

INSTITUTE OF SLAVIC STUDIES  
OF THE RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES

**THE BLUE DANUBE:  
BORDERS, TRANSPORT ARTERIES,  
AND ARTISTIC IMAGES**

**Abstracts  
of the International Round-Table Discussion**

15 April  
2021



*edited by Olga Khavanova and Daria Vashchenko*

Supported by the Russian Foundation for Basic Research  
*The Habsburg Monarchy:  
new trends in research of economic, socio-political,  
and national development of the Central-European composite state  
Project no. 19-59-23005*

MOSCOW  
2021



ИНСТИТУТ СЛАВЯНОВЕДЕНИЯ РАН

# **ПРЕКРАСНЫЙ ГОЛУБОЙ ДУНАЙ**

## **ВОДНЫЙ РУБЕЖ, ТРАНСПОРТНАЯ АРТЕРИЯ, ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ОБРАЗ**

**Тезисы  
международного «круглого стола»**

15 апреля  
2021 г.



*Под редакцией О.В. Хавановой и Д.Ю. Ващенко*

В рамках проекта  
Российского фонда фундаментальных исследований  
*Монархия Габсбургов:  
новые направления в изучении экономического,  
социально-политического и национального развития  
композитарного государства Центральной Европы  
№ 19-59-23005*

МОСКВА  
2021

УДК 930.85  
ББК 63.3(44)  
П71

Редакторы-составители:  
*О.В. Хаванова, Д.Ю. Ващенко*

**Прекрасный голубой Дунай: водный рубеж, транспортная артерия, художественный образ.** Тезисы международного «круглого стола». 15 апреля 2021 г. / Ред.-сост. О.В. Хаванова, Д.Ю. Ващенко. — М.: Институт славяноведения РАН, 2021. — 38 с.

ISBN 978-5-7576-0450-3

DOI 10.31168/0450-3

УДК 930.85  
ББК 63.3(44)

ISBN 978-5-7576-0450-3  
DOI 10.31168/0450-3

© Коллектив авторов, текст, 2021  
© Институт славяноведения РАН, 2021

# TABLE OF CONTENTS

## **Lajos RÁCZ**

The Danube, an Ecological Axis of Europe ..... 7

## **Luminita GATEJEL**

Engineering the River:  
Technology along the Lower Danube in the Nineteenth Century ..... 11

## **Dalibor DENDA**

The Danube as a Significant Communication Line  
and Strategic Barrier for Serbia/Yugoslavia in the First Half  
of the Twentieth Century ..... 15

## **Milan GULIĆ**

The Damage Suffered by the Danube Bridges in Yugoslavia  
During the Twentieth Century ..... 19

## **Branko OSTAJMER**

The Everyday Life on the Bank of Danube in Vukovar  
(Second Half of the Nineteenth Century) ..... 21

## **Edit KIRÁLY**

Politics and Poetics of the River: Central European Narratives ..... 25

## **Dana HUČKOVÁ**

The Image of the Danube in Slovak Literature  
(from a Symbolical Border of a Region to Open Europe) ..... 29

## **Oxana YAKIMENKO**

The Danube in Hungarian Film: Metaphor, Protagonist,  
or a Beautiful Setting ..... 33

# СОДЕРЖАНИЕ

## **Лайош РАЦ**

Дунай — экологическая ось Европы ..... 9

## **Луминита ГАТЕЖЕЛЬ**

Инженерные работы на реке:  
Технология по берегам Нижнего Дуная в XIX в. .... 13

## **Далибор ДЕНДА**

Дунай как важная коммуникационная линия  
и стратегический барьер для Сербии/Югославии  
в первой половине XIX в. .... 17

## **Милан ГУЛИЧ**

Ущерб, нанесенный мостам на Дунае в Югославии в XX в. .... 20

## **Бранко ОСТАЙМЕР**

Повседневная жизнь в Вуковаре на берегу Дуная  
(вторая половина XIX в.) ..... 23

## **Эдит КИРАЙ**

Политика и поэтика реки: центральноевропейские нарративы ..... 27

## **Дана ГУЧКОВА**

Образ Дуная в словацкой литературе  
(от символической границы региона к открытой Европе) ..... 31

## **Оксана ЯКИМЕНКО**

Дунай в венгерском кино:  
метафора, протагонист, красивая декорация ..... 35

# Lajos RÁCZ

*University of Szeged (Szeged)*

## **THE DANUBE, AN ECOLOGICAL AXIS OF EUROPE**

---

The Danube is the second largest river in Europe (after the Volga). If it is necessary to apply a label to a geographical region, then the Danube is the ecological axis of Central Europe. In the past, the only economical way to transport goods and men in significant numbers over great distances was the waterway. There is no doubt that the Danube strung together the largest cities in traditional Central Europe. It was deeply symbolic that on the Danube it was possible to sail easily and quickly from west to east, but in the opposite direction it was necessary to tow the ship. This problem was solved by the mechanisation of the industrial revolution in the nineteenth century. Climatic changes define the watershed of the Danube powerfully; freezing and floods become more frequent in cold periods, and the warmer periods caused sailing and irrigation problems. By the same token, the Danube has an ecological balancing function, inasmuch as its vast body of water maintains and nourishes a fertile ecological corridor and, considered together with its drainage basin, has a macro-regional effect.

My research examines the historical climatic-environmental changes based on documentary sources and analyses the consequences of contemporary agriculture. The examined geographical region is primarily the Carpathian Basin, but is expanded to include all of Central Europe. In the Carpathian Basin, the most crucial regional climatic change is the change in the quantity and distribution of annual precipitation. During times of global cooling, the amount of rainfall and water-covered areas increase in the Carpathian Basin, but global warming causes water and irrigation problems. The Little Ice Age was the last global climate change that occurred between the fourteenth and nineteenth centuries. At that time, the amount of precipitation and water-covered areas significantly increased in the Carpathian Basin. One of the most crucial factors in Hungarian modernisation was the regulation of the waterways. During

this period of contemporary warming, water shortages cause regional problems in the Carpathian Basin, and false technological adaptation and the widespread use of electronic devices (for instance air conditioners) have allowed the formation of comfortable micro-spaces which are energy intensive.

The Danube has played a crucial role in regional policies throughout history. In the eighteenth century, before the age of the railway, the rulers of the Central European Habsburg Monarchy planned a canal network between the Danube and the Dnieper Rivers. Hydroelectric power stations were built upon the Danube in the second part of the twentieth century. The Danube will play a vital role in the contemporary warming adaptation at the macro-regional level, but the form of this transformation has not yet taken shape. I hope that our discussion will help to outline our possibilities. ■



## ДУНАЙ — ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОСЬ ЕВРОПЫ

Дунай — самая протяженная река Европы после Волги. С географической точки зрения, Дунай является осью Центрально-европейского региона в широком смысле этого слова. В далеком прошлом транспортировка крупных грузов и большого числа пассажиров по воде была сопряжена с рядом существенных ограничений. На берегах Дуная не располагалось крупных городов. Глубоко символично, что плыть по Дунаю можно было только с запада на восток, в обратном же направлении суда приходилось тянуть на буксире. Проблема была решена в XIX в. с механизацией, сопровождавшей промышленную революцию. Области вдоль русла Дуная были сильно подвержены климатическим изменениям: в холодное время года река замерзает и разливается, глобальное потепление создает проблемы для судоходства и ирригации. В то же время Дунай поддерживает экологический баланс, потому что колоссальный водный массив, который обеспечивает и питает плодородную экологическую полосу, в совокупности с водоборным бассейном создает макрорегиональный эффект.

Я изучаю климатические и экологические изменения прошлых веков, основываясь на документальных источниках, и анализирую последствия современного сельского хозяйства. Главным образом, я занимаюсь Карпато-Дунайским бассейном, но также регионом Центральной Европы в целом. В Карпато-Дунайском бассейне главной климатической особенностью является годовое распределение осадков. В период глобального похолодания количество осадков и площади, покрытые водой, в Карпато-Дунайском бассейне увеличились, но глобальное потепление создало проблемы с водой и орошением. Малый ледниковый период стал последним глобальным изменением климата, пришедшимся на XIV–XIX вв. В то же время количество осадков увеличилось, и вода покрыла

значительные площади в регионе. Самой серьезной проблемой модернизации в Венгрии стало регулирование течения рек. Во время нынешнего потепления недостаток воды создает региональные проблемы в Карпато-Дунайском бассейне, и неправильная технологическая адаптация, распространение приборов, таких как кондиционеры, формируют пространства с высокой стоимостью энергии.

Дунай играл решающую роль в региональной политике во все исторические эпохи. В XVIII в., до создания сети железных дорог, правители Габсбургской монархии планировали строительство системы водоканалов между Дунаем и Днепром. Во второй половине XX в. на Дунае были построены гидроэлектростанции. В условиях современного глобального потепления Дунай продолжает играть жизненно важную роль в макрорегиональной адаптации, но в вопросе о формах трансформации пока нет единого мнения. ■

# Luminita GATEJEL

*Leibnitz Institute for East and Southeast European Studies (Regensburg)*

## **ENGINEERING THE RIVER: TECHNOLOGY ALONG THE LOWER DANUBE IN THE NINETEENTH CENTURY**

My contribution examines the history of river engineering on the Lower Danube during the nineteenth century. It looks into various projects that aimed at making the river a reliable waterway that enabled the free flow of ships. The free navigation regime along the Lower Danube had far-reaching consequences for the physical shape of the river. From the eighteenth century, state officials, engineers, and entrepreneurs, first from the riparian states, and later from other European countries, started to envision the Danube as a connecting waterway across borders. Although the first initiatives to improve the Danube's navigability mostly stemmed either from private entrepreneurs or state officials, engineers and their specialized knowledge provided concrete plans to divert the course of the river and optimize its use. In addition, international cooperation schemes and river commissions offered them new arenas in which they could put their knowledge to work. With smooth and steady shipping traffic as their goal, engineers started to remove certain physical features of the river, such as stone barriers, shallow spots, sand bars, islands, and bends. At the turn of the nineteenth century, they further adapted the river in order to accommodate steam navigation and a regular steamboat service, building a comprehensive river infrastructure. Ultimately, the river regulation projects reshaped the Danube into a straight, uninterrupted connection between Central Europe and the Black Sea, and from there to any destination in the world.

For hydraulic systems that attempt to contain a running river to work, they have to be as seamless as possible. However, quite often the complexity of engineering works lagged behind the complexity of the rivers. The dominant trope in the literature is still that engineers confronted rivers head on, forcing them to flow a certain way. In analysing

engineering solutions, this piece argues that most engineers conceived their artificial constructions in concert with the river. By doing so, they integrated the “agency” of the Danube into their system, creating hybrids in which nature and technology blended. This new river infrastructure was on the one hand, stable enough to let steamers pass unharmed, and on the other, it developed a considerable element of inertia in which engineers had to constantly adapt engineering constructions to the “doings” of the water.

Another pertinent question refers to the ways in which the circulation of knowledge and expertise among professionals impacted the process of building infrastructure along the river. It regards construction sites as hubs of knowledge exchange in a global context and, at the same time, as places where engineers adapted this knowledge to local constraints of political, social, economic, and environmental nature. ■

# Луминита ГАТЕЖЕЛЬ

*Институт Южной и Юго-Восточной Европы им. Лейбница (Регенсбург)*

## **ИНЖЕНЕРНЫЕ РАБОТЫ НА РЕКЕ: ТЕХНОЛОГИЯ ПО БЕРЕГАМ НИЖНЕГО ДУНАЯ В XIX В.**

В докладе воссоздается история инженерных работ на Нижнем Дунае в «долгом XIX веке». Рассматриваются различные проекты, нацеленные на превращение реки в безопасную водную артерию, пригодную для беспрепятственного прохода судов. Режим свободной навигации по Нижнему Дунаю имел далеко идущие последствия для физического состояния реки. Начиная с XVIII в. государственные чиновники, инженеры и предприниматели, в первое время в прибрежных государствах, впоследствии — в других европейских странах, стали рассматривать Дунай как водную артерию поверх государственных границ. Хотя первые инициативы по улучшению судоходности Дуная были выдвинуты частными предпринимателями или государственными чиновниками, конкретные планы регулирования течения реки и оптимизации ее использования принадлежали обладавшим специальными знаниями инженерам. Проекты международного сотрудничества и разнообразные речные комиссии предоставляли им поле для практического применения знаний. Стремясь обеспечить удобство и регулярность судоходства, инженеры приступили к устранению отдельных элементов речного ландшафта, таких как каменные преграды, мелководья, песчаные косы, острова и изгибы. В конце XIX в. они приспособили реку к хождению пароходов и регулярному пароходному сообщению, построив при этом комплексную речную инфраструктуру. В итоге регулирование русла Дуная привело к превращению реки в прямую, непрерывную артерию между Центральной Европой и Черным морем, а оттуда — во все концы мира.

Гидравлические системы, которые использовали силу текущей воды, должны были оставаться максимально невидимыми стороннему взору. Однако нередко случалось так, что сложность

инженерных конструкций превосходила сложность речного течения. Господствующим тропом в литературе по-прежнему остается инженер, заставивший реку течь в нужном направлении. В этом случае при анализе инженерных решений акцент делается на создании искусственных конструкций в диалоге с рекой. Инженеры интегрировали фактор Дуная в свои системы, создав гибриды, где природа соединялась с технологией. Подобная новая речная инфраструктура была, с одной стороны, достаточно стабильной, чтобы обеспечить безопасное пароходство, а с другой стороны, возникала изрядная доля инерции, когда инженерам приходилось постоянно адаптировать технические сооружения к «выходкам» воды.

Другой несправедливый вопрос заключается в том, как распространение специальных знаний и экспертных заключений влияло на процесс строительства инфраструктуры вдоль реки. Это касается строительных площадок как центров обмена знаниями в глобальном контексте и одновременно как точек, где инженеры приспособляли эти знания к ограничениям политического, социального, экономического и экологического характера. ■

# Dalibor DENDA

*Institute for Strategic Research /University of Defence  
of the Ministry of Defence of the Republic of Serbia (Belgrade)*

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

---

At the beginning of twentieth century, the Danube, together with Sava River, formed the northern border of Serbia with Austria-Hungary. After the First World War ended, the newly established Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes controlled 588 km of the Danube, the second longest European river, which flowed through its territory from the border with Hungary to the border with Romania and Bulgaria.

During the first half of the twentieth century, the Danube had two significant benefits for Serbia and Yugoslavia. First of all, it was a first-class international communication line of great importance for the national economy, especially for the Kingdom of Serbia that had no direct access to the sea. Secondly, it played the role of a strategic barrier during wartime. Its significant role was especially important for Serbia during the “Custom-” or “Pig”-War with Austria-Hungary from 1906 to 1911. In that period, Serbian goods were exported mostly via the Danube trade route in two directions: toward the Black Sea (Sulina) and Germany (Regensburg). As a result of this, Germany became the main trade partner of Serbia instead of the Dual Monarchy.

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

First World War, the newly established Yugoslav Kingdom, thanks to war reparations, obtained the largest commercial fleet on the Danube.

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

The significant value of the Danube was seen in April 1941, when the Germans actually began the Invasion of Yugoslavia; on the night of 5th April 1941, they captured the Yugoslav Army company guarding the Sip canal, the most important of 7 canals cut through the Iron Gates gorge. During the Second World War, the Allies bombed many ports on the Danube as well as German transports carrying oil. This supply line was definitively cut with the joint Soviet and Yugoslav offensive that ended with the liberation of Belgrade. Furthermore, the biggest battle that occurred during the Second World War in Yugoslavia, fought by the Red Army and Yugoslav Peoples Liberation Army, took place at the village of Batina in Baranja on the right bank of the Danube from 11 to 29 November 1944. ■



# Далибор ДЕНДА

*Институт стратегических исследований / Университет обороны  
Министерства обороны Республики Сербия (Белград)*

## **ДУНАЙ КАК ВАЖНАЯ КОММУНИКАЦИОННАЯ ЛИНИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИЙ БАРЬЕР ДЛЯ СЕРБИИ / ЮГОСЛАВИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX в.**

В начале XX в. Дунай вместе с Савой образовывали на севере границу Сербии с Австро-Венгрией. После Первой мировой войны вновь образованное Королевство сербов, хорватов и словенцев контролировало 588 км этой второй по протяженности реки Европы, которая пересекала его территорию от границы с Венгрией до границ с Румынией и Болгарией.

В первой половине XX в. Дунай был исключительно важен для Сербии и Югославии в двух смыслах. Во-первых, он играл роль магистральной коммуникационной линии, игравшей значительную роль в национальной экономике, прежде всего Королевства Сербия, не имевшего прямого выхода к морю. Во-вторых, он выполнял роль стратегического барьера в период войн. Важность Дуная стала особенно очевидна в период так называемой Таможенной, или Свиной войны с Австро-Венгрией в 1906–1911 гг. В эти годы сербские товары экспортировались по Дунаю в двух направлениях: к черноморским портам (Сулина) и в Германию (Регенсбург). В силу этих обстоятельства Германия заняла место двуединой монархии как важнейшего торгового партнера Сербии.

В годы Первой мировой войны Дунай играл роль естественной преграды в направлении Австрийского фронта и стратегической коммуникационной линии не только для снабжения Сербии из России, но и для снабжения России военными материалами союзников (из Фессалоник по сербским железным дорогам через дунайский порт Прахово в Рени). Это имело значение для Центральных держав, которые снабжали Турцию и впоследствии Болгарию, что стало главной причиной совместной кампании Австро-Венгрии, Германии и Болгарии против Сербии в октябре 1915 г. В ходе кам-

пании немцы пересекли Дунай на своем отрезке линии фронта, что на тот момент стало крупнейшей десантной операцией в военной истории. После Первой мировой войны Королевство Югославия благодаря репарациям получило крупнейший коммерческий флот на Дунае.

В период между двумя мировыми войнами более 40% югославских товаров экспортировалось по Дунаю. В конце 1930-х годов возросла роль Дуная в снабжении нацистской Германии сырьем с Балкан, в особенности румынской нефтью. Единственным местом, пригодным для диверсионных операций с целью дестабилизации снабжения германской военной машины, были Железные Ворота — сужение течения Дуная на югославско-румынской границе. С 1939 г. союзники не раз пытались перекрыть этот водный путь. В 1939–1940 гг. французский генерал Максим Вейган разрабатывал планы открытия Балканского фронта против Германии на Дунае с участием генеральных штабов Югославии, Румынии, Греции и Турции.

Важность Дуная показала Апрельская война 1941 г., когда Германия фактически напала на Югославию в ночь с 5 на 6 апреля 1941 г., захватив охранявшийся армией Югославии Сипский канал — самый важный из семи каналов, прорубленных в ущелье Железные Ворота. Во Второй мировой войне союзники бомбили многие порты на Дунае и германские корабли, перевозившие нефть. Снабжение было прервано совместной советско-югославской наступательной операцией, завершившейся освобождением Белграда. Наконец, крупнейшее сражение Второй мировой войны в Югославии, данное Красной Армией и Народно-освободительной армией Югославии, произошло 11–29 ноября 1944 г. близ деревни Батина в Баранье, на правом берегу Дуная. ■

## **THE DAMAGE SUFFERED BY THE DANUBE BRIDGES IN YUGOSLAVIA DURING THE TWENTIETH CENTURY**

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

## **УЩЕРБ, НАНЕСЕННЫЙ МОСТАМ НА ДУНАЕ В ЮГОСЛАВИИ В XX В.**

В течение «короткого» XX в. Югославское государство несколько раз вовлекалось в войны, в результате которых оно временно или окончательно прекращало свое существование. Вторая мировая война уничтожила Королевство Югославия. Оно было оккупировано, территориально расчленено и вышло из войны с изменившейся социально-политической структурой. Когда пламя войны в апреле 1941 г. перекинулось на Югославию, мосты на Дунае тоже пострадали. В попытке задержать продвижение немецких войск, их разрушила сама югославская армия. Тогда были взорваны символы Белграда и Нови Сада — мост короля Петра II (Панчевский мост) и мост князя Томислава. Временные или восстановленные мосты вновь пострадали на заключительном этапе войны в 1944 г. под бомбежками авиации союзников или в ходе отступления немецких войск, которые уничтожили их, чтобы отсрочить вторжение Народно-освободительной армии Югославии и Красной армии. Спустя полвека мосты вновь стали объектом разрушений. В ходе агрессии НАТО против Федеративной Республики Югославия в 1999 г. важнейшие транспортные артерии были разрушены. В их числе несколько мостов на Дунае, включая три моста в Нови Саде — Варадинский, Жежелев и мост Свободы. Дунайские мосты Югославии разделили судьбу страны, которая их построила. Они разрушались и строились вновь, и их история — памятник стране, которая некогда занимала значительный отрезок течения Дуная и которой больше нет. ■

**Branko OSTAJMER**

*Croatian Institute of History (Zagreb)*

**THE EVERYDAY LIFE  
ON THE BANK OF DANUBE IN VUKOVAR  
(SECOND HALF OF THE NINETEENTH CENTURY)**

In the area of today's city of Vukovar, located on the right bank of the Danube, there is a continuous five-thousand-year history of human habitation, a history that is many times longer than the history of the city itself, whose written history dates back to the thirteenth century. Over the past eight centuries, Vukovar has been an important traffic station on the Danube and the river has marked its history primarily with its economic, traffic, and border significance, but there is hardly any aspect of Vukovar's history that is not permeated by the Danube. In addition to the many benefits that the Danube brought to the citizens of Vukovar, the river was the cause of many troubles, of which the biggest, of course, were floods. Every few years, Vukovar would be flooded, and in the recent history of the city, the great floods of the Danube in 1769, 1827, 1853, 1876, 1907, 1920, 1924, and 1965 are especially important. In addition to these major floods, in the observed period (second half of the nineteenth century), many smaller floods were recorded in Vukovar. One of these, in 1895, prompted the city authorities to systematically raise and rearrange the Danube bank in the city centre. Defending the city from floods was one of the basic tasks of all subsequent city authorities, but the river could never be completely tamed. Nevertheless, even with this constant danger, the banks of the Danube remained the centre of economic and social life in the city of Vukovar.

This paper is based on published literature, archival sources, and the press, and attempts to show the different aspects of everyday life in Vukovar on the Danube in the late nineteenth and early twentieth centuries (until the outbreak of the First World War). First of all, attention

is focused on the regulation of the Danube riverbank and promenades, as well as various forms of social life along the river (bars and taverns, entertainment, political events, swimming and sports). In addition, the presentation attempts to cover the Danube Black Chronicle (accidents, murders, suicides). ■

# Бранко ОСТАЙМЕР

*Хорватский институт истории (Загреб)*

## **ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ В ВУКОВАРЕ НА БЕРЕГУ ДУНАЯ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX в.)**

Освоение человеком территории современного города Вуковара, расположенного на правом берегу Дуная, началось пять тысяч лет назад. Иными словами, не прерывавшаяся история поселения во много раз длиннее, чем история самого города, известного по письменным источникам с XIII в. За прошедшие восемь веков Вуковар был важной станцией дунайских маршрутов, и река играла значительную роль в экономике, служила транспортной артерией и водным рубежом. В то же время не было такого аспекта в истории Вуковара, на который не повлиял бы Дунай. В добавок к преимуществам, которые, несомненно, давала река жителям Вуковара, она несла с собой беды, самой существенной из которых были наводнения. Каждые несколько лет Вуковар затоплялся, и самыми крупными только в истории последних столетий считаются наводнения 1769, 1827, 1853, 1876, 1907, 1920, 1924 и 1965 гг. Помимо этих масштабных бедствий, во второй половине XIX в. случалось немало локальных разливов реки в районе Вуковара. Это побудило местные власти в 1895 г. поднять и благоустроить берега Дуная в центре города. Защита города от наводнений была серьезной проблемой и в последующие времена, но реку так и не удалось покорить. Тем не менее, даже в условиях постоянной опасности берега Дуная оставались важным центром экономической и социальной жизни Вуковара.

В докладе, основанном на архивных источниках, периодике и опубликованной литературе, показаны различные аспекты повседневной жизни Вуковара на Дунае в конце XIX — начале XX вв., вплоть до начала Первой мировой войны. Преимущественное

внимание уделено обустройству берегов Дуная и строительству променадов, а также разным формам коллективного досуга: барам и тавернам, развлечениям, политическим событиям, плаванию и спорту. Наконец, в докладе получит отражение так называемая «черная хроника» Дуная — несчастные случаи, убийства и самоубийства. ■



## POLITICS AND POETICS OF THE RIVER: CENTRAL EUROPEAN NARRATIVES

The Danube was — along with Galicia and Bukovina — the landscape that became most associated with a broad and now lost Austrian identity or with an Austrian Central Europe between 1955 and 1989. The two Danube books to be discussed here (authored by Ernst Trost and Claudio Magris) are both based on the combination of geographical and historical perspectives, and in doing so they also specifically examine the connection between the Habsburg tradition and the larger Central European space. Both authors have themselves travelled to the places they have described, but their works are much more than simple travel descriptions or travel reports. Ernst Trost, whose *Donau. Der Lebenslauf eines Flusses* was published in 1968, had a few years earlier published his relevant Habsburg work titled *Das blieb vom Doppeladler* (1964), which also contained a description of a Danube journey. The chapter's title, "The Red Danube", was altered in the later Danube Book and its various editions as "Danube — no longer so red" (1968) or "Danube — so red" (1974) depending on how the political situation in the Eastern Bloc was developing at the time. Magris' *Danubio* (it. 1986, germ. 1988), on the other hand, can be understood as a late supplement to his dissertation, *Der Habsburgischer Mythos in der modernen österreichischen Literatur* (it. 1963, germ. 1966), written 20 years earlier, which dealt with the literary afterlife of the Habsburg Empire. If Trost's Danube book bears Cold War characteristics, Magris' *Danubio* is a product of the new discourses on Central Europe that emerged in the 1980s. However, the two Danube books are not only embedded in the political discussions of their times, but they down-

---

The research was funded by DACH-Programme of FWF, DFG, according to the project "Reading the Danube", no. I-4292.

right “invented” the Danube as a political and as a poetic subject. Ernst Trost’s book was considered a standard work, was published three times (1968, 1974, 1984), and in the 1970s was further revised into a historical overview in the form of an extensively annotated photographic album *Traumstraße Donau* in cooperation with Magnum photographer Erich Lessing (1975). Magris’ Danube book, on the other hand, has seen more than 18 translations and numerous reissues, though it has never been transformed into an album. At a time when photographic albums with accompanying texts had long since become the dominant form of conveying knowledge about the Danube, Magris’ *Danubio* maintained its literary form, but was nevertheless (or perhaps because of it) widely acclaimed and was rewritten several times in the form of parodies and travesties (for example, Esterházy: A Hahn-Hahn grófnő pillantása. Lefelé a Dunán 1990).

This paper aims to elaborate the differences between the two books. The starting point will be the core statements of the two texts, each of which refer to the Danube with a historical master narrative. For the presentation of the Danube region, however, not only do explicit statements of the two texts play an important role, but also their poetics. The paper would first like to explore the question of how these two Danube-books structure spaces and stage borders. Beyond that, the more general aesthetic questions of genre also should be discussed. While Trost was interested in what he saw, supplemented with historical information dutifully categorized by country, Magris quite often ignored country borders, relying instead on other texts, biographies, and concepts to reflect. Although Magris’ book can be read as a travelogue, its genre is much more complex and it is hard to pin it down to one category. While there has been much debate as to whether *Danubio* should be considered a novel or a scholarly work (for example, Pellegrini: *Epica sull’acqua* 1997), Magris seems to be intentionally ambiguous on this point. Transcending the boundaries of genre (just as the boundaries of countries) is itself a goal for his book. ■

# Эдит КИРАЙ

Институт культурологии и истории театра  
Австрийской академии наук (Вена)

## ПОЛИТИКА И ПОЭТИКА РЕКИ: ЦЕНТРАЛЬНОЕВРОПЕЙСКИЕ НАРРАТИВЫ

Дунай — наряду с Галицией и Буковиной — был ландшафтом, который в период с 1955 по 1989 г. наиболее тесно ассоциировался с широко понимаемой и ныне утерянной австрийской идентичностью или австрийской Центральной Европой. Книги о Дунае, о которых пойдет речь в докладе, основаны на сочетании географической и исторической перспективы, и таким образом они в известном смысле стремятся соединить габсбургскую традицию с более широким пространством Центральной Европы. Оба автора много путешествовали в местах, о которых пишут, но их книги — нечто большее, чем путевые заметки или отчеты о поездках. Эрнст Трост, книга которого «Дунай. Биография одной реки» была опубликована в 1968 г., несколькими годами ранее издал фундаментальное исследование по габсбургской истории «Что осталось от двуглавого орла» (1964 г.), уже содержавшее описание путешествия по Дунаю. Его заглавие «Красный Дунай» менялось в более поздней дунайской книге и ее разных изданиях: «Дунай больше не красный» (1968 г.) или «Дунай такой красный» (1974 г.) в зависимости от конкретной политической ситуации в Восточном блоке. С другой стороны, «Дунай» Клаудио Магриса (ит. 1986 г., нем. 1988 г.) можно считать позднейшим дополнением к диссертации «Габсбургский миф в современной австрийской литературе» (ит. 1963 г., нем. 1966 г.), написанной на 20 лет раньше, в которой рассматривалась «жизнь после смерти» империи Габсбургов. Если дунайская книга Троста несет печать холодной войны, «Дунай» Магриса — это продукт нового дискурса о Центральной Европе,

---

Исследование выполнено при финансовой поддержке DACH-Programme of FWF, DFG в рамках научного проекта “*Reading the Danube*”, № I-4292.

возникшего в 1980-е годы. Однако две эти книги не только стали неотъемлемой частью политических дискуссий своего времени, но они, собственно, «изобрели» Дунай как политический и поэтический предмет. Книга Э. Троста считалась образцовым исследованием, выдержала три издания (1968, 1974 и 1984 гг.) и в 1970-е годы при участии фотографа издательства «Магnum» Эриха Лессинга была переработана в исторический обзор в форме подробно аннотированного фотоальбома «Дунай — дорога мечты» (1975 г.). Книга же Магриса была переведена на 18 языков и выдержала многочисленные переиздания, хотя никогда не трансформировалась в альбом. В то время как фотоальбомы с сопроводительным текстом давно превратились в основной вид передачи знания о великой европейской реке, «Дунай» Магриса сохранил литературную форму, но несмотря на это (или же по этой самой причине) получил широкое признание, вдохновил написание нескольких пародий и травести (П. Эстерхази, «Взгляд графини Хан-Хан (По Дунаю)», 1990 г.).

В докладе рассматриваются различия между двумя книгами. Отправной точкой служат центральные утверждения обоих текстов, каждое из которых обращается к Дунаю с историческим нарративом. Для представления Дунайского региона важную роль играют не только эксплицитные утверждения двух текстов, но и их поэтика. Сначала в докладе будет рассмотрен вопрос, как две книги о Дунае структурируют пространства и возводят границы. Далее будут рассмотрены более общие эстетические вопросы жанра. Если Троста интересовало увиденное, и он сопровождал это исторической информацией по строго страноведческому принципу, Магрис часто игнорировал государственные границы, обширно цитировал другие тексты, биографии и концепции. Хотя его книгу можно читать как травелог, ее жанр гораздо сложнее и его нельзя свести к одной категории. Несмотря на дискуссию о том, считать ли его «Дунай» романом или научным трудом (Эрнестина Пеллегрини, «Эпос на воде», 1997 г.), Магрис, похоже, сознательно стремился к этой двойственности. Целью его книги можно назвать выход за рамки жанра (как и пересечение государственных границ). ■

Dana HUČKOVÁ

*Institute of Slovak Literature  
of the Slovak Academy of Sciences (Bratislava)*

## THE IMAGE OF THE DANUBE IN SLOVAK LITERATURE (FROM A SYMBOLICAL BORDER OF A REGION TO OPEN EUROPE)

The Danube has an important position in Central Europe as a symbol representing a region once connected by the common history of nations in the Austro-Hungarian Monarchy. The river also created an inner border between the northern and southern regions of historical Hungary, namely, between the so-called *Felvidék*, or Upper Hungary (roughly from today's Bratislava to the capital Budapest), and *Délvidék* (Lower Lands).

The image of the Danube in Slovak literature functioned to delimitate Slovak territory. In the period of the Slovak national awakening in the nineteenth century, the expression “from the Tatras to the Danube” served as a metaphor for Slovakia or the Slovak countryside. This Romantic concept marked the beginning of a long-lasting symbolic perception of the river. The Danube became a symbol of Slovakdom, national space, and homeland, for example, in the works of Romantic poets in the nineteenth century (such as Samo Chalupka), and in the modern poetry of the first half of the twentieth century (for example, in Emil Boleslav Lukáč's collection *Dunaj a Seina* [“The Danube and the Seine”], 1925). The river was associated with the history of the Second World War, for example in Ladislav Ťažký's novelette trilogy *Křdel divých Adamov: Divý Adam, Dunajské hroby, and Hriešnica žaluje tmu* [“A Flock of Wild Adam's: Adam the Wild”; “Danubian Graves”, and “A Female Penitent Blames the Darkness”, 1965]. It appeared when discovering a different space in Europe, for example, in Michal Hvorecký's novel *Dunaj v Amerike* [“The Danube in America”, 2010]. The Danube also plays a symbolic function in the literary image of Bratislava,

“the metropolis on the Danube”, where the river creates a significant natural and urbanistic element for the city. The Danube also functions as a cultural phenomenon with a remarkable integrating role. Claudio Magris, an Italian literary scholar, significantly influenced the Danube narrative with his monograph *Danubio* [“The Danube”, 1986], in which he included the image of the river in the cultural memory of the region, considering it an integral part of Central European cultural identity. ■

Дана ГУЧКОВА

Институт словацкой литературы  
Словацкой академии наук (Братислава)

## ОБРАЗ ДУНАЯ В СЛОВАЦКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ (ОТ СИМВОЛИЧЕСКОЙ ГРАНИЦЫ РЕГИОНА К ОТКРЫТОЙ ЕВРОПЕ)

Дунай занимает важное место в Центральной Европе как символ региона, некогда объединенного общей историей народов Австро-Венгерской монархии. Река также создавала внутренние границы между северным и южным регионами исторической Венгрии, так называемого Фелвидека (*Felvidék*), или Верхней Венгрии (условно от современной Братиславы до Будапешта), и Делвидека (*Délvidék*), или Нижней Венгрии.

Образ Дуная в словацкой литературе выполнял функцию разграничения словацкой территории. В период словацкого национального возрождения в XIX в., выражение «от Татр до Дуная» служило метафорой Словакии или словацкой провинции. Эта романтическая концепция обозначала долговременное символическое восприятие реки. Дунай стал символом словацкой общности, национального пространства и отечества, например, в творчестве поэтов-романтиков XIX в. (таких, как Само Халупка) и в современной поэзии первой половины XX в. (например, в сборнике стихов Эмиля Болеслава Лукача «Дунай и Сена», 1925 г.). Река ассоциировалась с историей Второй мировой войны, например, в трилогии Ладислава Тяжкого «Стая диких Адамов: дикий Адам», «Гробницы Дуная» и «Грешник судит тьму» (1965 г.). Он появлялся в моменты открытия иных пространств в Европе, см., например, роман Михала Гворецкого «Дунай в Америке» (2010 г.). Дунай также выполняет символическую функцию в литературном образе Братиславы, которую называют «метрополия на Дунае», где река является важным природным и урбанистическим элементов города. Наконец,

Дунай остается культурным явлением, играющим важную интегрирующую роль. Итальянский литературовед Клаудио Магрис повлиял на дунайский нарратив своей монографией «Дунай» (1986 г.), в которую он включил реку в культурной памяти региона, назвав ее неотъемлемой частью центральноевропейской культурной идентичности. ■



# Oxana YAKIMENKO

*Herzen State Pedagogical University (St. Petersburg)*

## THE DANUBE IN HUNGARIAN FILM: METAPHOR, PROTAGONIST, OR A BEAUTIFUL SETTING

The Danube has always been an important source of symbols and metaphors in Hungarian culture. In the 1910s and 1920s, as film gradually became a significant artistic media (and not only a means of documenting reality), the river obviously started to play an important role in Hungarian moving pictures. With Hungarian film being extremely literature-centric (especially in its early years), it is only natural that some of the earlier screen depictions of the Danube are those in screen adaptations. For example, the 1919 silent drama *Man of Gold* by Alexander Korda is based on the novel *Az arany ember* [“The Man with the Golden Touch”] by Mór Jókai. In the novel, the river works both as a visual setting and a narrative vehicle, in which it is associated with the concepts of eternal life and ephemeral experiences; seen as a connection between the past and the present, it corresponds to the rise and fall of people’s lives and careers etc. Most of these connotations find their way into Korda’s film (note the idyllic sequence at No-Man’s Island that emphasises coming to the island by water as a rite of passage). The Danube gets even more screen time in the 1962 adaptation of the same novel by Viktor Gertler.

Between the two world wars, the Danube as a waterway and a source of various water/river-based tropes gives way to the Tisza river and the lake of Balaton. This might have had to do with the traumatic experiences post-Trianon and an unwillingness to be reminded once again of the former scale of the country lost to the War. If the river is featured in films (for instance, *Dunaparti Randevú* [“Rendezvous on the Danube”], 1936), it is seen mainly as a beautiful set, and a place for recreation activities. In post-war Hungarian films, the Danube is rather seen as a source of economic wealth (in line with the Communist doctrine of “taming nature”), or as a site for vigorous leisure activities — see for ex-

ample the song *Egy dunaparti csónaki házban* [“In a Boat-House on the Bank of the Danube”] in the 1953 film *Állami áruház* [“The State Department Store”]. As for the river’s symbolic presence, one can mention same year’s *Iffjú szívvel* [“Young hearts”] by Márton Keleti, where the Danube is used as the scene for the characters’ deepest confessions and revelations. In the words of the director Péter Bácsó, “The Danube is larger than itself, it is a metaphor for history, for fate.” The river indeed becomes a protagonist in his cult 1969 film *A tanú* [“The Witness”], where it stands for “homeland, doom and ruthless reality”.

Following the trend of turning the Danube into a character in a film, one of the most powerful “portraits” of the river is found in the 2008 film *Delta* [“The Delta”] by Kornel Mundruczó, a contemporary story that develops into a Greek tragedy set in the vastness of the Danube Delta.

The presentation also features documentaries and explores further into the past and present of the Danube in Hungarian film. ■

# Оксана ЯКИМЕНКО

*Российский государственный педагогический университет  
им. А.Н. Герцена (Санкт-Петербург)*

## **ДУНАЙ В ВЕНГЕРСКОМ КИНО: МЕТАФОРА, ПРОТАГОНИСТ, КРАСИВАЯ ДЕКОРАЦИЯ**

Дунай всегда был важным источником символом и метафор в венгерской культуре. В 1910–1920-е годы кино стало актуальным способом художественного осмысления реальности (а не только средством ее документирования), и река начала играть важную роль в венгерских фильмах. Учитывая степень литературоцентричности венгерского кино (особенно на ранних этапах его развития), вполне естественно, что первые экранные «портреты» Дуная наблюдаются в экранизациях — например, в немом фильме-драме Александра (Шандора) Корды 1919 г. по роману Мора Йокаи «Золотой человек». В романе река фигурирует и как сцена, пейзажный фон для происходящего, и как двигатель действия; она ассоциируется с идеей вечной жизни и преходящих событий, видится как связь между прошлым и будущим, вместе с ней в жизни героев происходят взлеты и падения и т. д. Большинство этих мотивов встречаются и в фильме Корды (см. идиллический эпизод прибытия на Ничейный остров, куда Тимар приплывает по воде, словно совершая ритуал перехода). Еще больше Дуная показывает и задействует в экранизации 1962 г. Виктор Гертлер.

В период между двумя мировыми войнами Дунай как водный путь и источник различных тропов, связанных с водой и рекой, уступает место реке Тисе и озеру Балатон. Пожалуй, это связано с «травмой Трианона» и, возможно, нежеланием лишней раз «вспоминать» о масштабах страны, утраченной по итогам Первой мировой войны. Если Дунай и фигурировал в кино в эти годы (например, в фильме «Рандеву на Дунае» 1936 г.), он скорее использовался как красивая декорация или место, где герои отдыхают и весело проводят время. В послевоенном венгерском кино Дунай рассматривался как источник материальных благ (в русле коммуни-

стической доктрины, где человек — «хозяин природы»), или как место проведения досуга (см. жизнерадостную песенку «В лодочном домике на Дунае» из музыкальной комедии «В одном универмаге», 1953 г.). Что же касается символического присутствия реки на экране, можно отметить фильм того же года «Молодые сердца» (реж. Мартон Келети), где на берегу Дуная герои совершают свои самые важные признания и принимают решения всей жизни. По словам режиссера Петера Бачо, «Дунай — больше себя самого, он — метафора истории и судьбы». Река стала настоящим персонажем его культового фильма 1969 г. «Свидетель», играя роль «родины, судьбы и безжалостной реальности».

Превращение реки в протагониста мы наблюдаем и в одном из самых впечатляющих фильмов-«портретов» Дуная — «Дельте» Корнела Мундруцо (2008 г.). Современная история превращается в греческую трагедию, действие которой происходит на просторах дунайской дельты.

В докладе также анализируются документальные фильмы о Дунае. ■



*Научное издание*

ИНСТИТУТ СЛАВЯНОВЕДЕНИЯ РАН

**ПРЕКРАСНЫЙ ГОЛУБОЙ ДУНАЙ:  
ВОДНЫЙ РУБЕЖ, ТРАНСПОРТНАЯ АРТЕРИЯ,  
ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ОБРАЗ**

Тезисы  
международного «круглого стола»,  
15 апреля 2021 г.

Редакторы-составители:  
*О.В. Хаванова, Д.Ю. Ващенко*

Компьютерная верстка:  
*П. Н. Морозов*

Общероссийский классификатор продукции  
ОК-034-2014 (КПЕС 2008); 58.11.1 — книги, брошюры печатные

ИНСТИТУТ СЛАВЯНОВЕДЕНИЯ РАН  
119991, Москва, Ленинский просп., д. 32А, корп. «В»

Адрес электронной почты:  
[inslav@inslav.ru](mailto:inslav@inslav.ru)

Подписано в печать 12.04.2021. Формат 60×84 1/16  
Гарнитура Times New Roman. Бумага офсетная  
Печать цифровая. Объем 2,38 печ. л.

Заказ № 23.

Тираж 300 экз.