

NAVIGAREA CURENȚILOR RĂZBOIULUI RECE: COMPLEXITATEA PROIECTULUI „ĐERDAP” ÎN RELAȚIILE DINTRE SERBIA ȘI ROMÂNIA

*Drd. Sergiu-Ștefan POH**

Introducere

Regiunea Balcanilor, cu istoria sa bogată și cu o tapiserie culturală diversă, a fost un punct focal al activităților economice și al intereselor geopolitice. Orașele situate de-a lungul Dunării, cum ar fi Vukovar, Belgrad și Novi Sad, au jucat un rol esențial în modelarea peisajului economic al regiunii și al relațiilor interstatale. Aceste orașe, acționând ca noduri comerciale cruciale, au facilitat schimbul de bunuri, idei și culturi, influențând astfel structura socio-economică a regiunii. Dar, în acest studiu, punctul de reper geografic va fi punctul de graniță al Dunării dintre cele două state, Serbia și România. Acest fapt va fi relevant pentru explorarea parcursului diplomatic dintre Iugoslavia, România și Uniunea Sovietică în crearea unui proiect de lungă durată care a suferit anumite modificări și întârzieri în crearea și gestionarea unei administrații care să supravegheze și să gestioneze acest proiect.

Fluviul Dunărea, una dintre cele mai lungi și mai importante căi navigabile din Europa, a fost timp de secole o arteră vitală pentru comerț și schimburi comerciale. Acest studiu analizează dinamica economică și politică a centrelor comerciale din Balcani situate de-a lungul acestui fluviu, cu un accent deosebit pe orașele croate și sârbești în secolele XX și XXI.

Apariția industrializării în Iugoslavia în secolul al XX-lea poate fi strâns legată de exploatarea fluviului Dunărea, care a servit ca un catalizator semnificativ pentru transformarea economică. Această teorie susține că Dunărea, cu locația sa geografică strategică și resursele naturale, a jucat un rol esențial în facilitarea industrializării în Iugoslavia.

Fluviul Dunărea, în calitate de arteră majoră de transport, a oferit un mijloc eficient și rentabil de transport al bunurilor și materiilor prime în diferite regiuni. Acest lucru a facilitat creșterea unor industrii precum industria prelucrătoare, mineritul și producția de energie, care depindeau în mare măsură de transportul materiilor prime și al produselor finite. În acest studiu o să mă axez, în principal, pe dezvoltarea cooperării dintre Serbia și România în proiectul „Đerdap”, care nouă ne este cunoscut sub denumirea „Porțile de Fier”, dar pentru brevități și având în vedere faptul că acest

*Institutul de Istorie „Nicolae Iorga”.

articol se bazează pe punctul de vedere al vecinilor noștri sârbi (precum și documentele acestora) acest proiect va fi denumit simplu „Đerdap” în corpul textului.

Anul 1953 marchează începutul „oficial” al celor mai importante evenimente și negocieri dintre Iugoslavia și URSS. În acel an, odată cu moartea liderului sovietic incontestabil Iosif Stalin, epoca teribilă de confruntare dintre foștii aliați și prieteni, Iugoslavia și Uniunea Sovietică, se apropia încet de sfârșit. În acel an, anumite expresii faciale, cuvinte, strângeri de mâini, tăceri și gesturi similare ale diplomaților sovietici și ale altor diplomați est-europeni la sesiunile Comisiei Dunării au arătat că lucrurile în relațiile dintre cele două state se schimbau treptat. În acel an, a fost stabilită o administrație complet nouă pentru sectorul Đerdap, bazată pe fundamentele solide ale egalității coastelor și statelor riverane din sector. Din acel an, Dunărea a putut redeveni „fluviul cooperării”.

Proiectul Đerdap, inițiat la mijlocul secolului al XX-lea, a fost una dintre cele mai importante dezvoltări de infrastructură din regiune. Nu numai că a simbolizat un punct de reper în cooperarea internațională, dar a marcat și un moment crucial în procesul de industrializare a celor două țări.

Din teza lui Momir Stojković a ieșit un studiu care, până în ziua de azi, este o literatură indispensabilă pentru toți cei care se ocupă de problema Dunării. Teza sa de doctorat, intitulată „Comisia Dunării”, susținută la Facultatea de Drept în 1964 și publicată în 1970, este o lucrare care studiază atribuțiile și buna funcționarea acestei instituții internaționale, structura și poziția juridică internațională a acesteia. Cu toate acestea, deși acest studiu este încă extrem de important, datorită momentului în care a fost creat și anilor de activitate ai Comisiei Dunării pe care îi acoperă, această lucrare se bazează și pe teza de doctorat a lui Milan Gulić din 2013 pentru a aduce anumite lămuriri înspre cunoașterea complexității proiectului Đerdap, în care să fie analizată activitatea Comisiei în deceniile de după anul final din lucrarea lui Momir Stojković. Acest lucru este deosebit de important din cauza tuturor evenimentelor care au schimbat imaginea Dunării în următoarele decenii, începând cu amenajarea Đerdap pentru navigație, trecând prin dezintegrarea statelor de pe malurile Dunării (Uniunea Sovietică, Iugoslavia și Cehoslovacia), reintrarea Dunării în zona de război în timpul Războiului de Independență Croat și a Războiului Iugoslav, până la intrarea finală a ultimului stat dunărean (Germania unită) în cadrul Comisiei însăși, dar din constrângeri de timp și spațiu acest studiu va acoperi doar anii 1945-1964.

Dihotomia diplomației între Serbia-România-URSS în gestionarea Dunării

Printre cele mai valoroase fonduri păstrate în Arhivele Iugoslave se numără fondurile fostei arhive a lui Josip Broz Tito, Biroul Mareșalului Iugoslaviei și Biroul Președintelui Republicii. Ambele fonduri menționate au contribuit în mod semnificativ la calitatea studiului (grație Arhivei Iugoslave)¹. Primul fond enumerat conține documente importante legate de Conferința de la Moscova a țărilor dunărene, care a avut loc la sfârșitul lunii iunie și începutul lunii iulie 1948, imediat înainte de Conferința Dunării de la Belgrad, precum și de Conferința în sine. De asemenea, acest fond conține documente importante legate de restituirea flotei iugoslave și de construcția de poduri pe Dunăre în Iugoslavia. Cabinetul de Fond al Președintelui Republicii conține documentație care ajută în mod deosebit la înțelegerea importanței Đerdap-ului pentru relațiile dintre Iugoslavia și România, mai ales în ceea ce privește realizarea unor planuri pluridecenale privind utilizarea capacităților hidroenergetice de la Đerdap și rezolvarea problemelor de navigație care existau pe acest sector al Dunării.

Tot ceea ce s-a întâmplat între acești ani arată importanța acestei perioade pentru Dunăre, Iugoslavia, România și relațiile iugoslave-sovietice. În acești ani, Dunărea s-a aflat ferm pe scena mondială, s-a vorbit despre ea la Potsdam, Paris și New York, a fost discutată și la reuniunile Consiliului Miniștrilor de Externe și la importanta conferință de la Belgrad. Ea devine un alt câmp de luptă pentru confruntările din timpul Războiului Rece și pentru „jocurile” birourilor de informații. Este indisolubil legată de zonele de ocupație, de ajutorul acordat regiunilor devastate, de dominația marilor puteri, de problemele de la Trieste, de tratatele de pace cu țările învinse, de acordurile economice „din spatele cortinei de fier”².

Baza politicii iugoslave privind Dunărea după cel de-al Doilea Război Mondial s-a bazat pe principiul menționat anterior „Dunăre - state riverane”, precum și pe libertatea totală de navigație. Din perspectiva diplomației iugoslave, „este pe deplin justificat ca statele riverane, care suportă ele însele costurile de menținere și îmbunătățire a navigabilității căilor navigabile menționate, să rezolve și să reglementeze reciproc tot ceea ce ține de navigabilitate și de navigația pe aceste căi navigabile”. Acest

¹ The Archives of Yugoslavia/Arhivele Iugoslave, arhive accesabile la https://www.arhivyu.rs/en/arhivskagradja/fondovi_i_zbirke_pojedinačno/fondovi_iz_period_a_nakon_1945.

² General CIA Records, Soviet Policy Regarding the Danube, the Kiel Canal, and the Straits, 1946, <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp82-00457r000100650004-9>.

punct de vedere a fost susținut de datele statistice ale Comisiei Internaționale a Dunării pentru perioada 1925-1937, pe baza cărora era evident că la tranzitul mediu anual „între Dunărea inferioară, mijlocie și superioară, în ambele sensuri, pavilioanele statelor riverane Dunării au participat cu 83%, în timp ce pavilioanele statelor neriverane au participat cu 17%”³. Principiul liberei navigații, conform înțelegerii Iugoslaviei, presupunea posibilitatea conectării economice a țărilor dunărene, atât între ele, cât și cu alte țări, cooperarea deplină între state, cu respectarea deplină a suveranității, accesul egal al navelor de toate pavilioanele în navigația internațională, fără discriminare, înlăturarea tuturor obstacolelor fizice în calea dezvoltării normale a navigației și imposibilitatea de a trece taxe „discriminatorii” sau „de monopol”⁴.

Iugoslavia a subliniat în mai multe rânduri că Dunărea trebuie să fie gestionată de o singură comisie și nu de două, ca înainte. Potrivit opiniei iugoslave, în cadrul comisiei unice ar trebui înființate două „comisii speciale: una pentru sectorul Țerdap și cealaltă pentru gurile Dunării”. În cazul în care o altă țară, în afară de Iugoslavia de coastă și România, este desemnată în comisia specială pentru sectorul Țerdap, s-a considerat că, în acest caz, Iugoslavia ar putea solicita participarea la comisia specială pentru gurile Dunării, alături de România și URSS. În plus, s-a considerat că sediul noii comisii ar trebui să fie capitala iugoslavă.

Poziția sovietică cu privire la necesitatea de a lăsa administrarea Dunării exclusiv în seama statelor dunărene era, fără îndoială, în acord cu poziția Iugoslaviei oficiale, dar cu siguranță avea un motiv în plus. Victoria principiului „Dunăre - state riverane” era, de asemenea, o modalitate sigură de a stabili dominația sovietică asupra acestui fluviu și, în general, în regiunea Dunării. Politica oficială sovietică sublinia că „unul dintre cele mai mari rezultate ale celui de-al Doilea Război Mondial este că statele dunărene nu mai sunt jucării în mâinile marilor puteri”. S-a subliniat în mod clar că „publicul sovietic sprijină pe deplin eforturile țărilor dunărene de a rezolva problema regimului de navigație pe Dunăre”, precum și faptul că aceasta este „singura cale corectă și posibilă de a rezolva problema Dunării”⁵. M. Molotov după încheierea consultării miniștrilor afacerilor externe ai marilor puteri de la Paris. Într-o declarație pentru mass-media, el a spus: „Nu am avut nici o idee: „Chestiunea regimului de navigație pe Dunăre este o

³ Milan N. Gulić, *ДУНАВ У ЈУГОСЛОВЕНСКОЈ ПОЛИТИЦИ ПРЕМА СОВЈЕТСКОМ СВЕЗУ (1944-1953)*, УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ, 2012, p. 162.

⁴ *Ibidem*.

⁵ John C. Campbell, *Diplomacy on the Danube*, „Foreign Affairs”, Volume 27, Number 2, January 1949.

problemă care ține în primul rând de țările dunărene însele și nu poate fi rezolvată în acorduri de pace cu fiecare țară dunăreană în parte". Nu ar trebui să se recunoască drept corect faptul că unele țări care nu sunt dunărene își însușesc dreptul de a dicta țărilor dunărene voința lor și acel regim pe Dunăre care nu ar corespunde intereselor țărilor dunărene, în special ale statelor federale dunărene (Cehoslovacia, Iugoslavia)."6

Prezența Armatei Roșii pe Dunăre și lupta comună au fost răsplătite în timp prin încărcăturile de ajutor care au sosit în Iugoslavia din Uniunea Sovietică pe calea navigabilă a Dunării și prin prezența navelor sovietice de dragare a minelor însărcinate cu refacerea „arterei” vitale a Iugoslaviei. Experții sovietici au ajutat, de asemenea, la construirea de poduri pe acest fluviu și la unirea părților distruse de război și separate ale teritoriului iugoslav. Cooperarea pe Dunăre a fost încununată de crearea unei întreprinderi comune pentru navigația pe Dunăre și de apariții diplomatice comune la conferințele internaționale. Cu toate acestea, cooperarea s-a transformat curând în conflict, iar încărcăturile de ajutor și navigația comună au fost răsplătite cu lăzi de materiale de propagandă, împușcături asupra navelor și sabotarea navigației7.

Prima confirmare a faptului că între Iugoslavia și Uniunea Sovietică a avut loc o schimbare și o înăsprire a relațiilor a avut loc în a doua jumătate a lunii martie 1948. Mai întâi, s-a luat decizia de a retrage experții militari sovietici din Iugoslavia (18 martie), cu explicația că erau „înconjurați de neprieteni”, iar la scurt timp după aceea s-a luat decizia de a retrage toți experții civili (19 martie), cu aceeași motivație. Aceste decizii ale guvernului sovietic au fost anunțate prin intermediul generalului-maior Aleksey Nikolaevici Barskov, care era șeful consilierilor militari sovietici din Iugoslavia, și Ivan Mihailovici Armyaninov, consilier la Ambasada sovietică din Belgrad. Într-o scrisoare datată 20 martie, Josip Broz Tito a cerut clarificarea situației și a negat acuzațiile de tratament necorespunzător al experților sovietici în Iugoslavia8.

Crearea unei noi administrații în proiectul Đerdap/Portile de Fier

Relațiile proaste dintre Iugoslavia și România, în afară de dizolvarea Comitetului provizoriu și a administrației Đerdap, s-au reflectat în acest sector al Dunării și asupra formării unei noi administrații pentru Đerdap,

⁶ Тихоокеанская звезда, No. 242, marți 15 octombrie 1946, p. 3 https://www.fessler.ru/tozsite/1946/242_1946.pdf.

⁷ Milan N. Gulić, *op. cit.*, p. 48.

⁸ Murat Agović, Aleksandar Šokorac, Pavle Despotović, et al., *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948*, doc. nr. 30, 40, Jugoslovenski pregled, pp. 65-66.

prevăzută de Convenția privind regimul de navigație pe Dunăre. Nu numai că nu a fost posibil să se ajungă la un acord asupra viitoarei administrații timp de ani de zile, dar a fost imposibil ca România și Iugoslavia să se pună de acord chiar și asupra începerii negocierilor. La eșecul de a ajunge la un acord a contribuit și Uniunea Sovietică, a cărei politică urmărea să obțină formarea unei astfel de administrații care să fie doar „parte a serviciului tehnic”, adică să fie complet dependentă de Comisia Dunării, în cadrul căreia dețineau supremația absolută. Iugoslavia a susținut poziția conform căreia reprezentanții Iugoslaviei și ai României în noua organizație Đerdap trebuie să aibă un rang diplomatic și să fie independenți în raport cu Comisia Dunării, mai ales în ceea ce privește taxele⁹.

România s-a arătat din ce în ce mai interesată de realizarea dorinței germane neîmplinite de exploatare hidroenergetică a Đerdap-ului. După cum au relatat reprezentanții iugoslavi în România, la începutul anului 1946 se scria tot mai mult despre acest lucru în presa românească. Ca dovadă că nu sunt scrieri obișnuite de propagandă jurnalistică, a servit prezentarea delegatului român la Comitetul provizoriu pentru conducerea afacerilor Administrației Đerdap, care, în numele Institutului Român de Energie, a cerut date precise despre sectorul Đerdap pe care Administrația Đerdap le avea la dispoziție¹⁰.

Prima propunere de inițiere a negocierilor bilaterale privind crearea unei noi administrații pe Đerdap a fost făcută de Iugoslavia la 23 mai 1949, la scurt timp după intrarea oficială în vigoare a Convenției privind regimul de navigație pe Dunăre. În lunile următoare, România nu a răspuns la nota iugoslavă, motiv pentru care Iugoslavia a amenințat că va prelua complet tracțiunea locomotivă și va ridica nivelul taxelor de pe Đerdap din proprie inițiativă. Bucureștiul nu a răspuns până la 14 octombrie. România a considerat că negocierile nu puteau începe decât după constituirea Comisiei Dunării, iar amenințarea cu creșterea taxelor și preluarea tracțiunii a fost caracterizată ca o încercare a guvernului FNRJ „de a realiza vechile tendințe naționaliste ale guvernelor burgheze de la Belgrad, care au lucrat întotdeauna în așa fel încât navigația în sectorul Đerdap să depindă de ele”. Este caracteristic faptul că în acea notă nu existau mesaje diplomatice obișnuite, de curtoazie, precum și o indicație precisă a numelui statului FNRJ, ci doar termenul „Guvernul iugoslav”. Din această cauză, precum și din cauza „conținutului ofensator”, nota a fost returnată Ministerului român

⁹ Milan N. Gulić, *op. cit.*, p. 223.

¹⁰ Arhivele Iugoslave, fond 331-81, Direcția Centrală de Navigație Interioară no. 33; Existau informații la sfârșitul anului 1945 cum experții români și bulgari au condus discuții despre exploatarea potențialului energetic al Đerdap-ului.

de Externe, dar după ce a fost rescrisă și inserată denumirea oficială a statului iugoslav, a fost trimisă din nou la ambasada iugoslavă de la București.

În august 1951, România a făcut primii pași pentru a conveni asupra creării unei noi administrații la Djerdap. S-a propus apoi ca negocierile să înceapă la 25 septembrie a aceluiași an la București. Iugoslavia a fost de acord cu data negocierilor, dar a precizat că nu vedea niciun motiv pentru a nu organiza conferința la Belgrad. Negocierile nu au început la acea dată și se pare că românii au fost mult mai dispuși la negocieri pe Đerdap abia după preluarea de către iugoslavi a tracțiunii locomotive pe Canalul Sip, care a provocat mari pagube materiale tuturor transporturilor maritime din țările blocului sovietic.

În februarie 1953, Iugoslavia a respins încă o dată posibilitatea de a purta negocieri la Orșova și a sugerat Novi Sad ca loc de negocieri. Propunerea de compromis cu privire la cele două locuri în care vor avea loc negocierile a fost făcută de MAE român la sfârșitul lunii februarie a aceluiași an. După ce, în cele din urmă, s-a convenit ca negocierile să se desfășoare alternativ la Orșova și Tekija, acestea au început la 15 aprilie 1953.

Cea mai bună dovadă a importanței negocierilor, pe care Slavoljub Petrović le-a numit „neobișnuite”, a fost atât pentru Iugoslavia și România, dar și pentru relațiile generale dintre Iugoslavia și blocul sovietic, se găsește în componența delegațiilor. În timp ce delegația iugoslavă a fost condusă de ministrul plenipotențiar Slavoljub Đera Petrović, care a condus delegația iugoslavă atât la sesiunea Comitetului Special al Comisiei Dunării (CD) de la București, cât și la cea de-a opta sesiune a CD de la Galați, delegația română a fost condusă de ministrul adjunct al Afacerilor Externe și apoi președinte al CD, Grigore Preoteasa.

Fără îndoială, negocierile iugoslavo-române trebuiau să aibă loc, mai devreme sau mai târziu, pentru a rezolva situația de la Đerdap și a pune în aplicare prevederile Convenției de la Dunăre, însă momentul inițierii lor (la numai puțin mai mult de o lună de la moartea lui J.V. Stalin) arată că aceste negocieri au fost, de asemenea, parte integrantă a unei noi dinamici în relațiile dintre Iugoslavia și lagărul sovietic. Tocmai din acest motiv, dar și datorită însăși importanței sectorului Đerdap, negocierile de la Orșova și Tekija au primit o mare atenție în presa mondială și în cercurile diplomatice. Ambasadorul iugoslav în SUA, Vladimir Popović, a relatat despre interesul Departamentului de Stat pentru negocieri, precum și despre curiozitatea americanilor de a afla „dacă acest lucru reprezintă începutul unei schimbări în relații și în ce măsură”. Slavoljub Petrović a scris în acest sens: „Practic,

nu existau contacte între Moscova și Belgrad, așa că s-a ales România (din partea sovietică) pentru a începe negocierile privind crearea administrației fluviului Đerdap cu Iugoslavia (a se citi: ca marea Uniune Sovietică să accepte condiția iugoslavilor de a folosi tracțiunea locomotivelor Sip, cu condiția ca transportatorul să plătească regulat taxele de transport...)''¹¹.

Descriind, în memoriile sale, chiar cursul negocierilor, Slavoljub Petrović a scris: „A fost un exemplu clasic de negocieri nepregătite și necoordonate, în care două delegații au venit cu obiective complet diferite”. Iugoslavia a venit cu scopul de a îndeplini obligațiile Comisiei Dunării și de a crea Administrația Fluvială Đerdap. A adus cu ea proiectul mai multor contracte, de peste 260 de pagini dactilografiate de text rafinat, și a venit cu o echipă profesională foarte puternică. Partea română dorea să salveze formal reputația mării puteri - Uniunea Sovietică - și să obțină rapid acordul Iugoslaviei pentru ca rușii să folosească tracțiunea cu locomotive. A fost nevoie de mai mult de douăzeci de zile doar pentru a stabili ordinea de zi. Sesiunile au durat 7-8 ore pe zi. Circumstanța agravantă era că „ministrul român trebuia să informeze Moscova în fiecare zi (aceasta era convingerea noastră fermă) despre toate detaliile negocierilor. Ministrul a stat insistent în orașul Orșova și a negociat cu Slavoljub Đera Petrović timp de trei luni întregi! Totuși, este prea mult timp pentru un ministru de externe!”¹²¹³.

După cum se poate observa din scrierile lui S. Petrović, tracțiunea locomotivelor a fost una dintre cele mai importante, dacă nu chiar cea mai importantă, problemă în toate negocierile postbelice din jurul Đerdap. Având în mână tracțiunea locomotivă, Iugoslavia deținea „cheile” Porților de Fier și, în general, ale întregului Đerdap, deși, așa cum am explicat deja, a fost exclusă efectiv din administrația Đerdap. Tocmai din această cauză, Slavoljub Petrović a avut impresia că delegatul român „nu putea să oprească negocierile cu orice preț și a acceptat toate documentele pe care i le-am oferit, aproape fără nici o modificare, convins fiind că acestea vor

¹¹ S. Đ. Petrović, *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate*, DTA, 2007, p. 155.

¹² Cu toate acestea, Slavoljub Petrović face o greșeală și îl numește pe G. Preoteasa ministrul român al afacerilor externe. Grigore Preoteasa a fost ministru de Externe, dar numai din 4 octombrie 1955 până în 14 iulie 1957. În perioada în care conducea delegația română la negocierile privind Đerdap, el era ministru adjunct al afacerilor externe. De asemenea, există toate șansele ca nici măcar stabilirea ordinii de zi să nu fi durat 20 de zile, așa cum afirmă S. Petrović, ci șapte zile, între 15 și 22 aprilie, așa cum a relatat presa de la Belgrad. A treia inexactitate din prezentarea lui S. Petrović se referă la durata negocierilor. Acestea au durat între 15 aprilie și 31 mai, și nu trei luni, așa cum afirmă el; S. Đ. Petrović, *op. cit.*, p. 156.

¹³ *Политика/Politika*, nr. 14489, 23 aprilie 1953, p. 2.

reglementa și utilizarea căilor ferate și ale locomotivelor"¹⁴. El a subliniat în mod deosebit „atmosfera de echitate reciprocă”¹⁵, precum și „amabilitatea și zâmbetul frecvent”¹⁶ al delegatului român. De asemenea, ziarele *Politika* și *Borba* din Belgrad au scris despre faptul că cea mai mare problemă la stabilirea ordinii de zi este efortul delegației române „de a discuta problema tracțiunii locomotivei, deținută de Iugoslavia, simultan cu principala problemă de pe ordinea de zi a conferinței”¹⁷. Din cauza dificultății de a ajunge la un acord asupra ordinii de zi, precum și a complexității problemei Đerdap și a numărului de documente care trebuiau adoptate, lucrările conferinței „au progresat lent”¹⁸¹⁹.

Analiza textelor acordului a fost finalizată pe 24 mai, însă, din acea zi, a început discuția pe tema tracțiunii locomotivelor, pe care, inițial, Iugoslavia nici nu intenționa să o discute la această conferință. România a insistat ca tracțiunea locomotivă să fie închiriată Administrației Fluviale Đerdap, a cărei înființare a fost decisă de conferința de la Orșova și Tekija. Partea iugoslavă nu dorea să revină la pozițiile sale anterioare. Decizia ei din septembrie 1952 a fost definitivă. Dându-și seama de acest lucru, delegația română a încercat să obțină, cel puțin, posibilitatea de a influența stabilirea cuantumului taxei pentru folosirea locomotivelor de tracțiune, adică au propus ca stabilirea lor să fie încredințată Administrației de Tracțiune Locomotivă Sip și noii Administrații Fluviale²⁰, însă nici Iugoslavia nu a putut fi de acord cu acest lucru. Delegația iugoslavă a rămas ferm la părerea că toate companiile de navigație pot folosi tracțiunea locomotivă în condiții egale, precum și că valoarea taxelor este de așa natură încât să acopere cheltuielile, dar să nu aducă profit²¹.

Acordul privind înființarea Administrației Fluviale Đerdap a fost semnat la 31 mai 1953. Cu această ocazie, au fost semnate o serie de alte acorduri bilaterale privind problemele Đerdap-ului: Protocolul privind trecerea frontierei de către funcționarii Administrației Râului Đerdap și privind problemele vamale referitoare la Administrație; Regulamentul de funcționare a Administrației Râului Đerdap; Aranjamentul privind stabilirea competenței autorităților responsabile de urmărirea penală a infracțiunilor

¹⁴ S. Đ. Petrović, *op. cit.*, pp. 156-157.

¹⁵ *Politika*, nr. 14489, 23 aprilie 1953, p. 2

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Politika*, nr. 14488, 22 aprilie 1953, p. 2.

¹⁸ *Politika*, nr. 14492, 26 aprilie 1953, p. 3

¹⁹ *Борба/Borba*, nr. 107, aprilie 22, 1953, p. 3.

²⁰ Vladimir Lj. Cvetković, *Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953-1958. godine*, Beograd, 2012, p. 140.

²¹ Momir M. Stojković, *Dunavska Komisija*, Univerzitet u Beogradu, 1970, pp. 70-71.

comise pe linia de frontieră sau în imediata vecinătate, linia respectivă în sectorul Đerdap; Protocolul privind transferul de competențe ale Comisiei temporare pentru gestionarea afacerilor Administrației Đerdap către noua Administrație Đerdap și Protocolul privind rezultatele discuțiilor privind utilizarea tracțiunii apei în sectorul Đerdap.

Acordul a instituit Administrația Fluvială Đerdap (sau cum ne este nouă cunoscută: Administrația Fluvială a Porților de Fier) „pe partea Dunării de la Vinci până la Kostol pe malul drept și de la Moldova Veche până la Turnu Severin pe malul stâng, numită sectorul Đerdap”, cu scopul de a „întreține și îmbunătăți calea navigabilă și de a reglementa navigația”²². Noua administrație din Đerdap avea două sedii, Orșova și Tekija. Jurisdicția autorității se încheia în docurile și pe malurile sectorului Đerdap. Administrația în sine era gestionată de un comitet mixt, compus din câte un reprezentant, numit și finanțat de guvernele iugoslave și române. Acești reprezentanți se bucurau de imunitate diplomatică, iar inviolabilitatea arhivelor și a documentelor oficiale ale administrației era garantată. Sesiunile au avut loc alternativ la Tekija și Orșova și au fost prezidate de membrul comitetului de pe teritoriul țării în care s-a desfășurat sesiunea²³.

Din setul de acorduri semnate la 31 mai 1953, deosebit de important a fost protocolul privind rezultatul discuțiilor asupra utilizării tracțiunii auxiliare în sectorul Đerdap, care recunoștea definitiv că tracțiunea locomotivă din Canalul Sip „este proprietatea Republicii Populare Federale Iugoslave, în exploatarea Direcției iugoslave a Tracțiunii auxiliare a locomotivelor”. Remorcarea a fost pusă la dispoziția navelor de toate pavilioanele, fără discriminare, iar taxele plătite pentru utilizarea serviciilor sale nu trebuiau să constituie o „sursă de profit”²⁴. Remorcherul Vaskapu a continuat să efectueze remorcarea auxiliară pe recif, iar colectarea taxelor pentru utilizarea sa a avut rolul de a acoperi pur și simplu cheltuielile sale. În acest fel, au fost create condițiile pentru ca utilizarea tracțiunii locomotive să fie pe deplin normalizată. În august 1953, CSND (Compania de stat sovietică de navigație pe Dunăre), MESZHART (Societatea ungaro-sovietică de transport maritim pe acțiuni), SOVROMTRANSPORT și BRP (Navigare fluvială bulgară) și-au achitat datoriile față de USLV (Administrația de Tracțiune Locomotivă Sip) prin intermediul Băncii Naționale a Iugoslaviei, conform tarifului prescris și a Regulamentului adoptat de USLV. Compania iugoslavo-sovietică JUSPAD (Societatea

²² Arhivele Iugoslave, Acord privind înființarea Administrației Fluviale Đerdap, fond 190-10 Đerdapska Rečna Uprava Tekija – Kladovo.

²³ Vladimir Dedijer, Dokumenti o 1948, III, doc. nr. 305, pp. 494-500.

²⁴ *Ibidem*.

iugoslavă și sovietică de vapoare pe Dunăre), în schimb, nu a suferit taxe sau modificări concrete. După data de 20 august a aceluiași an, a început utilizarea normală a tracțiunii locomotive de către toate aceste companii de transport maritim. În acest fel, USLV a fost recunoscută definitiv, iar acțiunea condamnată anterior a autorităților iugoslave din Đerdap din septembrie și octombrie 1952 a fost legalizată.

Acordurile semnate au fost mult mai mult decât niște acorduri interstatale obișnuite și schimbări de circumstanțe uzuale în Đerdap. Înființarea Administrației Fluviale Đerdap a marcat sfârșitul unei ere teribile de conflicte, provocări interstatale, propagandă devastatoare și valuri de emigranți politici din toate părțile. Iugoslavia și România puteau fi din nou, înainte de toate, țări „vecine”. Acordul a fost o confirmare semnificativă pentru Iugoslavia că „de cealaltă parte a Dunării” ceva s-a schimbat cu adevărat. Iugoslavia a primit un semnal important în această navigare internațională și gestionarea negocierilor dintre cele două state înspre îmbunătățirea relațiilor de vecinătate în ciuda tuturor obstacolelor²⁵.

Comitetul de administrare a fluviului Đerdap a fost constituit oficial la 15 octombrie 1953. Primul reprezentant al Iugoslaviei în cadrul Comitetului a fost Dušan Ibročić (din octombrie 1953 până în martie 1956), membru al delegației iugoslave la mai multe sesiuni ale Comisiei Dunării, în timp ce reprezentantul României a fost Nikolae Gonda (din octombrie 1953 până în noiembrie 1955). După D. Ibročić, reprezentanții iugoslavi în Comisie au fost Blagoje Popovski (din aprilie 1956 până în iulie 1958), Tsadik Danon (din august 1958 până în decembrie 1961), ing. Dimitrije Popović (din ianuarie 1962 până în decembrie 1964), iar Ljubiša Veselinović a rămas cel mai mult timp în această poziție (din ianuarie 1965 până în octombrie 1976). România se află în Comitet, cu excepția lui N. Gonda, reprezentată de Rudolf Stojan (din decembrie 1955 până în mai 1964) și de ing. Alexandru Petrescu (din iunie 1964 până în octombrie 1976). În timpul existenței sale, ĐRU și-a schimbat și sediul, astfel că pe litoralul românesc a devenit Drobeta Turnu Severin în loc de Orșovo, iar pe litoralul iugoslav, în loc de Tekija, Kladovo. Odată cu finalizarea construcției HEPS (Sistemul hidroenergetic și de navigație) Đerdap, care a eliminat obstacolele în calea navigației pe acea parte a Dunării, a încetat necesitatea existenței unei administrații fluviale separate. Desființarea acesteia a fost discutată în cadrul celei de-a doua sesiuni extraordinare a CD din 13 decembrie 1973, iar cele două țări care o formau au convenit asupra desființării acesteia la 10 septembrie 1976, la Belgrad. Odată cu depunerea

²⁵ Momir M. Stojković, *op. cit.*, pp. 75-77.

contului final la 30 octombrie 1976, Comitetul ĐRU a încetat să mai existe²⁶.

Normalizarea relațiilor dintre Iugoslavia-România și discursul interstatal pentru construirea hidrocentralei

Cu toate acestea, în anii următori, din cauza relațiilor proaste dintre Iugoslavia și țările din blocul sovietic, nu au existat negocieri privind exploatarea hidroenergetică a Đerdap. Între timp, odată cu crearea Administrației Fluviale Đerdap, cu normalizarea situației în cadrul Comisiei Dunării și cu normalizarea relațiilor interstatuale, a fost din nou posibil să se gândească și să se discute despre posibilitatea de a folosi puterea apei Dunării la Đerdap în scopuri energetice și despre reglementarea definitivă a celui mai dificil sector al Dunării pentru navigație. Contactele dintre reprezentanții români și iugoslavi în legătură cu Đerdap au fost urmărite cu atenție la Moscova. Uniunea Sovietică era foarte interesată de construcția unui sistem hidroenergetic și de navigație pe Đerdap, având în vedere cât de benefic era sistemul pentru navigația sa foarte vie pe Dunăre. Contribuția sistemului pentru producția de energie era mare pentru Iugoslavia și România, dar contribuția pentru navigație era benefică și pentru alte țări. Sistemul a permis utilizarea integrală a spațiului navelor, a eliminat orice restricție privind formarea procesiunilor de nave, precum și depășirea și recuperarea acestora, a permis navigația chiar și în perioadele de nivel scăzut al apei, precum și navigația pe timp de noapte, ceea ce a crescut debitul sectorului și a redus timpul de parcurs, și a eliminat necesitatea unui pilotaj obligatoriu. Tocmai din această cauză, nu trebuie să ne surprindă satisfacția vizibilă exprimată de Nikita Sergheevici Hrușciiov în scrisoarea Comitetului Central al SKJ (Liga Comuniștilor Iugoslaviei) către Josip Broz Tito din 3 martie 1956, în care salută acordul iugoslavilor de a participa la construcția unei centrale hidroelectrice pe Dunăre²⁷.

Deși între România și Uniunea Sovietică nu exista o asemenea ostilitate ca între România și Iugoslavia, Administrația Fluvială Specială a Dunării de Jos a fost înființată abia la 5 decembrie 1953. Activitatea sa a început la 1 iunie a anului următor, iar principalele sale obiective erau realizarea de lucrări hidrotehnice și reglementarea navigației pe sectorul Dunării de la Brăila până la gura de vărsare în Marea Neagră, prin brațul Sulina. Administrația s-a ocupat, de asemenea, de marcarea căii navigabile, de semnalizare și de pilotarea navei. Odată cu înființarea sa, Administrația Română a Dunării Maritime, înființată în 1938, a fost desființată definitiv.

²⁶ Rodoljub Etinski, *Međunarodnopravno uređenje plovidbe na plovnom putu Rajna-MajnaDunav*, Novi Sad, 1985, p. 83.

²⁷ Vladimir Lj. Cvetković, *op. cit.*, pp. 84-85.

Construcția hidrocentralei de pe Đerdap a fost subiectul discuțiilor purtate de G. Ghiorgheu-Dej și J. B. Tito în timpul vizitei delegației statului iugoslav în România la sfârșitul lunii iunie 1956. Detaliul cel mai important al acestei conversații este susținerea de principiu a președintelui român pentru participarea doar a României și Iugoslaviei la întregul proiect, deși J. B. Tito a ridicat problema posibilității participării altor țări interesate, cum ar fi Ungaria și Bulgaria (poziția României s-a schimbat, evident, în decursul unui deceniu). În luna septembrie a aceluiași an, delegațiile română și iugoslavă au vizitat terenul și au făcut schimb de informații privind documentația profesională. Partea iugoslavă a intrat în negocieri cu românii care erau în posesia unui proiect german de construcție a unei hidrocentrale, realizat de Siemens²⁸, care a ajuns în mâinile iugoslave „după capitularea germană în mod neregulamentar”. Potrivit datelor iugoslave, folosirea hidrocentralei de la Đerdap a fost discutată și în cadrul Consiliului de Asistență Economică Reciprocă.

Sediul administrației era la Galați. Cu toate acestea, Uniunea Sovietică s-a retras deja din această Administrație la 18 iulie 1957 și a predat României „toate funcțiile și bunurile”. O astfel de decizie a reprezentat o încălcare a convenției privind regimul de navigație pe Dunăre²⁹, deoarece se specifica clar că două state trebuie să formeze această administrație specială. La 13 septembrie 1956, URSS a informat Iugoslavia, în calitate de depozitar al Convenției din 1948, cu privire la intenția sa de a ceda întreaga administrație României. Acordul final între Republica Populară Română și URSS a fost semnat la 8 iunie 1957³⁰.

Deși noua Comisie a Dunării s-a bazat pe un principiu foarte clar de prudență, acesta nu a putut fi îndeplinit pe deplin nici în momentul formării sale, nici în primii ani de activitate. Motivul pentru aceasta a fost faptul că printre țările riverane se aflau și două (Austria și Republica Federală Germania) în care regimul de ocupație era încă în vigoare. De asemenea,

²⁸ Potrivit proiectului Siemens, centrala hidroelectrică planificată ar avea 16 agregate cu o putere totală instalată de 1,6 milioane de KW și ar produce 10,7 miliarde de KWh de energie electrică anual. Construcția acestui baraj ar fi trebuit să creeze un rezervor de 110 km lungime, care ar fi asigurat complet navigația. Proiectul german prevedea patru camere navigabile cu o capacitate totală de 60-80 de milioane de tone pe an. Proiectul Siemens ar putea fi folosit ca un bun punct de plecare datorită fondului topografic, geologic și hidrologic bun. Studiile fotogrammetrice aeriene, realizate în timpul a aproximativ 1.000 de zboruri, observațiile geologice de suprafață extinse și rezultatele forajelor de adâncime, precum și datele hidrologice bazate pe observarea multianuală a stațiilor de măsurare a apei au reprezentat un bun punct de plecare pentru planurile iugoslave din România.

²⁹ Convenția din 18 august 1948 privind regimul navigației pe Dunăre.

³⁰ Momir M. Stojković, *Dunavska Komisija*, pp. 69-70.

aceste două țări nu se aflau încă într-o stare de pace deplină cu Națiunile Unite³¹.

Problema admiterii Austriei în Comisia Dunării era o chestiune importantă pentru relațiile dintre Austria și celelalte țări de pe malurile Dunării și, prin urmare, pentru relațiile cu Iugoslavia. De la Belgrad, delegația iugoslavă la cea de-a opta sesiune a CD a fost sfătuită să „avanseze în principiu” și să pledeze pentru stabilirea unei cooperări cu toate statele riverane și pentru „activarea acestora în cadrul Comisiei Dunării”. În decembrie 1953, Dr. Aleš Bebler a discutat acest lucru cu Dr. Walter Vodak, reprezentantul austriac la Belgrad. Abordarea Austriei față de Pactul Balcanic și asistența acordată de Iugoslavia Austriei pentru ca aceasta să adere cât mai curând posibil la CD, precum și posibilitatea ca delegația iugoslavă la sesiunile CD „să reprezinte de facto interesele austriece”, au fost menționate ca fiind aspecte asupra cărora s-ar putea stabili o cooperare mai strânsă între cele două țări.

În 1957 a fost constituită comisia mixtă iugoslavo-română însărcinată cu gestionarea și coordonarea lucrărilor de amenajare a Dunării în sectorul Đerdap. La sesiunea din iunie a aceluiași an, aceasta și-a adoptat statutul. Protocolul iugoslavo-român privind pașii ulteriori care trebuiau făcuți în ceea ce privește construcția sistemului hidroenergetic de pe Đerdap a fost semnat abia la 23 decembrie 1960. În conformitate cu acest protocol, în perioada 26 februarie - 10 martie 1962, la București au avut loc discuții în cadrul a trei comisii speciale: Tehnică, Economico-Financiară și Juridică³². O serie de acorduri legate de reglementarea și utilizarea hidroenergetică a Đerdap-ului au fost semnate între Iugoslavia și România la Belgrad, la 30 noiembrie 1963. Evident, complexitatea problemei a dus la faptul că de la crearea ĐRU și până la încheierea negocierilor privind reglementarea a trecut un deceniu întreg. Reprezentanții autorizați ai celor două țări, Bogoljub Stojanović, președintele Comitetului pentru Planificare Socială al RS Serbia și președintele părții iugoslave a Comitetului Mixt pentru Đerdap, și Nicolae Gheorghiu, ministru adjunct al minelor și energiei, au semnat mai multe acorduri extrem de importante: Convenția privind exploatarea sistemului hidroenergetic și de navigație (HEPS) Đerdap, Convenția privind dezvoltarea proiectelor pentru construcția HEPS Đerdap, Convenția privind executarea lucrărilor la HEPS Đerdap, Convenția privind despăgubirile pentru daunele cauzate de construcția HEPS Đerdap, Convenția privind determinarea valorii investițiilor și decontarea reciprocă în legătură cu

³¹ *Ibidem*.

³² Arhivele Iugoslave, Procesele-verbale ale delegațiilor de stat, fond 599-296, Secretariatul Federal Pentru Transporturi și Comunicații, martie 1962.

construcția HEPS Đerdap, Statutul Comisiei mixte iugoslave-române pentru Đerdap, Protocolul privind trecerea frontierei de stat iugoslave-române în legătură cu construcția HEPS Đerdap. Toate acordurile semnate se bazează pe egalitatea completă a celor două țări, iar conform acestora fiecare dintre părți este proprietara instalațiilor de pe coasta sa și a unei jumătăți din barajul de revărsare³³.

La mijlocul anului 1964, constructorii iugoslavi și români au început lucrările inițiale pentru construcția sistemului hidroenergetic și de navigație „Đerdap”, care este format din sistemele „Đerdap 1”, care este situat pe kilometrul 943 al Dunării de la confluența cu Marea Neagră, este o construcție simetrică care include un baraj, două centrale hidroelectrice și două ecluze pentru nave. A fost pus în funcțiune oficial în 1972. Două țări, fosta Iugoslavie, astăzi Serbia, și România, dețin părți egale din sistemele „Đerdap 1” și „Đerdap 2”. La „Đerdap 1”, bisectoarea barajului reprezintă frontiera de stat dintre cele două țări. Odată cu punerea în funcțiune a sistemului „Đerdap 1”, visul de zeci de ani al multor ingineri și constructori de a utiliza potențialul energetic al Dunării în sectorul Đerdap a devenit realitate. La momentul construcției, acesta a fost unul dintre cele mai delicate și complexe proiecte de hidroconstrucții din lume din punct de vedere al unui număr de parametri, iar în ceea ce privește dificultatea problemei, se remarcă sarcina de deviere a fluviului în timpul construcției, care a fost rezolvată cu brio prin construirea hidrocentralei în mai multe etape, ceea ce a permis o construcție fără probleme și o evacuare fiabilă a apelor mari cu cât mai puține perturbări posibile ale navigației. Experți din întreaga lume au venit să studieze pe șantierul de construcție a sistemului „Đerdap 1”. Când centrala hidroelectrică „Đerdap 1” a fost pusă în funcțiune în 1972, aceasta era cea mai mare centrală hidroelectrică din Europa, cu excepția Uniunii Sovietice, unde existau patru centrale hidroelectrice mai mari decât „Đerdap 1”. Cu o putere de 1.026 MW, „Đerdap 1” este astăzi cel mai mare producător de energie electrică din resurse de apă din Europa de Sud-Est. Este cea mai mare construcție hidrotehnică de pe Dunăre, cu o lungime totală de 1.278 m. În centrala hidroelectrică de pe malul iugoslav sunt instalate șase hidroagregate cu turbine Kaplan, al căror diametru al circuitului este de aproximativ 9,50 m. La momentul punerii în funcțiune, diametrul circuitului și debitul prin turbină aveau valori care se numărau printre cele mai mari valori atinse la nivel mondial. Intrarea în funcțiune a centralei hidroelectrice „Đerdap 1” a

³³ M. Paunović, Đerdap i Timočka Krajina, Zagreb, 1970, pp. 762-765.

marcat, de asemenea, introducerea unei rețele de transmisie cu o tensiune de 400 kV în sistemul energetic al Iugoslaviei³⁴.

Concluzii:

De data aceasta, Conferința de Pace de la Paris a schimbat imaginea Europei, dar nu a putut schimba situația de pe Dunăre. Problema Dunării a fost discutată la Conferința de la Potsdam, la consultările miniștrilor afacerilor externe ai celor patru mari puteri și la Conferința de Pace de la Paris. Deși confirmarea libertății de navigație pe Dunăre a fost inclusă în cadrul tratatelor de pace cu Bulgaria, Ungaria și România, problema reglementării regimului pe Dunăre a trebuit să fie lăsată în seama unei conferințe speciale, cu participarea statelor riverane. Problema Dunării a devenit deja atunci parte integrantă a conflictelor din timpul Războiului Rece.

Consultarea miniștrilor de externe mai trebuia să accepte propunerea sovietică de a convoca o conferință la care să se stabilească un nou regim pe Dunăre, cu participarea tuturor statelor riverane (cu excepția Germaniei și Austriei) și a celor patru mari puteri. Deciziile luate în cadrul conferinței au reprezentat victoria unui mare și important principiu în istoria Dunării. În cele din urmă, Dunărea a fost dată popoarelor dunărene. Cu toate acestea, în afară de justificarea indubitabilă a unei astfel de decizii, victoria acestui principiu a marcat, de asemenea, realizarea unei noi dominații pe Dunăre, dominația Uniunii Sovietice. URSS avea o puternică influență politică în Bulgaria, România, Iugoslavia, Ungaria și Cehoslovacia, în timp ce cea mai mare parte a părții austriece a Dunării se afla în zona de ocupație sovietică. În afară de acest fapt, dominația era vizibilă și pe baza controlului asupra flotei. La compania sa maritimă de stat, formată în principal din nave confiscate din Germania, România și alte țări, URSS a adăugat controlul asupra companiilor mixte pentru navigația pe Dunăre formate cu România (SOVROMTRANSPORT), Iugoslavia (JUSPAD) și Ungaria (MESHART). Controlul asupra unei părți considerabile a capacităților societății austriece a oferit o imagine completă a acestei dominații. În afară de problema reglementării regimului de navigație, pe Dunăre existau încă multe întrebări deschise și dificultăți. Dunărea a reprezentat una dintre cele mai importante rute de trafic în faza finală a războiului și în primii ani postbelici.

Abia după moartea autocratului sovietic Iosif Stalin, situația în relațiile interstatuale a început să se schimbe. Așa cum Conferința de la

³⁴ Zorica Civić, „Остварење инжењерског сна: изградња хидроцентрале у Ђердапском сектору”, *Дунав у Србији - путовање кроз техничке музеје*, Музеј науке и технике-Београд, 2018, pp. 257-285.

Belgrad privind Dunărea din iulie și august 1948 a reprezentat ultima apariție comună a Iugoslaviei și URSS la o reuniune internațională, deși a început la o lună după Rezoluția Informburo, tot astfel, începerea negocierilor privind crearea Administrației Fluviale Țerdap în aprilie 1953 a reprezentat primul semn că situația în relațiile dintre blocul sovietic și Iugoslavia se schimba. Problema Dunării și a Țerdap a reprezentat sfârșitul cooperării postbelice și a orientării iugoslave absolute față de Moscova, precum și intrarea într-o perioadă de relații complet noi, diferite, și sfârșitul unei epoci teribile de conflict.

Normalizarea din 1953-1954 a creat condițiile pentru ca celelalte două țări dunărene (Austria și Germania) să intre în Comisia Dunării, precum și pentru a elimina cele mai mari dificultăți pe calea navigabilă a Dunării, care erau cauzate de sectorul Țerdap. Conversațiile celor mai înalți oficiali de stat iugoslavi și români, printre care Josip Broz Tito și Gheorghe Gheorghiu-Dej, au deschis problema sistemului hidroenergetic și de navigație planificat anterior pe Țerdap. De la jumătatea anilor 1950, această problemă a devenit una dintre cele mai importante aspecte în relațiile dintre cele două state riverane pe Țerdap. Cooperarea lor nu s-a bucurat de sprijinul general și fără rezerve al celorlalți membri ai Comisiei, dar proiectul a fost totuși acceptat și implementat, ceea ce a schimbat pentru totdeauna imaginea generală a Dunării.

Pe partea relației dintre Iugoslavia și România, Țerdap a contribuit la îmbunătățirea legăturilor de prietenie prin construcția mega-proiectului hidrocentralei. Deși proiectul a suferit sușuri și coborâșuri prin modificări, întârzieri sau chiar stopări complete ale dialogului dintre cele două state, rezultatul final îl putem vedea chiar astăzi unde proiectele „Țerdap-Porțile de Fier 1-2” sunt printre cele mai importante hidrocentrale și realizări ale ingineriei moderne.

NAVIGATING THE CURRENTS OF THE COLD WAR. THE COMPLEXITIES OF THE ȚERDAP PROJECT FOR THE RELATIONS BETWEEN SERBIA AND ROMANIA

-abstract-

Key Words: Yugoslavia, Romania, Danube, Danube Commission, Riveran States, Diplomacy, Țerdap Fluvial Administration.

The Țerdap project, through inter-state cooperation between Yugoslavia and Romania, was given impetus by the USSR's interests in

controlling the Danube canals and their navigation. The project became a priority for the two riparian states when they saw the energy potential of building a hydropower plant in the Đerdap area. With the creation of a river commission and administration for the supervision and development of the canal (with the consent of the USSR), after an arduous dialogue full of obstacles, Yugoslavia-Romania reached a consensus to start the project after the Soviet state handed over complete control to the Romanian administration which formed a joint commission with Yugoslavia. The establishment of Austria and Germany as riparian states in the new Danube Commission also helped legitimize the Commission in view of the departure of the USSR from the Administration.

BIBLIOGRAFIE

Acorduri, convenții:

Convenția din 18 august 1948 privind regimul navigației pe Dunăre.

Arhive:

Arhivele Iugoslave, Acord privind înființarea Administrației Fluviale Đerdap, fond 190-10 Đerdapska Rečna Uprava Tekija – Kladovo.

Arhivele Iugoslave, Direcția Centrală de Navigație Interioară, no. 33, fond 331-81.

Arhivele Iugoslave, Procesele-verbale ale delegațiilor de stat, fond 599-296, Secretariatul Federal Pentru Transporturi și Comunicații, martie 1962.

General CIA Records, Soviet Policy Regarding the Danube, the Kiel Canal, and the Straits, 1946.

Surse publicate:

AGOVIĆ, Murat, ŠOKORAC, Aleksandar, DESPOTOVIĆ, Pavle, et al., *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948*, Jugoslovenski pregled, 1989.

CAMPBELL, John C., „Diplomacy on the Danube”, *Foreign Affairs*, Volume 27, Number 2, January 1949.

CIVRIC, Zorica, „Остварење инжењерског сна: изградња хидроцентрале у Ђердапском сектору”, *Дунав у Србији - путовање кроз техничке музеје*, Музеј науке и технике-Београд, 2018.

CVETKOVIĆ, Vladimir Lj., *Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953-1958. godine*, Institut za noviju istoriju Srbije, Beograd, 2014.

- DEDIJER, Vladimir, *Dokumenti o 1948*, vol. III, Rad Bgd., 1980.
- ETINSKI, Rodoljub, *Međunarodnopravno uređenje plovidbe na plovnom putu Rajna-Majna-Dunav*, Novi Sad, Forum, 1985.
- GULIĆ, Milan N., *ДУНАВ У ЈУГОСЛОВЕНСКОЈ ПОЛИТИЦИ ПРЕМА СОБЈЕТСКОМ САВЕЗУ (1944-1953)*, УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ, 2012
- PAUNOVIĆ, Marinko, *Đerdap i Timočka Krajina*, Zagreb, Binoza, 1970.
- PETROVIĆ, S. Đ., *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate*, DTA, 2007
- STOJKOVIĆ, Momir M., *Dunavska Komisija*, Univerzitet u Beogradu, 1970.
- Ziare:
- Борба/Borba, nr. 107, aprilie 22, 1953.
- Политика/Politika, nr. 14488, 22 aprilie 1953.
- Politika, nr. 14489, 23 aprilie 1953.
- Politika, nr. 14492, 26 aprilie 1953.
- Тихоокеанская звезда/Steaua Pacific, No. 242, marți 15 octombrie 1946.