, стр. 1; „Г. др. Маринковић и г. Концеску потписали су споразуме о режиму вода

Велизар Нинчић је на мјесто сталног делегата први пут постављен 30. децембра 1930, а повучен 24. марта 1932. године, неколико дана прије одлуке државе да укине Сталну делегацију (28. марта). Стална делегација није постојала у периоду од 1. априла до 29. октобра 1932. године, а у то вријеме њене послове је обављао чиновник Посланства у Бечу и дотадашњи секретар Делегације Радивоје Игњачевић, док је формално дужност сталног делегата обављао тадашњи отправник послова Посланства у Бечу Момчило Јуришић. Када је Стална делегација обновљена, на њеном челу се од новембра 1932. године по други пут нашао Милош Михаиловић.

334-129-121



Ми

Александар I

по милости Божијој и вољи народној
Краљ Југославије



На предлог Нашег Министра Иностранних Послова, по саслушању Нашег Министарског Савета, а на основу § 31 Закона о уређењу Министарства Иностранних Послова и дипломатских и консуларних заступништва Краљевине Југославије од 25 марта 1930 године

Р Е Ш А В А М О:

Да се укине Краљевска Стална Делегација у Међународној Дунавској Комисији.

28. Марта. Наш Министар Иностранних Послова нема изврши овај Указ. 1932 године

Министар Иностранних Послова,

Краљев указ о укидању Сталне делегације (Архив Југославије)

у Банату“, *Полићика*, 15. децембар 1931, стр. 3; „Г. Душан Пантић постављен је за министра за физичко васпитање народа“, *Полићика*, 21. јун 1940, стр. 7).

STALNA DELEGACIJA KRALJEVINE JUGOSLAVIJE
PRI MEDJUNARODNOJ DUNAVSKOJ KOMISIJI

334-179-345
Beč, 5 Juna 1936 godine.

CID.Pov.Br. 465

Gospodine Pretsedniče,



Cast mi je saopštiti Vam da sam pod današnjim primio
dužnost stalnog delegata pri Medjunarodnoj Dunavskoj Komisiji
od g. Miloša Mihailovića, dosadanjeg stalnog delegata.

Izvolite primiti, Gospodine Pretsedniče, uverenje o mo-
jem najvišem poštovanju.

Dr. Ber. Ninčić

Gospodinu

Gospodinu Dr. M. M. S T O J A D I N O V I Ć U,
Pretsedniku Ministarskog Saveta,
Ministru Inostranih Poslova.

B e o g r a d

*Извјештај о примању дужности сталног делегата од стране Велизара Нинчића
(Архив Југославије)*

Други мандат Милоша Михаиловића је обиљежен великим промје-
нама у Европи, које су се одразиле и на Комисију, као и сукобима са екс-
пертом Радованом Драговићем. Милош Михаиловић је у мају 1934. годи-
не писао о немогућности рада са Р. Драговићем, „јер је за ову годину дана
својим понашањем и поступцима прешао све границе и пренебрегао све

обзире“. Нарочито је опор утисак оставио извјештај делегата Михаиловића са јунског засједања исте године, када је усвојен коначан споразум око локомотивске вуче, а гдје је Р. Драговић, као експерт, излагао амандмане југословенске стране: „Ја пак са своје стране као делегат, без икакве *parti pris*, сасвим непристрасно, тврдим, да је ретко који преговарач уопште тако бедно прошао као г. Драговић. Била је жалост слушати га, а још већа гледати га, како се сплео и како га лупају са свих страна.“ Сукоби између Драговића и Михаиловића наставили су се и током наредне 1935. године. По кулоарима је цитирана изјава Р. Драговића према којој је „он довео Михаиловића у Делегацију, а он ће га и отерати“. С обзиром да је М. Михаиловић по други пут, против своје воље, повучен из Делегације у мају 1936. године, питамо се да ли је ова пријетња инж. Драговића можда и остварена.²⁶

Милоша Михаиловића је поново замијенио др Велизар Нинчић, за кога можемо рећи да је био један од најзначајнијих дипломатских представника Краљевине Југославије на Дунаву у посљедњој деценији постојања, и социјалистичке Југославије у првој деценији постојања. Као делегат у МДК успио је да смањи ђердапске таксе, као и таксе за употребу локомотивске вуче на Сипском каналу, чиме је ионако финансијски ослабљено југословенско бродарство постигло знатно умањење трошкова. Управо је дјелатношћу др Нинчића учињено много на развоју приватне пилотаже на Ђердапу, што је југословенском бродарству омогућило већи ступањ независности од Ђердапске администрације. Тадашњи министар саобраћаја Мехмед Спахо истицао је да је В. Нинчић „подигао престиж наше државе у Комисији на завидну висину и, може се рећи, постигао водећи положај у том важном међународном организму“. Светомир Лазаревић, шеф Саобраћајне секције, који је као експерт Краљевске делегације узимао учешће у раду пленарних сесија МДК, писао је о В. Нинчићу у једном извјештају: „Делегат краљ. Владе г. др. Нинчић прави је мајстор да Комисију забави потпуно подређеним питањима а да битна решења, која нису у нашем интересу, одлагањем падну у воду.“ Велизар Нинчић је, испоставило се, био на челу југословенске делегације све до укидања Међународне дунавске комисије.²⁷

²⁶ АЈ, 334–98–327, У. Пр. Пов. 1527; АЈ, 334–129–446, Пр. Пов. Бр. 1442, 1505, 1527; АЈ, 334–179–502, У. Пр. Пов. 2104; АЈ, 369–49/II, Пов. Бр. 242, 488; АЈ, 369–62/II, Пов. Бр. 294, 443; АЈ, 369–63/II Пов. Бр. 207; АЈ, 395–13–126, Пов. Бр. 68.

²⁷ Велизар Нинчић је рођен у Београду 10. марта 1887. Отац Арон је био министар правде Краљевине Србије у неколико наврата. Матурирао је у родном граду 1906, а докторат права је стекао у Ерлангену у Баварској 1910. Говорио је њемачки, француски, руски и италијански језик, а служио се и румунским. Убрзо по докторирању запослио се у МИД-у (1. септембра 1910), а наредне године у априлу је послат на рад у Посланство у Берлину. Балкански ратови су га затекли на служби у Генералном конзулату у Скопљу, а Први свјетски рат у Конзулату у Будимпешти. Иако је проглашен неспособним за војску,

Друштво народа и Међународна дунавска комисија
– Мисија Вокера Д. Хајнса

Због важности Дунава у међународним оквирима Друштво народа је током свог постојања остало чврсто повезано са Међународном дунавском комисијом. Кроз Барселонске конвенције настојало је да уреди прилике на свим пловним ријекама, а њени представници су присуствовали сједницама Међународне дунавске комисије и Комисије за режим дунавских вода. Међутим, Друштво народа је и на друге начине показивало интересовање за саобраћајне прилике на европским ријекама, а поглавито на Дунаву и Рајни. Како би добила детаљне и поуздане информације о ситуацији на Дунаву и Рајни, Савјетодавна и техничка комисија за саобраћај и транзит Друштва народа одредила је у фебруару 1925. године специјалног изасланика („мандатора“) у личности некадашњег америчког арбитра за подјелу пловног парка Вокера Д. Хајнса.

Он је поново обилазио државе у Подунављу и прикупљао податке о пловидби, пловидбеним друштвима и саобраћајним потребама на унутрашњим пловним путевима. Њему је овог пута помагао мајор Брион Сомервел. Међутим, тадашњи југословенски командант морнарице и краљев ађутант адмирал Драгутин Прица „овакову инспекцију“ је сматрао „сувишном, а може бити чак и штетном за наше прилике“. По њему, сувишна је

по одобрењу предсједника Министарског савета Николе Пашића, био је добровољац у Моравском артиљеријском пуку, а стекао је чин поднаредника прије него што је демобилисан у новембру 1914. због слабијег здравственог стања. Током рата је радио у посланствима у Букурешту и Петрограду, а крајем рата у Посланству у Риму (од марта 1918). Након рата неколико пута је био пензионисан и поново враћан у службу. Био је на функцији конзула и генералног конзула у Минхену (од августа 1922) и Марсељу (од новембра 1922) и савјетник Отправништва послова у Риги (од марта 1932), са надлежношћу за Каунас, Хелсинки и Талин. За сталног делегата у МДК постављен је 13. новембра 1930, а на јунском засједању 1931. први пут је био на челу југословенске делегације. Рјешењем од 22. маја 1931. постављен је за делегата у Комисији за режим дунавских вода. Као савјетник Краљевског посланства у Бечу одликован је Орденом светог Саве III степена, а као стални делегат при МДК одликован је Орденом светог Саве II и I степена. Пензионисан је у новембру 1941. Током окупације се посветио писању. Након Другог свјетског рата био је стални делегат у Привременом комитету за управљање пословима Ђердапске администрације (1945–1953), члан делегације на Мировној конференцији у Паризу (1946) и Дунавској конференцији у Београду (1948). Умро је 6. јуна 1970. године, а сахрањен је у породичној гробници на Новом гробљу у Београду. Брат Момчило Нинчић (1876–1949) био је министар у више влада и са неколико ресора (АЈ, 334–74–219; АЈ, 334–79–229; АЈ, 334–80–232; АЈ, 334–80–233; АЈ, 334–129–446; АЈ, 334–156–479; АЈ, 334–179–502, *Досије Велизара Нинчића*; АЈ, 334–179–502, Пов. Бр. 257/37; АЈ, 369–77/II, Пов. Бр. 465, 466; АЈ, 369–88/II, *Реферати о 43–ћем пленарном заседању Међународне дунавске комисије одржаном на Семарини од 11 до 26 јуна 1937 год*; „Нинчић Велизар“, *Енциклопедија српског народа*, Београд 2008; *Ко је ко у Недићевој Србији*, стр. 375; *Владе Србије*, стр. 181–183, 195–198, 233–239, 273–278, 283–289, 293–301, 303–314, 357–373; „Дипломатски указ“, *Полишка*, 15. јун 1932, стр. 4).

била јер је задирала у ингеренције Међународне дунавске комисије, коју је такође сматрао „сасма излишном установом“ јер је много коштала и имала тежњу за проширењем надлежности. Према његовом мишљењу требало је учинити све „да се решимо такове курателске инспекције, управо позивајући се на већ постојећу међународну контролу, а ако то нисмо у стању, онда ћемо морати настојати очувати добро расположење госп. Хајнса према нашем народу, излазећи му што више лично у сусрет и настојећи окружити га за време његовог боравка у нашој земљи са у материји добро верзираним личностима дипломатске способности, које ће умети приказати му наш застој на што боље оправдан начин, приказати му у што светлијој форми радове изведене и успехе постигнуте од арбитраже до данас, како нам не би таква инспекција нове штете проузročила и приказала нас пред Друштвом Народа као назадњаке“.²⁸

Југославију је најприје посетио мајор Сомервел крајем маја 1925. године. За потребе мајора Сомервела уступљен је брод *Цар Никола II*, који је по њега упућен у Мохач, а царински органи су упозорени да га „предусретну са куртоазијом и пажњом који одговара његовој високој мисији“. Његова посјета је била у неку руку претходница доласка специјалног изасланика Хајнса. Вокер Хајнс је у Краљевину СХС дошао у јулу 1925. године на јаhti *Софија*, а његов пратилац у име МИП-а Краљевине био је др Александар Јовановић. Вокер Хајнс је у београдским дипломатским круговима представљен као „не само једна од маркантних америчких личности него и осведочени пријатељ нашега народа, што је имао прилике да покаже као арбитар за поделу дунавског бродовља“. Он се распитивао о разлозима ограничавања мале каботаже на југословенском току Дунава, о питању пловидбе ријеком Бегеј, могућностима да инострана бродарска друштва постављају своје понтоне и подижу магацине у југословенским пристаништима, југословенском одбијању да се интернационализију канали у Бачкој, разлозима зашто се пловни дио Тамиша не сматра као саставни дио Дунава, о могућностима да се олакшају царинске формалности и транзит итд.²⁹

²⁸ О томе шта је адмирал Прица мислио под термином „наш застој“ најбоље говоре следеће ријечи: „Коликогод је економска и комерцијална ситуација наше Земље на Дунаву управо сјајна, толико је незадовољавајућа та иста ситуација у односу на национално речно бродарство. Наше национално бродарство управо је у бедном стању, јер нисмо били у стању у року од 6 година створити једно дорасло бродоградилште, а ни након арбитраже донети дефинитивно решење о судбини добивеног силног пловног парка. Кад је г. Хајнс последњи пут био у Београду, ми смо се могли позвати и на несташнице једне ратом двапут прегажене земље и на неизвесност да ли и шта ћемо добити од бродова, и тим оправдати недостатке и многе друге мањке, али данас тај аргуменат нема више места.“ (АЈ, 334–652–1925, Бр. 2397, 2029; „Дунавска пловидба“, *Полишика*, 5. јул 1925, стр. 4).

²⁹ АЈ, 334–652–1925, У. Бр. 3979, 2938, 3951; АЈ, 369–20/II, Пов. Бр. 273; „Дунавска пловидба“, *Полишика*, 9. јул 1925, стр. 4; „Г. Вокер Хајнс у Београду“, *Полишика*, 10. јул 1925, стр. 8.

Извјештај о пловидби на Дунаву поднијет је 6. августа, а о Рајни 25. августа 1925. године. Поткомисија Друштва народа, која је имала задатак да разматра извјештај Вокера Хајнса у погледу Дунава, састала се 25. а сасједала до 29. јануара 1926. године. Југословенски представник на том засједању био је Фран Вилфан, тадашњи замјеник краљевског делегата у Међународној дунавској комисији. На основу поменутог извјештаја, усвојена је и посебна резолуција у оквиру Савјетодавне и техничке комисије за саобраћај и транзит 6. фебруара 1926. године.³⁰ Извјештај Вокера Д. Хајнса узела је у разматрање и Међународна дунавска комисија на свом 15. засједању октобра/новембра 1926. године у Братислави.³¹

Застава	Погонска снага		Носивост		Број пловила (путнички бродови + реморкери + теретњаци)
Краљевина СХС	44.003 КС	20,20%	475.479 тона	24,45%	37+94+928
Румунија	34.435 КС	15,81%	449.863 тона	23,13%	22+87+528
Аустрија	45.660 КС	20,93%	255.377 тона	13,13%	31+44+472
Њемачка	31.790 КС	14,59%	225.713 тона	11,61%	0+50+326
Мађарска	30.433 КС	13,97%	169.163 тона	8,70%	53+48+295
Чехословачка	9.845 КС	4,52%	82.544 тона	4,24%	2+9+128
Бугарска	1.440 КС	0,66%	13.772 тона	0,71%	0+7+73
Свега:	197.606 КС	90,68%	1.671.911 тона	85,97%	145+339+2.750
Грчка	6.720 КС	3,09%	168.485 тона	8,66%	0+28+168
Француска	8.970 КС	4,12%	70.976 тона	3,65%	0+19+78
Италија	650 КС	0,30%	13.950 тона	0,72%	0+3+11
Велика Британија	150 КС	0,07%	5.025 тона	0,26%	0+1+5
Холандија	2.900 КС	1,33%	7.624 тона	0,39%	0+1+13
Белгија	900 КС	0,41%	6.725 тона	0,35%	0+3+9
Свега:	20.290 КС	9,32%	272.785 тона	14,03%	0+55+284
Укупно:	217.869 КС	100%	1.944.696 тона	100%	145+394+3.034

Учешће у укујиној дунавској пловидби појединих држава 1925.

³⁰ АЈ, 334–652–1925, У. Бр. 413, 501, 1104, 1295, Пов. У. Бр. 23.

³¹ АЈ, 369–9/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Bratislava les 29 et 30 octobre, 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 12 novembre 1926*; АЈ, 369–11/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Prague les 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28 et 29 juin 1927*.

Извјештај Вокера Хајмса показао је да су ратна разарања у Првом свјетском рату, трансформација и нестанак поражених великих сила, настајање нових држава, расподјела ратног плијена и ратне одштете знатно промијенили не само политичку већ и пловидбену слику у Подунављу. Није више била могућа таква доминација какву су аустроугарска пловидбена друштва имала до рата. Подунавске државе су имале врло приближне пловидбене потенцијале. Једна од новостворених држава – Краљевина СХС, у погледу броја пловних објеката и укупне носивости преузела је примат на Дунаву. Значајан удио имала је и Краљевина Румунија, али и Република Аустрија. Неприобалне државе и даље су имале важно мјесто у дунавској пловидби. У погледу погонске снаге имале су значајнији удио него прије рата, а у погледу укупне носивости њихових пловних објеката нешто мањи него раније.³²

Комисија за режим дунавских вода

Новим поретком на Дунаву након Првог свјетског рата створена је и Комисија за режим дунавских вода (Commission du Régime des Eaux du Danube – CRED). Ова комисија је била чисто техничког карактера (коришћен је и назив Стална техничка комисија за режим дунавских вода), а окупљала је државе настале на подручју некадашње Аустроугарске. Комисија се старала о одржавању вјештачких радова на Дунаву и његовим притокама ради обезбјеђења пловности и сигурности од поплава на водама у цијелом Дунавском басену. Комисија је имала задатак да координира и, у извјесним случајевима, провјерава стање радова на ријечној мрежи у Дунавском басену.³³

Ова Комисија направљена је са циљем да се „одржи јединство режима вода Дунава“ које је постојало у оквирима Аустроугарске монархије. Пошто је, завршетком Првог свјетског рата, та територија била издијељена између неколико држава, све оне су биле обједињене у оквирима једне комисије. Комисија је основана на темељу члана 293 Тријанонског уговора, а Правилник, којим су утемељене њене надлежности, донијет је на сједници у мају 1923. године (*Règlement relatif aux attributions et au fonctionnement de la Commission technique permanente du Régime des Eaux du Danube*). Комисија се старала о закључивању споразума између држава повезаних водним системима, о пошумљавању и сјечи шума на том про-

³² Walker D. Hines, *Rapport relatif à la Navigation sur le Danube*, Genève 1925; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 8, 432161; Ј. Рауновић, *Istoriski razvoj*, стр. 25; Радован Драговић, *Пловидба у Бјергају*, Београд 1960, стр. 132.

³³ АЈ, 334–658–1938, Бр. 6877; АЈ, 395–9–98, Бр. 2305; АЈ, 369–63/1, *Convention approuvant le règlement relatif aux attributions et au fonctionnement de la Commission technique permanente du régime des eaux du Danube*.

стору, а нарочито је водила рачуна о интересу риболова. Прецизније, она је требало да буде координирајуће тијело за извођење свих радова и мјера неопходних да се одржи јединство „свих хидротехничких система, пресечених границом у Дунавском басену“.³⁴

Прво засједање Комисија је одржала у Минхену од 14. до 16. новембра 1921. године. Представнике на сједницама Комисије за режим дунавских вода имали су Аустрија, Мађарска, Румунија, Чехословачка и Краљевина СХС, а председавајућег је бирало Друштво народа. Први председавајући био је Француз Андре Шаржеро, који се на том мјесту налазио све до смрти 30. новембра 1923. године. Први представник Краљевине СХС био је вицеадмирал Драгутин Прица. На првом засједању Мађарску је представљао гроф Пал Телеки, Чехословачку Бохуслав Милер, док је Аустрија послала привременог представника у лику Паула Букајзена. У име Друштва народа на том засједању је био присутан Холанђанин Ромејн, а у име МДК шеф Пловидбене секције Ото Попер.

Већ на трећем засједању вицеадмирала Прицу, који је поднио оставку на мјесто сталног делегата при Комисији за режим дунавских вода, замијенио је делегат при МДК Михаило Ристић (одлуком председника Министарског савета и заступника министра иностраних послова Николе Пашића од 20. априла 1922. године), али је Краљевину СХС умјесто њега у више наврата представљао његов замјеник Фран Вилфан, који се након смрти М. Ристића усталио као делегат у овој комисији. Након смрти председника Шаржероа, Савјет Друштва народа је за новог председника поставио Италијана Карла Росетија. Ова комисија није имала своје стално сједиште, већ је засједања одржавала у разним градовима у Европи: Дрездену, Братислави, Бледу (септембра 1924. и јуна 1939), Мерану, Будимпешти, Букурешту, Малом Лошињу (*Lussinpiccolo*), који је тада припадао Италији, Бечу, Тренчијанским Теплицама, Купарима код Дубровника (септембар 1930), Венецији, Семерингу, Синаји, Татранској Ломници, Београду (марта и децембра 1939), а у југословенској престоници одржана је и посљедња сесија фебруара/марта 1940. године.³⁵

³⁴ ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф–27, досије 11, 43411; АЈ, КМЈ, I–4–е/1, Дунав и режим дунавских вода.

³⁵ АЈ, 334–14–39, Бр. 2483; АЈ, 334–98–327, Пр. Бр. 2271, 2609, Бр. 3254; АЈ, 334–658–1938, Бр. 319, 2516, 2908, 3420, 5392, У. Бр. 146, 3711, 6656; АЈ, 369–2/1, *Commission du Régime des Eaux du Danube, 1^{ère} session, Munich, le novembre 1921*; АЈ, 369–3/1, *Commission du Régime des Eaux du Danube, 3^{ème} session, Vienne, le 26 mai 1922*; АЈ, 369–4/1, *Convention approuvant le Règlement relatif aux attributions et au fonctionnement de la Commission technique permanente du Régime des Eaux du Danube*; АЈ, 369–4/1, *Commission du Régime des Eaux du Danube, 5^{ème} session, Procès-verbal de la première séance, Paris le 18 mai 1923*; АЈ, 369–4/1, *Procès-verbaux des Réunions tenues à Vienne, le 30 novembre et les 1^{er}, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11 et 12 décembre 1923*; АЈ, 369–65/1, XXIV^e session (ordinaire) tenue à Belgrade en février–mars 1940; АЈ, 38–718–897, *Време*, 22.9.1931.

Тројпроцентни ђердајски зајам

Као што смо већ назначили, Међународна дунавска комисија се поглавито бавила разним аспектима ђердапског питања. Међу најважнијим питањима која су се тичала Вердапа а која су заокупљала пажњу МДК било је питање Тропроцентног ђердапског зајма, а са тим у вези и питање ђердапских такса. Без обзира на промјене у Европи након Првог свјетског рата и нестанак Аустроугарске, МДК се током постојања морала суочити са питањем мађарског зајма за радове на Вердапу изведене крајем XIX вијека. По окончању најзначајнијег дијела предвиђених радова 1895. године Угарска влада је емитовала зајам за покриће трошкова ових радова. Законом је било предвиђено да ће исплата интереса и амортизација интереса бити остваривана пловидбеним таксама за пролазак кроз Сектор, које је Угарска влада планирала убирати све до потпуне отплате зајма, као и субвенцијама од угарских државних прихода. Према Конвенцији између Угарске владе и Уједињене банке у Бечу од 12. априла 1895. године укупан зајам је износио 45 милиона златних круна, интерес је био 3% на годишњој разини, а период амортизације 90 година. Према званичним мађарским подацима, радови изведени у периоду 1889–1900. коштали су укупно око 29,8 милиона златних круна, док су накнадни радови од 1901. до 1915. године коштали још око 1,8 милиона златних круна. Све до пропасти Двојне монархије Угарска је вршила службу зајма. На дан 31. децембра 1918. године, када је служба зајма била обустављена, остатак зајма је износио око 41,7 милиона златних круна.³⁶

Већ је првобитна одлука угарских власти о висини таксе за пролазак кроз Вердап наишла на противљење у Румунији. Њен покушај да добије пристанак Србије за даљи протест није дао резултата. Без обзира на отпор из Букурешта, гроф Адам Голуховски, аустроугарски министар иностраних послова, искључио је из сваке дискусије начелно право Угарске да, сходно члану 57 Берлинског уговора, пропише таксе потребне за покриће капитала утрошеног за радове око регулисања Вердапа. Угарска је најавила могућност да Румунији изађе у сусрет само на тај начин што би снизила таксе за превоз соли и „рафинираног петролеја“ и додала их на већ постојећи попис артикала који подлежу нижим таксама.³⁷

Након Првог свјетског рата, пропасти Аустроугарске и уклањања Угарске са Вердапа, према одлуци Репарационе комисије од 23. јануара

³⁶ АЈ, КМЈ, I-4-e/1, *Тројпроцентни ђердајски зајам*; АЈ, КМЈ, I-4-e/1, *Други реферат о ђердајском 3% зајму и о његовим облицима и дуговањима Вердајске администрације*; АЈ, збирка Ивана Субботића, 397–1–III, *Правно мишљење г. проф. Полића о својини Вердајских радова*.

³⁷ Архив Србије (АС), фонд Министарство иностраних дела (МИД), Политичко одељење (ПО), ролна 221, снимак 639–641, В. Пов. Бр. 3489/90.

1923. године терет отплате зајма пао је на Румунију као територијалну наследицу Угарске на Ђердапском сектору. Међутим, Румунија се оштро успротивила таквој одлуци, како због тога што се највећи дио радова налазио на југословенској територији, тако и због тога што је убирање ђердапских такса преузела МДК. Иако је оваква одлука Репарационе комисије у финансијском смислу поговарала југословенској краљевини, она се није могла са њом сложити, плашећи се да ће Румунију довести у доминантан положај на Ђердапу, какав је до краја Првог свјетског рата имала Аустроугарска, као и због тога што је била свјесна да се 80% радова налазило на њеној територији и „да ђердапски пролаз за нас представља оно што су Гибралтар и Суец за Енглеску“. На жалбу коју је упутила Румунија, Репарациона комисија је одговорила 18. марта 1924. године одбивши ревизију своје раније одлуке.³⁸

Питање отплате угарског троцентног зајма покренуо је и британски делегат у МДК адмирал Трубриц у писму од 18. марта 1924, када је тражио да се о томе разговара на јунској сесији те године. Тада је одлучено да се питање правне могућности да се дио прихода од ђердапских такса даје за отплату зајма упуту Консултативној и техничкој комисији за саобраћај и транзит при Друштву народа. Према одлуци ове комисије од 20. септембра 1924. године МДК је дио прихода могла давати у сврху сервисирања зајма. На децембарском засједању МДК исте године усвојено је мишљење Консултативне и техничке комисије и одлучено да ће се чист приход од такса чувати код Швајцарског банкарског друштва у Базелу и касније бити повјерен органу који добије задужење да се стара о служби зајма.³⁹

Нову иницијативу за рјешење проблема отплате зајма, са којом Румунија још није била отпочела упркос одлуци Репарационе комисије, дало је Национално удружење француских портера у писму генералном секретару Репарационе комисије од 1. фебруара 1927. године. У одговору на овај захтјев Финансијска секција Репарационе комисије сазвала је конференцију на којој су били присутни представници Краљевине СХС, Румуније, МДК и Удружења портера. Сазивање Конференције КСХС је дочекала са симпатијама, будући да је добро схватала важност тога да се отплата зајма подијели између ње и Румуније, јер „ако би се допустило да Румунија прими сав терет тога зајма, она би наследила сва она права и привилегије, које је имала на Ђердапу бив. Мађарска тако да би њен положај на томе делу Дунава постао претежан“. Конференција је одржана у Паризу 16–28. априла 1927. године и на њој су постигнута два споразума. Према споразуму од 27. априла између МДК и Удружења портера обве-

³⁸ АЈ, фонд Министарство финансија Краљевине Југославије, 70–253–458, ДБр. 9538/24, 3790/27.

³⁹ АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Тройцентни ђердапски зајам*; АЈ, 334–654–1928, У. Бр. 1564.

зница Тропроцентног мађарског зајма, повјерилац је пристао на 32% номиналног зајма и одређена је Заједничка каса портера обвезница аустријских и мађарских јавних дугова као организам надлежан за финансијску службу ђердапског зајма. МДК се обавезала да Заједничкој каси предаје чист приход од такса наплаћених за пловидбу кроз Ђердап. Под чистим приходом подразумевала се разлика између суме наплаћених такса и суме коју је МДК намјенила администрацији Ђердапа за њене потребе.⁴⁰ Југословенску делегацију на тим преговорима предводио је Милан Константиновић, секретар Посланства у Паризу.



Обвезница Тропроцентног ђердапског зајма (Архив Југославије)

⁴⁰ Примјера ради у периоду 1925–1939. године МДК је Заједничкој каси у Паризу на име чистог прихода администрације Ђердапа уплатила 7,3 милиона швајцарских франка (AJ, 395–28–270, Пов. Бр. 58; AJ, 395–28–270, *Emprunt 3% or 1895 (Portes de Fer)*; AJ, KMJ, I–4–e/1, *Тропроцентни ђердапски зајам*; AJ, KMJ, I–4–e/1, *Други реферат о ђердапском 3% зајму*; AJ, 334–660–1941, У. Бр. 2464; AJ, 70–253–458, Д. Бр. 3790/27).

Други споразум је био склопљен између Краљевине СХС, Румуније и Националног удружења ималаца (портера) обвезница златног 3% мађарског зајма од 1895. године. Према споразуму од 28. априла доспјели, а неплаћени, интерес од 1. јула 1919. до краја 1926. требало је да буде исплаћен паушалним износом наплаћених такса од стране МДК, док је текући интерес, почевши од 1. јануара 1927. исплаћиван на бази од 32% у злату до краја 1931. године, када је била предвиђена ревизија те стопе.⁴¹

Услед прекида службе зајма 1919–1927, амортизација је продужена за девет година, до 1994. године. Амортизација се вршила путем откупа обвезница кроз берзанско пословање или директним откупом од портера (носилаца). Румунија и Југославија, као приобалне државе на Ђердапу, представљале су гаранте зајма, а споразум је одмах ступио на снагу. Остало је отворено питање подјеле овог гаранта између приобалних држава. Док је Румунија предлагала учешће на равне части (50%:50%), Краљевина СХС је нудила максимално учешће од 25%, а помоћник југословенског делегата у Репарационој комисији др Мирослав Плој, који је потписао париске споразуме, говорио је „да би нам се у Комисији за Репарације смејали, ако бисмо пристали примити на себе више од 25%, пошто је и ових 25% чист поклон“. Југословенска страна, а то се није скривало, пристала је на учешће у отплати зајма из „политичких разлога“. Јасно је било, како је закључивао тадашњи краљевски делегат у МДК Милош Михаиловић, да „Французи а нарочито Енглези гурају нас на споразум са Румунијама из разлога што би се тим споразумом добиле веће гаранције за њихове портере који су огромна већина“. Како су у 1927. и 1928. години приходи од такса били недовољни, питање југословенско-румунског споразума је постало све потребније, али рјешења није било, јер Румунија није прихатала југословенску понуду о учешћу на разини једне четвртине. Коначан споразум је, ипак, постигнут и потписан у Хагу 18. јануара 1930. године, а договорено је да свака од двије државе буде гарант за 50% зајма. Споразум су потписали министри иностраних послова двије државе Војислав Маринковић и Георге Миронеску. Испуњавајући одредбе овог споразума, Југославија је у мају 1930. исплатила 45.000 швајцарских франака за допуну нормалног ануитета (годишњег прихода, прим. аут.) за 1927. и 1928. годину.⁴²

⁴¹ Инсбрушким и прашким споразумима уговорено је да ће сви државни зајмови некадашње Аустроугарске монархије, који су представљали папир у злату, бити валоризирани по принципу 32% од њихове номиналне вриједности (АЈ, 334–655–1930, *Реферат*).

⁴² *Службене новине КЈ*, 5. децембар 1930, Бр. 280–ХСV, стр. 2193–2196; Исто, 9. децембар 1930, Бр. 283–ХСVI, стр. 2197–2204; АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Историјско–правни преглед до краја Другог светског рата*; АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Тройроценни ђердајски зајам*; АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Други реферат о ђердајском 3% зајму*; АЈ, 334–655–1930, У. Бр. 698, 914; АЈ, 70–253–458, Бр. 3191/30, 13108/30, 32676/30, Пов. Бр. 12/30; АЈ, 369–26/II, Пов. Бр. 27/27.

Придржавајући се споразума из 1927. године, Заједничка каса је покренула процедуру повишења стопе од 32% у злату за извршење интересне службе. Иако се првобитно противила овој иницијативи, притиснута проблемима спољних зајмова, Југославија је пристала на закључење конвенције 26. јула 1933. године. Конвенцијом је предвиђено одлагање ревизије стопе за 1934, откад ће се она вршити сваке године до 1944, сразмјерно повећању нето приноса од такса. До те године је обустављена амортизација, пошто су откупом обвезница амортизационе квоте попуњене све до 1943. године. Конференција са циљем ревизије стопе интереса у злату састала се 17. новембра 1932, када је, након анализе прихода од такса за 1932. и 1933. годину, који су износили просјечно 429.000 франака, препоручено подизање исте са 32% на 36%.⁴³ Југославија се са тим није сложила истичући да је приход из те двије године плод случајности и да ће се, услед економске кризе, наредних година смањивати обим трговине, а самим тим и приход од такса. Са друге стране, Румунија је пристала на тражено повећање. Југословенски делегат на тој конференцији био је Милан Константиновић, али је главну улогу у већини преговора око сервисирања Тропроцентног зајма имао др Мирослав Пљо.⁴⁴

Односи унутар Међународне дунавске комисије

Сложеност политичких прилика и самог дунавског, а нарочито ђердапског питања, учинили су да сједнице Међународне дунавске комисије често буду прожете сукобима. Можемо уочити три основне линије сукобљавања унутар МДК. Сукоби између прибрежних и неприбрежних држава појављивали су се спорадично, али током читавог постојања Комисије. Спорови између југословенске и румунске делегације били су најизраженији, најчешћи и највећим интензитетом су потресали Комисију готово од њеног оснивања, па до гашења. Трећа линија сукобљавања

⁴³ Одлуком МДК ђердапске таксе су наплаћиване према тони носивости пловила, у почетку у француским, затим у швајцарским францима, а од 1932. дијелом у францима, а дијелом у југословенским динарима и румунским лејима. Од 1. априла 1934. је прецизирано да се 25% цијене исплаћује у францима, исто толико у динарима, а 50% у лејима. Овај омјер је сваке године изнова утврђиван, па је од 15. марта 1935. износио 35:20:45, према одлуци од 1. јануара 1936. 25:33:42, од 1. јула 1936. 20:40:40, да би децембра исте године установљен омјер који је потрајао све до распуштања МДК, према коме се плаћало 30% у францима, 35% у динарима, а 35% у лејима. Од 1. јануара 1941. њемачка марка је замијенила швајцарски франак међу валутама у којима су подмириване ђердапске таксе. Модалитети плаћања ђердапских такси били су разлог сазивања ванредне сесије МДК која је одржана у Ници 8–15. марта 1934. године (АЈ, КМЈ, I–4–е/1, *Тројпроцентни ђердапски зајам*; АЈ, 70–253–458, Бр. 13328/36; АЈ, 369–62/II, Пов. Бр. 175; АЈ, 369–63/II, Пов. Бр. 1035; АЈ, 369–85/II, Пов. Бр. 55).

⁴⁴ АЈ, КМЈ, I–4–е/1, *Тројпроцентни ђердапски зајам*; АЈ, 70–253–458, Пов. Бр. 1015/32, 34790/33.

била је последица њемачке експанзије у Европи, која се одразила на Комисију. Била је најслабијег интензитета и врло брзо се завршила иступањем њемачких делегата.

У првој деценији рада појављивао се разумљиви сукоб између приобалних и неприобалних држава. Како је то замјеник југословенског делегата на 12. сесији МДК у граду Штрбске Плесо Фран Вилфан писао у извјештају Министарству: „Докле једни, на пример, а у првом реду представници неприбрежних држава, раде на томе да Комисија донесе што већи број одлука и тиме покаже да ради, други, – а у томе погледу истичемо се ми и Румуни, – заузимају критичарски став и никако неће да пристану на то да Комисија стварно добије администрацију реке у своје руке, а најмање да њен рад постане сврха за себе.“ Он је врло сликовито објаснио „да је цело време сесије испуњено једном затрованом атмосфером и да се антагонизам између групе неприбрежних и прибрежних све више акцентуише“.⁴⁵

У погледу сукобљавања, ипак, рад Комисије су обиљежили лоши односи између југословенске и румунске делегације. Спорови између двије делегације имали су одлике конфликта, који је био сасвим неочекиван с обзиром на свеукупне односе између двије државе. Судајући према расположивим документима у домаћим архивима, сукобе је најчешће подстицао румунски делегат Константин Концеску, али остаје нејасноћа у којој мјери су они проистicali из свеукупне румунске политике према Ђердапу, а колико су били продукт његове самоиницијативе. С обзиром на такве односе, можемо рећи да су југословенско-румунски односи унутар МДК пролазили у честим сукобљавањима, увредама и неслагањима по већини питања, а нарочито ако су се тицала Ђердапа.

Понашање румунског делегата Концескуа, „који је за последње две године био стварно готово апсолутни господар у Међународној Дунавској Комисији, спроводећи у њој са успехом све што је његова влада хтела“, делегатима неких земаља изгледало је као подривање ауторитета Комисије као међународног органа. Ако његов циљ и није било омаловажавање Комисије, омаловажавање југословенске делегације и југословенских делегата свакако јесте. Омаловажавање југословенског делегата Вилфана на јунској сесији МДК 1926. године изазвало је својеврсни дипломатски скандал. Концеску је том приликом за њега рекао да је „маринац, а не дипломат“ и да због тога „нема квалификације заседавати на овом дипломатском скупу“. За делегата Концескуа се сматрало да је „извршилац воље и прохтева“ министра финансија Винтиле Братијануа, „који би хтео да Румунија створи привилегован положај у Дунавској комисији“. Сматрало се да „за извршење тога плана не би се могао наћи подеснији човек од

⁴⁵ АЈ, 334–660–1941, У. Бр. 5337.

господин Концеска који се и својим добрим и својим лошим особинама квалификује за тај посао, он је не само заузимљив, радан и истрајан, већ и до крајности дрзак, насртљив и интригант, као такав он у тој мери конвенира господину Винтили, да га нико не може покренути с места које данас заузима“.⁴⁶ Такође, румунски министар иностраних послова Јон Дука говорио је за Концескуа да има „сувише заслуга да би га могли уклонити“.

Лош однос делегата Концескуа према југословенском представнику Вилфану пренијет је и на новог делегата Милоша Михаиловића. Чак је југословенска страна уложила отворен протест, јер у односу према Михаиловићу „не само да недостаје уобичајене куртоазије, већ да је исто често и директно омаловажавање“. Румунски делегат је и приликом верификације мандата Милоша Михаиловића „допустио себи недозвољене шале“. У више наврата расправе на сједницама МДК добијале су обиљежја инцидента, уз галаму, вику, увреде и, коначно, напуштања сједница од стране румунског делегата, због чега се за њега говорило да је „човек без икаквих обзира, без икаквог такта“. Југословенски делегат Михаиловић писао је у јануару 1929. године да је „г. Концеско у таквој мери безобзиран и без скрупула да се више трпети не може“.⁴⁷

Међутим, нити умјереност Франа Вилфана нити дипломатска способност Милоша Михаиловића нису могли да се изборе са Концескуом. Иако је покушао да превазиђе ове сукобе, сматрајући их произашлим из личности самих делегата, његових претходника, ни Велизар Нинчић, као нови југословенски делегат, није боље прошао. У једном извјештају тадашњем заступнику министра иностраних послова Кости Куманудију записао је: „Доласком својим у Краљевску делегацију при Међународној дунавској комисији констатовао сам из архиве и из разговора са својим претходником и његовим заступником да је румунски делегат г. Концеско човек који, створивши једну своју личну дунавску политику управљену углавном против наших интереса на Ђердапу, сматра за потребно да не

⁴⁶ Винтила Братијану (1867–1930), румунски политичар и економиста. Школовао се на Политехничкој школи у Паризу (1885–1889). Од 1897. је политички активан у оквирима Националне либералне партије. Био је на челу Државног монопола (1899–1901) и генерални секретар Министарства финансија (1901–1904). У Народну скупштину је први пут изабран 1903, а 1907. је постао градоначелник Букурешта. Од 1910. је на челу Румунске народне банке. Током Првог свјетског рата налазио се на мјесту министра рата (август 1916 – август 1917). Након рата је био министар финансија (јануар 1922 – март 1926), а после смрти брата Јона стао је и на чело Владе и паралелно обављао двије функције (новембар 1927 – новембар 1928). Од новембра 1927. па све до смрти предводио је Националну либералну партију (*Biographical Dictionary of Central and Eastern Europe in the Twentieth Century*, Edited by Wojciech Roszkowski and Jan Kofman, New York/London 2008, стр. 114).

⁴⁷ АЈ, 395–1–3, Пов. Бр. 52, 55; АЈ, 395–1–9, Стр. Пов. Бр. 6, 9; АЈ, 395–13–126, Пов. Бр. 58, 68, 111, 646; АЈ, 395–19–201, *Извод из извештаја Пов. Бр. 496 од 20 децембра 1928 год. упућеној Господину Министру Иностранних Дела*; АЈ, 395–19–201, Пов. Бр. 33; АЈ, 334–662–1943, Пов. У. Бр. 146, 180; АЈ, 369–22/II, Пов. Бр. 274.

остане на терену дипломатских преговора и радова, него прелази, катгод му се за то укаже прилика, и на лични терен. Његови сукоби са г. Михајловићем и са поч. Вилфаном узимали су каткад мах жучних личних расправљања. Изрази *Ви сїе неवासїиїани, – ви їоворїїе неїсїїину*, и слични, били су на дневном реду.“ У писму од 22. маја 1931. године делегат Нинчић је тражио да се утиче на румунску страну да смијени К. Концескуа јер је са њим „искључен сваки рад када су у питању наши и румунски преговори“. Његово стално „непријатељско расположење“ довело је до тога да је Чехословачка у марту 1932. године разматрала могућност да затражи од Румуније његово повлачење из МДК. Подршку за овакву иницијативу давале су јој Аустрија и Француска. У покушају да се сукобљавања избјегну Југославија и Румунија су потписале у Београду 10. децембра 1932. године један аранжман којим је била предвиђена „пријатељска и искрена сарадња и заједничко иступање обеју делегација у Међународној дунавској комисији“. Међутим, комад папира није могао скренути ток вишегодишњих сукоба, па се југословенска страна убрзо оправдано запитала „да ли има места и даље примени споразума од 10. децембра 1932“.⁴⁸

Међу најозбиљнијим инцидентима који су приписани К. Концескуу наводи се његова самоиницијативна одлука од 26. новембра 1922. године да, као председавајући, прекине сједницу Извршног одбора МДК и, упркос противљењу осталих делегата, напусти салу, након чега су сви остали делегати одлучили да се састанак настави и без њега. Такође, одлучено је да се сви делегати „потуже“ код својих влада на понашање К. Концескуа. Како је то писао Фран Вилфан, овај инцидент је био само „акт последње фазе латентне кризе, која постоји у Дунавској Комисији од месеца децембра 1920. г, кад је г. Концеско заменио дотадашњег румунског Изасланика, Посланика г. Кантакузена“. Проблеме које је он причињавао на сједницама Комисије остали делегати су све мање могли приписивати његовој личности, а све више су им изгледали као план „да се спречи нормалан рад комисије и да на штету узводно лежећих прибрежних држава и страних барјака у опште саботира провађање дунавског Статута у румунским водама“. Делегати десет земаља договорили су се и око текста који ће упутити својим владама у погледу румунског делегата: „Већ кроз годину дана, а нарочито за време садашњег пленарног заседања привремени председник то јест румунски делегат непомирљивим држањем и непрестаним обструирањем радова спречавао је нормално пословање комисије те изазвао многобројне мучне инциденте између себе и већег дела својих колега. Данас 26. новембра после подне кад су сви ови једногласно захтевали да се извесна ствар односно буџета стави на гласање г. Концеско одбио је овај захтев те оставио седницу и прогласио закључење

⁴⁸ АЈ, 395–23–232, *Међународна дунавска комисија*; АЈ, 395–28–270, Пов. Бр. 519.

заседања. Пошто дневни ред није био исцрпљен комисија једногласно закључила да радове под председништвом талијанског делегата доведе свом крају.⁴⁹

Својеврсни инцидент изазвао је и Концескуов приједлог од 9. априла 1923. године да се београдско савско пристаниште интернационализује, након чега га је југословенска штампа жестоко критиковала. У октобру 1924. године владе држава заступљених у Европској дунавској комисији жалиле су се румунској влади и Друштву народа на понашање румунског делегата Концескуа. Југословенски приједлог да се испита пловност Голубачког рукавца Дунава изазвала је револт К. Концескуа и довела до инцидента 17. јануара 1925. године. Упркос његовом противљењу, већина делегација је подржала југословенски приједлог. Само неколико дана касније изазвао је нови инцидент саопштењем да су, на његов захтјев, румунске власти саопштиле подручним органима на Ђердапу да не признају за заступника шефа Ђердапског сервиса Радована Драговића, који је на то мјесто постављен одлуком МДК, умјесто инж. Томпе, који се налазио на лијечењу. Такође, пријетио је да нити један југословенски службеник Ђердапског сервиса неће добити дозволу за кретање по Румунији, док год се не постигне договор о новој управи. Тврдио је да југословенска држава покушава да „колонизира“ румунску територију. Ове ријечи довеле су до „затегнутих“ односа између двије делегације унутар Комисије, али и до „опасне ситуације по наше држављане у Оршави“. Због тога је делегат Вилфан ургентно јављао МИП–у: „Молим ради безбедности инжињера Драговића у Оршави известити га најбрже преко Текије да склони из Оршаве личну компромитујућу архиву.“⁵⁰ Очигледно да се Ф. Вилфан уплашио могућности да румунске власти похapse или протјерају југословенске службенике из Оршаве.

Милош Михаиловић је врло ријечито описао румунског делегата Концескуа, а прецизност његовог описа довољно говори да је граница дипломатског односа одавно била избрисана: „Ретко се среће такав човек као што је румунски делегат. Он је безобзиран, без такта, управо немогућан за заједнички рад. Сваког момента готов је на подвалу. Једном речи, врло несигуран човек, према којем треба бити увек на опрези. Својим поступцима и понашањем створио је неповерење целе Комисије и према себи и према својој Влади. У односима према нашој делегацији био је одувек неискрен и некоректан. И сада је такав. Нико више није правио сметње нашој делегацији, нико је више није вређао од г. Концеска. (...) За најмању ситницу, рецимо због неког румунског пилота, г. Концеско је у стању да не води рачуна ни о каквим обзирима, па чак ни о савезничким.“⁵¹

⁴⁹ АЈ, 334–662–1943, Бр. 110, 8612, 8732, Пр. Пов. Бр. 5406.

⁵⁰ АЈ, 334–654–1928, Пов. У. Бр. 306, Пов. Бр. 39, 51; АЈ, 369–19/II, Пов. Бр. 28, 29.

⁵¹ АЈ, 334–660–1941, У. Бр. 256.

ЂЕРДАПСКА АДМИНИСТРАЦИЈА

По завршетку Првог свјетског рата у корпусу проблема који су се тицали Ђердапа као најважније отворило се питање управе тим дијелом тока Дунава. Ђердапски сектор више није био подијељен између три државе као прије рата (Аустроугарска, Србија и Румунија), већ између двије (Румунија и Краљевство СХС), а више није било ни тако доминантне државе ни на Дунаву ни на Ђердапу каква је Аустроугарска била, нарочито након извршених радова крајем XIX вијека. Ово питање је отворено већ на Мировној конференцији у Паризу. Питање управе Ђердапом имало је два основна рјешења, могућност међународне управе, или управе приобалних држава уз међународни надзор. Румунија се залагала за принцип прибрежности. Поводом румунског приједлога Никола Пашић је на сједници југословенске делегације на Мировној конференцији од 10. фебруара 1920. године говорио: „За нас би било боље да имамо у том погледу посла само са Румунима, с обзиром на то што ми можемо врло корисно да искористимо у Ђердапу огромну водену снагу за проиводњу електрицитета. У Ђердапу матица иде поред наше обале и само ми можемо да је искористимо, износи шта нам је у своје време предлагао Немац Лутер, који се обвезивао да сагради ту електричну централу, која би могла служити за све наше железничке линије и да осветљава већи део наше државе“.¹

По завршетку Првог свјетског рата Команда дунавске пловидбе и Међусавезничка дунавска комисија су, у интересу пловидбе, задржале систем организације Угарског краљевског сервиса за пловидбу на доњем Дунаву, формираног по завршетку великих регулационих радова крајем XIX вијека. Команда дунавске пловидбе је преко британских и француских официра, одређеним у ту сврху, настојала задржати затечени чиновнички и пилотски кадар. Затечена администрација радила је према мађарским законским прописима и правилницима.² На њеном челу се

¹ Нијемац инж. Хуго Лутер поднио је 1896. приједлог српском Министарству народне привреде о експлоатацији ђердапских слапова за производњу електричне енергије. Његов пројекат је изазвао велику пажњу, врло брзо је проучен, прихваћен и добио је законску снагу 18. јула 1897. године. Према овом пројекту било је предвиђено да се на дијелу Дунава код Кладова изгради централа снаге 30.000 КС. Међутим, пројекат њемачког стручњака никада није реализован (*Zapishnici sa sednica delegacije KSHS na Mirovnoj konferenciji*, str. 265; Радивоје Марковић, „Стогодишњица првих корака у коришћењу енергетског потенцијала Ђердапа“, *Пинус Записи*, бр. 7/1997, стр. 73–91).

² Мађарски организам који се старао о уређењу пловидбе на Ђердапу до краја Првог свјетског рата стајао је под руководством Министарства трговине (ДАМСП, ПА,

налазио инж. Томпа, коме су од 1921. године помагали један Румун (Мирчеа Георгију као шеф Техничке службе од 11. априла) и један Југословен (Радован Драговић као шеф Пловидбене службе од 21. марта).³

Надзор над овом привременом управом, која се у документима углавном наводи именом „Ђердапски сервис“, имала је Међусавезничка војна команда преко поручника, касније мајора, Флечера,⁴ док је привремени представник Међусавезничке и касније Међународне дунавске комисије у Ђердапском сервису био поручник Макс Деспард, кога је током 1921. године замијенио поручник Гарније.

Статутом Дунава из 1921. године било је предвиђено оснивање посебне администрације на сектору Ђердапа, а док она не буде формирана, почевши од 1922. године, Ђердапским сервисом је руководила Међународна дунавска комисија. На њеном челу је остао инж. Томпа (све до краја 1928. године), задржана је иста организација, али је управа сада била организам без војне контроле. Представник МДК у Оршави све до 1. јануара 1924. године остао је поручник Гарније, који се налазио на челу контролног органа у смислу члана 288 Уговора о миру из Тријанона. Гарнијеа су касније замјењивали, као привремени представници МДК, Нијемац Теодор Гебхарт, Румун Јон Георгеску и Чехословак Ото Попер. Преко свог представника МДК је у сваком тренутку имала јасну ситуацију у Ђердапском сектору и чврсту контролу свега што је Ђердапски сервис предузимао. Након одласка у пензију инж. Томпе, на јунско-јулском засједању МДК 1929. године одлучено је да руковођење Пловидбеним сервисом остане у рукама Југословена Драговића, руковођење Техничким сервисом у рукама Румуна Георгијуа, а да надзор над њима у име МДК врши Бугарин Минчев.⁵ Иако су румунска и југословенска краљевина учешћем у

1945, Саобраћај, ф–29, досије 17, 7674; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф–20, досије 24, 15569; ДАМСП, ПА, Дунав–међународне организације, ф–85, досије 3, 27386).

³ Управа под руководством инж. Томпе поднијела је 1922. године пројекат Међународној дунавској комисији о наставку регулационих радова који је 1897. године Сервис за регулацију предложио Угарском сабору, који га је одбио. У приједлогу о продужењу регулационих радова наведено је „да су последице незавршених регулационих радова – мале пловне дубине – за време овогодишње мале воде (1921. г.) биле узрок огромних штета за пловидбу“. Наставак радова сматран је нужним јер се знало да мађарски радови с краја XIX вијека нису завршени (В. Јорданов, *Раг на сѣудуји о џенералном уређењу дунавској секџора званој „Ђердап“*. Пловидба и искоришћење водене снаге. Хидроџехнички извештај, Београд 1928, стр. 12, 14, 83–84).

⁴ АЈ, 369–18/II, *Le Président de la Commission Interalliée du Danube à Messieurs les Délégués à la C. I. D., Budapest, le 2 janvier 1920*.

⁵ АЈ, фонд Главна дирекција речног саобраћаја, 331–7, Пов. Бр. 282; АЈ, 334–654–1928, *Записник конференције одржане у Огељењу за Уоворе џо џишању Ђердапа 23. новембра 1923. џодине*; АЈ, 334–654–1928, Бр. 8956; АЈ, 334–655–1931, Бр. 8990; АЈ, 334–659–1940, У. Бр. 1768; АЈ, 369–1/1, *Résolutions adoptées par la Commission dans sa session plénière de décembre 1920*; АЈ, 369–2/1, *Procès-verbaux des Réunions tenues à Bratislava, les 16, 17, 18, 19, 20, 22, 24 et 25 août 1921*; АЈ, 369–2/1, *Procès-verbaux des Réunions tenues à Munich, les 28 et*

управи Ђердапом повратили дио својих права, која су им несумњиво припадала као приобалним државама, надзор који је МДК имала над управом овог дијела Дунава знатно је кршио њихова права. Било је мишљења да је управа над Ђердапским сектором била главни разлог постојања МДК.

Питање стварања нове управе на Ђердапу отворено је одмах по ступању на снагу Статута Дунава октобра 1921. године. Он је у свом члану 32 јасно одредио: „Да би се одржали и побољшали услови пловидбе у сектору Дунава и између Турн Северина и Молдаве, названом Гвоздена Врата и Слапови, прибрежне државе образоваће споразумно са Комисијом, нарочите техничке и административне сервисе, који ће имати централно седиште у Оршави, али ће у случају потребе помоћне службе моћи бити инсталиране и на другим тачкама сектора. Са изузетком пилота, који ће моћи бити бирани између држављана свију народности, особље ових сервиса даће и именовати обе прибрежне државе. Њима ће управљати шефови сервиса које исте ове државе буду одредиле и Комисија примила.“⁶

Иако је у члану 33 Румунији и Југославији дата нада да ће се специјални режим са Ђердапа уклонити „када нестану природне тешкоће које су мотивисале увођење овог специјалног режима“, потешкоће које је Ђердапски сектор причињавао пловидби биле су такве да је тешко било очекивати да ће у скорије вријеме бити отклоњене. Штавише, остављена је могућност да Комисија, „ако нађе за корисно“, примијени сличан административни режим и на другим дијеловима Дунава и његове ријечне мреже. Према неким мишљењима МДК је настојала да на Ђердапу заузме положај какав је ЕДК имала на ушћу Дунава.⁷

Контакти између КСХС и Румуније у вези с формирањем администрације Ђердапа постојали су у првим годинама важења Статута Дунава. Преговарано је о доласку државних комисија које би се на лицу мјеста увјериле како је тадашњи сервис функционисао и на основу тога дале приједлоге како ће се убудуће радити на Ђердапу. Међутим, због недовршеног разграничења на Дунаву у првим годинама важења Статута Дунава није било помака у погледу југословенско-румунског споразума о новој управи на Ђердапском сектору. Како је то на интерминистеријалној конференцији у југословенском Министарству иностраних дела рекао опуномоћени министар Отокар Рибарж: „Питање Ђердапа за сада није хитно, није опасно, и има извесних политичких разлога који су противни да се то питање одмах реши.“⁸

29 novembre et les 1^{er}, 3, 6, 8, 10 et 12 décembre 1921; AJ, 369–15/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne les 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 25, 26, 27, 28 et 29 juin et les 1, 2 et juillet 1929*, I; AJ, 369–34/II, Пов. Бр. 257; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф–20, досије 24, 15569.

⁶ Службене новине КЈ, 12. август 1931.

⁷ АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Историско правни преглед до 1921*.

⁸ АЈ, 334–654–1928, Бр. 3598.

Ипак, намјера да се то питање покрене у оквирима МДК и страх од ревизије Статута Дунава у случају да не дође до споразума између двије приобалне државе, натјерала је југословенску страну да овом проблему приступи конкретније. У новембру 1923. године одређена је комисија која је имала задатак да оде на Ђердап „у сврху проучавања и упознавања питања на лицу места“, а у коју су ушли већ поменути др Отокар Рибарж и писар у Министарству др Зорислав Драгутиновић. Већ у наредним недјељама двије државне делегације у МДК сложиле су се „да би даље одуговлачење било штетно по интересе обе државе“. Посебно важно питање у југословенско-румунским преговорима око Ђердапа било је власништво над радовима које је Мађарска спровела неколико деценија раније. Југословенска страна је од самог почетка непоколебљиво стајала на становишту да сви радови који се налазе на њеној територији могу бити једино њено власништво.⁹

Чинило се да је југословенско одуговлачење са конкретизацијом разговора око Ђердапа и одговором на, раније достављени, румунски претпројекат изазивало нервозу у Румунији. О томе свједочи и писмо Стевана К. Павловића из Букурешта тадашњем министру спољних послова др Војиславу Маринковићу у којем му препричава разговор са румунским министром иностраних послова Јоном Георге Дуком, који му је, „узимајући образину наљућеног човека, насилно строгим гласом изјавио своје негодовање што се са наше стране ово питање одуговлачи већ дуже од годину дана“. Министар Дука је том приликом рекао да су му из Београда „давана обавештења да је овом одуговлачењу крива *фијока тосцодина Пашића* али се ето и сад, када је *фијока* прешла у друге руке отезање и даље продужује“. У писму од 29. октобра 1924. године С. К. Павловић пише: „Да би смо се једном опростили Маџара са нашег рођеног Дунава, молио је да се аван-пројект што пре проучи, а ако нам се у румунском нацрту штогод не свиђа нека кажемо, па да се заједничком колаборацијом и узајамним објашњењима постигне споразум.“ Намјера румунске делегације да ово питање под хитно изађе пред МДК посматрана је у Краљевини СХС као „пресија“, како би се што прије постигао договор.¹⁰ Без обзира на свеукупне добре односе између двије приобалне државе на Ђердапу, у погледу утицаја и уређења односа на овом Сектору односи су били „стално у знаку борбе, често и врло затегнути“.¹¹

⁹ АЈ, 334–654–1928, Бр. 8676, У. Бр. 25, 9070.

¹⁰ АЈ, 334–654–1928, Пов. У. Бр. 649, 708.

¹¹ На Ђердапу је забиљежено и више случајева да су румунски војници пуцали на југословенске дунавске аласе, због чега је у неколико наврата улаган протест румунском Министарству иностраних послова преко Посланства Краљевине СХС у Букурешту (АЈ, 395–13–126, Бр. 515, Пов. Бр. 952; АЈ, 395–16–169, Пов. Бр. 449).

Конкретни разговори између румунске и југословенске стране отпочели су 1925. године. Југословенску делегацију на преговорима у Београду током марта и јуна, према одлуци министра иностраних послова др Момчила Нинчића, предводио је др Василије Јовановић, народни посланик. Уз њега, делегацију су чинили и Фран Вилфан, помоћник краљевског делегата у МДК, и Иван Субботић, в. д. шефа Саобраћајне секције у Одељењу за извршење међународних уговора, док је секретар делегације био Радивоје Игњачевић, секретар краљевске делегације при МДК. Румунску делегацију је предводио Константин Концеску.¹²

Иако је и на тој конференцији било знатних спорења, попут оног изазваног изјавом делегата Концескуа „да су Ђердапски Сервиси румунски пошто чине део наслеђа које је Румунији припало од бивше Аустро Угарске Монархије“, са те конференције произашао је први „српско-румунски пројекат о организацији Ђердапа“, познат као Београдски споразум. Након ових, прелиминарних, директних разговора, уређење администрације Ђердапа изашло је и пред Међународну дунавску комисију. Београдски споразум је поднијет 14. јула 1925, а изложен на засједању МДК које је отпочело 30. новембра те године. Према овом пројекту, организација сервиса на Ђердапу била је заснована на претпоставци апсолутног и трајног споразума између КСХС и Румуније, односно нова администрација је требало да буде нека врста кондоминијума у погледу пловидбе и радова. Сами сервиси су замишљени као полудржавни, заједнички органи, а утицај МДК је сведен на минимум.¹³

Италија, Француска и Мађарска нису благонаклоно гледале на првобитни југословенско-румунски приједлог, дочекале су га „са негодовањем и живом опозицијом“ и предлагале да се одмах одбаци. По свој прилици је „дискретна интервенција“ француског делегата учинила да се пројекат ипак прими као база за дискусију. Међутим, „одмах у почетку дискусије показала се једнодушност свих делегата да је пројект у противности са Дунавским Статутом, да се пројектом видно одстрањује Комисија од администрације и контроле будућих ђердапских сервиса“. Закључак краљевског делегата Михаиловића најбоље показује како је румунско-југословенски пројекат дочекан: „Да у одбаченом пројекту није било неколико чланова, који су за већину делегата били исто што и црвена крпа за бика, да није било неколико реченица и речи, како делегати кажу, изазивачких и најглавније да није постојало неповерење, лична мржња и освета већине делегата према г. Концеску, – не би може бити овако прошао.“ По

¹² АЈ, 334–654–1928, Пов. У. Бр. 222, 837.

¹³ АЈ, 334–654–1928, У. Бр. 5002; АЈ, 334–655–1929, Пов. У. Бр. 91; АЈ, 395–13–126, Пов. Бр. 242, 269, 280, 286, 300, 334, 349, 355, 461; АЈ, 395–15–157, Пов. Бр. 405; АЈ, 369–1/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Bratislava les 30 novembre, 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18 et 19 décembre 1925.*

свој прилици је румунска влада утицала код свих влада држава заступљених у Комисији да се пројекат прихвати, али „резултат тога корака био је, да су сви делегати иступили против пројекта и то на изненађујући начин, као да су заверу склопили“.¹⁴

Са становишта њемачких делегата важно питање је представљала могућност да пилотска служба буде потпуно интернационализована и да се румунска и југословенска страна одрекну тога „да извршан број пилота буде резервисан“ за њихове држављане. Управо је инсистирање осталих делегација заступљених у МДК на томе „да право директне администрације Ђердапског сектора припада Дунавској комисији и да су предвиђени сервиси у Оршави њена еманација“, учинило да се првобитни југословенско-румунски приједлог и не разматра у појединостима, већ да се одбаци. Процјена да би утицај МДК на нову ђердапску управу, према југословенско-румунском споразуму, био мали, показала се кобном по Београдски споразум.¹⁵

Београдском споразуму нису ишли наруку ни односи румунске и југословенске делегације, који нису били добри чак ни тада када је подношен „заједнички“ пројекат. Према извјештају делегата Милоша Михаиловића, врло је сликовито описан однос румунског делегата: „Сматрам за дужност саопштити вам да је држање румунског делегата према нашој делегацији некоректно и донекле непријатељско и ако с наше стране није имао никаквог повода. Кад је у питању и најмањи румунски интерес он се према нама покаже без икаквог обзира и скрупула. Он сматра и поново је нагласио у седници Дунавске комисије да је Ђердапски сервис до конституције новог сервиса чисто румунски територијални сервис и да смо ми тамо само гости.“ С обзиром на овакве односе између двије делегације не треба да чуди што њихов приједлог није био убједљив за довољан број делегација, па је одбачен. За израду новог приједлога формирана је Подкомисија, коју су чинили представници Краљевине СХС, Румуније, Француске, Баварске и Чехословачке, а први састанак Подкомисије заказан је за март 1926. године у Паризу.¹⁶

У склопу припрема за конференцију у Паризу, југословенски министар иностраних послова Момчило Нинчић издао је 18. јануара 1926. године упутства краљевском делегату у МДК Милошу Михаилови-

¹⁴ АЈ, 334–660–1941, У. Бр. 256.

¹⁵ АЈ, 334–7–25, Бр. 490, 497; АЈ, 334–654–1928, Пов. У. Бр. 734; АЈ, 369–5/1, *Propositions des Gouvernements Royaux de Roumanie et du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes au sujet de l'accord à intervenir entre eux et la Commission Internationale du Danube pour la constitution des Services spéciaux prévus à l'article XXXII du Statut du Danube*; АЈ, 369–19/II, Пов. Бр. 441, 495, 497.

¹⁶ АЈ, 334–7–25, Пов. Бр. 441; АЈ, 334–655–1929, *Реферат*; АЈ, 395–15–157, Бр. 272; АЈ, 369–6/1, *Résolutions adoptées par la Commission dans sa treizième session à Bratislava (novembre/décembre 1925)*.

ћу, који је одређен за делегата на тој конференцији. Дата су му упутства да се не противи признању „већег права ингеренције и контроле будућих сервиса“ од стране МДК, али да „Делегација чинећи ове уступке, има до краја остати на становишту да будући сервиси у Оршави нису директна еманација Комисије, већ да су у последњој линији резултат споразума Комисије, наше државе и Румуније, као што прописује чл. XXXII Дунавског статута, из којег се види да персонал сервиса имају поставити две прибрежне државе, то јест наша и румунска“. Наравно, делегација је имала задатак да се придржава члана 32 Дунавског статута, којим је дефинисана надлежност МДК на Ђердапу и предвиђени проблеми које је Комисија могла рјешавати на приједлог шефова сервиса. Такође, делегација СХС је могла пристати на успостављање једног контролног органа од стране МДК који би Комисији слао периодичне извјештаје о раду сервиса; примао к знању евентуалне жалбе на неправилне поступке сервиса у примјени правилника службе и о томе извјештавао Комисију; спроводио истрагу у сервисима по наредби МДК у случају када би жалбе на неправилне поступке биле упућене Комисији; и у случају неспоразума и сукоба између шефова сервиса могао издавати привремене наредбе у циљу заштите интереса пловидбе и службе. Делегација је морала инсистирати на томе да одређени број пилотских мјеста буде резервисан за приобалне државе по паритетној основи. Такође, делегација је морала инсистирати на томе да југословенској страни припадне мјесто шефа пловидбе, у случају да буду установљена два шефа. Нарочито је морала „учинити што је потребно да се не би протумачило да се наша држава одрекла права јавне својине на радовима који леже на нашој државној територији“. Посљедњи дио упутстава министра Нинчића односио се на понашање према румунској делегацији: „На преговорима у Подкомисији у Паризу наша делегација задржаће према румунској Делегацији коректан став и с њом заједнички бранити све што би ишло у корист обе државе и одбијати тражења и предлоге који би били на штету њихову. Али Делегација изван тога не мора се сматрати обавезном бранити евентуална гледишта румунске Делегације која би ишла на то да се Комисија опет сувише одстрани од администрације и контроле будућих сервиса и од управе ђердапске секције.“¹⁷

Однос према румунској делегацији напоменут је и у писму од 22. фебруара, када је министар Нинчић навео да је на састанку Мале Антанте у Темишвару 10. фебруара његов румунски колега Дука тражио „да се наша и румунска делегација споразумеју и заједнички иступе пред конференцију“. Југословенски министар иностраних послова је навео да „с обзиром на савезничке односе није ми било могуће формално одбити ову румунску жељу“ и ради тога препоручио делегату Михаиловићу: „Доста-

¹⁷ АЈ, 334–655–1929, у. Бр. 256.

вљајући Вам предње знања и равнања ради част ми је упутити Вас да Ваше држање према румунском делегату по могућству доведете у склад са напред изнешеном ситуацијом штитећи при томе строго наше интересе.“ Само неколико дана касније румунска страна је телефонски предложила да се два државна делегата састану 5. марта у Паризу, „сходно споразуму постигнутом на последњем састанку Мале Антанте у Темишвару, и да се споразумеју за заједничку акцију у подкомисији за израду Пројекта о Ђердапском уређењу“. Министар Нинчић је пристао на овај приједлог румунске стране и наредио делегату Михаиловићу да буде у Паризу „на осам дана пре званичног састанка конференције ради ступања у контакт са Румунском Делегацијом“.¹⁸

Међутим, оваква упутства из Београда нису благонаклоно посматрана у краљевској делегацији при МДК у Братислави. Милош Михаиловић је сматрао да „заједничко и везано иступање није у нашем интересу“. Делегат Михаиловић је нарочито зазирао од преговора око Тропроцентног зајма, сматрајући „да баш у њему лежи зец, односно мачор“, односно да, тражећи заједничку управу Ђердапом са Краљевином СХС, Румунија покушава да изврши ревизију одлуке Репарационе комисије о отплати Тропроцентног ђердапског зајма и да половину отплате истог пребаци на југословенску краљевину. Према његовом ставу радило се о класичној подвали. Оправдано се питао: „Зашто су Румуни у свима осталим питањима на Дунаву увек против нас и то непријатељски против, а о ђердапским сервисима хоће претходни споразум? Сувише провидно и очигледно.“ Такође, „заједнички и везани наступ“ је био готово „непојмљив“ због саме личности румунског делегата и скорог инцидента када се разговарало о пловидби кроз Голубачки рукавац. Због тога се оправдано запитао: „Шта ће рећи остали делегати, који се у чуду питају, како се таква једна клевета може уопште толерирати.“ Гледиште југословенског делегата бива далеко јасније из следеће реченице: „Међутим, ја потпуно схваћам држање нашег министра. Оно је савршено и другојачије не може бити. Не може се одбити претходни разговор са румунском делегацијом. На против, баш је потребно да пре конференције у Паризу наша и румунска делегација измењају мисли, да виде, где се може попустити а где се не може попустити, што могу заједнички бранити. Али, по мојем мишљењу, на том састанку не би требало утврдити неко потпуно заједничко и везано држање двеју делегација, као што је било на прошлом пленуму.“¹⁹ О дOMETИМА овог састанка извори нам не пружају довољно података.

Подкомисија за израду пројекта уређења нове администрације Ђердапа отпочела је рад у Паризу 23. марта 1926. године. Рад Подкомисије је трајао до 12. априла, а присутни су били делегати Баварске (Артур

¹⁸ АЈ, 334–655–1929, Пов. У. 37, У. Бр. 1047; АЈ, 369–24/II, Пов. Бр. 104, 139.

¹⁹ АЈ, 334–655–1929, IV 32/36, Пов. У. Бр. 138.

Зелигер), Француске (Франсоа Шарл-Руа), Румуније (Константин Концеску), КСХС (Милош Михаиловић) и Чехословачке (Бохуслав Милер). Састанцима су присуствовали и генерални секретар МДК Бол и мађарски делегат Дитрих. Француска делегација је дала нови приједлог о коме се расправљало наредних дана. Француски пројекат је предвиђао „споразум у троје“, који би потписале МДК, КСХС и Румунија, „сасвим независно једна од друге, на потпуно равној нози“. Сервиси би имали статус „специјалних“, а они би радили на бази споразума по свим питањима између три заинтересоване стране.²⁰

Да од некаквог заједничког румунско-југословенског наступа на Конференцији у Паризу неће бити ништа било је јасно већ на првој сједници када је румунски делегат Концеску „спонтано изјавио да ће засебно иступити и то *ad referendum*“. С обзиром на претходне сигнале из Букурешта и на то што је уочи почетка засједања, судећи према извјештају Милоша Михаиловића, „румунски делегат апсолутно захтевао да понова иступимо заједнички и бранимо стари пројекат споразума“, овакав његов иступ је, ипак, био неочекиван. С обзиром да је југословенска страна сматрала да Београдски споразум из 1925. године одбацивањем пред МДК више не важи, а да се румунска делегација и даље позивала на њега, о неком заједничком наступу у Паризу дефинитивно није могло бити ни говора.²¹

Југословенској страни је апсолутно одговарао јачи утицај МДК на Ђердапу и то као „мање зло“ у односу на договор само са Румунијом. Разлози за то су били више него јасни: „Искуство стечено за последњих седам година оправдава тенденцију новог пројекта, да се Комисији призна јачи утицај на Ђердапу, што јој у осталом по Статуту и припада, јер Румуни имају нарочиту своју политику на Дунаву, а на Ђердапу посебице, политику безобзирну и ни мало у складу са нашим интересима. Тенденција је те румунске политике извући све за себе, јер је седиште сервиса у Оршави, а нашу Државу ставити у подређени положај. Утицајем Комисије сузбиће се ове намере Румуна и администрација ђердапског сектора моћи ће се уредити не додирујући опште политичке односе између наше и румунске Краљевине, већ водећи рачуна једино о непосредним интересима пловидбе на том делу Дунава.“²²

²⁰ АЈ, 334–7–27, Пов. Бр. 283, 305; АЈ, 334–655–1929, У. Бр. 1055, Пов. У. Бр. 91; АЈ, 334–655–1929, *Services spéciaux des Portes-de-Fer & des Cataractes*; АЈ, 334–655–1930, Пов. У. Бр. 70/26; АЈ, 369–7/1, *Comptes-Rendus de la Sous-Commission des Portes-de-Fer (mars-avril 1926)*; АЈ, 369–8/1, *Règlement de fonctionnement des services spéciaux aux Portes-de-Fer*; АЈ, 369–9/1, *Annexe VI au Memorandum des questions soumises à la Commission Internationale. Constitution des services spéciaux des Portes-de-Fer*; АЈ, 388–16–42, Пов. Бр. 305/26.

²¹ АЈ, 334–655–1929, Пов. У. Бр. 63, 65, 138; АЈ, 388–16–42, Пов. Бр. 287/26, 288/26; АЈ, 369–24/II, Пов. Бр. 191, 192, 195.

²² АЈ, 334–655–1929, Пов. У. Бр. 91.

Румунија је у недјељама након Конференције у Паризу покушала да постигне споразум са југословенском страном о заједничком наступању на предстојећем јунском засједању МДК 1926. године. О томе је најприје румунски министар иностраних послова разговарао са југословенским послаником у Букурешту Бошком Чолак-Антићем, а убрзо је министар Нинчић издао инструкције делегату Михаиловићу да ступи у додир са румунским делегатом и покуша постићи споразум „у колико се интереси подударaju“. На то је делегат Михаиловић одговорио да је приједлог усвојен у Паризу бољи од прошлогодишњег Београдског споразума и да, с обзиром на то, некакво заједничко иступање са Румунима „било би пре свега против интереса, било би чудо, довело би у немогућност саму дискусију и пленум не би могао донети никакву конвенцију“.

Током јунског засједања у Братислави два делегата су се састала, али инсистирање румунског делегата на заједничком наступу није прихваћено. Двије делегације су се разилазиле понајприје у питању да ли ће будућу администрацију творити двије приобалне државе, како је тражила Румунија, или двије приобалне државе и МДК, како је одлучено у Паризу и са чиме се југословенска страна сагласила. У писму од 25. јуна делегат Михаиловић је навео: „Данас цело по подне разговарали смо са румунским делегатом о спорним питањима али нигде нисмо могли доћи до споразума, јер он цело време понавља исту песму о заједничком иступању. Остала нам је импресија да би румунски делегат пристао на ма какву конвенцију о ђердапским сервисима, да се из ње може констатовати да смо заједно. Тако сутра у дискусији изићићемо сваки за себе. Ми ћемо се држати париског пројекта споразума и румунског делегата помоћи ћемо у случају да је у том и наш интерес, што је и он обећао нама учинити.“²³

Догађаји на јунском засједању у Братислави потпуно су се одвијали у складу са препорукама министра Нинчића упућеним 15. јуна, на дан почетка засједања: „Приликом дискусије Ђердапског пројекта држите се углавном линије коју сте заступали у Паризу за време израђивања предпројекта. Са Румунским Делегатима покушајте формално да се споразумете ако је могуће учините им мање уступке који не би задирали у саму суштину пројекта израђеног у Паризу. У сваком случају помажите све покушаје који буду чињени са једне и са друге стране да се постигне дефинитивни споразум између заинтересованих фактора у Ђердапу, водећи при том строго рачуна о нашим интересима.“²⁴

О будућој администрацији Ђердапа, дакле, постојала су два основна гледишта, оно проистекло из француског пројекта споразума, са чиме

²³ АЈ, 334–655–1929, У. Бр. 2467, 2809, Пов. У. Бр. 153; АЈ, 369–24/II, Пов. Бр. 260, 289.

²⁴ АЈ, 334–655–1929, Пов. У. Бр. 62, 138, 489, У. Бр. 880, 996; АЈ, 369–24/I Пов. Бр. 269.

се сложила већина делегација, и румунско становиште проистекло из Београдског споразума. Међутим, постојало је и треће гледиште, које је заступао британски делегат Џон Болдвин, према којем је будућа администрација била „еманација саме Комисије“ и према коме „прибрежне државе имају само да одреде и именују персонал“.²⁵ Очигледно да је што чвршћа контрола над Жељезним вратима била изузетан стратешки интерес Британске империје.

Питање установљења администрације на Ђердапу разматрано је и у наредном периоду. У Риму је 15. јануара 1927. године отворена изванредна сесија Међународне дунавске комисије за израду конвенције о ђердапским сервисима. Сесији је председавао италијански делегат Карло Росети. У Риму је, фактички, настављен посао претресања чланова пројекта који је израдила Конференција у Паризу, а са чим је отпочето на јунском засједању МДК претходне године. Засједање у Риму је трајало до 1. фебруара. Посао који није завршен у Риму, на тражење југословенске и румунске делегације, настављен је у другој половини марта у Стразбуру на још једном ванредном засједању (19–29. марта 1927. године). Овај француски град је одабран за домаћина ванредне сесије стога што се у првој половини марта у њему одржавало засједање Комисије за Рајну, а поједини делегати су представљали своје земље у обје комисије. Поново је председавајући био Италијан Росети, кога је током прва три дана одмијенио мађарски делегат адмирал Дитрих фон Сахсенфелс. Супротно очекивањима, прво читање текста пројекта је завршено на десетодневном засједању у Стразбуру. У закључку извјештаја са засједања делегата Михаиловића наведено је: „Прво читање предложеног париског пројекта споразума имало је ту добру страну, што су се испољиле спорне тачке и што се сада, бар у главним линијама, може добити слика будуће Ђердапске Администрације“.²⁶

Питању администрације Ђердапа било је посвећено и једно од најдужих засједања МДК. То је било 20. засједање одржано јуна/јула 1928. године, које је трајало скоро мјесец дана. Више од половине времена (8–25. јуна) посвећено је успостављању специјалних сервиса у Ђердапу. Председавајући на том засједању био је југословенски краљевски делегат Милош Михаиловић. То засједање је било нарочито важно јер су тада претресани сви они чланови споразума „који задиру у правни положај будућих сервиса на ђердапском сектору“. Очекивали су се сукоби око тих

²⁵ АЈ, 334–660–1941, У. Бр. 3301.

²⁶ АЈ, 369–11/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Rome les 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31 janvier et le 1^{er} février 1927*; АЈ, 369–11/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Strasbourg les 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28 et 29 mars 1927*; АЈ, 369–26/II, Пов. Бр. 18/27, 48/27, 112/27; АЈ, 334–655–1929, У. Бр. 631, 1278, 1636; АЈ, 334–655–1929, *Accord relatif à la constitution des Services spéciaux aux Portes-de-fer*; „Дунавска комисија“, *Политика*, 16. јануар 1927, стр. 3.

питања и можда прекид сесије. У извјештају министру Војиславу Маринковићу, по завршетку засједња, југословенски делегат је писао: „Много сам се плашио прекида преговора на овом питању, јер сам уверен, да би мишљење Хашког Суда, којем бисмо се обратили у случају прекида било да се споменути сервиси имају сматрати интернационалним и да бих избегао мишљење Суда и све незгоде које бисмо имали од сервиса интернационалног карактера попуштао сам, разуме се у границама могућности, само да се преговори не прекину. И добро сам учинио, јер би се иначе преговори разбили, а боље је имати сервисе са неким специјалним правним положајем, ни интернационалне ни територијалне, у којима је наша држава у равној мери са Румунијом и Комисијом, него ли сервисе са интернационалним обележјем, који би за нас били баласт.“ Важна питања која су том приликом разматрана тичала су се пилота и царина на Ђердапу, а дотакнуто је и питање локомотивске вуче, које је, очекивано, изазвало сукоб са румунским делегатом. Сливовит је опис дат у извјештају делегата Михаиловића: „Требало га је видети (К. Концескуа, прим. аут.) како је у лицу изгледао и каквим је тоном говорио. Сав зајапурен, говорио је тоном као да је понуду о закупу вуче учинила држава најнепријатељскија Румунији. Није хтео имати ни најобичнијих обзира. Учинио је мучан утицај на све. Имајући у виду пријатељске и савезничке везе између наших двеју земаља, мене је било срамота због њега од ових људи.“²⁷ Управо је питање Сипског канала, односно власништва над њиме додатно отежало преговоре око успостављања нове администрације, али и око употребе помоћне вуче.

Због тога је било проблема и на јунско/јулском засједњу МДК 1929. године. Снажно противљење Румуније имало је понајвише везе са питањем границе на том дијелу тока Дунава. Југословенски делегат Милош Михаиловић је то врло прецизно описао у извјештају министру иностраних послова Војиславу Маринковићу од 4. јула 1929. године: „У својим ранијим извештајима више пута сам нагласио, да Румуни праве сметње нашој инсталацији вуче на Сипском Каналу и свему што је наше на Ђердапу, једино због границе код Сипског Канала. И нисам се преварио. Нисам се преварио, јер је г. Концеско говорио неким делегатима, да та граница није још обележена и да она има, по румунском схватању, да иде средином Сипскога Канала. То разуме се није тачно, али он тврди, јер Румуни хоће половину Сипскога Канала, хоће и да би је имали раде и ногама и рукама, затежу по другим питањима између нас и њих, праве нам сметње, све у намери не били смо једном попустили.“²⁸

²⁷ АЈ, 369–12/І, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne les 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 25 juin 1928, II, Constitution des Services Spéciaux aux Portes-de-Fer*; АЈ, 369–30/ІІ, Пов. Бр. 306/28; АЈ, 369–50/ІІ, Пов. Бр. 513.

²⁸ АЈ, 369–34/ІІ, Пов. Бр. 257.

О оштром противљењу Румуније да се утврди локомотивска вуча као начин испомоћи у Сипском каналу још рјечитије говори извјештај делегата Михаиловића са децембарског засједања 1929. године: „Румунска Делегација са свим својим експертима и са г. Концеском на челу држала се од почетка до краја најнепријатељскије. Није имала никаквих обзира; није презала ни од каквих средстава, ни од обичних интрига ни од простачких лажи, само да би наша ствар претрпела крах. Али није успела. Остала је усамљена. Жалосно је али истинито, да се делегација пријатељске и савезничке замље тако понаша и то своје понашање оправдава код странаца једном неистином: да смо им ми шипирали половину Сипског Канала.“²⁹ Процјена делегата Михаиловића о разлозима за румунско противљење успостављању локомотивске вуче као југословенске сопствености добила је потврду на децембарском засједању 1933. године, када је румунски делегат Концеску објаснио: „Румунска Влада, ма колике биле симпатије и пријатељство, које има за Владу Југославије, нема права и не може се одрећи примене уговора о миру. Овлашћен сам да изјавим, да моја Влада не мисли, да Влада Југославије може сама експлоатисати вучу на обали Сипског Канала. Ја имам апсолутно убеђење да терен, на којем су постављене жељезничке шине и цела инсталација, као и сам Сипски Канал, чине саставни део регуларизационих радова, које је мађарска Влада, према међународном мандату, имала да изврши. Не може се контестирати, да канал, као и терени, улазе у компетенцију Међународне Дунавске Комисије. Никад, ма ко био на власти у Румунији, неће се променити мишљење по овом предмету, јер иначе то би било напуштање одбране права Румуније.“³⁰

Дискусија о успостављању нове администрације на Ђердапу вођена је током седам дана 22. засједања (јун/јул 1929), када је југословенски делегат поново исказивао бојазан од прекида преговора и слања питања будуће ђердапске администрације пред Хашки суд, који би „несумњиво рекао да су ови сервиси интернационални“, након чега би „Комисија узела потпуно у своје руке администрацију Ђердапског Сектора, не питајући ни нас ни Румуне“. О успостављању специјалне администрације на Ђердапу причало се током засједања у децембру 1929. (23. засједање), јуну 1930. (24), јуну 1931. (26), децембру 1931. (27) и, на крају, током седам дана јунског засједања 1932. године, када је споразум о формирању Ђердапске администрације коначно усвојен и потписан.³¹

²⁹ AJ, 369–34/II, Пов. Бр. 501; AJ, 369–56/II, Пов. К. П. Бр. 308.

³⁰ AJ, 369–52/II, Пов. Бр. 582.

³¹ AJ, 369–16/I, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne les 12, 19, 20, 21, 22, 24 et 25 juin 1929, II, Constitution des Services Spéciaux aux Portes-de-Fer*; AJ, 369–16/I, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne les 4, 5 et 6 décembre 1929, II, Constitution des Services Spéciaux aux Portes-de-Fer*; AJ, 369–17/I, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne les 23, 24, 25, 26 et 28 juin 1930, II, Constitution des Services Spéciaux aux Portes-de-Fer*; AJ, 369–19/I,

Трипартитни споразум је усвојен на 29. редовном засједању МДК у Семерингу 14–30. јуна 1932, а потписали су га 28. јуна Душан Пантић, савјетник посланства и замјеник делегата у МДК у име Југославије, који је на том засједању први пут био на челу делегације; Константин Концеску, опуномоћени министар и делегат у Европској и Међународној дунавској комисији у име Румуније, и тадашњи председавајући МДК мађарски делегат адмирал Дитрих фон Сахсенфелс. Народна скупштина и Сенат Краљевине Југославије су на сједницама од 20. и 24. марта 1933. године одобрили и дали законску снагу Споразуму са прилозима који се односи на образовање специјалних Сервиса у Бердају, између Краљевине Југославије, Краљевине Румуније и Међународне Дунавске Комисије, закључен и потписан на Семерингу 28. јуна 1932. године; Аранжману између Краљевине Југославије и Краљевине Румуније о одређивању њихових надлежности у вршењу полиције и ловигде на граничној линији сектора Дунава, названој Бердај и Слајови, или у непосредној близини ове линије, закључен и потписан на Семерингу 19. јуна 1930. године, а одобреном од стране обеју влада 24. јуна 1932. године; и Споразуму између Делегација Краљевине Југославије и Краљевине Румуније у Међународној Дунавској Комисији по питању успостављења Бердајских Сервиса, закључен и потписан на Семерингу 24. јуна 1932. године. У говору пред Сенатом министар саобраћаја Лазар Радивојевић истакао је „да су ове конвенције за Југославију и Румунију од првокласног интереса“. Министар је нагласио да је склапање ових споразума „велики успех обеју обалних држава, а наш особито у томе, што се предвиђа раздвајање досадашњег сервиса у Оршави у два дела, од којих је један на нашој територији“. Прелазак Техничког сервиса на југословенску обалу био је важан „не само са гледишта државног престижа, него и економског, пошто се тиме пресељава велики број службеника да станује на нашој територији“.³²

Основни Споразум о образовању специјалних сервиса на Бердапу имао је укупно 69 чланова. Њиме је успостављена Бердапска администра-

Procès-verbaux des séances tenues à Vienne les 18 et 19 décembre 1931, II, Constitution des Services Spéciaux aux Portes-de-Fer; AJ, 369–19/I, Procès-verbaux des séances tenues au Semmering, les 24, 25, 26 et 27 juin 1931, II, Constitution des Services Spéciaux aux Portes-de-Fer; AJ, 369–24/I, Procès-verbaux des séances tenues au Semmering, les 18, 20, 25, 26, 27, 28 et 30 juin 1932, II, Constitution des Services Spéciaux aux Portes-de-Fer; AJ, 369–34/II, Пов. Бр. 501; „Међународна дунавска комисија“, Полиџика, 1. јул 1932, стр. 3.

³² АЈ, фонд Народна скупштина Краљевине Југославије, 72–52–217, Бр. 15069, 16365; АЈ, фонд Двор Краљевине Југославије, 74–2–4, Бр. 7085/33; АЈ, 38–313–461, Крајинске новине, 16.4.1933; АЈ, КМЈ, 1–4–е/1, Историјско-правни преглед до краја Другој светској рати; *Stenografske beleške Senata Kraljevine Jugoslavije. Redovan saziv za 1932. i 1933. godinu, III, od XXVIII do XXXIV redovnog sastanka od 23 marta do 30 marta 1933. godine*, Beograd 1933, str. 2–3, 14–17; J. Paunović, *Istorijski razvoj*, str. 58; Gligor Popi, *Jugoslovensko-rumunski odnosi 1918–1941*, Vršac 1984, str. 114–115; М. М. Радовић, н.д., стр. 35–36; „Седница Сената“, Полиџика, 25. март 1933, стр. 2.

ција (Administration des Portes-de-Fer et des Cataractes) са сједиштем у румунском граду Оршави. Ђердапска администрација је установљена са циљем „одржавања и побољшања услова пловидбе“ на дијелу Дунава „названом Ђердап и Слапови“. Ђердапска администрација је била састављена из четири дијела, а чинили су је: Сервис пловидбе, Сервис радова, Биро књиговодства и Биро благајне. Сервис пловидбе, чији је први шеф био Румун капетан фрегате Малкочи, у надлежности је имао организацију пилотаже пловних објеката кроз Ђердап. Сервис радова (Технички сервис), чији је први шеф био Југословен инж. Душан Јосимовић (до краја 1937. године када је предложен за референта за пловидбене послове при МДК)³³, старао се о одржавању пловности Сектора и обиљежавању пловног пута. Сједиште Сервиса пловидбе било је у Оршави, а Сервиса радова у Текији, на југословенској обали Дунава. Том својеврсном „децентрализацијом“ управљања Сектором добијена је југословенска сагласност на коначни споразум. Администрација се издржавала наплаћивањем такса за пролазак бродова кроз Сектор, што је било у надлежности Бироа благајне, чији је први шеф био Румун Сергију Морарију. Висину такса за пловидбу кроз Сектор и за употребу локомотивске вуче и пилота-спроводника, као и модалитете плаћања, одређивала је МДК. Висина такса је зависила од носивости бродова, а не од количине или врсте терета. Биро књиговодства, чији је први шеф био Југословен Петар Стошић, вршио је све послове вођења књига, контроле рачуна и старања о покретној и непокретној имовини администрације. Надлежност Администрације престајала је у пристаништима и на обали ријеке. Међународна дунавска комисија доносила је правилнике о функционисању Администрације, као и о бројности, организацији и функционисању апарата и хидротехничким радовима.³⁴

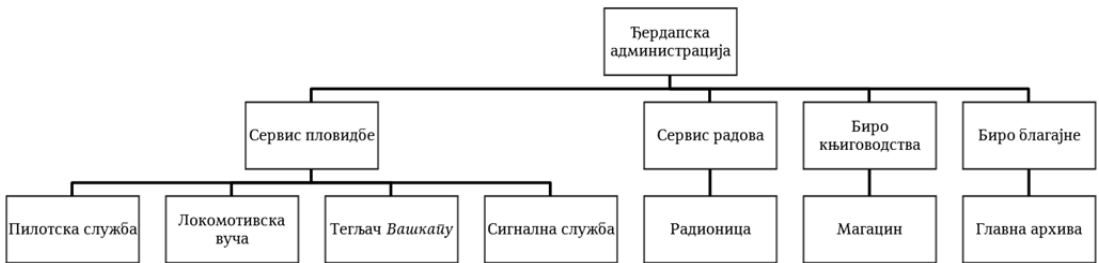
Шефови сервиса Администрације били су одговорни самој Комисији. Присуствовали су пленарним засједањима МДК као представници Администрације. Споразумом је било предвиђено да обје државе које су приобалне на Ђердапу дају службенике Администрације тако да њихов укупан број буде подједнак (50% румунски и 50% југословенски држављани). Међутим, за сваког од ових службеника било је потребно да Комисија да свој пристанак. Изузетак су били пилоти Администрације, који су могли бити држављани и других земаља, према односу 25% румунских, 25% југословенских и 50% држављана осталих приобалних држава. Како би обезбиједила стабилно функционисање Администрације, МДК је основала Специјални ђердапски комитет, који је у односу на Администрацију имао, у извјесном смислу, улогу надзорног органа. У чланство овог комитета улазили су и представници Румуније и Југославије, а одлуке су морале бити доношене једногласно. Јован Пауновић, један од најзначајнијих

³³ АЈ, 369–87/II, Пов. Бр. 851, 885.

³⁴ *Службене новине КЈ*, 1 јун 1933.

југословенских стручњака за дунавско питање, сматрао је да је Међународна дунавска комисија „разапела праву паукову мрежу око Ђердапског сектора не дозволивши готово ни мало иницијативе и слободе акције за две ђердапске државе у погледу управљања тим њиховим заједничким сектором“. Према његовом мишљењу Комисија је „мешањем у послове“ на Ђердапу настојала да оправда своје постојање и да сакрије чињеницу да се осталим проблемима на Дунаву „није уопште бавила“. Функционисање нарочите Ђердапске администрације почело је 1. јула 1933. године.³⁵

О режиму који је МДК успоставила на Ђердапу критички се говорило у годинама након потписивања Трипартитног споразума. У београдском листу *Време* у тексту под насловом *Југославија и Ђердап* чланови 32 и 33 Статута Дунава, по којима је Администрација установљена, називају се „тиранским“, а својим „изузетним, оштрим, претераним овлашћењима повећ сами показују несклад са осталим одредбама и, у исто време, илуструју неправду која се чини Југославији и Румунији“. У истом тексту се оштро истиче да „тај изузетни и несношљиви режим [...] претставља, осим тога, и једну од најнездравијих техничких администрација у Европи“. Администрација „лежи на пловидби као неман која је дави, и која ће је, ако остане у животу, и удавити“. Исказује се нада да ће овај режим бити укинут јер „то тражи достојанство Југославије, то захтева пловидба, то је праведно“!³⁶



Организациона шема Ђердапске администрације 1933–1940. године³⁷

Током међународног режима на Ђердапу 1919–1940. године, осим редовног одржавања система водограђевина и, уопште, пловног пута, извршени су и поједини радови са циљем побољшања услова пловидбе

³⁵ АЈ, 369–25/1, *Accord entre la Commission Internationale du Danube, la Roumanie et la Yougoslavie relatif a la Constitution des Services speciaux aux Portes-de-Fer*; АЈ, 148–127, *Пловидба на Дунаву у јодини 1931*; АЈ, 331–7, Пов. Бр. 282; АЈ, 331–81, Бр. 115; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф–29, досије 17, 7674; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф–20, досије 22, 15477; *Службене новине КЈ*, 1. јун 1933; М. М. Радовић, н.д., стр. 35–36; Ј. Рауновић, *Istoriski razvoj*, стр. 58.

³⁶ АЈ, 38–545–710, *Време*, 25.11.1936.

³⁷ ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф–20, досије 24, 15569.

кроз Ђердапски сектор. Вршена су нова продубљивања корита ријеке, разбијања подводних стијена, почела је изградња двије нове водограђевине, а за пловидбу је оспособљен и десни, Голубачки рукавац Дунава (код остатка средњовјековне тврђаве Голубац), који су Мађари сматрали непогодним за пловидбу. У секцији Јелишева–Биволи извршено је продубљивање ријечног корита за 0,3 метра, чиме је обезбијеђена дубина од 1,9 метара испод најмањег пловног водостаја. Рађено је доста на побољшању проходности канала Јуц, обновљена је водограђевина Поречка река–Голубиње, а њој је додата још једна попречна водограђевина дужине 410 метара. Са циљем отклањања услова за честе хаварије у тјеснацу Казан установљене су три нове сигналне станице – Врбица и Пена на десној обали, и Мракоња на лијевој обали. У радове на Ђердапском сектору, у периоду 1926–1940. године, уложено је укупно око 1,9 милиона швајцарских франака, односно 134.575 франака годишње у просјеку.³⁸

Локомотивска вуча на Сипском каналу

Прије увођења локомотивске вуче узводној пловидби кроз Сипски канал помагао је туер/тегљач *Вашкају*, изграђен по типу туера Ломбар–Жерен,³⁹ уз чију помоћ је узводна вожња кроз канал трајала око једног сата, а пропусност Сипског канала била око пет милиона тона робе годишње. Он је пуштен у рад 2. новембра 1899. године и служио је све до разбијања Првог свјетског рата, када га је, како смо то већ навели, српска војска одвукла на доњи Дунав. Локомотивска вуча на Сипском каналу изграђена је 1916. од стране окупационих снага, састојала се од колосјека дугог 1.800 метара, а вучу су обављале три локомотиве уз помоћ челичних ужади. Локомотивска вуча је дужину узводног проласка кроз канал смањила на 16 минута, а пропусност увећала на 15 милиона тона. Нијемци су онеспособили инсталацију локомотивске вуче приликом повлачења 1918. године.

Убрзо по окончању ратних дејстава појавили су се први приједлози и планови о поновном успостављању вуче. У априлу 1922. године Краљевина СХС је заузела став да се о обнови неће разговарати са Румунијом, како је то препоручено од МДК, „јер вуча није наслеђена од Мађарске, због чега би морала потпасти под интернационализацију као остале установе Мађарског порекла, већ је она створена од немачке војске за време

³⁸ АЈ, 148–138, *Уговор о закују земљишта у Ђердајској клисури*; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 7, 432078.

³⁹ Туер је врста реморкера који се при вршењу вуче креће навијањем на чекрк помоћу парне машине, једног челичног кабла положеног на дно ријеке у пловном путу, чији је узводни крај укотвљен испред места до кога туер пружа помоћ бродовима (Зоран Бундало, Гордана Каровић, „Помоћна локомотивска вуча у Ђердапу“, *Гласник Друштва конзерватора Србије*, бр. 34/2010, стр. 187–190).

рата и представља ратни плен наше војске на нашој територији; а поред тога и сам канал је на нашој територији“, како је то закључио тадашњи помоћник министра саобраћаја инж. Ранислав Аврамовић. Због чврстог става југословенске стране, румунски делегат је отежавао прихватање локомотивске вуче пред МДК, истичући да је она знатно скупља од вуче помоћу тегљача *Вашкају*.⁴⁰

Конкретнији корак у циљу обнове локомотивске вуче учињен је 1923. године када је министар саобраћаја одобрио кредит у износу од два милиона динара за потребе обнове инсталација вуче. Радови на обнови започели су у октобру 1926, а МДК је већ на петнаестом засједању (октобар/новембар 1926. године) прихватила приједлог КСХС о локомотивској вучи и најавила да ће склопити уговор о њеном закупу.⁴¹

Након што су радови на обнови приведени крају, прве пробе са локомотивама извршене су почетком децембра 1927. године. Пробе су настављене и током 1928. године, када је извршена 101 пробна вуча при разним водостајима. Њима су присуствовали и представник МДК Стериопол и чланови Ђердапског сервиса у Оршави инжењери Драговић и Георгију. Њихово присуство је било јасан знак да се обнови вуче придавала велика пажња и да је њено укључивање у саобраћај узимано за озбиљно. До тада је југословенска краљевина у обнову локомотивске вуче утрошила пет милиона динара. Највише је дато за три локомотиве (2,7 милиона динара), за три „трајделвагона“ (1,2 милиона), за изградњу зграде за становање особља (300.000), изградњу ложионице за локомотиве (280.000) и опрему радионице (200.000 динара).⁴² Нарочите заслуге за обнову вуче имао је тадашњи управник поморског и речног саобраћаја инж. Милан М. Јовановић.⁴³

⁴⁰ АЈ, 334–658–1938, Бр. 2986; АЈ, 369–26/II, Пов. Бр. 234/27; „Локомотивска вуча на Сипском каналу“, *Полиџика*, 14. децембар 1927, стр. 7.

⁴¹ АЈ, 369–9/I, *Procès-verbaux des séances tenues à Bratislava les 29 et 30 octobre, 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 12 novembre 1926*.

⁴² АЈ, 369–31/II, Пов. Бр. 226/28; АЈ, 369–46/II, *Извештај Управе поморства и речног саобраћаја о локомотивској вучи на Сипском каналу, крајем 1931 године*.

⁴³ Милан М. Јовановић је рођен 3. јула 1880. у Пожаревцу као син Мате Јовановића, каснијег управника Управе фондова. Гимназију је завршио у Београду 1898, а политехнику у Минхену 1904. Након једногодишње праксе у Француској, вратио се у Србију и запослио у Министарству народне привреде (1905), гдје је радио, најприје, у одјелу за пољску привреду, а затим у хидротехничком одјелу. Након оснивања Генералне дирекције вода 1919. постаје један од начелника одјељења. Од 1921. радио је у Дирекцији за грађење железница у оквиру Министарства саобраћаја. Посебно се истакао приликом изградње пруга Мала Крсна–Пожаревац и Љутомер–Ормож–Мурска Собота. Прешао је 1924. у одјел за одржавање и грађење пристаништа Дирекције речне пловидбе. Када је 1927. основана Управа поморства и речног саобраћаја, он постаје њен први управник и на том мјесту остаје све до пензионисања 2. јануара 1935. Његовом залагању приписана је изградња пристаништа у Великом Градишту, Доњем Милановцу, Текији, Шапцу и Новом Саду. Ипак, његов највећи допринос била је управо обнова локомотивске вуче на Сипском каналу. Био

Након што је 25. и 26. октобра 1928. вучама присуствовала Техничка подкомисија МДК,⁴⁴ крајем те године је на 21. (децембарском) засједању у Бечу установљен привремени аранжман о уступању локомотивске вуче МДК, који је примјењиван почевши од 1. јануара 1929. године и који је требало да важи само за ту годину. Примопредају инвентара у име Управе поморства и речног саобраћаја извршио је инж. Милко Јанежић. Приликом примопредаје дошло је и до инцидента јер је представник МДК Румун Стериопол одбио да потпише документ у којем је Сипски канал (Canal de Sip) наведен под тим именом, сматрајући да је једино релевантно име Канал Жељезна врата (Canal des Portes-de-fer).



Прве пробе обновљене локомотивске вуче, децембар 1927. године (Архив Југославије)

Према привременом споразуму, Југославија је годишње добијала 12.000 швајцарских франака који су уплаћивани Државној хипотекарној банци на рачун Министарства саобраћаја. Југословенска страна је била

је члан Сталног комитета за речни саобраћај при Друштву народа. Одликован је орденом Југословенске круне III степена, Светог Саве III степена, Белог орла V степена, као и Легијом части IV степена, Црном звијездом II степена од стране Француске и Румунском звијездом II степена, а носилац је и Албанске споменице. Умро је у Београду 19. јуна 1937. године („Милан М. Јовановић“, *Полиџика*, 20, 21 и 22 јун 1937, стр. 7–8).

⁴⁴ Техничку подкомисију која је присуствовала пробама на Сипском каналу предводио је француски стручњак Анри Упер, а чинили су је представници Чехословачке, Румуније, Аустрије, Баварске, Бугарске, Краљевине СХС и Ђердапског сервиса (АЈ, 369–31/II, Пов. Бр. 461/28; АВ, ф–375, кут. 2, *Halage par locomotives au canal des Portes-de-Fer. Rapport de la Sous-Commission d'Experts sur les essais de halage*).

незадовољна оваквим споразумом, па је на повећању цијене закупа вуче инсистирало од самог почетка њене међународне експлоатације, о чему свједочи и писмо министра саобраћаја Лазара Радивојевића с краја новембра 1929. године у којем даје упутства Краљевској делегацији при МДК „да водећи рачуна о важним разлозима будућности, постигне, колико буде могла, максимум закупа, – јер је то мерило не само за наш досадашњи рад, но и за велика усавршавања инсталације, које имамо извести у интересу наше земље, и у интересу општег саобраћаја на Дунаву“. Иако је привремени аранжман важио само за једну годину, он је продужаван за 1930. и 1931. годину.⁴⁵ Такав аранжман је остао на снази до децембра 1931. године када је на 27. засједању МДК у Бечу, залагањем др Велизара Нинчића, постигнуто знатно увећање годишње ренте са 12.000 на 50.000 швајцарских франака, почевши од 1932. године. Уз то, Југославија је добила 54.000 франака на име накнаде за изванредно одржавање инсталације локомотивске вуче у току 1929, 1930. и 1931. године, а загарантован јој је и удио од 60% у чистом приходу који вуча буде постигла. Овакав договор је сматран „најпотпунијим успехом“, а делегат Нинчић је посебно истакао залагање управника речног и поморског саобраћаја Милана Јовановића и инж. Драговића, које је назвао „творцима локомотивске вуче, која има поред своје позитивне југословенске вредности и свој изванредан међународни значај“. Измијењени аранжман је остао на снази до краја 1933. године.⁴⁶

Поновно стављање локомотивске вуче на Сипском каналу у погон учинило је непотребним даљи рад тегљача *Вашкају*, који је након аустроугарског заузимања Одесе одвучен у Будимпешту, а по завршетку Првог свјетског рата враћен на Ђердап. Међутим, његова улога у помагању пловидби кроз Ђердап је настављена код Гребена. Гребен је, како је то прецизно описано у водичу Југословенске речне пловидбе (ЈРП), „једна стрма каменита коса на десној обали Дунава, која је дубоко продрла у речно корито и створила теснац на том делу Дунава, а са својим подводним стенама направила велики пад воде, тако да ти брзаци на Гребену стварају

⁴⁵ АЈ, 369–15/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne les 3, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20 et 21 décembre 1929*, I; АЈ, 369–35/II, Пов. Бр. 41, 427.

⁴⁶ АЈ, 369–7/1, *Résolutions adoptées par la Commission dans sa quinzième session à Bratislava*; АЈ, 369–12/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne les 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18 et 19 décembre 1928, Résolutions adoptées par la Commission au cours de sa vingt-et-unième session plénière (décembre 1928)*; АЈ, 369–19/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne les 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18 et 19 décembre 1931*, I; АЈ, 369–26/II, Пов. Бр. 455/27, 456/27; АЈ, 369–30/II, Пов. Бр. 496/28; АЈ, 369–35/II, Пов. Бр. 448; АЈ, 369–38/II, Пов. Бр. 61; АЈ, 369–43/II, Пов. Бр. 780; АЈ, 148–128, *Извештај и подаци о закупу локомотивске вуче*; АЈ, 334–654–1928, *Зайисник конференције одржане у Одељењу за Уговоре по иницијату Ђердапа 16. јануара 1924 год*; АЈ, 334–660–1941, У. Бр. 5171; „Међународна Дунавска Комисија“, *Полишика*, 15. децембар 1927, стр. 7; „Међународна дунавска комисија“, *Полишика*, 23. децембар 1931, стр. 4.

велике тешкоће узводној пловидби“. Управо због тога, на тај дио Ђердапа упућен је тегљач *Вашкају*. Принцип његовог рада код Гребена је одлично описан у следећим редовима: „Овај брод креће се уз један челичан жичан конопац, који је једним крајем утврђен за обалу, а други крај се обавија око једне осовине (вратила – винта) на самом броду и тиме креће не само свој брод већ и брод са шлеповима. [...] Да није тога брода, многи бродови средње јачине не би могли да превуку преко гребена конвоа од неколико шлепова, већ би целу вучу морали да поделе у неколико делова, па да превлачење преко Гребена врше по деловима тј. прво да превуку 1–2 шлепа више Гребена, да их тамо оставе, па поново да се врате испод Гребена, да узму други део конвоа и њега да превуку итд.“⁴⁷

Локомотивска вуча се показала као изузетно добро рјешење за проблем Сипског канала. Она је вишеструко смањивала вријеме проласка кроз канал, а знатно је умањивала и трошкове транспорта. Просјечна вуча током 1930. трајала је 24 минута, а током 1931. године 26 минута. Током 1930. и 1931. године Југославија је извела продужење пруге за још 430 метара, чиме је њена дужина достигла 2.230 метара. Продужена пруга је пуштена у пуну експлоатацију током наредне године. Продужењем пруге „избијен је и последњи адут из руку противника локомотивске вуче“, јер је локомотива, прије продужења пруге, пуштала бродску поворку „још док траје брзак“, тако да мањи реморкери нису могли сами да изађу из Канала „када их пусти локомотива“. Београдска *Полиџика* усхићено је писала како је довршетком изградње локомотивске вуче „наша Краљевина дала нов доказ своје мирољубиве и истински схваћене међународне дунавске политике“, као и да је „у свом раду у питањима пловидбе Дунавом била увек руковођена општим интересима пловидбе и међународне сарадње“. Сматрало се и да ће „инсталација дати живота том нашем крају, мало забаченом и запуштеном“.⁴⁸

Међутим, осим привремених аранжмана, преговори између Југославије и Међународне дунавске комисије никако нису могли довести до трајног и коначног споразума о коришћењу локомотивске вуче. Чак се унутар Комисије створио „јединствен фронт“ против Југославије у том питању. Југославија је, коначно, препустила коришћење локомотивске вуче Међународној дунавској комисији закључењем *Уговора о експлоатацији обалне вуче на Сипском каналу* 11. маја 1934. године. Споразум је био резултат преговора одржаних у највећој тајности између специјалних представника француског и југословенског министарства иностраних послова Пола Шаржероа и др Ивана Субботића. Према том уговору, Ђер-

⁴⁷ АМНТ, ЗРБ, *Речна пловидба Краљевине Југославије*; АЈ, 334–654–1928, У. Бр. 1559; АЈ, 369–6/І, *Service de traction auxiliaire dans le Canal des Portes-de-Fer*.

⁴⁸ АЈ, 369–34/ІІ, Пов. Бр. 501; АЈ, 38–545–710, *Полиџика*, 29.12.1931, *Време*, 6.12.1938; „Саобраћај на Гјердапском сектору“, *Југословенски Lloyd*, 19. октобра 1932, стр. 4.

дапска администрација је плаћала Југославији 70.000 швајцарских франка годишње на име закупа. Споразум је предвиђен на 40 година, али са могућношћу да се на сваких пет година мијењају техничке одредбе. О споразуму Субботић—Шаржеро Влада Француске је обавијестила све владе заступљене у Комисији пред јунско засједање 1934. године. Француски приједлог, базиран на поменутом споразуму, усвојен је на сједници од 19. јуна. Споразум је остао на снази све до априлског слома Краљевине Југославије 1941. године, када је плаћање закупа престало.⁴⁹

Питање југословенско-румунске границе и власништво над објектима регулационих радова у Ђердапу

Питање власништва над Сипским каналом било је саставни дио проблема разграничења између Румуније и Краљевине СХС/Југославије након Првог свјетског рата. Граница на Дунаву је имала своја два различита дијела. Од ушћа ријеке Нере у Дунав код Базијаша до ушћа ријеке Бахне код Верчерове (стара аустроугарско-српска гранична линија) граница је повучена тако да су острва Калиновац, Молдова и Ада Кале припала Румунији, а острва Плавишевица и Оградина Краљевини СХС. Од ушћа Бахне код Верчерове до ушћа Тимока у Дунав поштована је стара румунско-српска гранична линија. Протокол о разграничењу је потписан 24. новембра 1923. године. Управо је питање румунског захтјева да гранична линија прође средином најважнијих ђердапских радова (Ђевринског, Сипског и канала Мали Ђердап) било једно од најспорнијих. Румунија се позивала на Споразум о границама потписан у Севру 10. августа 1920. године, према коме граничну линију представља „главна пловидбена матица“, односно линија којом плове бродови при најнижем водостају. Пошто изван наведених канала бродови нису могли пловити при најнижем водостају, румунско гледиште је било да гранична линија мора ићи кроз канале.

Иако је потписани Протокол оставио канале на територији југословенске државе („стање на оном делу Дунава, који је представљао границу између Румуније и Србије, остаје непромењено“), то питање и даље није било ријешено и остаје отворено и наредних година. Током 1927. о њему се расправљало у Комисији за разграничење, која је имала задатак да границу обиљежи на терену, а током 1928. године Румунија је затражила измјену границе.⁵⁰

⁴⁹ АЈ, 369–26/І, *Résolutions adoptées par la Commission au cours de sa trente et unième session plénière (14 au 30 juin 1933)*; АЈ, 369–57/ІІ, Стр. Пов. 538, Пов. К. П. Бр. 6614, 7234, 7384, 7705, 8733; АЈ, 369–58/ІІ, Пов. Бр. 387, 417; АЈ, 70–253–458, Бр. 50352/35.

⁵⁰ АЈ, 395–17–186, *Разграничење на Дунаву код Сийског канала*; АЈ, 395–17–186, *Protocole*; АЈ, 395–17–186, *Зайисник*; АЈ, 369–46/ІІ, *Опис границе код Сийског канала*; Г.

Трипартитним споразумом, међутим, није било ријешен, већ, чини се, и продубљен проблем власништва над регулационим радовима у Ђердапском сектору, односно питање разграничења између Југославије и Румуније. Тријанонским мировним уговором прецизирано је да Међународна дунавска комисија врши привремену контролу „над употребом зграда, уређаја и постројења који се користе за извршење и одржавање радова на сектору Дунава између Турну Северина и Молдаве“. Уговором је било предвиђено и да се Мађарска одрекне „свих права и интереса на поменутим зградама, уређајима и постројењима“.⁵¹

Коначну одлуку у погледу коришћења наведених зграда, уређаја и постројења требало је да донесе нарочита конференција „сила означених од савезничких и удружених сила“. Та конференција је усвојила Статут Дунава, којим је било предвиђено оснивање посебних ђердапских сервиса и чијим је чланом 33 потврђено да ће се тим ђердапским сервисима дати „на расположење“ све „опреме, зграде и инсталације предвиђене у члану 288 Тријанонског Уговора“. Ове одредбе Тријанонског уговора и Статута Дунава потврђене су у Трипартитном споразуму, када је прецизирано да се зграде, уређаји и постројења, чију је употребу привремено контролисала МДК и којима се Мађарска служила прије рата за извршење и одржавање радова на Сектору, стављају на располагање Ђердапској администрацији. Приликом њихове предаје Администрацији састављен је записник, коме је придодат инвентар. У приједлог инвентара, који је израдила Ђердапска администрација, унијет је и одјељак у коме су наведени „регулациони радови и дотични терени“. Иако је југословенски делегат истицао да тај одјељак не може бити унијет у инвентар, румунска делегација, уз подршку МДК, залагала се да на располагање Ђердапској администрацији буду предати и „регулациони радови и одговарајућа земљишта“. Румунска делегација је, очигледно, инсистирала на интернационализацији свих дијелова Ђердапског сектора на којима су вршени регулациони радови, рачунајући и Сипски канал са 110 хектара терена. На тај начин, граница би ишла интернационализованим Сипским каналом, а он би био подијељен између двије приобалне државе на Ђердапу. Стварањем „међународ-

Ropi, n.d., str. 54; „Границе у Банату“, *Полиџика*, 25. новембар 1923, стр. 3; „Народна скупштина је аklamацијом примила конвенције са Румунијом“, *Полиџика*, 14. јун 1933, стр. 2.

⁵¹ Члан 288 Тријанонског уговора је гласио: „До тренутка када буде установљен коначан статут који се односи на Дунав, Међународна комисија, предвиђена чланом 286, вршиће привремену контролу над употребом уређаја, зграда и постројења, који се користе за извршење и одржавање радова на сектору Дунава између Турн–Северина и Молдаве. Коначну намену ових уређаја, зграда и инсталација одредиће конференција, предвиђена у претходном ставу. Угарска изјављује да се одриче свих права и интереса на поменутим уређајима, зградама и постројењима.“ Цитирано према: АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Историјско–правни иреплед до краја Другој светској ратној*.

не зоне“ око Сипског канала директно би био нарушен територијални интегритет Краљевине Југославије.⁵²

Румунска страна је била врло упорна, па је југословенска одговорила опширним Меморандумом из 1936. године, у коме је детаљно образложено међународноправно стање на Ђердапу и објашњени разлози због којих Југославија не може прихватити румунски захтјев. Сложеност прилика на Ђердапу довољно је осликавало и то што је о овом проблему расправљао и Стални савјет Мале Антанте у Београду у априлу 1937, као и делегације земаља Мале Антанте при МДК од 29. септембра до 9. октобра исте године у Бечу. Тај састанак је протекао у атмосфери која је била далеко од савезништва трију земаља. За румунског делегата Концескуа говорило се да је „саботирао рад“, од шест тачака дневног реда говорило се само о једној, а поједине делегације су одговарале на проблеме и по неколико дана. Југословенску делегацију је предводио Велизар Нинчић. Румунски делегат је радио према геслу „Искрен инвентар потом часна подела“, инсистирајући да се регулациони радови и дотични терени унесу у инвентар Ђердапске администрације, а затим подијеле између двије приобалне државе. Најбитније питање је био Сипски канал, који је називан „Босфором“ или „кључем Дунава“. Питање да ли Сипски канал улази међу „инсталације“ које се помињу у члану 288 Тријанонског уговора било је главни предмет расправе тих септембарских и октобарских дана у Бечу. Румунска делегација је наставила инсистирати на овоме и на наредним засједањима МДК, а 24. фебруара 1941. године, по престанку рада МДК, пред Савјетом ријечног Дунава у Бечу истакла је да ово питање и даље сматра отвореним.⁵³

⁵² АЈ, КМЈ, I-4-e/1, Меморандум бившег југословенског Министарства иностраних послова; АЈ, КМЈ, I-4-e/1, Историјско-правни прецедент до краја Друге светске ратне; АЈ, 148-128, Извештај о објектима на нашој територији на Ђердапу; АЈ, 148-129, Инвентар Ђердапске администрације.

⁵³ АЈ, 369-77/II, Memorandum relatif à la mise à la disposition de l' Administration des Portes de Fer et des Cataractes des équipements, édifices et installations, visés par l' article 288 du Traité de Trianon; АЈ, КМЈ, I-4-e/1, Историјско-правни прецедент до краја Друге светске ратне; АЈ, КМЈ, I-4-e/1, Меморандум бившег југословенског Министарства иностраних послова; АЈ, 334-60-168, Реферат о састанку делегација Мале Антанте при Међународној дунавској комисији; Ј. Paunović, *Istorijski razvoj*, str. 59-60.

КОНЗУЛАТ У БРАИЛИ

Важност дунавског питања за Краљевину Југославију могла се видјети и на основу распореда њених дипломатско-конзуларних представништава у земљама Подунавља. Уз Београд, још двије европске престонице су лежале на обали Дунава (Будимпешта и Беч) и разумљиво је да су се у њима налазила југословенска посланства и конзулати. Осим тога, Југославија је имала конзулате и у градовима на обали Дунава Братислави и Браили. С обзиром да је Братислава била центар Словачке, једног од саставних дијелова Чехословачке Републике створене након Првог свјетског рата, рад југословенског конзулата у том граду је сасвим логичан. Међутим, постојање Генералног конзулата у Браили у Румунији је неизоставно везано за дунавско питање.

На простору Краљевине Румуније Југославија је имала Посланство и Генерални конзулат у Букурешту и генералне конзулате у Темишвару и Браили. Букурешт као престоница и Темишвар као центар области коју је насељавао значајан број Срба били су логична мјеста за дипломатско-конзуларна представништва. Браила је представљала изузетно важно пристаниште на Дунаву и границу између „приморског“ и „ријечног“ Дунава. Она је располагала са изграђеним ријечним и морским пристаништем, магацинима и претоварним инсталацијама, а у њој се налазила и житна берза на којој су се цијене образовале према великим берзама у Њујорку, Лондону, Паризу, Антверпену и др. Ако изузмемо црноморске луке Совјетске Русије, Браила је била најважнија лука Југоисточне Европе када је извоз житарица у питању. Осим извозног значаја који је имала за румунску државу, Браила је била својеврсни гравитациони центар за извоз житарица из других земаља Дунавског басена (Бугарске, Мађарске и Југославије). Такође, не треба занемарити ни близину Галца, сједишта Европске дунавске комисије чији је Југославија жељела да постане члан.¹

Важност Браиле за Југославију читовала се и кроз податак да је чак 75% житарица извожено преко браилског пристаништа, као и то да је у транзиту кроз ово пристаниште југословенска роба била на првом мјесту. О значају Браиле довољно говори један извјештај из децембра 1924. године, упућен тадашњем југословенском министру иностраних послова др Момчилу Нинчићу: „Браила је велика и врло жива трговачка варош. Преко ње је ишла готово цела житарска трговина румунска са иностран-

¹ Свог изасланика при старој ЕДК имала је и Краљевина Србија чиме је јасно показана важност ушћа Дунава у укупном дунавском питању (АЈ, 395–37–309, Бр. 1385).

ством. Овде су многобројни елеватори на лађама (дакле покретни) којима се утоварује жито у морске лађе велике тонаже које доводе долазе. Један део жита долази овамо и из наше земље, довлачи се нашим шлеповима и ту утоварује.“ Управо је у овом извјештају генералног конзула Рајка Винтровића предложено да се отвори агенција Бродарског синдиката и конзулат или у Браили или у Галцу, с обзиром да је дотадашњи почасни конзул у Браили Ђорђе Николић преминуо, а да је све агенцијске послове обављао страни бродарски агент. У Браили је било више југословенских грађана него у Галцу, а у то вријеме су до тога пристаништа чешће стизали југословенски бродови. Са друге стране, Галац је био веће и трговачки значајније мјесто у које је стизао знатан број морских бродова и у којем је чак 19 земаља имало своје конзулате, за разлику од Браиле, у којој су таква представништва имале само Грчка и Велика Британија. Приједлог да се у Браили поново постави југословенски почасни конзул дало је и Удружење извозника Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и на то мјесто предложило Пашка Визина.²

Генерални конзулат Краљевине СХС у Браили установљен је указом од 3. априла 1926. године. За првог генералног конзула истог дана је одређен Драгомир Касидолац, дотадашњи савјетник југословенског посланства у Атини, али он на ту дужност није ступио, већ је двадесетак дана касније одређен за генералног конзула у Барију.³ На мјесто конзула је 29. априла 1926. године постављен др Јанићије Димитријевић.⁴

Међутим, Генерални конзулат Краљевине СХС у Браили је укинут већ 17. фебруара 1927. године, а конзул Димитријевић је по други пут пензионисан. У протестном писму тадашњем министру иностраних послова Нинку Перићу Ј. Димитријевић је записао: „Није ми познато на чији сте предлог потписали Указ о укидању овог Ген. Консулата, али

² АЈ, 395–13–126, Пов. Бр. 66, 551, 576, 639; АЈ, 395–37–309, Бр. 1385.

³ АЈ, 334–126–440, Пр. Пов. Бр. 1062, 1066, 1397; „Нови конзулат у Браили“, *Полишика*, 9. април 1926, стр. 6.

⁴ Јанићије Димитријевић је рођен у Тетову 14. септембра 1880. У Цариграду је 1901. завршио Царски лицеј, а 1907. Медицински факултет. Службовао је као лекар у Битољу (1907), а био је и посланик у османском парламенту у Цариграду (1908). Због своје дјелатности у последњим годинама османске власти на том простору признат је као национални радник за вријеме од 1. децембра 1907. до 24. априла 1914. У дипломатску службу Краљевине Србије ушао је 24. априла 1914. као секретар Посланства у Цариграду, гдје је остао до новембра исте године. Током Првог свјетског рата радио је у Генералном конзулату у Солуну и Дипломатској агенцији у Каиру. Након формирања југословенске државе остао је у Каиру, гдје је укупно провео скоро седам година (19. октобра 1917. до 4. јуна 1922). Постављен је затим за конзула у Смирни, а убрзо премјештен у Цариград, да би 28. новембра 1924. био пензионисан. Конзул у Браили је био током 1926. и 1927, након чега је по други пут пензионисан. Због ових раних пензионисања исказивао је протесте, најприје тадашњем предсједнику Владе Николи Пашићу, а затим краљу Александру I. Говорио је француски, турски и грчки језик. Умро је 17. децембра 1946. године у Београду. (АЈ, 334–149–472, *Досије Јанићија Димитријевића*; АЈ, 395–17–182, Пов. Бр. 53, 90, 199)

држим да није било умесно. Овај Консулат радио је управо седам месеци. Ако за ово време, врло кратко, није могло бити много посла (ипак је у прошлој години извезено Дунавом око 40.000 вагона наших цереалија) сада почетком месеца априла почеће извозна сезона наших цереалија. Такође наши морски бродови почеће долазити, као што су долазили и прошле године. Овдашњи трговачки кругови су запрепашћени овом мером.“ Његове ријечи никако нису биле претјеране. Конзулат је имао заиста велики значај за југословенску дунавску пловидбу.⁵



Др Јанићије Димишријевић (Архив Југославије)

Укидање Генералног конзулата у Браили наишло је на критику и на другим странама. У резолуцији о развоју државног ријечног бродарства коју је издала Београдска трговачка комора наглашено је да је „тај Конзулат за наш извоз најважнији па је врло потребно да се поново успостави“. Очигледно да је југословенска дипломатија схватала потребу приближавања Европској дунавској комисији и уопште ушћу Дунава и да су притисци са разних страна давали резултате, па је само неколико недјеља након одлуке о укидању конзулата дошло до промјене става у Министарству иностраних послова. Већ 12. априла 1927. године донијета је одлука о поновном успостављању Конзулата у Браили. Мјесец дана касније за конзула је постављен Сава Спасојевић, дотадашњи секретар југословенског посланства у Софији, чија је вишегодишња служба у Браили посебно обиљежила рад овог југословенског конзулата.⁶

⁵ АЈ, 334–149–472, Пр. Пов. Бр. 1786.

⁶ Сава Спасојевић је рођен 18. маја 1886. у Анцелатима код Андријевице. Завршио је Лазаревски институт источних језика у Москви (1910) и Школу политичких наука у Паризу (1912). Током балканских ратова је служио у прес-бироу црногорске војске, а

Конзулат у Браили је био чврсто повезан са Агенцијом Државне речне пловидбе у том граду, а нарочито су коришћене услуге наутичког референта. Када је наутички референт из Агенције повучен, Конзулат се обратио МИП-у у јуну 1927. године са намјером да му се додијели наутички референт, али је из МИП-а одговорено да за то „нема буџетске могућности“. Тадашњи конзул Сава Спасојевић је при конзулату тражио постављење „једног нашег помор. капетана“ јер би се његовим стручним знањем „користио како овај Конзулат тако и Агенција наше Речне Пловидбе приликом разних хаварија и експертиза“. Према његовом мишљењу то је нарочито било потребно због југословенског извоза који је ишао тим путем.⁷



Сава Спасојевић (Архив Југославије)

током Првог свјетског рата је службовао при МИП-у Краљевине Црне Горе на Цетињу, у чију службу је ступио јуна 1913. Крајем 1918. био је изабран од стране Народног одбора у Васојевићима за окружног начелника тога краја. Био је посланик у скупштини Црне Горе која је прогласила уједињење са Србијом. У мају 1919. ступио је у дипломатску службу нове државе као секретар Посланства у Вашингтону. Службовао је затим као конзул у Корчи (од маја 1922) и Варни (од јула 1923) и као секретар Посланства у Букурешту (од новембра 1926) и Софији (од марта 1927). За краљевског конзула у Браили је именован 12. маја 1927. Био је конзул у Лилу од маја 1931, а за савјетника Краљевског отправништва послова у Техерану постављен је јуна 1937. Током рада у Ирану заступао је и бугарске интересе, па је одликован Великим официрским крстом II реда, а ирански шах га је одликовао Орденом Хомајуна II реда. Осим тога, одликован је Орденом светог Саве IV и III степена, Орденом румунске звијезде IV степена, Орденом француске Легије части V степена, Орденом италијанске круне III степена, а носилац је Споменице за рат 1912/1913. Говорио је француски, руски, бугарски, румунски, италијански, албански, турски, арапски и персијски језик. Током службовања у Ирану преминуо је од посљедица срчаног удара 5. августа 1939. године (АЈ, 334–90–280, Пр. Пов. 420; АЈ, 334–90–280, Резолуција; АЈ, 334–126–440, Пр. Пов. Бр. 1399; АЈ, 334–126–441, Пр. Пов. Бр. 420, 670, 1709, 2183; АЈ, 334–192–515, Досије Саве Спасојевића; АЈ, 395–17–183, Пов. Бр. 254).

⁷ АЈ, 334–90–280, Пр. Пов. 3071, 205.

Сава Спасојевић је на дужности конзула у Браили остао до 8. јануара 1931. године, када га је наследио др Антон Новачан. Он се на том мјесту задржао нешто више од годину дана. Дужност у Конзулату у Браили предао је 28. марта 1932. године новом конзулу др Ивану Божићу, дотадашњем секретару и шефу одсјека у Министарству иностраних послова. О важности Конзулата и улози конзула Божића најбоље свједочи писмо Београдског Лојда за трговину и индустрију МИП-у у којем је похваљена његова „ванредна предусретљивост и стално заузимање“ и то конкретно приликом претовара великих количина соли.⁸

Без обзира на важност, Конзулат је поново укинут одлуком од 15. марта 1934, а конзул Божић је премјештен на рад у Министарство. Међутим, група Југословена послала је 10. маја 1934. године телеграм краљу Александру I у коме га моли да се Конзулат у Браили не укида јер „укидањем Консулата у Браили хиљаде Југословена колониста и морнара у дунавским лукама остаће без заштите стога најпонижније молимо Ваше Величанство да се тај Консулат који је подржавала и јуначка Србија не укида јер је великој Југославији неопходно потребан“. У име југословенске колоније телеграм су потписали Фрањо Будак, Стојче Петровић и Спасе Шиљановић. Телеграм сличне садржине 20. априла упућен је и предсједнику Краљевске владе. Са истим циљем краљу се обратила и Управа Југословенског дома у Сулини у име „југословенских колонија из Браиле и Галца“, а са потписом предсједника Ивана Фабриса. „Одани југословенски поданици у Галцу“ истакли су да је Конзулат „неопходно потребит нама особито нашим поморским лађама“. Без обзира на све апеле, Конзулат је коначно ликвидан 31. маја 1934. године, о чему је дотадашњи конзул телеграмом извјестио МИП.⁹

⁸ АЈ, 395–25–248, Пов. Бр. 18, 20; АЈ, 395–28–267, Пов. Бр. 40, 110, 116, 170, 203, 214; АЈ, 334–90–280, К. П. Бр. 443.

⁹ АЈ, 334–90–280, У. Пр. Пов. 1425, 1683, 2163, Бр. 6102, К. П. Бр. 4902–312, 5123–312; АЈ, 334–130–448, У. Пр. Пов. Бр. 1151, 1426, 1467; АЈ, 395–22–230, Пов. Бр. 420; АЈ, 395–30–288, У. Пр. Пов. Бр. 1467.

ПОЛИТИЧКЕ ПРОМЈЕНЕ У ЕВРОПИ И ЊИХОВ ОДРАЖАЈ НА ПИТАЊЕ ДУНАВА

Планови за економско повезивање земаља Подунавља

Политичке прилике у Европи тридесетих година XX вијека у значајној мјери су утицале на ситуацију у Подунављу и на самом Дунаву. Промјене у Европи тога времена битно су мијењале политичке и економске прилике у Дунавском басену. Управо је Дунавски басен, који су у знатној мјери чиниле државе настале на развалинама Аустроугарске након Првог свјетског рата, дошао у сједиште међународних збивања са њемачком експанзијом. Економска криза, која је потресала свијет након 1929. године, знатно је утицала и на економију подунавских земаља и њихову привредну сарадњу. Из тога је проистекла идеја о њиховом чвршћем економском повезивању. Отприлике у исто вријеме и снажне силе Запада залагале су се за спајање подунавских држава како би оне могле јачати и бити контратежа све снажнијој Њемачкој, али и како би се Аустрија отргнула из „челичног загрљаја“ Берлина.

Први гласови о економском повезивању подунавских држава Аустрије, Мађарске, Чехословачке, Југославије и Румуније могли су се чути још на Мировној конференцији у Паризу. Британска делегација је тада инсистирала на томе да је читава територија расформиране Аустроугарске царевине један привредни простор и да, због тога, „треба очувати економски целину коју је она претстављала у Дунавском Басену“. Чак су и поједине одредбе Сенжерменског (члан 222) и Тријанонског уговора (члан 205) говориле о сарадњи између Аустрије, Мађарске и Чехословачке у размијени „извесних аграрних и индустријских производа пореклом из поменутих земаља“. Међутим, ове одредбе имале су ограничену важност на пет година, па у вријеме тешке економске кризе више нису биле на снази. Велика Британија је и у годинама након Конференције на различите начине покушавала да разним дипломатским круговима наметне ову идеју. Међутим, значајнији резултат није постигнут. Тек је велика економска криза „погурала“ ову идеју.¹

Када је аустријски канцелар Карл Буреш 16. фебруара 1932. године апеловао на Велику Британију, Француску и Италију да се привреди његове земље упути помоћ, у Лондону, Паризу и Риму је овај позив схваћен врло озбиљно. Већ 2. марта је предсједник Владе Француске Андре Тардије обзнанио свој план о привредној сарадњи пет подунавских држа-

¹ АЈ, 334–31–90, *Подунавски блок. Први период: сјоразум на економској бази*; АЈ, 395–4–38, Пов. Бр. 176.

ва. Његов план се ослањао на процјене Друштва народа о лошој финансијској ситуацији у Аустрији и Мађарској, према којој је потребно „да се успоставе што је могуће пре између њих и извесних њихових суседа ужи економски односи“. Залажући се за сарадњу ове двије државе са земљама Мале Антане, Тардије је обећао и подршку Француске, Велике Британије и Италије „у циљу обнове економског реда у Подунављу“. Само неколико дана касније (7. марта) Италија је исказала начелну сагласност са француским приједлогом, али је сматрала ургентним да се Будимпешти и Бечу упути директна помоћ, „пре но што се оствари пројектовани план, што може да траје врло дуго времена“. Приликом сусрета у Паризу 12. марта француски премијер Тардије и британски министар иностраних послова сер Џон Сајмон принципијелно су стали иза економске обнове Подунавља.²

Када је 18. марта Њемачка реаговала на Тардијеов приједлог, било је јасно да су њени планови сасвим другачији. Берлин је истакао да „пет подунавских држава не могу решити саме своје економске тешкоће“, јер „чак и увођењем у комбинацију Чехословачке као индустријски развијене земље, чисто пољопривредна структура блока не мења се“. Њен приједлог је био да се у блок уведе још једна држава са развијеном индустријском производњом, а то је, наравно, била управо Њемачка. Такође, истакнуто је да је оправдано да и Бугарска, као подунавска држава, уђе у тај блок. Са њемачког становишта тај блок би био заокружена цјелина у Подунављу. Из Београда је реакција стигла тек 23. марта, када је министар спољних послова Војислав Маринковић, у експозеу пред Сенатом, рекао да Југославија „не може пристати ни на какав ужи споразум, али пристаје да приступи преговорима за општи споразум, који би се доцније проширивао и на све остале земље“.³

Финансијски комитет Друштва народа је у извјештају Савјету од 1. априла 1932. године истакао тешку економску ситуацију у Подунављу и предложио помоћ угроженим земљама у виду међународног зајма, али и склапање споразума са циљем постизања чвршће економске сарадње подунавских земаља. Већ 6. априла у Лондону су се састали, на позив Велике Британије, представници четири силе, Француске, Италије, Њемачке и земље домаћина. Конференција је претрпјела потпуни неуспјех. Осим Њемачке, и Италија је исказала неслагање, процјењујући да је за њу корисније да Аустрију и Мађарску привуче к себи умјесто да у свом непосредном сусједству добије „нову Аустроугарску“ и притом ојача Малу Антанту. Чини се као да је Италија имала намјеру да ове двије државе одвоји и од Мале Антанте и од Њемачке и привуче их Риму.⁴

² АЈ, 334–31–90, *Подунавски блок. Први период*.

³ Исто.

⁴ Исто.

Стални вапаји за помоћ из Беча учинили су да се на конференцији у Лозани 9. јула 1932. године образује специјални комитет „са задатком да проучи мере потребне за обнову Централне (и Источне) Европе“. У чланство комитета ушли су представници Њемачке, Аустрије, Белгије, Бугарске, Француске, Велике Британије, Грчке, Мађарске, Италије, Холандије, Пољске, Румуније, Швајцарске, Чехословачке и Југославије. За предсједавајућег је постављен француски делегат. Он је већ 18. августа заказао прву конференцију за 5. септембар 1932. године у Стрези. Конференција је засјела све до 20. септембра, али осим усвајања неколико препорука и извјештаја, није имала значајније домете.⁵

Крајем те године, 30. децембра, Француски парламент је изгласао закон којим је омогућен зајам од 100 милиона шилинга Аустрији. Овај зајам је назван „гаранцијом против економског аншлуса“. Предсједник Владе Француске и министар иностраних послова Жозеф Пол-Бонкур нагласио је да његова земља има за циљ спровођење економске и финансијске обнове Централне Европе, чији је и Аустрија дио. Све док се та обнова не постигне, његова земља, како је говорио, „не сме дозволити да поједине државе Централне Европе пропадну, те према томе мора пружати у међувремену своју помоћ Аустрији која се налази у изузетно тешком положају“. Без обзира на овакав став званичног Париза, двије подунавске државе је све чвршће за себе везивала Италија. Те везе су резултовале стварањем својеврсног италијанско-аустријско-мађарског економског блока, након што су споразум у Риму 17. марта 1934. године потписали италијански предсједник Владе Бенито Мусолини, аустријски канцелар Енгелберт Долфус и мађарски предсједник Владе Ђула Гембеш.⁶

Даље промјене у Европи водиле су ка склапању подунавског блока и на политичкој основи. Инсистирајући на стварању Дунавског пакта држава, Француска се залагала и за поштовање: начела независности, чиме је настојала спријечити могућност прикључења Аустрије Њемачкој; начела ненападања, немијешања и консултовања. Схватајући да се ови принципи односе на његов утицај у Аустрији, њемачки канцелар Адолф Хитлер је у говору у Рајхстагу 21. маја 1934. године рекао да начело немијешања у унутрашња питања Аустрије мора важити и за Француску и Италију, исто као и за Њемачку. Са друге стране, истакао је да „ако аустријски народ сам ради на томе да дође до зближења и присаједињења између Аустрије и Немачке, то је ствар самоопредељења а не мешања“.⁷

⁵ Исто.

⁶ АЈ, 334–31–90, *Подунавски блок. Први период*; „Привредна сарадња свих Дунавских држава“, *Политика*, 13. март 1934, стр. 4; „Резултати римског састанка: политички и привредни споразум“, *Политика*, 18. јануар 1934, стр. 1.

⁷ АЈ, 334–31–90, *Подунавски блок. Други период: споразум на политичкој бази (дунавски пакт)*; АЈ, 334–31–90, *Француски пројект Дунавског пакта*.

Средином 1935. године Италија и Француска су све студиозније радили на пројекту Дунавског пакта. Међутим, ни Југославија није благонаклоно гледала на француски пројекат Подунавског пакта. Из Београда је поручивано да приједлог „оставља отворена врата ревизионизму; не дозвољава уношење у пакт анти-хабсбуршке клаузуле; не признаје начело самоодбране; не предвиђа изузимање наших животних интереса из система консултовања, те нам на тај начин онемогућује настављање наше традиционалне политике одрешених руку у Централној Европи и ставља нас у тим највитаљнијим питањима под формално и правно туторство великих сила, нарочито Француске и Италије“.⁸ Очигледно да је политички споразум кроз један пакт био нови покушај да се спријечи све већа зависност Аустрије од Њемачке, која је неумитно водила ка чвршћем повезивању и, у коначници, припајању Аустрије „великом њемачком Рајху“.

Трећи рајх и Дунав

Као подунавска земља, Њемачка је имала јасну представу о томе шта је Дунав могао значити за њену привреду. Притиснута економском кризом, Њемачка је почетком 30-их година XX вијека имала у плану стварање свог економског простора на Дунаву и југоистоку Европе.⁹ Управо је простор омеђен југоисточним обронцима Алпа и висовима Карпата, односно од обале Јадранског мора до обала Егејског и Црног мора имао посебно мјесто у Њемачкој вањској политици 30-их и 40-их година XX вијека. Ријека Дунав представљала је „кичму“ овог простора. Подунавље је имало стратешки и економски значај за Њемачку. Стварање и очување путева ка Истоку (ка Азији и Сјеверној Африци), богатство сировинама (храна, индустријско биље, рудна богатства, нафта, гас и сл.) наводили су Њемачку на крупне планове према овом простору.¹⁰

Осим саобраћајне важности Дунава, истицана је његова улога осовине око које ће се окупити сви Нијемци. У чланку др Волфганга Хепкера из маја 1940. године прецизно је оцртана њемачка идеологија у погледу Подунавља, па је Дунав називан „судбоносним путем Њемачке“. У завршном дијелу текста наводи се: „Одлучна борба, у којој данас стоји немачки народ, истакнуће улогу Дунава у изградњи нове континенталне политичке свести. Европа је била дуго упућена на Океан. Велики преображај новог поретка нашег континента, који се остварује током данашњег рата, биће дефинитивна потреба животне заједнице између 80 милиона Немаца

⁸ АЈ, 334–31–90.

⁹ Vuk Vinaver, *Svetska ekonomska kriza u Podunavlju i nemački prodor 1929–1934*, Београд 1987, стр. 126.

¹⁰ Детаљније о њемачким експанзионистичким плановима према Подунављу: М. D. Ristović, n. d., стр. 34–70; Д. Лукач, „Место Краљевине Југославије“, стр. 295–306.

и народа Југоистока. Дунав, који се налази као веза земаља од Шварцвалда до Црног мора, имао је јаког удела што се Европа најпосле освестила.“¹¹

Обраћајући се министру Валтеру Функу у октобру 1941. године, канцелар Рајха Адолф Хитлер говорио је о Дунаву као о „току будућности“ којим ће, када буде повезан са Доном и Дњепром преко Црног мора, потећи „нафта и товари житарица“. Према плановима Адолфа Хитлера, Дунав се морао спојити са Рајном, Мајном и Одром, чиме је требало да буде потврђен статус Дунава као „највеће саобраћајне артерије“ у Европи. Извјесни радови на изградњи канала Дунав–Одра отпочели су крајем 1939. године, а како стоји у извјештају МИП-у КЈ о ситуацији у Њемачкој, изградња овог канала „имаће великог значаја не само за Немачку, него и за крајеве Југоисточне Европе, пошто ће се водени пут од Дунава протегнути најкраћим путем на целу Немачку“. Канал је требало да носи име канцелара Рајха Адолфа Хитлера.¹²

Предлагана је изградња канала Дунав–Некар, Дунав–Везер и Дунав–Елба. Према појединим плановима, њемачке индустријске области су морале имати директну водену везу са својим тржиштима, а радови на регулацији ријеке су имали задатак да омогуће да Дунавом плове бродови носивости 1.000–5.000 тона. Очекивана су и позамашна улагања у развој лучких постројења и изградњу зимовника. Пројекти изградње канала Рајна–Мајна–Дунав и Дунав–Одра добили су и званичну законску потврду 1938. и 1941. године. За извођење радова на каналу Рајна–Мајна–Дунав основано је још 1921. године акционарско друштво са капиталом од 750 милиона рајхсмарака које је имало сједиште у Минхену. На прокопавању овог канала требало је да буде упуслено око 30.000 људи, а рок за довршетак радова била је 1945. година. У самом тексту Закона о вези Рајна–Мајна–Дунав, који је донијет 11. маја 1938. године, Дунав је називан „воденим путем Рајха“.¹³

На простору Југославије планирано је повезивање Дунава и Тисе, као и продубљивање корита ријеке Босне, којом би била омогућена пловидба све до Зенице. Њемачка је показала заинтересованост и за изградњу

¹¹ АЈ, 38–545–710, *Münchener Neueste Nachrichten*, 12.5.1940.

¹² АЈ, 334–3–16, *Извештај МИП-а за децембар*.

¹³ АЈ, фонд Посланство Краљевине Југославије у Немачкој – Берлин, 394–1, *Израђивање канала Рајна–Мајна–Дунав*; АЈ, 369–101/II, К. П. Бр. 5208; АЈ, 369–101/II, *Закон о вези Рајна–Мајна–Дунав и регулација Дунава (Закон о Рајни–Мајни–Дунаву) од 11 маја 1938*; ДАМСП, ПА, 1947, Бердапска администрација, ф–85, досије 18, 427443; М. Д. Ristović, n.d., str. 271–274; Dušan Lukač, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope*, III (1941–1945), Beograd 1987, str. 61; АЈ, 38–545–710, *Jugoslavenski Lloyd*, 13.8.1938; Исто, *Полишика*, 5.6.1938; Милан Ристович, „Стратегически важно течение. Дунай в планех Третьего рейха“, *Родина*, бр. 11/2010, стр. 142–143; „Будућа пловидба на Дунаву“, *Полишика*, 1. децембар 1926, стр. 8.

канала Дунав–Јадран и Дунав–Морава–Вардар, који би били од нарочитог значаја за привреду Југославије. О томе је Врховну команду Вермахта извјештавао и инж. Михаел Дерфлер 7. новембра 1940. године, истакавши да су за тај пројекат „подједнако заинтересоване и Немачка и Југославија“.¹⁴

Планови о повезивању Дунава са Егејским морем привукли су пажњу Британаца. Британски посланик у Београду Роналд Кембел извјештавао је 13. марта 1939. године: „Немци су заинтересовани за изградњу овог канала, јер је он део пројекта копнене водене мреже, којој они у овом тренутку придају велику важност. Њихова идеја је да направе водене путеве од Хамбурга до Солуна.“¹⁵

Постојали су и извјесни планови о повезивању Беча са морском луком у Трсту или Ријеци. Ово повезивање је требало да буде остварено изградњом низа канала и преводница. Беч је имао посебно мјесто у овим плановима, па је, неријетко, називан „Хамбургом Југоистока“. У документима се наводило да је „пред Хамбургом цео свет отворен, а пред Бечом лежи Југоисток“.¹⁶ На простору Румуније планирани су велики радови на изградњи канала Чернавода–Констанца, чиме би вишеструко била скраћена пловидба до обале Црног мора и растерећена пристаништа у Браили и Галцу, а намјера је била и да се румунска престоница Букурешт повеже са Дунавом.¹⁷

Реализацијом свих ових планова требало је да буде створена „кроз целу Европу од Северозапада до Југоистока изузетно погодна трансконтинентална речна водена саобраћајница, која ће моћи да се развије у ударну саобраћајну артерију европског континента“. Планирање развоја унутрашње саобраћајне водене мреже било је предмет рада тзв. Радног круга за дунавска питања (*Arbeitskreis für Donaufragen*), који је имао тијесну сарадњу са Дирекцијом Рајха за водене путеве у Бечу (*Reichswasserstrassen – Direktion Wien*), Рајхсгрупом за саобраћај – ријечну пловидбу (*Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt*), Њемачким друштвом за дунавску пловидбу (*Deutsche Donauschifffahrtsgruppe*), Баварским Лојдом и Вермахтом. Ујединивши под заставом Рајха три моћна дунавска пловид-

¹⁴ Југославија је већ раније затражила подршку за изградњу канала Дунав–Морава–Вардар, али је Комитет за јавне радове Друштва народа одбио молбу за подршку (*Извјештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1932. годину*, III, приредила Нада Петровић, Београд 2008, стр. 162; Georg Lubenoff, „La question du Danube“, *Politique étrangère*, br. 5/1938, str. 468–488).

¹⁵ *Априлски рат 1941*. Зборник докумената, I, приредио Душан Гвозденовић, Београд 1969, стр. 891–894; *Британци о Краљевини Југославији*, III, приредио Живко Аврамовски, Београд 1996, док. br. 14, стр. 82–83; Velimir Terzić, *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. Uzroci i posljedice poraza*, II, Београд 1983, стр. 681.

¹⁶ М. D. Ristović, n.d., str. 276–277.

¹⁷ AJ, 38–545–710, *Jugoslovenski Lloyd*, 12.5.1938.

бена предузећа – аустријски ДДСГ, њемачки Баварски Лојд и холандски КОМОС, Њемачка је створила конзорцијум познат под именом Хермана Геринга – Reichswerke Hermann Göring – и формирала пловидбено друштво које је имало задатак да оствари знатан дио њемачких потреба у транспорту Дунавом. Генерални директор овог друштва био је високи СС функционер др Вилхелм Вос, док је на челу Управног одбора био државни секретар Вилхелм Кеплер.¹⁸

Њемачка експанзија и несјанак Међународне дунавске комисије

Након што је донијет Закон о унификацији Трећег рајха 30. јануара 1934. године, отворило се и питање њемачког представништва у Међународној дунавској комисији. Умјесто дотадашњих њемачких представника за Баварску и Виртемберг, појавила су се два делегата уједињеног Њемачког рајха. Већинско мишљење земаља чланица Комисије било је да, када је већ јединствена држава, Њемачка може имати само једног представника, као и све остале земље. Двије њемачке државе су добиле право на посебне делегате у Комисији јер су у вријеме доношења Статута Дунава имале одређени суверенитет, али су измијењене околности учиниле да тај суверенитет нестане, а самим тим и право да свака од њих и даље даје по једног делегата, односно да једна држава има два делегата (Њемачка).

Децембра 1934. године на 35. засједању МДК, којем је председавао југословенски делегат Михаиловић, нови делегати Њемачке поднијели су своја пуномоћја. Комисија се није могла усагласити око верификације истих, па је 13. децембра изгласала резолуцију којом је проглашен *modus vivendi*. Тиме је установљен систем по коме „њемачки делегати на сесијама морају бити представљени једноставно под својим личним именом и презименом“, имају два гласа на пленарним сесијама и један на сједницама Извршног комитета, као и до тада. Споразум је требало да остане на снази до јуна 1935. године „или до неког ближег периода ако се ова ствар разријеша“, односно да представља својеврсни међупериод док се коначна одлука о представништву Њемачке у МДК не донесе. Питање њемачког представништва у МДК било је разлог сазивања ванредног 37. засједања Комисије, које је одржано у Бечу крајем маја и почетком јуна 1935. године. Том приликом је одлучено да *modus vivendi* и даље остане на снази.¹⁹

¹⁸ М. D. Ristović, n.d., str. 274–276; Nikola Milovanović, *Pukotine kraljevstva. Rat obaveštajnih službi na tlu Jugoslavije*, I, Beograd 1978, str. 257–258; Živko Avramovski, „Sukob interesa Velike Britanije i Nemačke na Balkanu uoči drugog svetskog rata“, *Istorija 20. veka. Zbornik radova*, II, Beograd 1961, str. 5–161.

¹⁹ AJ, 369–36/I, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne, les 29, 30, et 31 mai et les 1^{er}, 3, 4 et 5 juin 1935, Représentation Allemande à la Commission Internationale du Danube*; AJ,

Након што је важност споразума продужена на јунској сесији МДК 1935. године, група земаља предвођених Француском и Великом Британијом покренула је поступак пред Друштвом народа у смислу члана 376 Версаљског мировног уговора. Међутим, пошто је Савјетодавна и техничка комисија за саобраћај и транзит на својој сједници од 5. до 9. новембра 1935. године дала мишљење да се спор не може ријешити мирењем („концилијацијом“), он је изнијет пред Међународни суд правде у Хагу. Иако се „у принципу слагала“ са британским и француским гледиштем, Југославија, као и преостале двије земље Мале Антанте, није отворено исказивала овакав став „како се Мала Антанта не би излагала противу Немачке по овоме, остављајући решење тога питања великим Силама“. Ипак, крајем децембра 1935. године југословенско Министарство иностраних послова обавијестило је Краљевску сталну делегацију при Друштву народа „да изволи, ако томе још има места, учинити што треба у циљу да придружи нашу Краљевину поменутом кораку Енглеске и Француске“.²⁰

Њемачка је у представци из маја 1936. године одрицање од другог делегата у МДК условила дјелимичном измјеном Статута Дунава. Инсистирала је на укидању интернационализације на дијелу Дунава од Улма до Келхајма и на укључењу у Европску дунавску комисију. Улазак у ЕДК за Њемачку је био значајан и због приближавања стратешки изузетно важној луци Одеси (око 150 км), житородним областима Украјине и источној обали Црног мора гдје су се налазиле луке које би, планирано је тако, нафтоводима биле повезане са нафтним пољима око Бакуа. На ревизију Статута пристајале су Француска и Румунија, која је инсистирала на укидању Европске дунавске комисије и успостављању новог режима на приморском Дунаву. Југославија је сматрала да је дјелимична ревизија Статута неприхватљива и да само потпуна долази у обзир. У првом реду, Југославија није била задовољна постојањем специјалног режима на Ђердапу. Иако је на јунском засједању 1936. године *modus vivendi* изнова продужен, то је било посљедње засједање МДК на којем је учествовала њемачка делегација.

Како рјешење за насталу ситуацију није пронађено, Њемачка је донијела одлуку о стављању ван снаге „ријечних клаузула“ уговора о миру 14. новембра 1936. године. О томе је истог дана њемачки посланик у Београду Виктор фон Херен извијестио предсједника Министарског савета др

369–38/I, *Mémoire. Représentation Allemande à la Commission Internationale du Danube*; АЈ, 369–57/II, Пов. К. П. Бр. 13532; АЈ, 369–63/II, Пов. Бр. 591.

²⁰ АЈ, фонд Стална делегација Краљевине Југославије при Друштву народа у Женеви, 159–27–10, Пов. Бр. 179, 248, 355, 1363; АЈ, КМЈ, I–4–е/1, *Историјско–правни преглед го краја Другој светској ратној*; АЈ, 369–30/I, *Annexe aux procès-verbaux de la XXXV^e session plénière. Compte-rendu des débats officiels relatifs à la représentation Allemande dans la Commission Internationale du Danube*; АЈ, 369–40/I, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne, les 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19 et 20 juin 1936.*

Милана Стојадиновића, који је истакао да „Југословенска влада резервише свој одговор на ову ноту, пошто је буде проучила“.²¹ Њемачка је нагласила да је „пловидба на свим речним путевима на немачкој територији отворена бродовима свију држава које живе у миру са Немачком владом“ и да „неће бити никакве дискриминације у поступању између немачких и страних бродова“. Њемачка је исказала наду „да ће реципроцитет бити загарантован на свим речним путевима других држава“. Поништавањем „ријечних клаузула“ поништена су и пуномоћја њемачких делегата у МДК и Њемачка је иступила из ове међународне организације. Европска штампа је са згражавањем примила ову вијест, наводећи да је „Хитлер поцепао и последње парче Версаљског уговора“, као и да је „још једном поразном одлуком уздрмао Европу“. „Он је стргао са Немачке и последње окове којима је Немачку везивао Версаљски уговор – уговор о миру“, писало је на страницама европских новина.²² Осим са Дунава, Њемачка је овом одлуком скинула међународни режим и са Лабе, Одре, Њемена, Рајне и Мозела.

Као одговор Комисије на одлуку Њемачке, сазвано је ванредно засједање марта 1937. године. Иако су на том засједању разматрана финансијска питања која нису била разјашњена на претходном засједању, јасно је било да је циљ Комисије био да покаже експедитивност у раду и способност да настави рад, упркос новој ситуацији. Међутим, јасно је било и да је Комисија иступањем Њемачке много изгубила. Њемачка јесте изашла из Комисије, али је остала на Дунаву, због чега један дио ове ријеке није више био у надлежности Комисије. Тадашњи југословенски делегат у МДК др Велизар Нинчић указао је на штете које су настале по Комисију иступањем њемачких делегата: „Наиме, без осврта на линије велике спољне политике између Југославије и Немачке, нама није никако у интересу једна Међународна Дунавска Комисија у којој Немци нису заступљени. Цео историјат досадашњег рада Међународне Дунавске Комисије говори у прилог овоме мом тврђењу. За Немачку је пловидба и пловидбеност била увек и у сваком случају од највећег, управо првокласног значаја. Она није хтела допустити да ниједно друго питање споредније вредности наткрили тај првобитни интерес. Енергичном држању немачких делегација, у друштву са нашом, има се добрим делом захвалити што је до сада, бар у већини питања, Међународна Дунавска Комисија остајала на

²¹ АЈ, 334–16–41.

²² ВА, фонд Немачка окупаторска војска (НОВ), кутија 25б, фасцикла 1, документ број 9; АЈ, 369–76/II, Пов. Бр. 857; АЈ, КМЈ, I–4–e/1, *Историјско–правни преглед до краја Другој светској рату*; Ј. Paunović, *Istoriski razvoj*, str. 61–62; Momir Stojković, *Međunarodni položaj Dunava s osvrtom na ekonomski i politički značaj*, Beograd 1970, str. 39–40; Dušan Lukač, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope*, I (1933–1936), Beograd 1982, str. 104; „Немачка је одрекла обавезе о пловидби из Версаљског уговора о миру“, „Садржина одредаба Версаљског уговора које Немачка одриче“, *Политика*, 15. новембар 1936, стр. 1.

Наредних мјесеци власт Њемачке се ширила у Подунављу, а утицај Међународне дунавске комисије смањивао на ријечној мрежи Дунава. Законом од 13. марта 1938. године Република Аустрија је присаједињена Њемачком рајху, након што су њемачке трупе прешле њену границу 12. марта. На референдуму одржаном 10. априла исте године чак 99% гласалих подржало је присаједињење Аустрије Њемачкој. Тиме је са карте нестала једна независна држава, а МДК изгубила још једну чланицу и нашла се у незгодној позицији, са сједиштем на територији државе која је не признаје.²⁴

Већ у априлу 1938. године из Берлина је поручено да „с обзиром на гледиште Немачке владе на међународне речне комисије, изложено у Ноти достављеној заинтересованим силама 14. новембра 1936. године, није више могућно да Међународна дунавска комисија, у којој Немачка влада није заступљена, настави своју активност на територији Рајха“. Јасно је показано да град Беч више не може бити сједиште ове међународне организације. Њемачке власти су, ипак, дозволиле да се у јуну исте године одржи у Бечу раније заказано засједање, које је било „последња манифестација активности Комисије на територији Рајха“. Чехословачка је одбила могућност да Братислава поново постане сједиште МДК, плашећи се да ће на тај начин провоцирати Нијемце. Британци су већ почетком маја предложили Београд као „најбоље решење за седиште Комисије“, јер је Будимпешта била „мање згодна из политичких разлога“. Ни југословенска делегација није жељела прелазак у Будимпешту, јер би то значило стварање „једне незгодне и нелагодне средине за рад наше делегације“. Уз подршку италијанске, бугарске, чехословачке и британске делегације, за ново сједиште је, на засједању одржаном 10–28. јуна 1938. године, одређен Београд. Београдска *Полишика* пренијела је писање бечког издања листа *Völkischer Beobachter* да ће „ускоро стајати кола за пренос намештаја пред бечким Бургом (палата у којој су биле просторије МДК, прим. аут.), да носе прашљива акта и непотребне записнике до Дунава и спусте их низ Дунав у друге, удаљене крајеве...“ „На слободним рекама“, писали су, „сада опет станује један слободан народ“.²⁵

²⁴ АЈ, 334–7–23, *Уједињење Аустрије са Немачком*. О присаједињењу Аустрије Њемачкој више у: Андреј Митровић, *Време нејирљивих. Политичка историја великих држава Европе 1919–1939*, Подгорица 1998, стр. 332–333; Чедомир Попов, *Од Версаја до Данцига*, Београд 1995, стр. 352–358; Срђан Мићић, *Краљевина Југославија и аншлус Аустрије 1938. године*, Београд 2010.

²⁵ АЈ, 148–131, Бр. 8539/38; АЈ, 369–95/II, Пов. Бр. 304, 317, 323; АЈ, 369–96/II, Пов. Бр. 436, 501, 560; АЈ, 369–101/II, Стр. Пов. Бр. 307, Пов. К. П. Бр. 4436; „Немачка је отказала гостопримство Међународној дунавској комисија која је имала своје седиште у Бечу“, *Полишика*, 3. мај 1938, стр. 2; „Међународна дунавска комисија мења седиште и долази из Беча у Београд“, *Полишика*, 16. јун 1938, стр. 5.

Њемачка је у јулу 1938. године, приликом разговора у Београду, изнијела своје планове у погледу изградње новог поретка на Дунаву. Према њеном приједлогу, о проблему Дунава требало је да одлучују само приобалне државе, а нова организација (gremium) била би без политичког обиљежја, без сталног сједишта и састављена од стручњака из свих приобалних држава. Бавила би се административно-техничким и пловидбеним питањима и састајала се бар једном годишње у разним мјестима. Свака подунавска држава, у том случају, сама би изводила техничке радове, одлуке би биле доношене једногласно, а у случајевима када сагласност не би била постигнута, земља чији се делегат успротивио одређеном приједлогу не би била обавезна да ради на њеном спровођењу. Њемачка и Југославија потписале су 5. јула Протокол о измјени мисли по питањима Дунава.²⁶

И ови преговори су показали да је намјера Њемачке даље ширење у Подунављу и потпуно овладавање Дунавом. Југословенски краљевски делегат Нинчић пренио је ријечи енглеског делегата Дагласа Кина, који је истакао „да је британска влада сада више него икада (поцртао В. Нинчић) за учешће Енглеске у Дунавским Комисијама“ и да „она у тој сарадњи гледа не само своје економске интересе него и своју историјску мисију“. Приобалне државе су, с обзиром на њемачке планове о стварању комисије са искључивим чланством приобалних држава, све више биле за останак неприобалних држава у МДК, јер би „сами обалци са Немцима довели сами себе под *немачку чизму*“. Велизар Нинчић се, у писму предсједнику Владе Милану Стојадиновићу из јуна 1938. године, заложио да, ако већ Њемачка мора ући у управу Ђердапом, у њу уђу и Француска, Велика Британија и Италија, јер „нашем интересу не одговара да останемо сами у друштву са једном силом која има више становника, него сви ми обалци заједно“. Он врло јасно истиче и због чега: „Пример Аустро-Угарске и њеног *режима* на Дунаву пре рата је још врло свеж, недостојан притисак и ниподаштавање Краљевине Србије на ђердапском сектору од стране аустро-угарске владе није још заборављено. Осим тога једна чисто прибрежна Комисија била би и сувише крута, рижидна и тесно би зависила од политичког утицаја најмоћнијег обалца и од политичких савеза који би били склопљени, тако да би свака одлука ове речне Комисије била унапред одређена и директно потчињена ситуацији савезничких група прибрежних држава (поцртао В. Нинчић). Неприбрежни, територијално независни, уносе гипкост у послове и одлуке Комисије.“²⁷ Као што видимо, одједанпут је приобалним државама одговарало присуство неприобалних

²⁶ АЈ, КМЈ, I-4-e/1, *Историско-правни прећед до краја Другој светској рати*; Ј. Рауновић, *Историски развој*, стр. 62.

²⁷ АЈ, 159-27-10, Пов. Бр. 1037/10; АЈ, 395-13-124, Пов. Бр. 441; АЈ, 395-15-157, Пов. Бр. 597; АЈ, 395-43-324, Бр. 2665; АЈ, 369-101/II, Пов. Бр. 440.

земаља и то како би се постигао својеврсни баланс између великих сила и Њемачке.

Са друге стране, В. Нинчић је сматрао „потребном и корисном“ сарадњу Њемачке на Ђердапу „јер је Немачка веома заинтересована у ђердапској пловидби (једна трећина целокупне пловидбе; Југославија једну петину), те се отуд њен интерес на Ђердапу поклапа са нашим: постизати уколико год је могућно и техничке и финансијске олакшице“. У уласку Њемачке у управу Ђердапом он је видио и шансу за ревизију Статута Дунава и израду нове варијанте Трипартитног уговора. Ревизију Статута сматрао је „неопходно потребном“, а сматрао је више него потребним и „да збришемо данашњи трипартитни Accord који не одговара нашим интересима, и начинимо нов који би морао водити највећег рачуна о југословенским интересима“.²⁸

Сложене прилике у Европи и Подунављу и „атмосферу укидања речних комисија“ настојала је да искористи Румунија, која од самог почетка није била задовољна Европском дунавском комисијом. Њено незадовољство је порасло након што су јој, одлуком Друштва народа, надлежности проширене на Галац и Браилу, најважнија дунавска пристаништа на простору Румуније. Према мишљењу Букурешта, ЕДК није одговарала „савременим потребама, угрожавала је румунско суверенство на сопственој територији“, а „борба са њом се стално води“. Сматрана је „застарелом установом“ и годинама је Румунија настојала да издејствује њено укидање. Односи унутар ЕДК били су на ивици конфликта, а три велике силе у њеном чланству често су се груписале у блок наспрам Румуније, због чега је она бивала усамљена и остајала у мањини. Према написима у румунској штампи, Европска дунавска комисија је „сувишна“ и „не одговара достојанству Велике Румуније“.

Управо због тога, промјена прилика на Дунаву настављена је позивом румунског министра иностраних послова Николае Петрескуа 14. јула 1938. године колегама из Велике Британије, Француске и Италије на прелиминарну конференцију у Синаји ради промјене режима на приморском Дунаву. Румунија је на овај корак била подстакнута њемачком активношћу у погледу промјене прилика на Дунаву, у чему је видјела и своју шансу. Италија се није одазвала позиву, сматрајући да конференција није довољно „дипломатски припремљена“, као и зато што није позван представник Њемачке, али је, уопште, имала благонаклон став према овој иницијативи. Конференција је отворена 8. августа 1938. године. Француска је пристала на промјену режима на приморском Дунаву, али под условима да се гарантује слобода пловидбе на Дунаву; да се сачува МДК на „ријечном Дунаву“ са могућношћу проширења њене надлежности и на

²⁸ АЈ, 369–101/II, Пов. Бр. 440.

„приморски Дунав“; да се улазак Њемачке у Европску дунавску комисију услови повратком у Међународну дунавску комисију; као и да се одбије њемачки приједлог о стварању *gremium-a*.²⁹

Ради ревизије режима на приморском Дунаву у Синаји је 8–18. августа одржана конференција уз присуство три од четири чланице ЕДК, Велике Британије, Француске и Румуније. Споразум познат под називом Синајски аранжман потписан је у Букурешту 18. августа 1938. године. Синајским аранжманом престали су да важе сви међународни споразуми којима је до тада одређиван дјелокруг рада Европске дунавске комисије (Јавни акт из 1865. и Допунски акт из 1881. године), а укинуте су и њене судске функције. Румунији је дато право да организује Самосталну дирекцију приморског Дунава, која ће подносити приједлоге радова ЕДК-у о којима ће се одлучивати већином гласова, с тим што румунски глас увијек мора бити у тој већини. Висину такса требало је да одређује Комисија, а убирање такса да обавља Дирекција. Такође, према одредбама Синајског аранжмана, Сулина је изгубила статус међународног пристаништа, а право одабира капетана и инспектора пристаништа пренијето је на Румунију.

На основу свега наведеног, можемо закључити да је Румунија Синајским аранжманом успјела скинути специјални режим са приморског Дунава и ЕДК-у оставити само ограничену надзорну функцију. Споразум су потписали Жан д’Сол, опуномоћени министар и делегат у МДК и ЕДК у име Француске, Даглас Вилијем Кин, опуномоћени делегат у међународним ријечним комисијама у име Велике Британије, и Константин Концеску, опуномоћени министар и делегат у МДК и ЕДК у име Румуније.

Њемачка и Италија су пришле овом споразуму потписивањем уговора у Букурешту 1. марта 1939. године. Тадашњи румунски министар иностраних послова Григоре Гафенку рекао је, у говору након приступања Њемачке и Италије Синајском аранжману, „да је на овај начин Румунија ослобођена једне неправде која је задрала у њена суверена права“. Европска дунавска комисија представљала је за њега „невјероватан анахронизам“ и „сасвим непожељну форму територијалне контроле“. Букурештански споразум су потписали др Вилхелм Фабрицијус, изванредни посланик и опуномоћени министар у име Њемачке, Адријен Тијери, изванредни посланик и опуномоћени министар у име Француске, сер Рециналд Хоар, изванредни посланик и опуномоћени министар у име Велике Британије, Пелегрино Гиђи, изванредни посланик и опуномоћени министар у име Италије, и Григоре Гафенку, министар иностраних посло-

²⁹ АЈ, КМЈ, I–4–е/1, *Историско-правни преглед до краја Другој светској ратној*; АЈ, 38–545–710, *Време*, 11.8.1938; „Италија ће се солидарисати са Немачком у погледу статута Дунава“, *Полишика*, 9. август 1938, стр. 2.

ва у име Румуније. Посљедица Букурештанског споразума било је ступање Њемачке у Европску дунавску комисију 9. маја 1939. године.³⁰

С обзиром да према члану 7 Статута Дунава „власт Европске Комисије може престати само на основу једног међународног споразума закљученог од свих држава које су заступљене у Комисији“, Синајски аранжман је био противан Статуту. Према одлуци Конференције, која је утврђивала дефинитивни Статут Дунава, ЕДК није могла мијењати своју власт јер њена власт није изворна, већ потиче из Статута Дунава и представљала је мандат, а мандата је било могуће одрећи се, али не и мијењати га. Уколико је тај мандат промјенљив, онда је промјени могао подлећи и мандат дат МДК, што је све заједно омаловажавало Статут и чинило бесмисленим ријеч „дефинитиван“ из његовог пуног имена.³¹

Промјена режима на ушћу Дунава и те како је интересовала Југославију. Чињеница да је она имала највећу флоту на Дунаву и да је имала интерес за сваки пловни дио ове ријеке чинила ју је незаобилазном у свим сегментима дунавског питања. Скидање међународног режима са ушћа могло је отежати извођење несумњиво потребних редовних радова, што је и те како плашило југословенску пловидбу („Како ће Румунија сама платити оно, што не могу да плате заједно Румунија, Енглеска, Италија и Француска?“). Уз то, у појединим периодима југословенска застава је чинила знатан дио промета на дијелу Дунава под надлежношћу Европске дунавске комисије (1933 – 14,35%, 1934 – 17,23%). Међутим, оно због чега је Југославија посебно била заинтересована за питање режима на „приморском“ Дунаву била је чињеница да је укидање једног специјалног режима (ЕДК), а остављање у животу другог (Ђердапска администрација) сматрано неправедним. Такође, Југославија је држала да се укидањем ЕДК у потпуности обесмишљава и МДК, јер су три неприобалне државе (Велика Британија, Француска и Италија) у МДК улазиле управо на основу чланства у ЕДК. Са друге стране, чинило се да Румунија има врло јасну саобраћајну политику, којој је циљ био стварање значајног саобраћајног средишта од Турну Северина, и то тако што би, због препрека пловидби

³⁰ AJ, 369–101/II, *Arrangement de Sinaia du 18 août 1938 relatif à l'exercice des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube; Accord de Bucarest du 1^{er} mars 1939 relatif à l'entrée de l'Allemagne dans la Commission Européenne du Danube, à l'adhésion de l'Allemagne et de l'Italie à l'arrangement signé à Sinaia le 18 août 1938 entre la France, la Grande-Bretagne et la Roumanie et à la modification des art. 4 et 23 dudit Arrangement; Protocoles de la Conférence tenue à Sinaia du 8 au 18 août 1938 pour la modification du régime du Danube*; AJ, КМЈ, I–4–e/1, *Истѳориско–ѳравни ѳреѳлед го краја Друѳої свеѳскої раѳа*; AJ, 38–545–710, *Jugoslovenski Lloyd*, 2.9.1938; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 5, 431958; M. Bartoš, n.d., II, str. 90–91; Nicolae Petrescu, „Grigore Gafencu's Considerations on the Strategic Importance of the Danube“, in: *The Danube, European Security and Cooperation at the Beginning of the 21st Century* (zbornik radova), Bucharest 2002, str. 39–48; S. G. Focas, n.d., str. 518–531; „Немачка постаје члан Европске дунавске комисије“, *Полиѳика*, 2. март 1938, стр. 3.

³¹ AJ, КМЈ, I–4–e/1, *Истѳориско–ѳравни ѳреѳлед го краја Друѳої свеѳскої раѳа*.

кроз Ђредапски сектор, до њега водила већ изграђена жељезница, а од њега сигуран дунавски пловни пут до мора. Велизар Нинчић је сматрао да управо у томе леже разлози „свих нечувених и невероватних тешкоћа које нам румунски делегат прави у Међународној дунавској комисији“. Очигледно да су се проблеми са К. Концескуом наставили и у вријеме када је В. Нинчић био краљевски делегат, али и да је румунски делегат имао јасне циљеве: „У своме ставу он је непопустљив, не прима разлоге и гледа само свој циљ: што веће тешкоће на Ђердапу, што скупље таксе, што већи проценат швајцарских франака у таксама, што мање амелиорационих радова. Али зато смањује тарифу на својим жељезницама и укида пристанишне таксе на целом Доњем Дунаву. [...] Дакле: на Ушћу слободне руке за себе, на Ђердапу везане руке за нас.“ Југославија је јасно изразила своје незадовољство Синајским аранжманом, истичући да је међународни режим на Ђердапу везан за постојање међународног режима на приморском Дунаву. Истакнуто је да је Синајским аранжманом прекршен један југословенски закон, као и закон сваке државе која је потписала Статут Дунава и чија су законодавна тијела исти ратификовала. Тиме је, сматрала је Југославија, Статут Дунава обесмишљен и према његовим одредбама МДК није могла нити смјела наставити да ради.³²

У данима непосредно прије почетка конференције у Синаји, МДК је завршавала своју селидбу из Беча. Београд је, званично, постао сједиште МДК 1. августа 1938. године. Међународна дунавска комисија је у Београду била смјештена у новоизграђеној згради Задужбине Симе Андрејевића Игуманова на Теразијама, а за своје потребе је закупила цијело једно крило зграде са 44 собе на четири спрата и једном међуспрату. Међународна дунавска комисија је упутила захвалност југословенском делегату због најаве да ће Комисија „бити прихваћена са задовољством на територији Југославије“ и што ће „уживати у Београду исти имунитет и прерогативе које јој је дала у Братислави Чехословачка влада, а у Бечу федерална Аустријска влада“. Плате службеника МДК исплаћиване су од тог датума у динарима, а чланице Комисије уплаћивале су котизацију у Француско-српској банци.

Прво засједање МДК одржано у југословенској престоници откако је она постала њено сједиште отворено је 6. децембра 1938. године у 17 часова у Игумановљевој палати. Првој сесији 46. засједања председавао је румунски делегат Концеску, а у име југословенског МИП-а присутан је био опуномоћени министар Миливој Пиља, који је одржао кратак говор у име председника југословенске Краљевске владе др Милана Стојадиновића. Он је делегатима пожелио срдачну добродошлицу и истакао да је „Краљевска влада одувек придавала велики значај Међународној дунав-

³² АЈ, 369–75/II, Пов. Бр. 620.

ској комисији“ и да је „југословенска престоница срећна да може да понуди гостопримство Међународној дунавској комисији“.

Прво засједање у Београду остало је упамћено као једно од најнепродуктивнијих. Већина питања је одложена, а први пут се догодило да није усвојен ни буџет Бердапске администрације, што је редовно рађено на децембарским засједањима откад је Администрација Бердапа установљена. Зашто је резултат 46. засједања био такав, делегат Нинчић је покушао објаснити у извјештају Милану Стојадиновићу: „Разлог за овакав један слаб резултат децембарског пленума лежи поглавито у томе што је тадашњи претседник Комисије румунски делегат г. Концеско, уместо да руководи дискусијом и да је каналише у конкретне резултате, у ствари сам највише говорио и користећи се дискреционим правом претседника непрекидно узимао реч и опширно разлагао сваку ствар па била она ситна или крупна. Како он врло ретко говори објективно, то су му делегати и одговарали, он је њима реплицирао, они њему и тако се водила једна предуга и врло мало корисна дискусија.“³³

Синајски аранжман којим је уздрман Статут Дунава, аншлус Аустрије и разбијање Чехословачке³⁴, којима је Комисија остала без још два члана, довели су МДК у незгодан положај. Она је укупно остала без четири члана, а своју надлежност је изгубила над трећином тока Дунава. Југославија је сматрала да „крња“ МДК не може више радити по одредбама Статута Дунава из 1921. године. Губитком чланова МДК више није могла имати статутарни кворум од осам чланова. Из тог разлога, Југославија је преосталим чланицама предлагала нови *modus vivendi*, на основу кога би МДК радила до доношења новог статута Дунава, а према коме би Комисија могла засједати само уз присуство свих седам преосталих чланова, док би се одлуке доносиле двотрећинском већином. Уколико се

³³ АЈ, фонд Бердапска речна управа Текија–Кладово, 190–5, Пов. Бр. 64/1938; АЈ, 369–55/I, *Procès-verbaux des séances tenues à Vienne juin 1938*; АЈ, 369–56/I, *Quarante–sixieme session pleniere. Protocole № 1, Séance du 6 décembre 1938*; АЈ, 369–106/II, Пов. Бр. 29; „Међународна дунавска комисија прешла је из Беча у Београд и јуче је узела просторије за своје канцеларије у Београду“, *Полиџика*, 11. август 1938, стр. 7.

³⁴ Агресивни наступи Њемачке према Чехословачкој добили су међународно „одобрење“ Минхенским споразумом од 29/30. септембра 1938. На конференцији четири силе у овом њемачком граду, учествовали су шефови влада земље домаћина, Италије, Француске и Велике Британије. Нијемцима је овим споразумом било дозвољено да окупирају Судетску област, што су они и учинили почетком октобра. Овакву ситуацију искористиле су Пољска и Мађарска и током октобра и новембра окупирале дијелове територије Чехословачке. Изузетно неповољан спољни положај пратила је и унутрашња дезинтеграција, па су Словачка и Рутенија прогласиле своју аутономију у односу на владу у Прагу. Под заштитом Трећег рајха, Словачка је, затим, прогласила и независност 13. марта 1939. године, а два дана касније предсједник Чехословачке Емил Хаха подлегао је ултиматуму из Берлина и пристао на успоставу њемачког протектората над Чешком и Моравском (А. Митровић, *Време нејирљивих*, стр. 333–335; Ч. Попов, *Ог Версаја до Даницја*, стр. 371–378).

одлучивало о Ђердапу, југословенски и румунски глас су морали бити у тој већини, а уколико се одлучивало о локомотивској вучи на Сипском каналу, југословенски глас је морао бити у тој већини. Поменути *modus vivendi* нашао се у Меморандуму МИП-а КЈ од 20. маја 1939, а предложен је на 47. сједници МДК на Бледу 22–29. јуна исте године.³⁵

На почетку засједања на Бледу југословенски делегат је нагласио да према члану 35 Статута Дунава „Комисија не може пуноважно одлучивати ако нису две трећине њених чланова присутни“, а да на основу члана 9 Пословника МДК не постоји кворум за одржавање сједнице. Управо због тога предложио је да се примјени поменути *modus vivendi*. У исто вријеме и румунска делегација је, уз подршку британске, предложила начин рада према којем је за кворум било довољно пет присутних делегација, са чиме се Југославија није могла сложити због могућности да се одлуке доносе гласањем три неприобалне државе. Југословенски *modus vivendi* наишао је на одобравање само бугарског и италијанског делегата, док су румунски, француски и британски делегат изјавили да немају инструкције својих влада о дискутовању на ову тему. Југословенска делегација је због тога 21. јуна предложила компромисно рјешење, према којем би се само на том засједању радило према румунском приједлогу. Ова иницијатива је усвојена, па је на том засједању рађено према румунском приједлогу да је за кворум потребно присуство свих седам делегација, а за већину гласови пет делегација.³⁶

Након одржаног засједања на Бледу, југословенска и румунска делегација потписале су билатерални споразум 31. августа, којим су признале *modus vivendi* на Дунаву, а у октобру су га упутиле на разматрање осталим делегацијама заступљеним у МДК. О њему је требало да се разговара пред децембарско засједање МДК 1939. у Београду, али је на инсистирање Британаца овај састанак одложен за прољеће наредне године. Међутим, због распламсавања ратног пожара у Европи, до предвиђеног састанка у Лозани 30. априла 1940. године није дошло. Југословенско-румунском приједлогу нарочито се противио, неочекивано, бугарски делегат Лазаров. Према компромисном приједлогу са Бледа радило се и на 48. (претпоследњем) засједању МДК у Београду 6–19. децембра 1939. године, као и на наредном засједању. Управо је 49. засједање, одржано 19–29. јуна 1940. године у Београду, било последње које је Међународна дунавска комисија одржала.³⁷

³⁵ АЈ, 369–58/І, *Procès-verbaux des séances tenues à Bled juin 1939*; АЈ, 369–101/ІІ, К. П. Пов. Бр. 106; АЈ, КМЈ, 1–4–е/1, *Историјско-правни преједог до краја Друјої свешкої раїа*.

³⁶ АЈ, 148–133, Пов. Бр. 66/39; АЈ, 190–6, Пов. Бр. 66/1939; АЈ, КМЈ, 1–4–е/1, *Историјско-правни преједог до краја Друјої свешкої раїа*; Ј. Рауновић, *Istoriski razvoj*, str. 63; М. Стојковић, *Међународноправни положај Дунава*, str. 42.

³⁷ АЈ, 369–58/І, *Procès-verbaux des séances tenues à Beograd décembre 1939*; АЈ, 369–59/І, *Извештај о раду XXXXVIII пленарне сеије Међународне дунавске комисије, одржане у*



Палаћа Загужбине Симе Андрејевића Ијуманова у Београду – посљедње сједишће Међународне дунавске комисије (Историјски архив Београда)

Јунским засједањем у Београду 1940. године Међународна дунавска комисија је, фактички, завршила своје активно дводеценијско постојање у околностима када се Европом ширио ратни пожар. Посљедње засједање је одржано у вријеме када су трупе Адолфа Хитлера марширале улицама Париза. Када сагледамо домете МДК, можемо рећи да је у погледу хидротехничких радова учинила сразмјерно мало. Нове водограђевине готово да нису прављене, а слаби су подухвати били и на одржавању постојећих. Технички радови су извршавани углавном залагањем поједи-

Београдy од 4 до 19 децембра 1939 год.; АЈ, 369–64/І, 49–ша пленарна сесија; АЈ, 369–105/ІІ, Arrangement conclu entre le gouvernement Royal de Yougoslavie et le gouvernement Royal de Roumanie concernant le modus vivendi a presenter en commun a la reunion des plenipotentiaires des etats actuellement representes a la Commission Internationale du Danube; АЈ, 369–114/ІІ, Пов. Бр. 3, 5; АЈ, 369–115/ІІ, Пов. Бр. 196, 397; АЈ, КМЈ, І–4–е/1, Историјско–правни преглед до краја Другој свјетској рата; АЈ, 190–6, Пов. Бр. 308/39.

начних приобалних држава. Међутим, у правном погледу МДК је донијела споразуме и правилнике који су опстали дуже него она сама. По одредбама које су се односиле на Ђердапски сектор радио је и Привремени комитет за управљање пословима Ђердапске администрације, након Другог свјетског рата.

Како би утврдио расположење у подунавским државама и исказао становишта Берлина у погледу будућег уређења дунавског питања, њемачки делегат Георг Марцијус је почетком јула 1940. године, само неколико дана по завршетку, испоставило се, посљедњег засједања МДК, имао разговоре у Будимпешти, Прагу и Београду, гдје је боравио 4. јула. Он је том приликом саопштио жељу њемачке владе да све приобалне државе формирају једну сталну комисију, која би се, с времена на вријеме, састајала у разним мјестима и рјешавала сва техничка питања у вези са пловидбом на Дунаву. Он је нагласио да Њемачка не посматра Дунав као међународну ријеку, већ као унутрашњу ријеку свих држава које излазе на његове обале. Тада није вршио притисак да приобалне државе напусте МДК, „додајући да Немачку та комисија више не интересује“.³⁸

Захтјеви у погледу коначног гашења МДК испоручени су, међутим, у наредним недељама. Посланство Њемачке у Београду предало је МИП-у Краљевине Југославије 19. августа 1940. године ноту у којој се истиче да „Немачка не може даље да се излаже опасности од енглеске и француске активности која се преко Међународне дунавске комисије врши против Немачке. Стога Немачка сматра као неопходно потребно да коначно престане делатност Међународне дунавске комисије, која је створена Версалским уговором и чије су одлуке правно већ дуже време остајале без дејства, да се спречи свако даље заседање Комисије и њених одбора и да престане сваки француски или енглески утицај на она питања о којима је до сада одлучивала Међународна дунавска комисије.“ Такође, у ноти је наведено да МДК од преласка у Београд „живи само привидним животом“. Овај захтјев је усљедио само четрдесетак дана након 49. засједања МДК и Марцијусове посјете престоницама које су лежале на Дунаву. У то вријеме престала је са радом и Централна комисија за пловидбу на Рајни (Commission Centrale pour la Navigation du Rhin), коју су након Првог свјетског рата чинили делегати Француске, Њемачке, Холандије, Белгије, Велике Британије, Италије и Швајцарске, чиме је настављено гашење ријечних комисија које су након Првог свјетског рата осниване, или настављале рад.³⁹

³⁸ АЈ, 369–101/II, Пов. К. П. Бр. 140, 153, 162.

³⁹ Централна комисија за пловидбу на Рајни установљена је након Бечког конгреса 1815, а сједиште јој је било у Мајнцу све до 1860. када је пребачено у Манхајм. Дјело-круг рада Комисије прецизно је утврђен Манхајмском конвенцијом из 1868. Комисија се након 1871. суочила са знатним промјенама. На обали Рајне је настало уједињено Њемач-

Њемачки посланик у Београду Виктор фон Херен⁴⁰, према налогу своје владе, предложио је одржавање конференције стручњака о дунавском питању у Бечу, почетком септембра исте године. На ову конференцију Њемачка је позвала представнике свих приобалних држава (Словачке, Мађарске, Југославије, Румуније и Бугарске). Конференција о питању Дунава на којој се састао „одбор стручњака из заинтересованих држава“ одржана је од 5. до 12. септембра 1940. године и тада је донијет нови, привремени, аранжман за Дунав. Створен је Савјетодавни одбор за дунавске послове изнад Браиле (*Der beratende Ausschuss für Donauangelegenheiten oberhalb Braila*) или скраћено Савјет ријечног Дунава под предсједништвом њемачког делегата, а потписан је и привремени споразум о ликвидацији Међународне дунавске комисије. У изјави за штампу званичних кругова у Берлину речено је да је „у Версаљу од ове комисије направљен политички инструменат“, због чега ју је требало угасити. Очигледно, урушавање Међународне дунавске комисије, „која је установљена у Версаљу“, био је још један корак на који се Њемачка одлучила када је у питању измјена „Версаљског поретка“.⁴¹

Можда је једна реченица објављена у тадашњој штампи најбоље осликавала мотиве за сазивање ове конференције: „Стварни циљ дунавске конференције у Бечу је да се Енглеска и Француска искључе из међународног уговора о пловидби на Дунаву и да се та пловидба подеси по жељи Немачке, као да је Дунав само немачка река.“ Конференција је формирала нарочиту комисију, састављену од представника Мађарске, Италије и Румуније, која је имала задатак да учини неопходне кораке у циљу формалног распуштања Међународне дунавске комисије. Мађарски представ-

ко царство, а са њених обала је уклоњена Француска, након чега је постала билатерални орган у чијем раду су учествовале само Њемачка и Холандија. Након Првог свјетског рата Комисија је претрпјела знатније измјене, а промијењено јој је и сједиште. Од те 1919. Комисија засједа у Стразбуру. На почетку Другог свјетског рата сједиште је премјештено у Гренобл, али је Комисија престала са радом 1940. Рад јој је обновљен 20. новембра 1945. уз присуство делегација САД-а, Велике Британије, Белгије, Француске, Холандије и Швајцарске, а сједиште јој је враћено у Стразбур, гдје се и данас налази. Велика Британија се 1993. године повукла из Комисије (ДАМСП, ПА, 1946, Међународне организације, ф-60, досије 4, 5843; АЈ, КМЈ, I-4-e/1, *Режим међународних пловних путева (изузев Дунава)*; АЈ, 38-545-710, *Kölnische Zeitung*, 14.9.1940; „Немачка је отказала све конвенције о Рајни а не само одредбе Версаљског уговора“, *Политика*, 22. новембар 1936, стр. 2).

⁴⁰ Виктор фон Херен је био посланик Њемачке у Београду од 1933. до априла 1941. године (*Aprilski rat 1941. Zbornik dokumenata*, II, priredio A. Miletić, Beograd 1987, str. 17).

⁴¹ ВА, НОВ, к. 256, ф. 1, док. бр. 10 и 11; „У Бечу се састају стручњаци Немачке и стручњаци подунавских држава ради уређења пловидбе на Дунаву“, *Политика*, 11. септембар 1940, стр. 6; „Ликвидација Међународне дунавске комисије“, „На састанку немачких стручњака и стручњака подунавских држава предмет разговора био је Бердап“, *Политика*, 13. септембар 1940, стр. 4; „Берлински меродавни кругови о ликвидацији Међународне дунавске комисије“, *Политика*, 14. септембар 1940, стр. 4.

ник у овој комисији био је адмирал Алфред Дитрих фон Сахсенфелс, италијански Гуљелмо Силенци, а Румунија је одредила универзитетског професора из Јашија Веспазијана Пелу.⁴²

Након бечког састанка представника приобалних држава неопходне послове на Ђердапу обављао је Специјални ђердапски комитет Управе Ђердапа и слапова, у којем су се нашли представници Њемачке, Румуније и Југославије. Службени језик на Ђердапу је постао њемачки, умјесто француског. Током постојања ове варијанте тројне управе на Ђердапу југословенску делегацију је предводио др Велизар Нинчић. Први састанак Специјалног ђердапског комитета одржан је у Београду 18. октобра – 2. новембра 1940. године. Одлучено је да се, умјесто у швајцарским францима, 30% ђердапских такса плаћа у рајхсмаркама, а планирано је да након 31. децембра 1940. године таксе у цјелости буду уплаћиване у њемачкој валути. Већ на првом засједању Специјалног ђердапског комитета румунска делегација је покренула питање инвентара Ђердапске администрације. Велизар Нинчић је сматрао да Румунија својим дипломатским маневрима покушава да, препуштајући Њемачкој Ђердап, осигура власт над ушћем Дунава. У извјештају министру иностраних послова др Александру Цинцар Марковићу записао је: „Утисци које сам добио после овог првог заседања новог Нарочитог ђердапског комитета нису нажалост на целој линији повољни. Док је с једне стране повећана могућност брзих и за пловидбу корисних решења и неискидане експедитивности, дотле је с друге стране створена опасност да Немачка делегација не буде постепено узимала све већу и већу власт.“⁴³

Док је са једне стране њемачка експанзија смањивала број држава на Дунаву, са друге стране се на његовом доњем дијелу појавила нова приобална држава. Уласком совјетских трупа на територију Бесарабије и сјеверне Буковине 28. јуна 1940. године и СССР је постао приобална држава. Упркос томе, Совјети нису добили позив за савјетовање у Бечу, због чега је Москва оштро протестовала. Управо је питање Дунава показало „очевидно

⁴² Повећано интересовање Италије за дунавску пловидбу нарочито се исказало оснивањем италијанског друштва за дунавску пловидбу (SINDA – Società Italiana di navigazione Danubiana), које се, углавном, бавило „превозом петролеја“. На чело овог друштва постављен је Амедео Ђанини. Југословенска речна пловидба склопила је почетком 1941. године уговор са СИНДА „о превозу нафте дунавским путем од Ђурђева до претоварних пристаништа у Југославији а еветл. и до Пеште“. Како би испунио договор са Италијанима, ЈРП је морао преправити 10–12 својих шлепова у танкове, трошкове од око четири милиона динара сносили су Италијани, а радове је требало да изврши фирма Симе Шульца у Панчеву (ВА, НОВ, к. 25б, фас. 1, док. бр. 8; АЈ, 331–89–2; АЈ, 369–114/II, Пов. Бр. 864, 867; АЈ, 38–545–710, *La Stampa*, 15.10.1940; Архив Народне банке Србије (АНБС), период „В“ (У окупацији), дос. бр. 258, предмет бр. 10).

⁴³ АЈ, 369–114/II, Стр. Пов. Бр. 879, 891, Пов. Бр. 873; АЈ, 369–114/II, *Извештај о раду 1–ој заседања Специјалног ђердапског комитета, одржаног у Београду од 18.Х. до 2.ХI. 1940 године*.

неслагање“ између СССР-а и Њемачке, упркос потписаном пакту Рибентроп–Молотов и упркос разговорима између представника њемачке и совјетске владе на којима је постигнута сагласност о потреби укидања Међународне дунавске комисије, али и Европске дунавске комисије, о чему су извјештавали европски медији. Непозивање Совјетског Савеза на Дунавску конференцију у Беч називано је првим догађајем „који помуђује односе између Совјетске Русије и Немачке, откако је пре годину дана између њих закључен пакт о ненападању“. Чак је помоћник совјетског комесара за иностране послове Андреј Јануарјевич Вишински током Конференције у Бечу 10. септембра позвао на разговор њемачког амбасадора у Москви грофа Фридриха Вернера фон дер Шуленбурга и саопштио му „да Совјетска Унија, као подунавска земља, не може остати индиферентна према режиму пловидбе Дунавом и да не може да се одрекне учествовања у решењу проблема који се тичу Дунава“.⁴⁴

Совјетска намјера да се и та велика источноевропска држава укључи у питање пловидбе Дунавом довела је до организовања конференције у Букурешту 28. октобра 1940. године уз присуство представника Њемачке, Италије, Совјетског Савеза и Румуније, земаља заинтересованих за режим на „приморском“ Дунаву, што је било први пут да је Совјетски Савез учествовао на једној конференцији о дунавском питању. Донијета је коначна одлука о укидању Међународне дунавске комисије и Европске дунавске комисије и саопштена је југословенском Министарству иностраних послова истог дана. Постигнута је сагласност да се формира јединствена дунавска комисија у чије чланство би ушле само приобалне државе, уз Италију.⁴⁵ Укидањем обје дунавске комисије Велика Британија је одстранена из дунавског питања, због чега је британски амбасадор у Москви сер Ричард Стафорд Крипс 29. октобра 1940. године упутио протест комесару за иностране послове Вјачеславу Михаиловичу Молотову.

Дунавско питање је било једна од тема и на састанку Адолфа Хитлера и В. М. Молотова средином новембра 1940. године. Том приликом су вођени разговори о проблемима на Балкану, Дунаву и политици према Мореузима. Само неколико мјесеци касније, на првом пленарном

⁴⁴ АЈ, 369–101/II, К. П. Бр. 10074; Душан Лукач, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope*, II (1937–1941), Београд 1982, стр. 409; АЈ, 38–545–710, *The Economist*, 21.9.1940, *Авала*, 4.11.1940; Душан Лукач, „Основне смернице Хитлерове балканске политике у току припрема напада на СССР“, *Balkanica*, бр. II/1971, стр. 223–245; Giuseppe Boffa, *Povijest Sovjetskog Saveza*, I, Опатија 1985, стр. 469; „Совјетска Русија и Бечка дунавска конференција“, *Полиџика*, 14. септембар 1940, стр. 4.

⁴⁵ „Састанак Дунавске комисије у Букурешту“, *Полиџика*, 27. октобар 1940, стр. 4; „Данас се у Букурешту састаје Дунавска комисија да уреди нови режим пловидбе Дунавом“, *Полиџика*, 28. октобар 1940, стр. 1; „Други дан заседања Дунавске конференције“, *Полиџика*, 31. октобар 1940, стр. 2; „О резултатима заседања Дунавске конференције није још дато никакво званично саопштење“, *Полиџика*, 1. новембар 1940, стр. 4.

засједању Савјета ријечног Дунава, одржаном у Бечу 20–26. фебруара 1941. године, Совјетски Савез је приступио овој организацији.⁴⁶ Савјет ријечног Дунава, сасвим јасно, представљао је израз доминације нацистичке Њемачке у Подунављу и потрајао је колико и она сама.

⁴⁶ АЈ, 38–545–710, *Авала*, 4.11.1940, *Време*, 30.10.1940; *Balkanski ugovorni odnosi 1876–1996. Dvostrani i višestрани међународни уговори и други дипломатски акти о државним границама, политичкој и војној сарадњи, верским и етничким мањинама*, II (1919–1945), приредио: Momir Stojković, Beograd 1998, str. 456–458; М. М. Радовић, н.д., стр. 39–41; М. Bartoš, n.d., II, str. 91–92; „Завршено заседање Дунавске комисије“, *Политика*, 28. фебруар 1941, стр. 4.

ПЛОВИДБА КРАЉЕВИНЕ СХС/ЈУГОСЛАВИЈЕ НА ДУНАВУ

Српско бродарско друштво

У Краљевини Србији, према одлуци Народне скупштине од 3. априла и закону од 6. априла 1890. дата је повластица за формирање Српског бродарског друштва (СБД), које је стално засновано 25. августа 1891, а рад је започело три године касније (1. октобра 1893).¹ Друштво је основано „у намери да се саобраћај на Сави и Дунаву, поред српских обала, олакша и тиме српској трговини на овим рекама да што већи полет“.² На челу управе новооснованог друштва, чији је пун назив гласио Прво краљевско српско повлашћено бродарско друштво, нашао се угледни београдски трговац Димитрије Ђирковић, који је проглашен за доживотног председника.³ Оснивачки капитал Друштва износио је три милиона динара, а нарочите повластице загарантоване законом биле су ограничене на 30 година.⁴ Држава је Друштву гарантовала 6% дохотка на уложени капитал од дана када отпочне пловидба. Друштву је стављено на располагање све потребно државно земљиште „за подизање постаја и стоваришта на обалама Саве и Дунава“. Прво српско друштво за дунавску пловидбу отпочело је рад са бродовима *Маичва*, *Делићрад* и *Беоћрад* и 20 мањих шлепова.⁵

Без обзира на немогућност конкурентности најмоћнијем пловидбеном друштву на Дунаву аустријском Првом дунавском паробродарском

¹ Током XIX вијека било је неколико покушаја оснивања државног бродарства у Србији. Први покушај се везује за кнеза Александра I Карађорђевића и 1847. годину, а неуспјеси свих иницијатива за оснивање државног бродарства често су приписивани немогућности супротстављања великом српском приватном бродарству „капетана дунавског“ Мише Анастасијевића, који је посједовао флоту од 74 брода и 24 представништва/камарашије у пристаништима на Дунаву и Сави. Године 1860. основано је и заједничко српско-француско паробродарско друштво, међутим о дOMETИМА његовог рада нема довољно података (М. С. Ђуричић, н.д., стр. 26–28; Младен Јовановић, „Историјски приказ развоја речног бродарства и бродоградње у Србији“, у: *Прилози за историју речног бродарства Југославије*, Београд 2002, стр. 55–73; М. Рауновић, н.д., стр. 607–610, 621–627, 636–645, 649; *Југословенски речни порирешти*, стр. 6–7).

² АС, Народна скупштина (НС), Ф XXII р. 11/1889.

³ Димитрије Ђирковић је рођен у Великом Градишту 1843. У раној младости се почео бавити трговином. Стекао је знатан иметак и постао члан управе Народне банке и Београдске задруге. Умро је у Београду 1. октобра 1911. године (V. Požeg, n.d., str. 253).

⁴ АС, НС, Ф XXII р. 11/1889.

⁵ Милош Савин, „Пароброд *Делићрад*“, *Годишњак рада Беоћрада*, књ. IX–X/1962–1963, стр. 311–360; Радивој Цицковић, *Ог „анђела“ до кајетана брога*, Београд 2013, стр. 23–31; Miodrag Jovanović, *Lađari. Brodari JRB–a*, Београд 2008, стр. 13.

акционарском друштву (ДДСГ),⁶ Српско бродарско друштво се, уз помоћ државе, сигурно развијало и након девет година пословања имало је осам бродова, 35 шлепова, седам дрварица и 14 понтона.⁷ Током 1902. почела је са радом и бродарска радионица на Чукарици, након што је претходне године откупљена од државе и опремљена машинама и другим потребним материјалом. Пред избијање Првог свјетског рата друштво је имало шест путничких бродова, шест реморкера и 57 шлепова, укупне погонске снаге 4.880 КС и носивости 27.380 тона. Бродови које је СБД посједовало непосредно прије избијања Првог свјетског рата били су: *Таково*, *Варгар*, *Цар Никола II*, *Морава*, *Србија*, *Мачва*, *Неретва*, *Делиград*, *Шумадија*, *Крајина*, *Београд* и *Сшић*. Пловни парк СБД-а доживио је исту судбину као и држава чију је заставу проносио Дунавом и Савом, уништен је или конфискован, а неки од пловних објеката никада нису враћени.⁸

Пред избијање Првог свјетског рата, у аустројским рукама се налазило више од половине од укупне погонске снаге и више од трећине од укупне носивости свих пловних објеката на Дунаву. Мађарска је имала знатан удио у укупној погонској снази, а мањи у погледу носивости, док је

⁶ Развој дунавске пловидбе у XIX вијеку чврсто је био везан за Хабзбуршку монархију/Аустроугарску, која је заузимала централни положај у Подунављу. Антон Бернхард, конструктор из Печуја, саградио је 1816. пароброд *Каролина*, који је 21. марта 1817. запловио Дунавом. Овим чином отпочела је паробродарска пловидба на Дунаву. Неколико година касније (1828) енглески конструктори Џејмс Ендрјус и Џозеф Причард добили су искључиву привилегију за паропловидбу на Дунаву, чиме је отпочео процес формирања Првог дунавског паробродарског друштва. Први пароброд овог друштва под називом *Франц I* пошао је на своје пробно путовање 17. октобра 1830. Већ почетком наредне године ДДСГ је отпочео са редовном пловидбом Дунавом. Саобраћај се, најприје, одвијао на току Дунава од Беча до Молдова Веке. Друштво је 1833. добило други пароброд *Дуна*, а 1834. и трећи *Панонија*. Већ 1835. уредило је свој први зимовник код Будима и на околним теренима отпочело изградњу бродоградилшта. Захваљујући његовим конструкторима, 1838. се у водама Дунава појавио први брод са жељезним коритом, а муњевит развој овог Друштва види се и кроз податак да је већ 1844. оно располагало са 21 паробродом. Захваљујући изузетној подршци државе, оно је представљало правог господара дунавске пловидбе. С обзиром да је 1851. године у његовој флоти био 51 пароброд и око 200 шлепова, поставило се питање редовног снабдијевања погонским горивом. За те потребе ДДСГ је добио у власништво угљенокоп код Печуја, који је жељезничком пругом повезан са Мохачем на Дунаву. Његова владавина дунавском пловидбом остала је до краја Првог свјетског рата, а непосредно пред његово избијање ДДСГ је располагао са 45 путничких бродова, 134 реморкера (укупне снаге 78.285 КС) и 851 шлепом и танком (укупне носивости 442.249 тона) (ДАМСП, ПА, Дунав, 1948, ф. 38, дос. 8, 432161).

⁷ АС, Државни савет, *Пројекти сегница*, 14. јун 1901.

⁸ АЈ, 334–648–1918, III/1–1; АЈ, КМЈ, I–e–4/1, *Бродарство на Дунаву*; АЈ, 331–7, *Основи Српског бродарског друштва*; *Историја српског народа*, VI–1, Београд 1983, стр. 101; Р. Драговић, *Пловидба у Бергају*, стр. 119; *Историја Београда*, II, (ур. Васа Чубриловић), Београд 1974, стр. 405–407; V. Požeg, n.d., str. 170, 179–180, 252; М. Савин, н.д., стр. 354; М. С. Буричић, н.д., стр. 42–55, 59–60, 66–68, 75–80; *Југословенски речни порепрети*, стр. 8–9; Gavro Škrivanić, „Plovidba na rekama Srbije kroz vekove“, *Mornarički glasnik*, br. 4/1957, str. 527–534.

са Румунијом био обрнут случај. Када се сабере све што су посједовале аустријска и мађарска пловидба, увид у апсолутну доминацију Аустроугарске бива потпун. Од 78 путничких бродова који су пловили Дунавом 59 је припадало Аустроугарској, од 286 реморкера њена су била 182, а од 2.202 шлепа на Дунаву овој земљи је припадало 1.160. Краљевина Србија је имала свега 3,66% од укупне погонске снаге и 1,86% од укупне носивости. Мање учешће у укупном дунавском пловном парку од Србије, међу приобалним државама, имала је само Бугарска, чији се пловни парк на Дунаву састојао од 10 шлепова, који су чинили 0,87% од укупне носивости дунавских шлепова. Бугарска није посједовала нити један реморкер.⁹

Застава	Погонска снага		Носивост		Број пловила (путнички бродови + реморкери + теретњаци)
Аустрија	78.285 KS	58,66%	515.129 тона	34,90%	45+134+910
Мађарска	24.550 KS	18,39%	120.000 тона	8,13%	14+48+250
Румунија	12.581 KS	9,43%	351.120 тона	23,79%	13+45+419
Русија	5.160 KS	3,86%	110.400 тона	7,48%	0+12+138
Њемачка	6.000 KS	4,50%	70.723 тона	4,79%	0+11+104
Србија	4.880 KS	3,66%	27.380 тона	1,86%	6+6+53
Бугарска	–	–	12.730 тона	0,87	0+0+10
Свега:	<u>131.456</u> <u>KS</u>	<u>98,50%</u>	<u>1.207.482</u> <u>тона</u>	<u>81,82%</u>	<u>78+256+1.884</u>
Грчка	2.000 KS	1,50%	210.935 тона	14,30%	0+30+257
Италија	–	–	20.850 тона	1,41%	0+0+28
Француска	–	–	17.005 тона	1,15%	0+0+12
Велика Британија	–	–	10.350 тона	0,70%	0+0+9
Турска	–	–	9.125 тона	0,62%	0+0+12
Свега:	<u>2.000 KS</u>	<u>1,50%</u>	<u>268.265 тона</u>	<u>18,18%</u>	<u>0+30+318</u>
Укупно:	<u>133.456</u> <u>KS</u>	<u>100%</u>	<u>1.475.747</u> <u>тона</u>	<u>100%</u>	<u>78+286+2.202</u>

Учешће у укупиној дунавској пловидби појединих држава 1914. године

Српско бродарско друштво је, по завршетку рата, настојало да настави развој прекинут избијањем највећег сукоба у дотадашњој историји човјечанства. Прва посљератна сједница Управног одбора одржана је 20. децембра 1918. године, а присуствовали су предсједник Раша Мило-

⁹ ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 8, 432161; Р. Драговић, *Пловидба у Бергају*, стр. 120–121.

шевић, потпредсједник Игњат Бајлони, чланови Управног одбора Коста Главинић („нестор нашег националног речног бродарства“), др Влада Марковић и Витомир Симић, а од чланова Надзорног одбора Милорад Антула и Панта Тадић. Наредних мјесеци трајала је борба да се СБД-у дају нека од пловила која су припала новоствореној југословенској држави, али је тек 4. априла 1919. године Команда дунавске пловидбе пристала да му се врате бродови *Београд*, *Таково*, *Сиви* и *Варгар*, као и сви доступни шлепови који су били његова предратна својина. Тек након што је управа над цјелокупним заплијењеним пловним парком препуштена југословенској држави, прва пловила су предата Српском бродарском друштву. У првом моменту њему је додијељено седам бродова укупне снаге 5.310 KS, са чиме Друштво никако није било задовољно: „Онај који је раније познавао ове бродове непријатељских бродарских друштава, па их упореди с нашим уништеним бродовима потврдиће, да нам је учињена велика неправда и штета, што су нам дати поменути бродови као замена наших. У место наших добрих нових бродова, добили смо бродове и старијег типа и јако поабане дугом употребом, на чију ће се оправку потрошити велике суме новаца.“ Као накнаду за пропале шлепове СБД је добио 30 шлепова који су и у тонажи и у квалитету представљали адекватну замјену за уништене.¹⁰ Др Влада Марковић је 10. септембра саопштио да је СБД примио четири брода, 15 шлепова и три понтона и да постоје подаци да се на горњем Дунаву налазе још четири брода, 20 шлепова и три понтона. У то вријеме Друштво је добило и 750.000 динара на име државом гарантоване дивиденде од 6% за ратне године. Септембра 1919. године, када је отпочео посљератни рад СБД-а у пуном обиму, за новог директора је изабран инж. Миливоје Л. Павловић, који је након стварања Бродарског синдиката постао и његов генерални директор.¹¹

На 23. редовном годишњем збору акционара, одржаном 7. новембра 1920. године, изабран је нови Управни и Надзорни одбор. У Управни одбор су ушли: Коста М. Ђурић, Павле Маринковић, Раша Милошевић,

¹⁰ АМНТ, ЗРБ, *Извештај Управног одбора Српског бродарског друштва о раду друштвеном у години 1914., 15., 16., 17., 18., 1919. и однесен XXIII редовној скупштини на дан 7. Новембра 1920. год.*

¹¹ Миливоје Л. Павловић је рођен у Београду 30. јануара 1877. На Техничком факултету у родном граду дипломирао је 1897, након чега је отишао на специјализацију у Берлин. По повратку у земљу запослио се као инжењер у Београдској општини и посебно се истакао у извођењу радова на изградњи канализационе мреже српске престонице. У ратовима за ослобођење и уједињење 1912–1918. учествовао је као резервни капетан I класе. Након Првог свјетског рата била му је повјерена обнова разорене пруге Београд–Ниш. Био је директор Бродарског синдиката СХС за све вријеме његовог постојања. Умро је у Београду 22. јуна 1931. године. Носилац је Ордена Карађорђевог звезде, златне и сребрне медаље за храброст и Ордена светог Саве IV степена (АЈ, 65–1231–2215, *Извештај о раду у 1921., 1922. и 1923. години однесен двадесет петом редовној скупштини акционара на дан 25. маја 1924. год.*; „Миливоје Л. Павловић“, *Полишка*, 23. јун 1931, стр. 4).

Игњат Бајлони, Коста Главинић, Милош Савчић, Милорад Павловић, др Влада Т. Марковић, Аца Станојевић, Бенцион Були, др Момчило Нинчић и Драг. Тадић, док су у Надзорни одбор ушли: Милорад Ј. Антула, Никола Ђорђевић, Исак Машијах, Михаило Илић, Панта Тадић и Михајло Перовић. Њиховим избором и формално је отпочела нова ера у развоју СБД-а након исцрпљујућег рата, током којег је његов рад био обустављен, а велики материјални и људски губици били ненадокнадиви. Између осталог, нови почетак за друштво обиљежен је и тражењем зајма у износу од 35 милиона динара од Народне банке за изградњу модерног бродоградилшта, радионице и зимовника у Забрежју. Међутим, тадашњи министар финансија Коста Кумануди није одобрио давање овог кредита.¹²

Укупан губитак СБД-а у рату, према стању на дан 1. октобра 1919. године, био је: шест путничких бродова (*Србија*, *Шумадија*, *Делиград*, *Морава*, *Цар Никола II* и *Мачва*), два реморкера (*Крајина* и *Неретва*) и 37 шлепова и дереглија. Такође, изгубљено је и пет шлепова „који су били готови за спуштање у воду“, шест шлепова „који су били скројени за монтажу“ и двије хрестове дереглије непознате године градње. Пресудама Вишег суда за ратну штету индустријских, рударских и других предузећа СБД-у је на име претрпљене предратне стварне штете на пловним објектима додијељено 8.812.560 динара, на име претрпљене предратне стварне штете причињене на бродарској радионици на Чукарици 662.000, а за штету начињену у руднику Аликсар 86.635 динара. Неки од изгубљених бродова и шлепова су између 1919. и 1923. године враћени Друштву, а након њиховог повратка поједини привремено уступљени бродови и шлепови враћани су држави. У процесу реституције Друштво је повратило два реморкера и два путничка брода (*Цар Никола II* и *Мачва*), као и 20 шлепова. До 1. јануара 1926. године држави су враћена сва пловила која су представљала привремено обештећење, а радило се о парним бродовима: *Карађорђе*, *Краљ Петар I*, *Љубљана*, *Принцеза Јелена*, *Србија*, *Јуџ Бојдан*, *Милош Обилић* и *Словенија*.¹³

Укупно узевши, 1926. година је била прва година самосталног рада Српског бродарског друштва након Првог свјетског рата, а ако узмемо и ратне године, прва након 1914. године. СБД је тада саобраћај обављао са 12 бродова укупне снаге 6.586 KS и 65 жељезних шлепова носивости 38.432 тоне. Међутим, прве године осамостаљеног СБД-а прошле су у великим проблемима и готово константним губицима. Судије према приједлогу члана Управног одбора Светолика Гребенца од 29. априла 1928. године да се Друштво ликвидира јер се „у друштвеном раду види неуспех преко целе године“ и јер „ствари у Друштву не иду као што треба“, јасно је

¹² АЈ, 65–1231–2215, Бр. 3510; АЈ, 65–1231–2215, *Записник првој ванредној збора акционара Српској бродарској друштва одржаној на дан 6. марта 1921. године.*

¹³ АЈ, 148–138, Д. Бр. 49857; АЈ, 334–671–1960, Бр. 1946.

да одлука о самосталности није донијела толико доброг Српском бродарском друштву. Очигледно, двојство у југословенском ријечном саобраћају никоме није ишло наруку, а нарочито не „мањем“ од два највећа југословенска бродарства – Српском бродарском друштву. У периоду од 1930. до 1932. године Друштво је, услед економске кризе, имало опадање обима превоза од око 50%.¹⁴



Брод „Таково“ из флотe Српског бродарског друштва (Музеј науке и шехнике)

По завршеном реституционом процесу, надокнади штете и враћању пловила која су му уступљена на привремено коришћење, СБД је, према подацима из 1933. године, располагао са путничким бродом (Цар Никола II) који је могао превести 800 људи, седам теретних бродова, међу којима су по снази предњачили Београд (655 KS) и Таково (550 KS), и 67 шлепова носивости између 100 и 700 тона.¹⁵ Тридесетих година XX вијека Друштво је вршило међународни и домаћи саобраћај. У оквиру међународног саобраћаја СБД је претежно довозио кокс из Њемачке, кокс и жељезо из Аустрије, кокс, угаљ и со из Чехословачке, овас и угаљ из Румуније. Ка овим земљама превожен је кукуруз, пшеница и дрвна грађа. Кокс

¹⁴ АЈ, 65–1231–2215, Бр. 2011; АЈ, 65–1231–2215, *Извештај о раду у 1925. години поднесен Двадесет седмој редовној Скупштини Акционара на дан 30. јуна 1926. год*; АЈ, 65–1231–2215, *Извештај о раду у 1926. години поднесен Двадесет осмој редовној Скупштини Акционара на дан 30. априла 1927. год*; АЈ, 65–1232–2216, *Извештај о раду у 1928. години поднесен Тридесет једној редовној скупштини акционара на дан 3. марта 1929. год*.

¹⁵ *Пловни парк Дирекције Речне Пловидбе Краљевине Југославије*, Београд 1934, стр. 41–45.

са горњег Дунава превожен је и за потребе Бугарске. У домаћем саобраћају товар Друштва је био нешто разноврснији. Превозени су пшеница, кукуруз, брашно, јечам, со, сјено, дрвна грађа, цријеп, дрва, угаљ, цемент, шећер, раж, кокс и шодер. Током 1939. године Друштво је продало своје бродове Вардар и Неретву, „пошто су услед дотрајалости постали потпуно неупотребљиви те би њихова оправка била нерационална“. Друштво је у сусрет Другом свјетском рату ишло са шест бродова и 67 шлепова у оквирима Пословне заједнице са Државном речном пловидбом.¹⁶

Државна пловидба Краљевине СХС/Југославије

Велики пловни парк који се крајем Првог свјетског рата нашао у рукама побједничке српске војске био је од несумњивог значаја за нову, југословенску државу у првим недјељама и мјесецима њеног постојања. Толиким пловним парком морало се управљати паметно и организовано, а за то није постојао надлежни државни организам нити пловидбено друштво. Могућности предратне Србије биле су ограничене. О томе каква је ситуација била са српским/југословенским пловним парком у првим мјесецима након ослобођења и престанка ратних дејстава најбоље говори апел који је капетан Београдског пристаништа Александар Петровић упутио Министарству народне привреде. Он је прецизно описао хаотичну ситуацију у ванредним приликама када нова држава има пловни парк са више десетина реморкера, неколико стотина шлепова и више хиљада људи, али нема установе која би њиме располагала. Он је истакао да су сва наређења потицала од команданта Дунавске пловидбе „који вероватно речно бродарство и не познаје, а који информације црпе од некомпетентних лица“. Као посљедицу тога што „организација није изведена“, бродови су у сталном покрету, „а без корисног рада“, уз то „материјал се немилице троши, а томе нема контроле“. Врло сликовито је описао хаотично стање у бродарству: „Реморкери довлаче шлепове до савског пристаништа, па их ту остављају. Други их одвлаче нешто даље, трећи нешто више, и тако су скоро сви реморкери под паром за један исти посао, а свуда је оскудица како за горивом тако и за превозна средства за снабдевање Београда.“¹⁷

Такође, капетан Петровић је указао да „и ако бродова има довољно“, нису успостављене све потребне везе на ријекама. По њему, „никакви разлози не могу оправдати, зашто немамо везу бродовима са Пожаревцем

¹⁶ Историјски архив Београда (ИАБ), фонд Српско бродарско друштво (СБД), књига 12, *Извештај о раду у 1930. години*; ИАБ, СБД, књ. 13, *Извештај о раду у 1931. години*; ИАБ, СБД, књ. 14, *Извештај о раду у 1932. години*; АЈ, 65–1232–2216, *Извештај о раду у 1939. години поднет четрдесетпрвој редовној скупиштини акционара на дан 12 јуна 1940. године*.

¹⁷ АЈ, 65–175–550, Бр. 6435.

преко Дубравице, са Градиштем и Неготином преко Прахова или Радујевца. Исто тако немамо везе на Сави даље од Шапца и на Дунаву даље од Новог Сада“. Указивао је и на „невероватно скупе“ цене карата које представљају „глобљење сиротих класа, које највише у овом зимском времену користе бродове за доношење животних намирница“. Наводио је примјере да су карте за превоз од Београда до Земуна или Панчева биле скупље три до четири пута него у вријеме Аустроугарске и да ништа не може оправдати те „невероватно високе цене“.¹⁸

Због свега тога је капетан Београдског пристаништа у свом писму од 8. децембра 1918. године предлагао оснивање „Дирекције Бродарства, која би у односу према адмиралу (Трубрицу, прим. аут.) стајала тако, да својим радом не ремети ред који војнички и ратни интереси налажу“. Сматрао је да се у војним рукама могу задржати шлепови пуни ратног материјала, али да празне мора преузети поменута дирекција. Такође, она је могла вршити војне транспорте и то уз присуство војних лица на бродовима, а војна лица су могла бити делегирана и у самој дирекцији, као и на пристаништима. Према његовом пројекту дирекцију је требало да чине саобраћајни, персонални, комерцијални, технички и економски одсјек, као и наутички инспекторат. Он је чак предложио персонална рјешења и то тако да би директор предложене дирекције био Игњат Бајлони.¹⁹

Како би југословенска држава преузела од Команде дунавске пловидбе управу над огромним пловним парком који се нашао у њеним водама, према смјерницама капетана Петровића, основана је установа под називом Дирекција речне пловидбе. Она је отпочела рад 1. јула 1919. године, а у почетном периоду постојања имала је двоструке надлежности. Представљала је државно-надзорну власт на унутрашњим пловним путевима, а у исто вријеме је и експлоатисала пловни парк. Међутим, паралелно са почетком њеног дјеловања радило се и на оснивању државног пловидбеног друштва које је требало да „по величини и значају (буде) дорасло значају нове, велике наше отаџбине“, како је то писао вршилац дужности директора Дирекције речне пловидбе контраадмирал Драгутин Прица. На конференцији у Министарству саобраћаја 1. октобра 1919. године договорено је оснивање посебног бродарског друштва/синдиката, који би се образовао од банака Краљевства СХС, Српског бродарског друштва и осталих сопственика пловних објеката. Споразум је потписан 8. октобра, а 11. октобра је отпочео са радом Бродарски синдикат Срба, Хрвата и Словенаца. Министарство саобраћаја је уступило Синдикату сав пловни парк који се налазио под Дирекцијом речне пловидбе, која је себи резервисала право „да извесне пловне објекте, које ће у напред означити, задржи за себе“. Српско бродарско друштво унијело је у Синдикат „цело-

¹⁸ АЈ, 65–175–550, Бр. 6435.

¹⁹ Исто.

купан пловни парк, који је у његовој државини заједно са свима инвестицијама и у опште целокупном организацијом, без обзира да ли је то његова својина или га држи под неком другом основом“. Банке су унијеле „потребни обртни капитал за експлоатацију целокупног пловног парка Синдиката“. Дирекција Бродарског синдиката налазила се у Карађорђевој улици бр. 18.²⁰

За руковање свим пословима Бродарског синдиката формиран је Управни одбор са 24 члана, од којих су 12 били чланови Управног одбора СБД-а, а 12 су делегирале банке. За непосредно руковање и извршење послова Управни одбор је бирао, из својих редова, петорицу чланова Извршног одбора. За надзор над пословима Синдиката формиран је Надзорни одбор са 10 чланова, од којих је пет бирао СБД, а преосталих пет банке. Главног директора и његовог помоћника бирао је Управни одбор, док је сав остали персонал постављао Извршни одбор, а на приједлог главног директора. Од чисте добити, добијене по одбитку свих режијских трошкова, одбијала се сума која је представљала чисту добит СБД-а а која је израчунавана сразмјерно коњским снагама бродова и тонажи шлепова као и времену употребе. Остатак се дијелио на двије половине, тако да је једна била добит Министарства саобраћаја, а друга самог Синдиката. Од ове друге половине 70% је припадало СБД-у, а 30% банкама. Банкама учесницима у том синдикату за уложени капитал гарантован је минимум од 6% годишње зараде.²¹

Чланови Синдиката су били: Српско бродарско друштво, Извозна банка, Београдска задруга, Прометна банка, Општа привредна банка, Савез земљорадничких задруга, Врачарска штедионица, Земаљска банка, Грађанска банка, Београдски кредитни завод, Главни задружни савез СХС и Подунавско трговинско акционарско друштво из Београда, Земунска штедионица из Земуна, Српска банка д. д., Прва хрватска штедионица, Хрватска земаљска банка, Хрватска есконтна банка, Индустријска банка и Јадранска банка из Загреба, Љубљанска кредитна банка из Љубљане, Српска централна банка из Сарајева, Српска централна банка из Дубровника, Банка за Приморје из Сушака, Црногорска банка са Цетиња и Задружна банка из Новог Сада. Сви чланови су били равноправни и обавезни да Синдикат финансирају са четири процента. У Управни одбор Синдиката од стране банака чланица постављени су: Алфред Крстељ, др Воја Маринковић (Општа привредна банка), Владимир Лацковић, Драгутин Печић (Српска централна банка), Лука Ђеловић, Ђура Чапра (Земаљска банка), Михаило Драгићевић (Прометна банка), Михаило Аврамовић (Главни задружни савез СХС), др Милан Марковић (Грађанска банка), Радивоје

²⁰ АМНТ, ЗРБ, *Записник седнице чланова Бродарског синдиката С. Х. С. одржане дана 30. октобра 1919. год. а у историјама Прометне банке у Београду.*

²¹ Исто.

Глумац (Прва хрватска штедионица, филијала у Београду), Рудолф Пилц (Хрватска земаљска банка, филијала у Београду) и Стеван Карамата (Подунавско трговинско а.д.), док су у Надзорни одбор постављени: Гојко Ђермановић, Ђорђе Матејић (Врачарска штедионица), др Иван Кобал, Михаило Петровић и Миљивоје Шићаревић.²²

Држава је у Бродарски синдикат унијела сав заплењени пловни парк и то 86 бродова, од којих су 72 била способна за рад, и 711 шлепова, од којих је 600 било способно за рад. Министарство саобраћаја му је уступило државни пловни парк, особље, као и агенције и агенцијско особље који су се до тада налазили под надлежношћу Дирекције речне пловидбе. Српско бродарско друштво је унијело 12 бродова, 65 шлепова и своју организацију, а јачи новчани заводи и привредне установе уплатиле су 2,3 милиона динара од предвиђених пет милиона, „јер није било потребно унети цео предвиђени обртни капитал“. Главни задатак Бродарског синдиката био је да упосли што више пловног парка, како се, евентуално, приликом расподјеле пловног парка не би догодило да неко оспори потребу југословенске државе за толиким пловним парком. У управљању Синдикатом учествовали су представници Дирекције за речно бродарство²³ и Српског бродарског друштва, а на сједницама Управног и Надзорног одбора присуствовали су владини комесари. У првом моменту Бродарски синдикат је отпочео рад са 26 бродова и око 300 шлепова, који су били способни „у томе моменту колико-толико за рад“.²⁴

У првим мјесецима рада, од 10. октобра до краја 1919. године (82 дана) Бродарски синдикат СХС је превезао више од 220.000 тона робе и око 465.000 путника, одржавајући саобраћај на Сави (од Сиска до Београда), Дунаву (од Баје до Радујевца), Тиси (од Сегедина до ушћа), Драви (од Осијека до ушћа), Тамишу (од Панчева до ушћа) и Бегеју (до Великог Бечкерека). У поменутом периоду остварен је чист приход од скоро 3,7 милиона динара, од чега је држави ишло 2,3 милиона, СБД-у 1,05 милиона, а новчаним заводима нешто више од 150.000 динара. У покушају да даље развија пловидбу, Бродарски синдикат је са аустријским ДДСГ-ом договорио отварање експресне путничке линије Београд–Беч. Бродови су, почев-

²² АМНТ, ЗРБ, *Зависник седнице чланова Бродарског синдиката С. Х. С. одржане дана 30. октобра 1919. год. а у историјама Прометне банке у Београду.*

²³ Одлуком министра саобраћаја од 9. марта 1920. године Дирекција речне пловидбе је преименована у Дирекцију за речно бродарство.

²⁴ ВА, П–3, к. 163, арх. јед. 19, док. бр. 13, 16; ИАБ, фонд Бродарски синдикат СХС, *Зависници седница Управног и надзорног одбора Бродарског синдиката од 17. јануара до 31. децембра 1923. године*; АЈ, 65–175–550, Бр. 1876; АЈ, 65–292–889, Бр. 266; АЈ, 65–1231–2215, *Извештај о раду у 1921., 1922. и 1923. години поднесен двадесет и петом редовној скупуштини акционара на дан 25. маја 1924. год*; АМНТ, ЗРБ, *Зависник седнице чланова Бродарског синдиката С. Х. С. одржане дана 30. октобра 1919. год. а у историјама Прометне банке у Београду*; V. Požeg, n.d., str. 191.

ши од 2. маја 1921. године, три пута седмично кретали из Београда, пристајали у Земуну, Новом Саду, Вуковару, Аљмашу, Мохачу, Баји, Бидимпешти и Братислави. Тим бродовима је отправљана и трговачка роба која је примана као експресна пошиљка.²⁵

За потребе координације пловидбене политике нове државе у оквирима Министарства саобраћаја у прољеће 1920. године, а на приједлог тадашњег министра др Антона Корошца, основан је Комитет за бродарску политику. Његов задатак је био да креира пловидбену политику Краљевине СХС према иностраним бродарским друштвима, а нарочито у случају да се она удруже у својеврстан картел. Комитет је требало да створи платформе за будуће трговинске и пловидбене уговоре. У његов састав улазили су представници Министарства трговине и индустрије, Министарства иностраних дела, Министарства финансија, Министарства правде и Министарства саобраћаја. Прва сједница Комитета је одржана 26. априла 1920. године у згради Дирекције за речно бродарство у Карађорђевој 30 у Београду.²⁶

Већ 30. јуна 1921. године реорганизован је Бродарски синдикат СХС, односно створен је „нови“ Бродарски синдикат. Он је основан на бази „ортаклука“ између Министарства саобраћаја и Српског бродарског друштва, а на захтјев тадашњег министра саобраћаја др Велизара Јанковића из његовог управљања су искључене банке. Држава је унијела сав свој пловни парк са његовим инвентаром, радионичке инсталације и употребу агенција, а СБД свој комплетан пловни парк, укључујући пловила која му је држава уступила на привремену експлоатацију, цјелокупну организацију и „своје дугогодишње искуство“. Челна мјеста у Бродарском синдикату задржали су Раша Милошевић као предсједник и Игњат Бајлони као потпредсједник Управног одбора и Милорад Антула као предсједник Надзорног одбора. Однос у заради и штети био је одређен тако да је држави припадало 70%, а СБД-у 30%. Овај уговор је ступио на снагу 1. јула 1921. године и од тада настаје нова фаза у раду Бродарског синдиката. Током 1922. године отворена је пловидба ка горњем Дунаву, када је брод *Кајмакчалан* са 12 шлепова отпловио за Беч. Наредне године је однос државе и СБД-а изнова промијењен, па је удио у добити био 82,5% за државу, а 17,5% за СБД.²⁷

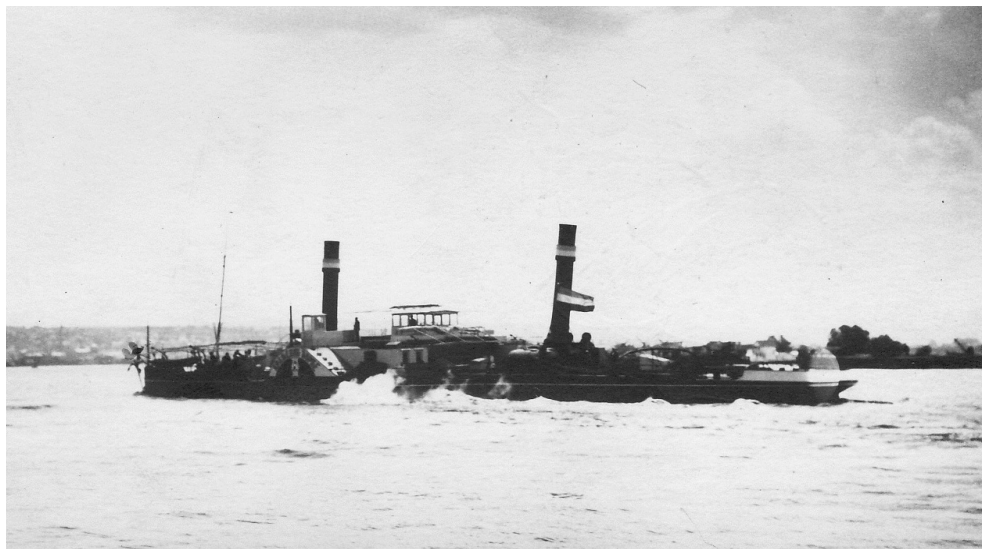
По подацима из 1922. године Бродарски синдикат је располагао са око 600 шлепова, 53 понтона и 88 бродова, од којих је у саобраћају било

²⁵ АЈ, 334–648–1918, Д. Р. Б. Бр. 11835; Никола Гиацингов, *Прометј на воденим цушјевима Краљевине Срба, Хрватја и Словенаца у 1923, 1924 и 1925. г.*, с. а.; „Београд–Беч водом“, *Полишика*, 26. април 1921, стр. 3.

²⁶ АЈ, 65–292–889, Бр. 632, 1000, 5475, 6265.

²⁷ АЈ, 65–292–889, *Привремени уговор о ортаклуку*; „Бродарски Синдикат С. Х. С.“, *Полишика*, 20. јул 1921, стр. 3; „Општина и Бродарски Синдикат“, *Полишика*, 25. јануар 1926, стр. 4.

њих 55, и то 17 путничких и 38 теретних. Флоту Бродарског синдиката чинили су: *Авала* (грађен 1869. године), *Александар I* (1908), *Београд* (1893), *Бачка* (1884), *Босна* (1884), *Брејалница* (1867), *Брод* (1914), *Војвода Бојовић* (1860), *Војвода Пушник* (1912), *Војвода Сћејановић* (1896), *Далмација* (1916), *Добро Поље* (1916), *Драч* (1914), *Дунав* (1909), *Зајреб* (1897), *Златојорџ* (1865), *Јуџ Бојдан* (1915), *Кајмакчалан* (1913), *Карађорђе* (1909), *Кнез Павле* (1885), *Корана* (1881), *Кашарина Харле* (1880), *Крајина*, *Краљевић Марко* (1914), *Краљевић Ђорђе* (1906), *Краљ Пејтар I* (1854), *Краљ Тврџко* (1916), *Касија Милешић* (1890), *Крф* (1915), *Ловћен* (1914), *Македонија* (1869), *Мосџар* (1914), *Мура* (1869), *Неретва*, *Осек* (1872), *Пејтар Зрињски* (1874), *Прешерн* (1868), *Принцеца Јелена* (1860), *Рашка* (1910), *Славонија* (1884), *Словенија* (1884), *Словенац* (1913), *Соча* (1882), *Србија* (1917), *Срем* (1886), *Срећко* (1870), *Сшић* (1895), *Таково* (1898), *Трилав* (1913), *Франше д'Ејере* (1897), *Хајдук Вељко* (1868), *Херцејовина* (1916), *Хрваџ* (1880), *Хрвајска* (1895), *Цар Душан* (1856), *Цер* (1909), *Цешиње* (1856), *Шабац* (1869), *Шибеник* (1894) и *Шџросмајер* (1869), док су се на оправци налазили: *Биџољ* (1868), *Вардар* (1905), *Војвода Мишић* (1917), *Краљ Крешимир* (1869), *Љубљана* (1873), *Краљ Звонимир* (1908) и *Куманово*. У том тренутку је 21 брод био ван саобраћаја и чекао потпуну реконструкцију. Најснажнији бродови у флоти Бродарског синдиката СХС били су *Србија* са 1.500 КС, *Кајмакчалан* и *Краљевић Ђорђе* 1.200 КС, *Београд* 900 КС, *Александар I* и *Краљевић Марко* 800 КС, *Војвода Сћејановић*, *Далмација*, *Добро Поље*, *Карађорђе*, *Краљ Тврџко* и *Краљ Звонимир* по 700 КС.²⁸



Брод „Краљевић Ђорђе“ Бродарској синдикацији СХС (Музеј науке и шехнике)

²⁸ „Наше бродарство“, *Полиџика*, 16. јун 1922, стр. 3–4.

Бродарски синдикат за вријеме свог постојања није успио значајније да развије пловидбу, а његови резултати нису били ни близу очекивања. Крајем 1922. године Бродарски синдикат је у Народној скупштини оптуживан за неодговарајуће финансијско пословање и проглашаван кривим за „трагичну судбину нашег државног пловног парка“. Сматрало се да је руковођење Бродарским синдикатом повјерено „нестручним лицима“, почевши од генералног директора инж. Миливоја Павловића, преко комерцијалног директора „који је био трговачки калфа“, директора активне контроле „који није имао никакву стручну спрему“, техничког директора „који је био ложач и машиновођа“, до шефова радионица и одјељења. Група посланика из разних политичких партија (Недељко Дивац из Социјалдемократске странке, Јован Ђоновић из Републиканске странке, др Урош Стајић из Земљорадничке странке и клерикалац др Јанко Шимрак) оптуживали су вођство Синдиката за неодговарајући однос према пловном парку, због чега су десетине бродова и шлепова биле ван употребе („Стројеви и котлови државних бродова потпуно су занемарени, у неким бродовима стоји вода, у другим расте трава.“), али и државу која је, према првобитном договору, пристала на подјелу добити у омјеру 70:30%, иако је однос у пловном парку био 85:15%. Високе припадности вођству Синдиката биле су још једна од проблематичних ставки, а народни посланици су сматрали да је главни циљ оваквог односа према Бродарском синдикату „да што пре и што боље упропасти државно имање у корист С. Б. Д.“ Опхођење према државној имовини нарочито је истакнуто кад је генерални директор Павловић за потребе вјенчања своје ћерке држао ексклузивни брод *Александар I* пуних пет дана, а навођено је и да „у време кад државни бродови због несташнице угља нису у саобраћају, генерални директор продаје више вагона угља приватним лицима“.²⁹

Бродарски синдикат је у новембру 1922. године постао својеврсни скандал који је узбудио београдску јавност. На страницама *Полиџике* је писало: „Све новија и све страшнија открића у афери Бродарског Синдиката нижу се једно за другим. Непојамно је скоро како се безочно крало од државе, како се наивно удешавале најодвратније ујдурме и како се са планом упропашћивала државна имовина.“³⁰ С обзиром на политичке прилике у Краљевини СХС и огорчене политичке борбе, према свему што се писало о „Афери Бродарског синдиката“ треба бити опрезан, јер се афера отворила управо у вријеме када су кружиле информације да би инж. Павловић могао добити посланички мандат, а можда чак и ресор министра саобраћаја.

²⁹ „Афера Бродарског Синдиката“, *Полиџика*, 16. новембар 1922, стр. 1–2; „Афера Бродарског Синдиката“, *Полиџика*, 28. новембар 1922, стр. 5.

³⁰ „Афера Бродарског Синдиката“, *Полиџика*, 26. новембар 1922, стр. 6.

На страницама *Полиџике* у наставцима се извјештавало о „афери Бродарског синдиката“, за коју је у првом реду оптуживано Српско бродарско друштво, које је, иако је било мањински партнер у том „ортаклуку“, имало круцијалну улогу у управи Бродарским синдикатом. Однос државе и Српског бродарског друштва називан је „дивљим браком“, а СБД је оптуживан за малверзације и намјеру да упропасти државни пловни парк. За Српско бродарско друштво се писало да се „иза тога лепог имена крије свега неколико људи који су ту фирму узели за своје личне интересе и не баш скрупулозне послове“.³¹

Због свега тога је 4. августа 1923. године у оквиру Министарства финансија донијета одлука о оснивању новог „акционарског речног бродарског друштва“ у којем би држави припало 51% акција, док би остатак био изложен јавном упису. Остављена је могућност да „сва наша национална приватна бродарска друштва“ приступе новом бродарском друштву, „но не хтеднули ова, онда држава образује ново акционарско друштво само из свога пловног парка“. Од тог тренутка отпочео је сложени процес гашења Бродарског синдиката, који је потрајао дуже него што је очекивано. Првобитно је било предвиђено да Бродарски синдикат престане са радом 1. јануара 1924, али је он потрајао још читаве двије године. Иницијативу за велику промјену у државном рјечном бродарству имали су тадашњи министар финансија др Милан Стојадиновић и министар саобраћаја др Велизар Јанковић. Постојао је и нарочити Комитет за оснивање повлашћеног бродарског друштва, којем је предсједавао инж. Ранислав Аврамовић, помоћник министра саобраћаја. Друштво је требало да носи назив Српско, хрватско и словеначко повлашћено бродарско друштво. У циљу израде статута новог друштва, припреме јавности, уређења питања капитала, пласирања акција у свим дијеловима државе и др. основане су двије секције: Административно-правна на челу са Симом Шевићем, и Финансијска на челу са Рашом Милошевићем. Планови о оснивању новог бродарског друштва били су свеобухватни и на широкој основи постављени, како у погледу државних установа које би у њеном оснивању и раду

³¹ „Афера Бродарски синдикат“ је завршила и пред правосудним органима државе. Више људи је пред Државним саветом оптужено за злоупотребе са државним пловним парком на ријекама. Државни савет је донио пресуду 15. јуна 1929. године у присуству оптужених, њихових бранилаца, али и великог броја бродараца. Предсједавајући судског вијећа судија П. Петровић је приликом читања пресуде истакао да „главни кривци нису присутни, а то су они који су закључили уговоре“, али да су присутни „њихови саучесници, они који су били извршиоци склопљених уговора“. Заиста, на оптуженичкој клупи се нису нашли људи чија су се имена провлачила у годинама када је „Афера Бродарски синдикат“ заузимала странице дневних листова. Кривима су проглашени А. Жането, Владимир Брлић, Марко Димитријевић и Василије Висоцки. Они су кажњени новчаним казнама и укорима, чиме је афера требало да буде завршена („Судбина државног пловног парка“, *Полиџика*, 2. децембар 1922, стр. 6; „Бродарска афера“, *Полиџика*, 16. јун 1929, стр. 2).

учествовале, тако и у погледу фирми и појединаца који би капиталом ушли у акционарску основу друштва. Формиран је Оснивачки одбор, израђен пројекат закона и правила за то друштво. Законски пројекат је примљен у Министарском савету, правила је потврдио министар трговине и наредио распис акција. Пројектовани закон је послат и Народној скупштини, „али на жалост, ситне партијске међусобице, прече су код нас и од најпотребнијих економских закона, те тако и решење овог врло важног економског проблема, остаде само као лепа жеља“. Одласком са министарске позиције Велизара Јанковића обустављен је упис акција, а нови министар др Драгутин Којић није износио пред Народну скупштину приједлог закона.³²

Међутим, да Бродарски синдикат не може опстати било је дефинитивно јасно почетком децембра 1925. године, када је тадашњи министар саобраћаја Анта Радојевић отворено указао на све неправилности у раду, почевши од фаворизовања Српског бродарског друштва, па преко неразумно повишених тарифа за превоз терета, које су резултовале опадањем учешћа Бродарског синдиката у укупном транспорту ријекама, до уласка у картел бродарских друштава 1920. године са аустријским ДДСГ-ом, мађарским МФТР-ом, Баварским Лојдом и Чехословачком дунавском пловидбом и то без одобрења Министарства саобраћаја или Краљевске владе. Руководство Бродарског синдиката је оптужено за злоупотребе које су нанијеле вишемилионску штету. Министар је закључио: „Данашње стање у Б. Синдикату неиздржљиво је и несношљиво и за једног и за другог ортака и не могу се даље трпети.“³³

Дефинитивна одлука о „разортачењу“ донијета је на сједници Владе од 14. децембра 1925. године. Одлучено је да се државни пловни парк осамостали и да ће се састојати од 87 бродова и 545 шлепова. Том приликом је министар саобраћаја Радојевић поднио Влади и Закон о експлоатацији пловног парка, у коме је било предвиђено да „од 1. јануара 1926. године држава у својој режији експлоатише свој пловни парк“.³⁴

Коначно, 31. децембра 1925. године Српско бродарско друштво је отказало уговор о ортаклуку, а сам Бродарски синдикат је распуштен. Одлуку о томе донијела је скупштина акционара СБД-а још 30. априла 1924, са намјером да Бродарски синдикат престане са радом 1. јануара 1925. године. Међутим, уговор са Министарством саобраћаја је продужен

³² АЈ, 65–1231–2215, Бр. 4297, 27977/23; АЈ, 65–1231–2215, *Зайисник првој сасијанка комисијета за решавање бродарској питања*; АЈ, 65–1231–2215, *Извештај о раду у 1921., 1922. и 1923. години поднесен двадесет петој редовној скупштини акционара на дан 25. маја 1924. год*; АЈ, 334–671–1960, *Сташуши Српској, хрватској и словеначкој пловлашћеној бродарској друштва*.

³³ „Министар саобраћаја о Бродарском Синдикату“, *Полишика*, 1. децембар 1925, стр. 5; „Промене у Бродарском синдикату“, *Полишика*, 4. децембар 1925, стр. 6.

³⁴ „Самостална речна пловидба“, *Полишика*, 15. децембар 1925, стр. 1.

и на 1925, па је његово дефинитивно отказивање помјерено за почетак 1926. године. На основу Указа Министарског савета од 5. априла 1926. формирана је Дирекција речне пловидбе (ДРП) и Речна пловидба Срба, Хрвата и Словенаца, која је рад отпочела 1. јануара 1926. године. Речној пловидби су припала 52 тегљача са 25.281 КС, 19 путничких бродова са 7.428 КС, 475 шлепова са 326.219 тона носивости, 41 понтон и бродарска радионица на Чукарици. Такође, Дирекцији су припала и два путничка брода која су без икакве накнаде уступљена Дирекцији државних железница. Дирекција речне пловидбе се на самом почетку рада суочила са проблемом да је у исто вријеме морала развијати своју организацију и бити конкурентна са другим бродарским друштвима. Осим тога, имала је невоље и због тога што је њен пловни парк био „највећим делом у веома рђавом стању“. Без обзира на то, већ у првој години рада Дирекција је остварила боље резултате од оних које је постизао Бродарски синдикат. Дирекција је на почетку рада одржавала осам путничких линија: Београд–Радујевац, Београд–Дубравица, Београд–Забрежје, Београд–Шабац, Београд–Панчево, Београд–Земун, Шабац–Кленак и Нови Сад–Сремска Каменица. У Дирекцији је тада радило 2.320 службеника, од чега је 80% било извршно („егзекутивно“) особље, 11% агенцијско особље, а 9% дирекцијско особље. Дирекција је на почетку рада располагала са 63 агенције, од чега је 51 била у оквирима Југославије, четири у Румунији, а по двије у Њемачкој (Регензбург и Пасау), Аустрији (Линц и Беч), Чехословачкој (Братислава и Комарно) и Мађарској (Будимпешта и Мохач). Убрзо је донијета одлука о укидању четири домаће и двије иностране агенције (у Румунији). Први директор Речне пловидбе СХС био је инж. Јован Ж. Николић.³⁵

Након што је 1929. године држава промијенила име и њено пловидбено друштво је пошло тим путем, па је Речна пловидба СХС преименована у Речну пловидбу Краљевине Југославије/Југословенску речну пловидбу (ЈРП), која је под тим именом функционисала све до Априлског рата и слома Краљевине Југославије. Према подацима из 1933. године ЈРП-у је припадало 17 путничких бродова (*Авала, Александар I, Бишољ, Војвода Мишић, Зајреб, Карађорђе, Кнез Павле, Краљица Марија, Касија Милетић, Осек, Пећар Зрињски, Прешерн, Принцеза Јелена, Цар Душан, Цећиње, Фрушка гора и Шћросмајер*). Најзначајни су били бродови *Александар I*, који је могао превозити 1.200 људи и на коме се налазило 20 „одаја“ и 48 „лежишта“, *Карађорђе*, који је могао превозити 1.000 људи и имао 16 „одаја“ са 38 „лежишта“. Путнички бродови *Војвода Мишић* и

³⁵ АЈ, 65–175–550, *Извештај о раду Дирекције Речне Пловидбе од 1. јануара 1926. до 31. марта 1927; Стомен књига. Десет година Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца 1918–1928*, Београд 1928, стр. 201–204; V. Požeg, n.d., str. 194; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 27.

Краљица Марија могли су превозити по 750 људи, а бродови Заїреб, Прин-
цеца Јелена и Цар Душан по 700.³⁶

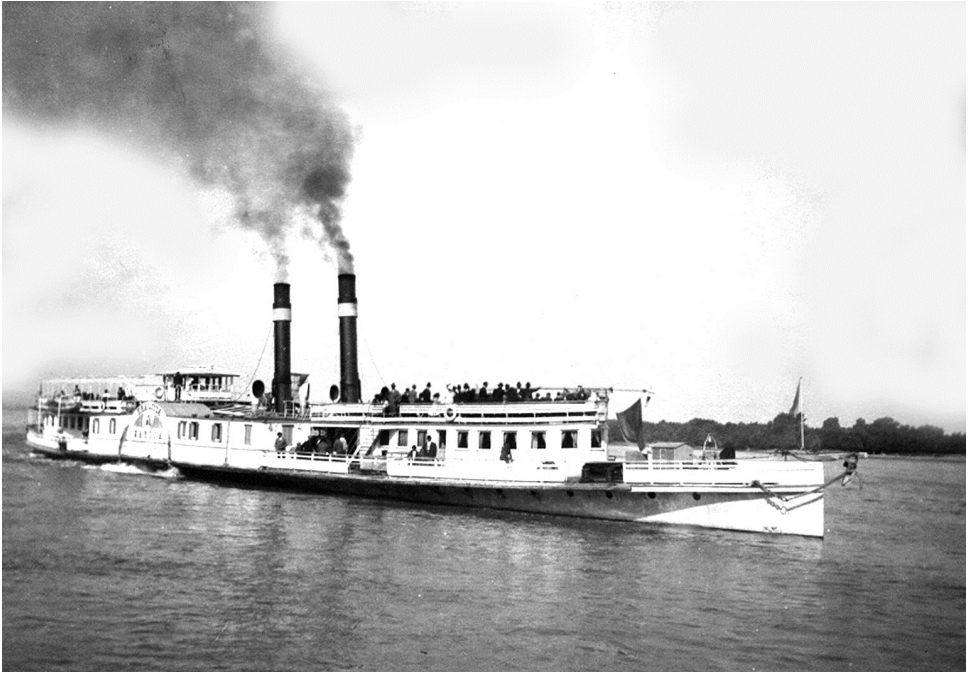


Пушнички брод „Карађорђе“ Југословенске речне пловидбе (Музеј науке и шехнике)

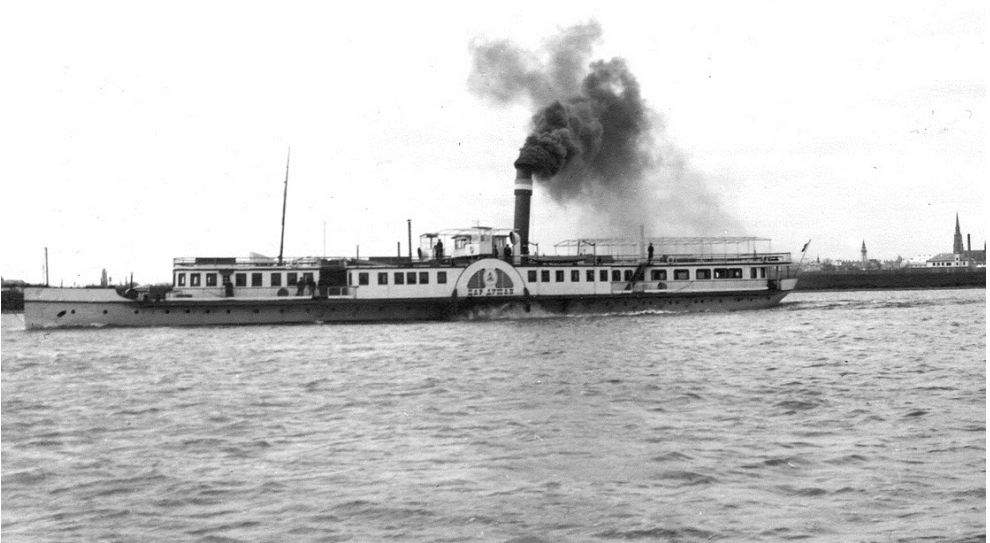


Пушнички брод „Војвода Мишић“ Југословенске речне пловидбе
(Музеј науке и шехнике)

³⁶ Пловни парк ДРП-а, стр. 1.



*Пуџнички брод „Краљица Марија“ Југословенске речне пловидбе
(Музеј науке и шехнике)*



Пуџнички брод „Цар Душан“ Југословенске речне пловидбе (Музеј науке и шехнике)

Такође, ЈРП-у је припадало и 49 теретњака (*Бајрдан, Бачка, Босна, Велебиш, Војвода Бојовић, Војвода Пушник, Војвода Сћеиановић, Гучево, Далмација, Дарија Александра, Добро Поље, Драч, Дубровник, Загар, Јуї Боїдан, Кајмакчалан, Каїшарина Харле, Корана, Краљ Звонимир, Краљ Твршкo, Краљевић Ђорђе, Краљевић Марко, Крф, Куманово, Ловћен, Љубљана, Људевић Гај, Македонија, Милош Обилић, Прераговић,*³⁷ *Рашка, Рудник, Сењанин Иво, Скадар, Словенија, Словенац, Соча, Србија, Србин, Срем, Срећко, Триглав, Херцеговина, Хрваїш, Хрваїшка, Црна Гора, Шабац, Шибеник и Рејенсбурї), и три моторна теретњака – „мотора“ (*Вишез, Јунак и Ускок*). Међу паробродима најснажнији је био *Кајмакчалан* (1.300 KS), а затим *Србија* (1.200 KS), *Словенија* (1.000 KS), *Србин* (1.000 KS), *Краљевић Ђорђе* и *Краљевић Марко* са по 800 KS.³⁸*

Пловном парку југословенске државне пловидбе припадало је, према подацима из исте године, и 39 танкова, 366 шлепова и 82 штека. Носивост шлепова кретала се између 300 и 1.000 тона. Међутим, велики проблем овог пловног парка је била његова дотрајалост. Према подацима из 1935. године Речна пловидба је имала само четири брода млађа од 10 година, док су чак 24 брода била старија од пола вијека. С обзиром да се сматрало да је вијек трајања једног брода између 40 и 50 година, а да је период његове рентабилности и краћи од тога, ако се узме у обзир брзи развој и техничко усавршавање у бродоградњи. Процентуално гледано 65% бродова је било млађе од пола вијека, а 35% старије. Често се као крајња граница до које се брод могао држати у саобраћају узимало 60 година старости и на основу тога се могло видјети да је Југословенска речна пловидба имала чак 16 бродова који су и ту границу прелазили. Не треба посебно апострофирати колика средства је изискивало одржавање у пловном стању ових бродова, нарочито ако се узме у обзир да Речна пловидба није располагала модерним бродоградилиштем способним за генералне оправке ових својеврсних „бродских метузалема“.

³⁷ *Прераговић* је био један од снажнијих теретних реморкера који су пловили под југословенском заставом у међуратном периоду. Саграђен је 1870. у Будимпешти, али су године експлоатације учиниле да због дотрајалости и лошег стања у којем се налазио буде повучен из саобраћаја крајем 1929. „и одвучен на паробродско гробље, да би се ту демонтирањем делова видела бар од њих каква корист“. Међутим, брод је нешто касније у бродоградилишту САРТИД-а у Смедереву потпуно реновиран. Након обнове је имао двије машине са готово 700 KS, захваљујући чему је могао вући осам шлепова са по 50 вагона робе. Обнова *Прераговића* је била један од већих подухвата југословенске бродограђевне индустрије у периоду између два свјетска рата. Његовој пробној вожњи од Београда до Сланкамена у децембру 1930. године присуствовали су министар саобраћаја Лазар Радивојевић, директор Речне пловидбе Милојко Требињац и адмирал у пензији Драгутин Прица („Свечано пуштање у саобраћај брода *Прераговић*“, *Полиџика*, 24. децембар 1930, стр. 5).

³⁸ *Пловни парк ДРП-а*, стр. 2–4.



Моторни брод „Ускок“ Југословенске речне пловидбе (Музеј науке и технике)

Број шлепова се из истих разлога смањивао. Док је 1924. у саобраћају било 494 шлепа и 28 танкова, у 1934. години је у саобраћају било 322 шлепа и 39 танкова, на основу чега видимо да је укупан број шлепова за 10 година смањен за 161, од чега је 50 уступљено Српском бродарском друштву, а 111 због дотрајалости претворено у штекове, радионице или потпуно расходовано. Док је 1919. Дирекција речне пловидбе располагала са 18 путничких бродова и 65 реморкера са 37.940 KS, 1934. године је имала 16 путничких бродова и 48 реморкера са 31.658 KS. На основу тога видимо да је за 15 година број бродова смањен за 21, од чега су Команди речне флотиле предата три, Дирекцији железница два, а Управи поморства и речног саобраћаја један. У потпуности је расходовано 15 бродова, са неких су поскидани дијелови за оправке других бродова, а неки су продати у старо жељезо. Радило се о бродовима: Краљ Пећар I, Кнез Павле, Злаћороџ, Људевитић Гај, Краљ Крешимир, Брејалница, Банаш, Хајдук Вељко, Карловци, Призрен, Делићрад, Корушка, Јован Курсула, Љубошан и Сарајево.

О томе колико су ови подаци били забрињавајући најбоље говори то што је у истом том петнаестогодишњем периоду Баварски Лојд добавио 11 нових пароброда и 10 моторних бродова, ДДСГ два путничка брода и 12 реморкера, Чехословачко паробродско друштво четири пароброда и седам моторних бродова, МФТР пет пароброда и три моторна брода, а КОМОС (Continentale Motorschiffahrtsaktiengesellschaft) четири моторна брода. За исто то вријеме Југословенска речна пловидба је приновила три нова моторна брода (*Ускок*, *Лунак* и *Вишез*), али не из својих средстава, већ на рачун репарација, и два стара брода који су купљени од САРТИД-а.³⁹

Речна пловидба Краљевине Југославије одржавала је у љетњој сезони двије путничке линије којима је покривала ток Дунава од Беча до Лома. Линија Беч–Братислава–Будимпешта–Осијек–Вуковар–Нови Сад–Београд, која је отворена 31. маја 1931. године, и Београд–Оршава–Кладово–Турну Северин–Радујевац–Лом доприносиле су развоју туризма у Краљевини Југославији. У проспектима Речне пловидбе истицано је да се из дунавских пристаништа могло пресједати на жељезницу и путовати ка „најчувенијим туристичким местима Југославије светског гласа“ Бледу, Бохињском језеру, Плитвичким језерима, Сарајеву, Дубровнику, Боки Которској, Цриквеници и другим купалиштима на Јадранском мору, Охридском и Преспанском језеру, и многобројним бањама и љечилиштима. На ове двије линије саобраћали су „најбржи и луксузни бродови“ ЈРП-а, који су били удешени тако „да путничком свету пруже највећи комфор, првокласну чистоћу, изврсну кујну и одлична домаћа вина и остала пића“. На линији између Беча и Београда најприје је саобраћао „најлепши и најбоље уређени путнички брод *Александар I*“, под вођством капетана Јанка Поповића.⁴⁰

³⁹ *Ускок* је био први моторни брод државне Речне пловидбе. Грађен је у бродоградилушту у Дегендорфу, имао је носивост од 600 тона и најприје је саобраћао на линији Београд–Регензбург. Први заповједник овог брода био је Евгеније Гашпаровић (АЈ, збирка Милан Стојадиновић, 37–40–277, Бр. 1223/35; АЈ, 38–545–710, *Правда*, 2.1.1937; *Пловни парк ДРП-а*, стр. 5–27, 30–37, 40; *Носивост објеката Ј.Р.П. и С.Б.Д. Стјање 1–I–1940 год.*, Београд 1940; „Први моторни шлеп Речне пловидбе“, *Полишика*, 2. јул 1933, стр. 14; „Први моторни шлеп Речне пловидбе“, *Полишика*, 3. јул 1933, стр. 7; „Данас стиже трећи моторни товарни брод Државне речне пловидбе“, *Полишика*, 23. октобар 1933, стр. 7; „Трећи моторни брод Државне речне пловидбе“, *Полишика*, 24. октобар 1933, стр. 9).

⁴⁰ Брод *Александар I* је тадашња штампа овако описала: „Већ на први поглед брод својом светлом бојом даје лијеп утисак. Из даљине посматран, изгледа као каква луксузна јахта. Брод има најмодернији комфор – први наш брод, који има у једној већој кабини и модерно купатило. Салони су сви тапетирани. Намјештај и целокупна унутрашња архитектура у модерном стилу; у салону за пушење кожна клуб-гарнитура, у рестаурану прве класе тапетирание фотеље, абажури и паркет, у кабинама дивани за расклапање, лавабои, све модерно, укусно. Много кабина за спавање под палубом. Кабине су нарочито биле потребне јер ће брод одржавати саобраћај на линији Београд–Беч, на којој се плови низводно 30, а узводно 56 сати, тако да кад пође из Београда у 8 сати ујутру, стиже у Беч тек трећег дана по подне. Брод на краћим вођама, гдје се не рачуна на употребу кабина,



Пушнички брод „Александар I“ Југословенске речне пловидбе (Музеј науке и технике)



Капетан Јанко Појовић (Музеј науке и технике)

може да прими и до 1200 путника.“ (АМНТ, ЗРБ, *Речна пловидба Краљевине Југославије*; АЈ, 38–545–710, *Време*, 27.6.1931, 18.11.1932, *Правда*, 23.10.1932; „Наш највећи брод на Дунаву“, *Полићика*, 19. децембар 1930, стр. 6; „Експресни брод Речне пловидбе“, *Полићика*, 19. јун 1931, стр. 3; „Александар ће бити наш репрезентативни брод на Дунаву“, *Полићика*, 28. август 1932, стр. 10; „Ријечни пароброд *Aleksandar I*“, *Jugoslovenski Lloyd*, 19. новембра 1932, стр. 3; „Експресни саобраћај путничких бродова Речне пловидбе на линији Београд–Беч и обратно“, *Полићика*, 15. јун 1935, стр. 13).

Југословенска ријечна пловидба гушила се тридесетих година XX вијека притиснута конкуренцијом и економском кризом. У циљу стварања моћније пловидбене организације вођени су преговори између ДРП-а и СБД-а. Први приједлог у том смјеру дат је у мају 1929. године од стране потпредседника СБД-а др Милана Стојадиновића и Јована Ж. Николића, директора Речне пловидбе. Званична иницијатива СБД-а упућена је Министарству саобраћаја 13. августа исте године. У име Министарства саобраћаја преговоре је водио Јеврем Ј. Поповић, генерални инспектор цјелокупног саобраћаја, а у име СБД-а др Милан Стојадиновић, потпредседник Управног одбора. У делегацијама које су преговарале о сарадњи два пловидбена друштва били су и Живојин Достанић, шеф одјела Дирекције речне пловидбе, инж. Димитрије Ристић, шеф одсјека Дирекције државних железница, и Павле Нешковић, шеф одсјека ДРП-а (у име Министарства саобраћаја), односно Тома Раденковић и Љубомир Гођевац, чланови Управног одбора, и Миљивоје Шићаревић, члан Надзорног одбора (СБД). Састав делегација за испитивање приједлога о спајању ријечних бродарстава одређен је 17. октобра и 2. новембра 1929. године одлукама тадашњег министра саобраћаја Лазара Радивојевића и управе СБД-а, а преговори су отпочели неколико недјеља касније.

Током преговора су предложени разни модалитети њиховог спајања: да се држава са својим пловним парком „уртачи“ са СБД-ом (као неколико година раније у Бродарском синдикату); да се два предузећа споје у једно акционарско друштво у које су могла ући и друга домаћа ријечна бродарства; и да једно од ових предузећа пређе у својину другог („међусобни откуп“). Укупна вриједност СБД-а према подацима из децембра 1929. године процјењивана је од стране самог Друштва на 50,5 милиона динара, односно 51,9 милиона динара од стране Министарства саобраћаја. Друштво је тада посједовало осам бродова, 66 шлепова, 10 понтона, 10 мостова, куће, зграде, магацине и земљиште у Београду, Бечу, Панчеву, Шапцу, Земуну, на Чукарици и руднику Аликсар. Међутим, чини се да је трећа опција била најмање вјероватна.⁴¹

Ипак, главни циљ је био да се друштва договоре о заједничкој агенцијској служби, реморкажи објеката и комерцијалној и тарифској политици. Преговори су резултирали стварањем Пословне заједнице Речне пловидбе и Српског бродарског друштва 6. септембра 1933. године. Предузећа су у Пословну заједницу ушла „са најбољим намерама, у потпуном поверењу једно према другом, а у циљу да се једним заједничким националним бродарством послужи еминентним интересима државе и престижу југословенске заставе на Дунаву“. Она је функционисала све док је окупационе власти нису раскинуле одлуком од 31. децембра 1941. године.

⁴¹ АЈ, 148–138, Бр. 1419, 17576, 21953, 22095, 22858, 23850, 24794.

У Пословној заједници 80% удјела имала је ДРП, а преосталих 20% СБД. Пословна заједница је представљала својеврсни *modus vivendi* у условима економске кризе и „велики корак напред ка дефинитивном решењу целокупног питања речног бродарства“ у Југославији. За спровођење цјелокупне административне, саобраћајне и тарифске политике образован је Управни савјет, који су чинили управник поморства и речног саобраћаја и директори ДРП-а и СБД-а. Цјелокупан пловни парк СБД-а налазио се у Пословној заједници са пловним парком Државне речне пловидбе, осим брода *Цар Никола II*, који је под посебним условима и засебним споразумом дат у трогодишњи закуп ДРП-у. Без обзира на погоршане политичке прилике у Европи, а нарочито у Подунављу, Пословна заједница је и те како дала резултата, па је напредак југословенске ријечне пловидбе био знатан, а задовољство у управи Српског бродарског друштва видно. Међутим, како је истицао нови директор Речне пловидбе инж. Боривоје Стевановић, Пословна заједница је требало да окупи и „остала наша национална бродарства“, али је та идеја само дјелимично реализована. Пословна заједница је имала склопљене споразуме са приватним бродарствима – Бродарством Јездића и Бакарића и Бродарством Ташка Наумовића. Захваљујући њима формирано је Удружење националних бродарстава, које је требало да буде зачетак даљег везивања мањих приватних бродарстава и Пословне заједнице, иза које је стајала држава.⁴²

Мала пловидбена друштва

Убрзо по отварању југословенских пловних ријека за мирнодопски саобраћај, почела је обнова старих и стварање нових мањих, приватних пловидбених друштава. Већ крајем 1918. капетан Драгутин Тодић је са реморкером *Дрина* и четири шлепа добијена од Команде дунавске пловидбе „у накнаду за оно што је он пре рата имао“ обновио своје приватно бродарство.⁴³

⁴² АЈ, 148–127, *Наше речно бродарство*; АЈ, 148–138, Бр. 1819; АЈ, 148–138, *Споразум између Речне пловидбе Краљевине Југославије и Српског бродарског друштва*; АЈ, 331–7, *Основи СБД-а*; АЈ, 65–1232–2216, *Извештај о раду у 1935 години поднећ тридесет седмој редовној скупиштини акционара на дан 7 јуна 1936 год*; АЈ, 65–1232–2216, *Извештај о раду у 1938 години поднећ четрдесетој редовној скупиштини акционара на дан 30 априла 1939 године*; АЈ, 38–545–710, *Време*, 23.9.1933; ИАБ, СБД, књ. 15, *Извештај о раду у 1933. години*; V. Rožeg, n.d., str. 192–193, 195; Светозар Чолић, „Кратак историјат развоја организације нашег речног саобраћаја“, у: *Прилози за историју речног бродарства Југославије*, Београд 2002, стр. 93–97; М. Рауповић, n.d., str. 687–693; *Бродарски гласник*, бр. 1–2, јануар–фебруар 1946, стр. 6–20; М. С. Ђуричић, n.d., стр. 92–93, 99–100, 103; „Удружење националних бродарстава прославило је јуче свечано своју славу“, *Полишика*, 20. децембар 1933, стр. 7.

⁴³ Драгутин В. Тодић је рођен 24. октобра 1880. У службу у СБД-у је примљен као морнар III класе 1899, а 1904. постаје бродски капетан. Био је капетан на бродовима *Шумадија*, *Морава*, *Цар Никола II*, *Делиград* и *Мачва*. Напустио је службу и 1908. купио



Капетан Дражуџин Тогоћ (Музеј науке и технике)

Током 1920. године приватна бродарства основали су капетан Војислав Тодоровић⁴⁴ и машиниста Милорад Ђорић (Бродарство *Сава* Тодоровића и Ђорића) и др Михаило Н. Петровић, који је пловидбу покренуо са паробродом *Караиш*, једним дрвеним шлепом и неколико чамаца за потребе рибарења. Током 1922. године рад су отпочели *Словенски Лојг*, које је основао Динко Пушић купивши мали реморкер *Тиџар*, и Бродарство *Завађил* и друг, које су основали пензионисани официри Милан Завађил⁴⁵ и Никола Брзаковић. Исте године настало је и Бродарско предузеће *Блажек*.⁴⁶

дрварицу *Лейосава*, како би отпочео свој посао, али је дрварицу потопила олуја недалеко од Смедерева већ на првом путовању. Након вађења пловила, наставио је рад. Непосредно пред Први свјетски рат купио је пароброд *Дрина*. По избијању рата, ставио се у службу своје земље и постао први командир Бродарске чете, која је у октобру 1915. бројала око 230 људи. Са остацима војске и дијелом народа прешао је преко Албаније. Након рата је обновио своје бродарско друштво, а 1928. настрадао у саобраћајној несрећи (АЈ, 336–2–10, Бр. 2187; ВА, П–3, к. 56, арх. јед. 1, док. бр. 14; ИАБ, ф. 1557, *Српско бродарско друштво 1898–1910. Рејсџар особља*; ИАБ, ф. 1557, *Рејсџар особља 1896–1907*; V. Роџег, n.d., str. 256).

⁴⁴ Војислав М. Тодоровић је рођен у Рашкој 29. јула 1882. Школовао се у родном граду и Београду, а од 1888. радио је у ријечној пловидби. Испит за бродског капетана је положио 1909. Учествовао је у Првом балканском рату и био први капетан пристаништа и комесар полиције у Драчу. Пред почетак Првог свјетског рата аустроугарске власти су га заробиле, након чега је интерниран. Послије слома Аустроугарске вратио се у Београд и постао заповједник пристаништа, према наређењу команданта Дунавске дивизије. Кратко је био научички референт у ДРП-у, да би затим основао сопствено бродарско друштво са М. Ђорићем (ИАБ, ф. 1557, *СБД 1898–1910. Рејсџар особља*; V. Роџег, n.d., str. 256).

⁴⁵ Милан В. Завађил је рођен 2. октобра 1882. Завршио је Војну академију у Београду, а 1917. је пензионисан у чину генералштабног пуковника. Од 1920. је радио у Бро-

Руски емигрант и некадашњи власник пловидбеног друштва на Волги Димитриј Васиљевич Сироткин основао је 1923. године своје бродарство у Краљевини СХС, саградивши мале реморкере *Косиџа* и *Воља*.⁴⁷ Исте године сопствену пловидбу је покренуо Димитрије Богдановић, откупивши реморкер *Тијар*.⁴⁸ Костолачки угљени мајдан Ђорђа Вајферта започео је сопствену пловидбу реморкером *Свети Ђорђе*, а убрзо је откупљен реморкер *Дрина*, коме је, у част претходног власника, име промијењено у *Кайеџан Тодић*. Ово друштво је посједовало и 14 шлепова.⁴⁹

Бродарско предузеће Симе Шульца из Панчева основано је још 1904. године, а оснивач Сима Шулец је био велетрговац дрва и угља. У послове бродарења ушао је 1911. године. Власништво над фирмом тридесетих година имали су инж. Ђорђе Шулец и Елизабета (Јосифа) Дајч, рођена Шулец. У Друштву је радило просјечно око 130 људи. Према подацима из 1934. године Друштво је располагало са пет парних и једним моторним теретњакром (*Сима Шулиц, Војводина, Ђура, Банаш, Соко* и *Ани*), 25 шлепова и три дрварице.⁵⁰

Попут Бродарства Симе Шульца и Грађевинско и бродарско предузеће Гутман и Франк из Новог Сада формирано је у вријеме владавине Аустроугарске на просторима сјеверно од Саве и Дунава. Друштво су 1903. године основала два јеврејска трговца. Према подацима из 1930. године Друштво је имало 32 пловна објекта са укупно 912 КС и 7.729 тона

дарском синдикату као шеф Административног одељења. Био је један од оснивача листа *Бродар*. Године 1922. је напустио Бродарски синдикат и основао приватно бродарство заједно са Николом Брзаковићем (рођен у Винчи 7. октобра 1887), који је након смрти М. Завађила (30. јула 1928) наставио да води Бродарско предузеће Завађил и Брзаковић (АЈ, 65–690–1418, XXII/148; V. Požeg, n.d., str. 256; Младен Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори*, Београд 1999, стр. 17).

⁴⁶ Оснивач овог друштва је Јозеф Блажек, предузетник и бродовласник, рођен у Моравској 1875. Поријеклом је био Чех, а у Краљевину Србију су се доселили његови родитељи. Након завршеног школовања у Њемачкој, радио је у Београдском водоводу и канализацији и Електричној централни. Његово бродарство је имало јахту *Краљица Драга*, пароброде *Салвајшор* и *Драва*, елеватор *Срем*, мали реморкер *Ибар* и неколико дрварица, али су му сва потопљена у Првом свјетском рату. Након рата је нека пловила успио извадити, купио брод *Нера* и превозио путнике од Београда до Земуна. Према подацима из 1927. године његовом предузећу су припадала четири моторна реморкера (*Бејеј, Даница, Пек* и *Иванка*) и један путнички брод (*Морава*) (АЈ, 65–338–980; V. Požeg, n.d., str. 255).

⁴⁷ М. Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори*, стр. 17.

⁴⁸ Димитрије А. Богдановић, привредник и бродовласник, рођен у Ражњу 1890. Завршио је браварски занат у Будимпешти, а током Првог свјетског рата борио се на Солунском фронту. Његово бродарство је реморкирало шлепове, дрварице и дереглије између Шапца, Великог Градишта и Новог Сада. Заједно са Ацом Крстићем основао је Бродарско трговачко предузеће *Галеб* и саобраћао на линијама између Шапца, Београда и Великог Градишта, као и на линији Смедерево–Ковин (V. Požeg, n.d., str. 257).

⁴⁹ АЈ, 65–338–980, Бр. 10445; V. Požeg, n.d., str. 189, 191–195; В. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, стр. 28.

⁵⁰ АЈ, 65–690–1418, XXII/155.

носивости, а посједовало је и камени мајдан у Крчедину у којем је на ломљењу и копању камена радило 50-60 људи. Камен је превожен њиховим пловилима и готово у потпуности испоручиван државним предузећима, углавном хидротехничким одсјецима за радове на утврђивању обала. Након слома Краљевине Југославије фирма је престала са радом, за њеног комесара је одређен Миклош Чава, а пловила су стављена на располагање мађарској окупационој сили. На крају Другог свјетског рата већина њихових пловила је била потопљена, углавном у југословенским, али и мађарским водама, а само су једна парна скела, један багер и два шлепа дошли у посјед тадашњег Државног речног бродарства.⁵¹

Бродарство Прометне банке је основано још 1909. године, али је њен цјелокупни пловни парк уништен током Првог свјетског рата. Рад је настављен у новој држави по завршетку рата. Друштво је било смјештено у Београду у улици Браће Крсмановића бр. 29, а припадало је, како се види из назива, Прометној банци, која је основана још 1895. године. Друштву су, према подацима из 1935. године, припадала три пароброда (*Ибар*, *Колубара* и *Веверица*), један елеватор (*Пек*), два багера (*Тимок* и *Београд*), шест шлепова и 16 плетни за пјесак и шљунак. У Друштву је просјечно радило око 150 људи. Главни посао Друштва је био превоз пјеска и шљунка, али је оно по потреби превозило и другу робу на Сави и Дунаву. С обзиром да је Друштво представљало само један дио у укупном систему Прометне банке, на челу његове управе налазио се инж. Милош Савчић. Непосредно пред Други свјетски рат Бродарством Прометне банке руководио је инж. Ненад Ј. Зрнић.⁵²

Бродарство Ташка Наумовића је основано 21. јула 1920. Године, када је и отпочело рад са само једним моторним бродом.⁵³ Располагало је са агенцијом у Панчеву, а његовом пловном парку је касније припадало шест бродова и један демонтирани шлеп који је служио као канцеларија и магацин. Путнички бродови су били *Свети Аранђел*, који је могао превозити 350 путника, *Мажесџик*, капацитета 400 путника, и *Смедерево* (250). Теретни бродови су били *Дом*, *Граничар* и *Бара*, који је у том тренутку био неупотребљив. Ово Бродарство је обављало путнички саобраћај на линијама Београд–Нови Сад, Београд–Велики Бечкерек, Београд–Панчево и Београд–Смедерево. Тридесетих година Друштво је наилазило на велике потешкоће, његов пловни парк се почео осипати, па је бродове *Мажесџик*, *Свети Аранђел* и *Смедерево*, на име дуга, преузела Српско-швајцарска банка, а брод *Дом* Генерална банка за трговину и индустрију. Бродови су убр-

⁵¹ АС, Безбедносно–информативна агенција (БИА), I/226, *Паробродска друштва и шведских фирме у Новом Саду до 1941. године*.

⁵² АЈ, 65–690–1418, XXII/149.

⁵³ Ташко Наумовић, предузетник и бродовласник, рођен у Битољу 1887. године (V. Požeg, n.d., str. 257).

зо продати на јавној лицитацији, а затим су им промијењена имена. *Мажестик* је постао *Јошаница*, с обзиром да га је откупило истоимено акционарско друштво из Београда, *Свети Аранђел* је постао *Слоја*, након што га је откупило Бродарство Ивана Бакарића, а *Дом* је постао *Айашин I*, након што је прешао у власништво Петра Емана, директора Задруге апатинских поседника товарних лађа. Друштву је преостао само мали брод *Граничар*, па је 26. новембра 1935. године обуставило рад. Касније је и тај брод на име потраживања преузео адвокат Милан Чобановић из Београда и затим продао на јавној лицитацији у Земуну. Пропасти бродарства Ташка Наумовића допринијела је и изградња Земунског и Панчевачког моста, која је у потпуности склонила путнике и робу са бродова и ријека на линијама Београд–Земун и Београд–Панчево.⁵⁴



Брововласник Ташко Наумовић (Музеј науке и технике)

Међу власницима приватних пловила у међуратном периоду развијало се и Бродарско и багерско акционарско друштво (БИБАД). Друштво су 12. јануара 1922. године основали *Splošna stavbena družba* из

⁵⁴ Изградња мостова је имала утицаја и на рад осталих бродарских друштава која су обављала локални превоз између Београда, Земуна и Панчева, као што су Бродарство *Сава*, Бродарство Јездића и Бакарића, Бродарство *Лабуг*, а утицало је и на државну пловидбу на локалној разини (АЈ, 65–690–1418, XXII/150; АЈ, 38–545–710, *Време*, 16.8.1929; „Летњи ред пловидбе бродарства Ташка Наумовића“, *Полиџика*, 23. март 1927, стр. 8; „Бродарство Ташка Наумовића“, *Полиџика*, 29. април 1927, стр. 9; „Брод за Сланкамен“, *Полиџика*, 11. август 1929, стр. 5; „Путнички летњи ред пловидбе бродарства Ташка Наумовића“, *Полиџика*, 25. април 1930, стр. 13; „Наша речна бродарства на локалним линијама за Земун и Панчево, већ су полако почела да се губе“, *Полиџика*, 8. децембар 1935, стр. 10).

Марибора и Паробродарско друштво Живко Јовановић из Земунa са акционарским капиталом од 7,5 милиона динара. Живко Јовановић је годинама био предсједник управе и генерални директор Друштва.⁵⁵ БИБАД је 1930. године имао четири реморкера укупне снаге 623 KS, 29 шлепова (12.137 тона носивости), три багера, један пловни елеватор, двије електричне дизалице, радионицу, стовариште, пристаниште и зграду за канцеларије. Просјечно је у Друштву радило око 120 људи. На челу управе налазио се у једном периоду и др Велизар Јанковић, некадашњи министар, а у њој су, између осталих, били и Душан Радивојевић, директор Београдске задруге, Милан Стефановић, директор Јадранско-подоунавске банке, и Фрањо Латковић, предсједник Прве хрватске обртне банке. Бродарско одељење се бавило превозом терета, како унутар југословенске државе, тако и на читавом пловном току Дунава, док је Багерско одељење радило на регулацији ријека, копању канала, насипању жељезничких пруга и багеровању ријечног пјеска и шљунка за потребе у грађевинарству.⁵⁶

Задруга апатинских поседника товарних лађа (ЗАПТЛ) отпочела је рад 1925. године, а чинило ју је 50 задругара који су били родом из Апатина и махом њемачке народности. Друштво је обављало теретни промет, а имало је агенцију у Београду. У оквирима Задруге, према подацима из 1934. године, пловно је један моторни реморкер (*Сокол*), четири шлепа и 54 дрварице. На челу управе налазио се Петар Еман. У Задрузи је радило просјечно око 120 људи.⁵⁷

Бродарство Веље П. Јездића и Ивана Бакарића основали су током 1925. године Веља П. Јездић из Обреновца⁵⁸ и бродски капетан Иван Бакарић из Београда, родом из Мутилића код Удбине. Ово пловидбено друштво је отпочело рад са једним бродом (*Бошко Јездић*), превозећи путнике и робу на линији Београд–Обреновац. Након три године рада (1928) купљен је брод *Лађуг*, отворен саобраћај на линији Београд–Панчево, превоз на Сави продужен најприје до Купинова, а затим до Новог Села. Током 1929. године Друштво се повукло из пословања на Сави и цјелокупну дјелатност пребацило на Дунав. Наредне године купљен је брод *Дрина*,

⁵⁵ Живко Жика Јовановић, трговац и бродовласник, рођен у Земуну 1879. Школовао се у родном граду, а трговачку академију завршио у Бечу. Био је чиновник у једном бродарском друштву у Будимпешти, а затим је отворио сопствену радњу у Земуну. Године 1909. основао је приватно бродарство (V. Požeg, n.d., str. 256; „Славе београдских друштава“, *Полишка*, 20. децембар 1931, стр. 5; М. Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори*, стр. 16).

⁵⁶ АЈ, 65–690–1418, XXII/151, *Сйомен књија*, стр. 220.

⁵⁷ АЈ, 65–690–1418, XXII/152.

⁵⁸ Веља П. Јездић, бродовласник. Рођен је у Обреновцу 22. фебруара 1881. Пословну дјелатност је развио средином двадесетих, а врхунац је достигао тридесетих година XX вијека. Умро је у Београду 8. јула 1957. године (*Ко је ко у Негићевој Србији*, стр. 227).

са којим је испомаган путнички саобраћај, обављана реморкажа домаћих пловила, а спорадично и боксажа страних објеката у београдском пристаништу. Брод *Томислав* је 1932. године узет под закуп, а двије године касније у потпуности откупљен. Друштво је посједовало агенцију у Панчеву, а сједиште се налазило на савском пристаништу у Београду. Према подацима из 1934. године Друштво је располагало са три парна брода (*Лабуд*, *Бошко Јездић* и *Дрина*), једним моторним бродом (*Томислав*), двије дрварице и четири мања чамца, а посједовало је и мању радионицу у Земуну. Обављало је превоз на линијама Београд–Стари Бечеј и Београд–Панчево. У Друштву је просјечно радило око 30 људи. Током 1935. године пловном парку Друштва је придодат и моторни брод *Велебичи*, а крајем те године ортаклук је раскинут па је дјелатност самостално наставило Бродарство Ивана Бакарића.⁵⁹



Бродовласник Веља П. Јездић са суйрутом (Музеј науке и шехнике)

Бродарско трговачко предузеће *Галеб* основано је 23. новембра 1926. године у Београду са циљем обављања теретног саобраћаја у границама Југославије. Оно је вршило саобраћај на свим пловним ријекама у Југославији, осим на дијелу Дунава низводно од Голупца (Ђердапски сек-

⁵⁹ АЈ, 65–690–1418, XXII/147.

тор). Оснивачи *Галеба* су били Аца Крстић⁶⁰ и Димитрије Богдановић, након што су ујединили своје пловидбене капацитете и направили ортачко друштво са капиталом од око једног милиона динара. Функцију директора обављао је Димитрије Богдановић. Сједиште Предузећа је било на Савској обали бр. 22 у Београду, недалеко од жељезничке станице, а своје агенције је имало у Новом Саду, Шапцу, Забрежју, Панчеву, Смедереву, Дубравици, Банатској Паланци, Великом Градишту и Земуну. Према евиденцији из 1935. године *Галеб* је располагао са 15 пловних објеката укупне погонске снаге 411 КС и носивости 1.545 тона. Припадали су му један пароброд (*Марија*), пет моторних шлепова (*Галеб 2*, *Галеб 3*, *Цвеша*, *Лабуг 1* и *Лабуг 2*), један моторни реморкер (*Лабуг 3*), четири дрварице, један шлеп и три штека. Предузеће је просјечно запошљавало око 70 људи.⁶¹

Бродарство Стевана Тодоровића настало је 1928. године у Ковину, када је Стеван Тодоровић преузео дотадашње Бродарско одељење Ковинске банке. Од 1931. власник Друштва је постао Лудвиг Енглер Старији, који се на његовом челу налазио све до смрти 1933. године, када Друштво преузима његов син Лудвиг Енглер Млађи. Друштву је припадао моторни брод *Ковин*, као и двије дереглије и два штека. У Друштву је просечно радило десетак људи. Током 1935. године једна од дереглија је потопљена, а пошто није извађена на вријеме, потпуно је пропала. Умјесто ње, Друштво је набавило још три дереглије (*Верица*, *Сава* и *Вигра*). Током 1938. године Друштво је прибавило и моторни чамац *Мира*, а саграђен је и магацин у Ковину крај канала Поњавица.⁶²

Мања бродарска друштва била су окупљена у Удружењу приватних речних бродовласника Краљевине С. Х. С, чије је сједиште било у Карађорђевој улици бр. 6, а на чијем челу се као предсједник налазио Живко Јовановић. Међутим, с обзиром на тешкоће пословања изазване економском кризом након 1929. године, група власника мањих југословенских пловидбених друштава одлучила је да се групише у Заједницу у циљу „што бољег искоришћења свога пловног парка – бродова и шлепова – за транспортовање робе, као и својих багера и осталих својих истоварних и транспортних инвестиција“. Ову бродарску заједницу оформили су БИБАД, Бродарско предузеће Завађил и Брзаковић и Багерско предузеће инж. Бранко Недељковић и друг из Београда.⁶³ Друштва укључена у Заједницу

⁶⁰ Аца М. Крстић, предузетник и бродовласник, рођен у Параћину 1879. Био је директор Вајфертове пиваре, а у бродарске послове је ушао 1923. помогавши Ташку Наумовићу при куповини брода *Марија*. Након три године је иступио из те заједнице и са Димитријем Богдановићем основао Бродарско трговачко предузеће *Галеб* (V. Požeg, n.d., str. 256).

⁶¹ АЈ, 65–690–1418, XXII/146; АЈ, 65–1233–2217, Бр. 2988; АЈ, 65–1233–2217, *Правила Бродарској и трговачкој акционарској друштва „Галеб“*.

⁶² АЈ, 65–690–1418, XXII/154.

⁶³ Багерско предузеће су основали инж. Бранко С. Недељковић и Фрања А. Блажек

задржавала су потпуну слободу у погледу начина трговања и испуњења својих обавеза, а друга друштва су била слободна да им се придруже. Овај својеврсни бродарски картел оформљен је 12. марта 1936. године.

Рјешењем министра трговине и индустрије Ивана Андреса од 2. фебруара 1940. године основано је Српско дунавско бродарство акционарско друштво у Београду. Друштво је основано ради обављања превоза терета на свим југословенским пловним ријекама и каналима, „обзиром на доста жив промет, а у сврху ојачања домаћег речног бродарства и у циљу рационалног искоришћавања пловних објеката“. У његов Управни одбор ушли су: Вида Јовановић, Витомир Ковачић, Ратибор Јовановић, Сава Гавански, Момчило Бојић и Федор Драгојлов. Оснивачки капитал је износио 1,2 милиона динара.⁶⁴

Непосредно прије напада Њемачке на Југославију министар трговине и индустрије Иван Андрес одобрио је 26. фебруара 1941. године оснивање Бродарског акционарског друштва *Навис*. Његови оснивачи су били трговци Добривоје Лазаревић, Лазар Милићевић, Лазар Лазаревић и Бранко Коцић, адвокати Љубомир Трандафиловић и Сима Алкалај, апотекар („дрогериста“) Александар Јовановић, пуковник у пензији Петар Саватић, инж. Карло Шанцер и Радмило Стојиљковић. Капитал *Нависа* је износио три милиона динара, а оно је требало да обавља бродарску службу на ријекама „својим и туђим бродовима и другим превозним средствима са и без погона“. Оснивачка скупштина Друштва одржана је 3. марта 1941. године. Само мјесец дана касније Друштво је престало са радом, током окупације није функционисало, а његов пловни парк је био најприје у њемачкој, а затим у хрватској експлоатацији. Судаћи према томе да је, по подацима из 1946. године, од 3.000 акција 2.950 припадало британском *Goeland Transport & Trading Company Limited*, ово Друштво је представљало експонента британских интереса на Дунаву.⁶⁵

Проблеми југословенске дунавске пловнице

Иако је дунавски пловни пут повезивао више држава и био знатно дужи него други европски унутрашњи пловни путеви, саобраћај њиме није био ни приближно развијен као саобраћај на Рајни, која је представљала

7. фебруара 1930. године (АЈ, 65–729–1470, Бр. 16662).

⁶⁴ АЈ, 65–1233–2217, Бр. 6787, 3221, 5880; АЈ, 65–1233–2217, *Правила Српског дунавског бродарства а.г.*

⁶⁵ Друштво је ликвидирано одлуком нових југословенских власти почетком септембра 1946. године под образложењем да је број акционара мањи од десет, колико је било потребно за постојање једног акционарског друштва (АЈ, 65–1233–2217, Бр. 7147, 4087, 59579; АЈ, 65–1233–2217, *Правила Navis бродарског а.г.*; АЈ, 65–1233–2217, *Извештај Управног одбора НАВИС А.Д. поднетог јогишњој Скупштини акционара на дан 29 јуна 1946 године*; *Sergije Dimitrijević, Strani kapital u privredi bivše Jugoslavije*, Београд 1958, стр. 151).

знатно краћи пловни пут. Несразмјера у развијености између држава које је спајао, али и скупа и проблематична пловидба кроз Ђердапски сектор и ушће Дунава били су главни разлози за то. У годинама након Првог свјетског рата дунавску пловидбу је карактерисала неједнака искоришћеност товарног простора између узводне и низводне пловидбе. Док су узводно превожене сировине (житарице, нафтни деривати, дрво и др.) заузимале знатнији дио товарног простора, низводну пловидбу је углавном чинио транспорт финијих индустријских производа, који су захтјевали мањи товарни капацитет. Управо због тога је превоз терета морао подмирити и узводну, напорну пловидбу, као и повратак празних шлепова. Све то је у знатнијој мјери утицало на цијену превоза. Додатан проблем за узводни превоз представљао је сезонски карактер, наравно када је о храни ријеч.

Југословенска пловидба на унутрашњим пловним путевима одвијала се на Дунаву, Сави, Тиси, Драви, Бегејском каналу и каналима Краља Петра I и Престолонаследника Александра. Несумњиво, „најважнија жила“ воденог саобраћаја у Краљевини СХС/Југославији био је Дунав. Огромну важност је имала и Сава, на којој се промет све више развијао након што је формирана југословенска држава, али се указивала и потреба за регулационим радовима како би она повезала два најзначајнија градска центра у Југославији. На трећем мјесту по промету се налазио Бегејски канал, који је претекао и ријеку Тису, која је постала међудржавни пловни пут и изгубила на свом предратном значају. Знатно мањи промет је биљежен на Драви и бачким каналима. Највећи дио саобраћаја Дунавом у годинама које је анализирао Ђердапска секција Генералне дирекције вода Министарства пољопривреде и вода био је „страни транзит“, који је ишао из иностранства за иностранство без икакве везе са Краљевином.⁶⁶

Међу производима који су транспортовани југословенским пловним путевима прва три мјеста, према подацима из 1923. и 1924, заузимали су жито, дрва, нафта и нафтни деривати, а према подацима из 1925. године у знатнијој мјери је превожен и угаљ. Жито се кретало у два правца, узводно из Румуније и низводно из Баната и Бачке ка Браили. Дрво је транспортовано из области око Драве и Саве и углавном ка југословенској престоници Београду. Нафта и нафтни производи поглавито су се кретали од Румуније ка Централној Европи. Према подацима из 1924. године најзначајнија ријечна пристаништа у Југославији били су Београд на Дунаву и Сави са прометом од 436.221 тону, Велики Бечкерек на Бегејском каналу (219.375), Панчево на Тамишу (154.037) и Нови Сад на Дунаву (100.201), а наредне године је забиљежен пораст промета у свим приста-

⁶⁶ АМНТ, ЗРБ, *Картиограм промета на воденим путевима Краљевине С. Х. С. за 1923. год*; АМНТ, ЗРБ, *Картиограм промета на воденим путевима Краљевине С. Х. С. за 1924. год*; АМНТ, ЗРБ, *Картиограм промета на воденим путевима Краљевине С. Х. С. за 1925. год*.

ништима југословенске ријечне мреже, па је Костолац на Дунаву постао пето пристаниште југословенске ријечне мреже са годишњим прометом изнад сто хиљада тона.⁶⁷

Према подацима Управе поморства и речног саобраћаја, у периоду између 1926. и 1931. године просјечан годишњи југословенски спољни саобраћај на ријекама износио је око 1,05 милиона тона робе, од чега је увоз просјечно износио око 450.000 тона, а извоз око 590.000 тона. Рачунајући и унутрашњи саобраћај, у наведеном периоду, Југославија је у просјеку превозила 2,45 милиона тона робе на унутрашњим пловним путевима. Транзитни саобраћај кроз Југославију износио је око 1,1 милион тона годишње у просјеку. За југословенску трговину у наведеном периоду, према количини приспјеле робе, од највећег значаја су била пристаништа Београд, Велики Бечкерек, Нови Сад, Панчево, Беоцин, Сисак, Земун, Босански Брод, Костолац и Дубравица.⁶⁸

Количина увезене робе Дунавом у Југославију стално је расла у међуратном периоду. Од 311.000 тона у 1923, преко 479.000 тона у 1928, стигло се до 569.243 тоне у 1930. години. Процентуално гледано, око трећине укупног увоза долазило је дунавским пловним путем (27% у 1923, 31% у 1928. и 31% у 1930. години). Углавном су ријечним путем увожени угаљ, кокс, со, петролеј, бензин, нафта, индустријске и пољопривредне машине, колонијална роба итд. Више од половине ове робе превозила су пловила са југословенском заставом. Када је извоз дунавским пловним путем у питању, примјетне су биле страховите осцилације. Почевши од 199.481 тоне у 1923, преко 886.960 тона у 1925, 350.914 тона у 1927, 731.973 тоне у 1929, до 583.901. тоне у 1931. години. С обзиром да су највећи дио југословенског извоза чиниле житарице, атмосферске прилике су утицале на то колико се годишње извозило ријечним путем. Велике су осцилације биле у роду кукуруза, а мање у роду пшенице. Док је 1925. извезено преко једног милиона тона кукуруза, у 1927. је извезено 198.000, а у 1928. години само 4.000 тона. Више од половине овог извоза превезла су пловила под југословенском заставом.⁶⁹

У унутрашњем ријечном саобраћају такође је примјетно повећање. Од 1,01 милиона тона у 1924, дошло се до 1,7 милиона тона у 1931. години. Главни предмет овог саобраћаја били су пјесак, шљунак, дрво, пољопривредни производи, угаљ, кокс, грађевински материјал и др. Путнички саобраћај на ријекама се у међуратном периоду кретао између 3,5 и 3,9

⁶⁷ АМНТ, ЗРБ, *Картограм промета на воденим путевима Краљевине С. Х. С. за 1924. год*; АМНТ, ЗРБ, *Картограм промета на воденим путевима Краљевине С. Х. С. за 1925. год*.

⁶⁸ *Статистика пловидбе на рекама и каналима Краљевине Југославије за годину 1931*, Београд 1932, стр. 5, 14–18.

⁶⁹ АЈ, 38–545–710, *Значај Дунава за Југославију и њено речно бродарство*.

милиона путника годишње. Такође, растао је и транзитни саобраћај у Југославији, па се од 550.944 тоне у 1924. стигло до 1,8 милиона тона робе колико је кроз Југославију превезено 1931. године.⁷⁰

Током читавог међуратног периода дунавска пловидба наилазила је на знатне потешкоће. Почевши од проблема њеног поновног успоста-вљања у првим ратним годинама, преко покушаја јачања и разорног ути-цаја који је на њу имала велика економска криза из 1929. године до вели-ких политичких проблема који су кулминирали ратом крајем 30-их годи-на. У оваквим сложеним приликама у саобраћају на Дунаву југословенска застава није била у довољној мјери конкурентна, иако је по броју пловила била на првом мјесту, а ни у погледу заступљености у саобраћају није била доминантна.

Један од главних разлога недовољне конкурентности југословенске пловидбе лежао је у њеној разједињености и расцјепканости. Таква ситуа-ција доводила је до повећања трошкова пословања усљед постојања више агенција, лошијег искоришћавања товарног простора и дупле употребе реморкера. Како је то у једној анализи сликовито објашњено: „Тако се често може видети да, док с једне стране иде неки реморкер једног од та два предузећа (ЈРП и СБД, прим. аут.) без шлепова или пак само са малим бројем поред кога би могао повести још који шлеп, недалеко одатле неки мађарски или аустријски реморкер вуче шлепове другог од та два наша предузећа, које за случај немања свог реморкера на томе месту воли да се послужи неким страним него ли нашим *іроїивничким* бродом.“ Осим тога, неодговарајуће цијене превоза и незадовољавајућа брзина уступања товарног простора учинила је да и југословенски извозници често послове повјеравају страним бродарствима. Уколико погледамо званичне податке Ђердапског сервиса о промету кроз тај сектор Дунава у периоду 1921–1927. године, видимо колико је оваква политика штетила југословенској ријечној пловидби.⁷¹

Година	Превезено укупно тона	Превезено од СХС бродова	Удио СХС у саобраћају Ђердапом
1921	377.480	99.571	26,4%
1922	457.985	145.847	31,8%
1923	537.505	130.980	24,4%
1924	730.511	149.663	20,5%
1925	1.094.530	356.359	32,6%
1926	1.251.135	288.874	23,1%
1927	1.328.248	162.713	12,3%

⁷⁰ Исто.

⁷¹ АЈ, 334–32–92, *Узроци нејовољној сјања нашега бродарства на Дунаву.*

Овакви подаци су више него суморни, с обзиром на чињеницу да је југословенска држава, као што смо већ навели, имала највећи пловни парк на Дунаву, али и због чињенице да је на Ђердапу била приобална, и да је у пловидби кроз тај сектор учествовала како у увозу и извозу, тако и у локалној пловидби (мала каботаж). Очигледно да је југословенској држави осим уједињења пловног парка било потребно и стручно оспособљавање особља, изградња модерног бродоградилшта и уређење и опремање модерним инсталацијама за претовар југословенских пристаништа.

Према подацима Међународне дунавске комисије из 1936. године југословенска пловидба је располагала са укупно 1.109 пловних објеката, што је било 32,17% од свих пловила која су саобраћала овом ријеком, чиме је Југославија доминирала Дунавом по броју пловила (укупно их је на Дунаву било регистровано 3.448). Друга међу најзаступљенијим заставама на Дунаву била је румунска. Аустрија је имала укупно 487 пловних објеката на Дунаву, од чега су чак 482 припадала ДДСГ-у. Мађарска је посједовала 423 пловна објекта, од чега је МФТР-у припадало 312 пловила. Њемачка је посједовала само 181 пловни објекат на Дунаву, што је било свега 5,25% од укупног броја пловних објеката на Дунаву. Од тог броја, чак 144 пловила су припадала Баварском Лојду. Чехословачка је имала под својом заставом 158 пловних објеката, од чега је државном пловидбеном друштву припадало 157.

Најмање пловних објеката на Дунаву, међу приобалним државама, имала је Бугарска. Њена застава се вијорила на свега 13 пловила, али ниједно од њих није било у државном власништву, јер државне пловидбе није ни било. Према истим подацима пловидба неприобалних држава обухватала је 72 реморкера и 247 теретњака са око 27.000 КС и 228.000 тона носивости. Од овог броја 100 пловила разних власника саобраћало је под заставом Грчке, а 90 пловила под заставом Француске, од чега је 81 припадало СФНД-у (*Société Française de Navigation Danubienne*). Холандија је имала 61 пловни објекат на Дунаву, од чега је чак 56 припадало КОМОС-у, а Белгија 41 пловни објекат разних власника. Једина земља која је имала мање пловила на Дунаву од Бугарске, а под својом заставом, била је Италија. Италијанска застава вијорила се на шест пловила на Дунаву.⁷²

⁷² АЈ, 331–3–1; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 8, 432161; *Статистика пловидбе на рекама и каналима Краљевине Југославије за годину 1936*, Београд 1937; Ј. Рауновић, *Istoriski razvoj*, стр. 25–26; Р. Драговић, *Пловидба у Ђердапу*, стр. 133.

Застава	Погонска снага		Носивост		Број пловила (путнички бродови + реморкери + теретњаци)
Југославија	60.367 KS	24,02%	450.803 тона	24,66%	41+140+928
Румунија	36.655 KS	14,58%	499.943 тона	27,35%	22+119+617
Аустрија	61.834 KS	24,60%	253.761 тона	13,88%	23+39+425
Мађарска	39.928 KS	13,10%	162.708 тона	8,90%	50+48+325
Њемачка	20.070 KS	7,99%	135.381 тона	7,41%	0+18+163
Чехословачка	11.550 KS	4,59%	87.126 тона	4,77%	2+12+144
Бугарска	620 KS	0,24%	9.739 тона	0,53%	0+2+11
Свега:	<u>224.024</u> <u>KS</u>	<u>89,12%</u>	<u>1.599.461</u> <u>тона</u>	<u>87,50%</u>	<u>138+378+2.613</u>
Француска	5.210 KS	2,07%	70.791 тона	3,87%	0+14+76
Грчка	8.477 KS	3,37%	63.252 тона	3,46%	0+41+59
Холандија	7.080 KS	2,82%	40.413 тона	2,21%	0+4+57
Белгија	2.280 KS	0,91%	38.322 тона	2,10%	0+7+34
В. Британија	3.035 KS	1,21%	13.093 тона	0,71%	0+2+19
Италија	1.250 KS	0,50%	2.801 тона	0,15%	0+4+2
Свега:	<u>27.332</u> <u>KS</u>	<u>10,88%</u>	<u>228.671</u> <u>тона</u>	<u>12,50%</u>	<u>0+72+247</u>
Укупно:	<u>251.356</u> <u>KS</u>	<u>100%</u>	<u>1.828.133</u> <u>тона</u>	<u>100%</u>	<u>138+450+2.860</u>

*Учешће у укупиној дунавској пловидби појединих држава 1936.*⁷³

Опадању југословенске пловидбе на Дунаву допринијела је и изузетно озбиљна конкуренција старијих и спремнијих друштава из Мађарске, Аустрије и Њемачке. Ова друштва су имала знатнију потпору у капиталу и школованије особље, а ради ефикаснијег искоришћавања товарног простора ступала су у картелске споразуме. Овакав тржишни приступ им је омогућио повратак на неке предратне позиције и унапређење пловног парка који је често допуњаван са новосаграђеним пловилима. Четири пловидбена друштва аустријски ДДСГ, њемачки Баварски Лојд и СДДГ и мађарски МФТР чинили су Саобраћајну заједницу са централом у Бечу. Саобраћајна заједница је у том саставу потрајала до 1. марта 1937. године,

⁷³ Наведени су подаци према румунском Алманаху за пловидбу у 1936. и званичним подацима из југословенског бродског регистра за 1941. годину (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 8, 432161; Р. Драговић, *Пловидба у Бергају*, стр. 133).

када су се два њемачка и мађарско друштво издвојили задржавши име Саобраћајне заједнице, док је ДДСГ са холандским КОМОС-ом оформио нову Пословну заједницу.⁷⁴

Противтежа Саобраћајној заједници требало је да проистекне из сарадње три подунавске државе у оквирима Мале Антанте, у којој је од 1927. године посебна пажња придавана економским односима између земаља чланица. Засједања Сталног савјета Мале Антанте, утемељеног Пактом о организацији Мале Антанте од 16. фебруара 1933. године, бавила су се начинима и могућностима за чвршће економско повезивање земаља чланица. У ту сврху основан је и Привредни савјет, који је био састављен из пет комисија задужених за питања размјене робе, саобраћаја, пловидбе на Дунаву, питања пошта, телеграфа и телефона и сарадњу емисионих банака. Иницијатива да се југословенска, румунска и чехословачка дунавска бродарства повежу потицала је у првом реду из релевантних кругова блиских Речној пловидби Краљевине Југославије. Циљ је био да се створи пловидбени савез који је могао бити противтежа тада постојећој заједници њемачких, аустријских и мађарских бродарстава („моћни блок бродарстава бив. непријатељских земаља“). Уједињено пловидбено друштво земаља Мале Антанте би по тонажи „превазишло аустро-мађарско-њемачко бродарство и наметло би се као први фактор на Дунаву“. Не треба да чуди што је управо из Југославије потекла оваква иницијатива, јер је постојећа пловидбена заједница гурнула Југославију са доминантне позиције коју је према тонажи и броју пловила имала на Дунаву. Управо због тога, „за наше бродарство специјално остварење тог пројекта имало би нарочити значај и благодат, јер би у новој заједници имали главну улогу као по тонажи и уређењу највеће бродарство“. Била је створена и Унија бродарских предузећа држава Мале Антанте, али она није дала значајније резултате. Главна препрека за функционисање Уније био је захтјев да се у споразум укључе и југословенске националне пловне ријеке.⁷⁵

На основу свега изложеног можемо рећи да југословенска краљевина није имала јасну и организовану политику када је дунавска пловидба у питању. Чини се као да су се мјеродавни кругови задовољили стварањем највећег пловног парка на Дунаву и да им је то било довољно само по себи, па се наредне скоро двије деценије није ништа урадило на јачању југословенске заставе на Дунаву. Рат који је стигао на југословенски простор 1941. године само је прекинуо једну силазну путању. Политика југо-

⁷⁴ АЈ, 334–32–92, *Узроци недовољног стања нашега бродарства на Дунаву*; „Распад саобраћајне заједнице, до сада најмоћније бродарске групације на Дунаву“, *Полијшика*, 9. децембар 1936, стр. 4.

⁷⁵ АЈ, 395–28–269; „Пред састанак Привредног савета Мале Антанте“, „Која су питања претресана на конференцији експерата Мале Антанте у Београду?“, *Полијшика*, 7. децембар 1933, стр. 3, 8.

словенске краљевине на Дунаву је, по свој прилици, снажнија била на дипломатском пољу него на економском и саобраћајном, и као да је занемаривана чврста повезаност и у крајњем случају међузависност борбе на овим пољима. Чини се да је југословенска краљевина, судећи на основу субвенција, више потпомагала развој поморских пловидбених друштава, док је ријечна пловидба „остала пасторче“. Како је то закључивао шеф Саобраћајно-наутичког одељења Државне речне пловидбе Димитрије Павловић: „Она је остављена сама себи, без ичије помоћи, да постепено али сигурно пропадне и ишчезне са Дунава.“⁷⁶

⁷⁶ АЈ, 37–40–277, Бр. 1223/35

ГРАДИТЕЉСКИ ПОДУХВАТИ НА ДУНАВУ

Мосџови

У вријеме тзв. Царинског рата Србији је био забрањен извоз производа на територију Аустроугарске. С обзиром на важност коју је *Дунавска монархија* имала за српску спољну трговину, ово је био страховит економски ударац за Краљевину Србију. Забрана увоза производа из Србије уведена је 1906. године. У покушају Србије да пронађе нова тржишта и задржи економску стабилност, важну улогу је имао дунавски пловни пут. Кабастој роби (жито, дрво, метал, брашно) која је подносила дужи превоз Дунав је омогућио извоз у два правца, на исток ка Црном мору и на сјевер ка јужним дијеловима Њемачке.¹ Како би отворила пут својој трговини, Србија је планирала изградњу жељезничке пруге од Радујевца на Дунаву до обале Јадранског мора (до лука Драч или Бар) и од Кладова, преко Ниша и османске територије, до Јадрана. Изградњом пруге требало је повезати дунавски пловни пут са Јадраном, а с обзиром на конвенцију потписану у Букурешту 3. јула 1898. године о изградњи моста између Кладова и Турну Северина, ова жељезница је требало да буде директно повезана са румунским жељезницама. Иако је Царински рат завршен 1911. године, преговори око изградње моста преко Дунава који би спојио Србију и Румунију настављени су и наредних година.²

Одлуком тадашњег министра грађевина Србије Јована П. Јовановића од 12. октобра 1913. године одређени су делегати за даље преговоре са Румунима око изградње моста преко Дунава. У питању су били Михаило В. Илић, бивши министар грађевина, и Тихомир Ђурђевић, инжењер Управе за грађење нових железница. Након што је Румунија одредила мјешовиту цивилно-војну делегацију и српској делегацији су придодата два војна лица, ђенералштабни пуковници Живко Павловић, начелник Оперативног одељења Главног генералштаба, и Драгомир С. Цветковић, начелник Штаба Тимочке дивизије.

Мјешовита румунско-српска Комисија за избор мјеста за мост преко Дунава састала се први пут у Букурешту 22. новембра 1913. године, а

¹ Димитрије Ђорђевић, *Царински рати Аустро-Угарске и Србије 1906–1911*, Београд 1962, стр. 308–312.

² Михаило Војводић, *Пушеви српске дипломатије. Огледи о спољној политици Србије у XIX и XX веку*, Београд 1999, стр. 150–158; *Историја српског народа*, VI–1, стр. 153–165; М. Рауновић, n.d., стр. 518; Р. Драговић, *Пловидба у Ђердају*, стр. 188–191; Урош Круљ, *Наша саобраћајна (жељезничка) политика*, Београд 1935, стр. 36; Dimitrije Đorđević, „Projekt Jadranske železnice u Srbiji (1896–1912)“, *Историјски гласник*, бр. 3–4/1956, стр. 3–35.

на њеном челу је био румунски делегат инж. Александру Котеску, главни директор румунских државних жељезница. Румуни су сматрали неодговарајућим српски приједлог о изградњи моста код Прахова, сматрајући да је та локација преблизу бугарској територији, па би могло бити проблема „у случају заплета са Бугарском“. Румунски приједлог је био мост преко острва у близини мјеста Циганаши. Овакав румунски приједлог одбио је тадашњи предсједник српске владе Никола Пашић, али га је на румунско инсистирање српска делегација накнадно прихватила и настојала да на то наговори и предсједника Владе. У коначници је ипак договорено да се мост гради између Брзе Паланке и Циганаша, „низводно од Брзе Паланке толико колико то допуштају технички услови“, па је друга Конвенција о подизању моста на Дунаву потписана 10. децембра 1913. године у Букурешту. Мост је планиран за „нормалну пругу са једним колосеком“, али нарочити пролаз за пјешаке није био предвиђен. Трошкове проучавања и грађења моста требало је да снесе „по пола обадве државе“, док је „трошкове везивања моста са железничким пругама обадвеју земаља“ требало да поднесе „одвојено свака држава за везу подигнуту на својој територији“. Румунска влада се обавезала да финансира проучавање и грађење моста, а да се накнадним споразумом утврди начин на који ће Србија исплатити свој дио трошкова од укупног капитала уложеног у проучавање и грађење моста. О одржавању моста требало је да се стара Румунија, али тако да на крају године Србија плати половину трошкова.³

Чланове српске делегације примио је, након потписивања Конвенције, румунски краљ Карол I и даровао орденима. Народна скупштина је усвојила ову Конвенцију већ 24. децембра, а у Румунији је ратификована 12. јануара 1914. године. Након инсистирања румунског министра грађевина Константина Ангелескуа, 7. јуна су одређени инжењери задужени за израду студије о изградњи, а српска страна је за то одредила поменутог Михаила Илића и Антонија Радојевића. Двије делегације инжењера састале су се 29. јуна 1914. године у Брзој Паланци, а Румуни су пренијели ријечи предсједника њихове владе Јона Братијануа „да се одмах енергично приступи предходним радовима за подизање моста на Дунаву, као и на радовима румунског дела јадранске жељезничке пруге“. Међутим, састанак стручњака на Дунаву је одржан сутрадан по Сарајевском атентату, а само неколико недјеља касније Европа је утонула у највећи рат који је до тада виђен, па је изградња моста који би везивао Србију и Румунију остављена за неко друго вријеме.⁴

³ *Српске новине*, 30. мај 1914, Бр. 117, стр. 1–2.

⁴ АС, МИД, ПО, ролна 388, снимак 96, 109–112, 115–117, 120–126, 133–165, 180–181, Пов. Бр. 6768, 7269, 7283, 7407, 7447, 7574, 7677, 7866; АЈ, 395–21–214, Пов. Бр. 96; АЈ, 74–240–359, *Реферат њо њишању њрује Пожаревац–Кучево–Мајданњек–Прахово и њодизања моста на Дунаву код Прахова*.

Када је рат завршен изградња моста је отворена као једно од питања у односима између новостворене југословенске краљевине и Румуније. Осим преговора о успостављању специјалних сервиса на Ђердапу, најважније питање односа између Југославије и Румуније које се тичало Дунава била је изградња моста преко ове ријеке. Мост је требало да представља „симбол и видну манифестацију пријатељских веза и подударности интереса двеју суседних земаља“. Питање изградње моста на Дунаву било је важно и са становишта цјелокупних југословенско-румунских односа у међуратном периоду. О томе свједочи и чињеница да су се тиме бавили лично монарси двије државе.⁵ О интересовању које је у Румунији постојало за изградњу моста преко Дунава јављао је краљевски посланик у Букурешту Бошко Чолак-Антић у телеграму од 14. новембра 1925. године.⁶

Очигледно да је питање изградње моста преко Дунава наставило да живи у односима између Краљевине СХС и Румуније, али да се његовој реализацији није могло приступити одмах послије рата јер се радило о скупом и сложеном пројекту за који двије државе нису биле спремне у том тренутку. Међутим, с временом је и оно дошло на ред. Двије државне комисије састале су се у Београду 24. и 25. априла 1930. године ради одређивања најпогодније жељезничке везе између престоница двије државе и избора мјеста на коме би се градио мост преко Дунава. Са тим циљем комисије су 26. и 27. априла боравиле на Ђердапу. Закључено је да је потребно што прије обавити накнадна техиметријска снимања, мјерења профила Дунава и сондаже на мјестима гдје је планирано подизање моста. Југословенска страна је затим у Брзој Паланци образовала секцију која је била задужена за ова мјерења, а на чијем челу је био инж. Божидар Бојовић.⁷

Током маја и јуна исте године инжењерске секције су завршиле трансверзална снимања и сондирања мјеста предвиђеног за изградњу моста, па се могло ући у наредну фазу ових сложених преговора. За 7. август је договорен први састанак мјешовите комисије. Југословенску делегацију за те преговоре чинили су: инж. Петар Миленковић, начелник Одељења за конструкцију железница Министарства грађевина; Душан Пантић, шеф Саобраћајног одсека Министарства иностраних послова;

⁵ АЈ, 395–1–8, Стр. Пов. Бр. 4, 30.

⁶ Колико је пројекат изградње моста преко Дунава био важан и озбиљан потврђује и постојање Дирекције за грађење дунавског моста у оквиру Министарства саобраћаја Краљевине Југославије. Као поддиректор ове дирекције преговоре око детаља у вези са изградњом моста водио је инж. Нико Мартиновић, рођени Цетињанин који је Технички факултет завршио у Минхену, а на изградњи жељезница радио од 1913. године и детаљно био упознат са пројектима за изградњу моста (АЈ, 334–17–44, Стр. Пов. Бр. 29; АЈ, 395–13–124, Пов. Бр. 622; АЈ, 395–23–232, Пов. Бр. 30).

⁷ АЈ, 395–21–214, Пов. Бр. 158, 174; „Конференција о мосту код Прахова“, *Политика*, 25. април 1930, стр. 8.

инж. Хуго Кајнцл, шеф Одсека за одржавање путева Министарства грађевина; инж. Јосип Ковачевић, шеф Одсека за одржавање путева Министарства саобраћаја; Милан Остојић, виши савјетник Министарства финансија; Емил Крик, референт Министарства саобраћаја по питањима изградње мостова; и пуковник Милутин Николић. На челу делегације стајао је тадашњи посланик у Букурешту Бошко Чолак-Антић. Румунску делегацију је предводио министар финансија Михаил Маноилеску. Преговори су вођени у Букурешту 12–21. августа. Румунска страна је том приликом понудила алтернативу раније договореној локацији код Циганаша – изградњу моста код Турну Северина.⁸

Румунима је локација између Брзе Паланке и Циганаша све мање изгледала повољно, нарочито због чињенице да се у непосредној близини налазила граница са Бугарском (28 км). О томе је говорио и румунски краљ и најављивао да ће о одређивању мјеста за изградњу моста разговарати са југословенским краљем „преко писама, а можда и приликом личног састанка“. Југословенској страни је прича о близини бугарске границе изгледала само као невјешт изговор, али се са тиме озбиљно морало рачунати, јер све док се тачна локација није утврдила, питање изградње моста је било врло несигурно. Југословенска страна је сматрала да близина бугарске границе чини непогодност, али да конфигурација терена чини немогућим да се мост сруши евентуалним артиљеријским дејствима са бугарске територије. Мост је лако могао бити угрожен од бугарске авијације, али та опасност би постојала и када би се мост изградио код Турну Северина (46 км од бугарске границе). Изградња моста код Циганаша изискивала је да обје државе поднесу додатне трошкове за проширење жељезничке мреже, како би биле спојене са мостом. Међутим, уколико би се мост градио код Турну Северина, он би излазио на већ постојећу румунску пругу, док би Југославија имала додатне трошкове за проширење мреже пруга.⁹

Иако румунска страна сада није била задовољна локацијом за изградњу моста код Брзе Паланке и Циганаша, југословенска страна је послала тим стручњака који је извршио потребна премјеравања на том терену. Тим стручњака, упућен на Дунав у августу 1933. године, чинили су Иван Пољаков, Христофор Анђелковић и Борис Тјуљпанов. Ова локација је деценијама фигурирала као највјероватнија јер је на том мјесту Дунав био необично узак за погранични сектор између Румуније и Југославије и мост не би морао бити дужи од 700 метара, а због конфигураци-

⁸ АЈ, 395–21–214, Пов. Бр. 316, 317, 330, 331; АЈ, 395–21–214, *Procès Verbal I*; АЈ, 395–28–273, *Procès Verbal II*; АЈ, 395–28–273, *Железнички мост на Дунаву за везу Краљевине Југославије са Румунијом*; АЈ, 74–85–126, Бр. 1866.

⁹ АЈ, 395–23–232, Пов. Бр. 67; АЈ, 395–28–273, *Железнички мост на Дунаву за везу Краљевине Југославије са Румунијом*.

је терена његовом изградњом добијала би се жељезничка веза првог реда.¹⁰

О изградњи моста разговарали су и тадашњи румунски посланик у Београду Александру Гуранеску и југословенски краљ Александар. Југословенски владар је питање моста покретао и приликом званичне посјете Букурешту. Мост преко Дунава био је тема разговора југословенског посланика у Букурешту Бошка Чолак-Антића и румунског министра саобраћаја Едуарда Мирта. Изградња моста имала је како економски и саобраћајни, тако и политички значај за читаву Југоисточну Европу. Мост је, и у симболичном смислу, требало да утврди пријатељство двије сусједне државе изражено и кроз династичку повезаност (женидбом краља Александра са румунском принцезом Маријом, ћерком краља Фердинанда I Хоенцолерна) и војно-политички савез.¹¹

Питање изградње моста на Дунаву између Румуније и Југославије привукло је значајну пажњу и у међународној јавности. Осим замашности предвиђених радова и комплексности међудржавног договора, у фокусу су били и економски интереси овог подухвата. Према извјештајима Министарству иностраних послова Краљевине Југославије у Грчкој је придаван велики значај овом пројекту. Сматрало се да он за Југославију представља алтернативу Слободној зони у Солуну и да би се изградњом моста и пристаништа код Прахова извозна трговина Југославије упутила тим правцем, док само „оно мало продуката Јужне Србије било би упућено на грчку слободну зону у Солуну“.¹²

Током 1934. године мјешовита југословенско-румунска комисија разматрала је понуду једног француског друштва о изградњи моста преко Дунава код Оршаве у вриједности од 300 милиона франака, а са истим циљем препоручила се и фирма из Њемачке. Постојао је приједлог једног белгијског друштва да се, умјесто моста, изгради тунел који би био 40 метара испод корита Дунава. Могућност изградње тунела испод корита Дунава је сматрана „толико фантастичном и нереалном, да је свака дискусија сама по себи била безпредметна“.

У *Темнишварском веснику*, гласилу српске заједнице у Румунији, изградња моста посматрана је као „исправљање грешке“ цара Аурелијана, који је донио одлуку о рушењу Трајановог моста како би се спречило надирање Варвара, док је Брана Димитријевић на страницама *Полишике* писао о томе да се „иде стопама старих Римљана, у намери да се између Југословена и Румуна, путем и мостом, још више утврди ничим непому-

¹⁰ АЈ, 395–28–273, Пов. Бр. 335, 364, 389, 411.

¹¹ G. Popi, n.d., str. 260–261; АЈ, 38–718–897, *Време*, 3.12.1933.

¹² АЈ, 334–3–16, *Извештај Министарства иностраних послова за месец април 1930.*

ћено и осведочено пријатељство и заједнички интерес на путу културе и општег напретка“.¹³

Почетком децембра 1934. године делегације двије државе договориле су у Београду да би најпогодније мјесто за мост било између Турну Северина и Кладова. У румунској делегацији био је и начелник Генералштаба румунске војске генерал Јон Антонеску. Румунски министар саобраћаја Рихард Франасовићи рекао је да би овај мост зближио двије земље „ако уопште може да буде речи о неком зближавању Румуније и Југославије с обзиром на једнодушност наших осећаја, на присност наших односа и на идентичност наших интереса“. Министар Франасовићи је, том приликом, о изградњи моста разговарао и са краљевским намјесницима др Ивом Перовићем и др Раденком Станковићем, предсједником Министарског савета Николом Узуновићем, министром иностраних послова Богољубом Јевтићем, министром војске и морнарице генералом Петром Живковићем, министром саобраћаја Огњеном Кузмановићем и министром грађевина др Стјепаном Сркулем. Међутим, до отпочињања радова ни тада није дошло, па су преговори кренули из почетка током наредне 1935. године. Технички стручњаци двије земље састајали су се у Турну Северину 1936. године, а нешто касније и министри саобраћаја Мехмед Спахо и Р. Франасовићи у Букурешту. И један и други састанак имали су за циљ одређивање локације на којој је мост требало изградити. Румунији је највише одговарао мост код Турну Северина, а Југославији код Циганаша, како би се могао уклопити у већ изграђену жељезничку линију. Приједлог инж. Светолика Живановића о изградњи моста недалеко од Трајанове табле гдје је Дунав изузетно узак, није озбиљније разматран због конфигурације терена.¹⁴

Када је изгледало да ће локација моста бити већи проблем од самог премошћавања Дунава, југословенска страна је, након разговора Рихарда Франасовића са Миланом Стојадиновићем и Мехмедом Спахом у другој половини септембра 1936. године, прихватила пројекат изградње моста између Турну Северина и Кладова. Било је предвиђено да се изгради и нова жељезничка пруга од Кучева преко Мајданпека и Штубика, која би се рачвала на два дијела, према Неготину и према Кладову,

¹³ АЈ, 395–30–288, *Изградња дунавског моста и линије Београд–Букурешт*; АЈ, 334–17–44; *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1931. годину*, II, приредили: Нада Петровић и Јелена Бакић, Београд 2007, стр. 67; G. Popi, n.d., str. 261–262; *Темишварски весник*, 11. новембар 1934, бр. 53; *Темишварски весник*, 30. децембар 1934, бр. 60; АЈ, 38–718–897, *Novosti*, 11.7.1933; АЈ, 38–718–897, *Правда*, 1.6.1933; „На месту где је пре 2000 година био Трајанов мост подиже се нови“, *Полићика*, 18. јун 1930, стр. 7; „Београдски преговори о жељезничкој вези између Румуније и Југославије на доњем Дунаву“, *Полићика*, 1. децембар 1934, стр. 4.

¹⁴ G. Popi, n.d., str. 262–263; *Темишварски весник*, 9. децембар 1934, бр. 57; „Један предлог да се у Ђердапу подигне мост на Дунаву“, *Полићика*, 13. децембар 1935, стр. 12.

са прелазом преко Брзе Паланке. Најављено је да ће ускоро бити постављен камен темељац, а да ће радови отпочети на пролеће идуће године и трајати највише четири године. *Конвенција између Краљевина Југославије и Румуније о вези југословенских и румунских железница мостом на Дунаву између Кладова и Турну–Северина* потписана је у Београду 21. новембра 1936. године. Конвенцију су потписали министри саобраћаја др Спахо и др Франасовићи, а она је детаљно предвиђала како се радови требају развијати, одређивање експерата и сл. Било је предвиђено и да сва евентуална неслагања између експерата двије земље ријешава као арбитар трећи члан кога именује чехословачки министар саобраћаја. Припремне радове и „трошкове потребне за грађење моста“ требало је да снесе „на равне делове“ обје државе. Мост је замишљен као комбинована друмско-жељезничка конструкција, а радовима је требало да управља Специјални одбор за радове, на чијем челу би била два главна инжењера. О томе колико је питање изградње моста било важно најбоље свједоче ријечи министра Франасовића дате новинарима који су присуствовали чину потписивања уговора: „Господо, ви видите пред собом човека потпуно срећног. После вишегодишњег рада успели смо да завршимо један важан посао. Ја морам да одам признање великим напорима, који су са стране ваше владе у том погледу уложени. Сад ће се реализовати то што смо и ви и ми хтели, реализоваће се, ја сам потпуно уверен, за највеће добро и вас и нас.“¹⁵

Законски приједлог о вези југословенских и румунских жељезница мостом преко Дунава усвојен је акламацијом на сједници Одбора за проучавање законских предлога о међународним уговорима и споразумима 13. јула 1937. године и препоручен за усвајање Народној скупштини. Конвенција је добила и законску снагу након усвајања на сједницама Народне скупштине 24. новембра 1937. и Сената 14. марта 1938. године. Премда је била намјера да радови отпочну у фебруару 1937. године, до тога није дошло иако су се технички стручњаци двије земље састајали и обављали истраживање тла, како би могли бити постављени стубови новог моста. Осим сондирања дубине и отпорности терена које су технички стручњаци спроводили половином марта те године, ништа више није урађено. Погор-

¹⁵ АЈ, 334–17–44, *Разговори између претседника владе и министра иностраних послова Милана Стојадиновића и румунског министра саобраћаја Франасовића о мосту на Дунаву*; АЈ, 72–52–222, *Закон о конвенцији између Краљевине Југославије и Румуније о вези југословенских и румунских железница мостом на Дунаву између Кладова и Турну–Северина, потписано у Београду 21. новембра 1936. године*; АЈ, 70–290–539, Бр. 4238/37, Пов. Бр. 26/37; АЈ, 38–545–710, *Правда*, 3.2.1939; *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије за 1936. годину*, VII, приредила Нада Петровић, Београд 2012, стр. 594–595; G. Popi, n.d., str. 264–265; „Значај споразума за грађење моста на Дунаву“, *Самоуправа*, 22. септембар 1936, стр. 1; „Г. Франасовић и г. Спахо потписали су јуче конвенцију о мосту на Дунаву између Кладова и Турн–Северина“, *Полићика*, 22. новембар 1936, стр. 4.

шање општих прилика у Европи учинило је да до остварења ове конвенције никада не дође.¹⁶



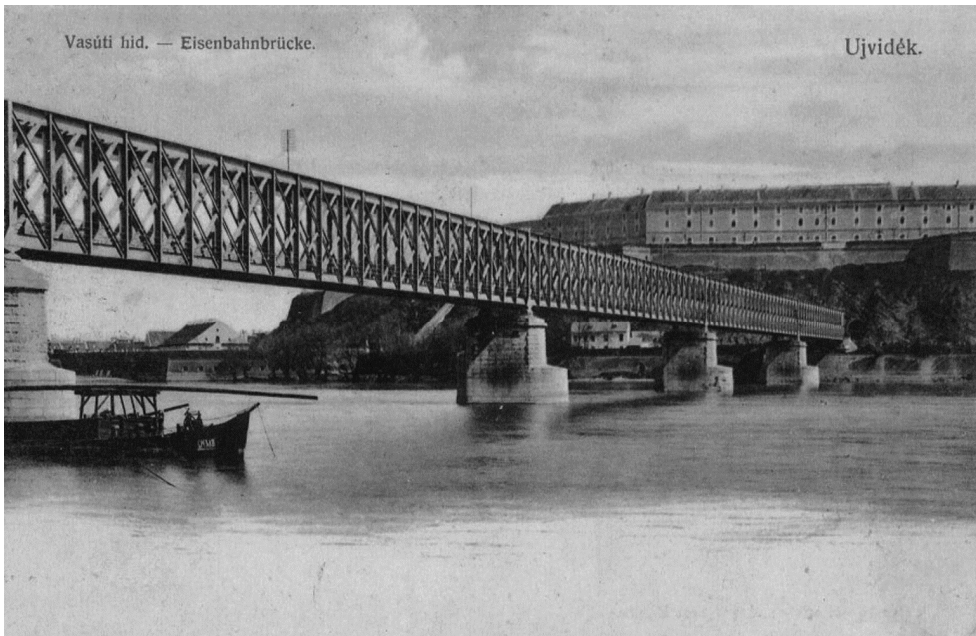
Жељезнички мост код Богојева (Железнички музеј)

Југословенска држава је у вријеме настанка наследила два стална и један привремени (полустални) мост преко Дунава. Жељезнички мост код Богојева изграђен је 1912. године, а прије него ли је мост подигнут, на том мјесту је жељезничке композиције превозила специјално конструисана скела. Најстарији међу мостовима који су се нашли у оквирима новоформиране југословенске државе био је жељезнички мост између Новог Сада и Петроварадина, који је грађен 1881–1883. године. Носио је име цара Франца Јозефа, а 1929. године званично је преименован у Мост краљевића Андреја, према најмлађем сину југословенског краља Александра I, који се родио 28. јуна те године.

Мост је подигнут у склопу изградње жељезничке пруге Будимпешта–Суботица–Нови Сад–Земун, којом се престоница Угарског краљев-

¹⁶ АЈ, 72–52–222, Бр. 3891, 6315, 7577; „Претходни радови код Кладова за грађење моста на Дунаву“, *Полиџика*, 20. март 1937, стр. 6; „Припреме за подизање моста на Дунаву код Турн Северина“, *Полиџика*, 23. март 1937, стр. 4; „Изгласана је конвенција с Чехословачком о питању осигурања и конвенција с Румунијом о мосту код Кладова“, *Полиџика*, 25. новембар 1937, стр. 6; „Сенат је јуче наставио рад“, *Полиџика*, 15. март 1938, стр. 4.

ства повезala sa својим крајњим југом. Захваљујући договору са Србијом овај мост је био дио жељезничке линије која је водила ка Солуну и Истанбулу. Радови су били отворени 9. септембра 1881. године, а спровела их је француска компанија *Fives Lites* из Париза, према пројекту бечког архитекте Карла Баумана. Мост је постао најзначајнија веза Бачке и Срема и представљао је први стални мост на току Дунава који се нешто касније нашао у оквирима југословенске државе. Изграђен је на врло уском и повољном дијелу тока Дунава, па се његова челична решеткаста конструкција, која је имала облик издуженог правоугаоника, протегла на 432 метра. Био је ослоњен на шест бетонских стубова, од којих су четири саграђена у води, а по један на сувом на свакој обали. На мосту је постављена једноколосјечна пруга према пројекту инж. Николе Станковића, а постојала је и стаза за пјешаке. Након моста, пруга је до Петроварадина водила тунелом кроз тврђаву. Тест оптерећења су извршиле три локомотиве, а укупно је коштао 1,37 милиона форинти. У саобраћај је пуштен 11. новембра 1883. године. Срушен је у Априлском рату приликом повлачења југословенске војске из Бачке. Служио је пуних 58 година, а његова три стуба и данас вире из воде.¹⁷



*Мост Франца Јозефа/Краљевића Андреја
(Библиотека Машице српске)*

¹⁷ Велимир Вукмановић, *Дунавски мостови: од извора до ушћа*, Нови Сад 2009, стр. 91–98.

У Новом Саду је постојао и полустални друмски и пјешачки мост (тзв. Поћореков мост), који је грађен за ратне потребе од децембра 1914. до марта 1915. године као лака жељезна конструкција на дрвеним стубовима. Овај привремени мост, дужине 384 метра, ослањао се на шест стубова, од којих су четири била побијена у корито ријеке, а два су била обалска. Иако су постојали аустроугарски планови да се оба новосадска моста поруше приликом повлачења у новембру 1918. године, они су наставили да служе и новој држави.

Поћореков мост је до 3. јануара 1921. године био под надлежношћу Прве армијске области, а од тада је предат у надлежност цивилне Грађевинске дирекције. Под налетом санти леда стубови су попустили и конструкција моста се сурвала у ријеку у рано јутро 18. фебруара 1924. године, девет година након што је подигнут. Дописник *Полишике* из Новог Сада овако је описао рушење моста: „Једна огромна ледена санта између зимовника и железничког моста, дуга 250, широка око 80 и дебела преко 6 метара, ударила је право о стуб железничког моста, распала се на два дела и пловила даље према колском мосту. Стубови од трошнога дрвета, који су недавно остали без гвоздених брана, нису били у стању да издрже силну навалу леда. Један део од санте, која се распала, ударио је на стуб моста са новосадске стране и понео стуб и гвоздени део лука над стубом. Други део санте захватио је други стуб и заједно са гвозденим луком носио га Дунавом неких 150 метара.“¹⁸

Убрзо након изградње железничког моста у Новом Саду јасно се указала потреба и за изградњом друмског моста. Почевши од 90-их година XIX вијека Нови Сад је покушао да убједи власти Аустроугарске да се мост сагради о државном трошку, али без успјеха. У годинама пред избијање Првог свјетског рата град је донио одлуку да сам уђе у тај посао. Одређена је локација, отпочела експропријација, а генерални пројекат је израдио инж. др Силард Зјелински 1912. године.

Током наредне године осигурани су кредити у висини од 2,8 милиона круна, а у августу 1914. године требало је да буде расписана лицитација за извођење радова. Међутим, избијање рата је прекинуло даљи рад на том пројекту. Схватајући тежину транспорта преко Дунава, Грађевинска дирекција у Новом Саду је већ у априлу 1919. предложила изградњу сталног друмског моста, а 16. септембра исте године доставила пројекат Одељењу за грађење мостова Министарства грађевина. Значај сталног моста је несагледив, ако се узме у обзир да је он представљао једину везу између Бачке и Срема. На приједлог министра грађевина Јована П. Јовановића од 10. децембра 1920. године Министарски савет је четири дана

¹⁸ В. Вукмановић, *Дунавски мостови*, стр. 111–121; „Новосадски мост се срушио“, *Полишика*, 19. фебруар 1924, стр. 6.

касније донио дефинитивну одлуку да финансирање изградње моста преузме држава.¹⁹

Радови на изградњи стубова отпочели су 2. септембра 1921, а довршени 15. августа 1925. године. Изградња бетонских стубова (два ријечна и два обална) на којима ће стајати конструкција била је повјерена фирми *Цајс и Мајзл* из Београда. Према овлашћењу Грађевинске дирекције Министарства грађевина Краљевине СХС стални надзор на грађењу моста имао је виши инжењер Ненад Ланцош.²⁰ Жељезну конструкцију су лиферовале и монтирале на рачун репарација двије њемачке фирме (*J. Gollnow & Sohn* из Штетина и *August Klönne* из Дортмунда), а њено постављање је трајало од октобра 1925. до јула 1927. године. Друмски мост између Новог Сада и Петроварадина свечано је пуштен у промет 20. маја 1928. године.

Изградња моста коштала је укупно око 39 милиона динара. Свечаном отварању моста, уз градоначелника Новог Сада др Бранислава Бороту и повјереника Петроварадина Ивана Јелачића, присуствовали су и министар грађевина Петар Марковић, министар пољопривреде др Светозар Станковић, командант Прве армијске области Ђура Докић, као и неколико народних посланика, док су освећење моста обавили епископ бачки Иринеј (Ђирић) и замјеник ђаковачког бискупа Андреја Шпилета. Процјењује се да је свечаном отварању присуствовало око 20.000 људи, а сам догађај је у штампи тога времена окарактерисан као један од „најсвечанијих после ослобођења, за Србе у Војводини и Срему“. Мост је био дугачак 341 метар, широк 12 метара, а добио је име по краљевићу Томиславу, другом сину југословенског монарха, рођеног 19. јануара те године. Коришћен је непуних 13 година, пошто га је у Априлском рату порушила југословенска војска.²¹

¹⁹ АЈ, 62–1250, *Мост њреко Дунава у Новом Саду*; „Навлачење гвоздене конструкције новосадског моста“, *Полиџика*, 30. октобар 1926, стр. 5; В. Вукмановић, *Дунавски мостови*, стр. 125–127.

²⁰ Ненад Ланцош је касније уживао извјесно повјерење окупационих власти, па су га оне у жеку борби за ослобођење Београда и након слома Владе Милана Недића, поставиле у Одбор државне администрације за Србију и додјелиле му ресор грађевина. Не треба посебно напомињати да Одбор, формиран одлуком генерала Ханс-Густав Фелбера, није имао никакве надлежности током неколико дана постојања (*Ко је ко у Недићевој Србији*, стр. 534).

²¹ На мјесту гдје је до 1941. био Мост краљевића Томислава подигнут је 1946. Мост маршала Тита/Варадински мост, који је срушен 1999. године у НАТО бомбардовању Југославије. Данас се на том мјесту налази мост Варадинска дуга, саграђен 2000. године (АЈ, 62–1250; Велимир Вукмановић *Мостови Новог Сада*, Нови Сад 2005, стр. 22–27; В. Вукмановић, *Дунавски мостови*, стр. 127–144; „Отварање моста Нови Сад–Петроварадин“, *Полиџика*, 20. мај 1928, стр. 5; „Свечано отварање новосадског моста“, *Полиџика*, 21. мај 1928, стр. 9).



Мост краљевића Томислава (Библиотека Машице српске)

Убрзо након завршетка рата отворено је и питање изградње моста преко Дунава код Београда. Уговор о изградњи моста потписан је у децембру 1923. године са једном њемачком фирмом, али до реализације није дошло. Због одуговлачења са градњом мост је називан „злогласним“, а у београдској јавности је већ постао и предмет спрдње. Са мртве тачке се кренуло тек 15. јануара 1927. године, када је на сједници Владе одлучено да се стари уговор раскине, потпише нови, а да највећи дио трошкова подмири Њемачка на име репарација. Дат је рок од четири године за довршетак моста.²²

О изградњи Панчевачког моста Краљевска стална делегација је обавијестила МДК 31. маја 1927. године приложивши тада и опис пројектованог моста, као и два плана. Комисија је одредила тим експерата који је процијенио да мост неће ометати пловидбу, након чега је на 18. засједанју у Прагу јуна 1927. године установила да се може приступити реализацији планова о изградњи моста који би повезао Београд и Панчево.²³

Мост су градиле њемачке фирме, а сматран је најширим и трећим најдужим мостом у Европи тога времена. Фунидрање и доњи строј моста градила је фирма Siemens Waunion из Берлина, док је за изградњу и монтажу жељезне конструкције био задужен конзорцијум од седам фирми

²² „Решено питање панчевачког моста“, *Политика*, 16. јануар 1927, стр. 2.

²³ АЈ, 334–660–1941, У. Бр. 2464; АЈ, 369–11/1, *Procès-verbaux des séances tenues à Prague les 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28 et 29 juin 1927.*

под називом Deutsche Gesellschaft für die Montage der Pančevöer Brücke. Most је саграђен на осам стубова у води и два на сувом. Стубови у води су грађени на дубини од 30 метара испод нивоа воде, која је у то вријеме на том мјесту имала око осам метара дубине. Most је пројектован тако да буде дугачак 1.516, а широк 10,90 метара и да има једну коловозну траку и један пружни колосјек. Био је, међутим, предвиђен и за евентуално проширење за још један колосјек и још једну коловозну траку.²⁴



*Склапање првог кесона за израду стубова будуће Панчевачког моста
(Народна библиотека Србије)*

Након почетка изградње радови су привлачили велику пажњу јавности у Београду, како због њихове замашности, тако и због савремених техника које су примјењиване. Нарочито су били примамљиви кесони уз помоћ којих су грађени стубови моста. Шеф дирекције за грађење пруге Београд–Панчево инж. Велички одржао је предавање управо у једном таквом кесону спуштеном на ријечно дно, а оно је директно преношено на Радио Београду. Он је најприје слушаоцима објаснио шта су то кесони, како се у њима ради и на који начин радници у њих улазе. Рад у кесонима

²⁴ „Панчевачки мост“, *Полиџика*, 27. новембар 1927, стр. 7; „Радови на мосту Београд–Панчево“, *Полиџика*, 20. мај 1928, стр. 6; „Грађење железничке пруге Београд–Панчево“, *Полиџика*, 30. јун 1931, стр. 7; Predrag J. Marković, Čedomir Antić, Danilo Šarenac, *Korak ispred vremena. 125 godina Simensa u Srbiji*, Beograd 2012, str. 127.

био је изузетно тежак због јачег ваздушног притиска. Било је могуће да један човјек у кесону ради највише четири сата, а отприлике толико је трајао улазак и излазак из кесона. Прије почетка процедуре силаска, радници су морали да прођу ригорозне љекарске прегледе како би се утврдила њихова способност за рад. Они су прегледани и након изласка из кесона и подвргавани третманима за испуштање вишка азота нагомиланог у њиховом организму. Како је истакао инж. Велички: „Радници који се налазе у кесону већином су Далматинци. Има их и из моравског округа, а има и неколико Монгола, Руса избеглица, који су дошли са Врангеловом армијом. Има и Црногораца [...]. Радници у кесону не добијају воду за пиће него само чај заслађен шећером, јер чај их на тај начин чува од прехладе.“²⁵

Без обзира на све, радови су текли врло споро, па је мост, поново, постао предмет спрдње. Називан је „вечним спомеником [...] коме се грађани годинама већ, онако више из далека, диве“.²⁶ Ипак, радови су приведени крају и мост је свечано пуштен у саобраћај 10. новембра 1935. године. Највећи дио радова завршен је неколико мјесеци раније и возила и пјешаци су се, без одобрења, већ кретали мостом. Мост је отворио кнез-намјесник Павле Карађорђевић у присуству предсједника Владе др Милана Стојадиновића, предсједника Народне скупштине Стевана Ђирића, потпредсједника Сената др Уроша Круља и др Мирослава Плоја, преостала два краљевска намјесника Раденка Станковића и Иве Перовића, предсједника Београдске општине Владе Илића, заступника министра саобраћаја и министра без портфеља Шефкије Бехмена, министра пољопривреде Светозара Станковића, министра грађевина Милоша Бобића и министра шума и рудника Ђуре Јанковића. Присутни су били и поглавари најзначајнијих вјерских заједница патријарх Варнава (Росић), надбискуп Иван Рафаел Родић, врховни рабинер Исак Алкалај и реис-ул-улема Ибрахим Маглајлић. Уз неколико сенатора и народних посланика присутни су били и бивши предсједник Владе Богољуб Јевтић и некадашњи министри др Коста Кумануди, др Светислав Поповић и др Будислав Гргур Анђелиновић. Датум свечаног отварања моста симболично је одређен за дан када је српска војска, 17 година раније, ушла у Панчево, а мост је добио име малољетног југословенског монарха Петра II Карађорђевића.²⁷

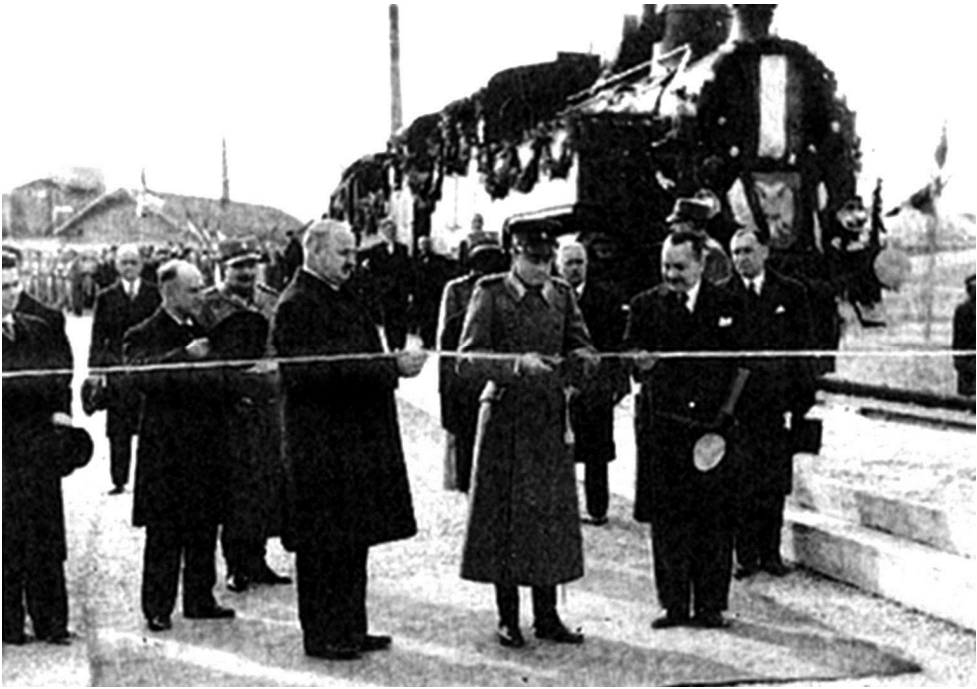
Шефкија Бехмен је мост назвао „величанственим делом технике“ и указао на чињеницу да је он представљао најсложенији објекат у жеље-

²⁵ „На шеснаест метара испод површине Дунава, инжењер г. Велички држи предавање“, *Полиџика*, 26. април 1930, стр. 8.

²⁶ „Како да се изврши пробно оптерећење“, *Полиџика*, 9. децембар 1934, стр. 9.

²⁷ „У недељу ће се предати саобраћају Панчевачки мост“, *Полиџика*, 8. новембар 1935, стр. 8; „Њ. Кр. Вис. Кнез Намесник Павле, у присуству Намесника г. г. Станковића и Перовића, предао је саобраћају мост Њ. В. Краља Петра II и пругу Београд–Панчево“, *Полиџика*, 11. новембар 1935, стр. 1–2.

зничком повезивању Београда и Панчева, односно Баната и југословенске престонице. Трошкови изградње мостова преко Дунава и Тамиша, као и саме пруге изнијели су укупно око 474 милиона динара. Министар Бехмен је нагласио: „Као што се види уистину врло скупа веза, али су привредни интереси далеко вреднији, а да не спомињемо огромну важност ове везе из политичких, економских и одбранбених разлога целе наше велике државе.“ Влада Илић је, такође, указао на значај овог објекта: „Овај поносити колос на међународној великој реци попеће углед и код других земаља, под чијим заставама плове бродови нашим плавим Дунавом.“²⁸



Кнез Павле ошвара шек саграђени Мост краља Пејра II преко Дунава (Полићика)

Након свечаног отварања моста, преко њега је прешао први воз којим су ка Панчеву отпутовале високе званице. У Панчеву их је дочекао председник Општине Васа Исаиловић, који је сликовито објаснио са каквим се проблемима, прије изградње моста, суочавало становништво Баната у покушају да стигне до престонице или уопште до друге обале: „У свечаном уласку овога првога воза који долази из престолнога града, гледамо, не само ми, становници Панчева, већ и цео народ Баната последњу

²⁸ Полићика, 11. новембар 1935, стр. 1.

етапу у остварењу вековног сна о правоме и пуном зближењу браће с једне и с друге стране Дунава. Кроз дуги низ година од ослобођења на овамо, иако можда престоници ближе од осталих, наша једина веза са њом, а преко ње и са целом Србијом, био је још увек Дунав. А он нас је често више делио него спајао. На милост и немилост природним непогодама, ми смо били вечно зависни од магле и леда. Застане ли речни саобраћај, остајали смо отсечени не само од центра, коме смо по своме природном положају гравитирали и економски и политички, него скоро дословце и од целог света. На домак Београда ми смо морали, гоњени неодложним пословима, да преваљујемо пут преко Новог Сада са бескрајним чекањем по малим станицама и страховитом везом, или да се стављајући живот на коцку одважимо на авантуристички прелазак преко замрзнуте реке. А ноћивање насред Дунава, у броду залуталом у магли, није већ никоме од нас било нешто необично...²⁹



Мост краља Петра II (Народна библиотека Србије)

Уз два моста преко Дунава југословенска краљевина је изградила и мост преко Саве недалеко од ушћа ове ријеке у Дунав, испод Калемегдана. Југословенски градитељи су премостили југословенску „националну“ ријеку изградњом велелепног Моста витешког краља Александра I Ујединитеља (Земунски мост), који је био први висући, ланчани мост у Југославији. Повезивање централне Србије и Војводине, Београда и Земуна, наро-

²⁹ *Полиџика*, 11. новембар 1935, стр. 2.

чито с обзиром на изградњу првих објеката на данашњем Новом Београду, дало је ванредан значај овом мосту. Његова вишегодишња изградња, такође, привлачила је пажњу београдске јавности.³⁰

Носеће стубове моста градила је француска фирма Batignol (Société de construction des Batignolles), иако је, првобитно, Привредно-финансијски комитет министара овај посао додијелио њемачком конзорцијуму на чијем челу је био Friedrich Krupp. Убрзо је интервенција француске стране код тадашњег председника Владе генерала Петра Живковића учинила да се одлука у најкраћем року промјени. Радови на мосту препуштени су Французима одлуком Министарског савета од 20. марта, а уговор је потписан 8. априла 1930. године. Пројекат изградње носећих стубова на обалама израдио је руски емигрант и чиновник у Министарству грађевина Николај Петровић Краснов. За изградњу и монтажу жељезне конструкције била је задужена њемачка фирма Gutenhoffnungshütte A. G. Мост је укупно коштао око 180 милиона динара.³¹

У завршној фази изградње моста (1933–1934) појавио се пројекат вајара Ивана Мештровића према којем је на стубовима моста требало да буду израђене фигуре коњаника цара Душана и краљева Томислава, Твртка и Петра I Карађорђевића. Израда коњаника коштала би 25 милиона динара и потрајала осам година. Дио стручне јавности се успротивио овом приједлогу, посебно инжењери, архитекте и умјетници. Удружење београдских ликовних уметника одржало је у марту 1934. године неколико састанака на којима се говорило о фигурама коњаника. Архитекта Драгиша Брашован није се сложио с таквим рјешењем „из естетских и комуникационих разлога“, а сматрао је и да сам мост „не може служити на понос југословенској престоници“. Пројекту Ивана Мештровића замјерало се да је скуп, да је добијен мимо јавног конкурса, као и да је бесмислен јер се због својих димензија коњаници не би ни могли видјети из непосредне близине моста, већ само са веће удаљености (стубови 22 метра, а коњаници на њима 10, укупно 45 метара од разине улице до врха коњаника). Архитекта, сликар и ликовни критичар Бранко Поповић говорио је да је пројекат „нескулптуран и неархитектонски“ и закључивао: „То је фигура претешка, а ништа не носи.“

Коњаници за мост су били тема разговора и на два састанка Удружења југословенских инжењера и архитеката који су одржани на Техничком факултету у Београду. На тим састанцима пројекат је оспорен са естетског и техничко-комуналног гледишта, као и са становишта вриједности подухвата. Против изградње коњаника иступили су архитекти Бог-

³⁰ „Монтиран је и леви кесон земунског моста“, *Полиџика*, 25. децембар 1930, стр. 5; „Силуета Земунског моста“, *Полиџика*, 12. децембар 1933, стр. 9.

³¹ Vladimir Lj. Cvetković, *Економски односи Југославије и Француске 1918–1941*, Београд 2006, стр. 231–236.

дан Поповић, Драгиша Брашован и Бранко Поповић, пјесник Раде Драинац и вајари Тома Росандић, Петар Палавичини, Ристо Стијовић и Марин Студин. Међу ријеткима који су у јавности подржали замисао вајара Мештровића били су др Милан Ђурчин и Иво Франић. На страницама *Нове Европје* Ђурчин је читаву причу назвао „хајком“, а Франић у загребачким *Народним новинама* „кампањом на Мештровића“. Читав спор је добио и националну конотацију.³²

Под притиском јавности, али и из финансијских разлога, од ове идеје се дефинитивно одустало, а Иван Мештровић је, према неким свједочанствима, на њој истрајавао све до 1941. године, када је у вихору Априлског рата тај мост порушен и када је са остацима његове конструкције на дно Саве дефинитивно отишла и Мештровићева идеја.³³

Након што су под руководством професора Високе техничке школе у Цириху др Мирка Роша и његових сарадника извршене темељите пробе оптерећења, коришћењем камиона-прскалица и преласком 700 коњаника Бачког ескадрона из Земуна и Краљеве гарде, мост је свечано отворен 16. децембра 1934. године. Добио је име према краљу Југославије који је два мјесеца раније убијен у Марсељу. Управо због вишемјесечне жалости проглашене након убиства краља, свечаност отварања моста није била на највишој разини. Тим поводом подијељено је више десетина одликовања, а између осталих је одликован и предсједник Управног одбора друштва *Batignol* Ернест Гоајен. Мост је у саобраћај пустио, симболичним пресјецањем „тробожне траке“, принц-намјесник Павле Карађорђевић, у присуству краљевских намјесника Иве Перовића и Раденка Станковића, предсједника Владе Николе Узуновића, министра иностраних послова Богољуба Јевтића, министра грађевина Стјепана Сркуља, министра финансија Милорада Ђорђевића, министра за физичко васпитање народа Будислава Гргура Анђелиновића, министра унутрашњих послова Живојина Лазића, министра трговине и индустрије Јураја Деметровића, мини-

³² Угљеша Рајчевић, „Коњаници за мост краља Александра I у Београду. Један неизведени пројект Ивана Мештровића“, *Годишњак трага Београда*, књ. XXXIV/1987, стр. 209–222; Душко Кеќкемет, *Ѕивот Ивана Меќтровиќа (1883.–1962.–2002.)*, II (1932.–1962.–2002.), Zagreb 2009, стр. 99–109; „Београдски архитекти против Мештровићевих коњаника на Савском мосту“, *Полићика*, 9. март 1934, стр. 7.

³³ Пишући о свом посљедњем сусрету са Мештровићем у прољеће 1939. године, Милан Кашанин је записао: „Тужио се на тешкоће на које годинама наилази његов пројект о подизању на Савском мосту бронзаних фигура на крилатим коњима – краља Томислава, цара Душана, краља Твртка и краља Петра I. Мени није било непознато мишљење оних који су о подизању тих фигура одлучивали. Један од разлога који је говорио против постављања Мештровићевих фигура на Савском мосту био је тај што су се за тај новац могле саградити у Београду и зграда Опере и зграда Уметничке академије. Иако је видео да нема знака по којем би могао закључити да ће се прихватити његова идеја, Мештровић је све до избијања рата инсистирао на њеном прихватању.“ (Милан Кашанин, *Сусрети и ћисма; Пронађене ствари; Мисли*, Нови Сад 2004, стр. 92–93).

стра шума и рудника Милана Улманског, министра просвете Илије Шуменковића, министра саобраћаја Огњена Кузмановића, министра пољопривреде Драгутина Којића и министара без портфеља Милана Сршкића и Војислава Маринковића. Присутни су били и председник Београдске општине Милутин Петровић, председништво Сената на челу са Љубомиром Томашићем, председништво Народне скупштине на челу са Костом Куманудијем, сенатори, народни посланици и посланици Француске и Њемачке у Југославији Пол Емил Најжар и Виктор фон Херен. Новосаграђени мост освештао је патријарх Варнава.



700 коњаника на Мосту краља Александра I као проба опшерећења
(Историјски архив Београда)

Министар грађевина Сркуљ рекао је том приликом: „Овај мост је културно дело првога реда, који ће кроз столећа бити сведок наше техничке способности и као такав он је ремек дело и последња реч савремене технике. Са њиме се може такмичити само мост на Рајни код Келна, али је овај још виткији и елегантнији. Све што је до сада постигнуто у мостоградњи примењено је код овога моста који се ево у својој лепоти и величини својој нама приказује.“ Милутин Петровић је указао и на сву симболику коју је овај мост имао спајајући двије обале Саве недалеко од ушћа у Дунав: „Мост је у првом реду једна нова спојница наше нације, један нов орган који убрзава и интегрира крвоток наше Југославије.“ Указао је и на значај који је мост имао за југословенску престоницу на чијем челу се у

том тренутку налазио: „Радиус Београда и као националног и као економског и као културног средишта страховито се повећава, да оним даном, када и Панчевачки мост буде предан саобраћају, обухвати целу северну област, наш Мисир.“³⁴



Мост краља Александра I ноћ пред свечано ошварање (Колекција Душана Најијала)

У међуратном периоду су постојали планови и да се мостом преко Дунава повежу Бачка Паланка и Илок и чак су предузети одређени кораци у том смјеру. Уписан је извјестан број акција и у децембру 1928. године основано деоничарско друштво Дунавски мост. С обзиром да је то Друштво ликвидирано 1931. године а да на изградњи моста ништа није урађено, концесија је дата Дунавској бановини, с тим што би она наредних 49 година убирала мостарину како би повратила уложена средства. Како ни нови концесионар ништа није урадио, Министарство грађевина је у приједлогу буџета за 1939. годину унијело четири милиона динара за изградњу моста, а захтијевало је и да исте износе положе Дунавска и Бановина Хрватска.

³⁴ „Јуче су преко Земунског моста прелазиле прскалице пуне воде, а данас ће јахати коњаници“, *Полиџика*, 12. децембар 1934, стр. 9; „Четири пута је прелазила коњица преко новог Земунског моста“, *Полиџика*, 13. децембар 1934, стр. 7; „Одликовања поводом довршења мостова на Сави“, *Полиџика*, 16. децембар 1934, стр. 19; „Мост краља Александра предао је саобраћају Њ. Кр. Вис. кнез Павле“, *Полиџика*, 17. децембар 1934, стр. 5–6.



*Мост вишешког краља Александра I Ујединишеља/Земунски мост
(Историјски архив Београда)*

Мост је требало да буде још једна чврста веза између Бачке и Срема, а циљ му је био стварање „новог подунавског града с већином становништва националног елемента“. У плановима југословенских стручњака предвиђена је била изградња још неколико мостова преко Дунава. Планиран је мост код Апатина, који је требало да повеже Бачку са Барањом, а преко Осиека и са Славонијом, затим друмски мост код Богојева, уз већ постојећи жељезнички, који би повезивао Бачку са Западним Сремом. Такође, изградњом мостова преко Дунава требало је повезати Срем и Банат, као и Смедерево и Ковин.³⁵ Политичке прилике у самој Југославији и пријетња ратом који се лагано примицао границама југословенске државе учинила је да се са реализацијом ових планова не отпочне.

Као што видимо, у међуратном периоду Југославија је успјела саградити само два моста преко Дунава, док су преостала два саграђена у вријеме док се тај дио дунавског тока налазио у оквирима Аустроугарске. На основу тога уочавамо да је Југославија имала мост преко Дунава, просјечно, на сваких 147 км тока.³⁶ Средином тридесетих година XX вијека, према подацима МДК, на Дунаву од Улма да ушћа било је саграђено укупно 80 сталних мостова. С обзиром на локални пловидбени значај који је

³⁵ АЈ, 74–85–126, *Пројекат о подизању мостова на Дунаву, Сави и Тиси*; „Градња моста Паланка–Илок“, *Полијтика*, 22. децембар 1928, стр. 10; В. Вукмановић, *Дунавски мостови*, стр. 394.

³⁶ ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 7, 432080.

Дунав имао узводно од Регензбурга, мостови на тој релацији нису имали значај са становишта пловидбе. На дионици Дунава узводно од Регензбурга била су направљена 34 моста. Велики камени мост (Stein Brücke) у Регензбургу представљао је својеврсну границу између велике и мале пловидбе на Дунаву. Уједно, то је био и најстарији мост на Дунаву, подигнут још у XII вијеку (1135–1146).³⁷

Више од половине дунавских мостова налазило се на територији Њемачке (48), а већина је била изграђена током XIX вијека. На основу тога можемо закључити да је Њемачка имала мост на сваких осам километара Дунава. Аустрија је, до губитка самосталности, изградила 12 дунавских мостова, од којих се пет налазило у Бечу. Већина аустријских мостова је саграђена у вријеме Аустроугарске, док су само два моста саграђена по пропасти Царевине. У просјеку, Аустрија је имала дунавски мост на сваких 29 километара. Чехословачка је имала само један мост на Дунаву, али и четири моста подигнута на оном дијелу дунавског тока који је представљао границу између Чехословачке и Мађарске, односно по један мост на сваких 38,5 км Дунава. Осим ова четири моста у пограничној зони, Мађарска је имала још 10 мостова на Дунаву, од којих је чак осам спајало два дијела њене престонице Будимпеште. У просјеку Мађарска је имала мост на сваких 27,5 км.³⁸

Низводно од моста Београд–Панчево, па све до ушћа Дунава у Црно море, до Другог свјетског рата се налазио још само један мост преко Дунава. Румунија је у периоду од 1890. до 1895. године подигла жељезнички мост код мјеста Чернавода. Недостатак мостова преко Дунава говорио је о слабој развијености земаља приобалних на доњем Дунаву. Нити један мост није повезивао Бугарску и Румунију на 397 км колико је чинио границу између њих.³⁹

Пристаништа, бродоградилшта и зимовници

Дужина тока Дунава кроз Југославију, њен положај у централном дијелу тока ове ријеке, као и унутрашњи значај који је Дунав имао за младу југословенску државу, изискивали су развијену мрежу пристаништа. О ситуацији на југословенском дијелу Дунава у погледу пристаништа ријечито говори писање тадашње штампе да „наш Дунав и данас стоји пуст и без иједног модерно изграђеног пристаништа“. Схватајући да коришћење потенцијала Дунава није могуће без добро уређених пристаништа, држава је у августу 1935. године почела са радовима на изградњи пристаништа у

³⁷ АЈ, 369–17/1, *Ponts sur le Danube de Regensburg ver l'aval*; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 7, 432080.

³⁸ ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 7, 432080.

³⁹ Исто.

Вуковару. Пристаниште у Вуковару било је нарочито важно пошто је представљало прво веће југословенско пристаниште након што Дунав „уплови“ на територију Краљевине. Вуковарско пристаниште је било главни пункт за извоз производа из богатих подручја западног Срема и босанске Посавине, а убрзана индустријализација овог краја само је повећавала његов значај. Према неким подацима, кроз вуковарско пристаниште пролазило је „годишње више него једна четвртина промета наше највеће морске луке – Сушака“. Пристаниште је грађено у непосредној близини царинарнице, нове жељезничке станице и индустријског предузећа *Баџа*, које је највећи дио сировина потребних у процесу производње добијало управо преко пристаништа на Дунаву.⁴⁰

Министарски савет је 1935. године донио Уредбу о грађењу и уређењу Београдског пристаништа и унапређењу речног бродарства, а на приједлог министара саобраћаја и финансија. Уредбом је основан Фонд за грађење и уређење београдског пристаништа, којим је руководио министар саобраћаја, а које је грађено на самом ушћу Саве у Дунав. Фонд је приходе добијао од пристанишних такса, из чистог прихода од експлоатације изграђених дијелова пристаништа и његових уређаја и из специјалних дотација које су уношене у буџет Министарства саобраћаја и Државне речне пловидбе.⁴¹ О важности коју је ово пристаниште имало за укупну дунавску пловидбу добро говори и приједлог румунског делегата у МДК К. Концескуа из 1923. године да се оно огласи интернационализованим.⁴² Можда је у следећим редовима објављеним на страницама *Полиџике* најбоље истакнут значај и величина пројекта: „Грађење београдског пристаништа на Сави једно је од најважнијих урбанистичких, архитектонских и привредних питања престонице. Оно дубоко засеца у живот града и утиче на његов развитак и као града и као привредног средишта. Зато није оно само питање једне жељезничке установе или једног пловидбеног предузећа, већ у првом реду Општине града Београда, грађанства и привреде. И да би се оно правилно решило на корист престонице, мора да се свестрано претресе и да се нађе најбоље решење, без обзира ко ће га дати.“⁴³

О важности изградње овог „циновског пристаништа“ говорио је звучни наслов текста Душана Стајића објављеног у листу *Време* 11. априла 1936. године – „Београд постаје велика саобраћајна спона између Истока и Запада“. У свом аналитичком тексту Стајић је навео и прецизне статистичке податке према којима је и неуређено београдско пристаниште имало већи промет него било која југословенска јадранска лука. Према

⁴⁰ АЈ, 38–545–710, *Novosti*, 12.8.1938.

⁴¹ АЈ, 148–138, М. С. Бр. 996/35.

⁴² АЈ, 395–9–98, Пов. Бр. 319.

⁴³ „Где да се подигне београдско пристаниште за теретни саобраћај, а где магацини и царинарница“, *Полиџика*, 11. јун 1937, стр. 9.

статистичким подацима за 1934. годину промет робе у пристаништу Београд износио је 836.242 тоне, а најзначајније луке на Јадрану имале су следећи промет: Сплит 783.915, Сушак 518.485, Дубровник 262.526, Шибеник 178.306, Метковић 63.102 и Котор (са осталим лукама Боке Которске) 17.508 тона. Због недостатка дизалица и других модерних лучких уређаја истовар робе је вршен људском снагом, а утовар је, управо из тог разлога, био мањи од очекиваног, па је одлазак празних шлепова из Београда био уобичајен.⁴⁴



Београдско савско пристаниште прије почетка радова на уређењу (Историјски архив Београда)

Фебруара 1938. године започела је изградња „највеће ријечне луке у држави“ на ушћу Саве у Дунав, између Београда и Земуна. Радови су отпочели на „десној, београдској, обали Саве“. Како је извјештавала југословенска штампа, „граде се сви модерни лучки уређаји за промет путника и робе, зграде за царину и трошарину, а на тзв. Чукарици ће се уредити и модерно зимовалиште“. Због важности овог пристаништа и његовог централног положаја на току Дунава постојали су планови о проглашењу београдског пристаништа „слободном луком“, чиме би било омогућено складиштење робе „која је намијењена транспортима преко Земуна и Београда ријечним путем“. Опсежним радовима на изградњи пристаништа претхо-

⁴⁴ АЈ, 38–545–710, *Време*, 11.4.1936.

дили су преговори о експропријацији земљишта и рушење читавог једног блока зграда. Радовима је руководила Управа поморства и речног саобраћаја, у оквиру чијег Одсека за грађење Техничког одељења је основана Секција за грађење београдског савског пристаништа. Према првобитним плановима, цјелокупни радови требало је да коштају око 85 милиона динара и да трају три године. Новац је обезбијеђен из дотација и од зајма закљученог код Државне хипотекарне банке.⁴⁵

Током 1939. године отпочела је изградња модерног пристаништа у Новом Саду. За потребе изградње овог пристаништа, које је имало изузетну важност због близине житородних области и самим тим извоза житарица, обезбијеђен је кредит од 10 милиона динара. Пристаниште је пројектовано на лијевој обали Дунава између Моста краљевића Томислава и Моста краљевића Андреја. Осим уређења обале, ови радови су обухватили и постављање модерних електричних порталних дизалица, прилазних саобраћајница и магацинског простора. Пројекат је израђен у Управи поморства и речног саобраћаја, а радовима је руководио Милутин Глигоријевић, начелник њеног Техничког одељења.⁴⁶

У међуратном периоду рађено је и на уређењу и изградњи пристаништа у Гроцкој, Ковину, Дубравици, Великом Градишту, Доњем Милановцу, Текији, Кладову и Прахову.

Осим уређења пристаништа на Сави, постојали су планови за изградњу пристаништа на Дунаву у Београду. У међуратном периоду урађени су и први планови о изградњи београдског дунавског пристаништа. За београдско дунавско пристаниште озбиљно се залагао инж. Милан Нешић у вријеме док се налазио на челу Општине града Београда (1930–1932). Планирано је да оно обухвати царинско пристаниште, јавна складишта и слободно пристаниште. Изградња оваквог типа пристаништа са јавним складиштима била је својеврсна непознаница за тадашње југословенске стручњаке. Због тога је министар саобраћаја инж. Никола Бешлић 11. јануара 1941. године одредио тим стручњака који су имали задатак да оду у Будимпешту и тамо до детаља проуче цјелокупан изглед слободног пристаништа на Чепелу, као и других пристаништа у мађарској престони-

⁴⁵ АЈ, 38–545–710, *Време*, 4.9.1936, *Привредни ипреглед*, 22.7.1935, *Време*, 1.4.1936, *Време*, 28.5.1935; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 7, 432078; *Kulturna, industrijalna i trgovačka karta Kraljevine Jugoslavije*, Zagreb 1930, str. 9–17; „Изградња модерног пристаништа у Београду“, *Jugoslovenski Lloyd*, 10. маја 1936, str. 5; „Три године трајаће радови на подизању Савског пристаништа“, *Полиџика*, 27. јун 1936, str. 9; „Кроз неколико дана почеће радови на грађењу београдског пристаништа“, *Полиџика*, 10. јул 1936, str. 15; „Шта ће се све срушити, да би се могло добити модерно пристаниште на Сави“, *Полиџика*, 28. септембар 1936, str. 12; „Процена имања за грађење Београдског Савског пристаништа“, *Полиџика*, 21. јануар 1937, str. 7; „Градња највеће ријечне луке у држави трошком од 85 милијуна динара“, *Jutarnji list*, 10. велјаће 1938, str. 13.

⁴⁶ АЈ, 38–545–710, *Време*, 28.11.1939.

ци, и упознају се са начинима рада. Овај тим стручњака чинили су др Вук Крајач,⁴⁷ инж. Феодор Титов и инж. Милко Јанежић. С обзиром да је Краљевину Југославију убрзо захватио ратни пожар, од изградње модерног дунавског пристаништа у Београду тада није било ништа.⁴⁸

Њемачким нападом на Југославију планирање је прекинуто, али пројекат није заборављен. Важност Дунава за Њемачку била је разлог да се квислиншке власти окупиране Србије приморају да изградњу београдског пристаништа на Дунаву извуку из заборава. Детаљан пројекат изградње београдског дунавског пристаништа израђен је у оквирима Управе речног саобраћаја маја 1942. године. Према том пројекту, пристаниште је предвиђено тачно на оном мјесту гдје је и саграђено након Другог свјетског рата и гдје се данас налази, узводно од Панчевачког моста. Пројекат је био дјело инж. Драгомира Трнинића, а одобрен је рјешењем министра саобраћаја Ђуре Докића.⁴⁹

Упркос развијеној ријечној мрежи, југословенска краљевина је имала само два бродоградилшта малог капацитета, која су се превасходно бавила поправкама пловних објеката. Бродоградилште на Чукарици је већински било у државном власништву, док је САРТИД у Смедереву био у рукама страног капитала. Уз модерно пристаниште, међуратни Београд је требало да добије и модерно бродоградилште. Повластица за изградњу дата је 16. септембра 1940. године акционарском друштву Дунавско бродоградилште из Београда, иза кога је стајала чехословачка *Шкода*, којом је руководио Hermann Göring Reichswerke. Повластица је дата на 25 година, а акционарски капитал Друштва износио је 25 милиона динара. Друштво је имало обавезу да на Дунаву у Београду сагради бродоградилште и опреми га свим грађевинама, инсталацијама, машинама и алаткама потребним за грађење, преправљање и оправљање свих врста комплетних пловних објеката до 1.000 тона сопствене тежине, који долазе у обзир за пловидбу на Дунаву и његовим притокама. Међутим, због сложености послова и неопходних „великих непродуктивних инвестиционих радова“, Друштво је накнадно затражило да му држава додијели субвенцију од 21 милиона динара. Друштво је нешто касније затражило промјену локације, па је умјесто земљишта поред електричне централе, затражено земљиште на десној обали Дунава у зимовнику код Аде Хује, између обале и пута за Вишњицу. Убрзо је Министарство саобраћаја препоручило Министарском савету да се Друштву повјери 11 хектара земљишта код Аде Хује за потре-

⁴⁷ Др Вук Крајач је касније био члан делегације НДХ при Савјету ријечног Дунава (АЈ, 369–109/II, *Извјешће о раду IV. засједања Савјетодавног одбора за дунавске полове изнад Браиле*).

⁴⁸ АЈ, фонд Министарски савет Краљевине Југославије, 138–6–32, УПРС Бр. 405/41; „Пристаниште на Дунаву“, *Полиџика*, 12. децембар 1928, стр. 9.

⁴⁹ АЈ, 62–1323, *Пројекат Београдског Дунавског пристаништа*.

бе изградње бродоградилшта, па је Уговор о закупу тог земљишта потписан 12. фебруара 1941. године.⁵⁰

Недостатак добро опремљених пристаништа и модерних бродоградилшта и те како је карактерисао међуратну Југославију. Међутим, ситуација се доста споро почела мијењати набоље. Доказ за то је приватно бродоградилште Крамер (Krammer) у Апатину. У другој половини 1940. године Дунавом је запловио *Айаџин*, први моторни брод потпуно направљен у Југославији, који је израђен „у малом али напредном селу крај Дунава, у Апатину, по коме је овај први југословенски брод добио своје име“. На страницама *Полиџике* новинар Ђорђе Бељански истиче да је брод саграђен „у једном више него почетничком бродоградилшту равно за годину дана“ и назива Апатин „југословенским Хамбургом“. По поручбини бродовласника Фердинанда Брауна, брод је израђен у Крамеровом бродоградилшту, а прву пловидбу је имао до Будимпеште, гдје га је дочекао и тадашњи југословенски посланик у Мађарској Светозар Рашић.⁵¹

Краљевина Југославија је обавила извјесне радове и на зимовницима. Почетком јула 1936. године на мјесту старог кладовског пристаништа отпочела је изградња новог зимовника, који је имао велики значај за сва пловила која су саобраћала ка доњем Дунаву. Пред избијање Другог свјетског рата Југославија је имала укупно 13 зимовника и склоништа на Дунаву (Барачка, Бездан, Апатин, Опатовац, Бегеч, Нови Сад, Београд, Панчево, Иваново, Ковин, Кисељево, Кладово и Кусјак), у које је могло бити смјештено око 1.000 пловних објеката. Осим на Дунаву, Југославија је имала зимовнике и склоништа и на другим својим већим ријекама, на Драви (6), Тиси (6), Бегеју (1) и Сави (16), у које је могло бити смјештено још око 1.800 пловила.⁵²

Уколико упоредимо капацитет југословенских зимовника и склоништа на Дунаву са осталим подунавским државама, видимо да је и према том показатељу Југославија била од изузетног значаја за дунавску пловидбу. Капацитет југословенских зимовника и склоништа на Дунаву био је трећи по реду, иза Румуније и Мађарске, али морамо узети у обзир да су два најзначајнија југословенска зимовника била на Сави, недалеко од ушћа у Дунав (Београд–Чукарица и Београд–Бежанија) и да су заједно могла примити више од 1.000 пловила. Њемачка је имала четири зимов-

⁵⁰ АЈ, 138–6–32, У. П. и Р. С. Бр. 109, 1225/41; АЈ, 148–138, *Уредба о повлашћеници Дунавском бродоградилштцу а.г. у Београду*; АЈ, 148–138, *Уговор о закупу земљишта за подизање новог бродоградилшта*; АЈ, 38–545–710, *Правда*, 27.9.1940; *Службене новине КЈ*, 25. септембар 1940, Бр. 220–LXXVII, стр. 1809–1811; S. Dimitrijević, n. d., стр. 84–86.

⁵¹ „Први југословенски моторни брод који је израђен у Југославији у селу Апатину“, *Полиџика*, 1. септембар 1940, стр. 11; М. Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори*, стр. 19.

⁵² АЈ, 38–545–710, *Време*, 3.7.1937; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 7, 432078; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 8, 432082.

ника и склоништа на Дунаву са капацитетом од 250 пловила. У Аустрији се налазило шест зимовника за око 600 пловила, у Чехословачкој три зимовника за око 550 пловила, у Мађарској 10 зимовника за око 1.300 пловила, у Бугарској три зимовника за 70 пловила, а у Румунији 14 зимовника за скоро 1.500 пловила.⁵³

Хидроенергетско искоришћење Дунава

Као што смо то раније у тексту указали, први планови о изградњи брана на Ђердапу са циљем производње електричне енергије, али и потпуног уређења овог дијела Дунава за пловидбу, појавили су се још крајем XIX вијека, када је њемачки инжењер Лутер понудио пројекат о изградњи хидроцентрале тадашњој Краљевини Србији. Међутим, у реализацији овог пројекта се није далеко одмакло, економске и политичке кризе, а касније и низ ратова скренули су пажњу са ове велике идеје. Рат и окупација уклонили су Србију са обала Дунава, а моћна Аустроугарска је у склопу великих планова у вези са Дунавом разматрала и нешто слично пројекту инж. Лутера. У посљедњој години Првог свјетског рата појавио се мађарски пројекат о изградњи хидроцентрале на Жељезним вратима, али је колапс Аустроугарске и уклањање Мађарске са Ђердапа тај пројекат оставио по страни.

Значајне студије о искоришћавању хидроенергетских потенцијала на Ђердапу појављивале су се у Румунији. Румунија је први пројекат о искоришћењу ђердапских слапова за производњу електричне енергије израдила неколико година по завршетку Првог свјетског рата (1923). Његов аутор је био инж. Павел Дорин, а према његовој замисли хидроенергетски систем је требало да има степенасту структуру и то тако што би три „степенице“ биле распоређене код Излаза, у каналу Јуц и на Жељезним вратима. Ове три централе, према том пројекту, требало је да имају укупно 44 турбине које су могле давати 6,5 милијарди KWh. У јулу 1927. године румунско акционарско друштво *Елекџрика* послало је тим стручњака предвођен инж. Кристеом Матескуом да обави хидролошка, хидрографска и геолошка мјерења у Ђердапском сектору.

Пројекат сличан Дориновом израдио је 1932. и инж. др Грегор Василеску, професор политехнике у Букурешту, који је понудио могућност рјешења са двије и са три степенице. У првом случају оне би биле грађене између Излаза и Гребена и код Сипског канала, док би у другом случају степенице биле саграђене код Тахталије, узводно од Гребена, код Јуца, низводно од Доњег Милановца, и код Сипског канала. У студији, о којој је детаљно извјештавала и југословенска штампа, писало је да би „оба постројења дала укупно средњу годишњу снагу од 784.000 коња“.

⁵³ ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф–38, досије 8, 432082; М. С. Ђуричић, н.д., стр. 114–115.

Изградњом електрана био би ријешен и проблем кретања бродова кроз Сектор „подизањем брана са коморама за бродове“. Аутор студије предвидио је и посебан систем за одбрану од леда, као и два друмска коловоза и један жељезнички колосјек преко бране. Слично каснијим њемачким пројектима и овај је предвиђао развој хемијске и металургијске индустрије у непосредној близини Ђердапа.⁵⁴

У погледу планирања уређења Ђердапа ни југословенска држава није заостајала за Румунијом. Како би израда планова добила институционални оквир у Министарству пољопривреде и вода, формирана је 10. априла 1924. године Ђердапска секција. Њен задатак је, између осталог, била израда „студије о генералном уређењу дунавског сектора званог Ђердап“. На чело Ђердапске секције постављен је инж. Сергије Матић, а у његовом стручном тиму су били инжењери, геолози, економисти и правници. Група стручњака окупљених у овој установи израдила је врло обимну документацију и извршила одређена испитивања на терену, али због финансијских и политичких проблема са којима се суочавала Краљевина СХС/Југославија, до реализације није дошло током њеног постојања. Њихова идеја о изградњи двије бране са хидроцентралама и бродским уставама, узводне између Гребена и Доњег Милановца и низводне између Сипског канала и Караташа, никада није заживјела. Подизање двије бране требало је да доведе до „умирења“ Ђердапа, али и да омогући рад двије хидроцентрале. Према њиховом плану користи од изградње ових брана су биле вишеструке: електрификација читавог источног дијела земље (више од шест милиона становника), од границе са Мађарском до границе са Грчком, смањење времена потребног за пролазак кроз Ђердап са 52 на 17 сати за пловидбу поворке са 3.600 тона терета и могућност да Ђердапом саобраћају и „нормални“ реморкери (600–700 KS) умјесто јаких (1.500 KS). Отприлике на мјесту гдје је предвиђена друга брана неколико деценија касније саграђена је хидроцентрала *Ђердап I*.⁵⁵

Румунија и Југославија ни одвојено ни заједно нису успјеле да одмакну даље од планова и разговора прије него ли је у Југоисточну Европу стигао ратни пожар. Међутим, планови су наставили да живе и након

⁵⁴ АЈ, 331–81, Бр. 33; М. Рауновић, n.d., стр. 752–753; „На Ђердапу треба да се подигне величанствена хидро–електрична централа најмоћнија у целој Европи“, *Полиитика*, 11. јул 1933, стр. 5.

⁵⁵ АЈ, 334–654–1928, У. Бр. 2273, 3222; АЈ, 334–655–1929, У. Бр. 3741, 4766; АЈ, 369–26/II, Пов. Бр. 259/27; Милан Милосављевић, *Раг на студији о генералном уређењу дунавског сектора званог „Ђердап“*. *Пловидба и искоришћење водене снаге. Предговор*, Београд 1928, стр. 5–6; Сергије Максимов, *Раг на студији о генералном уређењу дунавског сектора званог „Ђердап“*. *Пловидба и искоришћење водене снаге. Резиме*, Београд 1928, стр. 11, 23, 31–32; Никола Максимов, *Раг на студији о генералном уређењу дунавског сектора званог „Ђердап“*. *Пловидба и искоришћење водене снаге. Електироинженерски извештај*, Београд 1928; В. Јорданов, n. d., стр. 52; Р. Марковић, n. d., стр. 91.

окупације Југославије и претварања Румуније у државу која није била ништа више од њемачког сателита. Међу главним заговорницима изградње хидроцентрале на Ђердапу били су њемачки министар за наоружање и муницију др Фриц Тот, инж. Херман Нојбахер,⁵⁶ који је био задужен за привредна питања при њемачком посланству у Букурешту, инж. Лудвиг Брандл и инж. Рихард Рајнхарт, стручњаци за водопривредна питања. Херман Нојбахер је сматрао да је потребно отпочети са припремама за изградњу хидроенергетског система у Ђердапу непосредно након уласка њемачких трупа у Румунију, почетком новембра 1940. године. Од средине 1941. године све више су се јављали њемачки планови о искоришћавању хидроенергетских потенцијала Дунава на Ђердапском сектору. Према Нојбахеровим плановима, током радова требало је издвојити румунско и српско приобаље на којем би важиле закони Рајха. Румунији је ово приобаље, по завршетку радова, требало бити враћено, док је повратак српског приобаља требало размотрити накнадно. Вриједност радова је процјењивана на између 500 милиона и једне милијарде рајхсмарака, а радове је, углавном, требало да изводе совјетски ратни заробљеници. Хидроцентрала би, планирано је, била устројена као акционарско друштво, уз учешће мађарског, бугарског и румунског капитала. Требало је да хидроцентрала, капацитета 7 милијарди KWh, обезбиједи сигурно снабдијевање електричном енергијом за Румунију, Бугарску, Мађарску, али и за простор, у том тренутку, разорене Југославије. Сматрало се да би на овај начин био омогућен лакши развој индустријских постројења потребних Њемачкој на простору Југоистока, као и јефтин извоз струје за велике њемачке потрошаче. Изградњом хидроцентрале требало је да буде осигурана и пловидба кроз Ђердапски сектор. Управо из ових разлога Адолф

⁵⁶ Херман Нојбахер је рођен у Велсу у Горњој Аустрији 24. јуна 1893. Студирање му је прекинуо Први свјетски рат, у којем је учествовао са чином капетана. По завршетку рата довршио је школовање и постао шумарски инжењер 1919. Наредне године се запослио у дрвној индустрији и докторирао. Јануара 1933. постао је члан Националсоцијалистичке њемачке радничке партије. Након припајања Аустрије Њемачкој, постао је градоначелник Беча (1938–1939). У јануару 1940. Министарство иностраних послова Њемачке одредило га је за специјалног изасланика за привредна питања у Букурешту. У својим мемоарима Х. Нојбахер је написао: „Мој задатак је био једноставан: требало је да омогућим несметан транспорт румунске нафте до Немачке.“ Од 1943. је био специјални изасланик за Балкан. Осим за транспорт нафте, нарочито је бринуо и за снабдијевање њемачких трупа у Грчкој. У циљу смиривања прилика на простору окупиране Србије, предлагао је стварање федерације од Србије и Црне Горе и проширење Србије на рачун територије НДХ. Након слома њемачке војне силе нашао се у британском заробљеништву. Добровољно се пријавио да свједочи на процесу Драгољубу Михаиловићу (1946), али је по завршеном свједочењу задржан у југословенском затвору. Осуђен је 1951. најприје на смрт, а затим на 20 година затвора. Помилован је новембра идуће године због слабијег здравственог стања. Након пуштања на слободу, радио је у Салцбургу, а затим био у служби цара Хајла Селасија у Етиопији. Умро је у Бечу 1. јула 1960. године (Herman Nojbaheer, *Specijalni zadatak Balkan*, Београд 2005, стр. 35; *Ко је ко у Негућевој Србији*, стр. 377–378).

Хитлер је сматрао да „Ђердап у интересу међународне пловидбе мора да буде стављен под заштиту Вермахта и под њом остане за сва времена“.⁵⁷

Херман Нојбахер је детаљно израдио план и 10. јуна 1941. године га упутио у Берлин. Истакао је да, осим привредног, овај пројекат има и политички значај, јер би се простор око доњег Дунава још чвршће повезао са Њемачком. Изградњом бродских преводница осигурао би се, али и убрзао, пролазак бродова кроз Ђердап. Изграђена хидроцентрала требало је да постане најснажнија хидроцентрала на тлу Европе, а одлични природни услови могли су допринијети да цијена једног KWh буде изузетно ниска. Од процијењених седам милијарди KWh, према Х. Нојбахеру, двије до три милијарде би далеководима биле директно упућиване ка Њемачкој. Изградња хидроцентрале омогућила би, како је Х. Нојбахер планирао, развој индустријских постројења на подручју Југоистока, а нарочито великог алуминијумског комбината и хемијске индустрије. Алуминијумски комбинат је могао бити потрошач двије милијарде KWh, хемијска индустрија око једне милијарде KWh, а још толико би ишло за редовну потрошњу околних држава (Румуније, Бугарске, Мађарске и дијелова југословенске територије). Овај приједлог је упућен многим државним установама у Њемачкој, између осталог и рајхсмаршалу Херману Герингу, који је био задужен за четворогодишњи план развоја привреде. Међутим, како у Берлину Нојбахеров приједлог није био довољно брзо проучен, 13. октобра 1941. године он га је просљедио директно министру иностраних послова Јоакиму фон Рибентропу. Министар наоружања др Фриц Тот се, такође, код министра Рибентропа заложио за овај пројекат, међутим, лош развој ситуације на бојиштима по Њемачку учинио је да до реализације овог пројекта не дође. У фебруару 1943. године, нови министар наоружања Алберт Шпер дефинитивно је истакао да се изградња мора одложити до завршетка ратних операција.⁵⁸

Према информацијама до којих је, након рата, дошао југословенски војни представник у Берлину Јака Авшич, приликом њемачких снимања Ђердапског сектора извршено је око 800 летова. Како је дознао из разговора са једним од директора у фирми Siemens Schuckert Werke, свих њемачких нацрта, пројеката и планова било је „око четири камиона“ и нашли су се у рукама Британаца, пошто се централа фирме налазила у британској окупационој зони њемачке престонице. Како пише у телеграму Ј. Авшича МИП-у ФНРЈ из априла 1946. године, према њемачким пла-

⁵⁷ М. D. Ristović, n.d., str. 277–278; Д. Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој“, стр. 189–199.

⁵⁸ Алберт Шпер је постављен за министра наоружања након погибије Ф. Тота у авионској несрећи, почетком 1942. године (Д. Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој“, стр. 193–198; D. Lukač, *Treći Rajh*, III, str. 64; Albert Speer, *Sjećanja iz Trećeg Reicha*, Rijeka 1980, str. 180–182).

новима „Београд би постао морско пристаниште, јер би Ђердап био плован за морске бродове до тона 4.000“.⁵⁹

Планови за проширење мреже пловних путева

Стратешки значај дунавског слива увећавали су планови о његовом повезивању са Сјеверним морем и Атлантским океаном каналом Рајна–Мајна–Дунав и Балтичким морем преко канала Дунав–Одра. Југословенска држава је, такође, имала планове о изградњи канала Дунав–Јадранско море и Дунав–Морава–Вардар. У годинама пред Други свјетски рат, када су ови канали били само пројекти, Андрија Ристић је предвиђао да ће Дунав, њиховом изградњом, „у саобраћајном, слетственом и геополитичком“ погледу постати „беочуг у новој вештачкој саобраћајници која ће почињати од Хамбурга и Ротердама, а у прво време завршавати негде у Црном мору.“⁶⁰

Повезивање дунавског пловног пута и Јадранског мора, као што смо имали прилике видјети, планирала је да изврши жељезничким путем још Краљевина Србија. У измијењеним околностима након Првог свјетског рата ово повезивање је постало још актуелније, али се тада отворила могућност да се повезивање оствари воденим путем, што би у знатној мјери олакшало и појефтинило транспорт између Дунава и Јадрана.

Након Првог свјетског рата инж. Драгутин Лука поднио је 27. марта 1920. године пројекат повезивања Дунава са Јадраном преко Саве и Купе, изградњом „Канала дунавско-јадранског“ са 11 устава, које би „савладале“ висину од 110 метара, и тунелом испод Велике Капеле, дугачким 24 км. Профил тунела пројектован је на 16 метара ширине и осам метара висине са пропусношћу за бродове до 1.000 тона носивости и годишњи транспорт од 10 милиона тона разног терета. Тај пројекат је предвиђао излазак дунавских пловила директно у Бакарски залив, а цијена радова је пројектована на више од 1,5 милијарди динара. Говорећи о важности овог канала инж. Лука је истакао: „Канал има свакако међународну вредност јер ће цела Европа осетити његове добре стране а онај који буде одређивао превозну тарифу, управљаће трговином у средњој Европи.“ Канал је, према његовом мишљењу, имао велики значај, осим за Краљевину СХС, и за Чехословачку, Мађарску, Аустрију, Њемачку, Пољску, Румунију и Русију.

Потакнута овим пројектом, у оквиру Генералне дирекције вода формирана је 30. јуна исте године интерминистеријална Комисија за проучавање претходног пројекта канала Сава–Ријека (Бакар). На сједницама Комисије присуствовали су представници министарстава пољопривреде и

⁵⁹ ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф–20, досије 20, 3847.

⁶⁰ А. Ристић, н.д., стр. 63.

вода, саобраћаја, грађевина, иностраних послова, трговине и индустрије, војске и морнарице, Удружења југословенских инжењера и архитеката, Генералне инспекције вода и трговачких комора из Београда и Загреба. Комисија је прву сједницу одржала 24. јула 1920. године у просторијама Генералне дирекције вода у Крунској улици у Београду. Комисија је препоручила изградњу овог канала, повољно се изразила о стратешком положају луке Бакар, а инж. Лука је обавезан да у року од три године поднесе генерални пројекат.⁶¹ Шта се даље догађало са овим пројектом, није нам познато.

Овлашћени цивилни грађевински инжењер из Сплита Силвије Спонца био је упоран у намјери да отпочне радове на повезивању Дунава са Јадраном. Још 5. априла 1929. године предложио је властима Краљевине Југославије повезивање Дунава и Саве са Јадраном, канализирањем Уне и Крке, са изласком на море у Шибенику. Траса његовог канала користила би токове Уне, Зрмање и Крке и ишла преко Козарске Дубице, Срба, Мартинброда, а затим у разини мора код Скрадина улазила у Прокљански залив и стизала до нове, тада планиране, извозно-увозне шибенске луке Заблаће. Према његовом пројекту, канал је могао бити погодан за пријем пловила до 1.500 тона носивости и спреман за двосмјерни саобраћај. Он је истицао и стратешке погодности нове шибенске луке – далеко је од државних граница, а због заштићености околним брдима погодна је била за одбрану. Према његовом мишљењу, над Бакром је имала предност и због близине Средоземног мора. Инжењер Спонца је сматрао да би изграђени канал имао годишњи промет од око четири милиона тона терета, чиме би била могућа амортизација трошкова изградње који су процијењивани на око три милијарде динара. Рентабилитету уложеног доприносила би и могућност искоришћења ових ријечних токова и радова за производњу електричне енергије коју је било могуће искористити за жељезнички транспорт, индустрију, расвјету или у друге сврхе. Одлуком Среског начелства у Книну од 31. октобра 1929. године њему је додијељена претконцесија за предрадње ради пројектирања овог воденог пута. Његова претконцесија је продужена одлуком власти Приморске бановине од 28. јануара 1937, да би свој први општи пројекат представио властима Бановине Хрватске 18. фебруара 1941. године у Загребу.⁶² Само неколико недеља касније Југославија је нестала у ратном вихору, па је и повезивање Дунава и Јадрана морало сачекати неко боље вријеме.

С обзиром на ванредни значај који је ријека Сава добила стварањем југословенске државе као „кичма“ југословенског простора, појавили

⁶¹ Сличан пројекат је 1940. године дао и инж. Миљивој Петрик из Загреба, а према његовом плану градио би се тунел дужине 30 км (АЈ, 65–1005–1887, *Kanal dunavsko-jadranski. Tehnički izveštaj*; АЈ, 65–1005–1887, Бр. 8772, 1482, 8000, 8208,8555).

⁶² АЈ, фонд Савезна планска комисија, 41–532–807, *Опћи технички извјештај к пројекту за изградњу водене цесте између Саве и Јадрана од Јабланца на Шибеник.*

су се и планови о повезивању Дунава и Саве каналом Вуковар–Шамац. Изградња канала Вуковар–Шамац имала је велики привредни и пловидбени значај. У привредном смислу, каналом би биле повезане „области производње“ и „области потрошње“. У пловидбеном смислу вишеструко би се скратила раздаљина између пристаништа горњег и средњег дијела тока ријеке Саве са пристаништима узводно од Вуковара, низводно од Тисе и са каналима Краља Петра I и Престолонаследника Александра. Канал Вуковар–Шамац је додатно добијао на значају даљом регулацијом Саве и приближавањем воденог пута Јадранском мору. Први озбиљнији пројекат изградње мјешовите водене и жељезничке везе Дунав–Јадран која би укључивала канал Вуковар–Шамац израдио је инж. Бора Стевановић 1935. године. Његов пројекат је подразумијевао уређење Босутског канала, регулацију Саве и дијела Купе, реконструкцију жељезничких пруга између Саве и Јадрана и подизање модерних инсталација за претовар робе, магацина и силоса. Предвиђено је да радови трају три године и коштају 450 милиона динара. Са друге стране, процијењено је да ће приходи од царинских и других такса доносити око 400 милиона динара годишње.⁶³

Почетком октобра 1936. године предсједник општине Винковци др Миша Марић сазвао је конференцију на тему изградње канала Вуковар–Шамац, уз присуство градских одборника, представника привреде, грађанства и сељака, као и представника Господарске слоге. Том приликом је темељно анализиран пројекат инж. Стевановића. Одлучено је да Винковци, „који су највише заинтересовани у градњи канала, одржавају стално ово питање актуелним“. Најављено је формирање савеза градова заинтересованих за ово питање, али да Винковци „буду центар за све акције у погледу пропаганде за градњу канала“. Само неколико недјеља касније нова конференција је одржана у Осијеку, уз присуство предсједника општина Сплит, Винковци, Вуковар, Сисак, Славонски Брод, Шибеник, потпредсједника општина Метковић и Осијек, предсједника трговинско-индустријских комора из Бањалуке и Осијека, директора водних задруга Дарда и Вука и др. Том приликом је изнова анализиран пројекат инж. Стевановића, а затим је усвојен као база. Формиран је Савез опћина и привредних организација за градњу канала Вуковар–Шамац, а на челу његове привремене управе нашао се Миховил Карготић, градоначелник Сплита.⁶⁴ Међутим, даље од тога се није отишло. Политичке и економске прилике и, у коначници, рат учинили су да не дође до остварења овог пројекта.

⁶³ Бора Стевановић, *Саобраћајни пути светске ширевине Дунав–канал Вуковар–Шамац–Сава–Јадран и проблеми нашег речног, поморског и жељезничког саобраћаја*, Београд 1935.

⁶⁴ АЈ, 38–545–710, *Време*, 23.3.1936, 15.10.1936; *Jugoslavenski Lloyd*, 20.2.1941, 23.7.1940, 21.2.1939, 17.12.1936; *Jutarnji list*, 30.6.1937; *Политика*, 9.10.1936, *Правда*, 25.10.1939; „Скупштина Савеза градова за грађење канала Вуковар–Шамац“, „За остварење пута Дунав–Јадран“, *Политика*, 18. децембар 1936, стр. 14.

СТРАТЕШКА ВАЖНОСТ ДУНАВА И ДРУГИ СВЈЕТСКИ РАТ

Жестоке војне операције које су отпочеле на тлу Европе 1. септембра 1939. године нападом Њемачке на Пољску биле су праћене и снажним дипломатским, економским, обавјештајним и многим другим видо-вима борбе. До изражаја је дошла и стратешка важност појединих регио-на, држава, али и водених токова. Због свог геостартешког значаја, Дунав, а нарочито Ђердап, постали су предмет обавјештајних борби. Његов поло-жај на југоистоку територије под контролом сила Осовине и његова са-обраћајна улога због које је био од изузетног значаја за покретање ратне машинерије Трећег рајха, чинили су Дунав једним од најважнијих питања и у Берлину и у Лондону.

Дунавски пловни пут је био од изузетног значаја за њемачку ратну машинерију. Транспорт нафте из Румуније чинио је Дунав ванредно важним за даљи развој њемачких планова. Дописница *New York Herald Tribune*-а Сонија Томара је у тексту од 10. марта 1940. године описала ситуацију у румунском пристаништу Ђурђу, гдје је товарена нафта за Њемачку: „Налазећи се на румунској обали Дунава, ја сам мотрила како се шлепови са заставом свастике пуне бензином. Погледала сам унаоколо и видела караване немачких шлепова дуж обале. Пребројала сам их и нашла да их има 70, али их је морало бити и више иза окуке реке. Време је било суморно и кишовито и црни шлепови који су носили бензин и жито ишли су полако дуж Дунава. Они су личили на црне фантоме у сумраку ноћи. Па ипак су ти фантоми носили Немачкој набавке које је она потребовала ради настављања рата.“¹

Британска обавјештајна служба имала је планове о диверзантским акцијама које су имале за циљ онемогућавање њемачке пловидбе кроз Ђердапски сектор. Према неким подацима, британска обавјештајна слу-жба је још крајем 1938. године разрадила план под називом *Дунавска опе-рација*, с намјером да спријечи Њемачку да користи Дунав у своје експан-зионистичке сврхе, а нарочито да се снабдијева нафтом из Румуније и житарицама са Балкана. Први састанци у вези са заустављањем њемачке пловидбе на Дунаву одржани су у марту 1939. године, а конкретни кораци су предузети већ почетком ратних операција. Према британском плану, постојала су три начина борбе. Први је подразумијевао откуп бродова који су пловили под њемачком заставом не би ли ослабила њемачка трго-

¹ АЈ, 38–545–710, *New York Herald Tribune*, 10.3.1940.

вачка флота. Међутим, како наводи Елизабет Баркер, откупљивани су и бродови који су пловили под румунском, југословенском, француском и белгијском заставом. Претходно је британска обавјештајна служба добила надзор над пловним парком британског друштва за пловидбу Дунавом – Англоданубија (The Anglo–Danubian Shipping and Trading Corporation Ltd), које је располагало са три моторна брода (*Елизабет*, *Бриџанија* и *Шкојска*), два моторна танка (*Лорд Бајрон* и *Психо*) и четири танка (*Глазиов*, *Брисел*, *Шел I* и *Шел II*), са сједиштем у Букурешту.²

Други начин борбе подразумејевао је поткупљивање особља на бродовима свих застава које су саобраћале Дунавом, а нарочито ђердапских пилота, за непријатељско држање према Њемачкој. Трећи, најрадикалнији вид борбе, обухватао је дејствовање експлозивом по стрмим ђердапским обалама. О томе су извјесна сазнања крајем 1939. године имали и у Берлину и у централи МДК у Београду. Саботаже су понајвише очекиване на 967. и 968. км Дунава, а планирано је да буду изведене потапањем шлепова или „обрушавањем земље“, како је њемачког војног аташеа у Београду извијестио Велизар Нинчић, предсједавајући МДК.³ С обзиром да Њемачка није више била члан МДК и да њено постојање није ни признавала, поступак В. Нинчића је врло карактеристичан.

Према британским плановима, постојала су три „погодна“ дијела Вердапског сектора за саботажна дејства. У тјеснацу Гребен могао је бити миниран потпорни зид, у Казану су могле бити обрушене изузетно стрме литице, док је у Сипском каналу планирано потапање шлепова испуњених цементом. За оваква дејства на Вердапу био је задужен Џулијус Хенау, а планирање је било повјерено поморском аташеу у Букурешту и Београду и службенику Генералног секретаријата МДК Максу Деспарду и директору *Naval Intelligence*-а адмиралу Џону Хенрију Годфрију. Међутим, под њемачким притиском југословенске власти су протјерале Џ. Хенауа из Београда.⁴ Неуспјехом је завршен и план о потапању пет шлепова натоварених каменом и цементом, које је у каналу Јуц, у децембру 1939. године, требало да потопаи скупина коју је предводио Чех Јосип Резлер, који је већ годинама боравио у Југославији. Потапање ових шлепова, непосредно пред сезону редовне обуставе пловидбе због леда, требало је да заустави

² АЈ, 331–3, Бр. 2001; Е. Barker, n. d., str. 48–49; N. Milovanović, n. d., I, str. 264.

³ АЈ, 38–545–710; М. Paunović, n. d., str. 696.

⁴ Описујући Џулијуса Хенауа Милорад Јанковић је записао: „Представници Абвера и Гестапоа у Београду прозвали су мистера Ханауа *човек с безброј лица*. То зато што нико тачно није знао како он физички изгледа! Час је имао црну косу, час риђу, час бркове, час је био без бркова, час је имао наочаре, час није, час је био сед, час плав!“ Мајор Хенау је био члан и потпредсједник Управног одбора Акционарског друштва Канал краља Петра I, у којем је 70% капитала било британско, а 30% југословенско. Родом је био из Јужне Африке, а у Југославији је боравио од 1918. године (АЈ, 65–690–1418, XXII/156; Milorad Janković, *Rat špijuna u Kraljevini Jugoslaviji*, Zagreb 1982, str. 68).

пловидбу за наредних готово годину дана, јер ни чишћење пловног пута не би било могуће због временских прилика. Кашњење са испоруком експлозива и ранији почетак сезоне леда на Дунаву онемогућили су извођење ове акције.⁵

Британска обавјештајна служба радила је на ископавању комора и ходника у клисури Казан од септембра 1939. године. Међутим, због близине сусједне обале и конфигурације терена посао је било тешко извршити у тајности, па је већ у децембру рад прекинут. На британска подстицања да настави са радом југословенски Генералштаб није пристајао не желећи да провоцира Нијемце. Судаћи према британским документима, активност је настављена и након децембра 1939. године „напорима, убеђивањем и политичким притиском на принца намесника и, где је потребно нуђењем великих свота као мито, да се обнове радови за план Казан“. Британци су југословенском Генералштабу нудили и алтернативу у рушењу водограђевина на Гребену и Јуцу и потапању 16 пловила Шулицове флоте „које смо почетком 1940. купили у ове сврхе, а сада их предали југословенском Генералштабу“.⁶

О могућности да агенти британских обавјештајних служби експлозивом руше стрме и стјеновите обале Ђердапа, њемачко Министарство иностраних послова извјештавао је и посланик у Београду Фон Херен. У координацији са југословенском обавјештајном службом ове акције су предупредјене.

Због опасности од саботаже у Ђердапском сектору, спровођене су и посебне безбједносне мјере у погледу кретања бродова и људи. На приједлог југословенског Министарства иностраних послова основан је Стални комитет за безбједност пловидбе на Дунаву. Комитет је основан као савјетодавно тијело „за све послове који се односе на обезбеђење мирне пло-

⁵ Boško Antić, *Rečna ratna flotila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije*, Beograd 1991, стр. 10; Nikola Račić, *Ђердап*, Beograd 1965, стр. 104; „Рат шпијуна на Дунаву“, *Политика Експрес*, 28. март 1991, стр. 12.

⁶ У литератури се често описује и покушај „предузимача“ Матије Лончарића Брушлије из Параћина. Он је 1940. године покушао поставити огромне количине експлозива у, претходно ископану, дубоку бушотину на Малом Штрпцу, три километра узводно од Трајанове табле. Циљ му је био да изазове снажну експлозију којом би се велике количине камена и читави комади стјена нашли у Казану. Претварајући се да врши геолошка мјерења, а уз помоћ ковача Милована Павловића, направио је бушотину и у њу поставио око 18 кг експлозива. Доношење нових 35 кг и извршење акције омела је информација њемачких обавјештајних служби дата југословенским властима и захтјев да се Матија Лончарић ухапси. Он је успио избјећи хапшење и, како се даље наводи, побјећи у Велику Британију. Матија Лончарић је, наводно, нешто прије овог покушаја, успио оштетити камени зид на Гребену, због чега су тешку хаварију претрпјела два њемачка танкера, која су превозила нафтне деривате из Румуније (АЈ, 334–32–92, *Наш Сивални комитет за безбедности саобраћаја на Дунаву*; Марко Pivac, „Rad britanske tajne službe u Jugoslaviji u predvečerje Aprilskog rata 1941“, *Istorija 20. veka*, br. 1/2010, стр. 193–212; N. Račić, n.d., стр. 104–105; M. Paunović, n.d., стр. 697–698; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, стр. 10).

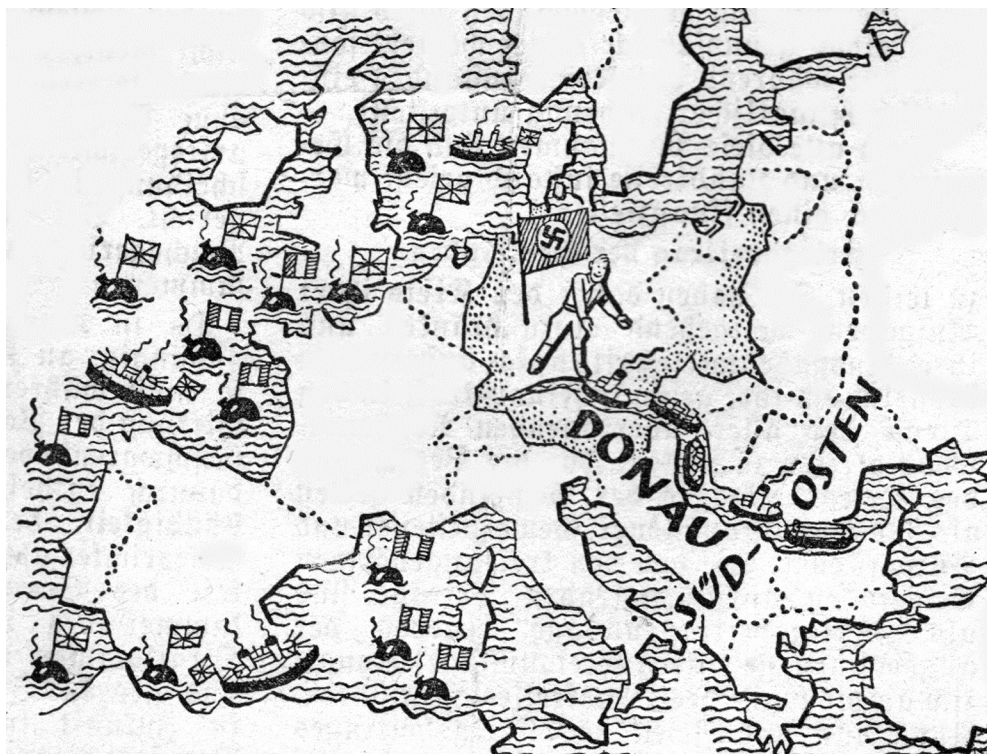
видбе на југословенском делу Дунава уопште, а поглавито на југословенском делу Ђердапског сектора“. Његови чланови су били представници неколико министарстава –иностраних послова, унутрашњих послова, војске и морнарице, саобраћаја и финансија. На челу Комитета налазио се краљевски стални делегат при МДК Велизар Нинчић. Задатак Комитета био је да предлаже надлежним министарствима „све потребне мере за безбедност пловидбе на југословенском делу Дунава“. Одлука југословенских власти о формирању нарочитог тијела које ће се старати о безбједности дунавске пловидбе кроз Југославију наишла је на велику пажњу италијанских и њемачких штампаних медија који су писали о „ригорозној контроли“ коју спроводе југословенске власти. Осим тога, југословенске власти су на Сипски канал упутиле једну пјешадијску чету, вод земаљске артиљерије и вод противавионских митраљеза из 9. пјешадијског пука. Такође, из Новог Сада су упућени монитори *Драва* у Текију, и *Сава* у Велико Градиште, као и четири моторна чамца у Кладово, Текију, Доњи Милановац и Велико Градиште.⁷

Југословенска и румунска влада договориле су почетком априла 1940. године спровођење заједничких мјера у циљу повећања безбједности дунавске пловидбе, а у страху од знатнијег уплитања њемачких снага у обезбјеђење сигурности пловидбе. У љето исте године румунска страна је формирала посебну војну јединицу под називом *Горњи дунавски сектор*, чији се штаб налазио у Оршави, а наоружани пунктови били распоређени на неколико мјеста у Сектору (Вир, Љубкова и Кракул Турчулуи).

Румунска војска је поставила и тешка артиљеријска оружја на пунктовима низводно од Ђердапа (Корабија, Турну Магуреле, Зимничеа, Петрошани, Тулчеа, Ђурђу и Олтеница), а њихови патролни чамци кружили су делтом Дунава. Циљ оваквих мјера је био да се онемогуће евентуалне саботаже и њемачкој пловидби донесе преко потребна сигурност.⁸

⁷ АЈ, 148–135, Пов. Бр. 27/40; АЈ, 369–109/II, Пов. Бр. 721; АЈ, 38–545–710, *Време*, 16.10.1940, *Münchener Neueste Nachrichten*, 27.4.1940, *Il Resto del Carlino*, 12.4.1940, *Jugoslavenski Lloyd*, 24.10.1940; *Aprilski rat*, I, str. 505–506; D. Лукач, *Treći Rajh*, II, str. 341–342; E. Barker, n.d., str. 51; Д. Алексић, н. д., стр. 116; N. Milovanović, n.d., I, str. 266–267; Jovan Marjanović, *Dražo Mihailović između Britanaca i Nemaca*, Zagreb 1979, str. 25; Слободан Бранковић, „Немачка је почела рат на Балкану 1941. на Ђердапу нападом на Краљевину Југославију“, *Развиџак*, бр. 1–2/1991, стр. 18–29.

⁸ Peter Opriș, „Security Measures Taken by the Romanian General Staff in 1941 for the Danube in Order to Prevent the Development of International Terrorism“, in: *The Danube, European Security and Cooperation at the Beginning of the 21th Century* (zbornik radova), Bucharest 2002, str. 63–69; АЈ, 38–545–710, *Правда*, 17.4.1940.



Илустрација из њемачких новина, октобар 1939. године (Архив Југославије)

Румунски приједлог о предузимању посебних мјера ради заштите пловидбе на Дунаву прихваћен је од стране још три подунавске државе – Бугарске, Југославије и Мађарске. Ове мјере су обухватале неколико важних одредби: 1) пароброди који би се могли претворити у ратне бродове неће бити пуштени на Дунав; 2) персонал који је служио на дунавским пловилима морао је бити подвргнут строгом надзору; 3) терет који би могао бити употребљен за спречавање пловидбе Дунавом или за оштећење објеката који су се налазили дуж обале Дунава у појединим земљама није могао бити транспортован. Ова одлука четири подунавске државе изазвала је велику пажњу европске јавности, поздрављана је у њемачким и италијанским новинама, а о њој се говорило и у британском парламенту. Овакве мјере називане су „шахом дунавским гусарима“.⁹

Стални комитет за безбједност пловидбе на Дунаву формирао је и посебну Мјешовиту комисију, која је 9–20. маја 1940. године обишла дунавски сектор од ушћа Тимока до Великог Градишта и дала детаљан приказ прилика. Комисију су сачињавали бригадни генерал Чедомир М. Шкекић, савјетник у Министарству унутрашњих послова, инж. Радован

⁹ АЈ, 38–545–710, *Primorske novine*, 17.4.1940.

Драговић, виши савјетник у Министарству саобраћаја, и Ђура Тетрев, капетан пристаништа. Са румунске стране у Комисију су делегирани Константин Ене, помоћник делегата у МДК, капетан брода Александру Стојановићи и капетан пристаништа у Турну Северину Алиманастану. Примарни задатак је био да у пристаништима утврде да ли има инсталација чије би уништење могло нанјети штете пловидби, колико службеника имају агенције у пристаништима и какве су телефонске везе између пристаништа, као и то колико људи врши обезбјеђење пристаништа и границе на одређеном подручју. Да је граница недовољно обезбјеђена, био је коментар приликом посјете сваком од мјеста на Дунаву, осим приликом боравка на Сипском каналу (због инсталација локомотивске вуче), Доњем Милановцу (претоварне инсталације рудника Мајданпек у пристаништу) и Великом Градишту, у којем су, због присуства великог броја пловила, саботаже биле могуће и опасне по пловидбу.¹⁰

За чување и обезбјеђење границе, уз своје редовне дужности, били су задужени и органи финансијске контроле из царинарница. Жандармеријске станице су само повремено вршиле патролу на граници. Због свега тога, наведено је да је граница дуж дунавске обале „апсолутно необезбјеђена, те постоји могућност неопаженог прелаза и искрцавања како људи тако и материјала“. У извјештају Комисије упозорено је да „постоји могућност да се на нашој обали организује и изведе сваки акт саботаже, па и они већих размера“. Примјећено је и да телефонске линије на потезу од Радујевца до Великог Градишта, уколико постоје, „нису свуда перманентне нити су пак довољно употребљиве, а осим тога нису ничим обезбјеђене“, због чега „постоји могућност лаког и несметаног кидана везе од лица која се могу са пловених објеката искрцати готово на свако место дуж обале“.¹¹

Херман Нојбахер је британске планове за саботажу називао „пустоловним“, „авантуристичким“ и „фантастичним“. Њемачка обавјештајна служба је у априлу 1940. године успјела открити два брода која су пловила румунским дијелом Дунава према Ђердапу. Бродови су заустављени у луци Ђурђу, гдје се налазио један од три њемачка понтонска моста направљена ради пребацивања трупа у Бугарску. На бродовима су откривене велике количине експлозива, техничке опреме, оружја и мноштво британских војника и морнара. Штампана је овакве покушаје називала „атентатима на пловност Дунава“, њемачки листови су постављали питање „шта ће ти лудаци да сутра учине“, док је британска штампа све негирала, називајући ове информације „бајкама“. Владимир Велебит је, много годи-

¹⁰ АЈ, 334–32–92, *Наш Сјални комитет за безбедност саобраћаја на Дунаву*; АЈ, 334–32–92, Стр. Пов. Бр. 3502; АЈ, 369–114/II, Пов. Бр. 290, 543, 547, 629, 707; АЈ, 369–114/II, *Извештај о раду мешовите југословенско–румунске комисије*.

¹¹ АЈ, 334–32–92, *Наш Сјални комитет за безбедност саобраћаја на Дунаву*.

на касније, у својим *Сећањима* за ове покушаје рекао да су били „наивно замишљени и врло нестручно спроведени“. Судећи према извјештају британског посланика из Београда Роналда Кембела, кнез Павле је резигнирано питао дописника *Times*-а „како у тим околностима можемо (мисли се на Британце, прим. аут.) да ризикујемо да таквим акцијама довучемо Немце на Балкан“.¹²

Британске акције откупљивања пловила и поткупљивања особља (нарочито пилота) дале су извјесне резултате. Како наводи Маринко Пауновић, Британци су откупили пет тегљача и 50 шлепова од друштва Шулц и Дајч. Ова пловила су убрзо склоњена у панчевачко пристаниште, а нека од њих коришћена су у једном каснијем покушају запречавања пловног пута у Ђердапу.¹³ Ради управљања откупом пловила, британска влада је основала *The Goeland Company*, која је отпочела рад у фебруару 1940, а у јуну исте године преузела дунавске бродове под француском заставом. Убрзо након тога, Британци су започели евакуацију свих пловила којима су располагали на Дунаву. Највећи дио њихових пловила стигао је до Истанбула, гдје су и остали до завршетка ратних операција.¹⁴

Крајем марта и почетком априла 1940. године знатан број пилота Ђердапске администрације, примивши новац „од агената извесних зарађених страна“, напустио је службу. Иако је Велизар Нинчић, у депеши Министарству иностраних послова од 29. јануара 1941. године, писао о сазнањима да совјетске обавјештајне службе „врбују у Ђердапу пилоте и друго стручно бродарско особље, из чега се закључује, да Совјети намеравају проширити пловидбу и на средњи Дунав“¹⁵, напуштање службе од стране ђердапских пилота одвијало се под утицајем британске обавјештајне службе. Од укупно 43 службена пилота, чак 19 их је напустило службу, чиме је знатно угрожено нормално одвијање пловидбе. Међу пилотима који су тада напустили службу било је девет Југословена (Тадија Удовичић, Борђе Трандафиловић, Никола Коцић, Светомир Коцић, Крста Нинић, Јован Вучић, Илија Радуловић, Јовица Михајловић и Јеролим Вукић), седам Румуна (Георге Горун, Анастасис Будулан, Јон Муска, Никола Боцоака, Радукан Кирица, Јон Перој и Василије Теодоровићи), Бугарин (Тодор Фенехемов), Чех (Адолф Навратил) и Мађар (Јозеф Хорват). Пилоти су наводили неколико разлога због којих су, наводно, напуштали службу: незадовољство припадностима, незадовољство осигурањем код осигуравајућег друштва *Насионал*, строго кажњавање од стране МДК у случају пловидбених незгода, нарушено здравље услед природе

¹² Н. Nojbaheer, n. d., str. 59–60; *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji*, III, dok. br. 157, str. 437–438; Vladimir Velebit, *Sećanja*, Zagreb 1983, str. 21.

¹³ М. Paunović, n. d., str. 696–697.

¹⁴ О томе детаљније види у: Е. Barker, n. d., str. 48–49.

¹⁵ АЈ, 334–2–15.

посла, или уопштено породичне разлоге. Пилот Васа Буркић је дао чврсто обећање да ће оставити службу, али је, узевши прве транше новца (половина од укупне суме унапријед за пет година), задржао и свој посао у Ђердапској администрацији. Пилотима који су напустили службу, према свједочењу Тадије Удовичића, зарачуната је мјесечна надокнада од 915 швајцарских франака.¹⁶

У једном совјетском документу из априла 1945. године наводи се да су понуду пилотима дали трговци из Оршаве, браћа Вили и Фери Екштајн, да је агитацију водио Тадија Удовичић¹⁷ и да су пилоти били повезани са неколико британских официра у Турну Северину и Будимпешти. Сам Тадија Удовичић, неколико година касније, свједочио је да је све почело када је „један ћопави Енглез у цивилу, који је био инспектор енглеског друштва Goeland, дошао у Оршаву“, повезао се са браћом Екштајн и ступио у контакт са Чехом Навратилом. Коначни договор је постигнут у просторијама енглеске агенције у Турну Северину. Тамо је сваки од пилота добио „малу цедуљу формата осмине табака, на којима су биле написане три до четири реченице енглеским језиком са потписом Енглеза, који је изјавио да представља Енглеску Империју“. Затим су „код потписа тог Енглеза, стављали један знак у облику знака навода, написан мастилом, и то на свакој цедуљи“. Како даље свједочи Удовичић: „Нама Југословенима речено је да са тим налогом треба да одемо у Београд и да

¹⁶ АЈ, 148–135, Пов. Бр. 92/40; АЈ, 331–81, *Реферат о Ђердапском сектору Дунава*; АЈ, 369–111/II, *Анкета поводом оставке пилота*; АЈ, 369–111/II, *Оставка пилота (и одбијање да врше службу)*; АЈ, 369–114/II, *Извештај анкетној комисији о узроцима масовних оставки пилота месеца марта и априла 1940 год.*; АЈ, 369–115/II, Стр. Пов. Бр. 105, Пов. Бр. 380; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф–85, досије 7, 427358; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф–85, досије 7, 427345; N. Milovanović, n.d., I, str. 267–268; Milan Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa u ratnim operacijama na području Jugoslavije 1941–1944“, *Istorija 20. veka*, br. 3/2012, str. 39–62.

¹⁷ Тадија Удовичић је рођен 12. маја 1897. у Јабланици на Златибору. У службу СБД-а ступио је 1913. на броду *Морава*. Наредне године је постао морнар на броду *Цар Никола II*. Када је брод потопљен, а Србија доживјела војнички слом, вратио се у родно село и ту остао све до ослобођења. Крајем 1918. ставио се на располагање Команди дунавске пловидбе, која га је поставила за редара на једном од конфискованих бродова. Ступио је затим у службу Бродарског синдиката, гдје је убрзо унапријеђен у другог бродског крмара на линији Београд–Радујевац. Када су се 1924. створили услови да све подунавске државе имају своје пилоте на Ђердапу, упућен је на изучавање пилотаже. Пилотски испит је положио 1926. Био је један од првих југословенских пилота на Ђердапу. Испит за бродовођу положио је 1929, а за капетана 1931. Пилотску службу је обављао до 1940, а затим је био интерниран. Почетком окупације нашао се поново у родном селу, а затим је постао близак ЈВуО. Након ослобођења Београда, ставио се на располагање новим властима и постављен је за капетана брода. Радио је поново као пилот на Ђердапу, а затим био заповједник брода *Босна*, који је 1952. постао саставни дио флоте новоформираног Хрватског ријечног бродарства (касније Дунавски Лојд), у којем је остао све до пензионисања 1960. Умро је 9. маја 1971. године у Сомбору, а сахрањен је у родном селу („Умро капетан Тадија Удовичић“, *Гласник Југословенској речној бродарства*, бр. 167/1971).

тамо у енглеској амбасади добијемо динаре.“ Тек након тога, пилоти су поднијели оставке. У британској амбасади у Београду исплаћено им је по 340.000 динара. На инсистирање Њемачке тим пилотима је забрањено да бораве било гдје у близини Ђердапа. Од септембра 1940. били су интернирани у Брусу, а од јануара 1941. године прешли су у Ваљево, али је строги државни надзор над њима остао. Пуштени су на слободу тек након пада Владе Драгише Цветковића, 27. марта 1941. године.¹⁸

Како би се поправило бројно стање међу пилотима, Администрација је била приморана да ангажује већ пензионисане пилоте и да, у најкраћем року, распише конкурс за пријем 20 ученика-пилота, као и да повећа број тзв. приватних пилота у својој служби. Било је и приједлога да се пилоти у оставци још неко вријеме користе као приватни пилоти, али такав приједлог није озбиљније разматран. На конкурс за пријем ученика-пилота пријавила су се 52 кандидата, а у службу је, 1. јула 1940. године, примљено њих 19 (осам Југословена, седам Румуна и по један Словак, Чех, Мађар и Грк). Пловидбена друштва су предложила 23 кандидата који би спроводили њихове бродове у статусу приватних пилота. Тек након свих ових мјера, Ђердапска администрација је успјела анулирати штету нанијету оставкама пилота, пошто је у другој половини 1940. године имала 26 службених пилота, пет пензионисаних на привременом раду и 19 ученика-пилота (укупно 50). Уз то, на Ђердапу је радило и 29 приватних пилота, који су припадали бродарствима разних застава.¹⁹

Убрзо по уласку њемачких трупа на територију Румуније, у Југославији је јасно уочена и њихова све већа концентрација на обалама Дунава у Ђердапском сектору. Анализирајући кретање њемачких трупа по Румунији, тадашњи министар иностраних послова Краљевине Југославије Александар Цинцар-Марковић истицао је да су „трупе највећим делом дислоциране у јужној Олтенији, јужној Влашкој, дакле близу Дунава, у Добруци и мањим делом у Ердељу и Молдавији. У Банату су трупе само на

¹⁸ Дио ових пилота је, убрзо након слома Краљевине Југославије, био похапшен од стране њемачких власти. Према књигама бањичких логорашта Светомир Коцић, Илија Радуловић и Никола Коцић су били заточени од 12. новембра, а Крста Нинић од 2. децембра 1941. У логору су остали све до 24. априла 1942, када су „одведени на рад“. Јован Вучић је на Бањици био од 17. септембра 1941, све до 24. априла 1942. Године, када се нашао у групи од 693 заточеника упућених у логоре у Норвешкој (ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф–29, досије 17, 7679; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф–29, досије 18, 7694; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф–29, досије 20, 7738; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф–29, досије 20, 7742; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф–20, досије 22, 15489; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф–85, досије 7, 427331; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф–85, досије 7, 427334; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа*, стр. 49; *Logor Banjska. Logoraši*, I, priredili: Evica Micković i Milena Radojčić, Beograd 2009, str. 97, 135–136, 168).

¹⁹ АЈ, 148–135, Пов. Бр. 238/40; АЈ, 369–110/II, Пов. Бр. 678.

пролазу. Дакле, не ради се ни само о чувању петролејских поља, која се налазе дуж падина Карпата, а не близу Дунава, Прута или у Добруци“.²⁰

Првих дана фебруара 1941. године први њемачки војници су стационирани у Оршави, а како је јављао др Велизар Нинчић, наспрам Сипског канала су већ тада била постављена два рефлектора, која су обасјавала југословенску територију, прецизније инсталацију локомотивске вуче. Нијемци су, према подацима до којих је дошао Нинчић, сакупљали детаљне информације о путевима и пристаништима у Румунији, а посебно их је интересовао „капацитет пристаништа, саобраћај са позадином, могућност претовара итд.“ Нарочито груписање њемачких трупа на простору Румуније примјеђено је на обали Дунава, гдје су средином фебруара 1941. године били у току радови на изради три понтонска моста, од којих је највећи и најзначајнији био мост код Ђурђуа, израђен на 70 шлепова.²¹

Након преврата у Београду 27. марта 1941. године, којим је оборена влада која је два дана раније потписала приступање Краљевине Југославије Тројном пакту, на састанку у ноћи између 27. и 28. марта, Адолф Хитлер је донио Директиву бр. 25 о хитном предузимању напада на Југославију. Након уништења југословенске оружане силе, концентричним нападима из више праваца, било је потребно постићи „брзо отварање саобраћаја на Дунаву и заузимање рудника бакра у Бору“. У наређењу Врховној команди копнених снага и ратног ваздухопловства од 31. марта 1941. године А. Хитлер је посебно нагласио да се „свим средствима“ морају „појачати мере за заштиту Дунава против потапања бродова, пловних мина итд.“²² С обзиром на њемачке планове о нападу на Совјетски Савез, Дунав је имао изузетну важност јер је представљао природну спону са Црним морем, али и због могућности његовог непосредног повезивања са прилазним линијама будућег источног фронта.

²⁰ Цитирано према: *Aprilski rat*, II, dok. br. 7, str. 25–27.

²¹ АЈ, 334–2–15; АЈ, 334–3–16, *Извештај Министарства иностраних послова за месец фебруар 1941. године*; ВА, Војска Краљевине Југославије (ВКЈ), кут. 12, фас. 5, док. бр. 21.

²² ВА, ВКЈ, к. 3а, ф. 1, док. бр. 8; *Aprilski rat*, II, dok. br. 126, 134, 147, str. 346–350, 383–384, 450–454; *AVNOJ i revolucija*. Tematska zbirka dokumenata 1941–1945, priredili: Slobodan Nešović i Branko Petranović, Beograd 1983, str. 15–16; *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1941–1945*, I, priredio Bogdan Popović, Beograd 1988, pril. br. 2, str. 415–417; *Balkanski ugovorni odnosi*, II, str. 474–476; *27. mart 1941*. Tematska zbirka dokumenata, priredili: Branko Petranović i Nikola Žutić, Beograd 1990, str. 539–540; *Ešref Vražalić, Napad na Jugoslaviju i njena okupacija 1941. godine*, Beograd 1957. (doktorska disertacija u rukopisu), str. 34; V. Terzić, n. d., II, str. 33–34, 51–52, 54–55; Bogdan Krizman, *Hitlerov „Plan 25“ protiv Jugoslavije. Jugoslavija u svijetlu „Nürnbergskih dokumenata“*, Zagreb 1953, str. 84–87, 97; N. Milovanović, n. d., I, str. 284, 304; Коста Николић, *Савезници и покрећу ошћора у Југославију (1941–1945)*, Београд 2009, стр. 11–12; D. Lukač, *Treći Rajh*, II, str. 508.

Нијемци су повукли све своје пловне објекте из Ђердапског сектора још 28. марта, а убрзо су и своја пловила престали пуштати у југословенске воде, иако су „добили уверавања о потпуној безбедности пловидбе како нашим Дунавом, тако и Ђердапским сектором“. Извјештаји Велизара Нинчића о обустави њемачке пловидбе на Ђердапу, као и о повећању броја њемачких авиона смјештених у Турну Северину, били су јасни наговјештаји скорог отпочињања ратних дејстава против Југославије. Још 31. марта са Ђердапа је јављано да се „немачки и румунски официри често виђају на обали Дунава са картама и дурбинима. Исти осматрају нашу обалу и локомотивску вучу“. Такође, према извјештају са Ђердапа од 4. априла мајора Стевана Шулејића, заступника сталног члана у Комитету за безбједност пловидбе на Дунаву, примјетно је било и кретање њемачког ратног брода, „обојеног сивомаслинастом бојом“, који, „са још два мања моторна брода, на Дунаву око Оршаве врши контролу и извиђање“. У извјештају се још наводи да „ови бродови преко дана (скоро сваког часа) и ујутро врше контролу ка Доњем Милановцу и Кладову (преко Сипског канала). Бродови су наоружани, а звук мотора се не чује“. У извјештају од 4. априла 1941. године В. Нинчић је писао и да је „досад било у Турну Северину 30 немачких војних авиона, а синоћ их је стигло још 26“.²³

Југословенски посланик у Букурешту Александар Авакумовић извијестио је 2. априла Министарство иностраних послова о разговору који је водио са отправником послова њемачког Посланства. Предмет њиховог разговора били су односи Њемачке и Југославије у свијетлу догађаја од 27. марта. Александар Авакумовић је писао: „Из оног што ми је рекао немачки отправник послова (делимично ми је читао упутства, која је добио из Берлина), произилази: Хитлер је лично дубоко увређен. Питање саобраћаја Дунавом игра велику, ако не и пресудну улогу. Немачка влада се боји да га ми не онемогућимо, кад то нађемо за сходно, све да се југословенско-немачки односи сад некако закрпе. Додао је, да је уствари саобраћај обустављен код Бездана и Прахова (не зна из којих разлога) и да им то наноси већ огромну штету.“ Велизар Нинчић је тврдио да „никаква наша мера не омета слободан саобраћај немачких пловних објеката Ђердапским сектором и нашим Дунавом“ и да је „предузето све потребно за обезбеђење потпуно слободне пловидбе“, међутим, како закључује делегат Нинчић, „Немци сами не пуштају своје бродове у Ђердапски сектор и у наше воде“. Југословенске оружане снаге јесу предузеле одређене припреме за запречавање пловних ријека, али потпуно онемогућавање пловидбе

²³ Према извјештају из Берлина од истог дана, њемачким властима је уложен протест због задржавања два југословенска реморкера и три шлепа натоварених коксом и угљем у Бечу, о чему је Посланство у Берлину обавијестила Агенција Државне речне пловидбе у том граду (АЈ, 334–2–15; АЈ, 334–16–41, Пов. Бр. 79; АЈ, 334–16–41, Пов. Бр. 794, 08517; АЈ, 334–17–44; ВА, ВКЈ, к. 11а, ф. 2, док. бр. 44, 55; ВА, ВКЈ, к. 12, ф. 5, док. бр. 56).

тешко да је постигнуто, осим током самих ратних операција када су се на пловном путу нашли остаци конструкција мостова порушених приликом повлачења југословенске војске и потопљена пловила.²⁴

Напад на Југославију почео је 5. априла око 22 сата, када је њемачка борбена скупина *Бергај*, специјално формирана одлуком од 1. априла, а која се налазила под командом 4. ударне групе 12. њемачке армије и којој је додијељена чета 800. пука *Бранденбур*, поринула своје чамце у Дунав и упала на територију Југославије. Ова скупина, јачине 50-60 људи на десет гумених чамаца, којој је наређење о овладавању Сипским каналом у ноћи пред извршење Директиве бр. 25 издато 3. априла, заузела је саобраћајницу која је од Кладова водила ка Сипу око два сата након поноћи, а затим пресјекла телефонске и телеграфске везе на путу Кладово–Текија. У исто вријеме, друга скупина је са Аде Кале дејствовала са циљем да се онемогући евентуално слање појачања. Прва скупина је овладала Сипским каналом око пет сати изјутра, заузела постројења локомотивске вуче и само насеље Сип, спријечивши југословенске снаге да двије локомотиве са тешким товаром убаце у канал. Први напад њемачких копнених снага на југословенску територију управо је и изведен на Бердапу са циљем да се спријечи евентуално теже оштећење пловног пута минирањем или запречавањем. Радници локомотивске вуче и већина војника били су заробљени, а ријетки који су пружили отпор су побијени. Одбрана Сипског канала састојала се од једне чете пјешадије и једног вода топова. Командир вода топова потпоручник Бора Тодоровић извршио је самоубиство видјевши безизлазност ситуације у којој се нашао. У извјештају Врховној команди њемачке копнене војске о дејствима 12. армије славодобитно је јављено: „Непријатељска обала у рејону *Гвоздених врата*, код Оршаве, након једног препада, налази се чврсто у нашим рукама.“ Отприлике у вријеме када је посао на Жељезним вратима завршен отпочео је ваздушни напад на југословенску територију.²⁵

²⁴ Инциденти попут онога од 3. марта када је у Новом Саду „без икаквог повода“ физички нападнут морнар (матроз) Паул Розенпретер, са њемачког шлепа DDSG 5701 од стране Славка Комадиновића и Петра Хромиша, нису могли значајније угрозити сигурност њемачких товара на Дунаву. Са друге стране, један мањи њемачки брод је пришао 2. априла југословенском реморкеру, пресјекао конопац и одвукао низводно два румунска шлепа која је овај вукао, а на којима је била роба намијењена Швајцарској. Румунски шлепови су били у закупу једног југословенског пловидбеног друштва. Такође, у Њемачкој су ширене вијести да југословенске власти „намеравају да поплаве немачка села у југозападном делу Бачке“ (АЈ, 334–2–15; АЈ, 334–17–44, Пов. Бр. 614, 8430; АЈ, 334–16–41).

²⁵ Према једном документу о раду њемачке обавјештајне службе у Бердапу наводи се да је вече прије њемачког напада срески начелник Леонид Чудновски, који је био близак њемачкој обавјештајној служби, одвукао знатан дио официра југословенске војске из Сипа. У том извјештају стоји: „Чудновског су за ову акцију искористили на тај начин што је за суботу увече 5. априла 1941. године заказао банкет у Кладову и све офицере са Сипског канала позвао на банкет, а војницима самог гарнизона послао је већу количину

Југословенска ријечна флотила имала је вишеструки задатак у одбрани земље. Ријечна флотила је требало да буде у садејству са јединицама копнене војске које су се ослањале на ток Дунава и Тисе, да заштити сопствена и онемогући саобраћај пловила непријатељских застава те да пружи подршку у спречавању непријатељских снага да пређу ријеку. Минерско-баражне групе су имале за циљ запречавање пловних путева минама, барикадама и потапањем пловила, разминирање пловних путева и заштиту мостова.

На челу Команде речне флотиле налазио се капетан бојног брода Едгар Ангели, док је начелник Штаба био капетан корвете Борис Старов. Југословенска ратна флотила састојала се од четири монитора: *Варгар* (изграђен 1915), *Драва* (1914), *Сава* (1904) и *Морава* (1892); два стражарска чамца *Граничар* (1929) и *Спирожар* (1929); три реморкера *Цер* (1909), *Шабаци* (1914) и *Сисак* (1915), а припадала јој је и јахта *Драјтор* (1928). Према ратном плану, снаге југословенске ријечне флотиле биле су распоређене на Дунаву и Тиси.

На Дунаву су се налазили: 1. група монитора (*Сава* и *Варгар*) у Дубовцу (командант је био поручник бојног брода I класе Миливој Коцкар) и 5. минерско-баражна група у Смедереву (капетан корвете Богдан Желековски) за дејства према Румунији; монитор *Драва*, 1. минерско-баражна група у Бездану (поручник бојног брода I класе Лука Гомерчић) и 4. минерско-баражна група у Ердуту за дејства према Мађарској. На Тиси су били стационарани монитор *Морава* у Старој Кањижи (командант поручник бојног брода I класе Божидар Аранђеловић), 2. минерско-баражна група у Сенти (резервни поручник бојног брода I класе Стјепан Руменовић) и 3. минерско-баражна група у Тителу (поручник корвете Богдан Богдановић) за дејства према Мађарској. Командно мјесто ријечне флотиле налазило се на броду *Цер* у рејону Вуковар–Нови Сад. Такође, на десној обали Дунава, код Радујевца, Сипа, Смедерева, Гроцке, Београда, Земуна, Сланкамена, Петроварадина, Илока, Вуковара и Даља била су постављена по два топа, како наводи Велимир Терзић, „са задатком да отворе ватру и

вина. Док су се пијани официри бивше југословенске војске враћали из Кладова за Сип Немци су већ прешли Дунав преко Аде код Сипа и у шанцу крај самог пута посматрали повратак пијаних официра.“ (АС, БИА, I/79, *Опис југословенско-румунске границе и дневник догађаја на граници*; ДАМСП, ПА, 1947, Бердапска администрација, ф–85, досије 7, 427335; *Априлски рат*, II, dok. br. 157, str. 478; *Немачка обавештајна служба у окупираној Југославији*, IV, *Србија, Македонија, Црна Гора*, Београд 1959, str. 300; Д. Лукач, *Трећи Рајх*, II, str. 521–522; V. Terzić, n.d., II, str. 248, 280, 298, 476; Д. Алексић, н.д., стр. 114, 116–117; Branko Petranović, *Србија у Другом светском рату 1939–1945*, Београд 1992, str. 100; N. Milovanović, n.d., II, str. 7–8; Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918–1978*, Београд 1981, str. 183; Љубодраг Димић, *Историја српске државности*, III, *Србија у Југославији*, Нови Сад 2001, стр. 214–215; С. Бранковић, н.д., стр. 27–28; *Ко је ко у Негушевој Србији*, стр. 516; „Драма на Бердапу“, *Политика Експрес*, 2. април 1991, стр. 18).

потопе свако пловно средство сила Осовине и њихових сателита када то буде наређено“.²⁶

Једно од важнијих дејстава југословенске ријечне флотиле на почетку њемачког напада требало је да има за циљ потпуно онемогућавање пловидбе кроз Ђердапски сектор. Према ратном распореду, Команда Ђердапског сектора налазила се у Текији, а њен командант је био поручник бојног брода I класе Јосип Гргић. Она је директно командовала групама за запречавање Сипског канала и канала Јуц које су биле стациониране у Текији и Доњем Милановцу. Једну групу је предводио сам Јосип Гргић, а другу резервни поручник бојног брода Винко Петровић. Реморкери *Вишез* и *Куманово* требало је да потопе по два шлепа испуњена цементом и жељезом. Брод *Вишез*, под снажном непријатељском ватром, око три сата ујутро, није успио потопити шлепове тамо гдје је то планирано, већ на неповољном мјесту, изван Сипског канала. Брод је након тога допловио натраг у Текију и покушао успоставити везу са Командом. С обзиром да су везе биле у прекиду и да се из Сипа јавио њемачки официр, посада је одлучила да поново крене ка Сипском каналу. Услед јаке струје и напада њемачких снага брод је потопљен неколико километара низводно код Давидовца. Оправдано је поставити питање зашто је брод са оваквим задатком дочекао њемачки напад позициониран у Текији, десетак километара далеко од Сипског канала, иако је било приједлога да се премјести на сам улаз у Канал. Ни брод *Куманово* није успио у науму да запрјечи канал Јуц, пошто је под ватром са румунске обале и са једног румунског реморкера шлепове потопио 1.300 метара узводно од улаза у канал.²⁷ Потапањем шлепова у каналу Јуц и Сипском каналу, као и убацивањем локомотива у ријечни ток требало је постићи потпуну обуставу пловидбе и на тај начин нанијети несагледиву штету њемачкој ратној машинерији, али се то није догодило.

Врло важна свједочанства о југословенским плановима за запречавање пловидбе кроз Ђердапски сектор оставио је капетан бојног брода Мирко Плајвајс у својим мемоарима под називом *Сломљено сигро*. Овај школовани официр, најприје аустроугарске, а затим југословенске морнарице, нашао се половином 1940. године на челу базе ратне флотиле у Новом Саду, а затим и на мјесту команданта монитора у Ђердапском сектору. Говорећи о плановима Југославије за запречавање Дунава, написао је: „Према оперативном плану, задатак монитора био би да, сурађујући с

²⁶ ВА, ВКЈ, к. 3а, ф. 1, док. бр. 15; V. Terzić, n.d., II, str. 172–174, 222, 274, 510, 712–713; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 12–14; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 179–180; Radiša Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, Beograd 1977, str. 5; K. Pribilović, *Ratna mornarica 1923–1941*, str. 161–162.

²⁷ M. Paunović, n.d., str. 698–702; С. Бранковић, н.д., стр. 28–29; Д. Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој“, стр. 192; V. Terzić, n.d., II, str. 279–280; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 15; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 180–181.

копненом војском, спријечи прелазак непријатеља на нашу страну и да одмах по избијању рата онемогући пловидбу Дунавом, помоћу блокаде Сипског канала. У ту сврху је био припремљен велики дунавски шлеп, натоварен до руба камењем, а који би требао бити потопљен пред улазом у тај канал.“ Плајвајс је оставио свједочанство и о (не)припремљености Југославије за одбрану Ђердапа: „Установио сам да би на том сектору сваки непријатељев покушај прелаза ријеке на нашу страну могао бити спријечен и мањим пјешадијским јединицама, добром артиљеријом средњег калибра и протуавионским батеријама на истуреним тачкама. Но, од свега тога нисам нашао ништа. Најближе јединице копнене војске су биле 20-30 километара од обале, а због слабих прометних веза било би потребно прилично времена да дођу до Дунава. Само на једном једином брежуљку, који је, истина, доминирао великим дијелом сектора од В. Градишта низводно, била су постављена три топа најмодерније конструкције, типа *шкога*, али једина веза с најближом копненом јединицом била је коњска, којој је требало и по више сати до те јединице и натраг. Иначе је читава граница од В. Градишта до Прахова била *чувана* – како сам то могао приближно оцијенити – са отприлике 80 жандара и царинских стражара. Катастрофална и невјероватна лакомисленост надлежних – то је била моја коначна констатација.“ Био је одушевљен једино „изврсном идејом“ шефа локомотивске вуче да постави додатне колосјеке, који су у случају рата водили локомотиве право у узбуркане валове Дунава. На мјесту команданта монитора на Ђердапу М. Плајвајс није дочекао почетак рата, пошто је у марту 1941. године премјештен за команданта одбране у Селцу.²⁸

Ријечна флотила је претрпјела знатне губитке у Априлском рату. С обзиром на тежину ситуације на фронтима у Југославији, југословенска пловила су масовно потапана од стране својих посада како не би пала у руке окупатора. На ушћу Саве у Дунав посаде су потопиле мониторе *Вардар*, *Сава* и *Морава*, а затим наставиле пловидбу Савом на два мања реморкера (*Танаско Рајић* и *Корана*), пошто је, због високог водостаја Саве, пролазак испод мостова био онемогућен већим бродовима. У тренутку проласка реморкера *Танаско Рајић* војска је минирала жељезнички мост на Сави код Београда, пошто није била обавијештена о проласку бродова.²⁹ Том приликом је погинуло 95 официра и морнара од 110 укрцаних

²⁸ Mirko Pleiweiss, *Slomljeno sidro*, Beograd 1978, str. 159–165.

²⁹ Жељезнички мост преко ријеке Саве у Београду представљао је саставни дио жељезничке везе између Аустроугарске и Србије. Грађен је у периоду 1. јануара 1882 – 1. августа 1884. Градила га је француска фирма *Société de Fives Lille*, а његова изградња је коштала 3,6 милиона франака. Представљао је решеткасту конструкцију дугу 463 метра. На почетку Првог свјетског рата српска војска је минирала мост, срушивши челичну конструкцију. Међутим, током окупације мост је обновљен, а нову челичну конструкцију је испоручила фирма из Решица. Повлачећи се из Србије, окупационе снаге су порушиле мост који су неколико година раније обновили. Након ослобођења приступило се обнови

људи, а међу њима и командант монитора *Vargar* поручник бојног брода Миливој Коцкар. Остали, тешко рањени, наставили су пловидбу ка Обреновцу на реморкеру *Рашка*. Сви преостали бродови су потопљени код Обреновца, а посаде су наставиле повлачење жељезницом. Бродови су потапани и код села Кленак код Шапца.

Монитор *Драва*, под командом поручника бојног брода Александра Берића, одбио је налет четири мађарска монитора у сукобу недалеко од Батине, гдје је имао задатак да штити границу. По наређењу команданта Берића, са монитора је гађан и аеродром код Мохача, који је користила њемачка авијација. Већ 8. априла посада монитора је изгубила везу са Командом речне флотиле, а све до 10. априла је водила борбе са непријатељском авијацијом, не мијењајући значајније првобитни положај, да би сутрадан одбила налете мађарске ријечне флотиле, састављене од четири патролна чамца. Увидјевши цјелокупну ситуацију на бојиштима, посада монитора је потопила сва југословенска пловила која су се налазила код Бездана и упутила се ка Новом Саду, одакле је требало копном да настави пут ка унутрашњости земље.



Александар Берић, командант монитора „Драва“ (В. Antić, Речна ратна флотила НОВЈ)

моста, а радови су трајали 1919–1921. Након што је срушен од стране југословенске војске која се повлачила из сјеверних дјелова државе, окупационе трупе су приступиле његовој обнови од 23. априла до 29. маја 1941. Само 20 метара низводно окупатор је 1942. отпочео изградњу још једног моста, али до 1944. године није успио да га доврши. Оба моста су претрпјела оштећења у савезничким бомбардовањима исте године, а окупатор их је минирао приликом повлачења. Обнова моста је отпочела убрзо након ослобођења Београда, али процјењујући оштећеност оба моста, нове власти су донијеле одлуку да буде обновљен низводни, новији мост (Драган Буђевац, „Пет живота железничког моста преко реке Саве у Београду“, *Пинус Зайиси*, бр. 7/1997, стр. 33–48).

На путу ка Новом Саду монитор је наишао на рушевине жељезничког моста код Богојева, кроз које је успио проћи тек након што је динамитом рашчишћен дио порушене мостовне конструкције. Током седмодневног дејства посада је, након проглашења Независне Државе Хрватске (НДХ), добила позив од команданта ријечне флотиле Ангелија, који је са бродом *Цер* прешао у Осијек, да се стави на располагање новопроглашеној држави. Монитор *Драва* је потопљен 12. априла недалеко од Чибџа (данашњег Челарева) на 1.286,5. км Дунава, након напада њемачке авијације, која га је открила у рано јутро тога дана. У борбама, непосредно прије потапања, артиљеријском паљбом са брода оборена су три њемачка авиона. Велики број чланова посаде је погинуо у сукобу са њемачком авијацијом, а мањи дио је успио да се домогне обале пливајући. Од посаде брода која је бројала 80 људи погинуло је 54, 13 их је нашло спас на бачкој обали, а остали, њемачке, мађарске и хрватске националности, претходно су напустили брод. Према неким тумачењима, рањени поручник Берић је убијен након што је успио испливати на обалу, док се већином наводи да је потонуо са својим бродом. Преживјели дио посаде је најприје био ухапшен, а затим је дио завршио у заробљеништву, док су остали нестали. Монитор су извадиле мађарске окупационе трупе током рата.³⁰

С обзиром на развој ситуације на читавом простору Југославије, наређено је да се сви мостови преко Саве и Дунава у околини Београда поруше „чим се наше трупе повуку из Срема и Баната“. Врховна команда југословенске војске наредила је 11. априла да се изврше потребне припреме за рушење мостова на Сави „пре прелаза непријатељских борбених

³⁰ Александар Берић је рођен 13. јуна 1906. у Бечеју. Завршио је Поморску академију, а промовисан је за официра 1929. Завршио је торпедну специјализацију. Командовао најприје торпедним чамцем, а затим минополагачем. Био је старјешина 22. класе Машинске школе морнарице у Ђеновићима 1936/1937. Чињеница да је уз енглески и француски говорио и њемачки и мађарски била му је још једна препорука да добије прекоманду на Дунав, 8. децембра 1940. године. Неколико дана касније преузео је команду над монитором *Драва*, који је у том тренутку био смјештен у Текији. Како наводи Бошко Антић, тијело поручника Берића сахрањено је на сеоском гробљу у Белегишу Јоца Маринковић из овог села (V. Požeg, n. d., str. 200–202; V. Terzić, n. d., II, str. 396, 540; A. Simović, *Rečne ratne flotile*, str. 31–32; M. Paunović, n. d., str. 703–704; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 16–22; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, str. 181–182; M. Janković, n. d., str. 369–378; R. Savić, n. d., str. 6–15; Anton Simović, „Monitor *Drava* aprila 1941 godine“, *Mornarički glasnik*, br. 5/1953, str. 531–540; Ante Klarić, „Još nešto o junačkom držanju posade monitora *Drava* 1941“, *Mornarički glasnik*, 6/1953, str. 660–662; „Командант је стигао“, *Полићика Експрес*, 29. март 1991, стр. 20; „Рат је пред вратима“, *Полићика Експрес*, 30. март 1991, стр. 22; „Берић неће у издају“, *Полићика Експрес*, 31. март 1991, стр. 18; „*Драва* узвраћа ударац“, *Полићика Експрес*, 1. април 1991, стр. 14; „Последњи напад *Драве*“, *Полићика Експрес*, 3. април 1991, стр. 18; „Берић остаје на броду“, *Полићика Експрес*, 4. април 1991, стр. 18; „*Драва* је потопљена“, *Полићика Експрес*, 5. април 1991, стр. 19; „После херојске борбе“, *Полићика Експрес*, 6. април 1991, стр. 18; „Јунаци за сва времена“, *Полићика Експрес*, 7. април 1991, стр. 18; „Монитор *Драва* се не предаје“, *Народна армија*, 30.10.1952, стр. 6).

кола“.³¹ Јединице југословенске 6. армије, које су имале задатак да бране фронт према Румунији од села Брњице на Дунаву до Бегејског канала, повлачиле су се из Баната под налетом њемачких снага и у ноћи између 11. и 12. априла прешле су Дунав, а те ноћи су и порушени мостови.³² Порушени су Мост краља Петра II на Дунаву и жељезнички и Мост краља Александра на Сави. Сјећајући се посљедњих дана пред пад Београда у њемачке руке, мајор Велимир Пилетић је истакао да су Нијемци приликом бомбардовања оставили београдске мостове на Сави и Дунаву потпуно неоштећенима, чиме је јасно наглашено колико су им они били важни. О рушењу мостова Пилетић је записао: „Лепи мостови, украс мог родног града, нашли су починак у дну својих река. *Неиријашељ вас неће користити*, изговорих као утеху и олакшање.“³³

Порушени су и други дунавски мостови те ноћи. У Новом Саду су, неколико минута прије поноћи (23.48), срушени жељезнички (Мост краљевића Андреја) и друмски мост (Мост краљевића Томислава), који је представљао један од симбола развоја међуратног Новог Сада. Коначну наредбу за рушење мостова у Новом Саду дао је капетан I класе Светозар Попов, који је командовао 3. четом VII пјешадијског пука. Приликом рушења Моста краљевића Томислава погинули су један војник и један цивил, који се нису на вријеме успјели склонити са раније минираног моста.³⁴



Порушени Мост краља Александра I (Колекција Душана Наиџала)

³¹ ВА, ВКЈ, к. 3, ф. 4, док. бр. 29.

³² *Aprilski rat*, II, пр. бр. 1, стр. 845; V. Terzić, n.d., II, стр. 258–259, 388; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, стр. 105.

³³ Велимир Пилетић, *Судбина српског официра*, Крагујевац 2002, стр. 45.

³⁴ В. Вукмановић, *Мостови Новог Сада*, стр. 15–17, 23, 29–35; В. Вукмановић, *Дунавски мостови*, стр. 149–153.



*Тешко оштећени Мост краља Петра II
(Колекција Душана Најијала)*



*Њемачки војници покрај остатака порушене Моста краљевића Томислава
(Колекција Душана Најијала)*

Већ 15. априла, прије званичне капитулације оружаних снага Краљевине Југославије, Управа за војну привреду и наоружање Вермахта донијела је одлуку о привременом конфисковању Југословенске речне пловидбе (ЈРП) „са свим његовим бродским парком и постројењима на копну“.³⁵ Наређено је хитно предузимање свих мјера „ради брзе обнове пловидбе“. Предузимане су мјере за чишћење дунавског пловног пута док су ратне операције широм Југославије још увијек трајале. Према извјештајима 2. армије, пловидба Дунавом од Београда до румунске границе поново је била успостављена 17. априла, а већ у мају мјесецу се могла одвијати у пуном обиму на читавом току Дунава кроз Југославију.³⁶ Врховна команда Вермахта, испостављајући захтјеве „државама наследницама у Југославији и Грчкој“, затражила је децидирано и „право пловидбе на Дунаву и њено обезбеђење од Београда до бугарско-румунске границе“.³⁷ Обезбеђење пловидбе на Дунаву фигурирало је као један од најважнијих задатака Нијемаца на тлу разорене Југославије од самог почетка окупације.

Надзор над ријечним саобраћајем у обавјештајном и контраобавјештајном смислу био је у надлежности Центра за везу у Београду, преко капетана корвете Вајса, док је за контролу коју је вршила бродска и ријечна полиција био надлежан виши државни савјетник Волф. Њему су била подређена одјељења ријечне полиције и лучке капетаније у Земуну, Београду, Панчеву, Смедереву, Великом Градишту, Доњем Милановцу, Кладову и Прахову. За руковођење имовином ЈРП-а био је задужен виши инспектор за пловидбу капетан Франц Ценгер у својству комесара, а његово сједиште је било у Београду, у Карађорђевој улици број 43. Његов први задатак је био да цјелокупну флоту која је припадала ЈРП-у, а која се могла прикупити, „најхитније пусти у ток нормалног саобраћаја“. У исто вријеме, сва бродоградилешна постројења која су радила у оквиру Речне пловидбе Краљевине Југославије морала су бити пуштена у рад „ради ремонта бродова“. Такође, на бродове којима је располагао капетан Ценгер је постављао „потребно и поуздано особље“, а очекивало се и да се активирају све „југословенске постаје ове установе“. Само у првој половини септембра 1941. године кроз Београд је прошло 129 теретњака и танкова низводно и 375 узводно. Низводно су превожени угаљ, кокс, дрва, жељезо, цемент, цреп, шећер, со, муниција, војни материјал, а узводно минерално уље, петролеј, руда хрома, бакар, смола, пирит, шећерна репа,

³⁵ Посљедњи директор ЈРП-а, испоставило се, био је Властимир Костић, који је на то мјесто постављен у мају 1940. године, дошавши са позиције шефа кабинета министра саобраћаја. Он је на том мјесту замјенио Александра Поповића (АЈ, 38-545-710, *Време*, 10.5.1940)

³⁶ *Aprilski rat*, II, dok. br. 271, pr. br. 4, str. 727-728, 963; Д. Алексић, н.д., стр. 206.

³⁷ *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije*, XII-1, Beograd 1973, dok. br. 1, 222, 256, str. 9-11, 573-581, 686-688.

сјемене сунцокрета, уљана репа, соја, жито, просо, мекиње, кукуруз, јаја, грожђе и конопља. Већ на основу овога можемо видјети да се пловидба пуно више одвијала узводно него низводно и да су се узводно, ка Њемачкој, превозиле углавном сировине, а низводно враћали готови индустријски производи.³⁸

Након пропасти Југославије и напада Њемачке на Совјетски Савез ове двије државе престале су бити чланице Савјета ријечног Дунава. Наставши на развалинама Краљевине Југославије, НДХ је постала чланица ове организације 15. септембра 1941. године. Као опуномоћеник, приступ НДХ овом Споразуму потписао је капетан бојног брода др Вилим Бачић, који је до слома КЈ био начелник Поморске обалске команде у оквиру Штаба Команде флоте. Приступом Споразуму, Хрватска се обавезала на омогућавање слободе пловидбе на Дунаву, Сави и Драви, а ова начела су укључена и у трговински споразум између Хрватске и Њемачке, који је потписан у октобру исте године. Изричито је наведено да је „пловидба на Дунаву, Драви и Сави у Њемачком Рајху као и у Хрватској отворена бродовима свих држава које живе у миру са Њемачком и Хрватском. Не ће бити никакве разлике у поступку њемачких, хрватских и страних бродова и то вриеди и за питање пловидбених пристојба.“³⁹

Током њемачке окупације Југославије, све послове на Ђердапу наставила је да врши Управа Ђердапа и Слапова (*Der Sonderausschuß für die Eiserne Tor und Kataraktenstrecke*), коју су чинили њемачки и румунски представник (Георг Марцијус и Веспасијан Пела).⁴⁰ Ова управа је своје послове обављала преко Специјалног комитета, у коме је њемачки представник био инж. Ханс Волф, док је Румунију представљао Константин Ене. Двоалутни систем за плаћање ђердапских такса наставио је постојати и у овом периоду, с тим што је, уз румунски леј, умјесто југословенског динара, коришћена њемачка марка. Формални споразум о заједничкој њемачко-румунској управи на Ђердапу потписан је 28. фебруара 1942. године. Одлуком ове управе сједиште Сервиса радова пренијето је из Текије у Оршаву.⁴¹ Знатно увећање броја запослених у Управи Ђерда-

³⁸ *Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u*, XII-1, dok. br. 25, 158, str. 69-71, 419-422.

³⁹ Током рата на сједницама Савјетодавног одбора њемачку делегацију је предводио др Георг Марцијус, бугарску Георге Лазаров, италијанску Гуљелмо Силенци и Артуро де Надамленски, хрватску др Вилим Бачић, румунску проф. Веспасијан Пела, словачку Јан Оршаг, а мађарску адмирал Дитрих фон Сахсенфелс. Проф. Пела је у мају 1930. године био одликован југословенским Орденом светог Саве (ВА, НОВ, к. 256, ф.1, док. бр. 2 и 11; ВА, НОВ, к. 256, ф. 2, док. бр. 19, 21; АЈ, 395-22-228, Пов. Бр. 229; АЈ, КМЈ, I-4-e/1, *Историјско-правни преглед до краја Другој светској рати*; Ј. Paunović, *Istorijski razvoj*, str. 63-64; V. Terzić, n.d., II, str. 509-510, 712).

⁴⁰ Почевши од 1942. године Бугарска је истицала своју намјеру да се укључи у управу Ђердапом, али без успјеха. Исте намјере имала је и НДХ, као и Мађарска.

⁴¹ ВА, НОВ, к. 25а, ф. 2, док. бр. 28, 32; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије је 17, 7674; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 23, 15519; АЈ, 331-81, Бр. 330.

пом објашњавано је жељом Нијемаца да задовоље потребе захуктале пловидбе, али и намјером да се однегује довољно кадрова који би били способни да у потпуности преузму управу овим сектором Дунава када се за то створе прилике.⁴² Највећи дио службеника предратне Ђердапске администрације југословенског држављанства био је отпуштен. Мали број Југословена остао је међу пилотима–лоцовима. О живом промету током окупације најбоље говори сљедећа табела:⁴³

Година	Укупан број објеката	Носивост у тонама	Товар у тонама
1937	9.818	4.896.708,09	2.354.097
1938	8.220	4.002.137,36	1.851.823
1939	10.930	5.663.600,74	2.636.091
1940	10.498	6.463.226,29	2.568.500
1941	14.325	8.170.491,15	3.952.187
1942	13.730	7.634.184,13	3.595.878
1943	16.261	9.171.383,38	3.852.232
1944	6.289	3.632.332,94	1.661.352
1945	3.054	1.598.966,88	575.371
1946	3.217	1.708.727,48	816.830
1947	4.334	2.315.624,10	1.090.866

Промет кроз Ђердапски сектор 1937–1947. године

За своје потребе њемачка окупациона сила је приступила и обнови порушених југословенских мостова, а у појединим случајевима чак и изградњи нових. На стубовима порушеног жељезничког моста у Новом Саду изграђен је у лето 1942. године нови мост, коришћењем остатака конструкције разрушеног моста, као и моста демонтираног негдје са Дона. Тај мост, саграђен од три различите решеткасте металне конструкције, није био предвиђен за кретање пјешака, коришћен је искључиво за потребе окупаторске војске и био је под сталним надзором као изузетно важан војни објекат. Нијемци су га порушили приликом повлачења 22. октобра 1944. године око 16 часова. Његово рушење су, претходно, покушали извести савезници приликом бомбардовања, али безуспјешно.⁴⁴

Као један од стратешки најважнијих, морао је бити обновљен мост преко Дунава између Београда и Панчева. За ту сврху образован је у јуну 1942. године нарочити Одбор за радове на дунавском мосту код Београда

⁴² ВА, НОВ, к. 25а, ф. 2, док. бр. 1; ВА, НОВ, к. 25б, ф. 1, док. бр. 33, 55; ВА, НОВ, к. 25б, ф. 2, док. бр. 13, 20, 48, 56; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф–29, досије 20, 7736; АЈ, 334–2–15.

⁴³ АЈ, КМЈ, I–4–е/1, *Привремени комитет за управљање пословима Ђердапске администрације*; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа*, стр. 114.

⁴⁴ В. Вукмановић, *Дунавски мостови*, стр. 155–156.

у оквиру Министарства грађевина, наредбом тадашњег министра Огњена Кузмановића. Чланови Одбора су били инжењери Милан Константиновић (замјенио га касније Ђура Ђукић), Милан Гагић и Јакоб Безлај, док су самим радовима руководили најприје Марко Аћимовић, а затим Драгутин Вујичић. Захваљујући томе, мост је, упркос знатним оштећењима, стављен у функцију и служио је њемачкој окупационој сили све до прољећа 1944. године, када је оштећен у савезничком бомбардовању.⁴⁵

Њемачка је након припајања Аустрије, разбијања Чехословачке и Југославије, склапања савезништва са Мађарском, Румунијом и Бугарском и напада на Совјетски Савез, којим је ова велика држава одгурнута са Дунава, ставила ову ријеку под своју апсолутну контролу. Како би се онемогућило лагано њемачко коришћење саобраћајних могућности дунавског пловног пута, предузимане су диверзантске акције са циљем ометања пловидбе. Током окупације, у склопу диверзантских акција и аката саботаже разних домаћих наоружаних формација на мети су се налазила индустријска постројења од значаја за њемачку привреду, рудници и саобраћајнице. Управо из тог разлога предузимане су посебне мјере обезбјеђења за објекте од „животне важности“ за њемачку ратну привреду, као што су град Београд, због свог стратешког положаја, пруга Београд–Ниш–Солун, обновљени и новоподигнути мостови преко Дунава и Саве, Ђердап и рудници Бор и Трепча.⁴⁶

Било какав значајнији акт саботаже на Дунаву могао је потпуно зауставити транспорт нафте, жита, кокса, бакра и других важних сировина према Њемачкој. Њемачке окупационе снаге су област Ђердапа држале сигурно у својим рукама све до почетка септембра 1944. године. У првих неколико недјеља обезбјеђење тока Дунава од Великог Градишта до границе са Бугарском било је повјерено 651. инжењеријском батаљону, а почевши од 5. маја 1941. године, старање о пловидби кроз овај дио Дунава преузела је 714. пјешадијска дивизија. Како би се умањила могућност диверзија на Ђердапу, у септембру 1941. године евакуисано је становништво из појединих насељених мјеста у тој области, а Казан је био заштићен жичаним оградама. Мјере безбједности су особито појачане након минирања трајекта на Дунаву код Смедерева 20. августа. Током окупације је и њемачка Дунавска флотила патролирала овом ријеком ради заштите пловног пута.⁴⁷

⁴⁵ АЈ, 62–1255, *Дунавски мості код Београда*; АЈ, 62–1257, *Дунавски мості код Београда*.

⁴⁶ *Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u*, XII–1, dok. br. 154, str. 404–407; *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije*, XII–2, Beograd 1976, pril. I, str. 1004, 1125.

⁴⁷ *Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u*, XII–1, dok. br. 45, str. 105–110; *Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u*, XII–2, dok. br. 57, str. 306–311; *Istočna Srbija u ratu i*

Покушаји ометања њемачке пловидбе настављани су упркос свим мјерама безбједности, па је у октобру „бродски саобраћај на Дунаву био ометан од устаника, нарочито код Великог Градишта. Бродови су понова били обасипани ватром, а више малих чамаца и дереглија је заплешено или потопљено.“ Било је примјера потпуне обуставе цивилног путничког саобраћаја низводно од Смедерева, као и немогућности пристајања шлепова низводно од Смедерева „због ноћних препада на српској страни Дунава“. Њемачкој дунавској флотили је, почевши од средине 1942. године, у чувању дунавског пловног пута помагала и мађарска ријечна флотила, чија су пловила патролирала од Новог Сада до Вуковара, нарочито се старајући о Беочину, који је имао изузетну важност због фабрике цемента.⁴⁸

Како би осигурали пловидбу кроз Ђердапски сектор Дунава, Нијемци су формирали посебан штаб за обезбјеђење Дунава, чије је сједиште било у Текији. Такође, у свим већим насељеним мјестима на Ђердапу (Доњи Милановац, Текија, Сип, Кладово, Брза Паланка, Прахово) налазили су се војнополицијски пунктови, а све до августа 1942. године у Кладову је била смјештена испостава БДС-а (Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des Sicherheitsdiensts). Од важнијих војних јединица навешћемо да је у Сипу био смјештен Landeschutzen батаљон 923 (тзв. *Земаљски сирелци*), а у Текији јединица ријечне полиције (Wasserschutz polizei) и противавионска батерија.⁴⁹ Говорећи о стању у окупираној Србији 1943. године, Стеван К. Павловић пише да су, у том тренутку, под непосредном њемачком окупацијом били још само околина Београда, Борски рудници и приобални појас од 150 км дуж Дунава. У њемачким извјештајима о ситуацији на окупираном подручју, најчешће је писало да се саобраћај Дунавом одвија несметано, а само је спорадично у извјештајима стајало да „појединачне групе настоје да ометају саобраћај Дунавом“.⁵⁰

Простор источне Србије, од обала Дунава па до Мораве, имао је нарочити стратешки значај за покрете отпора у Југославији, па се у почетној фази борби против окупатора Комунистичка партија Југославије у знатној мјери ослањала на ово подручје. Процјена је била да ће се, као што је ток операција касније и показао, овдје најприје моћи сусрести са

revoluciji 1941–1945. Zbornik nemačkih dokumenata (Ekonomска eksploatacija), priredio Živko Avramovski, Zaječar 1989, dok. br. 39, str. 138–139.

⁴⁸ *Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u, XII-2, dok. br. 121, str. 600–605.*

⁴⁹ АС, БИА, I/79, стр. 7.

⁵⁰ *Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u, XII-1, dok. br. 196; str. 508–510; Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u, XII-2, dok. br. 117, str. 583–590; Милан Терзић, „Дунав, најважнији водени пут између Европе и Источног (Извештаји Југословенској краљевској влади у Другом светском рату)“, Војно–историјски гласник, бр. 1/2009, стр. 72–80; Стеван К. Павловић, Хитлеров нови антијоредак. Друштво свештеника у Југославији, Београд 2009, стр. 108; В. Antić, Рећна ратна флотила NOVJ, стр. 29.*

Црвеном армијом „када она провали из Молдавије преко Влашке, стигне на Карпате и Дунав“. Источна Србија је била поприште дјеловања низа партизанских и четничких одреда, који су у заједничкој акцији успјели заузети Велико Градиште на Дунаву 20. септембра 1941. године. Међутим, баш због важности овог дијела Србије и њемачке снаге су предузимале снажне операције са циљем обезбјеђења дунавског пловног пута и експлоатације борског рудника. Као резултат тих мјера, до краја 1941. године партизанске снаге су на том подручју знатно умањене, док се четничка организација успјевала одржати.⁵¹

Југословенска војска у отаџбини (ЈВуО) показивала је нарочито интересовање за дунавски пловни пут. Да је важност Дунава и Ђердапа за Њемачку увиђана свједочи и једна депеша Драгољуба Михаиловића у којој пише: „Немци много страхују за Ђердап јер немају довољно вагонцистерни за превоз нафте железницом.“⁵² Управо због тога, разматране су могућности за ометање пловидбе Дунавом. Као и прије доласка ратног пожара на југословенски простор, њемачкој пловидби се онајприје могло наштетити дејствима у Ђердапском сектору, који се налазио у домету дејствовања Команде Источне Србије. На мјесту команданта Источне Србије налазио се мајор Велимир Пилетић, док је начелник Штаба био капетан I класе Сениша Оцокољић.⁵³

Врховна команда ЈВуО распитивала се у фебруару 1943. године о томе да ли су Нијемци подигли неки мост на Дунаву „од ушћа Мораве па низводно“, а „нарочито да ли има мостова код В. Градишта, Костолца и Д. Милановца“. Врховну команду је занимало од ког су материјала израђени ти мостови, у коју сврху су се користили и које саобраћајнице су везивали. Британци су упорно инсистирали на извођењу што ефикаснијих аката саботаже на важним саобраћајницама и објектима попут рудника Трепча

⁵¹ Велимир Пилетић о томе пише: „Последњи остаци, око десетак партизана, нестали су половином 1943. године. Тако је Источна Србија за све време окупације била у нашим рукама, до појаве совјетске армије на нашој граници на Дунаву.“ (В. Пилетић, н.д., стр. 76; В. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, стр. 158, 160–161, 187, 210–211, 244; Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918–1988*, II, Beograd 1988, стр. 82–83, 113–114).

⁵² *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije*, XIV–1, Beograd 1981, dok. br. 105, стр. 342–360.

⁵³ Велимир Пилетић је рођен у Београду 2. маја 1906. Завршио је 50. класу Ниже школе Војне академије, Вишу школу Војне академије и генералштабну припрему. У Априлски рат је ушао са чином мајора и као помоћник начелника штаба Дунавске дивизијске области. Организацији Драгољуба Михаиловића прикључио се у августу 1941. и упућен је у источну Србију. Октобра 1942. унапријеђен је у чин потпуковника и постављен за команданта Крајинског корпуса. Након изласка совјетских снага на обалу Дунава кренуо им је у сусрет како би са њима постигао договор о заједничким дејствима. У Букурешту је ухапшен и пребачен у Москву. Непосредно прије изручења новим југословенским властима, које су га сматрале ратним злочинцем, побјегао је из совјетског затвора и стигао до Париза. Током 1948. је хапшен, али је након саслушања пуштен на слободу. Умро је у Паризу 23. јула 1972. године (*Ко је ко у Негућевој Србији*, стр. 407–408).

и Бор, фабрике САРТИД у Смедереву, саобраћајница у долинама Мораве и Ибра. На стратешку важност овог дијела Србије указивала је и неколицина британских официра који су се на тај простор спуштали падобранима. Близина рудника, дунавског пловног пута, могућност преласка на територију Румуније, али и могућност успоставе везе са политичким организацијама у Бугарској били су разлог њиховог доласка.⁵⁴

Велимир Пилетић је потврдио у својим мемоарима да су се Британци интересовали какви су изгледи за саботирање саобраћаја на Дунаву, „важној комуникацији која води на Источни фронт, према СССР-у“. Он наводи да су припадници његових јединица још 1941. године пуцали на њемачке бродове, али „без резултата“. Постигнуто је једино да Нијемци постану опрезнији и да бродове наоружавају „аутоматским оружјем и топовима мањег калибра“. Од јединица под командом В. Пилетића тражено је да се пребаце преко Дунава на румунску територију и да врше саботаже на прузи која, након Оршаве, прати дунавску обалу. Британци су нудили и гумене чамце којима су се диверзантски одреди могли пребацивати на другу обалу. У априлу 1943. године у Хомоље је стигла британска мисија под вођством мајора Ерика Гринвуда, чији је задатак била организација напада на њемачке пловне објекте на Дунаву и извођење диверзантских акција у руднику бакра у Бору.⁵⁵

Како би се то могло остварити, искусни ђердапски пилот Тадија Удовичић послат је у штаб Велимира Пилетића 18. септембра 1943. године „као стручњак на Дунаву“. Осим Т. Удовичића, пилоти Ђорђе Трандафиловић и Јеролим Вукић били су блиски покрету Драгољуба Михаиловића, а постоје подаци да су у 1943. и 1944. години извели низ саботажа на Дунаву, потпомогнути од британских тајних служби. Већ приликом првог доласка Т. Удовичића у штаб мајора Пилетића сачекала су га два британска официра и распитивала се о најпогоднијем дијелу Ђердапа за саботаже. Према Удовичићевом савјету извршен је напад на један њемачки брод код мјеста Лепена, са циљем да се побије посада и да брод без икакве контроле сам потоне. Напад је извршен ноћу 25. септембра 1943. године. Капетан брода је убијен, али је остатак посаде успио да брод скрене ка румунској обали и избјегне потапање. Крајем октобра 1943. године недалеко од мјеста Бољетин у клисури Госпођин вир нападнута су два реморкера са по два шлепа. Том приликом су потопљена два пловила, али пловидба није знатније онемогућена.⁵⁶

⁵⁴ ВА, Четничка архива, к. 96, ф. 19, док. бр. 2; В. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 244; N. Milovanović, n.d., II, str. 203; В. Пилетић, н.д., стр. 83, 86–90.

⁵⁵ N. Milovanović, n.d., II, str. 204; В. Пилетић, н.д., стр. 88; Коста Николић, *Генерал Драгољуб Михаиловић (1893–1946)*, Београд 2005, стр. 196; К. Николић, *Савезници и њихови оштрици*, стр. 200–201.

⁵⁶ ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф–20, досије 24, 15560; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф–85, досије 7, 427331; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација,



Пилоћ Тагуја Уговичић (Dunavski Lloyd 1952–1962, Sisak 1962)

Процијењено је да се највећа штета њемачкој пловидби може нанијети уколико се изврши диверзија на Сипском каналу. Уз консултације са ђердапским пилотима-лоцовима који су припадали јединицама под командом мајора Пилетића осмишљено је најизводљивије запречавање Сипског канала. Одлучено је да се из „лаког ручног оружја“ убију пилот-лоц и капетан брода, али да се то уради на тачно одређеном мјесту, како би брод ударио о стијену прије него што би резервни официри могли преузети управљање. Пуцање на брод није дало резултата, убијен је један морнар, са брода је одговорено ватром, а Нијемци су упозорени „да убудуће обратe пажњу на канал“.⁵⁷ Дејства усмјерена против њемачке пловидбе изазивала су снажан револт у окупационом апарату и доводила до репресија према становништву окупиране Србије. Због пуцања на двије реморкерске поворке код Дренкове почетком маја 1943. године, којом приликом су рањени капетан и машиниста једног од бродова, стријељано је 50 људи, а због пуцања на реморкер код Излаза крајем октобра исте године, када је убијен капетан брода, стријељано је 150 људи.

ја, ф–85, досије 7, 427358; ДАМСП, ПА, 1947, Бердапска администрација, ф–85, досије 7, 427334.

⁵⁷ В. Пилетић, н.д., стр. 88–89.

BEKANNTMACHUNG

Am 4.5.1943 wurden in der Nähe des Ortes Drenkova 2 Schleppzüge auf der Donau von Banditen des Draža Mihajlović aus dem Hinterhalt beschossen. 1 Kapitän und 1 Maschinist wurden schwer verletzt. Der Schleppzug setzte seine Fahrt ungehindert fort. Die Täter haben im Auftrag Draža Mihajlović und seiner jüdisch-plutokratischen Geldgeber mit untauglichen Mitteln versucht, den Schiffsverkehr auf der Donau zu stören.

Als Vergeltung für diese ruchlose Tat wurden am 7. 5. 1943 in Belgrad 50 Anhänger des Draža Mihajlović erschossen.

Darunter befinden sich:

Manojlović Ljubinko, četnik-vojvoda,

geb. 11. 4. 1902 in Kolitzsee, westlich Nepon.

Budimirović Todosije, SSW-Feldwebel,

geb. 1902 in Gostolca.

Stojanović Božidar, stud. med.,

geb. 02. 07. 1910 in Koprivnica.

Dražić Žitomir, Leutnant,

geb. 10. 02. 1917 in Kaniža, westlich Kupača.

Mitić Miodrag, ehem. Zugführer,

geb. 30. 04. 1911 in Belgrad, westlich Belgrad.

Janković Bojislav, ehem. Leutnant,

geb. 01. 09. 1907 in Belgrad.

Avranović Dujan, Bauer,

geb. 10. 03. 1903 in Čigovača.

Budić Pavle, Bauer,

geb. 1904 in Čigovača.

Trajlović Petar, Bauer,

geb. 1914 in Čigovača.

Predić Ljubomir, Bauer,

geb. 10. 06. 1910 in Čigovača.

Jeder weitere Versuch, den Schiffsverkehr auf der Donau zu stören, wird eine ebenso schnelle und scharfe Ahndung finden.

Der Kommandierende General
und Befehlshaber in Serbien

САОПШТЕЊЕ

Бандити Драже Михајловића отворили су ватру 4 маја 1943 г. у близини места Дренкова на две реморкерске поворке шлепова на Дунаву. Тешко су рањени 1 капетан и 1 машиниста. Шлепови су несметано продужили пловидбу.

По налогу Драже Михајловића и његових јересијско-плутократских наредбоваца покушали су извршиоци да неподобним сретствима омету бродски саобраћај на Дунаву.

Ради одмазде за ово злочиначко дело стрељано је у Београду, 7 маја 1943 г., 50 присталица Драже Михајловића.

Међу њима се налазе:

Манојловић Љубинко,

geb. 11. aprill 1902 in Kolitzsee, westlich Nepon.

Будимировић Тодосије,

geb. 19.02.1902 in Gostolca, westlich Belgrad.

Стојановић Бојидар,

geb. 02.07.1910 in Koprivnica.

Дражић Житомир,

geb. 10.02.1917 in Kaniža, westlich Kupača.

Митић Миодраг,

geb. 30.04.1911 in Belgrad, westlich Belgrad.

Јанковић Бојислав,

geb. 01.09.1907 in Belgrad.

Аврановић Дујан,

geb. 10.03.1903 in Čigovača.

Будић Павле,

geb. 1904 in Čigovača.

Трајловић Петар,

geb. 1914 in Čigovača.

Предић Љубомир,

geb. 10.06.1910 in Čigovača.

Сваки даљи покушај ометања пловидбе на Дунаву изазваће овакву исту брзу и оштру одмазду.

Командујући генерал
и Заповедник Србије

Bekanntmachung

Am 17. 10. 43 wurden 2 deutsche Soldaten durch DM-Četniks aus dem Hinterhalt bei Tekija angeschossen und verwundet.

Am 21. 10. 43. wurde eine deutsche Streife aus dem Hinterhalt bei D. Milanovac von DM-Četniks beschossen und 1 Mann verwundet.

Am 26. 10. 43 haben Četniks des Draža Mihajlović einen Schleppzug auf der Donau bei Izlaz beschossen. Dadurch wurde der Kapitän des Zugschiffes getötet und die Köchin und das Küchenmädchen verwundet. Der Schleppzug setzte seine Fahrt ungehindert fort.

Diese Überfälle und der Anschlag auf die Donauschiffahrt, der im Auftrag der Alliierten erfolgte, sind völlig untauglichen Mitteln unternommen worden und haben der deutschen Wehrmacht keinen Schaden zugefügt - Sie haben aber

DER AUFSTANDSBEWEGUNG DES DRAŽA MIHAJLOVIĆ

150 ANHÄNGER GEKOSTET,

die am 29. 10. 43 als Vergeltung erschossen wurden.

Der Feldkommandant

Свједоцанства о рејресијама збој ометања дунавске пловидбе (К. Николић, Немачки рашни илакаш у Србији 1941–44, Београд 2012)

Саопштење

17 октобра 1943 г. пуцали су четници Драже Михајловића из заседе, код Текије, на два немачка војника и ранили их.

21 октобра 1943 г. пуцали су четници Драже Михајловића из заседе, код Д. Милановца, на једну немачку стражу и ранили једног војника.

26 октобра 1943 г. пуцали су четници Драже Михајловића на један реморкер са шлеповима на Дунаву код Излаза. Убијен је капетан реморкера, а рањени су куварица и њена помоћница.

Ови препади, као и напад на дунавску пловидбу, који је извршен по налогу савезника, извршени су потпуно неподобним средствима и нису причинили немачкој војној сили никакву штету, док је међутим,

устаннички покрет ДРАЖЕ МИХАЈЛОВИЋА изгубио

150 ПРИСТАЛИЦА

који су за одмазду стрељани 29 октобра 1943 год.

Српски командант

Велика Британија, али и југословенска Краљевска влада у Лондону, имали су податке о „живом саобраћају на Дунаву“, као и о томе да смедеревски САРТИД ради пуним капацитетом на изради дијелова за њемачке шлепове. Према извјештају мајора Владимира Перића, југословенског обавјештајца у Цариграду, чак 80% њемачког снабдијевања течним горивом долазило је Дунавом, а покрај Београда је свакодневно пролазило 100–200 пловила. Због тога је пресјецање дунавског пловног пута, са становишта савезника, могло нанијети знатне потешкоће њемачкој ратној машинерији. О значају Дунава разговарало се и на сједницама југословенске емигрантске владе. Говорећи о југословенској спољној политици у условима рата и перспективама у посљератном периоду, министар шума и руда Јован Бањанин је, између осталог, нагласио: „Напомињем још и питање Дунава као велике европске саобраћајне линије. Упозоравам да се већ у енглеској јавности наговештава радикалнија интернационализација Дунава него што је досад била. То може довести дотле да изгубимо готово сваки слободан утицај на Дунаву, што би знатно ослабило наш политички и економски положај у Средњој Европи.“⁵⁸

С обзиром на развој ситуације на фронтима у Европи, савезници су добили могућност да дејствима из ваздуха директно наштете пловидби на Дунаву. У прољеће 1944. године савезничка авијација је, у склопу тактичког бомбардовања важних циљева на тлу Југославије, покушала нанијети штету њемачкој пловидби и комуникацијама на Дунаву.⁵⁹ Приликом акција на југословенској територији, бачен је велики број мина у Дунав. Потапањем неколико пловила и убацавањем мина, савезничка авијација је успјела да, макар на одређено вријеме, поремети нормално одвијање њемачке пловидбе. Прве савезничке акције постављања мина у Дунав изведене су у ноћи 8/9. априла 1944. године, када је положено око 40 акустичних мина у корито Дунава код Базијаша, Смедерева и Београда. Авиони који су имали задатак да положе мине у Дунав полетали су са писта у Италији. До 15. априла они су поставили још 137 мина (углавном акустичних, тежине 500 кг). Према извјештају од 23. априла, постојали су сигурни подаци о потапању три пловила. Брод *Тулн* је потопљен низводно од Панчева, један шлеп је потопљен код Белегиша, а потопљен је и један шлеп из поворке брода *Сењанин Иво*. У том тренутку није било поузданих података о томе колико је пловила оштећено у бежанијском зимовнику,

⁵⁸ *Jugoslavenske vlade u izbjeglištvu 1941–1943. Dokumenti*, priredio Bogdan Krizman, Beograd 1981, str. 413; М. Терзић, „Дунав, најважнији водени џуџ“, стр. 76.

⁵⁹ Како у свом истраживању наводи Милан Терзић, бомбардовање многих циљева у Југославији, а између осталог и моста између Београда и Панчева на Дунаву и моста на Сави у Београду, тражио је и тадашњи министар војни Драгољуб Михаиловић у депешама слатим између марта 1942. и новембра 1943. године (Milan Terzić, „Jugoslavenska kraljevska vlada, general Dragoljub Mihailović i savezničko bombardovanje ciljeva u Jugoslaviji 1942–1944. godine“, *Tokovi istorije*, br. 1–2/2005, str. 81–111).

који се, такође, нашао на удару савезничке авијације. Сва сигнализација на југословенском дијелу Дунава, према инструкцијама њемачких окупационих власти, била је угашена, како би штете на пловном путу биле што мање.⁶⁰ Жестоко бомбардовање Београда оштетило је оба београдска моста и направило прекид у саобраћају Дунавом. Током неколико дана маја положене су још 364 мине, углавном око Жељезних врата. Након тога, мине су полагане у два наврата, током јуна и јула мјесеца. Том приликом је и њемачка противавионска одбрана оборила неколико савезничких авиона. За чишћење тока Дунава од савезничких мина коришћена су два специјално уређена хрватска брода *Зајреб* и *Пејшар Зрињски*, на којима су била 104 подофицира и војника.⁶¹

Оштећење мостова, потапање пловила и полагање мина у Дунав били су циљеви и савезничког бомбардовања почетком септембра 1944. године. У погледу штете нанијете дунавској пловидби бомбардовање из септембра мјесеца је било далеко дјелотворније. У бомбардовању од 3. септембра мост на Дунаву код Београда је „срушен на дужини 180 метара“, како је записано у дневнику Команде Групе армија „Ф“, чиме је прелаз преко моста био онемогућен, а пловидба изузетно отежана.⁶² Осим знатнијег оштећења мостова, положен је и већи број мина које су у наредном периоду причињавале значајне потешкоће пловидби, како у завршној фази рата, тако и у поратним годинама. Према неким процјенама, савезнички авиони су поставили око 1.200 мина у Дунав (од чега скоро 1.000 у југословенски дио), од којих је потопљено или оштећено око 200 пловила. Поједини аутори су ову савезничку акцију називали „минским ратом“. Процењује се да је у периоду од 1. априла до 30. јуна од мина или напада из ваздуха потопљено 99 пловила, од чега пет путничких бродова, 23 реморкера, четири моторна теретна брода, један моторни танкер, 55 шлепова и 11 шлепова-танкера. Том приликом је страдало 140 људи. Касније су велику количину мина у Дунав убацили и Нијемци, док су се повлачили.⁶³

⁶⁰ АС, Министарство саобраћаја, ф. 2, *Извештај јосиодину министру саобраћаја од 23. априла 1944.*

⁶¹ *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije*, XII–4, Београд 1979, док. бр. 102, стр. 458–469; *Istočna Srbija u ratu i revoluciji*, док. бр. 174, стр. 513–514; Бошко Антић, „Губици од мина на Дунаву и Сави у Другом свјетском рату“, *Vojno-istorijski glasnik*, бр. 1–2/2001, стр. 135–143.

⁶² *Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u*, XII–4, прил. I, стр. 951.

⁶³ Процењује се да је у току Другог свјетског рата у Дунав положено 3.168 неконтактних, 190 сидрених и око 200 плутајућих мина. Према југословенским и совјетским подацима, у југословенски дио Дунава, Саве и Драве било је положено 1.340 мина током рата, од чега су савезници положили 983, југословенска краљевска војска 200, њемачке снаге 110 и румунска војска 47 (В. Антић, *Rat na rekama kroz vekove*, стр. 204–205; В. Антић, *Rečna ratna flotila NOVJ*, стр. 131–133, 197–198; Никола Сафонов, „Употреба мина на Дунаву у другом свјетском рату“, *Mornarički glasnik*, бр. 3/1980, стр. 511–519; Milovan

Незадрживо напредовање Црвене армије дуж Дунава крајем августа и почетком септембра 1944. године и прелазак Румуније и Бугарске на страну антифашистичке коалиције потиснуло је њемачку силу са доњег Дунава. Када је Црвена армија избила и на обалу Ђердапа са румунске стране почетком септембра, Дунав је за Њемачку постао само саобраћајница којом је требало евакуисати дио људства и опреме са Југоистока. Дунав је престао бити саобраћајна артерија Рајха и постао је снажан одбрамбени бедем простора на коме се његова власт покушала одржати. Дотадашња „кичма Рајха“ постала је посљедња нада да се продор са Истока ипак може зауставити. Наредних недјеља отпочеле су борбе за ослобођење Србије и Југославије, а на обалама Дунава стварала се нова, социјалистичка Југославија. Послије још једног великог рата Подунавље је изгледало битно другачије, а дунавско питање је добило новог важног чиниоца – побједнички Совјетски Савез. Нова југословенска држава је остала незаобилазан фактор у дунавском питању, а њена дунавска политика је дала трајне резултате.

Dželebdžić, „Dejstva na komunikacije u Jugoslaviji od 1. do 7. septembra 1944. godine—operacija Ratweek“, *Vojnoistorijski glasnik*, br. 3/1970, str. 7–61; Ђоко Трипковић, *Београд и ог ђомбама*, Београд 1999, стр. 63).

СКРАЋЕНИЦЕ

АВ	– Архив Војводине
АЈ	– Архив Југославије
АМНТ	– Архив Музеја науке и технике
АС	– Архив Србије
БИА	– Безбедносно-информативна агенција
БИБАД	– Бродарско и багерско акционарско друштво
ВА	– Војни архив
ВКЈ	– Војска Краљевине Југославије
ДАМСП	– Дипломатски архив Министарства спољних послова
ДДСГ	– Erste Donau Dampfschiffarts Gesellschaft
ДРП	– Дирекција речне пловидбе
ЕДК	– Европска дунавска комисија
ЗРБ	– Збирка речног бродарства
ИАБ	– Историјски архив Београда
ЈВуО	– Југословенска војска у отаџбини
ЈРП	– Југословенска речна пловидба
КЈ	– Краљевина Југославија
КМЈ	– Канцеларија маршала Југославије
КОМОС	– Continentale Motorschiffahrtsaktiengesellschaft
КСХС	– Краљевство/Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца
МДК	– Међународна дунавска комисија
МИД	– Министарство иностраних дела
МИП	– Министарство иностраних послова
МФТР	– Magyar Királyi Folyam-és Tengerhajózási Részvénytársaság
НДХ	– Независна Држава Хрватска
НОВ	– Немачка окупаторска војска
НС	– Народна скупштина
ПА	– Политичка архива
САД	– Сједињене Америчке Државе
СБД	– Српско бродарско друштво
СДДГ	– Süddeutsche Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft
СССР	– Савез Совјетских Социјалистичких Република
ФНРЈ	– Федеративна Народна Република Југославија

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

НЕОБЈАВЉЕНА ГРАЂА

Архив Војводине, Нови Сад

Збирка инжењера Сергеја Максимова (375)

Архив Југославије, Београд

Главна дирекција речног саобраћаја (331)

Двор Краљевине Југославије (74)

Делегација Краљевине СХС на Мировној конференцији у Паризу

(336)

Државна комисија за утврђивање злочина окупатора и њихових помагача (110)

Бердапска речна управа Текија–Кладово (190)

Збирка Ивана Субботића (397)

Збирка Милана Стојадиновића (37)

Канцеларија маршала Југославије (836)

Министарски савет Краљевине Југославије (138)

Министарство грађевина Краљевине Југославије (62)

Министарство иностраних послова Краљевине Југославије (334)

Министарство саобраћаја Краљевине Југославије (148)

Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије (65)

Министарство финансија Краљевине Југославије (70)

Народна скупштина Краљевине Југославије (72)

Посланство Краљевине Југославије у Мађарској – Будимпешта

(396)

Посланство Краљевине Југославије у Немачкој – Берлин (394)

Посланство Краљевине Југославије у Румунији – Букурешт (395)

Посланство Краљевине Југославије у Француској – Париз (388)

Савезна планска комисија (41)

Савет за саобраћај и везе Владе ФНРЈ (2)

Стална делегација Краљевине Југославије при Друштву народа у Женеви (159)

Стална делегација Краљевине Југославије при Међународној дунавској комисији (369)

Централни пресбиро Председништва Министарског савета Краљевине Југославије (38)

Архив Музеја науке и технике, Београд
Збирка речног бродарства

Архив Народне банке Србије, Београд
Период В (У окупацији)

Архив Србије, Београд
Безбедносно-информативна агенција
Државни савет
Министарство иностраних дела
Министарство саобраћаја
Народна скупштина

Војни архив, Београд
Војска Краљевине Југославије
Немачка окупаторска војска
Пописник 3 (Ратна архива Врховне команде српске војске и свих њених одељења од 1914. до 1920. године)
Четничка архива

Дипломатски архив Министарства спољних послова, Београд
Политичка архива

Историјски архив Београда, Београд
Бродарски синдикат СХС
Српско бродарско друштво

ОБЈАВЉЕНА ГРАЂА

27. mart 1941. Tematska zbirka dokumenata, priredili: Branko Petranović i Nikola Žutić, Beograd 1990.

AVNOJ i revolucija. Tematska zbirka dokumenata 1941–1945, priredili: Slobodan Nešović i Branko Petranović, Beograd 1983.

Aprilski rat 1941. Zbornik dokumenata, I, priredio Dušan Gvozdrenović, Beograd 1969.

Aprilski rat 1941. Zbornik dokumenata, II, priredio Antun Miletić, Beograd 1987.

Balkanski ugovorni odnosi 1876–1996. Dvostrani i višestрани међународни уговори и други дипломатски акти о државним границама, политичкој и војној сарадњи, верским и етничким мањинама, II (1919–1945), priredio: Momir Stojković, Beograd 1998.

Britanci o Kraljevini Jugoslaviji, III, priredio Živko Avramovski, Beograd 1996.

Велики раџ Србије за ослобођење и уједињење Срба, Хрваџа и Словенаца 1914–1918. ѓодине, XXX, Beograd 1937.

Велики раџ Србије за ослобођење и уједињење Срба, Хрваџа и Словенаца 1914–1918. ѓодине и доџађају ѓо извршеном уједињењу до демобилизације 1920. ѓодине, XXXI, Beograd 1939.

Никола Гиацинтов, *Прометџ на воденим ѓуџевима Краљевине Срба, Хрваџа и Словенаца у 1923, 1924 и 1925. ѓ.*, s. a.

Građa o stvaranju jugoslovenske дрђаве (1. I–20. XII 1918), priredili: Dragoslav Janković i Bogdan Krizman, I, Beograd 1964.

Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1941–1945, I, priredio Bogdan Popović, Beograd 1988.

Zapiski sa sednica delegacije Kraljevine SHS na Mirovnoj konferenciji u Parizu 1919–1920, priredili: Bogdan Krizman i Bogumil Hrabak, Beograd 1960.

Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije, XII–1, Beograd 1973.

Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije, XII–2, Beograd 1976.

Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije, XII–4, Beograd 1979.

Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije, XIV–1, Beograd 1981.

Извешџају Минисџарсџва иносџраних ѓослова Краљевине Јуѓославије за 1931. ѓодину, II, приредили: Нада Петровић и Јелена Бакић, Beograd 2007.

Извешџају Минисџарсџва иносџраних ѓослова Краљевине Јуѓославије за 1932. ѓодину, III, приредила Нада Петровић, Beograd 2008.

Извешџају Минисџарсџва иносџраних ѓослова Краљевине Јуѓославије за 1936. ѓодину, VII, приредила Нада Петровић, Beograd 2012.

Istočna Srbija u ratu i revoluciji 1941–1945. Zbornik nemačkih dokumenata (Ekonomska eksploatacija), priredio Živko Avramovski, Zaječar 1989.

Jugoslavenske vlade u izbjeglištvu 1941–1943. Dokumenti, priredio Bogdan Krizman, Beograd 1981.

Kulturna, industrijalna i trgovačka karta Kraljevine Jugoslavije, Zagreb 1930.

Logor Banjica. Logoraši, I, priredili: Evica Micković i Milena Radojčić, Beograd 2009.

Nemačka obaveštajna služba u okupiranoj Jugoslaviji, IV, Srbija, Makedonija, Crna Gora, Beograd 1959.

Носивости објеката Ј.Р.П. и С.Б.Д. Стање 1–1940 год., Београд 1940.

Марко Ривас, „Rad britanske tajne službe u Jugoslaviji u predvečerje Aprilskog rata 1941”, *Istorija 20. veka*, br. 1/2010, str. 193–212.

Пловни парк Дирекције Речне Пловидбе Краљевине Југославије, Београд 1934.

Предлози закона о Ујовору мира између сила савезничких и угружених и Немачке и протокол, потписани у Версаљу 28. јуна 1919, Београд 1920.

Спомен књига. Десет година Краљевине Срба, Хрватиа и Словенаца 1918–1928, Београд 1928.

Статистика пловидбе на рекама и каналима Краљевине Југославије за годину 1931, Београд 1932.

Статистика пловидбе на рекама и каналима Краљевине Југославије за годину 1936, Београд 1937.

Бора Стевановић, Саобраћајни путеви светске провинције Дунав–канал Вуковар–Шамац–Сава–Јагран и проблеми нашег речног, поморског и железничког саобраћаја, Београд 1935.

Stenografske beleške Senata Kraljevine Jugoslavije. Redovan saziv za 1932. i 1933. godinu, III, od XXVIII do XXXIV redovnog sastanka od 23 marta do 30 marta 1933. godine, Београд 1933.

Ујовор о миру са Аустријом (Сен Жерменски ујовор), Београд 1927.

Ујовор о миру са Ујарском (Тријанонски ујовор), Београд 1927.

Walker D. Hines, *Rapport relatif à la Navigation sur le Danube*, Genève 1925.

МЕМОАРИ, ДНЕВНИЦИ, ПУТОПИСИ

Vladimir Velebit, *Sećanja*, Zagreb 1983.

Милан Кашанин, *Сусрети и писма; Пронађене ствари; Мисли*, Нови Сад 2004.

Ђурђе М. Лазић, „Српска Бродарска Команда и заплени Пловни парк у рату 1914–1918 год.“, *Рајнички гласник*, св. XII/1936, стр. 539–548

Ђурђе М. Лазић, „Српска Бродарска Команда и заплени Пловни парк у рату 1914–1918 год.“, *Рајнички гласник*, св. I/1937, стр. 30–37.

Матеја Ненадовић, *Мемоари*, Београд 2005.

Herman Nojbaheer, *Specijalni zadatak Balkan*, Beograd 2005.

Велимир Пилетић, *Судбина српског официра*, Крагујевац 2002.

Mirko Pleiweiss, *Slomljeno sidro*, Beograd 1978.

Милан Ј. Радојевић, „Одисеја српског брода Србије (Из дневника њеног команданта)“, *Рајнички гласник*, св. I/1937, стр. 52–62.

Милан Ј. Радојевић, „Српска бродарска команда кроз Бугарску 1918 год.“, *Рајнички гласник*, св. II–III/1937, стр. 133–141.

Albert Speer, *Sjećanja iz Trećeg Reicha*, Rijeka 1980.

Сретен Ј. Стојковић, *На лейом српском Дунаву, од Београда до Рагујевца*, Београд 1893.

ШТАМПА И ПЕРИОДИКА

Бродарски гласник
Гласник Југословенској речној бродарства
Jugoslovenski Lloyd
Jutarnji list
Народна армија
Полишика
Полишика Експрес
Самоуправа
Службене новине Краљевине Југославије
Службене новине Краљевине Срба, Хрватша и Словенаца
Српске новине
Темишварски весник

ЛИТЕРАТУРА

Смиља Аврамов, Миленко Крећа, *Међународно јавно право*, Београд 2003.

Živko Avramovski, „Sukob interesa Velike Britanije i Nemačke na Balkanu uoči drugog svetskog rata“, *Istorija 20. veka. Zbornik radova*, II, Beograd 1961, str. 5–161.

André Allix, „Le Danube jusqu’en 1939“, *Les Études rhodaniennes*, br. 3–4/1942, 93–130.

Драган Алексић, *Привреда Србије у Друјом светском рату*, Београд 2002.

Aleksandar N. Andrić, „Borbe na Dunavu i dunavska rečna flotila pod našom ratnom zastavom“, *Алманах Јагранска сиража за 1927. годину*, Београд 1927, стр. 186–201.

Boško Antić, „Gubici od mina na Dunavu i Savi u Drugom svetskom ratu“, *Vojno–istorijski glasnik*, br. 1–2/2001, str. 135–143.

Boško Antić, „Dejstva srpske rečne ratne flote u Prvom svetskom ratu“, *Pomorski zbornik*, knj. 26/1988, str. 465–472.

Бошко Антић, „Добровољци са Саве и Дунава оснивачи српске ратне морнарице“, *Добровољачки гласник*, бр. 10/1997, стр. 26–35.

Boško Antić, *Rat na rekama kroz vekove*, Beograd 1986.

Boško Antić, *Rečna ratna flotila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije*, Beograd 1991.

Бошко Антић, *Српска одисеја*, Београд 2002.

Elisabeth Barker, *Britanska politika prema jugoistočnoj Evropi u Drugom svjetskom ratu*, Zagreb 1978.

Milan Bartoš, *Međunarodno javno pravo*, I–II, Beograd 1954–1956.

Mile S. Bjelajac, *Generali i admirali Kraljevine Jugoslavije 1918–1941. Studija o vojnoj eliti i biografski leksikon*, Beograd 2004.

Giuseppe Boffa, *Povijest Sovjetskog Saveza*, I, Opatija 1985.

Слободан Бранковић, „Немачка је почела рат на Балкану 1941. на Бердапу нападом на Краљевину Југославију“, *Развитак*, бр. 1–2/1991, стр. 18–29.

Павел Бријанов, *Раг на студији о генералном уређењу дунавској сектора званој „Бердап“*. Пловидба и искоришћење водене снаге. Геолошки извештај, Београд 1928.

Драган Буђевац, „Пет живота железничког моста преко реке Саве у Београду“, *Пинус Зајиси*, бр. 7/1997, стр. 33–48.

Зоран Бундало, Гордана Каровић, „Помоћна локомотивска вуча у Бердапу“, *Гласник Друштва конзерватора Србије*, бр. 34/2010, стр. 187–190.

Jovan Vasiljević, „Stvaranje ratne mornarice Kraljevine Jugoslavije (oktobar 1918–septembar 1923)“, *Istorija XX veka*, Zbornik radova, XI, Beograd 1970, str. 121–229.

Миленко Р. Веснић, „Бердапске таксе и међународно право“, *Бранич*, бр. 19–24/1900, стр. 657–663.

Vuk Vinaver, *Svetska ekonomska kriza u Podunavlju i nemački prodor 1929–1934*, Beograd 1987.

Влаге Србије 1805–2005, Београд 2005.

Михаило Војводић, *Пушеви српске дипломатије. Огледи о спољној политици Србије у XIX и XX веку*, Београд 1999.

Ešref Vražalić, *Napad na Jugoslaviju i njena okupacija 1941. godine*, Beograd 1957. (doktorska disertacija u rukopisu)

Велимир Вукмановић, *Дунавски мостови: од извора до ушћа*, Нови Сад 2009.

Велимир Вукмановић *Мостови Новог Сада*, Нови Сад 2005.

Александру Гиша, „Етапы придунайског сотрудничества. От Европейской комиссии по Дунаю к Дунайской комиссии“, *Родина*, бр. 11/2010, стр. 125–128.

Milan Gulić, „Važnost Dunava i Đerdapa u ratnim operacijama na području Jugoslavije 1941–1944“, *Istorija 20. veka*, br. 3/2012, str. 39–62.

Anton A. Debevec, „Austro–ugarska dunavska flotila u Svetskom ratu“, *Mornarički glasnik*, sv. 6/1934, str. 610–623.

Sergije Dimitrijević, *Strani kapital u privredi bivše Jugoslavije*, Beograd 1958.

Љубодраг Димић, *Историја српске државности*, III, Србија у Југославији, Нови Сад 2001.

Радован Драговић, „Међународни положај Дунава“, XX век, бр. 1/1939, стр. 67–75.

Радован Драговић, *Пловидба у Бергају*, Београд 1960.

Душан Дукић, „Дунав–хидрографске особине и саобраћајни значај“, *Научни преглед*, св. 3/1976, стр. 129–176.

Душан Дукић, „Дунав–хидрографски преглед“, у: *Пловидба на Дунаву и његовим припокама кроз векове*. Зборник радова са међународног научног скупа (ур. Васа Чубриловић), Београд 1983, стр. 15–49.

Небојша Ђокић, „Nestanak austrougarske Dunavske ratne flotile i stvaranje srpske rečne ratne flotile 1918–1919. godine“, *Vojno–istorijski glasnik*, br. 1–2/2001, str. 83–100.

Небојша Ђокић, „Савезничка помоћ техничкој модернизацији српске војске 1915. године“, *Зборник Матице српске за историју*, св. 55/1997, стр. 183–196.

Димитрије Ђорђевић, „Проект Јадранске жељезнице у Србији (1896–1912)“, *Историјски гласник*, бр. 3–4/1956, стр. 3–35.

Димитрије Ђорђевић, *Царински рати Аустро–Угарске и Србије 1906–1911*, Београд 1962.

Младен Ст. Ђуричић, *Историја југословенској речној пловидбине до 1926. године*, Београд 1965.

Митар Ђуришић, Борислав Ратковић, Саво Скоко, Драгољуб Живојиновић, Михаило Војводић, *Први светски рат*, II, *Ојштина историја*, Цетиње 1976.

Радоје Р. Зечевић, *Дунав и међународно право*, Београд 2006.

Радоје Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Бергаја*. *Историја и садашњост*, Београд 2000.

Историја Бергаја, II, (ур. Васа Чубриловић), Београд 1974.

Историја српској народа, VI–1, Београд 1983.

Milorad Janković, *Rat špijuna u Kraljevini Jugoslaviji*, Zagreb 1982.

Јован М. Јовановић, *Дипломатска историја Нове Европе 1918–1938*, I, Београд 1938.

Miodrag Jovanović, *Lađari. Brodari JRB–a*, Beograd 2008.

Мирослав Јованович, „Ленинским курсом. Как русские защищали Белград от австрийских мониторов на Дунае (1914–1915)“, *Родина*, бр. 11/2010, стр. 130–131.

Младен Јовановић, *Бродоградња у Србији и Црној Гори*, Београд 1999.

Младен Јовановић, „Историјски приказ развоја речног бродарства и бродоградње у Србији“, у: *Прилози за историју речној бродарства Југославије*, Београд 2002, стр. 55–73.

В. Јорданов, *Раг на студији о генералном уређењу дунавској сектора званој „Бердај“*. Пловидба и искоришћење водене снаге. Хидроинженерски извештај, Београд 1928.

Југословенски речни поретци, приредио Младен Ст. Ђуричић, Београд 1931.

Duško Kečkemet, *Život Ivana Meštrovića (1883.–1962.–2002.)*, II (1932.–1962.–2002.), Zagreb 2009.

Ante Klarić, „Još nešto o junačkom držanju posade monitora *Drava* 1941“, *Mornarički glasnik*, 6/1953, str. 660–662.

Bogdan Krizman, *Hitlerov „Plan 25“ protiv Jugoslavije. Jugoslavija u svijetlu „Nürnberških dokumenata“*, Zagreb 1953.

Урош Круљ, *Наша саобраћајна (жељезничка) политика*, Београд 1935.

Georg Lubenoff, „La question du Danube“, *Politique étrangère*, br. 5/1938, str. 468–488.

Душан Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој за изградњу хидроенергетског система у Бердапу“, *Balkanica*, br. VI/1975, стр. 189–199.

Душан Лукач, „Место Краљевине Југославије у плановима и експанзионистичким подухватима Трећег Рајха према југоистоку Европе до 1941“, *Balkanica*, XIII–XIV/1982–1983, стр. 295–306.

Dušan Lukač, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope*, I–III, Beograd 1982–1987.

Душан Лукач, „Основне смернице Хитлерове балканске политике у току припрема напада на СССР“, *Balkanica*, br. II/1971, стр. 223–245.

Никола Максимов, *Раг на студији о генералном уређењу дунавској сектора званој „Бердај“*. Пловидба и искоришћење водене снаге. Елементарни извештај, Београд 1928.

Сергије Максимов, *Раг на студији о генералном уређењу дунавској сектора званој „Бердај“*. Пловидба и искоришћење водене снаге. Резиме, Београд 1928.

Jovan Marjanović, *Dražo Mihailović između Britanaca i Nemaca*, Zagreb 1979.

Predrag J. Marković, Čedomir Antić, Danilo Šarenac, *Korak ispred vremena. 125 godina Simensa u Srbiji*, Beograd 2012.

Радивоје Марковић, „Стогодишњица првих корака у коришћењу енергетског потенцијала Бердапа“, *Пунус Зајиси*, бр. 7/1997, стр. 73–91.

Nikola Milovanović, *Pukotine kraljevstva. Rat obaveštajnih službi na tlu Jugoslavije*, I–II, Beograd 1978.

Милан Милосављевић, *Раг на студији о генералном уређењу дунавској сектора званој „Бердај“*. Пловидба и искоришћење водене снаге. Предговор, Београд 1928.

Андреј Митровић, *Време нејирељивих. Политичка историја великих држава Европе 1919–1939*, Подгорица 1998.

Andrej Mitrović, *Prodor na Balkan. Srbija u planovima Austro-Ugarske i Nemačke 1908–1918*, Beograd 1981.

Андреј Митровић, „Централне силе и стратегијске саобраћајнице на Балкану 1915. године“, у: *Србија 1915. године*. Зборник радова са научног скупа (ур. Даница Милић), Београд 1986, стр. 183–208.

Срђан Мићић, *Краљевина Југославија и анилус Аустрије 1938. године*, Београд 2010.

Коста Николић, *Генерал Драгољуб Михаиловић (1893–1946)*, Београд 2005.

Коста Николић, *Савезници и покрети опшора у Југославији (1941–1945)*, Београд 2009.

Милета Новаковић, „Дунав према уговорима о миру“, *Архив за правне и друштвене науке*, књ. I (XVIII), бр. 2–3/1920, стр. 115–121, 187–198.

Милета Ст. Новаковић, *Србија и Дунавска обалска комисија (1856–1858)*, Београд 1913.

Peter Opreş, „Security Measures Taken by the Romanian General Staff in 1941 for the Danube in Order to Prevent the Development of International Terrorism“, in: *The Danube, European Security and Cooperation at the Beginning of the 21th Century* (zbornik radova), Bucharest 2002, str. 63–69.

Стеван К. Павловић, *Хиллеров нови антиинтередак. Друти светски раи у Југославији*, Београд 2009.

Jovan Paunović, *Istoriski razvoj principa slobodne plovidbe Dunavom i Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu od 1948. godine*, Beograd 1957.

Marinko Paunović, *Đerdap i Timočka Krajina*, Zagreb 1970.

Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918–1978*, Beograd 1981.

Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918–1988*, II, Beograd 1988.

Branko Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu 1939–1945*, Beograd 1992.

Nicolae Petrescu, „Grigore Gafencu’s Considerations on the Strategic Importance of the Danube“, in: *The Danube, European Security and Cooperation at the Beginning of the 21th Century* (zbornik radova), Bucharest 2002, str. 39–48.

Милић Ф. Петровић, *Државни родослов Краљевине Југославије/СХС 1918–1941*, Београд 2008.

Vladimir Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, Beograd 2008.

Gligor Popi, *Jugoslovensko–rumunski odnosi 1918–1941*, Vršac 1984.

Чедомир Попов, *Ог Версаја до Даница*, Београд 1995.

Kažimir Pribilović, *Ratna mornarica Kraljevine Jugoslavije (1923–1941)*, Split 1973 (magistarski rad u rukopisu).

Voyslav M. Radovanovitch, *Le Danube et l'application du principe de la liberté de la navigation fluviale*, Genève 1925.

Мелентије М. Радовић, *Дунав и његов међународни положај*, Београд 1945.

Милош М. Радојковић, *Србија и међународни положај Бергана од Париској конферанси до Светској рати*, Београд 1935.

Угљеша Рајчевић, „Коњаници за мост краља Александра I у Београду. Један неизведени пројект Ивана Мештровића“, *Годишњак трага Београда*, књ. XXXIV/1987, стр. 209–222.

Nikola Račić, *Đerdap*, Beograd 1965.

Андрија Ристић, *Дунав: историјска студија*, Београд 1939.

Milan D. Ristović, *Nemački novi poredak i Jugoistočna Evropa 1940/41–1944/45*, Beograd 1991.

Милан Ристович, „Стратегически важно течење. Дунај у планов Трећег рејха“, *Родина*, бр. 11/2010, стр. 142–143.

Милош Савин, „Пароброд Делиград“, *Годишњак трага Београда*, књ. IX–X/1962–1963, стр. 311–360.

Radiša Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR*, Beograd 1977.

Nikola Safonov, „Upotreba mina na Dunavu u drugom svetskom ratu“, *Mornarički glasnik*, br. 3/1980, str. 511–519.

Антон Симовић, „Дунавске флотиле у Првом и Другом светском рату“, *Војно дело*, бр. 5/1951, стр. 77–89.

Anton Simović, „Monitor Drava aprila 1941 godine“, *Mornarički glasnik*, br. 5/1953, str. 531–540.

Anton Simović, *Rečne ratne flotile*, Split 1954.

Anton Simović, „Srpska rečna ratna flotila u Prvom svetskom ratu“, *Mornarički glasnik*, br. 5/1954, str. 543–547.

Andrej Stančík, Slavoljub Jovanović, *Hidrology of the River Danube/Гидрологија реки Дунај/Hydrologie du Danube/Hydrologie der Donau*, Bratislava 1988, 84–98.

Владимир Стојанчевић, „Србија у време Кримског рата 1853–1856“, *Зборник Матице српске за историју*, св. 55/1997, стр. 75–84.

Edita Stojić-Karanović, *Dunav–reka saradnje*, Beograd 2005.

Momir Stojković, *Dunavska komisija*, Beograd 1970.

Momir Stojković, *Međunarodni položaj Dunava s osvrtom na ekonomski i politički značaj*, Beograd 1970.

Velimir Terzić, *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. Uzroci i posledice poraza*, II, Beograd 1983.

Милан Терзић, „Дунав, најважнији водени пут између Европе и Источног (Извештаји Југословенској краљевској влади у Другом светском рату)“, *Војно-историјски гласник*, бр. 1/2009, стр. 72–80.

Milan Terzić, „Jugoslovenska kraljevska vlada, general Dragoljub Mihailović i savezničko bombardovanje ciljeva u Jugoslaviji 1942–1944. godine“, *Tokovi istorije*, br. 1–2/2005, str. 81–111.

Милан А. Тодоровић, *Међународно-правни положај Дунава. Студија из међународног права*, Београд 1910.

Petar Tomas, *Prvi svetski rat 1914–1918*, Beograd 1973.

Ђоко Трипковић, *Београд под бомбама*, Београд 1999.

Симо Ц. Ђирковић, *Ко је ко у Негућевој Србији 1941–1944. Лексикон личности*, Београд 2009.

Spiridon G. Focas, *The Lower Danube River. In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948*, Boulder 1987.

Vladimir Lj. Cvetković, *Ekonomski odnosi Jugoslavije i Francuske 1918–1941*, Beograd 2006.

Радивој Цицковић, *Ог „анђела“ до каменана брога*, Београд 2013.

Светозар Чолић, „Кратак историјат развоја организације нашег речног саобраћаја“, у: *Прилози за историју речног бродарства Југославије*, Београд 2002, стр. 93–97.

Milovan Dželebdžić, „Dejstva na komunikacije u Jugoslaviji od 1. do 7. septembra 1944. godine–operacija Ratweek“, *Vojnoistorijski glasnik*, br. 3/1970, str. 7–61.

Томо Ђалов, „Ријечни монитори у I. и II. свјетском рату“, *Mornarički glasnik*, br. 1/1954, str. 43–51.

Gavro Škrivanić, „Plovidba na rekama Srbije kroz vekove“, *Mornarički glasnik*, br. 4/1957, str. 527–534.

ЕНЦИКЛОПЕДИЈЕ И ЛЕКСИКОНИ

Biographical Dictionary of Central and Eastern Europe in the Twentieth Century, Edited by Wojciech Roszkowski and Jan Kofman, New York/London 2008.

Большая советская Энциклопедия, VIII, Москва 1972.

Brockhaus Enzyklopädie, V, Wiesbaden 1968.

Војна енциклопедија, II, Београд 1959.

Enciklopedija Jugoslavije, III, Zagreb 1958.

Enciklopedija Jugoslavije, III, Zagreb 1984.

Enciklopedija Leksikografskog zavoda, II, Zagreb 1956.

-
- Енциклопедија српској народа*, Београд 2008.
Enciklopedija srpsko-hrvatsko-slovenačka, I, Zagreb 1928.
Encyclopedia Americana, VIII, Danbury 2003.
Encyclopedia Britannica, V, Chicago 1974.
Pomorska enciklopedija, II, VII, Zagreb 1955.
The Concise Dictionary of National Biography. From earliest times to 1985, III, Oxford/New York 1992.

РЕГИСТАР ЛИЧНИХ ИМЕНА

- Авакумовић Александар 235
Аврамовић Михаило 159
Аврамовић Ранислав М. 60, 114, 164
Авшич Јака 221
Александар I Карађорђевић, краљ 39, 50, 122, 125, 195, 198
Александар I Карађорђевић, кнез 151
Алексић Драган 10
Алиманастеану 230
Алкалај Исак 204
Алкалај Сима 182
Анастасијевић Миша 151
Ангелеску Константин 192
Ангели Едгар 237, 241
Андреадес Андре 58
Андрес Иван 182
Андрић Александар Н. 25
Анђелиновић Будислав Гргур 204, 208
Анђелковић Христофор 194
Антић Бошко 241
Антонеску Јон 196
Антула Милорад Ј. 154, 155, 161
Аранђеловић Божидар 237
Асборн 42
Аћимовић Марко 247
Аћимовић Милан 79
Ауман Милан 39, 44
Аурелијан, цар 195
- Бакарић Иван 179
Бајлони Игњат 154, 155, 158, 161
Баркер Елизабет 10, 226
Бауман Карл 199
Бачић Вилим 245
- Безлај Јакоб 247
Бељански Ђорђе 217
Бањанин Јован 253
Берић Александар 240, 241
Бернхард Антон 152
Бехмен Шефкија 204
Бешлић Никола 215
Блажек Јозеф 176
Блажек Фрања А. 181
Бобић Милош 204
Богдановић Богдан 237
Богдановић Димитрије А. 176, 181
Божич Иван 125
Бојић Момчило 182
Бојовић Божидар 193
Бојовић Петар 35
Бол Алексис 67, 105
Болдвин Џон Греј 58, 107
Борота Бранислав 201
Боцоака Никола 231
Бошковић Никола 31
Брандл Лудвиг 220
Братијану Винтила 93, 94
Братијану Јон 94, 192
Браун Фердинанд 217
Брашован Драгиша 207, 208
Брзаковић Никола 175, 176
Брине Жил 57
Брлић Владимир 164
Будак Фрањо 125
Будулан Анастасис 231
Букајзен Паул 87
Були Бенцион 155
Буреш Карл 127
Буријан Иштван 30
Буркић Васа 232

-
- Вајс 244
Ванутели–Реј Луис 58
Варнава (Росић), патријарх 204, 209
Василеску Грегор 218
Велебит Владимир 230
Велицки 203, 204
Веснић Миленко 49
Визин Пашко 122
Вилсон Вудро 47
Вилфан Фран 19, 62–64, 67, 70, 75, 77, 78, 85, 87, 93–96, 101
Вилхелм II, цар 31
Винтровић Рајко 122
Висоцки Василије 164
Вишински Андреј Јануарјевич 149
Војиновић Тихомир 23, 31
Волф Ханс 244, 245
Вос Вилхелм 133
Вујичић Драгутин 247
Вукић Јеролим 231, 250
Вуловић Велислав 49
Вулф Олаф 34
Вучић Јован 231, 233
- Гавански Сава 182
Гагић Милан 247
Гафенку Григоре 140
Гашпаровић Евгеније 171
Геххарт Теодор 67, 98
Гембеш Ђула 129
Георгеску Јон 98
Георгију Мирчеа 98
Геринг Херман 133, 221
Гиђи Пелегрино 140
Главинић Коста 154, 155
Глигоријевић Милутин 215
Глумац Радивоје 159, 160
Гоајен Ернест 208
Годфри Цон Хенри 226
Гођевац Љубомир 173
Голуховски Адам 88
- Гомерчић Лука 237
Горун Георге 231
Гргић Јосип 238
Гребенац Светолик 155
Гринвуд Ерик 250
Гуранеску Александру 195
- Давидовић Љубомир 65
Дајч Елизабета 176
Дауд–ефендија 20
Д’Епере Франше 41, 44, 45, 49, 50, 63
Де л’Ескал Анри 65
Деметровић Јурај 208
Де Микошвар Едмонд де Миклош 58, 65
Де Надамленцки Артуро 245
Дерфлер Михаел 132
Деспард Макс 98, 226
Дивац Недељко 163
Димитријевић Брана 195
Димитријевић Јанићије 122, 123
Димитријевић Марко 164
Ди Фрасо 65
Докић Ђура 201, 216
Долфус Енгелберт 129
Домаинко Милан 64, 67
Дорин Павел 218
Достанић Живојин 173
Драгићевић Михаило 159
Драгојлов Федор 182
Драгутиновић Зорислав 100
Драинац Раде 208
Драшковић Милорад 48, 50
Д’Сол Жан 140
Дука Јон Георге 94, 100, 103
- Ђанини Амедео 148
Ђермановић Гојко 160
Ђонових Јован 163
Ђорђевић Милорад 208
Ђорђевић Никола 155

-
- Ђорић Милорад 39, 175
Ђукић Ђура 247
Ђурђевић Тихомир 191
Ђурић Коста М. 154
- Екштајн Вили 232
Екштајн Фери 232
Еман Петар 178, 179
Енглер Старији Лудвиг 181
Енглер Млађи Лудвиг 181
Ендрјус Џејмс 152
Ене Константин 230, 245
- Жането А. 164
Желековски Богдан 237
Живановић Светолик 196
Живковић Петар 207
- Завађил Милан В. 175, 176
Зелигер Артур 58, 65, 104, 105
Зјелински Силард 200
Златковић Ђорђе 45
Зрнић Ненад Ј. 177
- Игњачевић Радивоје 75, 80, 101
Илин Борис Павлович 26, 27
Илић Влада 204, 205
Илић Михаило В. 155, 191, 192
Иринеј (Ђирић), епископ 201
Исаиловић Васа 205
- Јанежић Милко 216
Јанковић Велизар 164, 165, 179
Јанковић Ђура 204
Јанковић Милорад 226
Јаковљев Василиј 53
Јаковљевић Војислав 76
Јевтић Богољуб 196, 204, 208
Јездич Веља П. 179, 180
Јелачић Иван 201
Јовановић др Александар 84
Јовановић Александар 182
- Јовановић Василије 101
Јовановић Вида 182
Јовановић Владимир 66
Јовановић Живко 179, 181
Јовановић Јован П. 191, 200
Јовановић Мата 114
Јовановић Милан М. 114
Јовановић Ратибор 182
Јовановић Слободан 67
Јонеску Таке 60
Јосимовић Душан 76, 111
Јуришић Момчило 80
- Јајнцл Хуго 194
Калафатовић Данило 45
Кантакузин 65, 95
Карамата Стеван 160
Каргодић Миховил 224
Карол I, краљ 192
Касидолац Драгомир 122
Кашанин Милан 208
Кембел Роналд 132, 231
Кеплер Вилхелм 133
Кер Чарлс Лестер 28
Кин Даглас Вилијем 138, 140
Кирица Радукан 231
Клагет Брајс 53
Кобал Иван 160
Ковачић Витомир 182
Ковачевић Јосип 194
Којић Драгутин 165, 209
Комадиновић Славко 236
Константиновић Милан 90, 92, 247
Концеску Константин 58, 93–96,
101, 105, 108–110, 120, 140, 142,
143, 213
Корошец Антон 50, 161
Котеску Александру 192
Коцић Бранко 182
Коцић Никола 231, 233
Коцић Светомир 231, 233
Коцкар Миливој 237, 240

-
- Крајач Вук 216
Краснов Николај Петрович 207
Крац Артур 50, 51
Крик Емил 194
Крипс Ричард Стафорд 149
Крстел Алфред 159
Крстић Аца М. 176, 181
Круљ Урош 204
Кузмановић Огњен 196, 209, 247
Кумануди Коста 50, 94, 155, 204, 209
- Лазаров Георге 58, 65, 144, 245
Лазаревић Добривоје 182
Лазаревић Лазар 182
Лазаревић Светомир 82
Лазих Ђурђе М. 38, 39, 43, 50
Лазих Живојин 208
Ланцош Ненад 201
Латковић Фрањо 179
Лацковић Владимир 159
Легран Албер 57, 65
Лонг Виљем 28
Лончарић Брушлија Матија 227
Лука Драгутин 222, 223
Лукач Бранко 65, 67
Лукач Душан 10
Луковић Миливоје 76
Лутер Хуго 97, 218
Лутероти Евгеније 50
- Маглајлић Ибрахим 204
Мажуранић Божидар 42, 44
Мајрхаузер 65
Максимов Сергије Павлович 75, 76
Маленковић Миша 37
Малкочи 111
Маноилеску Михаил 194
Маринковић Војислав 91, 100, 108, 128, 209
Маринковић Јоца 241
Маринковић Павле 154
- Марић Миша 224
Марковић Влада Т. 154, 155
Марковић Дејан 54
Марковић Милан 159
Марковић Петар 201
Мартиновић Нико 193
Марцијус Георг 146, 245
Матејић Ђорђе 160
Матеску Кристеа 218
Матић Сергије Д. 75, 219
Машијах Исак 155
Медаковић Дејан 9
Мештровић Иван 207, 208
Микић Љубиша 76
Миленковић Петар 193
Милер Бохуслав 58, 87, 105
Милићевић Лазар 182
Милман Хенри Огастас 67
Миловановић Никола 79
Милошевић Раша 154, 161, 164
Минчев 98
Мирков Никола 76
Миронеску Георге 91
Мирт Едуард 195
Митровић Андреј 10, 27, 32
Михаиловић Драгољуб 220, 249, 253
Михаиловић Милош 51, 72, 75, 77, 78, 80–82, 94, 96, 101, 103–109, 133
Михајловић Јовица 231
Мишић Живојин 23, 38, 44, 45
Молотов Вјачеслав Михаилович 149
Морарију Сергију 111
Муска Јон 231
Мусолини Бенито 129
- Навратил Адолф 231, 232
Нажјар Пол Емил 209
Наумовић Ташко 177, 178
Недељковић Бранко С. 181
Ненадовић Матеја 16, 17

-
- Нешић Милан 215
Нешковић Павле 173
Николић Војислав 39
Николић Ђорђе 122
Николић Јован Ж. 166, 173
Николић Милутин 194
Николић Тома 43
Нинић Крста 231, 233
Нинчић Арон 82
Нинчић Велизар 75, 76, 78, 80–82,
94, 116, 120, 135, 136, 138, 139,
142, 143, 148, 226, 228, 231, 234,
235
Нинчић Момчило 50, 66, 70, 73, 83,
101–104, 106, 121, 155
Новаковић Милета Ст. 20, 50, 51
Новачан Антон 125
Нојбахер Херман 220, 221, 230
- Ондрачек Виктор 58
Оршаг Јан 245
Остојић Милан 194
Оцокољић Синиша 249
- Павле Карађорђевић, кнез-
намјесник 204, 205, 208, 231
Павловић Димитрије 189
Павловић Живко 191
Павловић Миљивоје Л. 154, 163
Павловић Милован 227
Павловић Милорад 155
Павловић Стеван К. (дипломата)
100
Павловић Стеван К. (историчар)
248
Палавичини Петар 208
Пантић Душан А. 78, 79, 110, 193
Пауновић Јован 13, 111
Пауновић Маринко 10
Пела Веспазијан 245
Перић Владимир 253
Перић Нинко 122
- Перко Драгутин 35
Перовић Иво 196, 204, 208
Перовић Михајло 155
Перој Јон 231
Петерс 65
Петрик Миљивој 223
Петреску Николае 139
Петровић Александар 157, 158
Петровић Винко 238
Петровић Милутин 209
Петровић Михаило Н. 160, 175
Петровић П. 164
Петровић Стојче 125
Пецић Драгутин 159
Пилетић Велимир 242, 249–251
Пилц Рудолф 160
Пиља Миљивој 142
Пирц Метод 36
Плајвајс Мирко 238, 239
Плој Мирослав 77, 91, 92, 204
Пол–Бонкур Жозеф 129
Пољаков Иван 194
Попер Ото 67, 87, 98
Попов Светозар 242
Поповац Паул 65
Поповић Александар 244
Поповић Богдан 207, 208
Поповић Бранко 207, 208
Поповић Војин 79
Поповић Јанко 171, 172
Поповић Јеврем Ј. 173
Поповић Светислав 204
Прица Драгутин 45, 46, 48, 50, 60,
83, 84, 87, 158
Причард Џозеф 152
Протић Стојан 46
Пушић Динко 175
- Раденковић Тома 173
Радивојевић Душан 179
Радивојевић Лазар 110, 116, 173
Радојевић Анта 165, 192

-
- Радојевић Милан Ј. 28, 30, 43, 55
Радојковић Милош 76
Радуловић Илија 231, 233
Рајнхарт Рихард 220
Ратковић Маријус 34
Рашић Светозар 217
Резлер Јосип 226
Рибарж Отокар 76, 77, 99, 100
Ристић Андрија 13, 15, 20, 222
Ристић Димитрије 173
Ристић Михаило 58, 66, 67, 75, 76, 87
Ристић Правда 66
Ристовић Милан 10
Родић Иван Рафаел 204
Розенпретер Паул 236
Ромејн 87
Росандић Тома 208
Росети Карло 87, 107
Рош Мирко 208
Руменовић Стјепан 237
- Саватић Петар 182
Савчић Милош 155, 177
Сајмон Џон 128
Северински Рудолф 55
Силенци Гуљелмо 148, 245
Симић Витомир 154
Сироткин Димитриј Васиљевич 176
Смрчек Антоњин 65
Сомервел Брион 84
Спасојевић Сава 123–125
Спахо Мехмед 82, 196, 197
Спонца Силвије 223
Сркуљ Стјепан 196, 208, 209
Сршкић Милан 209
Стајић Душан 213
Стајић Урош 163
Станковић Никола 199
Станковић Раденко 196, 204, 208
Станковић Светозар 201, 204
Станојевић Аца 155
- Старов Борис 237
Стевановић Боривоје 174, 224
Стериопол 115
Стефановић Душан 23
Стефановић Милан 179
Стијовић Ристо 208
Стојадиновић Милан 135, 138, 143, 164, 173, 196, 204
Стојановићи Александру 230
Стојиљковић Радмило 182
Стојковић Сретен Ј. 16
Стошић Петар 111
Студин Марин 208
Субботић Иван 101, 117
- Тадић Драг. 155
Тадић Панта 154, 155
Танкосић Војислав 79
Тардије Андре 127, 128
Телеки Пал 87
Теодоровићи Василије 231
Терзић Велимир 10, 237
Терзић Милан 253
Тетрев Ђура 230
Тијери Адријен 140
Титов Феодор 216
Тјуљпанов Борис 194
Тодић Драгутин В. 174, 175
Тодоровић Бора 236
Тодоровић Војислав М. 39, 175
Тодоровић Стеван 181
Томара Сонија 225
Томашић Љубомир 209
Томпа 96, 98
Тот Фриц 220, 221
Трандафиловић Ђорђе 231
Трандафиловић Љубомир 182
Требињац Милојко 169
Тресић-Павичић Анте 60, 62
Трнинић Драгомир 216
Трубриц Ернест Чарлс Томас 26, 40, 44, 48, 63–65, 69, 89, 158

Трумбић Анте 49
Туфегчић Душан 25

Ђеловић Лука 159
Ђирић Стеван 204
Ђирковић Димитрије 151
Ђирковић Симо Ц. 79
Ђурчин Милан 208

Удовичић Тадија 232, 250, 251
Узуновић Никола 196, 208
Улмански Милан 209
Упер Анри 115

Фабрис Иван 125
Фабрицијус Вилхелм 140
Фату 65
Фелбер Ханс–Густав 201
Фенехемов Тодор 231
Флечер 98
Фон дер Шуленбург Фридрих
Вернер 149
Фон Рибентроп Јоахим 221
Фон Сахсенфелс Алфред Дитрих
107, 110, 148, 245
Фон Херен Виктор 134, 147, 209,
227
Франасовићи Рихард 196, 197
Франић Иво 208
Функ Валтер 131

Хагард 42
Хадсон Менли 47
Хајнс Вокер Д. 47, 48, 50, 52, 53,
83–85
Хаха Емил 143
Хенау Џулијус 226
Хепкер Волфганг 130
Хитлер Адолф 9, 129, 131, 135, 145,
149, 221, 234, 235
Хоар Рециналд 140
Хорват Јозеф 231

Христић Филип 20
Хромиш Петар 236

Цветковић Драгиша 79, 233
Цветковић Драгомир С. 191
Ценгер Франц 244
Цинцар–Марковић Александар 233
Цукић Коста 20

Чава Миклош 177
Чакра Ђура 159
Чобановић Милан 178
Чолак–Антић Бошко 106, 193–195
Чудновски Леонид 236

Шанцер Карло 182
Шаржеро Андре 87
Шаржеро Пол 117
Шарл–Руа Франсоа 105
Шевић Сима 164
Шиљановић Спасе 125
Шимрак Јанко 163
Шићаревић Миливоје 160, 173
Шкекић Чедомир М. 229
Шпер Алберт 221
Шпилета Андреја 201
Шрепловић Димитрије 76
Шулејић Стеван 235
Шулц Ђорђе 176
Шулц Сима 38, 148, 176
Шуменковић Илија 209

БИЉЕШКА О АУТОРУ



Милан Гулић је рођен 26. фебруара 1985. године у Задру. Основну и средњу школу похађао је у Бенковцу и Тополи. Студије историје на Филозофском факултету у Београду завршио је 2008. године. Докторирао је 2012. године на истом факултету. Од 2013. године је запослен на Институту за савремену историју.

Бави се проучавањем спољне политике југословенске државе, са посебним освртом на дунавско питање, као и положајем Срба на простору Хрватске.

Објавио је 10 научних радова и учествовао на пет научних скупова.

Сарађује на пројектима израде *Српске енциклопедије* и *Српског биографског речника*.

САДРЖАЈ

ПРЕДГОВОР	7
ДУНАВ: ФИЗИЧКО–ГЕОГРАФСКИ ПРИКАЗ	13
КНЕЖЕВИНА/КРАЉЕВИНА СРБИЈА И ДУНАВ	17
СТРАТЕШКА ВАЖНОСТ ДУНАВА И ПРВИ СВЈЕТСКИ РАТ	17
КРАЈ ПРВОГ СВЈЕТСКОГ РАТА – ЈУГОСЛОВЕНСКА ДРЖАВА НА ДУНАВУ	33
РАСПОДЈЕЛА ДУНАВСКОГ ПЛОВНОГ ПАРКА	47
СТАТУТ ДУНАВА	55
<i>Барселонска конференција</i>	60
МЕЂУНАРОДНА ДУНАВСКА КОМИСИЈА	63
<i>Пишање сједиштва Комисије</i>	69
<i>Краљевска савјетска делегација при Међународној дунавској комисији</i>	75
<i>Друштво народа и Међународна дунавска комисија</i>	
<i>– Мисија Вокера Д. Хајнса</i>	83
<i>Комисија за режим дунавских вода</i>	86
<i>Тройроценни бергајски зајам</i>	88
<i>Односи унутар Међународне дунавске комисије</i>	92
БЕРДАПСКА АДМИНИСТРАЦИЈА	97
<i>Локомотивска вуча на Савском каналу</i>	113
<i>Пишање југословенско-румунске границе и власништво над бјектима</i>	
<i>регулационих радова у Бергају</i>	118
КОНЗУЛАТ У БРАИЛИ	121
ПОЛИТИЧКЕ ПРОМЈЕНЕ У ЕВРОПИ И ЊИХОВ ОДРАЖАЈ НА ПИТАЊЕ ДУНАВА	
<i>Планови за економско повезивање земаља Подунавља</i>	127
<i>Трећи рајх и Дунав</i>	130
<i>Њемачка експанзија и несаванак Међународне дунавске</i>	
<i>комисије</i>	133

ПЛОВИДБА КРАЉЕВИНЕ СХС/ЈУГОСЛАВИЈЕ НА ДУНАВУ	
<i>Српско бродарско друштво</i>	151
<i>Државна пловидба Краљевине СХС/Југославије</i>	157
<i>Мала пловидбена друштва</i>	174
<i>Проблеми југословенске дунавске пловидбе</i>	182
ГРАДИТЕЉСКИ ПОДУХВАТИ НА ДУНАВУ	
<i>Мостови</i>	191
<i>Присланишта, бродоградилница и зимовници</i>	212
<i>Хидроенергетско искоришћење Дунава</i>	218
<i>Планови за проширење мреже пловних путева</i>	222
СТРАТЕШКА ВАЖНОСТ ДУНАВА И ДРУГИ СВЈЕТСКИ РАТ	225
СКРАЋЕНИЦЕ	256
ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА	257
РЕГИСТАР ЛИЧНИХ ИМЕНА	269
БИЉЕШКА О АУТОРУ	277

Издавач
ИНСТИТУТ ЗА САВРЕМЕНУ ИСТОРИЈУ
Београд, Трг Николе Пашића 11
Тел./фах: 3398 362
office@isi.co.rs www.isi.co.rs

За издавача
Проф. др Момчило Павловић, директор

Тираж 300 примерака
Прво издање

Формат 16,5 x 23,5 cm

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

327(497.1)"1918/1944"
327::911.3(497.1)"1918/1944"
323(497.1)"1918/1944"
94(497.1)"1918/1944"

ГУЛИЋ, Милан, 1985-

Краљевина Југославија и Дунав : дунавска политика југословенске краљевине 1918-1944 / Милан Гулић. - 1. изд. - Београд : Институт за савремену историју, 2014 (Београд : Планета принт). - 277 стр. : илустр. ; 24 cm. - (Библиотека Студије и монографије / Институт за савремену историју)

Ауторова слика. - Тираж 300. - Скраћенице: стр. 256. - Белешка о аутору: стр. [277]. - Напомене и библиографске референце уз текст. - Библиографија: стр. 257-268. - Регистар.

ISBN 978-86-7403-192-6

а) Међународни односи - Југославија - 1918-1944 б) Геополитика - Дунав - Југославија - 1918-1944 с) Југославија - Политичке прилике - 1918-1944
COBISS.SR-ID 205420556

Штампа Планета принт, Београд