

MEMORIUL GUVERNULUI MAGHIAR PRIVIND ORGANIZAREA BAZINULUI DUNĂRII (1945)

The Hungarian Government's Memorandum Regarding the Organization of the Danubian Basin

Prof.univ.dr. Cornel SIGMIREAN
Universitatea „Petru Maior” din Târgu-Mureș

Abstract: In the Ceasefire Convention signed by Romania and the Allies on the 13th of September 1944, it was decided that most of Transylvania was to become part of Romania. The equivocal used in the text maintained hopes in Budapest and concerns in Bucharest. Therefore, between 1944 and 1946, the Hungarian government sent a number of petitions to the Great Powers – the Soviet Union, England, the United States and France. By a petition meant for publishing, Hungary was proving the hidrographic unity of the Danubian basin, which assumed the creation of a statal and political superstructure.

Keywords: Transylvania, ceasefire convention, statal superstructure, Romania, Hungary

Indiscutabil, deciziile privind organizarea păcii după Al doilea război mondial au aparținut marilor puteri, Uniunea Sovietică, SUA și Marea Britanie. Astfel, la Conferința de la Potsdam, desfășurată între 17 iulie - 2 august 1945, la care au participat I.V.Stalin, W. Churchill, înlocuit la 28 iulie cu *Clement Attlee*, noul prim-ministru al Marii Britanii, și H. Truman, președintele SUA, s-a hotărât constituirea Consiliului de Miniștri de Externe al Marilor Puteri¹. Era înputernicit să elaboreze tratatele de pace cu fostele aliate ale Germaniei – Italiei, România, Bulgaria, Ungaria și Finlanda.

Așa cum s-a putut constata și după conferința de la Yalta, statele mici au fost aproape ignorate în luarea deciziilor privind problemele postbelice. Statele mici au avut posibilitatea eventual, să formuleze revendicări, fie prin memorii adresate Consiliului, fie prin întâlniri directe cu reprezentanții marilor puteri. Pentru pregătirea Conferinței de pace s-au constituit comisii, alcătuite din oameni politici, diplomați și experți pentru diferite domenii politice, din istorie, economie, demografie, etc. În luna iunie a anului 1945, înaintea Conferinței de la Potsdam, guvernul de la Budapesta a creat *Secția pentru pregătirea păcii* din cadrul Ministerului Afacerilor

¹ Jean-Baptiste Duroselle, *Istoria relațiilor internaționale 1919-1947*, vol.I, Editura Științelor Sociale și Politice, București, 2006, p.327; Maurice Vaisse, *Relațiile Internaționale după 1945*, Editura Universității din Oradea, 2010, p.11.

Externe, la conducerea căreia se afla Kertés Imre, cunoscut pentru atitudinea sa antigermană li filoengleză². *Secția* avea ca scop coordonarea preparativelor pentru Conferința de Pace, prin pregătirea materialului documentar, formularea de propuneri și elaborarea de memorandumuri către guvernele statelor implicate în organizarea păcii. Pe lângă specialiștii din cadrul Ministerului Afacerilor Externe, la activitatea de pregătire a Conferinței de Pace au participat instituții științifice, cum a fost Institutul ”Teleki Pál”, oameni de știință, peste o sută de specialiști și înalți funcționari de stat. Întreaga activitate a Comisiei era menită să evite luarea unor decizii similare celor de la Trianon³.

România, de asemenea, în februarie 1945 a creat Comisia pentru Studiul Problemelor Păcii, condusă de Eugen Filotti, ministru plenipotențiar, printre membrii ei numărându-se Vasile Stoica, I. Christu, R. Cretzulescu, R. Hillard, istoricul Zenovie Pâclișanu ș.a. În condițiile instaurării guvernului procomunist la 6 martie, condus de Petru Groza, a luat naștere o activitate diplomatică a opoziției, mai ales prin reprezentanții emigrației, din care făceau parte Grigore Gafencu, Alexandru Cretzianu, Constantin Vișoianu, Grigore Nicolescu-Buzești, Viorel Tilea, Nicolae Petrescu-Comnen ș.a.

La lucrările Conferinței de pace de la Paris, care s-au deschis la 29 iulie 1946, la Palatul Luxemburg, delegația română a fost formată din 73 de persoane⁴.

Principala miză a tuturor demersurilor depuse de Ungaria și România în perioada cuprinsă între sfârșitul războiului și Conferința de Pace de la Paris a fost problema Transilvaniei. Granița de Est în cazul României nu a intrat în atenția diplomației oficiale, în condițiile în care la Conferința de la Teheran, din 1943, i s-au recunoscut Uniunii Sovietice toate teritoriile ocupate în perioada 1939-1940. Ca obiectiv strategic pentru diplomația română a figurat și recunoașterea statutului de cobeligeranță. România a fost tratată, însă, ca un stat învins, nu i s-a recunoscut actul de la 23 august 1944 ca un gest politic de retragere din război și alăturarea coaliției Națiunilor Unite. De asemenea, nu i s-a recunoscut efortul uman și material depus în războiul

² Vida István, *Chestiunea maghiară la Paris*, în volumul *Transilvania văzută în publicistica maghiară*, Editura Pro-Print, Miercurea Ciuc, 1999, p.383.

³ *Ibidem*, p.384.

⁴ Vezi pe larg Ștefan Lache, Gheorghe Țugui, *România și Conferința de Pace de la Paris din 1946*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1978; Ion Enescu, *Politica externă a României în perioada 1944-1947*, Editura Științifică și Pedagogică, București, 1979; Valentin Florin Dobrinescu, *România și organizarea postbelică a lumii 1945-1947*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1988.

purtat împotriva Germaniei, care au situat țara noastră ca a patra forță a coaliției, prin care, potrivit multor istorici s-a scurtat războiul cu circa 200 de zile⁵.

“Problema transilvană” a stat în centrul activității diplomatice atât la Budapesta cât și la București, fiind întreținută de modul echivoc în care a fost formulat art. 19 din Convenția de armistițiu cu Națiunile Unite, semnată de România la Moscova la 13 septembrie 1944: Arbitrajul de la Viena era considerat nul și neavenit iar României trebuia să i de retrocedeze întreg teritoriul Transilvaniei (*sau cea mai mare parte a ei*)⁶. La starea de confuzie creată de formularea din Convenție a contribuit și faptul că la 14 noiembrie 1944, Transilvania, eliberată la 25 octombrie, a trecut sub administrație militară sovietică. Administrația românească s-a reinstaurat la 9 martie 1945, după instalarea guvernului Petru Groza, la 6 martie⁷.

Astfel, în speranța unei modificări a graniței în favoarea Ungariei, Budapesta a desfășurat o susținută activitate diplomatică. După Conferința de la Potsdam, între 14 august 1945 și 15 iulie 1946, Budapesta a înaintat 13 “Note diplomatice” (Memorii) miniștrilor afacerilor externe ai SUA, Marii Britanii, Uniunii Sovietice și Franței⁸.

La 27 aprilie 1946, Ministerul de Externe al Ungariei a transmis un *Aide Memoire* Consiliului Miniștrilor de Externe, referitor la problemele ce decurg din statutul teritorial și național ungaro-român. După ce se arăta îngrijorat de soarta ungarilor din Transilvania, Ministrul de Externe arăta că Art. 19 al Armistițiului încheiat cu România admite posibilitatea unei revendicări teritoriale, și că Transilvania, sau cea mai mare parte din aceasta, va trebui să fie retrocedată României, cu rezerva unei ratificări a Tratatului de Pace, deschizând în esență problema granițelor româno-ungare. Cu atât mai mult se impunea aceasta cu cât, prin Tratatul de la Trianon, România a anexat un teritoriu de 47.000 km², situat în afara Transilvaniei. Guvernul maghiar își permite să formuleze, prin urmare, “revendicări modeste”, cerând o suprafață de 22.000 km² pentru Ungaria, ceea ce ar reprezenta 20% din totalul teritoriului dobândit de România la Trianon.

Multe dintre memoriile transmise de către guvernul maghiar au vizat aspecte economice, ca un pandant la problemele politice, etno-demografice sau privind frontiera.

⁵ Ilie Ceașescu, Florin Constantiniu, Mihail Ionescu, *200 de zile mai devreme: Rolul României în scurtarea celui de-al doilea război mondial*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1985.

⁶ Florin Dobrinescu, *op.cit.*, p.47.

⁷ Vezi Marcela Sălăgean, *Administrația sovietică în Nordul Transilvaniei (noiembrie 1944 – martie 1945)*, Cluj-Napoca, 2002.

⁸ Cornel Sigmirean, Corneliu Cezar Sigmirean, *România și Ungaria în fața Conferinței de Pace de la Paris*, Editura Universității “Petru Maior”, Târgu-Mureș, 2010, p.13.

În “Nota” din 14 august 1945, transmisă de către Ministrul de Externe al Ungariei, Gyöngyösi János, miniștrilor de externe a SUA, URSS, Franța și Marea Britanie era expus un amplu proiect de organizare postbelică a statelor din Bazinul dunărean⁹. Considerând că în timpul fostului Imperiu austro-ungar s-a creat o economie complementară între regiunile sale, se impunea instituționalizarea unor acorduri economice de durată. Cu atât mai mult cu cât, prin tratatele de la Saint-Germain și Trianon, s-au prevăzut condițiile pentru semnarea unor convenții comerciale cu clauze preferențiale, dar ele nu s-au aplicat. Rezultatul a fost nașterea unor economii autarhice în statele din bazinul dunărean, expuse acaparării lor de către economia germană. În strânsă legătură cu problemele economice, guvernul ungar propunea o industrializare a statelor din Europa de Răsărit cu echipamentele industriei germane.

La 12 noiembrie 1945, un memoriu al Ministerului de Externe, semnat de Gyöngyösi, expunea perspectiva Guvernului maghiar pentru amenajarea rețelei hidrografice din Bazinul dunărean și accesul liber la mare al Ungariei¹⁰.

În parte introductivă a *Memoriului* era împărtășită ideea “că siguranța păcii viitoare depinde în mare măsură de efortul pe care omenirea îl va face pentru a pune progresul tehnicii în serviciul reconstrucției și al bunăstării lumii...”.

Având în vedere faptul că cele trei state riverane ale Dunării, Ungaria, Austria și Cehoslovacia nu au acces direct la mare decât prin intermediul Dunării sau al căilor terestre, să se asigure facilități Ungariei în porturile românești. În cazul transportului feroviar, care ar permite Ungariei accesul liber al Ungariei la Marea Adriatică și “mările Nordului”, *să se asigure utilizarea căilor ferate ce oferă acces la mări, la un tarif preferențial*. De asemenea se propunea *internaționalizarea căii Dunării cu toți afluenții săi și toate canalele sub rezerva unei declarații a principiului reciprocității*. Printr-un acord internațional, să i se asigure guvernului ungar dreptul de a construi rezervoare de apă și lucrări producătoare de energie, indispensabile pentru dezvoltarea economică a Câmpiei ungare, în chiar teritoriile statelor vecine¹¹.

Concluziile memoriului invitau la trasarea granițelor în legătură cu unitatea hidrolică a Bazinului carpatic, care a fost “secționat de granițele politice”.

Ca urmare, *Memoriul* recomanda Consiliului Miniștrilor de Externe :

⁹ Arhiva Ministerului Afacerilor Externe, Fond *Conferința de Pace de Paris*, Dosar 61, fila 87.

¹⁰ *Ibidem*, fila 96.

¹¹ *Ibidem*, fila 97.

Soluția cea mai utilă ar fi de a trasa granițele luând în considerare unitatea hidrologică determinată de munții ce formează liniile de demarcație între ape, cu condiția ca rațiuni de ordin etnografic sau de o importanță economică excepțională să nu se opună acestui lucru.

Revendicările guvernului de la Budapesta și-au găsit doar într-o mică măsură satisfacție. Conferința de la Paris a Miniștrilor de Externe ai Marilor Puteri, desfășurată în două etape, 25 aprilie – 16 mai și 16 iunie – 21 iulie 1946, în ședința a 19, din 7 mai 1946, luând în discuție Proiectul Tratatului de Pace cu România a precizat: *“Decizia de la Viena, din 30 august 1940 se declară nulă și neavenită. Frontiera dintre Ungaria și România este restabilită prin prezentul articol, așa cum exista ea la 1 ianuarie 1938”*. Decizia a rămas irevocabilă, fiind inclusă în Tratatul de Pace semnat de Puterile Aliate și Asociate cu România la 10 februarie 1947.

ANEXĂ

Ministerul Ungar al Afacerilor Străine
Budapesta, 12 noiembrie 1945
100/Be.res. 1945

Domnule Ministru,

Am onoarea de a trimite anexat, cu rugămintea de a-l transmite Guvernului Sovietic (al Statelor Unite ale Americii, Guvernului Britanic), un Memoriu ce cuprinde perspectivele Guvernului ungar privitoare la căile fluviale având acces la mare și chestiunile rezultând din unitatea hidrografică a bazinului carpatic.

Interesele păcii mondiale, ca și punctele de vedere ale bunăstării și ale colaborării amicale ale popoarelor danubiene cer, de asemenea, ca aceste probleme să fie soluționate de conferința de pace într-o manieră cât mai perfectă cu putință. Exprimând vederile unuia dintre Statele vizate, Memoriul Guvernului ungar nu pretinde să fie decât o contribuție modestă la lucrările preliminare ale marii opere de pace mondială a conferinței de pace chemate să dea lumii o pace durabilă.

Vă asigur, Domnule Ministru, de înalta mea considerație.

Semnat: Gyöngyösi

Excelența Sa

Domnul G.M. Pouchekine

Trimis extraordinar și Ministru plenipotențiar

Excelența Sa

Domnul H.F. Arthur Schoenfeld

Trimis extraordinar și Ministru plenipotențiar

Excelența Sa

Domnul A.D.F. Gascoigne

Trimis extraordinar și Ministru plenipotențiar

Budapesta

Memoriu al guvernului maghiar privitor la accesul liber la mare și la chestiunile rezultând din unitatea hidrografică a bazinului carpatic

Memoriu

În nota sa din 14 august 1945 (44 res.Be. – 1945), adresată puterilor reunite la Potsdam, guvernul ungar și-a luat libertatea de a expune câteva puncte de vedere a căror aplicare i se pare indispensabilă pentru a asigura un viitor mai bun popoarelor danubiene. Fără lua în calcul chestiunea de principiu, o reglementare rezonabilă și îndeplinită cu toate cunoștințele tehnice adecvate referitoare la anumite probleme poate interesa, deopotrivă, toate popoarele danubiene, independent de statutul lor politic și teritorial.

Se pot considera ca atare chestiunile privitoare la accesul liber la mare, la utilizarea apelor bazinului carpatic ce formează un bazin hidrografic indivizibil, apărarea împotriva inundațiilor, în fine, crearea și folosirea unor surse de energie hidraulică.

Nu încapă îndoială că siguranța păcii viitoare depinde în mare măsură de efortul pe care omenirea îl va face pentru a pune progresul tehnicii în serviciul reconstrucției și al bunăstării lumii, în loc de a-l folosi pentru distrugere. Aceasta este adevărat mai cu seamă pentru Statele Europei sud-orientale private de porturi maritime, fapt în urma căruia nu sunt capabile să folosească mijloacele de transport pe apă în același fel ca dacă ar exista acorduri internaționale care să le garanteze securitatea. De asemenea, utilizarea imensei surse de energie hidraulice a bazinului carpatic, care formează o unitate hidrografică dar este fragmentată de granițele politice, ca și protecția împotriva forțelor devastatoare ale apelor și folosirea lor pentru creșterea producției nu ar putea să se lipsească de sprijinul convențiilor internaționale.

Iată chestiunile în privința cărora guvernul ungar dorește să-și expună punctele de vedere în cele ce urmează.

I. Accesul liber la mare

Cele trei State riverane ale Dunării, Ungaria, Austria și Cehoslovacia nu pot avea acces la mare decât prin intermediul Dunării sau al căilor terestre. Numărul total al locuitorilor acestor trei State este de 30 de milioane de suflete și astfel, chestiunea liberului acces la mare interesează o populație foarte numeroasă. Cu siguranță, guvernul ungar nu este chemat să facă aici cunoscute punctele de vedere ale Austriei și Cehoslovaciei privitoare la problema care ne preocupă, cu atât mai mult cu ele pot să difere de ale sale, cel puțin în considerarea situației geografice diferite a acestor țări. El se mulțumește, așadar, să se limiteze la a expune propriile puncte de vedere.

1. Ruta Dunării

Dunărea, care traversează Ungaria, se varsă în Marea Neagră, de unde o rută maritimă liberă duce, prin Bosfor și Dardanele, la Marea Mediterană și de acolo, la oceane.

În consecință, singura cale fluvială a Ungariei este Dunărea, care permite navelor ungare să ajungă direct la mare. Lungimea rutei danubiene, de la frontiera meridională a Ungariei și până la Marea Neagră este de 1428 km, de la Budapesta la mare, de 1647 km. Navele mari cu motor în

bună stare de navigație parcurg acest traseu în condițiile unui nivel mediu al Dunării, pe parcursul a 80 de ore nete în aval și a 160 de ore nete în amonte.

Condiția indispensabilă de folosire a acestei rute naturale și comode ce are acces la mare este de a garanta și de a facilita libertatea navigației pe Dunăre și pe afluenții săi prin convenții internaționale, ca și de a asigura controlul permanent al punerii în practică reale a convențiilor de către organismele internaționale.

În timpul ultimilor douăzeci și cinci de ani libertatea navigației danubiene a fost asigurată și bună și adecvată formă în ceea ce privește accesul la mare. Garanțiile acestei libertăți au fost următoarele:

- A. Tratatul de la Paris (articolele 275 și 276 ale Tratatului de la Trianon, ca și articolele respective ale altor tratate) care au declarat internaționalizarea Dunării de la Ulm la gura de vărsare a fluviului și egalitatea tratamentului pentru toate pavilioanele;
- B. Convenția de la Paris din data de 23 iulie 1921 referitoare la statutul definitiv al Dunării (inserată în Codul de legi ungar, Legea XIV din 1923). Primul articol al acestei convenții a stabilit că „navigația pe Dunăre este liberă și deschisă tuturor pavilioanelor în condiții de egalitate completă pe toate cursurile navigabile ale fluviului, adică între Ulm și Marea Neagră”.
- C. În virtutea art. 3 al Convenției, libertatea navigației și egalitatea între pavilioane pe Dunăre vor fi asigurate de două Comisii distincte, Comisia europeană a Dunării, ale cărei competențe cuprind partea fluviului numită „Dunărea maritimă” și Comisia internațională a Dunării, ale cărei competențe cuprind partea Dunării cuprinsă între Ulm și Brăila și rețeaua fluvială declarată internațională.

În sensul art. 10, Comisia internațională veghează ca niciun obstacol să nu fie ridicat de unul sau mai multe State liberei navigații pe fluviu, ca, atât pentru pasaj, cât și pentru folosirea porturilor, pentru instalarea și utilajele lor, reprezentanții diferitelor nații, bunurile și pavilioanele tuturor Puterilor să fie tratați în termenii unei egalități depline și, în mod general, ca niciun prejudiciu să nu fie adus caracterului internațional pe care Tratatul l-au conferit rețelei internaționalizate a Dunării.

Cum convenția danubiană, ca și cele două comisii internaționale menționate mai sus constituiau garanții suficiente pentru libertatea navigației, pentru a asigura și viitorul acestei libertăți, este posibil:

1. să se repună în vigoare convenția danubiană, cu modificările cerute de timpurile prezente;
2. să se reconstituie Comisia internațională a Dunării și Comisia europeană a Dunării, reunindu-le, dacă este posibil, într-un organ comun.

Principiul libertății de navigație asigură navelor mari ce arborează pavilion ungar accesul liber și direct la mare prin intermediul Dunării. Capacitatea rutei danubiene este, ca să spunem așa, nelimitată pentru toate tipurile de marfă. Dacă transportul se realizează la bordul navelor ungare, tariful transportului de marfă se poate stabili în mod independent de orice alt considerent.

Dacă transportul pe Dunăre către mare sau de la mare în amonte se face la bordul unei nave fluviale, transbordarea pe navă maritimă sau de pe o navă maritimă pe o navă fluvială nu are loc la gura de vărsare de la Sulina, unde dotările necesare lipsesc, ci în marile porturi danubiene românești de la Galați și Brăila.

Galați este la 150 km, Brăila la 171 km de deltă. Navele maritime ajung în aceste porturi prin brațul Sulina. În ambele porturi transbordarea și manipularea mărfurilor se pot realiza în porturi de Stat, cu excepția situațiilor în care transbordarea nu are loc direct de pe nava maritimă pe cea fluvială și viceversa.

Cum aceste operațiuni implică, din experiență, multe inconveniente, costuri și pierderi de timp, s-ar cuveni să se asigure în porturile de la Galați și Brăila antrepozite libere pentru mărfurile de proveniență ungară.

Navigația ungară pe Dunăre către mare cu scopul de a transporta în mod direct în porturile maritime ale Orientului Apropiat mărfuri maghiare fără transbordare și la costuri ale transportului de marfă plătitabile în pengheu sau importându-le în Ungaria în aceleași condiții, oferă avantaje deosebite. Această situație are o importanță deosebită pentru Ungaria, date fiind serioasele ei dificultăți de schimbare, pentru a ne exprima în acest fel, permanentă.

2. Acces la mare prin intermediul rutelor terestre

Una dintre rutele terestre ce duce la mare este linia de cale ferată pe care guvernul ungar a construit-o pe parcursul secolului trecut cu prețul unor mari sacrificii, asigurând comunicația feroviară cu Fiume, pe atunci port maritim ungar la Adriatică.

Clauza Tratatului de la Trianon care a separat de teritoriul țării Fiume și un mare tronson al rutei terestre ce conduce acolo a barat în întregime calea ferată a Ungariei ce îi permitea accesul la Mediterana.

Plecând fără îndoială de la convingerea că vitalele condiții ale Ungariei, neavând ieșiri la mare, ar putea fi asigurate cu greu, art. 294 al tratatului de la Trianon stipula că: „accesul liber la Marea Adriatică este acordat Ungariei și, în acest scop, libertatea de tranzit îi este recunoscută pe teritoriile și în porturile separate de vechea monarhie austro-ungară”.

În plus, art. 294 declară că „Convenții separate între Statele sau administrațiile vizate hotărăsc condițiile exercițiului facultății acordate mai sus”.

Această clauză enunță în principiu, așadar, dreptul de folosire liberă a portului și accesul liber, dar ea neglijează să specifice modalitățile de realizare practică și garanțiile pentru cazul în care celelalte State vizate ar împiedica într-un fel mai mult sau mai puțin mascat utilizarea porturilor sau folosirea căii ferate ce permite acces la mare.

O intenție asemănătoare a fost disimulată în încăpățânarea companiilor de cale ferată ce participau la tranzit în a nu acorda un tarif de tranzit feroviar conform cu interesele economice maghiare și în a-l menține la cote ridicate și stabilite după puncte de vedere diferite. Consecința imediată a acestei atitudini a fost că, fără a lua în considerare câteva reduceri puțin importante acordate în acel interval mărfurilor de tranzit ungare, tariful portului adriatic care, cu toate acestea, este de o importanță capitală pentru comerțul transoceanic al Ungariei, nu a putut să intre în vigoare decât în 1 martie 1928, adică opt ani după semnarea tratatului de pace. Inutil să mai insistăm asupra efectului nociv al acestei pierderi de opt ani pentru viața economică ungară. Între altele, orientarea sigură a Ungariei către porturile Nordului și, în consecință, atracția pe care sfera de interes german o exercita asupra ei trebuie să fie atribuite în mare măsură acestei izolări forțate în direcția Mării Adriatice.

De fapt, în timp ce după primul război mondial comunicarea feroviară se îndrepta cu precădere către Adriatică, în decursul anilor următori traficul a început să ia din ce în ce mai mult direcția porturilor Mării Nordului și ale Mării Baltice. Și în timp ce în anul 1935 deplasările de proveniență ungară din porturile Adriaticii atingeau 98.000 tone față de 78.000 tone în porturile germane de proveniență analoagă, această cifră nu s-a ridicat decât la 112.800 tone față de 149.800 în porturile germane.

Ca și în trecut, Ungaria are nevoie și în viitor de acces la porturile libere atât la Marea Adriatică, cât și la mările Nordului. În plus, ar trebui să i se asigure utilizarea căilor ferate ce oferă acces la mări la un tarif preferențial. Din punct de vedere tarifar, ar părea util să se introducă în tratatul de pace o clauză care să garanteze Ungariei *aplicarea propriului tarif* până în

porturile maritime. Participarea căilor ferate ale Statelor proprietare ar fi proporțională cu randamentul lor.

În cazul în care această soluție, deși echitabilă pentru toate Statele interesate, nu ar fi acceptabilă, propunem să se ia drept bază tarifară atât pentru porturile Adriaticii, cât și pentru cele ale Mării Nordului și ale Mării Baltice, tarifele care erau în vigoare înainte de cel de-al doilea război mondial.

Din punctul de vedere al comunicării feroviare, ar fi important pentru traficul adriatic al Ungariei să se asigure și portul de la Trieste.

De fapt, instalațiile de port perfecționate și de largă anvergură, ca și cifra de tonaj disponibilă au făcut de multe ori ca portul de la Trieste să fie preferat celui de la Fiume. Pe de altă parte, între variațiile tarifare diferențele par minime. În timp ce, de fapt, lungimea traiectului Budapesta-Gyékenyes-Postumia-Fiume este de 622 km, cel dintre Budapesta-Murakeresztúr-Postumia-Fiume este de 633 km, în fine, a celui dintre Budapesta-Murakeresztúr-Postumia-Trieste, de 642 km.

Amintim că pe traseul Budapesta-Gyékenyes-Karlovac-Fiume, tronsonul ce traversează Carso între Karlovac și Fiume urmează un curs incomod, dar acesta poate fi evitat urmând traseul Budapesta-Murakeresztúr-Postumia-San Pietro del Carso, adică exact linia ce duce la Trieste.

3. Facilități pentru comunicare fluvială asigurate de convenții internaționale

Dat fiind faptul că traversează sau atinge teritoriul a opt State riverane, traficul fluvial danubian nu poate fi menținut decât grație colaborării acestor State de o asemenea manieră încât să asigure pentru toți participanții cele mai mari avantaje,

Principiile generale ale colaborării sunt fixate prin convenția danubiană și Comisia reconstituită a Dunării este cea care va fi chemată să îi asigure funcționarea. Totuși, navigația danubiană prezintă în plus numeroase probleme de detaliu a căror soluționare coordonată și satisfăcătoare ar implica facilități importante pentru comunicarea fluvială.

Aceste chestiuni care cer o reglementare internațională sunt de natură tehnică, juridică, administrativă sau de altă natură. Iată, de asemenea, o trecere în revistă rapidă, cu titlu de exemplificare:

A. Chestiuni tehnice

În interesul reglementării chestiunilor rezultate din unitatea hidrografică a bazinului carpatic care formează un sistem unic și al serviciului de semnalare a nivelului apei și a inundațiilor, este absolut indispensabil ca, după exemplul Comisiei tehnice permanente a Regimului Apelor Dunării (C.P.E.D.), o Comisie să fie constituită de către Statele riverane.

Guvernul ungar ține să observe că această Comisie (C.P.E.D.), constituită în virtutea articolului 293 al tratatului de la Trianon a lucrat în mod meritoriu și substanțial și că activitatea sa a avut un impact deosebit asupra Ungariei, al cărui teritoriu se întinde pe cursul mijlociu al râurilor ce curg din înaltul Carpaților. Funcționarea normală a acestor servicii ar avea, în consecință, o importanță cu adevărat specială, atât din punct de vedere al apărării împotriva inundațiilor, cât și din acela al navigației.

Ar fi de dorit, de asemenea, să se fixeze condițiile analoage în ceea ce privește securitatea și capacitatea de exploatare, ca și utilajele de salvare pentru nave; la fel, se impune și crearea unei rețele telefonice sau radiofonice care să asigure o legătură permanentă între serviciile centrale și organele executive ale companiilor de navigație.

B. Chestiuni de drept

În vederea coordonării regulilor de drept privitoare la navigația interioară în cadrul mai multor rețele fluviale, Societatea Națiunilor a luat, în 1922, inițiativa, trimițând chestiunea unificării dreptului de navigație interioară spre discuție Comitetului de Drept Fluvial înființat în acest scop. Un expert maghiar invitat de Comitet a colaborat la lucrările Comitetului alcătuit din experți tehnicieni.

După mai mulți ani de muncă, Comitetul a elaborat trei proiecte de convenție, dintre care primul, intitulat: „Convenție privitoare la înmatricularea navelor de navigație interioară”, examinează înregistrarea obligatorie a navelor de navigație interioară, reglementarea dreptului de proprietate, a dreptului de ipotecă, a privilegiilor și a confiscărilor; al doilea, intitulat „Convenție despre măsurile administrative adecvate să ateste dreptul de pavilion al navelor de navigație interioară”, prevede reglementarea naționalității navelor în anumite limite; al treilea, intitulat „Convenție despre unificarea anumitor reguli în materie de abordaj în navigația interioară”, examinează reglementarea chestiunii abordajelor survenite între nave de navigație interioară.

Ar fi de dorit ca acele chestiuni atinse în aceste proiecte de convenție, ca și toate chestiunile în care unificarea pare să se impună, să fie reglate în decursul negocierilor internaționale.

C. Chestiuni administrative și de altă natură

Revizuirea chestiunii Dunării, din punct de vedere administrativ, ar fi util să se realizeze, la frontierele Statelor vecine, joncțiunea în același punct a serviciilor vamale și, în același punct și la aceeași oră, controalele frontaliere ale organelor celor două State. Ar fi, de asemenea, indispensabil să se coordoneze, în vederea accelerării acestor controale, dispozițiile, formalitățile și taxele impuse de serviciile vamale și portuare, care diferă de la o țară la alta.

O sarcină ce își așteaptă realizarea ar fi și redactarea unei statistici a schimburilor adaptate la noile cerințe și întocmite potrivit principiilor analoage pentru toate Statele. Până în prezent, statistica traficului danubian nu putea câtuși de puțin fi pusă în paralel cu datele comerțului internațional, căci metoda de documentare și publicarea elementelor de anchetă erau diferite în toate Statele riverane.

Pentru a întări securitatea traficului ar fi de dorit să se stabilească o normă de brevet de capacitate a piloților. Luând în considerare și contactele frecvente și permanente ale marinarilor Dunării, ar fi avantajos și să se coordoneze reglarea orelor de muncă și de odihnă, ca și a concediului plătit al comandamentelor și să se introducă un manual de serviciu uniform în toate Statele riverane. În cele din urmă, ar fi bine să se instituie o reglementare coordonată pentru poliția sanitară și veterinară.

Amintim că deja articolul 40 al Convenției Dunării declarase că Statele semnatare ale prezentei Convenții se angajează să stabilească convenții separate cu regulile uniforme de ordine civilă, comercială, sanitară și veterinară privitoare la exercițiul navigației și al contractelor de transport. Cu toate acestea, în timpul sfertului de secol care ne separă de tratatul de la Trianon, aceste previziuni nu s-au realizat.

4. Concluzii

Guvernul ungar are onoarea să rezume în ceea ce urmează cererile și sugestiile pe care tocmai le-a expus, privitoare la garanțiile accesului liber la mare:

1. Repunerea în vigoare a Convenției Dunării sub rezerva modificărilor adaptate la cerințele timpului;

2. Reconstituirea Comisiei internaționale a Dunării și a Comisiei europene a Dunării și fuziunea lor într-un organism comun;
3. Stabilirea unui antrepozit liber pentru mărfurile de proveniență ungară în porturile de la Galați și Brăila, pentru a evita inconveniente, costurile de transport și pierderile de timp pe care le implică manipularea și transbordarea încărcăturilor navelor;
4. Porturi libere în cadrul porturilor de la Adriatica, de la Marea Nordului și de la Marea Baltică;
5. Tarife preferențiale pentru transportul ungar, și anume:
 - A. Stipulare formală în favoarea Ungariei privitoare la aplicarea propriului său tarif până la porturile de la mare sub rezerva unei participări în baze directe astfel stabilite, în beneficiul Statelor proprietare ale căilor ferate, proporționale cu randamentul lor;
 - B. În lipsa acordului cu punctele expuse mai sus, acceptarea ca bază tarifară maximală a bazei ungaro-adriatică în vigoare înaintea celui de-al doilea război mondial, atât pentru traficul pe Marea Adriatică, cât și pentru cel de la Marea Nordului și de la Marea Baltică.
6. Facilități de comunicare fluvială prin intermediul acordurilor internaționale, și anume:
 - A. Stabilirea unui comitet de experți tehnicieni pentru Dunăre, alcătuit din reprezentanți ai tuturor Statelor riverane;
 - B. Stabilirea unui statut al capacității tehnice și al siguranței comandamentelor, ca și al materialului de salvare; instalarea unei rețele telefonice și radiofonice danubiene;
 - C. Unificarea regimului apelor interioare navigabile în sensul lucrărilor inițiate de Societatea Națiunilor;
 - D. Stabilirea de puncte frontaliere comune în vederea unei joncțiuni a vizitelor vamale și polițienești; coordonarea regulamentelor, formalităților și taxelor impuse de serviciile vamale și portuare, în vederea grăbirii controalelor frontaliere;
 - E. Încheierea și publicarea unui acord între Statele riverane privitor la redactarea unei statistici a schimburilor adaptate noilor cerințe;
 - F. Unificarea brevetelor de pilot și instituirea unui manual de serviciu uniform pentru toate Statele riverane, regulament uniform din punct de vedere social al orelor de muncă și de odihnă și al concediului plătit al comandamentelor;

- G. Coordonarea prin intermediul acordurilor internaționale a măsurilor de natură juridică, comercială, sanitară și veterinară privitoare la exercițiul navigației și la contactele de transport, conforme cu articolul 40 al Convenției Dunării.

II. Chestiuni de soluționat în virtutea unității hidrografice a bazinului carpatic

1. Situația hidrografică a Ungariei

Din punct de vedere hidrografic, bazinul carpatic alcătuiește o unitate geografică și geologică unde, cu excepția fluviului Dunăre și a câtorva dintre afluenții săi care au izvorul în Alpi, ca și a râurilor Aluta (Olt) și Dunajetz, toate cursurile de apă traversează bazinul în toată lungimea parcursului lor.

Ungaria însăși ocupă fundul bazinului carpatic, iar chiar și apele provenind din condensări atmosferice ce se abat spre marginile bazinului în interiorul Carpaților cad pe teritoriul său. Nu există nici măcar o parcelă în câmpia ungară care să nu fi fost afectată de stricăciunile provocate de inundațiile rezultate din situația sa geografică și care să nu poată fi îmbunătățită prin utilizarea apelor sale.

Energiile hidraulice nu încetează să-și exerseze influența către exterior: ele încearcă să invadeze din nou și să transforme în mlaștini regiunile puse în stare de apărare prin lucrările de protecție împotriva deluviilor, lucrări de regularizare fluvială, diguri. În consecință, ele pot provoca distrugerii mai mari, pot dezlănțui catastrofe mai cumplite decât celelalte calamități ale naturii.

40% din solul care poate produce grâu, 33% din pământul arabil al Ungariei sunt cuprinse în zona expusă la deluvii. De aici extrema importanță a regimului apelor pentru Ungaria, ca și a apărării împotriva inundațiilor.

Este, așadar, indispensabil să se ia măsuri care să neutralizeze consecințele situației politice în cursul luptei împotriva distrugerilor provocate de ape.

2. Apărarea împotriva inundațiilor

Lucrările de protecție împotriva distrugerilor provocate de deluvii sunt, putem afirma, îndeajuns de avansate într-o mare parte a Ungariei.

Pe teritoriul Ungariei istorice se estimează la 6.000.000 penghei aur (1.200 milioane de dolari) plus-valoarea averii naționale ungare ce rezultă din lucrările de apărare împotriva inundațiilor, efectuate pentru sume de aproape 1.500.000.000 penghei aur (292 milioane de dolari¹²).

Sub raportul proporțiilor sale, sistemul ungar de apărare împotriva deluviilor a fost cel mai întins din Europa. În 1918, Ungaria avea 3.700.000 hectare de teren apărate de un sistem de îndiguire lung de 6.400 km, ceea ce reprezintă mai mult decât întreaga suprafață a Olandei.

În Ungaria actuală, un teritoriu destul de mare, 2.300.000 hectare, a rămas din zona afectată de deluvii din Ungaria de altădată. Restul a trecut dincolo de frontierele de la Trianon, care au secționat zona de deluvii a celor 24 de societăți de îndiguire. Această situație cere Ungariei, în lupta împotriva distrugerilor provocate de apă, o cheltuială de energie ce o depășește de departe pe cea care trebuia folosită în trecut pentru a depăși dificultățile și pentru a acoperi costurile lucrărilor.

Situată la fundul bazinului carpatin, Ungaria este un rezervor natural al apelor care se revarsă aici. Secțiunile detașate ale societăților de îndiguire reprezintă, sub raportul cursurilor de apă, tronsoanele superioare și, prin urmare, ele se găsesc într-o situație mai favorabilă decât teritoriile rămase sub suveranitate ungară. De fapt, dacă între-un teritoriu situat într-o regiune dincolo de frontierele de Ungariei, deluviul rupe digurile sau dacă digul se rupe singur, apele inundațiilor se deversează în fiecare caz pe teritoriul ungar. Dacă, pe de altă parte, în regiunile anexate de Statele vecine, pomparea apelor de infiltrație nu se face la intensitatea cerută sau dacă barajul gradual al apelor de infiltrație nu se realizează ca înainte, cu exactitate, sau dacă se neglijează să se desfunde sistemul de canalizare, apele de infiltrație coboară din teritoriile situate dincolo de frontiere și nu întârzie să invadeze regiunile Ungariei protejate împotriva deluviilor.

Din 1919 și până în zilele noastre, fiecare dintre calamitățile semnalate mai sus s-a întâmplat în rânduri repetate și imposibilitatea de eliminare sau de apărare împotriva lor au provocat stricăciuni foarte grave cultivatorilor sectoarelor maghiare ale societăților de îndiguire. Este sigur și că dacă societățile ungare de îndiguire s-ar gândi să ridice diguri la frontiere pentru a se apăra împotriva unor astfel de distrugeri, sectoarele situate dincolo de frontiere ar fi cele afectate de însemnate distrugeri.

¹² La rata de schimb ridicată a anului 1938, 1 dolar = 5,15 penghei.

Granița trasată în tratatul de la Trianon a privat Ungaria chiar și de un important mijloc de a diminua volumul de apă ce se varsă din înaltul munților spre terenurile joase: protecția printr-o amenajare forestieră sistematică.

În realitate, regimul forestier al Ungariei de altădată considera ca misiune principală a sa asigurarea permanenței întinderii de teren împădurite, adică 7.500.000 hectare, și, pe de altă parte, micșorarea sub 25% (185.000) din terenul împădurit a întinderii de pământ neîmpădurite. Reîmpădurirea și reducerea acțiunii torențiale opriseră atât de bine alunecarea blocurilor de piatră și stâncă, încât râurile ungare nu mai cărau pe fundul albiilor lor decât nisip și nămol.

Ar fi util ca un organism internațional care se ocupe de probleme tehnice ale rețelei hidrografice a bazinului danubian ar veghea la conservarea efectului binefăcător pe care proprietățile de oprire ale pădurile îl exercită asupra nivelului deluviilor.

Luând în considerare caracterul de pericol public al apelor de inundație, ar fi de dorit ca atunci când se trasează frontiere noi, dacă unele considerente de ordin etnic, economic sau de altă natură nu pun obstacole, să se acorde o atenție specială unității hidrografice determinate de munții care formau linia de demarcație între ape sau, cel puțin, ca noile granițe să nu distrugă unitatea societăților de îndiguire.

3. Exploatarea regimului apelor

Sursele de energie ascunse în cursul apelor și reduse la neputință pot fi folosite, după regularizare și îndiguire, la executarea unor lucrări economice extrem de utile.

A. Energia hidrolică

Pe versanții interiori ai Carpaților ce înconjură bazinul carpatic există multe văi unde mari cantități de apă pot fi captate cu mijloace extrem de economice. Mai cu seamă în Carpații de Nord, văile râurilor Teresva (Tarac), Tereblja (Talabur), Rika (Nagyág), Tiecna (Técső), Viasul (Visô) și Iza și, în masivul Bihar, văile râurilor Jad și Dragan prezintă facilități pentru instalarea acolo a unor puncte de captare care permit anumite avantaje economice, cele mai importante fiind în număr de cinci: producerea de surse de energie hidrolică, captarea apelor cu scopul de a asigura navigația pentru cazul în care apa atinge un nivel scăzut și cu scopul de a alimenta sistemele de irigație, acumularea de rezerve de apă potabilă și de apă industrială, în fine, scăderea

nivelului deluviilor amenințătoare. Aceste posibilități de exploatare sunt în stare să rezolve aproape toate problemele câmpiei ungare sub raportul regimului apelor.

În urma unei expertize a tehnicienilor maghiari, în 15 văi ale Carpaților nord-orientali există mijloace de a capta de la 10 la 900 milioane de metri cubi de apă. Uzina de forță hidroelectrică de pe valea lui Visaul (Visç) ar putea produce ea însăși 160 milioane kw de energie pe an.

B. Lucrări de irigație

Climatul câmpiei ungare asigură, în general, condiții favorabile producției agricole, dar este departe de a oferi producției condensările atmosferice necesare în toate anotimpurile. Astfel, de exemplu, statistica stabilită pe media unui lung șir de ani arată că spre regiunea centrală a câmpiei, între 1 aprilie și 20 septembrie, condensările atmosferice nu depășesc 300 mm, cantitate insuficientă culturii extensive.

Din acest motiv, adică pentru a întări siguranța producției, ca și pentru a intensifica producția în cantitate și în calitate, Ungaria a început în 1927 instalarea unui sistem de irigație pe un teritoriu de 200.000 hectare. Importanța economică a irigației instituite în felul acesta rezultă din faptul că pământurile irigate vor fi amenajate pentru producerea de furaj uscat, legume, orez, plante oleaginoase, leguminoase, plante utile, ca și cereale de randament nesigur.

Economia considerată aridă dă, în Ungaria, la un hectar luat în mod obișnuit, 50 chintale de produse mixte, adică 6 milioane de calorii de energie alimentară. Economia pe bază de irigații ar da, pe aceeași suprafață, 140 chintale de produse mixte în valoare de 15 milioane de calorii. Efectul social al acestor lucrări de irigare ar fi că cifra populației alimentate de aceste pământuri ar crește de la 300.000 la 750.000 suflete, adică de 2,5 ori mai mult decât înainte. Hrana lor ar fi chiar îmbunătățită, atât din punctul de vedere al cantității, cât și din cel al calității, fără a mai socoti că o largă mână de lucru și-ar găsi un loc de muncă permanent acolo.

Întinderea pământurilor prea bogate în chenopodiacee rămase în afara Ungariei este estimată la 500.000 hectare. Randamentul acestor pământuri mai curând sterile ar putea de asemenea să fie crescut cu ajutorul economiei hidrolice și chiar pământurile complet sterile ar putea fi transformate în stabilimente piscicole. În acest fel, 200 helestee au fost deja înființate pe 10.000 hectare în cea mai mare parte incultivabile.

C. *Importanța căilor fluviale*

În interesul navigației, al ameliorării sistemului de debitare a apelor, al stabilizării albiilor râurilor, Ungaria a derulat pe parcursul secolului trecut activități importante. Pentru suma de aproximativ un miliard de penghei (200 milioane de dolari¹³), ea a regularizat, în afara fluviului, râurile Drava, Sava, Kupa, Morava, Vag, Timis (Temes) în valea Dunării și râurile Bodrog, Maros (Mureș) și Szamos (Someș) în valea Tisei. Ea a trasat și căi artificiale, dărâmând canalul Kralja Petra (Ferenc-csatorna) și regularizând cursul Begăi, a brațului Soroksár al Dunării și al râului Criș (Körös). Lucrări sunt în curs pentru a face navigabile râurile Sió și Sajó, și pentru a lega printr-un canal colector Tisa de Berettyó, care va fi accesibil navelor mai mari ale comandamentelor danubiene. Se prevede, într-un viitor apropiat, și construirea unui canal navigabil care să lege Dunărea de Tisa.

Adăugarea văii Tisei la navigarea danubiană ar avea ca rezultat o dezvoltare fabuloasă a acestei regiuni destul de înapoiate din punct de vedere economic, cu atât mai mult cu cât producția intensificată rezultată din instalarea de sisteme de irigații ar putea realiza plasamente mai avantajoase prin intermediul transportului pe apă. Conform rezultatelor anchetei noastre, după construirea canalului Tisa-Dunăre, producătorul ar putea economisi de la 10 la 15% din valoarea recoltei sale, servindu-se de navigație în loc de transportul pe calea ferată. Este îndeobște cunoscut cum costurile de transport pe apă nu depășesc o medie de 1/3 la 1/4 din cele ale transportului prin intermediul căii ferate.

Se știe că tratatul de la Trianon, respectiv statutele Dunării au internaționalizat, plasându-le sub autoritatea superioară a Comisiei internaționale a Dunării, Dunărea între Ulm și Brăila, Tisa de la gura lui Szamos (Somes), Drava de la Bares, Maros (Mureș) de la Arad. Aceleași clauze au internaționalizat și afluenții navigabili ai acestor râuri. În principiu, internaționalizarea a fost codificată pentru apele navigabile „ce servesc în mod natural ca acces la mare mai mult de unui Stat”.

S-a omis, în același timp, internaționalizarea cursurilor Begăi, Timis-ului (Timiș) și canalului Kralja Petra (Ferenc-csatorna), ce au elemente organice ale rețelei hidrografice a bazinului carpatic, la care nu se poate avea acces decât traversând teritoriul mai multor State,

Congresul de la Paris a proclamat în 1856 libertatea navigației. Înainte, Ungaria declara deja în Legea XV din 1723 ilegalitatea taxelor impuse navigației fluviale și Legea XVII din 1777

¹³ La rata majorată a anului 1938, 1 dolar = 5,13 P.

interzice, sub pasibilitatea unei amenzi de 100 florini-aur, perceperea de taxe de orice natură pe rutele fluviale naturale și pe brațe.

Legat de tradițiile sale multisekulare, guvernul ungar recomandă, în interesul libertății navigației și al avantajelor economice care ar reveni de drept tuturor Statelor ce participă la navigație, internaționalizarea tuturor afluenților văii dunărene și canalelor aferente, sub rezerva principiului reciprocității.

4. Tratatul de la Trianon și experiența dedusă din aplicarea tratatului

Pe lângă Comisia internațională a Dunării menționată mai sus, este util să amintim că o Comisie europeană a Dunării își exercita funcțiile pe sectorul Brăila-Marea Neagră, unde Ungaria nu era reprezentată, deși ea figurează, printr-o proporție considerabilă, în traficul sectorului maritim la Dunării.

Al treilea organism internațional era Comisia tehnică permanentă a Regimului Apelor Dunării, constituită prin art. 293 al tratatului de la Trianon la rugămintea guvernului ungar, în vederea rezolvării problemelor tehnice privitoare la regimul apelor și pădurilor ce proveneau din statutul teritorial al tratatului de la Trianon, prin convenții internaționale. Această comisie găsea mijloace de a propune rezolvarea unor complicații foarte grave, mai ales atunci când bunăvoința părților implicate nu lipsea câtuși de puțin. În alte cazuri, îndeajuns de numeroase, activitatea sa părea mai puțin fructuoasă.

Experiența trecutului recomandă, în scopul simplificării administrației complicate de trei comisii internaționale, organizarea unei singure comisii, a cărei competență s-ar întinde de la gura Dunării la Ulm, punct limită actual al cursului superior navigabil al fluviului și ar cuprinde și afluenții, brațele și canalele navigabile.

Pe de altă parte, atribuțiile Comisiei Permanente ar fi remise unui comitet de experți tehnicieni ai Comisiei internaționale a Dunării constituită în acest sens, care s-ar angaja să-și regleze din oficiu orice chestiune provenind din situația hidrografică a Ungariei, în baza acordurilor ce vor fi încheiate, la sugestiile sale, cu Statele vecine.

Ar fi util și să se asigure Ungariei dreptul de a construi pentru propria utilizare, în chiar interiorul Statelor succesoare, rezervoare de apă și uzine de energie hidroelectrică indispensabile pentru dezvoltarea economică a Marii Câmpii. În cazul în care aceste lucrări ar fi efectuate de Statul succesor, o convenție internațională ar trebui să-i asigure Ungariei cantitatea de apă și

energie necesare pentru trebuințele sale (de exemplu, pentru construirea canalului Tisa-Dunăre sau pentru amenajarea brațului Dunării de la Moson pentru a-l face navigabil). În cele din urmă, ar fi de dorit să se asigure un împrumut internațional pe termen lung pentru efectuarea de lucrări de captare a apei și pentru construirea de uzine de energie hidroelectrică.

5. Regimul apelor și economie națională

Nu există îndoială că tratatul de la Trianon a descompus unitatea hidrografică a bazinului carpatic. Râul Tisa singur traversează la momentul actual teritoriul a patru State. Posibilitățile de captare ale regiunii superioare care permiteau să se diminueze efectul nociv al apelor din inundații, să se aprovizioneze Ungaria cu apă pentru irigații și cu energie puțin costisitoare și să se facă rezerve de apă pentru a asigura navigația pe râuri în cazul unor niveluri coborâte ale lor depind toate de Statele succesoare, sunt localizate pe teritoriul plasat sub autoritatea acestor State. Ungaria Trianonului n-a păstrat decât sectoarele inferioare incomode din punctul de vedere al apărării împotriva inundațiilor.

De aici vine și faptul că problemele regimului apelor au câștigat în importanță în Ungaria actuală și că orice slăbiciune în acest domeniu afectează economia națională a Ungariei mai intens decât înainte de 1918.

Navigația este un factor extrem de important al vieții noastre economice. Dar transportul pe apă nu cere doar restabilirea legăturii cu Adriatica și cu Marea Neagră, ci și constituirea unei rețele fluviale navigabile. Produsele noastre economice nu ne pot face să ținem piept concurenței decât dacă putem asigura, în condițiile cele mai favorabile, avantajele transportului pe apă.

Acest deziderat este de extremă actualitate, căci toate avantajele pe care producția noastră le va înregistra mulțumită lucrărilor de irigație a căror construcție a început deja în marea câmpie, nu ar putea fi realizate decât prin folosirea transportului pe apă, a cărui convenabilitate este îndeobște cunoscută. Din punctul de vedere al costurilor de transport, agricultura noastră s-a dovedit mai sensibilă decât producția industrială, căci producătorii agricoli pun în vânzare o cantitate de mărfuri mai însemnată ca volum și ca mărime și, în consecință, calea fluvială li se oferă de la sine ca principal mijloc de comunicare. În 1940, de exemplu, 64% din exportul nostru de grâu și 67% din exportul nostru de făină au fost transportate pe apă.

În ceea ce privește cultura noastră intensivă în curs de dezvoltare, ea n-ar putea să se sprijine pe baze solide decât dacă rețeaua noastră de apărare construită cu prețul a mari sacrificii,

poate să se achite, sub teama distrugerii sau a unor surprize, de misiunea sa de a proteja agricultura noastră împotriva stricăciunilor rezultate din situarea noastră geografică și climatologică.

Irigarea, navigația și producția de energie hidroelectrică sunt factori de prim ordin pentru economia noastră hidroelectrică. Cu toate acestea, conferința preliminară de la Barcelona a decis, în 1921, că dacă o coordonare a intereselor navigației și de altă natură se dovedește imposibilă, prioritatea revine, chiar în detrimentul navigației, utilizării economice a cursurilor de apă. În acest sens cere guvernul ungar garanții internaționale pentru proiectele sale de exploatare hidroelectrică.

6. Caracterul urgent al anumitor măsuri ce trebuie luate

Așteptând ca, prin aplicarea clauzelor tratatului de pace ce va fi încheiat, problemele expuse mai sus să fie reglate pe plan internațional, este absolut indispensabil ca în acest răstimp, un organism internațional să fie instituit pentru a regla chestiuni ce apar zilnic și, prin forța împrejurărilor, în domeniul regimului apelor sau ca, cel puțin, să îi fie asigurată guvernului ungar posibilitatea de a lua contact direct cu Statele vecine sub supravegherea și cu permisiunea Comisiei de Control a Națiunilor Unite.

7. Concluzii

Referindu-se la cele de mai sus, guvernul ungar, dornic să regleze chestiunile ce decurg din unitatea hidroelectrică a bazinului carpatic secționat de granițele politice, are onoarea de a formula dezideratele următoare:

1. Soluția cea mai utilă ar fi de a trasa granițele luând în considerare unitățile hidrologice determinate de munții ce formează linia de demarcație între ape, cu condiția ca rațiuni de ordin etnografic sau de o importanță economică excepțională să nu se opună acestui lucru; dar în toate cazurile va trebui să se vegheze ca trasarea granițelor să nu distrugă unitatea societăților de îndiguire;

2. Guvernul ungar cere internaționalizarea văii Dunării cu toți afluenții săi și toate canalele, sub rezerva unei declarații a principiului reciprocității;

3. Comisia tehnică permanentă a Regimului Apelor Dunării care, în caz de nevoie, ar putea fi transformată într-un sub-comitet tehnic al Comisiei internaționale a Dunării unificate, ar trebui să-și atribuie competența privitoare la orice chestiune tehnică ce ar putea rezulta din

fragmentarea politică a bazinului carpatin care formează, cu toate acestea, o unitate hidrografică. Ar fi de competența sa, spre exemplu, adaptarea regimului forestier la nevoile regimului hidrografic de așa manieră încât stricăciunile provenite dintr-o amenajare imprudentă să fie eliminate. La fel, ar fi bine să se supună supravegherii acestei comisii societățile de îndiguire secționate de granițele politice sau situate în apropierea granițelor pentru ca omisiunea de măsuri luate împotriva amenințării inundațiilor să nu producă catastrofe în Statul vecin;

4. În plus, ar fi de dorit să i se asigure guvernului ungar, printr-un acord internațional, dreptul de a construi rezervoare de apă și lucrări producătoare de energie, indispensabile pentru dezvoltarea economică a câmpiei ungare, în chiar teritoriile Statelor vecine. Dacă, pe de altă parte, acestea ar fi construite mulțumită griji acestor State, ar trebui să i asigure Ungariei, printr-un acord internațional, cesiunea cantității de apă și energie cerute. În cele din urmă, ar fi de dorit să i se acorde Ungariei un împrumut internațional pe termen lung, pentru a putea realiza lucrări de captare a apelor și de producere a energiei hidraulice.

5. În așteptarea realizării reglementarilor detaliate mai sus, ar fi absolut necesar să se instituie un organism internațional provizoriu în vederea unei reglementări a problemelor ce derivă din regimul apelor, care apar în fiecare zi sau, cel puțin, să se acorde guvernului ungar dreptul de a intra direct în contact cu Statele vecine.