

**ВСЕСОЮЗНОЕ ЛЕКЦИОННОЕ БЮРО  
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ СССР**

---

---

**ПРОФЕССОР  
В. Н. ДУРДЕНЕВСКИЙ**

# **ДУНАЙСКАЯ ПРОБЛЕМА**

**СТЕНОГРАММА ПУБЛИЧНОЙ ЛЕКЦИИ,  
прочитанной 6 мая 1947 года  
в Доме Союзов в Москве**

•

**ИЗДАТЕЛЬСТВО „ПРАВДА“**

---

---

**МОСКВА**

**1947 г.**

ВСЕСОЮЗНОЕ ЛЕКЦИОННОЕ БЮРО  
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ СССР

---

Профессор  
В. Н. ДУРДЕНЕВСКИЙ

# ДУНАЙСКАЯ ПРОБЛЕМА

Стенограмма публичной лекции,  
прочитанной 6 мая 1947 года  
в Доме Союзов в Москве

Редактор — член-корреспондент Академии наук СССР С. А. Голунский.

А 06630.

Тираж — 65 000 экз.

Заказ 1543.

Типография газеты «Правда» имени Сталина. Москва, ул. «Правды», 24.

В период подготовки мирных договоров со странами-сателлитами гитлеровской Германии на Парижской и Нью-Йоркской сессиях Совета Министров иностранных дел в мировой печати и выступлениях политических деятелей широко обсуждалась так называемая «дунайская проблема». На основании решения Совета Министров иностранных дел эта проблема в скором времени снова станет предметом обсуждения специальной конференции придунайских государств и государств — членов Совета Министров иностранных дел.

В чём сущность этой проблемы, какова её история и какой позиции придерживаются великие державы в её разрешении?

Дунай — вторая по величине водная артерия европейского континента — имеет огромное значение для жизни Центральной, Юго-Восточной и Восточной Европы. Этим и определяется международный характер дунайской транспортной системы, регулирование пользования которой представляет значительные затруднения для отдельных стран.

В своём труде «Эволюция и современное состояние экономического сотрудничества в бассейне Дуная» чешский исследователь доктор Нидерле дал следующее определение значения дунайского вопроса: «Судьба дунайских областей — это судьба Европы». Такая оценка, конечно, несколько преувеличена. Дунай — ещё не вся Европа. Но среди политических проблем, волновавших Европу между первой и второй мировыми войнами, вопрос о судьбе и режиме Дуная был одним из весьма важных вопросов.

Другой исследователь этого вопроса, француз Деморньи, охарактеризовал состояние Европы в десятилетия, последовавшие за 1919 годом, как «подлинную клиническую картину». В этой своеобразной политической клинике дунайское заболевание было одним из самых сложных. Экономические вопросы, возникавшие из расчленения прежней Габсбургской монархии (Австро-Венгрия), итало-югославский конфликт, угрожавший Дунаю со стороны Адриатики, вопрос формирования Малой Антанты и даже Дунайской федерации, как форпоста влияния французского или итальянского капитала на Дунае и на Балканах, вопрос об аншлюсе, стремление к реваншу со стороны Венгрии против Румынии и Югославии, экономическая проблема связи Дуная с Рейном через Майн, через Неккар и даже через Боденское озеро — вот далеко не все вопросы, связанные с Дунаем.

Сложность этих проблем и острота возникавших политических противоречий отнюдь не смягчались, а скорее усиливались попытками недунайских держав-победительниц в первой мировой войне подчинить дунайские дела своему контролю и создать «единый и окончательный режим Дуная».

Парижская конвенция 23 июля 1921 года, заключённая на конференции, протекавшей под руководством Англии и Франции, и поставившая себе эту цель, не смогла её достигнуть. По словам польского автора Винярского (ныне международного судьи), на Дунае к 1933 году мы видим «конфликты на каждом шагу и постоянное ощущение общей неустойчивости».

Парижской конвенцией была создана новая Международная Дунайская комиссия, в которой недунайские страны — Англия и Франция — играли руководящую роль. Предполагалось, что эта комиссия обеспечит единый режим судоходства на Дунае. На практике же оказалось, что до конца междувоенного периода вместо единого режима на Дунае действовало до 16 разнообразных таможенных и полицейских регламентов разных государств, что, разумеется, представляло серьёзные затруднения для судоходства.

Всё это не могло не оказать вредного влияния на экономическую жизнь придунайских стран и на возможность эффективного использования дунайской водной магистрали в их интересах. Ведь для Чехословакии, Венгрии, Австрии Дунай является единственным выходом к морю. До второй мировой войны Болгария и Югославия экспортировали по Дунаю 30—50% всех товаров. Значительная часть внутренних товарных перевозок этих стран также осуществлялась по Дунаю. Вверх по реке шли нефть и пшеница из Румынии и Венгрии; вниз по течению — промышленные товары из Австрии, Чехословакии, Венгрии.

Дунай играл бы, несомненно, ещё большую роль в жизни придунайских стран, если бы великие державы в своей империалистической борьбе на протяжении многих десятилетий не вмешивались в вопросы судоходства на Дунае. Дунай, связывающий страны Центральной Европы с балканскими странами и Чёрным морем, издавна являлся объектом борьбы между европейскими странами и очагом международных конфликтов. Существовавший до второй мировой войны режим судоходства по Дунаю не соответствовал интересам дунайских стран, а орган, «регулировавший» его, по существу, являлся органом иностранного господства в Дунайском бассейне.

Как же установился этот режим и какие изменения в нём желательны? Такой вопрос является сейчас наиболее актуальным в дунайской проблеме.

\* \* \*

Приведём некоторые географические и исторические данные, которые помогут лучше уяснить сущность и значение дунайского вопроса.

Дунай берёт начало в Германии (в Бадене), на Шварцвальде, в

45 км от Рейна, и прорезает, или разделяет, на своём пути до выхода в Чёрное море территории 8 стран (Германии, Австрии, Венгрии, Чехословакии, Югославии, Болгарии, Румынии, Украинской ССР (СССР)). Он судоходен от Ульма до устья на протяжении 2569 км. Его длина — 2855 км, а общая площадь Дунайского бассейна равна 817 тыс. кв. км.

Соединение Рейна с каналом, впервые намеченное ещё Карлом Великим в 793 году, реализованное в 1846 году Людвигом Баварским и сейчас находящееся в стадии расширения и реконструкции (возможно, в форме нескольких каналов), придаёт ещё большее значение громадной дунайской водной артерии как международного пути, открывая возможность сквозного водного сообщения от Северного до Чёрного моря.

Два паводка в год — весенний, при таянии льда и снегов в низинах, и осенний, при таянии горных снегов на Карпатах, — делают Дунай многоводным. На Дунае имеются только два серьёзных естественных препятствия для судоходства — пороги и быстрины у Железных Ворот и песчаные наносы в дельте Дуная. Оба препятствия, впрочем, довольно просто преодолеваются с помощью канала. Пороги на Верхнем Дунае, например у Штруделя, ликвидированы лет 70 назад.

Река огромных размеров и таких навигационных удобств, естественно, с древнейших времён привлекала торговые интересы многих стран. Уже Геродот подробно описывает Дунай под именем Истра и отмечает, что Истр «идёт через всю Европу от страны Кельтов». Ещё до Геродота греческие мореходы и колонизаторы оценили Дунай как средство сообщения и основали на его нижнем течении ряд торговых колоний. Некоторые из них, например, Никополь, сохранили своё название до сих пор, другие, как и сама река, изменили его. Мало кто сейчас знает, что Силистрия — это бывший Доростолис, а Ломпаланка — бывший Ретиарис.

С начала нашей эры Дунай носит своё современное название. На его берегах происходили схватки римлян со славянскими племенами, отмеченные в военной истории созданием известного оборонительного укрепления — Траянова вала. Римляне и византийцы цепко держались за дунайскую дорогу, которая, как и все большие реки, считалась, по римскому праву, «общей для всех», что вместе с тем не мешало римской военной флотилии с базой близ Вены (в Карнунте) монопольно господствовать над рекой.

Однако в VI и VII веках нашей эры византийские границы отходят к югу от Нижнего Дуная, на котором плотно оседают славянские и другие народы. Верхний и Средний Дунай попадает в руки германских и тюркских пришельцев, а частично оказывается во власти западных славянских групп — чехов и словаков.

Период феодализма мало благоприятствовал судоходству на Дунае из-за бесконечных военных столкновений и многочисленных фискальных барьеров. Но удобства водного пути приводили к тому, что торговля запада с востоком всё же в значительной мере

шла по Дунаю, образовавшему как бы путь сообщения Центральной Европы с Чёрным морем.

В X веке русский князь Святослав, согласно летописи, так характеризовал торговое значение Дуная, на котором он старался утвердиться: «Там середина земли моей: от греков идут туда ценные ткани, золото, оружие, вина; из Чехии и Венгрии — серебро и кони; из Руси — воск, мёд и рабы». Такая характеристика, несомненно, показывает значение Дуная как оживлённого торгового пути. Этот путь параллелен другому, более южному пути — Черноморским проливам, по которым проходила торговля из Средиземного моря.

В XV и начале XVI века оба эти пути закрываются турками, окончательно сломившими ослабевшую Византию. Держава Магомета Завоевателя простиралась от Евфрата до Дуная, и один из преемников Магомета — Сулейман II Великолепный — использовал Дунай для своего продвижения в центр Европы.

Поражение венгров при Могаче в 1526 году, осада Вены в 1529 году и последовавшее затем длительное господство турок над Венгрией и Трансильванией (до последней осады Вены в 1682 году и второй битвы при Могаче в 1683 году) в течение ста с лишним лет создавали угрозу Центральной Европе и наглядно закрепили в памяти военных историков значение Дуная как стратегического пути.

В XVIII веке Оттоманская Империя начинает распадаться в хаосе внутренних неурядиц и тяжёлых внешних войн. Чёрное море перестаёт быть «турецким озером», и Россия, вышедшая на его северные берега, оценивает оба пути, открывающие доступ в Средиземное море — Дунай и проливы, — так же, как их оценивал девять веков назад Святослав.

Договор в Кучук-Кайнарджи 10 июля 1774 года, обеспечивший России свободное плавание по Чёрному морю и разрешивший её торговым судам вход в проливы, в ст. II разрешает русским подданным «торговать и на Дунае на своих кораблях и на суше» с теми же привилегиями, которые Блистательная Порта предоставляет наиболее благоприятствуемым нациям, как англичане и французы.

Начиная с конца XVII века, Австрия заключила с Турцией несколько договоров (в Карловаце в 1699 году, в Пассаровицах в 1718 году, в Белграде в 1739 году), по которым ей разрешалось «ходить по Дунаю и торговать с Персией» или «свободно плавать и торговать по Дунаю». С соседними германскими государствами Австрия заключила договоры (в Тешене в 1779 году и в Мюнхене в 1784 году) о непрепятствовании судоходству на Верхнем Дунае и его притоках.

В эпоху французской буржуазной революции, когда вопрос о создании обширных заграничных рынков и удобных путей сообщения с ними становится «основной задачей буржуазного общества» (Маркс), на Раштадтском конгрессе французское правительство нотой 14 флореаля VII г. (3 мая 1798 года) отчётливо

сформулировало принцип свободы навигации для всех стран по большим рекам, протекающим через территории нескольких государств, в том числе по Рейну и Дунаю.

Этот принцип был подтверждён и принят в отношении Рейна на Венском конгрессе в 1815 году, причём для управления «международной рекой» было намечено создать особую комиссию. Французский уполномоченный предложил целый перечень международных рек, в том числе и Дунай, но не смог его провести. Дунай вполне соответствовал понятию международной реки — большого водного потока, пересекающего или разделяющего территории нескольких государств от начала судоходства и до устья. Но понадобилось свыше 40 лет, чтобы к Дунаю было применено это понятие и связанное с ним международное управление.

Во всяком случае, несомненно, что 2 февраля 1815 года на заседании Венского конгресса было высказано, что наиболее удобным режимом навигации на таких реках, как Рейн, Эльба, Одер, Дунай и т. д., будет «режим свободного судоходства в общих интересах». Последние слова практически означали торговые интересы крупных западных стран с быстро развивающейся промышленностью.

На Дунае эти интересы (в первую очередь интересы англичан и французов) сталкивались с интересами России. В ряде мирных договоров и соглашений с Турцией (Бухарестский мир 28 мая 1812 года, Аккерманское соглашение 7 октября 1825 года, Адрианопольский мир 14 сентября 1829 года) Россия оговорила свободное плавание по Дунаю для русских, молдавских и валахских торговых судов, выговорила право для русских военных судов подниматься по Дунаю до впадения в него Прута, но обходила молчанием вопрос о свободе плавания судов других держав.

Англичане, уже в 1830 году основавшие в Австрии первое дунайское пароходство и располагавшие крупными мореходными возможностями для проникновения в Дунай с Чёрного моря, всячески стремились закрепить за собой право входа на Дунай в порядке двусторонних договоров. 3 июля 1838 года Англия и Австрия обещали друг другу «свободную навигацию по Дунаю».

В 1840 году Австрия добивалась в Петербурге заключения конвенции о плавании русских и австрийских торговых судов по Дунаю, причём в ст. 9 конвенции обе договаривающиеся стороны заявили, что признают «принцип свободы дунайской навигации». Практически это признание не имело большого значения вплоть до Крымской войны и Парижского мира в 1856 году. Лишь с этого времени Дунай находится под международным режимом, как любят подчёркивать западные учёные и как подчёркивал в своём выступлении на Парижской Мирной конференции в октябре 1946 года американский делегат сенатор Ванденберг.

Установление такого режима явилось результатом захватнической политики Англии и Франции на Ближнем и Среднем Востоке и стремления обеспечить за собой подступы к наследству «боль-



ного человека», как уже тогда часто называли Турцию. На Парижской Мирной конференции товарищ В. М. Молотов так охарактеризовал эту политику. «...Времена 1856 г.,— говорил он,— мы, конечно, с полным правом можем считать временами расцвета империализма прошлого века. Так называемый международный режим на Дунае был установлен именно в этот период, столь типичный для империалистической политики XIX века»<sup>1</sup>.



Победители в Крымской войне изолировали Россию от Дуная, отторгнув от неё южную часть Бессарабии, примыкающую к Дунаю (Измайльский уезд). Парижский трактат 30 марта 1856 года провозгласил Дунай «международной рекой» и ввёл международный контроль над его устьем. Для осуществления этого контроля была создана так называемая Европейская Дунайская комиссия из представителей Великобритании, Франции, Пруссии, Сардинии (Италия), России, Австрии и Турции. Созданная (первоначально на 2 года) комиссия в порядке продления полномочий просуществовала до первой мировой войны. Её задачей было вести работы по расчистке устьев Дуная и налаживать здесь навигацию на началах полного равенства для всех наций.

Парижский трактат предвидел также создание комиссии прибрежных государств, которая должна была управлять Дунаем выше устьев. Её участниками были Австрия, Бавария, Вюртемберг и Турция. Но выработанный ею регламент был отвергнут на Венской конференции в 1858 году как недостаточно обеспечивавший интересы недюнайских стран. На практике это отклонение регламента развязало руки Австрии и обеспечило господство Австрии на Верхнем и Среднем Дунае.

Со времени Берлинского конгресса (1878 год) борьба за Дунай характеризуется усилением германского проникновения в дунайские страны, выразившегося, в частности, в усилении политического и экономического нажима на Румынию. Борьба за Дунай началась между германским и англо-французским империализмом. В выдвинутом в Германии плане построения грандиозного пути Гамбург—Багдад значительное место отводилось Дунаю. Предполагалось посредством целой системы искусственных сооружений дать возможность большим кораблям проходить из Гамбурга в Чёрное море и подвозить германские товары к багдадской дороге. Впоследствии этот план нашёл своё выражение в начале строительства Германией большого канала Рейн—Дунай с целью связать Рур с Чёрным морем.

Берлинским конгрессом была допущена в состав Европейской комиссии (на устьях Дуная) Румыния; вместе с тем было указано, что эта комиссия (с резиденцией в Галаце) осуществляет свои полномочия в полной независимости от территориальных властей.

---

<sup>1</sup> В. М. Молотов. Речи на Парижской Мирной конференции, стр. 141. Госполитиздат, 1946.

Дунайская комиссия из контрольного учреждения вскоре превратилась в коммерческую организацию со своими собственными акциями, займами, флотом и т. д. Она стала своего рода «государством в государстве» с весьма крупными административными и судебными полномочиями в сфере дунайской навигации, имела свой флаг, свои неприкосновенные помещения, право устанавливать на покрытие своих расходов сборы с проходящих судов.

Технические результаты её деятельности свелись к расчистке Сулинского устья и постройке Сулинского соединительного канала и Георгиевского маяка. Политическим результатом, несомненно, отрицательным с точки зрения придунайских стран, было хозяйничание иностранных империалистов в устьях Дуная.

Берлинский конгресс предоставил Австро-Венгрии право построить специальный канал в обход порогов Железных Ворот. Конгресс установил так называемую нейтрализацию Дуная от Железных Ворот до Галаца, при этом предложил скрыть крепости и запретить движение военных судов (кроме лёгких сторожевых) прибрежных государств. Однако стационары, т. е. сторожевые суда держав, подписавших Парижский трактат, могли входить в Дунай и подниматься до Галаца.

Австро-Венгрия не торопилась с сооружением Железноворотского канала и строила его на протяжении 1,72 км, глубиной в 3 м, в течение 20 лет. В 1898 году канал был, наконец, открыт, но оказался доступным лишь для сравнительно небольших судов, что обеспечивало австрийскому пароходству преобладание на Среднем и Верхнем Дунае.

Основными целями парижско-берлинского режима 1856—1878 годов было ослабить русское влияние на Дунае и обеспечить проникновение на Дунай флоту недунайских держав. Среди этих держав немаловажное место занимала Германия, которая стремилась усилить своё экономическое и политическое влияние на Дунае, действуя непосредственно и через Австрию. В период первой мировой войны Германия сделала попытку унифицировать режим судоходства Дуная в свою пользу. Договором с Румынией в Яссах 7 мая 1918 года для управления навигацией на Дунае была создана Комиссия Дунайского судоходства из прибрежных дунайских государств без Румынии и без Сербии с правом для немецких военных судов ходить в Чёрное море и обратно. Германия и её союзники не обращали никакого внимания на нейтралитет Среднего и Нижнего Дуная. Тем самым деятельность Европейской Дунайской комиссии была парализована.

\* \* \*

Поражение Германии в первой мировой войне сорвало её планы в Дунайском бассейне, и Дунай оказался в руках стран Антанты. После капитуляции Германии, в конце 1918 года, была создана Временная союзная комиссия по управлению дунайской навигацией из представителей военного командования США, Англии, Франции,

Италии, Румынии, Югославии и Чехословакии под председательством представителя Англии.

Парижские мирные договоры 1919 и 1920 годов организовали режим дунайского судоходства как продолжение и расширение прежнего порядка. По Версальскому договору (июнь 1919 года), снова восстановились права Европейской Дунайской комиссии, причём СССР был официально устранён из состава комиссии. Ещё до этого Советская Россия была лишена выхода к дунайскому побережью, поскольку Бессарабию захватили румынские агрессоры. В новую Европейскую Дунайскую комиссию вошли представители Англии, Франции, Италии и Румынии (последняя номинально). Руководство комиссией было поручено английскому генералу.

В целях дальнейшего укрепления позиций великих держав на Дунае 23 июля 1921 года на конференции в Париже был принят так называемый «Дунайский статут» и учреждена Международная Дунайская комиссия, взявшая под опеку судоходную часть Дуная от Браилова до Ульма (Дунай от его устья до Браилова попрежнему остался в ведении Европейской Дунайской комиссии). В Международную Дунайскую комиссию вошли те же страны, что и в Европейскую комиссию (Англия, Франция, Италия и Румыния), а также представители прибрежных государств. Тем же Дунайским статутом была подтверждена пресловутая «политика открытых дверей», т. е. подтверждён международный характер Дуная. Режим, созданный Дунайским статутом, также целиком устранял Советскую Россию от участия в международном управлении Дунаем.

По статуту 1921 года, Дунай, его каналы и часть его крупных притоков (Тисса, Марош, Драва, Морава, Тайя) признаны интернациональными и образуют дунайскую водную сеть. В составе этой сети различались:

1) Морской Дунай — от устья до Браилова, — навигация и фарватеры которого регулировались Европейской Дунайской комиссией в Галаце с прежними полномочиями, но в составе только Англии, Франции, Италии и Румынии.

2) Речной Дунай — от Браилова вверх до Ульма, — навигация на котором регулировалась и гидротехнические работы и сооружения контролировались Международной Дунайской комиссией в Братиславе. В состав этой комиссии входили два представителя Германии, по одному представителю от Австрии, Венгрии, Чехословакии, Югославии, Болгарии и Румынии и по одному представителю от Англии, Франции и Италии.

Кроме упомянутых комиссий, режим 1921 года создавал Международную Техническую комиссию, являвшуюся дополнением к Комиссии речного Дуная, и Управление Железных Ворот с участием прибрежных стран Югославии и Румынии и представителя Дунайской комиссии (соглашение 28 июня 1932 года).

Следует отметить, что решения Европейской Дунайской комиссии (на морском Дунае) требовали единогласия; решения комиссии речного Дуная (не имевшей судебных и полицейских функций)

принимались большинством  $\frac{2}{3}$  голосов и в ряде случаев могли быть обжалованы заинтересованной державой в Совет Лиги наций. Лига наций назначала также председателя Технической комиссии.

Ясно, что при осуществлении своих стратегических и экономических планов на Дунае великие державы менее всего считались с интересами самих придунайских стран. Борьба за Дунай как водную артерию сопровождалась экономическим и иным внедрением великих держав в придунайские страны.

Руководящая роль Англии и Франции в Лиге наций и связь Франции с Малой Антантой, образовавшейся в 1933 году в составе Чехословакии, Югославии и Румынии, обеспечивали этим дунайским западным странам ведущую роль в комиссии не только морского, но и речного Дуная. Играя на соперничестве небольших дунайских стран, вкладывая значительные капиталы в дунайское пароходство, Англия и Франция, по существу, управляли режимом Дуная.

Результаты этого были довольно плачевны. В литературе и прессе указывали, что Международной Дунайской комиссии не удалось создать единого регламента плавания по Дунаю и по всей международной сети дунайских притоков и каналов: приходилось считаться с целым рядом отдельных регламентов прибрежных стран и Европейской комиссии. Печать отмечала, что при увеличении дунайского тоннажа в 1920—1939 годах до 25% грузооборот упал на 56%, что лишь отчасти можно объяснить получением Югославией выхода на Адриатику и предоставлением Болгарии права на выход в Эгейское море. Широкие планы сети каналов между Рейном и Дунаем, Дунаем и Одером, Дунаем и Молдавией (выход у Братиславы) оставались главным образом в стадии проектов и дискуссий. Наконец, высказывалось мнение, что Европейская Дунайская комиссия является на Нижнем Дунае «государством в государстве», существенно ограничивая суверенитет Румынии. Последнее особенно подчёркивалось германской пропагандой, преследовавшей свои собственные цели, но, несомненно, серьёзно ущемляло румынские национальные права.

Установленные Европейской Дунайской комиссией тарифы разных сборов на Дунае были в 4—5 раз выше тарифов на Рейне и Эльбе. Всё это приводило к систематическому сокращению навигации по Дунаю.

В 1933 году журналист Арпад Паастор, проехавший вдоль Дуная, писал: «Мы проехали 1734 километра по Дунаю. Великая река—теперь просто поток слёз, скользящий по Центральной и Восточной Европе. В течение пятидневного пути я видел только 21 судно; 21 судно на 1734 километра! Одно судно на 80 километров! Вот весь оборот дунайского судоходства».

С 1937 года в Румынии началась серьёзная агитация в пользу пересмотра режима 1921 года. 1 августа 1938 года было заключено Синайское соглашение между Англией, Францией и Румынией. Практически это соглашение и дополнивший его Бухарестский Ак-

корд 1 марта 1939 года между Англией, Францией, Румынией, Италией и Германией лишили Европейскую Дунайскую комиссию целого ряда прерогатив. Она потеряла право надзора за судоходством в устьях Дуная; право издания регламентов по судоходству; юрисдикцию по судебным делам; право производства гидротехнических работ на реке; взимания сборов по судоходству и расходавания поступлений от таких сборов; проведения санитарных мероприятий. Две трети состава лоцманского корпуса комиссии с этого времени должны были быть румынами, остальные назначались румынскими властями из лиц, рекомендуемых комиссией.

После захвата Австрии гитлеровская Германия объявила Дунай «германским государственным водным путём» до чехословацкой границы. 9 мая 1939 года она вступила в состав Европейской Дунайской комиссии.

В мае 1939 года Румынией была образована особая дирекция морского Дуная, которой передавалось взимание сборов по судоходству и производство гидротехнических работ. За Европейской комиссией оставались только утверждение тарифов сборов с судоходства, рекомендации части лоцманов и просмотр проектов работ с правом изменять эти проекты большинством голосов, однако, лишь при согласии румынского делегата. Таким образом, устье Дуная фактически было поставлено вне контроля неприбрежных держав. В сентябре 1940 года Германия, превратившая к тому времени ряд придунайских стран в своих сателлитов, сделала дальнейшую попытку изменить режим на Дунае в свою пользу. Она собрала в Вене так называемую Дунайскую конференцию, где присутствовали представители Венгрии, Словакии, Болгарии и других стран и где было объявлено, что речь идёт об «урегулировании на новых началах прав на Дунае в связи с установлением нового порядка в Европе».

Венским соглашением от 12 сентября 1940 года между Германией, Италией, Венгрией, Болгарией, Румынией, Югославией и созданной немцами марионеточной Словакией управление Дунаем было передано Речному Совету в Братиславе из представителей названных государств, т. е. фактически гитлеровской Германии. Совет этот должен был, в частности, утверждать решения администрации Железных Ворот. Интересы СССР не были приняты во внимание. Однако, маскируя свою подготовку вероломного нападения на Советский Союз, германские фашисты 20 февраля 1941 года, т. е., когда подготовка к осуществлению «плана Барбаросса» была уже в полном разгаре, пригласили СССР к участию в Братиславском Совете.

\* \* \*

Как известно, новая попытка установления немецкой гегемонии на Дунае закончилась полным крахом.

После разгрома гитлеровской Германии и фашистских режимов в придунайских странах впервые в истории возникла реальная воз-

возможность использования Дуная как могучего фактора в развитии экономического содружества и процветания народов Дунайского бассейна. При этом немаловажную роль играет не только уничтожение пресловутого «нового порядка» в Европе и предшествовавшего ему в районе Дуная господства английских и французских монополистических концернов, представленных Европейской комиссией, Международной комиссией и т. п. Важно и то, что с уничтожением фашизма, натравливавшего один придунайский народ на другой (венгров — на югославов, румын — на венгров, болгар — на румын и т. д.), впервые возникло на Дунае понимание настоятельной необходимости дружественного и тесного экономического сотрудничества всех демократических придунайских стран. Об этом свидетельствует усиление экономических связей придунайских и балканских стран.

Для дальнейшего развития этого процесса, жизненно важного для послевоенного восстановления упомянутых стран, необходимо лишь одно: чтобы никакие внешние силы и остатки внутренней реакции не мешали придунайским странам по-новому, самостоятельно устраивать свою судьбу в интересах своих народов. К сожалению, подобная обстановка для придунайских стран полностью не обеспечена. Ещё до победы над Германией в западных капиталистических кругах очень оживился интерес к Дунаю, где в Австрии, Венгрии, Румынии имеется нефть — это «чёрное золото» империализма, где минеральные богатства в Чехословакии и Югославии (уран, медь) имеют крупное будущее, где, наконец, идут важные стратегические пути. Очень характерно появление в 1943 году в Нью-Йорке, Лондоне и Париже трёх крупных работ Баша, Маккартни и Дювернуа, посвящённых бассейну и режиму Дуная.

Снова возобновились и дипломатические попытки установить управление Дунаем в интересах недунайских стран под предлогом установления принципа так называемых «равных возможностей».

«Ещё на Потсдамской (Берлинской) конференции американское правительство поставило вопрос относительно режима Дуная, выдвинув свой проект о «международном режиме внутренних водных путей». В этом проекте говорилось не только о режиме судоходства на Дунае, но и о режиме судоходства на Рейне, Одере и в Кильском канале и, так сказать, заодно выдвигался также вопрос о режиме Черноморских проливов»<sup>1</sup>.

Необходимо отметить, что не один только Дунай, как водный путь, имеет важное международное значение. Однако принцип «равных возможностей» подчёркивается почему-то сейчас лишь по отношению к Дунаю, но не для иных водных путей, например, Панамского канала, который мог бы иметь более важное значение и где, однако, до настоящего времени нет никакого международного управления.

В бассейне Дуная, где обессиленные войной и разорённые фашистскими захватчиками страны окажутся лицом к лицу с мощным

<sup>1</sup> В. М. Молотов. Речи на Парижской Мирной конференции, стр. 140.

финансовым капиталом англо-саксонских стран, принцип «равных возможностей» означал бы «привилегированное положение некоторых великих держав...» и «самое настоящее экономическое закабаление малых государств и их подчинение господству и произволу сильных разбогатевших иностранных фирм, банков, промышленных компаний»<sup>1</sup>.

Отсюда явствует, что за фразами о «свободе дунайского судоходства» и аналогичными требованиями скрывается желание империалистических кругов задержать демократическое, прогрессивное развитие дунайских стран и ограничить их экономическую и политическую самостоятельность. Таков истинный смысл англо-американской кампании за «свободу Дуная». Несомненно, интересы обеспечения мира и международной торговли не позволяют игнорировать Дунай как международный водный путь, лишить его значения торговой артерии. Но для этого вовсе не требуется международное управление с участием недунайских государств. Достаточно будет, если дунайские страны, ближайшим образом заинтересованные в дунайской торговле и судоходстве, образуют орган координирования своих интересов в этих вопросах. Суда других флагов могут приходить на Дунай как гости, как путники, но не как совладельцы дороги; в частности, приход на Дунай военных судов недунайских держав, допускавшийся конвенцией 1921 года для морского Дуная, должен быть совершенно исключён.

Сильнейший «интерес» американцев к Дунаю, дунайскому судоходству отнюдь не оправдывается статистическими данными. Суда США не плавали и не плавают по Дунаю, американский капитал никогда не был вложен в дунайские пароходные общества. Экономика США очень мало заинтересована в торговле с дунайскими странами. В десятилетие перед второй мировой войной экспорт США составлял не больше 7—8% всей американской продукции. Лишь незначительная часть этого экспорта направлялась в дунайские страны. В 1937 году, когда военная подготовка ещё не оказывала большого влияния на внешнюю торговлю, общая ценность экспорта США в Румынию, Болгарию, Югославию и Венгрию равнялась, по официальным данным, 19 млн. долларов при общем экспорте выше 3 млрд. долларов, т. е. около полупроцента. К тому же значительная часть экспортных товаров доставлялась из морских портов не речным путём, а по железной дороге. Так как весь экспорт США, как мы уже сказали, составлял лишь 7—8% продукции страны, то американский экспорт в дунайские страны фактически равнялся почти нулю. Даже если мы учтём Чехословакию и Австрию, то и тогда картина едва ли изменится. Ни Чехословакия, ни Австрия никогда не получали американские товары по Дунаю, а всегда — через Гамбург или Триест.

Так же обстояло дело и с Англией. В 1936 году, согласно офи-

---

<sup>1</sup> В. М. Молотов. Речи на Парижской Мирной конференции, стр. 139—140, 146.

циальным данным, из всего английского экспорта в 441 млн. фунтов стерлингов в дунайские страны — Румынию, Болгарию, Югославию и Венгрию — было отправлено товаров всего лишь на 2,6 млн. фунтов стерлингов, т. е. немного больше полупроцента. Минимальную роль в экономике англо-саксонских государств играет и импорт из дунайских стран.

Англия и США обосновывают своё требование международного контроля над Дунаем тем, что эта река является водным путём для многих стран. Это, конечно, лишь предлог. Если Дунай течёт по территории нескольких государств, то именно эти, придунайские государства должны между собой договориться по ряду вопросов, касающихся Дуная: относительно регулирования фарватера, принятия мер против наводнений, использования воды для орошения, относительно правил и координации правил, регулирующих движение судов. Энергичный отпор, данный на Парижской Мирной конференции притязаниям англо-саксонских держав со стороны представителей Югославии и СССР, заставил США и Великобританию несколько умерить свои требования. В Нью-Йорке Совет Министров иностранных дел продолжил обсуждение вопроса и 12 декабря 1946 года опубликовал следующую Декларацию:

«1. Правительства Соединённых Штатов, Соединённого Королевства, СССР и Франции согласились созвать в течение шести месяцев с момента вступления в силу мирных договоров с Румынией, Болгарией и Венгрией конференцию для выработки новой конвенции о режиме судоходства на Дунае в составе представителей придунайских государств: СССР, Украинской ССР, Румынии, Болгарии, Чехословакии, Югославии, Венгрии и представителей следующих государств — членов Совета министров иностранных дел: Соединённых Штатов, Соединённого Королевства и Франции.

2. Последующие изменения этой конвенции, если в них возникнет необходимость, будут производиться также конференцией в указанном выше составе.

3. Австрия примет участие в указанных конференциях после урегулирования с нею вопроса о договоре».

Конференция должна будет считаться с постановлениями о Дунае, имеющимися в мирных договорах, подписанных в Париже 10 февраля 1947 года, с Румынией (ст. 36), Венгрией (ст. 38), Болгарией (ст. 34), указывающими, что «навигация на реке Дунай должна быть свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства. Вышеизложенное не распространяется на перевозки между портами одного и того же государства».

Таким образом, установлен принцип равенства торгового судоходства. Тем самым свободу судоходства для военных судов надо считать исключённой. Недунайские военные суда не должны допускаться на Дунай. Суда дунайских держав должны иметь пра-



во плавания в пределах границ соответствующего прибрежного государства. Известные исключения могут быть сделаны в пользу военных судов СССР, у которых может быть нужда в прохождении с верховьев Тиссы (где имеется советская территория) до низовьев Дуная (где также имеется советская территория) и обратно. Кроме того, советская Дунайская флотилия располагает средствами по очистке Дуная от мин, средствами, которых нет у других дунайских держав.

При создавшихся условиях представляется целесообразным слить Дунайские комиссии в один международный орган с консультативными и координационными функциями по регулированию режима судоходства и гидротехнических работ, но без ущемления суверенитета прибрежных стран. В этом новом комитете, совете или комиссии должны участвовать только придунайские страны. Именно такой орган и такой режим будут соответствовать достоинству и интересам придунайских стран, гарантируют свободу торгового судоходства и устранят возможность разного рода интриг со стороны недунайских стран по созданию различных преференциальных таможенных систем, различных дунайских «федераций» и «антант», которыми так богат был межвоенный период.

Можно будет надеяться, что на Дунае исчезнет тогда «постоянное ощущение общей неустойчивости» и великая водная дорога будет действительно служить общим интересам миролюбивых и свободолюбивых народов.

---

**Цена 60 коп.**