

### ПОДУНАВЉЕ У СРБИЈИ КРОЗ ИСТОРИЈУ ДО ДАНАС -кратак приказ-

**Садржај:** Подунавље у Србији је данас најразвијенији део њене категорије. Дунавској осовини припадају највећи градови у Србији, највећи економски потенцијали и највеће развојне могућности. Истовремено гранични региони уз Дунав постају потенцијално региони са највећом шансом за просторну интеграцију са суседним државама отварајући могућност унапређења читаве територије државе на овај начин. Овакав тренд последица је природног положаја Дунава и његовог значаја за простор Балкана и Европу уопште, као и историјских чињеница које говоре о нераскидивој вези народа уз Дунав (од Старих Грка до данас) који су кроз читаву историју тражили преко њега разлоге за сарадњу и заједнички развој. Овај рад зато покушава да да кратак хронолошки приказ коришћења потенцијала Дунава и осврне се на данашње стање и перспективе у српском Подунављу.

**Кључне речи:** Подунавље, сарадња, региони

**Abstract:** Up to date Danube space is the most developed region in its category. The biggest cities in Serbia belong to the Danube axis, the biggest economic potentials and development possibilities. At the same time border regions along the Danube become potentially regions with the biggest chance for spatial integration with the neighbouring countries. This way, they are opening the possibility of state territory promotion. Such a trend is the consequence of the Danube natural position and its important for the Balkan Space and Europe in general, as well as the historical facts talking about the unbreakable relation of the nations along the Danube (from ancient Greeks up to date) who were searching, through history, over him the reasons for cooperation and mutual development. That is why this paper is trying to give a short chronological overview upon the use of the Danube potentials and look back on the present state and perspectives in the Serbian Danube Space.

**Key Words:** Danube Space, cooperation, regions

### Подунавље кроз историју

Основни облици уређења приобаља Дунава као и покушаји регулисања његовог воденог тока датирају још из доба Римљана. Наравно, прве пловидбе овом реком су се одвијале у време Старих Грка (у 7. веку п.н.е.) али из тог доба немамо забележене активности у вези са уређењем Дунава или његове околине. Као познати градитељи путева, утемељивачи инфраструктурних система и мрежа и др. Римљани базирају своје активности везане за Дунав на постављању утврђења уз саму обалу (око 80 каструма у то време) и изградњу мостова. У то време Дунав је био гранична река па су се на њему лоцирале јаке војне базе смештене у простору данашњег Улма, Регензбурга, Пасауа или Беча, док је стратешки пут ишао кроз тадашњи Сингидунум а данас Београд. Као траса римског *лимеса* Дунав тог доба постаје чврста војна граница одвајајући будућу “дунавску провинцију” Мезију од осталих непријатељских

---

\* **Мр Велимир Шећеров**, асистент, Географски факултет, Студентски трг 3/3, Београд.  
**Марија Невенић**, дипломирани просторни планер.

територија ван царства константно оптерећену бројним ратовима (Дачани). Иако у ратним превирањима велики римски император Трајан гради први мост на Дунаву у зони Ђердапа 103-105. године према плану Аполодоруса из Дамаска дуг 1.127м и висине 45м. остаци овог моста су и данас видљиви у области Турну Северина (дачанског Дробетуса)-Кладова<sup>†</sup> где је у исто време подигнут кастел Понтес (Понтес) са задатком да брани мост. На жалост он је био кратког века, тачније трајао је 20 година када га је Хацијан порушио због наводне опасности коју је стварао због брзог преласка непријатељских војски преко њега. Исто тако Трајан гради и први пут кроз непроходни Казан<sup>‡</sup> 102. године завршавајући започети посао римског императора Тиберија још из 28. године<sup>§</sup>. Римљани чак покушавају регулацију природно неприкладног за пловидбу тока правећи канал код Сипа дуг 18км и тиме заобилазећи доњи Ђердап који је преводио воду из Дунава и чинио пловидбу сигурном. Након пада римског царства, хунске владавине и византијске доминације почиње “економска пловидба Дунавом” а дотадашњи војни центри постају главне трговинске тачке. Мало интензивнији саобраћај и сарадња дуж Дунава у том периоду бива прекинута и готово угашена након Отоманског освајања Балкана. Дунав поново постаје граница са Голупцем на уласку у Ђердапску клисуру који је 1428. године пао под Турску управу, са околним знаменитим римским каструмима у Градишту (Пинцум) и Виминосијом, те Рамом, старим српским градом и традиционалном линијом раздвајања још од времена Римљана, Хуна, Бугара, Грка, па све до Турака, трпећи сталну тензију ратова и потенцијалног освајања са друге стране реке. Мађари више пута покушавају да заузму Голубац но без успеха. Успешној одбрани “доњег великог Ђердапа” (од Милановца до Кладова) или како су га Турци звали “Демир Капи” допринио и бујичави ток реке са бројним препрекама у виду високих стена као што су биле Бабакај (код Голупца) и Стенка (низводно од Голупца).

Током 18. и 19. века Подунавље постаје саставни део три империје: Немачке, Аустро-Угарске и Отоманске, са сталним тежњама Руске Царевине ка овом подручју. У то време дуж Дунава фигурира нова “војна граница” (банатска, дуга близу 1.000км) одвајајући ове три империје (званично постављена у 18. веку и шајкашима-чуварима границе по својим ободима). Граница се крајем 19. века протезала до Оршаве<sup>\*\*</sup> која је на уливу реке Черне у Дунав чинила природну препреку између Аустроугарске и Краљевине Румуније. У то време (крајем 19. века) број становника са српске стране је био 93.000 окупљених у подунавски округ кога су чинили Доњи Милановац, Текија, Кладово, Б. Паланка и Неготин. Ипак српска места су се протезала све до улива Тимока у Дунав код Прахова<sup>††</sup> (римског Децебалума) и границе са Бугарском која је осим у кратким временским интервалима увек била нестабилна и одсликавала дугогодишњи антагонизам између Срба и Бугара обележен честим ратовима и проблемима а ретким споразумима и сарадњом. Како су тензије опадале тако се ширила сарадња дуж читавог слива. Почиње економска и пловидбена сарадња као и ширење културног утицаја из правца запада ка истоку. Отварањем Отоманске

<sup>†</sup> Како подсећа Ј. Контић трајно сведочанство о Трајановим грандиозним припремама на утемељењу *лимеса* (98.-101.), дачанским ратовима (101.-105.), представља рељефни запис на Трајановом стубу, подигнутом 113. на Трајановом форуму у Риму у част тријумфалне победе над Дачанима и освајања нове провинције Дакије.

<sup>‡</sup> Казан, део Ђердапа дуг 9.000м, ширине 150м и дубине 70м (у вировима и до 90м дубине, шинери највећу дубину Дунава на читавом његовом току).

<sup>§</sup> Наспрам Трајановог пута много година после направљен је још један градитељски подухват, пут назван “Сечењијев пут” (1827-1840.).

<sup>\*\*</sup> Преко пута Оршаве (рим. Тиернаурум) се налазило острво Ада Кале са својим градом који је између осталог постао познат и по томе што су 1804. године бежећи од српске одмазде у њему склониште нашле београдске дахије које је стигао и побио Војвода Миленко.

<sup>††</sup> У Прахову је погинуо Танасије Чарапић а по легенди у околном селу Чањево је сахрањен Краљевић Марко.

империје ка околном свету на Балкану настаје веома фраквентна гутина саобраћаја и размена роба и услуга. Ово налази своју потврду потписивањем “Мира у Београду”, 1739. године када се врши прво институционално организовање пловидбе на Дунаву. Након тога Мађари оснивају прву бродоградитељску компанију 1794. године која својим утицајем почиње да шири мрежу оваквих институција током 19. века. Истовремено се јављају прва интересовања за регулисање самог тока реке \*\* и повећање безбедности током пловидбе. Почиње комерцијализација пловљења па се 1834. године уводи прва званична линија у Доњем Дунаву коју инаугурише Аустријска паробродска компанија. Бродови су ишли три пута недељно низводно и три пута недељено узводно уз Дунав развозећи путнике. Током 19. века бележи се већа доминација саобраћаја на Дунаву него на Црном мору.

Током 19. века покренуте су и прве иницијативе о трансграничној сарадњи и кооперацији. На жалост идеје о унијама народа и држава, па и региона, су биле без значајнијег успеха. Иницијатори су поред осталих били барон Миклош Веселењи (Miklos Wesseleny) 1842. и никада остварена мађарско-словенско-латинска конфедерација, Иштван Сечењи (Istvan Szecseny) са својим мултинационалним програмом, Аурел Поповићи (Aurel Popovici), Румун који је 1903. заговарао уједињење државе Велике Аустрије као и Милош Обреновић за кога Сечењи каже да у њему препознаје великог поборника кооперације и заједничких акција на регулацији Дунава и уређења његове околине. Као последица преко потребне сарадње 1879. године се формира Европска комисија за Дунав и од тада са прекидима током ратова постоји као мултинационални облик удруживања са заједничким циљем унапређења и развоја ове реке.

Како се развијала трговина и пловидба почеле су и научне и дескриптивне анализе Дунава и његовог приобаља. Фактички први озбиљни рад на анализи Подунавља који је обухватао истраживање, мере и картографски прилаз Дунава његових региона и насеља дао је Роусцоук, користећи своја искуства у бројним пловидбама овом реком уз сарадњу и упутства Л. Марсили-а. Ова анализа је објављена 1726. године. Опис Дунава и његовог приобаља дао је и Мађар Фелих Канитз који је вршио геостратегијску анализу дунавских градова са посебним акцентом на балканске. Након овог па све до данас, Дунав је истраживан, описиван и анализиран од готово свих еминентних експерата из различитог струка и у различитим земљама.

Почетком 20. века долази до опадања интензитета пловидбе Дунавом што доводи до стагнације и назадовања у кооперацији и сарадњи а овакво стање ће обележити Дунав кроз читав век. Гледанао са данашњег аспекта може се рећи да 20. век није искористио ни приближно потенцијале и могућности ове реке. Почетком 20. века бележи се опадање пловидбе и сарадње на Подунављу у области Балкана из најпре три разлога:

- повећање цена путничког друмског саобраћаја,
- геополитичких промена и промена односа снага у региону нестанком Отоманске империје на овом подручју и успостаљањем Аустро-Угарске владавине већим њеним делом. Након Првог светског рата ситуација се додатно компликује формирањем пет нових држава у овој области,
- могућношћу комбинације друмског и речног саобраћаја, односно могућношћу тангенционалног сечења територије и скраћења времена пута које сада није само

---

\*\* Гроф Сечењи 1830 године, уз пројекат инжењера Вашархљија, креће у прво озбиљније регулисање водотока Дунава. Радови се и касније настављају код Турну Северина уз заједничку угарско-српску акцију (споразум) 1890. године са хиљадама радника те се може говорити о првој прекограничној сарадњи између двеју земаља у новијој историји.

зависило од речног тока. Истовремено се на овај начин могло избећи царињење и свих пет нових држава. (Г. Гешев, 1999.)

Након Првог светског рата југословенска бродоградилшта преузимају доминацију у Доњем Подунављу. Развија се слободна економска и туристичка пловидба у овом делу Балкана растерећена унутрашњих и спољашњих сукоба. Овакво стање одржано је све до почетка Другог светског рата када фашистичка Немачка преузима доминацију на читавом сливу Дунава. У овом периоду Дунав фигурише као унутрашња река Трећег Рајха интензивно коришћена у саобраћајне сврхе за превоз и размену превасходно наоружања и намирница.

Након завршетка рата настају нове поделе у области Подунавља условљене најпре блоковском поделом и различитим системима коришћења простора и привредне организације земаља које се налазе у овој области. Тако у дугом периоду од готово 50 година Дунав поново постаје река раздвајања и природна граница супротстављених земаља и ситета. Сарадња опстаје али се не интензивира и не продубљује очекивано и у складу са напретком технологије и комуникација. Различити политички системи на различити начин третирају реку и опредељују однос свих корисника према њој. У преносном смислу он постаје права “Гвоздена завеса” делећи два система, различите идеологије и народе. Током тих година трансгранична сарадња готово и да не постоји. Региони уз границу доживљавају значајну стагнацију и назадовање и постају периферни и заостали у својим државама. Непостојање заједничких акција на искоришћењу потенцијала Дунава, унапређењу услова пловидбе, туризму и посебно њеној заштити имају директан утицај на то. Ретки су примери праве кооперације што илуструје и свега 8 међудржавних мостова на Дунаву (рачунајући и данашње међудржавне мостове између Србије и Хрватске) од укупно 149 на читавом његовом сливу. На читавом Дунаву постоји 14 хидроелектрана, од чега су 2 у Србији тј. између Србије и Румуније. Управо изградња ХЕ Ђердап је била једна од најуспешнијих трансдржавних акција у другој половини двадесетог века које везујемо за Дунав. За разлику од ХЕ Габичково-Нађимарош (Габицково-Нагумарос) између Словачке и Мађарске која је била субјект честих политичких, еколошких и финансијских конфликта, ХЕ Ђердап је последица успешне сарадње двеју земаља са заједничким интересом и циљем.

### Подунавље данас

Деведесете године прошлог века наговештавају промене које су могле побољшати сарадњу између “истока и запада” након слома комунизма и распада Варшавског блока. Рушењем политичких баријера долази до прожимања економских интереса и унапређења билатералних и регионалних односа између суседа, природно везаних и интересно опредељених једни на друге. За разлику од времена од Другог светског рата па до деведесетих година двадесетог века када је трансгранична сарадња била сведена на унутарблоковску кооперацију (изузимајући Југославију као земљу која није припадала ни једном блоку и била пожељна за сарадњу са обе стране) рушењем баријера отвориле су се могућности за преко потребну неполитичку интеграцију блиских и природно повезаних региона. Примери сарадње постају све бројнији (Бугарска-Румунија, Словачка-Мађарска, Словачка-Аустрија и сл.) са перспективом све бројнијих заједничких регионалних акција. Нажалост, управо тада почиње балканска трагедија и распад СФРЈ некада моћне и перспективно најнапредније земље југоисточне Европе што неминовно доводи до наставка деградације овог простора и поставља нову баријеру у слободној пловидби и сарадњи. Доње Подунавље остаје одсечено од Горњег и чини да разлике између њих постају све веће и теже за будућу корелацију. Ситуација постаје додатно компликована увођењем ембарга за СРЈ чиме политичка брана надвлађује природну везу и интересе.

Поред свега у овом периоду се формирају бројни заједнички европски пројекти, комисије и организације које се старају и о дунавском простору. Пројекат INTERREG из којег су произашли пројекти VISION PLANET, ESTIA, DONAU HANSE, ADRIATICA и сл. је, као никада до сад, отворио могућност за сарадњу и трансгранично повезивање и кохезију. Учешће свих земаља Подунавља кроз делегирање својих водећих експерата у раду стручних тела ових пројеката и комисија довело је до живе сарадње суседних држава.<sup>§§</sup> Отварање СРЈ ка Европи почетком 21. века порушило је и последњу политичку баријеру на Дунаву и препустило судбину трансграничне просторне интеграције само земљама региона и њиховим појединачним и заједничким интересима.

Простор данашње Србије и Црне Горе у односу на Дунав значајно се разликује у односу на бившу СФРЈ. Имајући у виду начин планирања и организације простора некада и сад јасно уочавамо разлике између Подунавља у Србији у северном делу уз границу са Хрватском и у јужном делу уз границу са Румунијом до Бугарске. Разлике су уочљиве не само у планирању простора него и у мрежи насеља, инфраструктури, индустрији и др. Наиме, до 1991. године Дунав је у делу који је данас граница са Хрватском планиран као централно подручје државе са свим атрибутима веома различитим у односу на данас, или у односу на крајеве који су уз границу. То је узроковало снажну развојну димензију овог краја претпостављену природним садржајем и карактеристикама региона лоцираним у делу велике реке која је по правили замајак развоја. Значајни градови са једне и друге стране реке (Сомбор, Апатин, Осијек, Вуковар и др.) нашли су своје место и обезбедили свој развој захваљујући пре свега природним потенцијалима подручја, комуникацијама и свом стратешком положају. Данас је ситуација сасвим другачија<sup>\*\*\*</sup>. Затечена организација простора планирана и организована дуго низ година једноставно више не постоји. Граница као и свака друга, додатно обојена посебном димензијом националних сукоба из блиске прошлости и сталним тензијама ниског интензитета довољним за спречавање озбиљнијих помисли на конкретне акције у простору, коренито мења и усложњава развојну компоненту ових региона. Колико год сматрали да простор није дељива категорија и да не трпи административне препреке (границе), у случају границе Србије и Хрватске он у последњих десетак година постаје (остаје) јасно издиференциран.

Са друге стране остатак дела српског Подунавља задржава досадашње особине и функције. Доње Подунавље у Србији (од Градишта до Кладова) је стално било у режиму границе. Већ споменута и кроз историју много пута потврђена граница уз Дунав (римски лимес, аустроугарска, граница са земљама Варшавског уговора и др.) између данашње Србије и Румуније сада постаје меканија и перспективнија у смеру трансграничне сарадње и кооперације него она са Хрватском. Отварањем Румуније ка околини и европским планерским и развојним трендовима ствара се поновна кохеренција око природних репера и сазрева свест за неопходношћу заједничког старања и планирања Дунава. Ђердап је стални предмет интересовања бројних археолога, историчара уметности и културолога са обе стране који, чини се, први успостављају заједнички контакт и стварају услове за синхронизовану акцију на откривању и заштити културно-историјског блага овог подручја. Овакве покушаје

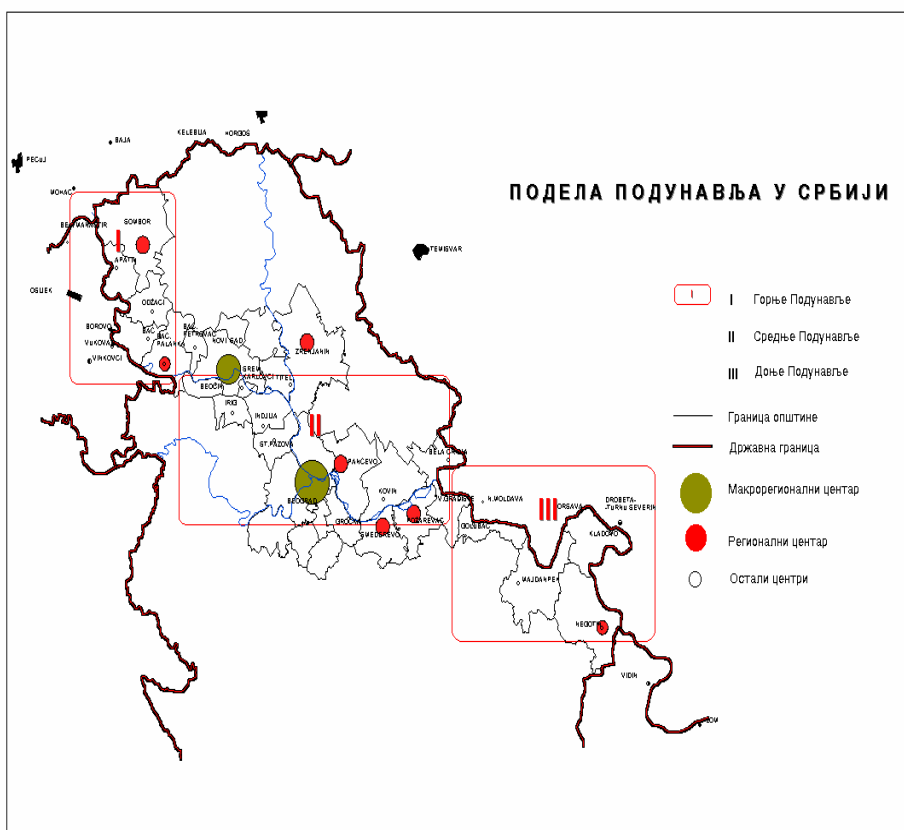
<sup>§§</sup> Србија је званично постала члан Зоне Исток у оквиру пројекта INTERREG III делегирајући свог представника проф. др Борислава Стојкова у Комисију за мониторинг овог пројекта.

<sup>\*\*\*</sup> Некадашњи значајни градови и простори са обе стране границе имају данас сасвим другачији статус. Треба узети за пример Копачки рит, некадашње Природно добро СФРЈ, деведесетих година стратешки значајна ратна зона, а 2002. напуштени и девастирани простор. Слична ситуација је са јаким индустријским центром Вуковаром. Додатна промена изазвана је насилним исељењем домицилног становништва уз потпуну промену демографске (и националне) структуре.

прате организације мултинационалних (подоунавких) фестивала који се дешавају у пограничним градовима.<sup>†††</sup>

Из горе наведеног може се дати подела Подоунавља у Србији у односу на систем досадашњег и будућег начина планирања и коришћења простора: (Слика 1.)

- **горње Подоунавље** - простор уз границу са Хрватском који је значајно променио доскорашње просторне и функционалне атрибуте, и односи се на део од уласка Дунава у Србију код Батине (Бездана) до Бачке Паланке.
- **средње Подоунавље** - простор од Бачке Паланке до Рама, тј. Подоунавља у Србији који је задржао пређашње особине и који не захтева промњен начин планирања и уређења територије и који обухвата објективно највеће и најбитније центре у Србији, и
- **доње Подоунавље** - простор уз границу са Румунијом од Рама до Прахова, са особинама које су и досада биле али са перспективнијом ситуацијом у погледу трансграничне сарадње и кооперације.



Слика 1. Подела Подоунавља у Србији.

<sup>†††</sup> У Кладову и Турну Северину је одржан 2000. године заједнички тродневни семинар праћен концертима, изложбама слика и др. под називом “Културне вредности као основ просторне интеграције подоунавских земаља”. Предложен од стране Европске Уније на иницијативу експерата из Србије (Б. Стојков), Румуније и Бугарске овај пројекат је отворио врата наставку сарадње и у другим областима. Манифестацију је пратио и заједнички зборник радова као и издавање првог броја Билтетна “Iron Gate” који ће се бавити проблемима пограничних општина у делу Ђердапа и бити уређиван од стране делегираних чланова све три земље.

Поделу Подунавља у Србији даје и Д. Перишић (1967.) али се она односи само на део од Београда до Бугарске границе јер је рађена за истоимени просторни план поводом изградње ХЕ Ђердап, и односи се на функционалне зоне градских центара уз Дунав, као и Б. Стојков, М. Вујошевић, С Суботић (1997.) који Подунавље деле на два дела од Бездана до Београда и од Београда до Прахова (бугарске границе) као “умерену екстензивну варијанту омеђавања овог региона”. Користећи ова искуства проистекла из географских, административних, историјских или пак политичких аксиома, а додајући при том и актуелно фактичко стање предложена је подела на три дела подунавске регије нарочито у контексту трансграничне сарадње и различитости у досадашњем начину планирања и просторног уређења Подунавља.

Почетак 21. века за земље Балкана отвара перспективнији поглед у будућност. Заједничко за све земље региона у овом тренутку је следеће:

- отварање ка Европи и суседима,
- (не)стабилна политичка ситуација,
- започињање или заокруживање регионализације сопствене територије у складу са европским узусима,
- приватизација која је свуда започела а значајно је различита у обиму и успешности од земље до земље,
- зависност од страних улагања и инвестирања у оживљавање и анимирање домаћих привредних потенцијала,
- могућност заједничког просторног планирања суседних територија без обзира на административну подељеност.

#### ЛИТЕРАТУРА

- Кондић, Ј. (2000.): **Римски Лимес у регији Гвоздена врата-првих шест векова нове ере**, Културне вредности као основ просторне интеграције подунавских земаља, Удружење урбаниста Србије, Кладово.
- Магрис, К. (1988.): **Дунав**, Графички завод Хрватске, Загреб.
- Перишић, Д. (2000.): **Пројкат за просторни план дунавско-савског појаса**, Културне вредности као основ просторне интеграције подунавских земаља, Удружење урбаниста Србије, Кладово
- Стојков, Б. (2000.): **Културне вредности као основ просторне интеграције подунавских земаља**, Културне вредности као основ просторне интеграције подунавских земаља, Удружење урбаниста Србије, Кладово.
- Стојков, Б, Вујошевић, М, Суботић, С. (1998.): **Регионално организовање, управљање и планирање одрживог развоја и уређења Подунавља-нови приступ и методи**, Подунавље у Србији-планирање одрживог развоја и коришћење ресурса, Удружење урбаниста Србије, Београд.
- Стојковић, Ј.С. (1893.): **На лепом српском Дунаву-од Београда до Радујевца**, издање књижаре Д.М.Ђорића, [тампарација Краљевине Србије, Београд
- The Iron Gate Cross-border Action Area-National Contributions**, Expert Group Initial Meeting, Кладово, 11-13.05.2000.
- Шећеров, В., Невенић, М., Ђорђевић, А., (2002): **A View on the Danube Space in Serbia Today**, Danubian and Other Planning Issues, University of Belgrade, Faculty of Geography-The Institute for Spatial Planning, Belgrade.
- Шећеров, В., (2002): **Дунав као окосница трансграничне просторне интеграције**, Магистарски рад, Географски факултет, Београд.

VELIMIR ŠEĆEROV  
MARIJA NEVENIĆ

S u m m a r y

**DANUBE SPACE IN SERBIA THROUGH HISTORY UP TO DATE - short overview**

A short historical overview of the Serbia location along the Danube is just an attempt to indicate the importance of this river for our climate. Having in mind the closer and further history, prospection which comes from mentioned above is completely in direction to Serbia orientation towards Danube. In this way, integration of Serbian into Europe becomes the most logical and completely in harmony with natural, traditional, cultural and economical standards. In this way, transborder cooperation on the Danube will contribute better environment protection of Danube Space, faster economy growth of the regions along the Danube and high quality development of the whole Danube Space countries.