УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ

ФИЛОЗОФСКИ ФАКУЛТЕТ

Милан Н. Гулић

ДУНАВ У ЈУГОСЛОВЕНСКОЈ ПОЛИТИЦИ ПРЕМА СОВЈЕТСКОМ САВЕЗУ (1944-1953)

докторска дисертација

Београд, 2012

UNIVERSITY OF BELGRADE

FACULTY OF PHILOSOPHY

Milan N. Gulić

DANUBE IN THE YUGOSLAV POLITICS TOWARD SOVIET UNION (1944-1953)

Doctoral Dissertation

Belgrade, 2012

Ментор:
др Мира Радојевић, доцент, Универзитет у Београду, Филозофски факултет

Чланови комисије:
др Љубодраг Димић, редовни професор, Универзитет у Београду, Филозофски факултет

др Мирослав Јовановић, ванредни професор, Универзитет у Београду, Филозофски факултет

др Ђорђе С. Костић, научни саветник, Балканолошки институт САНУ

др Милан Терзић, виши научни сарадник, Институт за стратегијска истраживања

Датум одбране: _____

Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944-1953)

Резиме:

Рад је заснован на необјављеној грађи из Архива Југославије, Дипломатског архива Министарства спољних послова, Војног архива, Историјског архива Београда, Архива Дунавске комисије и Архива Србије, као и на објављеним изворима, мемоарској и стручној историографској литератури и штампи. У погледу објављених извора нарочито је посвећена пажња документима са Београдске дунавске конференције и првих десет засједања Дунавске комисије. Оваква основа извора и литературе омогућава нам стварање цјеловитог историографског рада.

Наш основни циљ је био да научно-критичким анализирањем изворне и друге основе рада покажемо важност Дунава у завршној фази Другог свјетског рата и првим посљератним годинама, његов значај за југословенску државу, односе са Совјетским Савезом и његовим сателитима, као и у општим оквирима међународних односа. Године које представљају хронолошки оквир рада обухватиле су период обиљежен важним догађајима из историје XX вијека, како у општем смислу, тако и у погледу Дунава. У овом периоду питање Дунава нашло је важно мјесто у корпусу проблема посљератног свијета. Значајне фазе југословенске спољне политике у предметном раздобљу могле су се огледати кроз питање Дунава. Идентична гледишта са СССР-ом у погледу уређења питања Дунава у вријеме Потсдамске конференције, низа савјетовања министара иностраних послова, Мировне конференције у Паризу и, на врхунцу, Београдске конференције о Дунаву, замјењена су сукобљавањима у оквирима Дунавске комисије, за чије су се стварање заједнички борили.

Значај промјена постигнутих у овом деветогодишњем периоду у погледу Дунава потребно је сагледати кроз призму уређења дунавског питања у деценијама које су претходиле, као и кроз призму дуготрајности тековина овог периода и југословенско-

совјетске сарадње у погледу Дунава. Након борбе дуге више од једног вијека постигнуто је начело „Дунав - дунавским народима“. Такође, створена је прва Дунавска комисија у чије су чланство ушле само приобалне државе, а Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву, донијета заједничким снагама 1948. године, и данас је на снази.

Кључне ријечи: *Дунав, Југославија, Совјетски Савез, Ђердап, Румунија, Дунавска комисија, Мировна конференција у Паризу, Ђердапска администрација, Велизар Нинчић, Драгоје Ђурић*

Научна област: Историја

Ужа научна област: Историја Југославије

The Danube in the Yugoslav politics toward the Soviet Union (1944-1953)

Summary:

The paper is based on the unpublished material from the Archives of Yugoslavia, the Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs, the Military Archives, the Historical Archives of Belgrade, the Archives of the Danube Commission and the Archives of Serbia, as well as on the published sources, memoirs, historiography and newspapers. Regarding the published sources, the special attention was paid to the documents from the Belgrade Danube Conference and the first ten sessions of the Danube Commission. This basis of sources and literature enables us to create a complete historiographical paper.

Our principal goal was to demonstrate, by scientific-critical analysis of the sources, the importance of the Danube during the final phase of the Second World War and the first post-war years and its significance for the Yugoslav state in its relations with the Soviet Union and its satellites, as well as in the general framework of international relations. The years which constitute the chronological framework of the paper encompass the period marked by important events of 20th century history, both in general sense and concerning the Danube. In that period, the Danube question found an important place in the whole complex of problems of the post-war world. The important phases of the Yugoslav foreign policy in the discussed period could be reflected through the Danube question. The identical points of view with the USSR concerning the regulation of the Danube question during the Potsdam Conference, the series of consultations between the ministers of foreign affairs, the Paris Peace Conference and, finally, the Belgrade Conference about the Danube, were superseded by conflicts inside the Danube Commission, for whose establishment both states struggled.

The significance of changes concerning the Danube achieved during this nine-year period, should be perceived through the prism of the regulation of the Danube question during

the decades that preceded it, as well as through the prism of the longevity of achievements of that period and of the Yugoslav-Soviet cooperation regarding Danube. After the struggle longer then a century, the principle “The Danube to the Danubian peoples” was achieved. Furthermore, the first Danube Commission consisting only of the countries bordering the river was established and the Convention about the regime of navigation on the Danube created by joint efforts in 1948 is still in effect.

Cey words: *Danube, Yugoslavia, Soviet Union, Iron Gates, Romania, Danube Comission, Peace Conference in Paris, Administration of Iron Gates, Velizar Ninčić, Dragoje Đurić*

Scientific field: History

Specific scientific field: History of Yugoslavia

Садржај:

Резиме..... 3
Summary..... 5
Садржај..... 7

Предговор..... 9

1. Увод..... 27
1.1. Дунав: физичко-географски приказ..... 27
1.2. Геостратешки значај Дунава..... 31
1.3. Дунавско питање између два свјетска рата..... 36
1.3.1. Статут Дунава и Међународна дунавска комисија..... 40
1.3.2. Ђердапска администрација..... 54
1.3.3. Трећи Рајх и Дунав..... 61
1.4. Југословенско-совјетски односи између два свјетска рата..... 71

2. Сарадња (1944-1948)..... 77
2.1 Значај Дунава и Ђердапа у ратним операцијама на подручју Југославије (1941-1944)..... 77
2.2. Југословенско-совјетски односи у Другом свјетском рату..... 100
2.3. Нормализација прилика на Дунаву (1944-1946)..... 120
2.4. Привремени комитет за управљање пословима Ђердапске администрације..... 141
2.5. Питање реституције југословенских пловила из америчке окупационе зоне и совјетске експлоатације..... 164
2.6. Дунав на Парискоj мировној конференцији 1946. године..... 190
2.7. Нова Југославија на Дунаву..... 203
2.8. Мјешовита друштва – совјетска експлоатација или обострана корист?... 216
2.9. Југословенско-совјетско дунавско паробродарско акционарско друштво (ЈУСПАД)..... 235
2.9.1. Оснивање Друштва..... 235
2.9.2. ЈУСПАД у раду..... 247
2.10. Београдска конференција 1948. године..... 259

3. Сукобљавање (1948-1953)..... 306
3.1. Доношење Резолуције Информбироа и почетак заоштравања односа Југославије и Совјетског Савеза..... 306
3.2. Проблем гашења ЈУСПАД-а и повратка совјетског улога..... 316
3.3. Дунав као граница између супротстављених земаља..... 331
3.4. Дунавска комисија..... 367
3.5. Стварање нове администрације на Ђердапу (1949-1953)..... 402

4. Планови за будућност..... 413
4.1. Даље функционисање Дунавске комисије и њено проширење преосталим приобалним државама..... 413
4.2. Југословенски и румунски планови о хидроенергетском коришћењу Ђердапа..... 418

Закључак..... 429

Извори и литература..... 435

Прилози..... 450

Списак скраћеница..... 452

Биографија аутора..... 455

ПРЕДГОВОР

Само летимичан поглед на распоред археолошких налазишта дуж значајнијих, али и мање значајних, ријечних токова могао би нам показати важност коју су ријеке имале у развоју првих људских цивилизација и формирању трајнијих насеобина. Ријека је носила симболику живота у воденом току, била је исходиште хране за читаву заједницу, прва саобраћајница, али и прва одбрана. Као такав, ријечни ток је симбол и незаобилазан фактор у развоју цивилизација. Читаве европске цивилизације цвале су на обалама ријека, читави свијетови су настајали, расли, развијали се и нестајали на обали Дунава. Краљевства, царства, републике и друге државне формације и системи, у већој или мањој мјери, сматрале су ову ријеку својом и, у већој или мањој мјери, знале користити њене потенцијале.

Модеран човјек не може а да се не осврне и не задиви над импозантношћу римских подухвата премошћавања Дунава и изградње првих саобраћајница уз ову ријеку. Тешко је појмити сву сложеност савладавања велике ријеке и то у њеном најживописнијем, најгласнијем и најопаснијем дијелу – Ђердапу. Археолози су трагали за древним културама и насеобинама уз Дунав, писали о Винчи и Лепенском виру, историчари су проучавали сву сложеност пробоја кроз ђердапске стјене, утврђивали грандиозност подухвата Аполодора из Дамаска и „скретање ријеке“ о којем је писало на једној од, некада, многобројних табли поређаних уз стрме стјене ћудљивог Ђердапа. Наредна стољећа су донијела ванредан одбрамбени значај овој ријеци, најприје замирање, а затим и поновни процват пловидбе и трговине на Дунаву.

Напредак, у технолошком смислу, праћен развојем односа и међузависношћу државних формација у Европи, мијењао је и поглед на ову ријеку. Одбрана, напад, трговина, исхрана, наводњавање и саобраћај као неке од предности живота уз Дунав биле

су праћене могућностима за продирање непријатеља, поплавама, заразним болестима и другим сличним потешкоћама које је живот уз ову ријеку могао учинити. Међутим, човјек новог доба учио је да се бори са свим лошим странама живота у Подунављу. Медицина је водила битку са заразним болестима, прилагођена архитектура стамбених простора и изградња насипа водила је битку са поплавама. Развој пловних средстава учинио је Дунав све погоднијим за трговину и пловидбу, напредак градитељских техника до неслућених размјера је повећао иригационе могућности и настајали су читави системи који су водили битку за развој обрадивих површина. Сасвим јасно, ријека је остајала извориште живота.

Тзв. *дуги* XIX вијек је означио прекретницу у искоришћавању пловних ријека у Европи, а самим тим и Дунава. Слобода пловидбе се намеће као основно начело у најважнијим мировним уговорима тога стољећа, стварају се прва модерна пловидбена друштва, жељезни бродови лагано заузимају мјесто пловила са дрвеним коритом, а изводе се и велики регулациони радови. Због свега тога значај ријечних токова представља актуелно питање у историографији. Међутим, без обзира на тај, несумњиви, значај, ријечни токови и њихова важност кроз историју нису у довољној мјери заокупљали пажњу историчара. Радови историчара су ријекама додјељивали споредну улогу. Ријеке су помињане, углавном, у контексту праваца продирања у детаљним описима ратова, као граничне линије, или у склопу описа појединачних операција или битака. Њихов вишеструки значај неупоредиво чешће је био предмет истраживања правника, економиста и стручњака за водопривреду.

Дунав, „река јединства Европе“, како ју је називао академик Дејан Медаковић, дошла је у средиште пажње европске дипломатије по завршетку Првог свјетског рата. Њен стратешки значај је био добро уочен у земљама које су из рата изашле са ореолом побједника – Велике Британије и Француске. Све снажнија, храбрија и, у коначници, агресивнија Њемачка гледала је у Дунаву „ријечни ток будућности“, како га је ословио тадашњи национални вођа Адолф Хитлер. Дунав је требало да буде „кичма“ Рајха, као државе велике површине и са изузетно развијеном мрежом пловних ријека и канала.

Како то примјећује и Константин Никифоров, осим несумњивог значаја, у Дунаву има и много симболике. Са Дунавом су повезане све три скупине словенских народа – јужни, западни и источни Словени, Влашка и Молдавија су називане „дунавским кнежевинама“, једна од најзначајнијих империја у историји човјечанства Хабзбуршка монархија/Аустроугарска називана је често „Дунавском монархијом“, а постојали су и планови о формирању „Дунавске конфедерације“. Чак је и војна интервенција земаља Варшавског пакта у Чехословачкој 1968. године названа „Дунав“. Због свега тога Дунав представља један од симбола читаве Европе.

Југословенска држава, од свога постанка па до свога нестанка, имала је ту (не)погодност да је заузимала средишњи простор на ријечној мрежи Дунава. Током свога постојања имала је разгранату мрежу унутрашњих пловних путева од око 2.000 км дужине. Саобраћајне могућности Југославије, њен економски развитак, стратешки и политички положај често су били испреплетани са питањем Дунава. Уколико се није налазио у самом центру збивања, проблем Дунава је био на важној позицији, како у односима са осталим подунавским државама, тако и у односима са државама које су се налазиле далеко од Дунава, али су у овој ријеци видјеле своје трговачке, стратешке или политичке интересе.

Управо је хронолошки оквир наше теме (1944-1953) представљало вријеме потпуног преображаја југословенске државе, њеног прерастања из монархије у републику, њене вишеструке промјене спољнополитичке оријентације, њеног ослобођења, обнове и знатног унутрашњег преображаја. Ово су биле године великих промјена за Југославију. Хронолошки оквир наше теме представљао је промјену и за сам Дунав. Отклоњена је опасност од прерастања Дунава у „кичму“ Трећег рајха, у завршној фази рата он је представљао правац из којег је долазила слобода знатним европским пространствима, он је постао ријека о којој се старају само државе које леже на његовим обалама, а он је, затим, постао и једна од најважнијих магистрала „иза жељезне завјесе“, како је Винстон Черчил окарактерисао дио Европе под совјетском доминацијом,

приликом говора у Фултону. Нова Југославија имала је и нове узоре, нове обавезе, нову захвалност и нове спољнополитичке приоритете. Од сталног успона, дивљења и узора, без обзира на спорадична, некада и врло озбиљна неслагања, Совјетски Савез је постао велики противник Југославије, озбиљна претња за њену безбједност и држава са којом је, током неколико година, постојала само најнужнија комуникација. У питању су и године великих промјена, успона и падова, у односима између Југославије и Совјетског Савеза.

На трагу ових врло важних година ми смо наше излагање омеђили са двије важне године. Година 1944, којом почиње наше основно излагање, била је година када је моћна, али измучена, Црвена армија стигла на југословенску обалу Дунава, сусрела се са, тада се већ могло наслутити, побједничком Народноослободилачком војском Југославије (НОВЈ) и отпочела борбе за коначно ослобођење најприје Србије, која је у том тренутку имала пресудан стратешки значај, а затим и читаве Југославије. Дунав је представљао спону и, можемо рећи, обиљежје заједничког ратовања двије војске. Осим што су се сусреле на Дунаву, даљи продор двије војске је ишао уз Дунав, ослобођена је југословенска престоница која лежи на ушћу Саве у Дунав, вођене су тешке борбе на дунавским обалама, рачунајући сложену Београдску операцију, Батинску битку и друге мање борбе, десанте и покушаје стварања мостобрана.

Година 1953. представља формални завршетак нашег основног излагања. Те године се, смрћу неоспорног совјетског лидера Јосифа Висарионовича Џугашвилија Стаљина, лагано приводила крају страховита ера сукобљавања некадашњих савезника и пријатеља, Југославије и Совјетског Савеза. Те године су поједини изрази лица, ријечи, увијања руку, ћутљивост и слични гестови совјетских и других источноевропских дипломата на сједницама Дунавске комисије показивали да се ствари у односима двије државе полагано мијењају. Те године је устројена сасвим нова управа за Ђердапски сектор, ослоњена на чврсте темеље једнакости обала и држава приобалних на Сектору. Дунав је од те године поново могао постати „река сарадње“.

Све оно што се догађало између ове двије граничне године показује важност тог периода за Дунав, Југославију и југословенско-совјетске односе. Дунав је у овим годинама чврсто стајао на свјетској позорници, о њему се причало у Потсдаму, Паризу и Њујорку, о њему се говорило и на састанцима Савјета министара иностраних послова и на великој и важној Београдској конференцији. Он постаје још једна од бојишница за хладноратовска сукобљавања и за информбироовска „препуцавања“. Њега нераскидиво повезују са окупационим зонама, помоћи порушеним крајевима, доминацијом великих сила, питањима Трста, мировних уговора са пораженим државама, економским споразумима „иза жељезне завјесе“.

Присуство савезничке Црвене армије на Дунаву и заједничка борба временом су били одмјењени товарима помоћи који су дунавским пловним путем стизали у Југославију из Совјетског Савеза и присуством совјетских миноловаца који су имали задатак да Југославији врате њену „артерију“ од животне важности. Совјетски стручњаци су помагали и у премошћавању ове ријеке и спајању ратом разорених и раздвојених дијелова југословенске територије. Сарадња на Дунаву била је крунисана стварањем мјешовитог предузећа за дунавску пловидбу и заједничким дипломатским наступима на међународним конференцијама. Међутим, сарадња се убрзо претворила у сукобљавање, а товари помоћи и заједничка пловидба били су одмјењени сандуцима пропагандног материјала, пуцањима на пловила и саботирањима пловидбе.

Осим несумњиве важности и очигледне динамичности година које представљају хронолошки оквир нашег истраживања, важну улогу у њиховом одређивању имала је доступност и квалитет архивских докумената. Потрага за значајним документима водила нас је кроз фондове пет домаћих и једног иностраног архива. Најзначајнија истраживања спроведена су у Архиву Југославије у Београду. Користили смо документа из 22 различита фонда, похрањена у овом архиву, а у потрази за документима прегледавали смо и саставне дијелове још неколико фондова (Главна дирекција бродоградње, Комитет за водопривреду, Привредни савет Владе ФНРЈ). Осим индиректне користи за формирање

цјеловите слике периода и догађања, ови фондови нису имали директан уплив у сам текст дисертације.

За израду текста дисертације од посебног значаја била је чињеница да је мјешовито друштво за дунавску пловидбу, које су творили Југославија и Совјетски Савез, имало своје сједиште у Београду. Захваљујући тој чињеници постоји читав архивски фонд, настао његовим дјеловањем, у Архиву Југославије. По својој важности за наше истраживање овај фонд заузима високо мјесто, али бисмо могли констатовати чињеницу да не постоји довољно докумената који показују услове рада и начин живота његових службеника, односно докумената који би нам, из угла обичног човјека, бродара, показали какво је то Друштво било током свог постојања и како су његови службеници гледали на њега, с обзиром на његову специфичност.

Међу највриједнијим фондовима који су похрањени у Архиву Југославије су и фондови некадашњег Архива Јосипа Броза Тита – Канцеларија маршала Југославије и Кабинет предсједника Републике. Оба наведена фонда значајно су допринијела квалитету нашег рада. Први наведени фонд садржи значајна документа везана за московско савјетовање подунавских земаља, одржано крајем јуна и почетком јула 1948. године, непосредно прије Дунавске конференције у Београду, као и за саму Конференцију. Такође, у овом фонду се налазе и важни документи везани за реституцију југословенског пловног парка и изградњу мостова на Дунаву у Југославији. Фонд Кабинет предсједника Републике садржи документацију која нарочито помаже приликом схватања важности Ђердапа за односе између Југославије и Румуније, посебно у погледу остварења вишедеценијских планова око коришћења хидроенергетских капацитета Ђердапа и рјешења пловидбених проблема, који су постојали на том дијелу Дунава.

Међу фондовима Архива Југославије на које смо обратили нарочиту пажњу налазе се и фонд Главне дирекције речног саобраћаја, Ђердапске речне управе Текија-Кладово и Министарства саобраћаја Владе ФНРЈ. Захваљујући овим фондовима могли смо

представити важност коју је ријечни саобраћај имао за Југославију у завршној фази Другог свјетског рата и организацију истог у првим посљератним годинама, планове за унапређење ријечног саобраћаја и организацију управе на Ђердапском сектору, почевши од Привременог комитета, са којим се изашло из рата, па до Ђердапске речне управе, чије је гашење представљало завршетак нарочитог међународног режима за овај дио Дунава. Од посебног значаја за цјеловитије схватање југословенско-совјетских односа у назначеном периоду је и фонд Централног комитета Савеза комуниста Југославије (ЦК СКЈ), као остатак некада посебне архивске установе. Стварање цјелокупне слике о важности Дунава за југословенску државу није могуће без рада на фондовима Министарства иностраних послова Краљевине Југославије и Сталне делегације Краљевине Југославије при Међународној дунавској комисији.

Ипак, срж нашег истраживања представљао је преглед фонда Политичке архиве у оквиру Дипломатског архива Министарства спољних послова у Београду. Током рада у том архиву пошло нам је за руком да прегледамо грађу која се директно тиче Дунава, али и ону која се односи на све подунавске државе (Аустрија, Бугарска, Чехословачка, Мађарска, Њемачка, Румунија и Совјетски Савез) за период од 1945. до 1954. године. Разноликост и богатсво грађе похрањене у овом, изузетно важном, архиву значајно су допринијели садржајности и квалитету нашег рада.

Током истраживања радили смо и на грађи похрањеној у Архиву Србије, Историјском архиву Београда и Војном архиву у Београду. Иако су документа похрањена у овим архивима ријеђе заступљена у нашем раду, њихов допринос његовом садржају био је знатан. У настојању да се подробније упознамо са радом и настајањем Дунавске комисије, као директне тековине промјена насталих у периоду којим смо се бавили, истраживали смо и у архиву ове институције у Будимпешти. Иако су пронађена документа допринијела разноликости архивске грађе заступљене у раду, морамо нагласити да је само мањи дио архиве ове установе пренијет из Галца у мађарску престоницу 1954. године, када је Дунавска комисија мијењала своје сједиште. Грађа Војног архива од

нарочитог значаја је за сагледавање мјеста и улоге Дунава и Ђердапа у ратним операцијама од 1939. до 1945. године.

Иако је наше истраживање превасходно било засновано на необјављеној, а често и некоришћеној грађи, у знатној мјери смо се морали служити и објављеним изворима. По свом значају за садржај нашег рада најважније мјесто заузимају објављена документа са Дунавске конференције у Београду, у издању Министарства иностраних послова ФНРЈ[1] и Протоколи са засједања Дунавске комисије, које овај међународни организам редовно објављује још од 1951. године. Иако су документа са Дунавске конференције објављена у Београду, на руском и француском језику, њихово проналажење у домаћим библиотекама није сасвим једноставно. Протоколи Дунавске комисије могли су се пронаћи само у Библиотеци Дунавске комисије у Будимпешти, а њихова важност за наш рад је немјерљива.

Двотомна збирка докумената о Априлском рату помаже нам за боље разумјевање мјеста Дунава у ратним збивањима на почетку рата на југословенском простору. Вријеме када је Дунав постао граница између дојучерашњих савезника, а касније великих непријатеља, сагледава се и уз помоћ добро познате *Беле књиге*, коју је објавило Министарство иностраних послова ФНРЈ.[2] За потпуније схватање успона и пада југословенско-совјетских односа значајни су тротомни *Документи о 1948.* Владимира Дедијера,[3] као и читава едиција *Документи о спољној политици СФРЈ,* која покрива период од 1941. до 1950. године. Због квалитетне селекције докумената и равномјерне заступљености докумената југословенског и совјетског поријекла изузетан значај за наш рад имале су двије збирке рађење у сарадњи југословенских/српских и совјетских/руских

[1] *Дунайская конференция, Белград 1948/Conference Danubiene, Beograd 1948.* Сборник документов /Recueil des documents, Белград/Beograd 1949.
[2] *Bela knjiga o agresivnim postupcima vlada SSSR, Poljske, Čehoslovačke, Mađarske, Rumunije, Bugarske i Albanije prema Jugoslaviji,* Beograd 1951.
[3] Vladimir Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I-III, Beograd 1980.

историчара, од којих је прва објављена 1996[4], а друга 2010. године.[5] У погледу докумената који се директно односе на пробелем Дунава у југословенско-совјетским односима нарочито је значајан други дио ове збирке докумената, који прати развој међудржавних односа од краја Другог свјетског рата, па до 1956. године. Односи између двије државе могу се пратити и кроз збирку докуметата Радоице Лубурића[6] и двотомне збирке докумената групе руских историчарки (Татјане Волокитине, Галине Мурашко и Албине Носкове), под називом *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953,* објављене 1999. и 2002. године.[7]

Наше историографско истраживање морало је обратити пажњу и на објављене радове мемоарског карактера. Важност Дунава у Другом свјетском рату заступљена је у мемоарским дјелима Хермана Нојбахера и Велимира Пилетића, а југословенски планови о запречавању пловидбе кроз Ђердап у дјелу Мирка Плајвајса. Од радова који се тичу посљератног периода од посебног су значаја они који говоре о формирању мјешовитих југословенско-совјетских друштава (сјећања Владимира Велебита, Светозара Вукмановића-Темпа, Владимира Дедијера, Милована Ђиласа и Едварда Кардеља). Посебну важности имају дјела мемоарског карактера Милана Петровића, захваљујући којем се отвара, из посебног угла, питање информбировске емиграције, са посебним освртом на све оне који су спас покушали наћи са друге стране Дунава, као и сјећања Славољуба Ђере Петровића, шефа југословенске делегације на осмом засједању Дунавске комисије (крајем јуна и почетком јула 1953) и предводнику југословенске делегације на

[4] *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945.* Документи и материјали, приредили: Бранко Петрановић, Урош Костић, Косара Вукасовић, Игор В. Бухаркин, Нина В. Васиљева, Виктор А. Сољанскиј, Нина А. Есаулова и Леонид Ј. Гибјанскиј, Београд 1996.

[5] *Југословенско-совјетски односи 1945-1956.* Зборник докумената, приредили: Љубодраг Димић, Миладин Милошевић, Ђорђе Борозан, И. В. Бухаркин, Л. В. Внукова, Ј. А. Зеленко, М. К. Кравченко и В. А. Сољански, Београд 2010.

[6] *Pomirenje Jugoslavije i SSSR-a 1953-1955.* Tematska zbirka dokumenata, priredio Radoica Luburić, Podgorica 1999.

[7] *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953.* Документы, I (1944-1948), приредили: Татьяна Викторовна Волокитина, Галина Павловна Мурашко, Альбина Федоровна Носкова, Москва 1999; *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953.* Документы, II (1949-1953), приредили: Татьяна Викторовна Волокитина, Галина Павловна Мурашко и Альбина Федоровна Носкова, Москва 2002.

преговорима са Румунима око оснивања новог управног органа на Ђердапу (априла и маја 1953. године). Нарочито је важно његово свједочанство о преговорима из априла и маја 1953. године, који су, осим промјене ситуације на Ђердапу, донијели и прве дефинитивне доказе да се политика Совјетског Савеза према Југославији мијења.

Наш рад је у знатној мјери заснован и на историографским радовима и другим стручним радовима. Коришћене историографске радове можемо сврстати у двије групе, на радове у којима је директно дотакнут проблем Дунава и мјешовитих друштава и на радове који су нам послужили за стварање боље слике општег историјског оквира. Служили смо се достигнућима домаћих и страних аутора, а користили смо и тековине историографије старијег поријекла (након Другог свјетских рата), као и новије радове. Уз мноштво литературе на руском језику, користили смо се и литературом на енглеском, француском и бугарском језику.

Разматрајући дунавско питање у деценијама које су претходиле годинама у које је смјештења наша тема држали смо се, превасходно, збирке реферата које је, за потребе југословенске делегације на Београдској дунавској конференцији, израдио Институт за међународну политику и привреду при Влади ФНРЈ. Аутори са значајним угледом у научним круговима, јасност излагања и прецизност изнијетих података гарантовали су да се са великим степеном сигурности на њих можемо ослонити. Користили смо и бројну литературу која је директно, или индиректно, дотицала проблем Дунава. Међу посебно квалитетним, и за нас важним радовима, истиче се студија Андреја Митровића о мјесту које је Србија заузимала у плановима Аустроугарске и Њемачке 1908-1918. године, са посебним освртом на улогу Дунава у тим плановима.[8] Нарочито садржајан преглед дунавског питања, закључно са Београдском дунавском конференцијом из 1948, дао је Спиридон Фокас у својој опсежној студији из 1987. године.[9] Међутим, морамо нагласити нарочит недостатак цјеловитих студија о Европској дунавској комисији (ЕДК), која је

[8] Andrej Mitrović, *Prodor na Balkan. Srbija u planovima Austro-Ugarske i Nemačke 1908-1918*, Beograd 1981.
[9] Spiridon G. Focas, *The Lower Danube River. In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948,* Boulder 1987.

уређивала питање приморског Дунава у периоду од готово једног вијека, као и о Међународној дунавској комисији (МДК), чија је делатност сасвим летимично дотицана у појединим радовима, углавном правника. Значајан број докумената насталих радом ЕДК чува се у Библиотеци Дунавске комисије у Будимпешти. Документа настајала током постојања МДК нису остала у оквиру цјеловитог фонда због начина и времена када је ова међународна установа завршила свој рад. Међутим, како смо то већ напријед навели, фонд Сталне делегације Краљевине Југославије при Међународној дунавској комисији у Архиву Југославије, са својих неколико стотина фасцикли даје могућност да се у неким будућим истраживањима да цјеловитији преглед рада ове установе.

Комплексност теме, њена, можемо то рећи, раритетност у историграфским круговима и блиска повезаност са достигнућима других наука наметали су потребу коришћења великог броја студија неисториографског поријекла. Стицање основних знања о пловидби на унутрашњим пловним путевима, типовима пловила и препрекама и потешкоћама на које пловидба може наићи било нам је далеко јасније захваљујући раду уџбеничког карактера Драгутина Мушкатировића[10] и новој студији Симе Росића.[11]

Осим са појмовима саобраћајне струке морали смо се упознати и са појмовима из домена међународног права и међународних односа. Користили смо се двјема важнијим синтезама о међународном јавном праву. Тротомна студија врсног југословенског правника Милана Бартоша, објављивана током 1950-их година, дала нам је важна знања из домена међународног јавног права и мјесту дунавског питања у општим оквирима међународног јавног права. Чињеница да се годинама налазио на мјесту главног правног савјетника у Министарству иностраних послова само је додатно допринијела квалитету студије Милана Бартоша.[12] Значајну помоћ, када је међународно јавно право у питању, добили смо и захваљујући студији Смиље Аврамов и Миленка Креће.[13]

[10] Dragutin Muškatirović, *Unutrašnji plovni putevi i pristaništa,* Beograd 1993.
[11] Симо Росић, *Пловидба унутрашњим пловним путевима,* Београд 2010.
[12] Milan Bartoš, *Međunarodno javno pravo,* I-III, Beograd 1954-58.
[13] Смиља Аврамов, Миленко Креća, *Међународно јавно право*, Београд 2003.

Из пера Момира Стојковића изашла је студија која, још увијек, представља незаобилазну литературу за све који се баве питањем Дунава. Његова докторска дисертација, под називом *Дунавска комисија,* одбрањена на Правном факултету 1964, а објављена 1970. године, представља рад захваљујући коме се може схватити функционисање ове међународне установе, њена структура и међународноправни положај. Међутим, иако је ова студија и даље од изузетне важности, због времена када је настала и година рада Дунавске комисије које обухвата, надамо се да ће у неко догледно вријеме бити допуњена неком новом, у којој ће бити анализиран рад Комисије у деценијама након године која је била гранична у раду Момира Стојковића. Ово је нарочито важно због свих догађаја који су измјенили слику Дунава у наредним деценијама, почевши од уређења Ђердапа за пловидбу, преко распада држава на дунавским обалама (Совјетског Савеза, Југославије и Чехословачке), поновног уласка Дунава у ратну зону током Грађанског рата у Хрватској и агресије НАТО на тадашњу СР Југославију, па до коначног уласка и посљедње подунавске државе (уједињене Њемачке) у саму Комисију.

Посљедњих година питањем Дунава посебно се бави Радоје Р. Зечевић, аутор чак пет студија о проблему Дунава. Међутим, само је његова прва студија о дунавској проблематици из 2000. године, под називом *Србија и међународни положај Ђердапа, историја и садашњост,* имала већи значај у нашем раду.[14] Остале нису имале већег значаја за наш рад, јер представљају компилацију већ поменутих радова Института за међународну политику и привреду из 1948. године, сложених по тематском принципу. Важност Ђердапа у историји ових простора има средишњу позицију у обимној студији Маринка Пауновића, под називом *Ђердап и Тимочка Крајина.*[15]

Као што смо претходно већ нагласили, питање Дунава није имало средишњу позицију у радовима српске/југословенске историографије. Без обзира на то, наш рад је

[14] Радоје Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа. Историја и садашњост*, Београд 2000.
[15] Marinko Paunović, *Đerdap i Timočka Krajina,* Zagreb 1970.

морао обухватити врло широку историографску основу, како би се боље могао схватити хронолошки и проблемски оквир у који се смјешта наша тема. С обзиром да је Дунав у нашем раду приказан у свјетлу односа Југославије и Совјетског Савеза, за разумјевање политичких система и самих политичких прилика у те двије државе користили смо неколико студија о њиховим историјама у XX вијеку. За опште прилике у Југославији користили смо тротомну *Историју Југославије* Бранка Петрановића, објављену у годинама непосредно пред нестанак државе о којој говори,[16] а за историју Русије/Совјетског Савеза неколико радова различитог поријекла и времена настанка. Међу њима је монографија руског поријекла А. С. Барсенкова и А. И. Вдовина из 2005[17], неколико савремених радова западног поријекла[18], као и већ добро позната студија Ђузепеа Бофе из времена док је СССР још увијек постојао.[19]

Имајући у виду чињеницу да је почетна година нашег основног излагања 1944, када су се заједничким снагама Црвене армије и НОВЈ водиле борбе на бојиштима дуж тока Дунава, користили смо велики број радова који се тичу Другог свјетског рата, како његових почетака, тако и завршне фазе, савезништва двије земље, стратешке важности Дунава у борбама на почетку и на крају рата. Важност Ђердапа и Дунава у почетној фази рата (већ од 1939. године) разматрана је у раду Елизабет Баркер[20], са посебним освртом на британске покушаје саботирања њемачке пловидбе кроз Ђердап, Милана Ристовића[21] и Душана Лукача[22], са посебним освртом на амбициозне њемачке планове у погледу Дунава. Мјесто Ђердапског сектора у њемачком окупационом систему дотакнуто је у раду

[16] Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918-1988*, I-III, Beograd 1988.
[17] Александр Сергеевич Барсенков, Александр Иванович Вдовин, *История России 1917-2004,* Москва 2005.
[18] Geoffrey Roberts, *The Soviet Union in World Politics. Coexistence, Revolution and Cold War 1945-1991,* London-New York 2005; Donald W. Treadgold, Herbert J. Ellison, *Twentieth Century Russia,* Boulder 2000; *The Cambridge History of Russia,* III, Edited by: Ronald Grigor Suny, Cambridge 2006.
[19] Giuseppe Boffa, *Povijest Sovjetskog Saveza,* I-II, Opatija 1985.
[20] Elisabeth Barker, *Britanska politika prema jugoistočnoj Evropi u Drugom svjetskom ratu*, Zagreb 1978.
[21] Milan D. Ristović, *Nemački novi poredak i Jugoistočna Evropa 1940/41-1944/45*, Beograd 1991.
[22] Душан Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој за изградњу хидроенергетског система у Ђердапу“, *Balcanica*, br. VI/1975, стр. 189-199; Исти, „Место Краљевине Југославије у плановима и експанзионистичким подухватима Трећег Рајха према југоистоку Европе до 1941“, *Balcanica,* XIII-XIV/1982-1983, стр. 295-306; Isti, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope*, I-III, Beograd 1982-1987.

Драгана Алексића *Привреда Србије у Другом светском рату.*[23] Питање Ђердапа у почетној фази рата из румунског угла било је тема у неколико чланака из зборника радова објављеног у Букурешту 2002. године. Захваљујући тим радовима могли смо поредити све безбједносне мјере које су, под притиском Њемачке, од 1939-1941. године морале предузети двије приобалне државе на Ђердапу, са циљем осигурања пловидбе.[24]

Детаљан преглед ратних операција, али и прилика у Југославији у почетној фази Другог свјетског рата дао је Велимир Терзић у својој двотомној студији *Слом Краљевине Југославије.*[25] Радова који су се тицали детаљног описа борби на југословенском ратишту, као и југословенско-совјетских односа у том периоду било је у великом броју, како у југословенској/српској, тако и у совјетској/руској историографији. Ми ћемо овдје само истаћи неке који су се, значајем за наш рад, посебно истакли. Незаобилазна је студија Бранка Петрановића *Србија у Другом светском рату,* која даје цјеловит преглед свега што се на југословенском простору догађало у врло бурном периоду од 1939. до 1945. године.[26] Посебну вриједност за схватање утицаја Совјетског Савеза на прилике у Југославији током Другог свјетског рата има и монографија Николе Б. Поповића из 1988. године.[27] Као изузетна допуна раду Николе Поповића може послужити докторска дисертација Алексеја Ј. Тимофејева *Руси и Други светски рат у Југославији,* која је преточена у монографију ванредног значаја 2011. године.[28]

Међу многобројним радовима који су се бавили ослобођењем Југославије и доприносом Совјетског Савеза ослобођењу југословенских народа овдје ћемо издвојити само неколико. Зборник радова *Ослобођење Београда 1944. године* садржи велики број квалитетних, разноликих и важних радова за односе двије војске током рата, у завршним

[23] Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002.
[24] *The Danube, European Security and Cooperation at the Beginning of the 21th Century* (zbornik radova), Bucharest 2002.
[25] Velimir Terzić, *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. Uzroci i posledice poraza*, I-II, Beograd 1982-1983.
[26] Branko Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu 1939-1945,* Beograd 1992.
[27] Nikola B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi u Drugom svetskom ratu (1941-1945),* Beograd 1988.
[28] Алексеј Ј. Тимофејев, *Руси и Други светски рат у Југославији. Утицај СССР-а и руских емиграната на догађаје у Југославији 1941-1945,* Београд 2011.

борбама за ослобођење дјелова Југославије и, тада већ, међудржавне односе у посљедњој ратној и првим поратним годинама.[29] Само један совјетски угао истих дешавања, а нарочито важан због уклапања дејстава Црвене армије у општи контекст њиховог напредовања уз Дунав и дејстава на тлу Европе, даје рад групе аутора, под руководством маршала М. В. Захарова, под називом *Освобождение Юго-Восточной и Центральной Европы войсками 2-го и 3-го Украинских фронтов (1944-1945),* објављен у Москви 1970. године.[30] Врло детаљне прегледе завршних борби за ослобођење Београда и Србије дају радови Петра Вишњића, којима смо се и ми служили.[31]

Важно је истаћи да је у свим набројаним радовима који разматрају борбена дејства на тлу Југославије од 1941. до 1945. године стратешка и саобраћајна важност Дунава и Ђердапа била углавном споредно питање. Управо ту празнину успјевали смо да попунимо са два рада. Иван Иљич Локтионов дао је изузетно детаљан, усудићемо се да кажемо и предетаљан, преглед дејствовања совјетске Дунавске ратне флотиле, почевши од њене улоге у борбама за одбрану Совјетског Савеза у јуну 1941, па до борби за освајање дијелова Аустрије, укључујући њену престоницу Беч, у априлу 1945. године.[32] Цјелокупни преглед ратних дејстава на ријекама у Југославији, понајвише на Дунаву, дао је Бошко Антић у својој монографији *Речна ратна флотила Народноослободилачке војске Југославије*. Његов квалитетан рад, заснован на обиљу релевантне литературе и знатној количини објављених и необјављених докумената, дао је знатан допринос бољем схватању мјеста које је Дунав имао у ратним операцијама на југословенском простору 1941-1945. године.[33]

Догађања на Дунаву у поратном периоду неодвојива су од цјелокупног контекста југословенско-совјетских односа, како до 1948, тако и након године драстичних промјена

[29] *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010.
[30] *Освобождение Юго-Восточной и Центральной Европы войсками 2-го и 3-го Украинских фронтов (1944-1945),* под общей редакцией М. В. Захарова, Москва 1970.
[31] Петар Вишњић, *Београдски октобар 1944,* Београд 1994; Исти, *Операције за ослобођење Источне Србије, јун-октобар 1944*, Зајечар 1985; Isti, *Operacije za oslobođenje Srbije 1944,* Beograd 1972.
[32] Ivan Iljič Loktionov, *Dunavska flotila u Velikom otadžbinskom ratu (1941-1945),* Beograd 1966.
[33] Boško Antić, *Rečna ratna flotila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije,* Beograd 1991.

у њиховим односима, али и од хладног рата, чији је саставни дио представљало и дунавско питање. Међу посебно важним радовима који су се тицали односа између двије државе посебно ћемо истаћи радове А. С. Аникејева[34], Ј. С. Гиренка[35] и А. Б. Едемског.[36] Од радова насталих на постјугословенском простору издвојићемо два зборника радова: *Југословенско-совјетски сукоб 1948*[37], зборник радова са научног скупа одржаног поводом 50. годишњице почетка сукоба, и зборник *Тито-Стаљин*, који је низом квалитетних радова дао значајан допринос савременом погледу на сукоб.[38]

Важну групу радова за посматрање општег контекста у који се смјешта наша тема имали су радови који се односе на хладни рат уопште, као и они који се тичу мјеста Југославије у хладноратовским догађањима. Од општих прегледа историје хладног рата навешћемо рад В. М. Зубока[39], као и први том *The Cambridge History of the Cold War*, на чијем приређивању су радили Марвин Лефлер и Од Арне Вештад.[40] Значајан корпус радова о мјесту Југославије у хладном рату дао је зборник радова *Велике силе и мале државе у хладном рату 1945-1955,* произашао са међународне научне конференције.[41] Мјесто Југославије у хладном рату покушао је да одреди и Дарко Бекић у својој обимној студији заснованој претежно на грађи из архива у иностранству. Његова монографија има нарочит значај за наш рад због оправданог обраћања пажње на догађаје на појединим засједањима Дунавске комисије, кроз које је, између осталог, покушао да уочи евентуалне промјене у односима совјетског блока према Југославији.[42] Проблемом

[34] Анатолий Семенович Аникеев, *Как Тито от Сталина ушел: Югославия, СССР и США в начальный период 'холодной войны' (1945-1957),* Москва 2002.
[35] Юрий Степанович Гиренко, *Советско-югославские отношения,* Москва 1983; Исти, *Сталин-Тито,* Москва 1991.
[36] Андрей Борисович Едемский, *От кофликта к нормализации. Советско-югославские отношения в 1953-1956 годах,* Москва 2008.
[37] *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1999.
[38] *Тито-Стаљин* (зборник радова са међународног округлог стола), Београд 2007.
[39] Vladislav Martinovich Zubok, *A failed empire: the Soviet Union in the Cold War from Stalin to Gorbachev,* The University of North Carolina Press, 2007.
[40] *The Cambridge History of the Cold War,* I, Edited by: Melvyn P. Leffler, Odd Arne Westad, Cambridge 2010.
[41] *Velike sile i male države u hladnom ratu 1945-1955. Slučaj Jugoslavije* (zbornik radova sa međunarodne naučne konferencije), Beograd 2005.
[42] Darko Bekić, *Jugoslavija u hladnom ratu. Odnosi s velikim silama 1949-1955,* Zagreb 1988.

међународног положаја Југославије у свјетлу хладног рата и сукоба са совјетским блоком бавила се и Лорејн М. Лис у својој монографији *Одржавање Тита на површини,* која је за домаће тржиште објављена 2003. године.[43]

Управо је доступност објављених и необјављених извора и литературе и степен истражености појединих проблема у вези са Дунавом понајвише утицала на наше опредјељење у погледу структуре самог рада. Динамичност и важност периода у који је смјештена наша тема не би била на прави начин схваћена без уводне студије у којој смо жељели дати физичко-географски приказ и геостратешки значај Дунава, у циљу бољег разумјевања важности Дунава у оном најопштијем смислу. Уводну студију чине и преглед југословенско-совјетских односа у међуратном периоду, као и преглед развоја дунавског питања у истом периоду.

Наше основно излагање подијељено је по хронолошком принципу, пратећи развој међудржавних односа Југославије и Совјетског Савеза, на период сарадње и период сукобљавања. Унутар ове основне хронолошке подјеле наше излагање тече према тематском принципу. Један од најважнијих видова међудржавне сарадње у погледу Дунава био је заједнички рад на нормализацији прилика на овој ријеци обновом мостова, чишћењем од мина, вађењем потопљених пловила. На међународном плану сарадња двије државе у погледу Дунава достигла је свој врхунац на Париској мировној конференцији, а нарочито на Београдској дунавској конференцији. Дунав и Дунавска комисија представљали су посебна поља на којима се очитовала сукобљеност Југославије и совјетског блока. Као што је Дунавска комисија била специфична као међународно тијело у коме су чланови биле само земље из совјетског лагера наспрам Југославије, тако је и дунавски пловни пут био специфична магистрала која је спајала земље совјетског блока, али преко Југославије. За разлику од жељезничких и ваздушних ово је била саобраћајница коју није било могуће прекинути раскидом неког међународног споразума.

[43] Lorejn M. Lis, *Održavanje Tita na površini. Sjedinjene Države, Jugoslavija i hladni rat,* Beograd 2003.

Отуда је њено коришћење било праћено провокацијама, избацивањима пропагандног материјала, сумњама. Дунав је годинама представљао онај дио границе између Југославије и земаља совјетског блока који су стотине емиграната настојале прећи у покушају бијега из земље у којој се више нису осјећали сигурно.

Са 1953. годином Дунав је почео тећи у смјеру сарадње међу државама, а домет промјена насталих у овом периоду најбоље нам показује његову важност. Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву, донијета у Београду у августу 1948. године, и данас је на снази, а Дунавска комисија, која је отпочела рад 1949. године, и данас постоји. Да бисмо боље показали домет ових промјена излагање смо завршили одјељком о плановима за будућност, односно о корацима предузетим са циљем да се у оквире Дунавске комисије, коначно, укључе све приобалне дунавске државе, као и да се, сложеном изградњом пловидбеног система на Ђердапу, отклоне проблеми на најзахтјевнијем дијелу Дунава у погледу пловидбе.

Прикупљајући и анализирајући документа из архивских установа, објављене документе, мемоарску и стручну литературу настојали смо одговорити на питање колико важну позицију је имао Дунав у политици Југославије према Совјетском Савеза и гдје је његово мјесто у цјелокупном корпусу њихових односа. Такође, настојали смо да израдом ове дисертације отворимо читаво једно истраживачко поље када је Дунав, али и друге ријеке, у питању, због њиховог несумњивог економског, саобраћајног, енергетског, политичког и стратешког значаја. Нашим радом смо настојали да у знатнијој мјери уведемо дунавско питање и у домаћу историографију. Дунавско питање и Дунавска конференција били су посљедњи моменти када је, у очима Запада, постојала хармонија унутар совјетског блока, а питање Ђердапа и нове Ђердапске управе означили су крај мучних прилика у Дунавској комисија и на Дунаву уопште.

1. УВОД

1.1. Дунав: физичко-географски приказ

Ријека Дунав представља један од најважнијих ријечних токова у Европи. Дужина његовог тока, разгранатост слива и географски положај чине га вишеструко значајним, како за државе које су се налазиле на његовим обалама, тако и за оне које су посредно користиле неки од потенцијала Дунава или су настојале да преко њега остваре одређени економски и политички утицај у Подунављу. Дунав настаје на територији данашње Њемачке, спајањем двије мање ријеке Бреге (Breg) и Бригаха (Brigach), код града Донауешингена (Donaueschingen). Његова дужина је 2.850 км, што га чини другом најдужом ријеком у Европи, иза Волге, и једном од тридесет најдужих ријека на свијету. По количини воде је на трећем мјесту у Европи, иза Волге и Неве, а по површини слива Дунав је на 32. мјесту у свијету и захвата око 817.000 км². Међутим, пошто Волга представља националну руску ријеку[44], Дунав је најзначајнији међународни унутрашњи пловни пут у Европи. Дунав утиче у Црно море делтом површине 3.500 км², са три већа рукавца: Килија, Сулина и Свети Ђорђе.[45]

[44] Према међународном праву национална ријека је она која цијелим својим током протиче у границама само једне државе (С. Аврамов, М. Крећа, *Међународно јавно право*, Београд 2003, стр. 372-373).

[45] Важно је нагласити да се у стручној литератури могу пронаћи различити подаци о укупној дужини тока Дунава. Дужина која се наводи у тексту наведена је према Војној енциклопедији и према честој заступљености у литератури. У *Енциклопедији Југославије* наводи се дужина од 2.783 км, Јован Пауновић користи податак о дужини од 2.950 км, Андрија Ристић бројку од 2.860 км, а *Encyclopedia Americana* 2.815 км („Dunav", *Vojna enciklopedija*, II, Beograd 1959, str. 659; „Dunav", *Enciklopedija Jugoslavije*, III, Zagreb 1984, str. 679-680; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа. Историја и садашњост*, Београд 2000, стр. 9-14; „Dunav", *Enciklopedija Jugoslavije*, III, Zagreb 1958, str. 171; J. Paunović, *Istoriski razvoj principa slobodne plovidbe Dunavom i Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu od 1948. godine*, Beograd 1957, str. 9; M. Stojković, *Dunavska komisija*, Beograd 1970, str. 7-10; А. Ристић, *Дунав: геополитичка студија*, Београд 1939, стр. 3-13; „Дунáй", *Большая советская Энциклопедия,* VIII, Москва 1972, стр. 536-537; „Dunav", *Enciklopedija srpsko-hrvatsko-slovenačka*, I, Zagreb 1928, str. 607-608; „Dunav", *Pomorska enciklopedija*, II, Zagreb 1955, str. 565-585; „Danube River", *Encyclopedia Americana*, VIII, Danbury 2003, str. 492-493; „Donau", *Brockhaus Enzyklopädie*, V, Wiesbaden 1968, str. 18-19; „Danube River", *Encyclopedia Britannica*, V, Chicago 1974, str. 488-491; „Dunav", *Enciklopedija Leksikografskog zavoda*, II, Zagreb 1956, str. 429-431).

Према особинама обала, корита, водног режима и пловидбе, Дунав се дијели на горњи, средњи и доњи. Горњи Дунав, који се често назива и *Алпским Дунавом,* је дугачак 970 км и обухвата ток од изворишта до Девина на аустријско-словачкој граници. Тај дио Дунава има сва обиљежја планинске ријеке, осим мањег дијела у Бечкој котлини. Карактеришу га колебљивост водостаја и велики низводни прираст протицаја. Средњи Дунав, који се често назива *Панонским Дунавом*, дугачак је 949 км и обухвата ток од Девинских врата (тзв. Porta Hungarica) до Турну Северина. Има све особине равничарске ријеке, осим Девинских и Вишеградских врата и Ђердапа, у којима има обиљежја планинске ријеке. На овом дијелу тока Дунав добија велике количине воде из својих притока. Доњи Дунав, који се често назива *Понтијским Дунавом*, обухвата ток ове ријеке од Турну Северина до ушћа у дужини од 931 км и има обиљежје равничарске ријеке. Карактеришу га мали пад и мала брзина, због чега знатно „меандрира“, таложи много материјала и ствара острва.

Дунав има 124 притоке, од којих су 34 пловне. Најзначајније притоке Дунава су: Ин (дужине 510 км), Енс (320 км), Раба (256 км), Драва (749 км), Сава (945 км), Велика Морава (493 км, укључујући Западну Мораву), Јантра (271 км), Морава (350 км), Вах (400 км), Хрон (260 км), Тиса (977 км), Тамиш (630 км), Олт (615 км), Арђеш (300 км), Сирет (624 км), Прут (953 км) итд. Десне притоке доносе око 66%, а лијеве око 34% воде. Најважнија притока горњег Дунава је ријека Ин, док највише воде у средњи Дунав доносе Драва, Тиса и Сава. Притоке доњег Дунава не утичу значајније на његов режим вода.[46]

Важност Дунаву, као саобраћајном коридору од изузетног значаја, даје чињеница да је 2.588 км његовог тока пловно и да, улијевајући се у Црно море, представља добру везу ријечног и поморског саобраћаја. Прије него што је изграђен канал Рајна-Мајна-

[46] *„Dunav“, Vojna enciklopedija*, II, str. 659-661; „Drava“, *Pomorska enciklopedija,* II, str. 506-507; „Sava“, „Tisa“, „Tamiš“, *Pomorska enciklopedija,* VII, str. 15-21, 492-493, 542-543; „Dunav“, *Enciklopedija Jugoslavije*, III, str. 679-680; J. Paunović, *Istoriski razvoj*..., str. 10-11; A. Allix, „Le Danube jusqu'en 1939“, *Les Ètudes rhodaniennes*, br. 3-4/1942, str. 93-130; A. Stančík, S. Jovanovič, *Hidrology of the River Danube/Гидрология реки Дунай/Hydrologie du Danube/Hydrologie der Donau,* Bratislava 1988, str. 84-98; E. Stojić-Karanović, *Dunav-reka saradnje,* Beograd 2005, str. 17-18.

Дунав, ток Дунава до Улма био је сталан, али доста слаб, а код овог града он добија своју десну притоку Илер, која му доноси велику количину воде. Од Улма до Келхајма, у дужини од 173 км, Дунав је био плован за мала пловила и сплавове, а од Келхајма до Регензбурга, у дужини од 36 км, за мање пловне објекте (носивости до 120 тона). Код Регензбурга он прима двије веће притоке Наб и Реген, због чега је од Регензбурга до Браиле, у дужини од 2.209 км, плован за „нормалне“ дунавске бродове и шлепове од преко 1.000 тона носивости. Код Пасауа Дунав прима своју највећу алпску притоку, ријеку Ин, која му доноси готово исту количину воде колику и он сам донесе из свог горњег слива. Од Браиле до Сулине, у дужини од 170 км, плован је и за морске бродове.[47] Дунав је кроз Југославију протицао у дужини од 588 км, што је 12,5% укупне дужине ове ријеке. Од тога је Југославија на 358 км располагала са обје обале, а на 230 км ток Дунава је чинио границу између Југославије и Румуније. Око 37,5% пловних путева у сливу Дунава се налазило на територији Југославије.[48] Управо је из тог разлога Андрија Ристић сматрао да је главни привредни интерес Југославије „на Дунаву, а не на Јадрану.“[49]

Нарочито сложен дио тока Дунава представља Ђердапски сектор.[50] Он представља „дунавску пробојницу“ кроз планински систем јужних Карпата и везује панонски дио Подунавља са понтијским. Састоји се од четири клисуре (Горња клисура, Госпођин вир, Казан и Сипска клисура) и четири котлине (Љупковска, Доњомилановачка, Оршавска и Влашко-понтијска). Ђердапски сектор обухвата ток Дунава од Молдова Веке до Турну

[47] Рачунајући његове притоке, пловне канале, споредне рукавце и сл, пловна мрежа Дунава је, у годинама прије Другог свјетског рата, износила око 6.360 км (А. Ристић, н.д., стр. 7-8).

[48] Дипломатски архив Министарства спољних послова (ДАМСП), Повељива архива (ПА), 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432077; Архив Југославије (АЈ), Канцеларија маршала Југославије (КМЈ), I-4-е/1, *Географија Подунавља*; „Dunav“, *Vojna enciklopedija*, II, str. 661; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 10; Д. Дукић, „Дунав-хидрографске особине и саобраћајни значај“, *Научни преглед,* св. 3/1976, стр. 129-176; Д. Дукић, „Дунав-хидрографски преглед, у: *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове* (зборник радова са међународног научног скупа), Београд 1983, стр. 15-49).

[49] Он је, међутим, био свјестан да „велика пловна река није исто што и море“ и да ријеке могу бити само „природна допуна“ мору или „само незгодна замена“, а у најгорем случају „пут за колониално продирање“ (А. Ристић, н.д., стр. 42).

[50] Назив *Ђердап* у српском језику потиче, највјероватније, од турске ријечи *girdap,* која означава вртлог, вир или брзак. У енглеском језику се користи израз *Iron Gates*, у француском *Portes de Fer*, у руском *Желéзные Воро́та,* а у њемачком језику *Eisernes Tor* („Đerdap“, *Enciklopedija Jugoslavije*, III, str. 728).

Северина, на лијевој обали, и од села Винци до Костола на десној обали, у укупној дужини од 117 км.[51] У Ђердапу Дунав прима само двије значајније притоке, Поречку реку и Черну. Ђердапски сектор Дунава карактерисале су велика висинска разлика (26,17 метара), уско корито у клисурама (у Казану свега око 150 м), велика брзина воде на појединим мјестима (на Гребену и до 5 м/секунди при високом водостају), вртлози (у тјеснацу Казана дубине су се кретале и преко 50 м при ниским водостајима), јаки вјетрови, магле и сл. Дуж Ђердапског сектора расијан је велики број стјена у ријечном кориту, које су сужавале пловни пут, стварале вртлоге и, уопште, причињавале велике потешкоће пловидби.[52]

Посматрајући читав ток Дунава, али и других ријека у Европи, видимо колико је Ђердапски сектор био другачији. Све док изградњом бране између Сипа и Гура Ваја није претворен у мирно језеро Ђердап је фасцинирао својом природном љепотом и плашио својом различитошћу и свим опасностима које је причињавао дунавским лађарима. Сликовит опис Ђердапа дао је Сретен Ј. Стојковић у свом путопису с краја XIX вијека. Пловећи од Београда до Радујевца, имао је прилику да осјети све драži Дунава, а о импресији након уласка у Ђердап је записао: „Кад сиђеш Дунавом до овога места, не можеш га познати, као да је то друга каква река. Дотле тих, миран, пространи, с равном површином, с ниским обалама или и благим, омањим брежуљцима; а сада? Он се тамо стешњава, губи се у веругању кроз високе планинске кланце, те вам се чини да ће му ту негде бити крај; а из сред његове површине дигла се нека врста шиљастог, стеновитог

[51] Радован Драговић, један од најзначајнијих југословенских стручњака за дунавско питање, истицао је да је ове границе сектора одредила Аустроугарска из чисто административних разлога. Он је сматрао да су природне препреке пловидби, које су оправдавале постојање једног специјалног режима, постојале на дужини од 99 км и почињале од стјене Бабакај (код тврђаве Голубац, на 1.040. км), а завршавале се код села Гура Вај на 941. км. Са друге стране, у литератури се може наићи и на податак да је укупна дужина сектора 119 км (Р. Драговић, *Пловидба у Ђердапу*, Београд 1960, стр. 1-2; J. Paunović, *Istoriski razvoj*..., str. 10).

[52] Управо због оваквих својстава дунавског тока у Ђердапском сектору пловидбу су помагали ђердапски пилоти или лоцови, из редова локалног становништва вичног пловидби и добро упознатог са ћудима и опасностима ријечног тока. Свједочанство о њима, с почетка XIX вијека, оставио је и прота Матеја Ненадовић: „Кроз Ђердап не смеду обичне дунавске и савске думењије спустити лађу, јербо нису вешти и могли би одма лађу потопити, но се из они' села думењије узимају који су вешти Ђердапу, и говоре да они никаква данка не дају, но само горе и доле лађе пропраћавају.“ (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432078; М. Ненадовић, *Мемоари,* Београд 2005, стр. 114).

брега, као какво страшило, око кога се ломе помамни таласи нашег, до сада тако мирног Дунава, који с неким достојанственим гњевом пенушаво и хучно јури из ждрела у клисуру, правећи вртлоге, прескачући преко каменитих степеница и производећи једнолико, монотоно брујање!...“[53]

1.2. Геостратешки значај Дунава

Сама чињеница да је Дунав друга највећа европска ријека и да његов слив захвата једну дванаестину европског континента, говори нам о његовој стратешкој, географској, политичкој, економској и саобраћајној важности. Посебно се мора истаћи важност Дунава у војно-стратешком смислу, али и нагласити да стратешки значај умногоме зависи од тренутних политичких прилика на његовим обалама и политичких подјела. Велики саобраћајни потенцијали, како самог Дунава, тако и његових притока, чинили су ову област важном и у мирнодопском и у ратном времену. Стратешки значај дунавског слива увећавали су планови о његовом повезивању са Сјеверним морем и Атлантским океаном, каналом Рајна-Мајна-Дунав[54] и Балтичким морем, преко канала Дунав–Одра. Такође, постојали су и планови о изградњи канала Дунав–Црно Море у Румунији и Дунав–Јадранско море у Југославији. Нарочиту важност имао је и план о изградњи канала Дунав–Морава–Вардар, којим је ова важна саобраћајница додатно требало да добије на значају.[55] У годинама пред Други свјетски рат, када су ови канали били само пројекти,

[53] С. Ј. Стојковић, *На лепом српском Дунаву, од Београда до Радујевца,* Београд 1893, стр. 180-181.

[54] Пловни пут Рајна-Мајна-Дунав отворен је за саобраћај 25. септембра 1992. године и пловним путем дужине 3.540 км спојио је Сјеверно са Црним морем (Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа,* стр. 23; M. Ţăpârlea, „The Rhine-Main-Danube Channel and Its Strategic Importance for European Cooperation“, u: *The Danube, European Security and Cooperation at the Beginning of the 21th Century* (zbornik radova), Bucharest 2002, str. 123-131).

[55] Финансијске потешкоће учиниле су да никада не дође до реализације овог пројекта. Комитет за јавне радове Друштва народа одбио је 1932. године југословенски приједлог за финансијску подршку у изградњи овог канала (AJ, KMJ, I-4-e/1, *Стратешки проблеми Дунава*; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432079; *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије,* III, приредила Н. Петровић, Београд 2008, стр. 162; G. Lubenoff, „La question du Danube“, *Politique étrangère,* br. 5/1938, str. 468-488).

Андрија Ристић је предвиђао да ће Дунав, њиховом изградњом, „у саобраћајном, слетственом и геополитичком“ погледу постати „беочуг у новој вештачкој саобраћајници која ће почињати од Хамбурга и Ротердама, а у прво време завршавати негде у Црном мору.“[56]

Због свог специфичног положаја Дунав представља изузетно погодну спону између Западне и Источне Европе и Блиског истока. Дунав је много пута кроз историју коришћен као „војни објекат“, јер је пружао могућности лаког продирања уз и низ његов ток, а повезивао је низ држава које су излазиле на његове обале. Као саобраћајни пут повезивао је алпске, судетске, карпатске, панонске и балканске области. Са друге стране, системом притока и канала повезиван је и са морима и другим областима Европе. Међутим, како је ток Дунава често кроз историју био подјељен на више мањих државних територија, смањивао се његов комуникацијски и офанзивни значај, а повећавао његов одбрамбени карактер, нарочито ако је он представљао границу. Дунав је представљао моћну баријеру, посебно у случају када је његов положај био у складу са правцем напада. Пловне ријеке су представљале баријеру за чије премошћавање су били потребни велики људски, технички и организациони капацитети. Нападач је морао имати далекосежне припреме, а бранилац је добијао на времену.[57] Његов значај и могућности искоришћавања током рата, зависиле су од његовог правца протезања према одређеном фронту. Варијетети искоришћавања ријечних ратних флотила и самог ријечног тока су били многобројни у зависности од тога да ли се ријека налазила у позадини сувоземних снага и на којој удаљености, да ли је текла између двије сукобљене војске, да ли је позиционирана у позадини непријатељских снага или сјече његов операцијски правац по дубини, да ли тече по боку операцијског правца или дијели операцијаски правац по фронту итд.[58]

[56] А. Ристић, н.д., стр. 63.
[57] Одбрамбени значај Дунава доста је зависио и од војно-техничке опремљености зарађених страна. Што су њихове способности у овом погледу мање, важност Дунава је била већа (A. Simović, *Rečne ratne flotile,* Split 1954, str. 7).
[58] A. Simović, *Rečne ratne flotile,* str. 54-66.

У значајнијој мјери коришћење Дунава као ратне комуникације отпочело је током Првог свјетског рата. Тада је Аустроугарска користила јединице ријечне ратне флотиле за рат против Србије (1914-1915) и Румуније (1916-1917).[59] Ове јединице су се показале врло дјелотворним у садејству са сувоземним снагама за бомбардовање насељених мјеста и уништавање пловних саобраћајних средстава. Дунав је имао важну улогу за Аустроугарску, како за ратовање на Балкану, тако и за продор према јужним дијеловима Украјине. На стратешку важност Дунава указивала је Њемачка врховна команда, нарочито након уласка Турске у рат, када је Дунав представљао важну комуникацију за превоз оружја и муниције ка новом савезнику. Њемачки покушаји превоза били су онемогућени снажном ватром са српске обале код Смедерева (24. децембра 1914), када су се оштећена пловила морала склонити у Тамиш, и Београда (31. марта 1915), када је низводно од српске престонице изгубљено 40 вагона муниције. Централне силе су биле склоне и да Србији понуде сепаратни мир, уколико би она пристала да Аустроугарској уступи Неготинску Крајину (како би контрола Ђердапа била потпуна), а заузврат јој је нуђено проширење на сјеверу Албаније и спајање са Црном Гором.[60] Србија је, такође, користила дунавски пловни пут за контакт са својим савезницима, па су у Прахово стизали товари помоћи из Русије. Војничким сломом Србије 1915. године Централне силе су добиле

[59] Дунавску флотилу, која се налазила у саставу аустроугарске Треће армије, у нападу на Србију чинило је 9 оклопних монитора са 50 топова и 20 других бродова. У борбама је потопљен низ српских, али и аустроугарских бродова, а срушен је и жељезнички мост на Сави. Доминација на ријекама и штете које су одбрани Србије наносили аустроугарски монитори довели су до тога да су већ у јесен 1914. прва пловила преуређена за ратна дејства на ријекама. Србија је током 1915. године формирала сопствену флотилу, конструисала неколико специјализираних пловила за борбена дејства на ријекама (*Јадар* и *Далмација*), а знатне потешкоће аустроугарским пловилима нанијела су и артиљеријска дејства са копна. Српској ријечној флотили придодат је тада и један енглески торпедни чамац, који је, пришавши аустроугарској флотили у земунском пристаништу, испалио први торпедо у водама Дунава (М. Ђуришић, Б. Ратковић, С. Скоко, Д. Живојиновић, М. Војводић, *Први светски рат*, II, *Општа историја*, Цетиње 1976, стр. 131; V. Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, Beograd 2008, str. 184; P. Tomac, *Prvi svetski rat 1914-1918*, Beograd 1973, str. 275; М. С. Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства до 1926. године,* Београд 1965, стр. 84-86; M. Paunović, *Đerdap i Timočka Krajina,* Zagreb 1970, str. 669-673; A. Simović, *Rečne ratne flotile,* str. 47; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove,* Beograd 1986, str. 138-154).

[60] Барон Буријан, аустроугарски министар иностраних послова, наглашавао је значај дунавског пловног пута за Монархију и истицао да Дунав није слободан све док Румунија и Србија имају могућност „да препрече тај пролаз". У вријеме окупације Србије из Адмиралитета је наглашавано да се по сваку цјену мора задржати појас око Ђердапске клисуре у ширини од 25 км са обје стране обале (A. Mitrović, *Prodor na Balkan. Srbija u planovima Austro-Ugarske i Nemačke 1908-1918*, Beograd 1981, str. 242-243, 350-351).

могућност да, након разминирања, знатније користе дунавски пловни пут. Њихова пловидба кроз Ђердап била је нарочито активна 1916-1918. године, када је просјечни годишњи транспорт био 1,9 милиона тона. У Другом свјетском рату (о чему ће касније бити више ријечи), као важну комуникацију, Дунав су користили и Њемачка, за продор ка Истоку, и Совјетски Савез, за контраофанзиву ка Западу.[61]

Видимо да је, са војностратегијске тачке гледишта, улога Дунава и Подунавља могла бити двострука. Дунавом се могло остварити брзо надирање са сјеверозапада ка југоистоку Европе, а одатле даље ка Азији (продор је могао бити и у обратном смјеру), а Дунав је погодан и за вођење операција према Апенинском и Балканском полуострву и ка областима Велике европске низије. И Први и Други свјетски рат су показали важност Дунава у овом смислу. Француски генерал и врховни командант савезничких снага у посљедњој години Првог свјетског рата Фердинанд Фош говорио је да је „онај, ко је господар Дунава, господар (је) Централне и оријенталне Европе“ и да је „онај ко није на Дунаву, све (је) изгубио“.[62]

Панонска низија обухвата највећи дио слива средњег Дунава. Долинама притока Дунава ова област се увлачи дубоко у планинске области Алпа, Динарских планина, Балкана, Карпата и др. Вододелница дунавског слива приближава се обали Јадранског мора на око 40 км, а обали Егејског мора на око 200 км. Долина Мораве и Вардара, као и ријека Сава са својим притокама Љубљаницом, Купом, Уном, Врбасом, Босном и другим, чинили су повољне саобраћајне правце у геостратешком смислу, који су лако могли прерасти у операцијске правце за продор из Панонске низије ка обалама, али и у обрнутом смјеру. Због тога су Панонска низија и слив средњег Дунава представљали

[61] P. Tomac, n.d., str. 160-161, 271-272, 276; A. Simović, *Rečne ratne flotile,* str. 49-50; М. Йованович, „Ленинским курсом. Как русские защищали Белград от австрийских мониторов на Дунае (1914-1915)“, *Родина,* бр. 11/2010, стр. 130-131.

[62] AJ, фонд Централни пресбиро Председништва Министарског савета, 38-545-710; AJ, KMJ, I-4-e/1, *Стратешки проблеми Дунава*; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432079; A. Simović, *Rečne ratne flotile,* str. 5.

стратешки важан простор за могући продор ка обалама Јадранског и Егејског мора, Великој европској низији, Апенинском полуострву и сливу горњег и доњег Дунава.[63]

Дунав има и велики економски значај. У економском погледу највећа важност Дунава је у чињеници да он представља сигуран и јефтин саобраћајни правац, који спаја Средњу са Југоисточном Европом. Нарочиту важност Дунаву, као саобраћајном правцу, дала је изградња канала Рајна-Мајна-Дунав. Дунав је још током XIX вијека спојен са Мајном тзв. Лудвиговим каналом, дугачким 172 км (од Келхајма на Дунаву до Бамберга на Мајни); међутим, пловидба овим каналом је била ограничена само на бродове носивости до 200 тона.[64]

До Првог свјетског рата далеко је била развијенија узводна, него низводна пловидба Дунавом. Индустријски развијена Средња Европа прибављала је сировине из претежно пољопривредних земаља Југоисточне Европе. Дунавом су, у највећој мјери, превожени нафта и нафтни деривати из Румуније и житарице из балканских земаља и Мађарске. Низводно је, најчешће, транспортована индустријска роба и угаљ из Њемачке и Аустрије. Међутим, треба нагласити да Дунав није коришћен у довољној мјери за међународну трговину ни прије, а ни послије Другог свјетског рата. Укупни међународни робни промет на Дунаву опао је са 6,9 милиона тона у 1911, на 3,7 милиона тона у 1924. години.[65] Економска важност Дунава се очитује и у његовим хидроенергетским[66] и

[63] АЈ, КМЈ, I-4-е/1, *Стратешки проблеми Дунава*; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432079.

[64] Изградња канала трајала је читаву деценију (1836-1846), а назив је добио према имену баварског краља Лудвига I, који је градњу и иницирао (Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа*, стр. 23-24; Д. Фекете, „Значение Дуная, как международной водной магистрали, с учетом создания трансконтинентальной водной магистрали Рейн-Майн-Дунай“, *ActaTechica Academiae Scientiarum Hungaricae,* Tomus 75(1-4)/1973, str. 137-159).

[65] У годинама прије Другог свјетског рата годишњи промет на Рајни износио је око 85 милиона тона робе, док је на Дунаву износио око 7 милиона. Тада је Рајном саобраћало око 12.000, а Дунавом око 3.500 пловила. Разлози за ово су вишеструки. Европа након Првог свјетског рата није била у могућности да изводи значајније техничке радове на Дунаву. Тек што се опоравила од рата, захватила ју је снажна економска криза 1929. године. Међународна дунавска комисија за првих десет година свог постојања није извршила значајније радове на Ђердапу, а озбиљнији радови на багеровању материјала на ушћу Дунава извршени су тек 1926. године (Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа*, стр. 19).

[66] Прва хидроелектрана на Дунаву изграђена је 1907. године (Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа*, стр. 27).

риболовним потенцијалима, као и у могућности његовог искоришћавања за изградњу иригационих система. У том погледу Дунав је нарочито био важан за Мађарску, Југославију, Румунију и Бугарску. Ради искоришћавања ових потенцијала Дунава грађени су велики иригациони системи Дунав–Тиса и Дунав–Блатно језеро у Мађарској, Дунав–Тиса–Дунав у Југославији и велики иригациони систем на подручју Добруџе у Румунији.[67]

1.5. Дунавско питање између два свјетска рата

Завршетак Првог свјетског рата донио је разореној Европи велике промјене на свим пољима. У низу великих промјена мијењала се и ситуација у погледу дунавске пловидбе. Осим промјена граница и држава на обалама Дунава, мијењао се и приступ дунавском проблему. У том погледу промјене су настајале и прије него што је дошло до потпуног утихнућа оружја на свим странама. Паралелно са сломом Централних сила и избијањем савезничких трупа на Дунав, Савезничка врховна команда за Исток донијела је одлуку о организовању Команде дунавске пловидбе (Commandement de la Navigation du Danube), која је установљена након склапања примирја 13. новембра 1918. године, са сједиштем у Београду.

Општа ситуација на Дунаву, у то вријеме, била је изузетно тешка. О томе је писао и члан делегације Сједињених Америчких Држава (САД) за питања саобраћаја Мајли Хедсон, примјетивши да су „саобраћајне прилике на Дунаву врло рђаве, а томе је узрок што није извршена арбитража, што је рђав распоред у гориву и мазиву за пароброде и апсолутно неповерење између суседних земаља“. Команда дунавске пловидбе је требало да организује пловидбу Дунавом ради снабдијевања трупа. Она је функционисала све до 1. фебруара 1920. године. Када су ратне операције потпуно утихнуле, Савезнички врховни

[67] AJ, KMJ, I-4-e/1, *Економски значај Дунава*; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 17-18.

економски комитет доноси одлуку о оснивању Међусавезничке дунавске комисије (Commission Interalliée du Danube) 22. маја 1919. године, у чији састав су ушли представници Велике Британије, Француске, Италије и САД-а, а нешто касније и представници Чехословачке, Румуније и Краљевства/Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца (КСХС). Њен задатак је био да обезбиједи функционисање пловидбе у ванредним околностима, након завршетка једног великог рата и „да поново створи промет реком под условима једнаког поступања, садржаним у Уговорима о миру, да експлоатише у општем интересу бродове чија је својина оспоравана и да даје дозволе за слободан пролаз дуж реке бродовима који врше пренос намирница и обављају трговински промет". Комисија је требало и да покаже одлучност савезничких земаља да остану присутне на Дунаву. На челу Комисије, стациониране у Будимпешти, као и на челу Команде дунавске пловидбе, налазио се британски адмирал Ернест Чарлс Томас Трубриџ. Међусавезничка дунавска комисија састала се посљедњи пут у Паризу од 12. до 20. маја 1920. године, уступивши мјесто Међународној дунавској комисији (Commission Internationale du Danube), која се први пут састала 17. јуна исте године.[68]

Краљевство/Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца суочавала се у првим мјесецима свога постојања са проблемом недостатка пловних објеката дунавске пловидбе. Њено бродовље је током рата било уништено или конфисковано, а крајем рата цјелокупни пловни парк на Дунаву нашао се у рукама савезничке Врховне команде. Повратак пловних објеката ишао је доста тешко. Након стварања Међусавезничке дунавске комисије, војвода Живојин Мишић жалио се, у писму упућеном адмиралу Трубрицу и врховном команданту савезничких снага на Балкану Франше д'Епереу, на спорост процеса повратка

[68] АЈ, КМЈ, I-4-е/1; *Историско-правни преглед дунавског проблема од 1921. до краја Другог светског рата*; АЈ, Делегација Краљевине СХС на Конференцији мира у Паризу, 336-43, бр. 6442, бр. 6191; ДАМСП, ПА, 1945, Чехословачка, ф-7, досије 14, 7716; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 3, 27386; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа,* стр. 99-100; Р. Р. Зечевић, *Дунав и међународно право,* Београд 2006, стр. 40-43; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 37; М. Ф. Петровић, *Државни родослов Краљевине Југославије/СХС 1918-1941,* Београд 2008, стр. 232; S. G. Focas, *The Lower Danube River. In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948,* Boulder 1987, str. 435-439; М. С. Ђуричић, н.д., стр. 90-92; *Југословенски речни портрети,* приредио М. С. Ђуричић, Београд 1931, стр. 35-36; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 172-176.

пловних објеката, као и на ограничења у коришћењу уступљеног бродовља, која су наметнута новој држави. [69] Живојин Мишић је у писму истакао да је „наше Краљевство, а нарочито Србија, трпела много због немања саобраћаја и слободног располагања пловним парком". Према одредбама уговора о примирју са Аустроугарском „имали су се повратити сви пловидбени објекти-бродови, шлепови и остало, који су били својина наших грађана, а били су заплењени у току овог рата".[70] Због важности Дунава за нову државу, капетан Рудолф Северински, који је делегиран за представника у комисији за ликвидацију аустроугарског Министарства рата, апеловао је на делегацију Краљевства у Паризу да „све подузму, да се управа Дунава Краљевству Срба, Хрвата и Словенаца повјери, тим више што је Дунав са притокама важнији за развој и будућност наше домовине него морска лука града Ријеке".[71]

Гледиште делегације СХС било је јасно у погледу пловних објеката запљењених до 13. новембра 1918. године, на пловној мрежи јужно од Баје, који су сматрани ратним плијеном. Тадашњи министар саобраћаја Милорад Драшковић, позивајући се на наредбу генерала Франше д'Епереа, јасно је истакао „да само бродови који су данас у Аустрији могу бити арбитрирани, а никако не могу бити арбитрирани наши бродови, то је противно

[69] Према члану 300. Сенжерменског мировног уговора: „Аустрија ће уступити заинтересованим савезничким и удруженим силама, најдаље у року од три месеца од саопштења које јој буде о томе учињено, један део реморкера и лађа који ће остати протоколисани у пристаништима речних мрежа назначених у чл. 291, пошто се изврше узимања на име враћања или накнада. Аустрија ће такође уступити сваковрсни материјал потребан заинтересованим Силама савезничким и удруженим за искоришћење тих мрежа. Број реморкера и лађа и количину материјала који се уступају као и њихову поделу утврдиће један или више изборних судија које ће означити Сједињене Америчке Државе (...)." Цитирано према: *Уговор о миру са Аустријом (Сен Жерменски уговор),* Београд 1927. Исти принцип примјењен је и на Угарску у члану 284. Тријанонског уговора (*Уговор о миру са Угарском (Тријанонски уговор),* Београд 1927).

[70] АЈ, 336-2, бр. 2686.

[71] У прилог овој тези иду и конкретни подаци. Према статистичким подацима за 1934. годину, промет робе у пристаништу Београд износио је 836.242 тоне, а најзначајније луке на Јадрану имале су сљедећи промет: Сплит 783.915, Сушак 518.485, Дубровник 262.526, Шибеник 178.306, Метковић 63.102, Котор (са осталим лукама Боке Которске) 17.508 тона (АЈ, 336-2, бр. 2187, бр. 3528; АЈ, 38-545-710, *Време*, 11.4.1936; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432078; *Kulturna, industrijalna i trgovačka karta Kraljevine Jugoslavije,* Zagreb 1930, str. 9-17).

и ратном праву и уговору са Аустријом, и то је наша последња реч о томе".[72] Слична упутства Делегацији дао је и Предсједник Министарског савјета Миленко Веснић у писму од 17. јуна 1920. године. О тим пловилима говорило се и на сједници југословенске делегације на Конференцији мира од 10. фебруара 1920. године. Том приликом је Анте Трумбић говорио: „Ми зато треба независно од свих одредаба у Уговорима да стојимо чврсто на гледишту, да је то наш плен, и да по том основу не може ићи у пул. Стојећи чврсто на том гледишту, а пошто су лађе у нашим рукама, ми ћемо најзад победити. Ту су у питању око 90 лађа и око 900 шлепова, а имајући то ми смо господари пловидбе на Дунаву."[73]

Како наводи Јован М. Јовановић, пловни парк је расподијељен тек у љето 1921. године, а Краљевини СХС је припало све оно што је „узаптила", осим неколико путничких бродова који су били у приватном власништву.[74] Тада је Краљевина СХС добила 89 ријечних бродова и 859 шлепова и танкера. Овај пловни парк расподијељен је између новоосноване Дирекције речног саобраћаја (ДРС), на чијем челу се налазио контраадмирал Драгутин Прица, и Српског бродарског друштва (СБД), док је мањи дио пловила припао приватним превозницима. Захваљујући томе, новостворена држава Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца постала је изузетно важан чинилац дунавског

[72] *Политика* је пренијела и изјаву М. Драшковића да ће „заплењене бродове пре бацити динамитом у ваздух него што ће их дати ма ком другом" (AJ, 336-2, бр. 5803, бр. 5594; AJ, 38-545-710, *Политика*, 29.1.1934; A. Mitrović, *Jugoslavija na Konferenciji mira 1919-1920*, Beograd 1969, str. 33-35).

[73] Никола Пашић је на сједници од 1. јуна 1920. године децидирано рекао: „У питању дунавске флоте ми не смемо попуштати, нека и остали савезници врате све лађе које су запленили, па ћемо и ми то учинити." (AJ, 336-2, бр. 6127; *Zapisnici sa sednica delegacije Kraljevine SHS na Mirovnoj konferenciji u Parizu 1919-1920,* priredili: B. Krizman i B. Hrabak, Beograd 1960, str. 265, 275, 288).

[74] Београдска *Политика* објавила је, 29. јануара 1934. године, причу о томе како се КСХС успјела изборити за добијање некадашњих аустроугарских пловила. Краљевина је заступала тезу о томе да су сва аустроугарска пловила, која је успјела заробити, претходно била у војној служби ове државе и да се као таква могу посматрати као ратни плијен. Проблем је био у начину доказивања ове тезе. За потрагу за оригиналним документима, који би поткрепили ову тезу, био је задужен Дејан Марковић, бивши аустроугарски царински чиновник у Земуну. Захваљујући, између осталог, и добром знању њемачког и мађарског језика Д. Марковић је успио доћи до оригиналних докумената, која су детаљно наводила имена бродова у служби аустроугарске оружане силе, њихово кретање, преписку (AJ, 38-545-710, *Политика*, 29.01.1934; J. M. Јовановић, *Дипломатска историја нове Европе 1918-1938*, II, Београд 1939, стр. 292).

проблема, како због положаја који је заузимала, тако и због чињенице да је имала огроман пловни парк.[75]

1.5.1. Статут Дунава и Међународна дунавска комисија

Ново стање на Дунаву било је потврђено на Мировној конференцији у Паризу, а правни оквир му је створен кроз појединачне мировне уговоре – Версаљски, Тријанонски, Сен-Жерменски и Неијски. Одредбе ових мировних уговора су још једном потврдиле проглашену слободу пловидбе и једнакост на међународним ријекама, али и нагласиле међународни статус цјелокупне пловне мреже Дунава.[76] Уговорима о миру из 1919-1920. године дат је легитимитет међународној управи на Дунаву. Управа ријеком је подјељена на двије комисије – Европску дунавску комисију (Commission européenne du Danube), надлежну за „морски Дунав" и Међународну дунавску комисију (Commission internationale du Danube), надлежну за „ријечни Дунав". Међународна дунавска комисија је представљала потпуно нови међународни организам, док је Европска дунавска комисија

[75] Дирекција речног саобраћаја је основана 1. јула 1919. године, али је убрзо предала свој пловни парк својеврсној заједници под именом Бродарски синдикат СХС, коју је образовала са СБД-ом. Бродарски синдикат за вријеме свог постојања није успио значајније да развије пловидбу, па је 1. јануара 1926. године распуштен. Након тога је била формирана Дирекција речне пловидбе (ДРП) и Речна пловидба КСХС. У циљу стварања моћније пловидбене организације и наредних неколико година су вођени преговори између ДРП-а и СБД-а, који су резултирали стварањем Пословне заједнице 1933. Посебног удјела у стварању ове заједнице имао је и др Милан Стојадиновић, који је као потпредсједник СБД-а, предводио преговоре са Министарством саобраћаја. Пословна заједница је представљала својеврсни modus vivendi у условима економске кризе и „велики корак напред ка дефинитивном решењу целокупног питања речног бродарства" у Југославији (АЈ, фонд Министарство саобраћаја Краљевине Југославије, 148-127, *Наше речно бродарство;* АЈ, 148-138, бр. 1819; АЈ, фонд Главна дирекција речног саобраћаја, 331-7, *Основи СБД-а;* Историјски архив Београда (ИАБ), фонд Српско бродарско друштво (СБД), књ. 15, *Извештај о раду у 1933. години;* V. Požeg, n.d., str. 192-193, 195; С. Чолић, „Кратак историјат развоја организације нашег речног саобраћаја", у: *Прилози за историју речног бродарства Југославије,* Београд 2002, стр. 93-97; M. Paunović, n.d., str. 687-693; М. С. Ђуричић, н.д., стр. 92-93, 99-100, 103; *Бродарски гласник,* бр. 1-2, јануар-фебруар 1946, стр. 6-20).

[76] Према члану 331. Версаљског уговора: „Оглашују се за међународне: Елба (Лаба) од утоке Влтаве (Молдаве), и Влтава (Молдава) од Прага; Одер (Одра) од утоке Опе; Њемен (Русштром-Мемел-Њемен) од Гродна; Дунав од Улма; и сваки пловни део тих речних мрежа који природно служи као приступ к мору неколиким државама, са прелазом или без прелаза из лађе у другу, као и побочни канали и рукави који би се створили било да удвоје или поправе делове природно пловне речних мрежа, било да споје два дела природно пловна истога речног тока. Исто то вреди и за пловни пут Рајна-Дунав, у случају да тај пут буде саграђен..." Цитирано према: *Предлог закона о Уговору мира између сила савезничких и удружених и Немачке и протокол, потписани у Версаљу 28. јуна 1919,* Београд 1920.

представљала продужетак рада Европске дунавске комисије настале на основу Париског мировног уговора из 1856. године.[77]

Од тачке гдје је престајала надлежност Европске дунавске комисије, почињала је надлежност Међународне дунавске комисије, у чије су чланство, према члану 347. Версаљског уговора, ушла два представника њемачких приобалних држава, по један представник осталих приобалних држава и по један представник неприобалних држава које су заступљене у Европској дунавској комисији. Према томе, чланице нове Међународне дунавске комисије биле су: Њемачка (Баварска и Виртемберг), Аустрија, Чехословачка, Мађарска, Краљевина СХС, Бугарска, Румунија, Велика Британија, Француска и Италија. Совјетски Савез је, губитком Бесарабије, престао да буде приобална држава на Дунаву, па је искључен из било какве управе на Дунаву.[78]

Било је предвиђено да се у периоду од годину дана након ступања на снагу Версаљског мировног уговора одржи једна конференција, уз учешће свих заинтересованих страна, са циљем израде коначног статута Дунава. Ова конференција је одржана у Паризу у двије фазе, од 2. августа до 16. новембра 1920. и од 5. априла до 21. јула 1921. године, под предсједништвом француског делегата Албера Леграна, а уз учешће представника свих приобалних земаља, Велике Британије, Француске, Италије, као и Грчке и Белгије, које су позване због великог броја пловила њихове заставе која су саобраћала на Дунаву, а нарочито на његовом ушћу.[79]

Конвенција којом се утврђује дефинитивни статут Дунава потписана је 23. јула 1921. године. Статут Дунава је јасно потврдио начело слободне пловидбе, због чега се већ

[77] AJ, KMJ, I-4-e/1, *Историско-правни преглед...до 1921*; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 52; J. M. Јовановић, *Дипломатска историја Нове Европе 1918-1938*, I, Београд 1938, стр. 126-127, 188; M. Bartoš, *Međunarodno javno pravo,* II, Beograd 1956, str. 87-89; М. Новаковић, „Дунав према уговорима о миру“, *Архив за правне и друштвене науке,* књ. I (XVIII), бр. 2-3/1920, стр. 115-121, 187-198.

[78] AJ, KMJ, I-4-e/1, *Историско-правни преглед...до 1921*; *Предлог закона о Уговору мира између сила савезничких и удружених и Немачке...,* чланови 346. и 347.

[79] AJ, фонд Стална делегација Краљевине Југославије при Међународној дунавској комисији, 369-2-1/I, *Conférence internationale du Danube, Paris, Protocole № 9-67.*

у првом члану статута наводи да је „дунавска пловидба слободна и отворена свим заставама под условима потпуне једнакости на целом пловном току реке, тј. од Улма па до Црног мора, и на целој интернационализованој речној мрежи.“ Интернационализовану ријечну мрежу сачињавали су: Морава и Таја у дијелу њиховог тока који чини границу између Аустрије и Чехословачке, Драва од Барча, Тиса од ушћа Самоша и Мориш од Арада, као и сви попречни канали и канали „који ће се изградити, било да повећају или побољшају природно пловне делове речне мреже, било да споје два природна пловна дела истог воденог тока“.[80]

Статут је потврдио оснивање Европске дунавске комисије, чија се надлежност простирала „на делу реке званом поморски Дунав“, и Међународне дунавске комисије, чија се надлежност протезала „на пловном речном Дунаву, као и на воденим токовима оглашеним за међународне“. У састав ЕДК ушли су представници Француске, Велике Британије, Италије и Румуније, али је остављена могућност да у чланство уђе свака држава „која би у будућности доказала да има довољне трговачке, поморске и европске интересе на ушћу Дунава“ и која би добила једногласну подршку земаља заступљених у ЕДК.[81] Суштински, ова Комисија је представљала продужетак рада старе ЕДК, јер је недвосмислено одређено да она „врши власт коју је имала пре рата“ и да се „не мењају атрибуције и имунитети које је она имала на основу међународних уговора“. Њено сједиште је остало у Галцу. Европска дунавска комисија постала је „међународни организам сталног карактера“. Старала се о извођењу радова на ушћу Дунава (нарочито

[80] Потписници Статута Дунава били су: Жил Брине, опуномоћени министар (Белгија), Албер Легран, опуномоћени министар и делегат у ЕДК и МДК (Француска), Џон Болдвин, опуномоћени министар, делегат у ЕДК (Велика Британија), Андре Андреадес, професор Правног факултета у Атини (Грчка), Ванутели Реј, савјетник посланства (Италија), Константин Концеско, опуномоћени министар, делегат у ЕДК и МДК (Румунија), Михаило Ристић, опуномоћени министар, делегат у МДК (КСХС), Бохуслав Милер, државни секретар у Министарству јавних радова, опуномоћени министар, делегат у МДК (Чехословачка), др Артур Зелигер, опуномоћени министар, делегат у МДК (Њемачка), др Виктор Ондрачек (Аустрија), Георге Лазаров, генерални директор у Министарству жељезница и пристаништа, делегат у МДК (Бугарска) и Миклош од Миклошвара, тајни савјетник, државни секретар и делегат у МДК (Мађарска) (*Службене новине КЈ,* 12. август 1931, бр. 189-LXI).

[81] У њено чланство су имали намјеру ући и Грчка, Краљевина СХС и Чехословачка, али су се томе успротивили делегати Велике Британије, Француске и САД-а на Конференцији мира у Паризу (AJ, KMJ, I-4-e/1, *Историско-правни преглед...до 1921*).

по питању багеровања велике количине материјала које Дунав нанесе), а имала је своју заставу и бродове. Статут је предвидјео сарадњу двије комисије у свим питањима „која би могли интересовати једну или другу Комисију“, а комисије су биле обавезне да предузму „све потребне мере да обезбеде, уколико то буде могућно и корисно, једнообразност дунавског режима“. Статутом је било предвиђено оснивање посебних техничких и административних сервиса за Ђердапски сектор, са централним сједиштем у Оршави.[82]

Статут Дунава из 1921. године био је посљедица промјена насталих током и након Првог свјетског рата и само је потврдио стање створено мировним уговорима. Неке од кључних одредби Статута изазвале су снажно незадовољство појединих приобалних држава. Састав Европске дунавске комисије и њене надлежности законодавне, судске, финансијске и административне природе нису одговарале Бугарској и Румунији, а интернационализација притока Дунава изазвала је противљење Краљевине СХС, „јер подрива суверенитет наше државе“.[83]

На првом засједању Међународне дунавске комисије, као и на Конференцији која је утврдила коначни Статут Дунава, делегацију Краљевства/Краљевине СХС предводио је Михаило Ристић[84], а помагао му је, као експерт, Фран Вилфан[85], дотадашњи делегат у

[82] *Службене новине КЈ,* 12. август 1931, бр. 189-LXI.

[83] AJ, KMJ, I-4-e/1, *Историско-правни преглед...до 1921*; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 37-38; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 53-55; Р. Р. Зечевић, *Дунав и међународно право*, стр. 43-50; M. Bartoš, n.d., II, str. 89; S. G. Focas, n.d., str. 454-494.

[84] Михаило Ристић (1864-1925), рођен је у Београду, гдје је завршио гимназију и Правни факултет. У Министарству иностраних дела Краљевине Србије радио је од 1884. Службовао је у Посланству у Риму, а током 1919. био је специјални изасланик Краљевске владе у Јужној Србији (AJ, фонд Министарство иностраних послова Краљевине Југославије, 334-188-511)

[85] Фран Вилфан (1874-1931), рођен у Стражишчу, недалеко од Љубљане, био је један од најзначајнијих југословенских стручњака за дунавско питање у првој деценији након стварања југословенске државе. Завршио је пучку школу и нижу гимназију у Трсту и Морнаричку академију у Ријеци. Служио је као активни официр у аустроугарској морнарици 1892-1903, а у том периоду је учествовао у гушењу боксерског устанка у Кини. Након тога делегиран је за шефа сервиса у сулинском пристаништу при ЕДК. Као Словенац по националности, ставио се у службу нове државе и током 1919. био члан делегације на Конференцији мира у Паризу. Од 5. октобра 1919. до 7. јуна 1920. био је краљевски делегат при Међусавезничкој дунавској комисији, а од тада постаје замјеник сталног делегата при Међународној дунавској комисији и то остаје све до смрти. Обављао је и дужност делегата при Комисији за режим дунавских вода. Говорио је српски, француски, њемачки, енглески, италијански и румунски језик. Приликом боравка на једној међународној конференцији у Ници разболио се од тифуса и усљед тешких компликација преминуо (AJ, 334-141-464)

Међусавезничкој дунавској комисији. Члан делегације, задужен за „канцеларијске послове“ био је поручник ратног брода Милан Домаинко, који је био и помоћник Ф. Вилфана у Међусавезничкој дунавској комисији.[86] На свом првом засједњу, одржаном од 19. до 23. јуна 1920. године у Паризу, Међународна дунавска комисија само је констатовала стање које је оставила Међусавезничка дунавска комисија. Тек се засједање из септембра 1920. године може сматрати правим почетком рада Међународне дунавске комисије, када су постављени основи њене организације и планови рада.[87]

Првобитно сједиште МДК било је у Будимпешти (1920-1921), али је она своја засједања одржавала и у другим градовима држава чланица. Јунско и септембарско засједање МДК 1920. године одржано је у Паризу, а децембарско у Бечу, у палати Хофбург, док је новембарско-децембарско одржано у Минхену. Самим Статутом је било предвиђено да, од момента његовог ступања на снагу па у наредних пет година, Братислава буде сједиште Комисије. Братислава је постала њено сједиште од 1922. године, али је и тада било могуће да се сједнице одржавају ван самог сједишта Комисије. Девет сесија јунског засједања 1924. године одржано је у Братислави, седам у Београду, а двије су одржане на броду *Цар Николај II,* током пута између ова два града на обали Дунава. Јунско-јулско засједање 1925. године одржано је у градићу Штрбске Плесо у Високим Татрима у Чехословачкој.[88]

[86] Пред избијање рата 1941. године М. Домаинко је био контраадмирал и командант Штаба Команде флоте (AJ, 336-43, бр. 6519; AJ, 334-98-327; AJ, 334-141-464; V. Terzić, *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. Uzroci i posledice poraza*, II, Beograd 1983, str. 711).

[87] AJ, 369-1-1/I, *Procès-verbaux des réunions tenues à Paris les 19, 22 et 23 juin* 1920; AJ, КМЈ, I-4-е/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*.

[88] Јунско засједање 1922. године било је прво засједање МДК одржано у Братислави као њеном новом сједишту (AJ, 369-1-1/I, *Procès-verbaux des réunions tenues à Vienne, les 1, 3, 4, 6, 7, 9 et 11 décembre 1920;* Исто, *Septième session plénière Bratislava. Compte rendu des opérations du 1er juin au 31 octobre 1922;* Исто, *Cinquième session plénière. Procès-verbaux des réunions tenues à Munich, les 28 et 29 novembre et les 1er, 3, 6, 8, 10 et 12 décembre 1921;* Исто, *Sixième session plénière. Procès-verbaux des réunions tenues a Bratislava, les 16, 17, 19, 21, 22, 23, 26, 27, 28 et 29 juin 1922;* Исто, *Résolutions adoptées par la Commission dans sa sixième session plénière à Bratislava, juin 1922;* Исто, *Procès-verbaux des réunions tenues a Bratislava, les 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17 juin, a bord du „Tsar Nicolas II“, les 18 et 19 juin, et a Belgrade, les 20, 21, 22, 23, 24, 25 et 26 juin 1924;* Исто, *Résolutions adoptées la Commission dans sa douzième session a Štrbské Pleso, juin/juillet 1925; Службене новине КЈ,* 12. август 1931, бр. 189-LXI).

У првим годинама свога рада најзначајнији документ који је израдила МДК био је њен Пословник из 1922, али пошто њиме чланице нису биле задовољне, 1931. године је донијет нови. Од свога оснивања МДК се нарочито старала за поштовање принципа слободе пловидбе, а учинила је много и за повећање безбједности пловидбе. У јуну 1925. донијела је правила о обиљежавању пловног пута, а 6. новембра 1926. године утврдила је Правилник о полицији пловидбе који важи за пловидбу на Дунаву од Улма до Браиле, као и на интернационализованој дунавској мрежи, донијет „у интересу одржавања безбедности саобраћаја и реда на реци". Правилник је ступио на снагу 1. новембра 1927, а те године МДК је пренијела своје сједиште из Братиславе у Беч.[89]

Након што је донијет Закон о унификацији Трећег рајха 30. јануара 1934. године, наметало се питање има ли право Њемачка задржати два представника у Међународној дунавској комисији, који су до тада представљали Баварску и Виртемберг. Већинско мишљење земаља чланица Комисије било је да Њемачка може имати само једног представника, као и све остале земље. Децембра 1934. године нови делегати Њемачке поднијели су своја пуномоћја. Комисија није имала кворум за одлуку о верификацији истих, па је 18. децембра изгласала Резолуцију којом је проглашен modus vivendi. Тиме је установљен систем по коме ће њемачки делегати учествовати на сједницама, имати право гласа и бити прозивани само по својим личним именима. Такав начин рада је требало да остане на снази до краја 1935. године. Након што је важност споразума продужена на јунској сесији МДК 1935. године, Француска, Велика Британија, Италија, Румунија и Чехословачка покренуле су поступак пред Друштвом народа, у смислу члана 376. Версаљског мировног уговора. Међутим, пошто Савјетодавна и техничка комисија за

[89] AJ, 369-5-1/I, *Règlement de police de la navigation applicable à la partie du Danube comprise entre Ulm et Braïla et à son réseau internationalisé;* AJ, 369-6-1/I, *Règlement de police de la navigation. Annexe I-Dispositions spéciales concernant la navigation sur les différentes sections du réseau fluvial internationalisé; Douzièmme session plénière-Bratislava. Annexe I au Memorandum des questiones soumises a la Commission Internationale. Reglement de police de la navigation;* AJ, 369-7-1/I, *Résolutions adoptées par la Commission dans sa quinzième session a Bratislava (octobre/novembre 1926);* AJ, 334-98-327; AJ, KMJ, I-4-e/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*; AJ, фонд Савет за саобраћај и везе Владе ФНРЈ, 2-12, *Реферат о Међународној дунавској комисији*; *Службене новине Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца,* 6. август 1927, бр. 175-L; *Службене новине КЈ,* 12. август 1931, бр. 189-LXI; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 56-57).

саобраћај и транзит, на својој сједници од 5. до 9. новембра 1935. године није донијела одлуку, проблем је изнијет пред Међународни суд правде у Хагу.[90]

Њемачка је у представци из маја 1936. године своје одрицање од другог делегата у МДК условила дјелимичном измјеном Статута Дунава. У првом реду Њемачка је инсистирала на укидању интернационализације на дијелу Дунава од Улма до Келхајма, као и на свом укључењу у Европску дунавску комисију. На ревизију Статута пристајале су Француска и Румунија, која је инсистирала на укидању саме Европске дунавске комисије и успостављању новог режима на приморском Дунаву. Југославија је сматрала да је дјелимична ревизија Статута неприхватљива и да само потпуна може доћи у обзир. Југословенско незадовољство лежало је у постојању специјалног режима на Ђердапу. С обзиром да рјешење за насталу ситуацију није пронађено, Њемачка је донијела одлуку о стављању ван снаге „ријечних клаузула“ уговора о миру, 14. новембра 1936. године.[91] Њемачка је нагласила да је „пловидба на свим речним путевима на немачкој територији отворена бродовима свију држава које живе у миру са Немачком владом“. Поништавањем „ријечних клаузула“ поништена су и пуномоћја њемачких делегата у МДК и Њемачка је иступила из ове међународне организације.[92]

Аншлус Аустрије знатно је отежао положај МДК, с обзиром да се њено сједиште нашло на територији државе која је из њеног чланства иступила. Непуних мјесец дана након што је Аустрија постала саставни дио Рајха, у априлу 1938. године из Берлина је поручено да „с обзиром на гледиште Немачке владе на међународне речне комисије, изложено у ноти достављеној заинтересованим силама 14. новембра 1936. године, није више могућно да Међународна дунавска комисија, у којој Немачка влада није

[90] AJ, KMJ, I-4-e/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*.

[91] О томе је истог дана њемачки посланик у Београду Виктор фон Херен извјестио предсједника Министарског савјета др Милана Стојадиновића који је истакао да „Југословенска влада резервише свој одговор на ову ноту, пошто је буде проучила“ (AJ, 334-16-41).

[92] Војни архив (BA), фонд Немачка окупаторска војска (НОВ), кутија 25б, фасцикла 1, документ број 9; AJ, KMJ, I-4-e/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 61-62; M. Stojković, *Međunarodni položaj Dunava s osvrtom na ekonomski i politički značaj*, Beograd 1970, str. 39-40; D. Lukač, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope*, I (1933-1936), Beograd 1982, str. 104.

заступљена, настави своју активност на територији Рајха“. Београдска *Политика* пренијела је писање бечког издања листа *Völkischer Beobachter* да ће „ускоро стајати кола за пренос намештаја пред бечким Бургом (палата у којој су биле просторије МДК, прим. аут.), да носе прашљива акта и непотребне записнике до Дунава и спусте их низ Дунав у друге, удаљене крајеве...“ Сасвим је јасно показано да Беч више не може бити сједиште ове међународне организације. Њемачке власти су, ипак, дозволиле да се у јуну исте године одржи раније заказано засједање МДК у Бечу, које је било „последња манифестација активности Комисије на територији Рајха“. Чехословачка је одбила могућност да Братислава поново постане сједиште МДК, плашећи се да ће на тај начин провоцирати Њемце. Уз подршку италијанске, бугарске, чехословачке и британске делегације, за ново сједиште је, на јунској сесији 1938. године, одређен Београд.[93]

Београд је, званично, постао сједиште МДК од 1. августа 1938. године. У свом саопштењу Међународна дунавска комисија упутила је захвалност југословенском делегату због најаве да ће Комисија „бити прихваћена са задовољством на територији Југославије“ и што ће „уживати у Београду исти имунитет и прерогативе које јој је дала у Братислави Чехословачка влада, а у Бечу федерална Аустријска влада“. Плате службеника МДК исплаћиване су од тог датума у динарима, а чланице Комисије уплаћивале су котизацију у Француско-српској банци.[94]

Њемачка је у јулу 1938. године имала разговоре у Београду, у којим је изнијела своје планове у погледу изградње новог поретка на Дунаву. Према њеном приједлогу, о проблему Дунава требало је да одлучују само приобалне државе, а нова организација, под називом *Gremium,* била би без икаквог политичког обиљежја, састављена само од

[93] Међународна дунавска комисија је у Београду била смјештена у згради Задужбине Симе Андрејевића Игуманова на Теразијама, а за своје потребе је закупила цијело једно крило зграде (AJ, 148-131, бр. 8539/38; AJ, 38-545-710, *Политика*, 03.05.1938).
[94] AJ, фонд Ђердапска речна управа Текија-Кладово, 190-5, пов. бр. 64/1938.

стручњака из свих приобалних држава и без сталног сједишта. Њемачка и Југославија потписале су 5. јула Протокол о измјени мисли по питањима Дунава.[95]

Промјена прилика на Дунаву настављена је и позивом Румуније Великој Британији, Француској и Италији на конференцију у Синаји по питању промјене режима на приморском Дунаву. Конференција је отворена 8. августа 1938. године. Француска је пристала на промјену режима на приморском Дунаву, али под условом да се гарантује слобода пловидбе на Дунаву, да се сачува МДК, и да се улазак Њемачке у Европску дунавску комисију услови повратком у Међународну дунавску комисију. Синајски аранжман је потписан у Букурешту 18. августа 1938, а Њемачка и Италија пришле су овом споразуму потписивањем уговора у Букурешту 1. марта 1939. године. Синајским аранжманом престали су да важе сви међународни споразуми којима је до тада одређиван дјелокруг рада Европске дунавске комисије (Јавни акт из 1865. и Допунски акт из 1881. године), а укинуте су и њене судске функције. Румунији је дато право да организује Самосталну дирекцију приморског Дунава, која ће подносити приједлоге радова ЕДК-у, о којима ће се одлучивати већином гласова, с тим што румунски глас увијек мора бити у тој већини. Висину такси требало је да одређује Комисија, а убирање такси да обавља Дирекција. Такође, према одредбама Синајског аранжмана Сулина је изгубила статус међународног пристаништа, а право одабира капетана пристаништа пренијето је на Румунију. Румунија је Синајским аранжманом успјела скинути специјални режим са приморског Дунава и ЕДК оставити само ограничену надзорну функцију. Тадашњи румунски министар иностраних послова Григоре Гафенку рекао је, у говору након приступања Њемачке и Италије Синајском аранжману, „да је на овај начин Румунија ослобођена једне неправде која је задирала у њена суверена права“. Европска дунавска комисија представљала је за њега „невјероватан анахронизам“ и „сасвим непожељну

[95] AJ, KMJ, I-4-e/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 62.

форму територијалне контроле“. Њемачка је ступила у Европску дунавску комисију 9. маја 1939. године.[96]

Синајски аранжман, Аншлус Аустрије и разбијање Чехословачке довели су МДК у незгодан положај.[97] Она је остала без четири члана, а своју надлежност је изгубила на 1/3 тока Дунава. Југославија је сматрала да „крња“ МДК не може више радити по одредбама Статута Дунава из 1921. године. Губитком својих чланова МДК више није могла имати статутарни кворум (8 чланова), а Синајски аранжман је био противан одредбама Статута, које нису предвиђале промјену режима на приморском Дунаву. Из тог разлога, Југославија је преосталим чланицама предлагала нови modus vivendi, према којем је Комисија могла засједати само уз присуство свих седам чланова, док би се одлуке доносиле двотрећинском већином. Уколико се одлучивало о Ђердапу, југословенски и румунски глас су морали бити у тој већини, а уколико се одлучивало о локомотивској вучи на Сипском каналу, југословенски глас је морао бити у тој већини. Поменути modus vivendi нашао се у Меморандуму МИП-а КЈ од 20. маја 1939, а предложен је на XLVII сједници МДК на Бледу 15-29. јуна исте године. Југославија није била задовољна потписивањем Синајског аранжмана, јер је сматрала да је међународни режим на Ђердапу везан за постојање међународног режима на приморском Дунаву. Југословенски modus vivendi наишао је на одобравање само бугарског и италијанског делегата, док су румунски,

[96] Према подацима за период 1926-1937. године према средњој годишњој тонажи на ушћу Дунава доминирала су пловила са грчком заставом (29,2%), а далеко иза ње су биле: италијанска (20,8%), британска (13,8%), румунска (9,9%), њемачка (4,5%), египатска (4,1%), југословенска (3,2%), француска (2,9%), норвешка (2,5%), холандска (2,4%), мађарска (1,5%), данска (1,1%), шведска (0,9%), шпанска (0,7%), белгијска (0,6%), турска (0,4%), финска (0,3%), панамска (0,3%) и пољска (0,2%) застава (AJ, КМЈ, I-4-е/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*; AJ, 38-545-710, Политика, 02.03.1939; Исто, *Jugoslavenski Lloyd*, 02.09.1938; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 5, 431958; M. Bartoš, n.d., II, str. 90-91; N. Petrescu, „Grigore Gafencu's Considerations on the Strategic Importance of the Danube“, u: *The Danube, European Security and Cooperation at the Beginning of the 21th Century* (zbornik radova), Bucharest 2002, str. 39-48; S. G. Focas, n.d., str. 518-531).

[97] AJ, 334-7-23; А. Митровић, *Време нетрпељивих. Политичка историја великих држава Европе 1919-1939*, Подгорица 1998, стр. 332-335; Ч. Попов, *Од Версаја до Данцига*, Београд 1995, стр. 352-358, 371-378.

француски и британски делегат изјавили да немају инструкције својих влада о дискутовању на ову тему.[98]

Након одржаног засједања на Бледу, југословенска и румунска делегација потписале су билатерални споразум 31. августа, којим су признале modus vivendi на Дунаву, а у октобру су га упутиле на разматрање осталим делегацијама заступљеним у МДК. О њему је требало да се разговара пред засједање МДК у Београду, у новембру 1939. године, али на инсистирање Британаца овај састанак је одложен за наредно засједање Комисије, предвиђено за април 1940. године. Међутим, због распламсавања ратног пожара у Европи, до овог састанка никада није дошло. Убрзо се показало да је XLIX засједање, одржано 19-29. јуна 1940. године у Београду, било посљедње које је Међународна дунавска комисија одржала.[99]

У оквиру Међународне дунавске комисије постојали су Предсједништво, Генерални секретаријат, Специјални ђердапски комитет, Извршни комитет и Техничка подкомисија. Предсједништво је припадало свакој од делегација на по шест мјесеци. На мјесту предсједника могао се наћи искључиво шеф делегације. Специјални ђердапски комитет одлучивао је о текућим пословима Ђердапске администрације, а у његов састав су улазила четири делегата, од којих су два била стална (представници приобалних држава на Ђердапу), а два су била промјенљива. Почео је са радом након формирања Ђердапске администрације. Извршни комитет је засједао једном мјесечно, по потреби и чешће, а одлучивао је о хитним питањима о којима није могао одлучивати Специјални ђердапски комитет. Он је био састављен од представника свих земаља заступљених у МДК. Техничка подкомисија је засједала у вријеме када су одржаване пленарне сједнице и подносила је приједлоге у погледу техничких и наутичких питања. Пленарна засједања су одржавана два пута годишње (љетње и зимско засједање), а у случају потребе могле су

[98] AJ, 148-133, пов. бр. 66/39; AJ, КМЈ, I-4-е/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*; AJ, 190-6, пов. бр. 66/1939; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 63; M. Stojković, *Međunarodnopravni položaj Dunava*, str. 42.
[99] AJ, КМЈ, I-4-е/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*, AJ, 190-6, пов. бр. 308/39.

бити одржане и ванредне сједнице. МДК је одржала укупно 49 пленарних сједница током 20 година свога рада. Можемо рећи да је МДК за вријеме свог постојања, у погледу хидротехничких радова, учинила сразмјерно мало. Нове водограђевине готово да нису прављене, а чињено је мало и на одржавању постојећих. Међутим, у правном погледу МДК је донијела споразуме и правилнике који су опстали дуже него она сама. Знатан број истих је био важећи и у вријеме њемачке доминације Дунавом, а по одредбама које су се односиле на Ђердапски сектор радио је и Привремени комитет за управљање пословима Ђердапске администрације, након Другог свјетског рата.[100]

Током свог постојања МДК је, као међународно тијело специфичног карактера, показало неопходност да делегација сваке чланице буде састављена од стручњака разних образовних профила, а нарочито од стручњака за правна и техничка питања. Управо из тог разлога на челу југословенске делегације, али и других делегација, углавном су били правници високог дипломатског и стручног нивоа. Како се истиче у једној представци југословенском министру иностраних дела из 1924. године, „све остале Делегације имају за шефове високе чиновнике, већином чак и пуномоћне министре“. У децембру 1927. године Милош Михаиловић, тадашњи стални делегат, жалио се министру иностраних послова Војиславу Маринковићу да само шефови југословенске и бугарске делегације немају ранг опуномоћеног министра. Истицао је да је „у властитом интересу наше Краљевине да наш делегат буде на равној нози са делегатима осталих држава.“[101]

Након М. Ристића, који је у априлу 1924. године пензионисан због болести, на мјесту сталног делегата при МДК нашао се Милош Михаиловић. Он је на то мјесто постављен 1925. године, а прије тога службовао је у Конзулату у Будимпешти и

[100] ДАМСП, ПА, 1945, Чехословачка, ф-7, досије 14, 7702; AJ, 2-12, *Реферат о МДК;* Р. Драговић, „Међународни положај Дунава“, *XX век,* бр. 1/1939, стр. 67-75.

[101] Представку је поднијело Одељење за извршење међународних уговора, потакнуто чињеницом да је, након пензионисања Михаила Ристића, као вршилац дужности Сталну делегацију предводио Фран Вилфан, који по образовању није био правник, „а показало се да је правник неопходан, јер се у Комисији ради не само о техничким и административним питањима, већ и о питањима међународног права т.ј. права које је врло компликовано, суптилно и у пуном развоју“. Управо због тога, стоји у представци, „ова служба није репрезентативна већ тражи човека радиног и квалификованог“ (AJ, 334-98-327)

посланствима у Бечу, Берлину, Петрограду, Риму и Паризу. На мјесту сталног делегата остао је пуних пет година, до 13. новембра 1930. године, када је премјештен за генералног конзула у Минхен. У новембру 1932. поново је постављен за сталног делегата и на том положају је остао до маја 1936. године.[102]

На мјесту сталног делегата Милоша Михаиловића је у два наврата насљеђивао др Велизар Нинчић, који је, сасвим сигурно, био најзначајнији југословенски дипломата делегиран у разним међународним органима на Дунаву током више од двије деценије. Његовим залагањем постигнуто је смањење ђердапских такси, као и такси за употребу локомотивске вуче на Сипском каналу, чиме је, ионако финансијски ослабљено, југословенско бродарство постигло знатно умањење трошкова. Управо је дјелатношћу В. Нинчића учињено много и на развоју приватне пилотаже на Ђердапу, што је југословенском бродарству омогућило већи ступањ независности у односу на Ђердапску администрацију. Тадашњи министар саобраћаја Мехмед Спахо истицао је да је Велизар Нинчић „подигао престиж наше државе у Комисији на завидну висину и, може се рећи, постигао водећи положај у том важном међународном организму“. Испоставило се да је В. Нинчић био трећи, и посљедњи, стални делегат Краљевине Југославије при МДК. На мјесто сталног делегата први пут је постављен 30. децембра 1930, а повучен је 28. марта 1932. године, када је држава донијела одлуку о укидању Сталне делегације. Стална делегација није постојала у периоду од 1. априла до 29. октобра 1932. године, а у том периоду њене послове обављао је чиновник посланства у Бечу и дотадашњи секретар делегације Радивоје Игњачевић. Разлог за укидање Сталне делегације налазио се у жељи

[102] Милош Михаиловић је рођен у Чачку 1883. године. По образовању је био правник и припадао је једној од првих генерација свршених правника након оснивања Универзитета у Београду. Говорио је француски, њемачки и руски језик, а у државну службу је ушао недуго након дипломирања. Већ 1910. године прелази у Министарство иностраних дела Краљевине Србије, а наредне године бива послат на рад у Конзулат у Будимпешти. До избијања Првог свјетског рата службовао је у Бечу и Берлину. Током рата је радио у МИД-у у Нишу и службовао у Петрограду и Риму. Након рата је предводио дипломатску мисију у Бечу и радио у Посланству у Паризу. Био је носилац неколико домаћих и страних одликовања. У јулу 1937. године је пензионисан, након што је исказао незадовољство због спорог напредовања у служби и премјештаја на, како је он то сматрао, „унижавајући“ положај у Министарству (AJ, 334-74-219; AJ, 334-75-220; AJ, 334-80-232; AJ, 334-80-233; AJ, 334-156-479; AJ, 334-175-498).

да се уштеди у вријеме када је вал економске кризе итекако погодио југословенску државу.[103]

У оквиру новог поретка на Дунаву након Првог свјетског рата створена је и Комисија за режим дунавских вода (Commission du Régime des Eaux du Danube - CRED). Ова комисија је била техничког карактера (називана је Сталном техничком комисијом за режим дунавских вода) и бавила се искоришћавањем вода у сливу Дунава у мелиорационе и друге сличне сврхе. Своје прво засједање одржала је у Минхену, у новембру 1921. године. У раду Комисије за режим дунавских вода учествовали су Аустрија, Мађарска, Румунија, Чехословачка и Краљевина СХС, а предсједавајућег је бирало Друштво народа. Први предсједавајући је био Француз Андре Шаржеро, а први представник Краљевине СХС био је адмирал Драгутин Прица.[104]

[103] Велизар Нинчић је рођен у Београду 1887. године. Докторирао је право у Ерлангену у Баварској 1910. године. Говорио је њемачки, француски, руски и италијански језик, а служио се и румунским. Одмах по докторирању запослио се у МИД-у, а наредне године је послат на рад у Посланство у Берлину. Балкански ратови су га затекли на служби у Генералном конзулату у Скопљу, а Први свјетски рат у Конзулату у Будимпешти. Иако је проглашен неспособним за војску, по одобрењу предсједника Министарског савета Николе Пашића, био је добровољац у моравском артиљеријском пуку, а стекао је чин поднаредника прије него што је демобилисан у новембру 1914. године, због слабијег здравственог стања. Током рата радио је у посланствима у Букурешту и Петрограду, а крајем рата у Посланству у Риму. Након рата неколико пута је био пензионисан и поново враћан у службу. Службовао је у Берну, Риму, Будимпешти и Бечу. Био је на функцији конзула и генералног конзула у Минхену и Марсељу и савјетник Отправништва послова у Риги, са надлежношћу за Хелсинки и Талин. Пензионисан је поново у новембру 1941. године. Његов рођени брат Момчило Нинчић руководио је са неколико ресора у владама Николе Пашића током Првог свјетског рата, а затим је био министар иностраних послова, министар финансија, правде, трговине и индустрије КЈ у владама Стојана Протића, М. Веснића, Н. Пашића, Николе Узуновића и Душана Симовића (био је посљедњи министар иностраних послова КЈ у земљи и први у емиграцији). Отац Момчила и Велизара Арон Нинчић био је министар правде Краљевине Србије у владама Стојана Новаковића, Михаила Вујића и Пере Велимировића (AJ, 334-74-219; AJ, 334-79-229; AJ, 334-80-232; AJ, 334-80-233; AJ, 334-129-446; AJ, 334-156-479; AJ, 334-179-502; „Нинчић Велизар“, *Енциклопедија српског народа,* Београд 2008; *Ко је ко у Недићевој Србији 1941-1944. Лексикон личности*, приредио С. Ц. Ћирковић, Београд 2009, стр. 375; *Владе Србије 1805-2005,* Београд 2005, стр. 181-183, 195-198,233-239, 273-278, 283-289, 293-301, 303-314, 357-373).

[104] Драгутин Прица је био родом из Светог Јурја код Сења. Школовао се у Огулину и Сењу, а поморску академију је завршио у Ријеци. Као контраадмирал аустроугарске морнарице пензионисан је по сопственој молби 1. маја 1918. Од стране Народног вијећа одређен је за повјереника за морнарицу, а у децембру 1918. године стигао је у Београд и са војводом Живојином Мишићем радио на организацији морнарице и бродарства нове државе. Вицеадмирал и командант морнарице постао је у августу 1923. Године 1929. пензионисан је као адмирал (*Југословенски речни портрети,* стр. 37-38; AJ, 369-2-1/I, *Commission du Régime des Eaux du Danube, 1ere session, Münich, le novembre 1921*; AJ, 38-718-897, *Време,* 22.09.1931).

Комисија за режим дунавских вода била је оформљена са циљем да се „одржи јединство режима вода Дунава“, које је постојало у оквирима Аустроугарске монархије. Пошто је завршетком Првог свјетског рата та територија била издјељена између неколико држава, све оне су, за потребе уређења система вода, биле обједињене у оквирима једне комисије. Комисија је основана на темељу члана 293. Тријанонског уговора, а Правилник, којим су утемељене њене надлежности, донијет је на сједници из маја 1923. године (Règlement relatif aux attributions et au fonctionnement de la Commission technique permanente du Régime des Eaux du Danube). Комисија се старала о закључивању споразума између држава повезаних водним системима, о пошумљавању и сјечи шума на том простору, а нарочито је водила рачуна о интересу риболова. Прецизније, она је требало да буде координирајуће тијело за извођење свих радова и мјера неопходних да се одржи јединство „свих хидротехничких система, пресечених границом у Дунавском басену“.[105]

1.5.2. Ђердапска администрација

По завршетку Првог свјетског рата поставило се питање да ли ће управа на Ђердапу бити међународна или ће је чинити само представници приобалних држава. Румунија се залагала за принцип прибрежности. Поводом румунског приједлога, Никола Пашић је на сједници југословенске делегације на Мировној конференцији у Паризу од 10. фебруара 1920. године говорио: „... за нас би било боље да имамо у том погледу посла само са Румунима, с обзиром на то што ми можемо врло корисно да искористимо у Ђердапу огромну водену снагу за производњу електрицитета. У Ђердапу матица иде поред наше обале и само ми можемо да је искористимо...“[106]

[105] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 11, 43411; AJ, KMJ, I-4-е/1, *Дунав и режим дунавских вода;* AJ, 369-4-1/I, *Convention approuvant le Règlement relatif aux attributions et au fonctionnement de la Commission technique permanente du Régime des Eaux du Danube.*

[106] *Zapisnici sa sednica delegacije KSHS na Mirovnoj konferenciji u Parizu,* str. 265.

Команда дунавске пловидбе и Међусавезничка дунавска комисија задржале су организацију какву је имала мађарска администрација на Ђердапу.[107] Надзор над овом управом имала је Међусавезничка војна команда, преко мајора Флечера и капетана Гарнијеа и Деспарта, док се на челу управе налазио инж. Томпа. Од 1921. године инж. Томпи су помагали један Румун (као шеф Техничке службе) и један Југословен (као шеф Пловидбене службе). Такво стање остало је у наредних годину дана, када је привремену управу Ђердапом почела спроводити МДК. На њеном челу је остао инж. Томпа (све до 1928. године), али је управа постала организам без војне контроле. Уређење питања Ђердапа разматрано је сједницама МДК од јула 1925. (XII пленарна сесија) до јуна 1933. године (XXXI пленарна сесија). Без обзира на свеукупне добре односе између двије приобалне државе на Ђердапу, у погледу утицаја и уређења односа на овом Сектору односи су били „стално у знаку борбе, често и врло затегнути“.[108]

Функционисање нарочите Ђердапске администрације почело је 1. јула 1933, када је ступио на снагу Трипартитни споразум, потписан у Бечу 28. јуна 1932. године, између Међународне дунавске комисије, Краљевине Југославије и Краљевине Румуније. Народна скупштина и Сенат Краљевине Југославије усвојили су, на својим сједницама од 20. и 24. марта 1933. године, сплет споразума који су се односили на формирање Ђердапске администрације (Споразум са прилозима који се односи на образовање специјалних сервиса у Ђердапу, потписан на Семерингу 28. јуна 1932. године; Споразум о одређивању надлежности у вршењу полиције пловидбе на граничној линији сектора Дунава, званог Ђердап и Слапови, или у непосредној близини ове линије, закљученом и потписаном на Семерингу 19. јуна 1930. године; Споразум између делегације Краљевине Југославије и Краљевине Румуније у Међународној дунавској комисији по питању установљења

[107] Мађарски организам који се старао о уређењу пловидбе на Ђердапу до краја Првог свјетског рата називао се Угарски краљевски сервис за пловидбу на доњем Дунаву и стајао је под руководством мађарског Министарства трговине. На челу ове управе био је инж. Грубер. Он је имао два помоћника, који су представљали шефове Пловидбене и Техничке службе (ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7674; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 24, 15569; ДАМСП, ПА, Дунав-међународне организације, ф-85, досије 3, 27386).

[108] AJ, 331-7, пов. бр. 282; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 24, 15569.

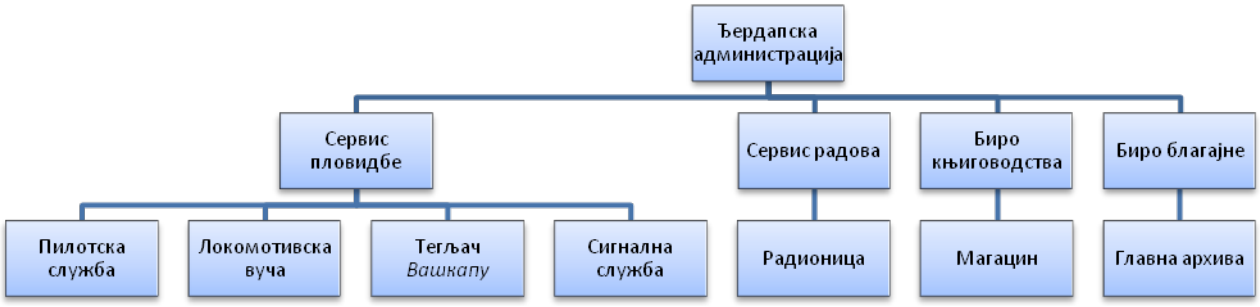
Ђердапских сервиса, закључен и потписан на Семерингу 24. јуна 1932. године). Основни Споразум о образовању специјалних сервиса на Ђердапу имао је укупно 69 чланова.[109]

Трипартитним споразумом успостављена је Ђердапска администрација (Administration des Portes-de-Fer et des Cataractes), са сједиштем у румунском граду Оршави. Ђердапска администрација је установљена са циљем „одржавања и побољшања услова пловидбе" на дијелу Дунава „названом Ђердап и Слапови". Ђердапска администрација је формирана као сложени организам. Чинили су је: Сервис пловидбе, Сервис радова, Биро књиговодства и Биро благајне. Сервис пловидбе је у надлежности имао организацију пилотаже пловних објеката кроз Ђердап, а Сервис радова (Технички сервис) се старао о одржавању пловности Сектора и обиљежавању пловног пута. Сједиште Сервиса радова било је у Текији, на југословенској страни Дунава, а том својеврсном „децентрализацијом" управљања Сектором била је добијена југословенска сагласност на коначни споразум. Администрација се издржавала наплаћивањем такси за пролазак бродова кроз Сектор, а њихово убирање је било у надлежности Бироа благајне. Висину таксе за пловидбу кроз Сектор, као и модалитет плаћања, одређивала је МДК. Висина такси је зависила од носивости бродова, а не од количине или врсте терета. Биро књиговодства је вршио све послове вођења књига, контроле рачуна и старања о покретној и непокретној имовини администрације. Надлежност Администрације

[109] AJ, 369-6-1/I, *Douzième session plénière-Štrbské Pleso.Annexe IV au Memorandum des questions soumises a la Commission Internationale. Propositions des Gouvernements Royaux et du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes au sujet de l'accord à intervener entre eux et la Commission Internationale du Danube pour la constitution des Services spéciaux prévus à l'article XXXII du Statut du Danube;* AJ, 369-7-1/I, *Quatorzième session plénière-Bratislava. Annexe VI au Memorandum des questions soumises à la Commission Internationale. Constitution des Services spéciaux de Portes-de-fer;* AJ, 369-8-1/I, *Quinzième session plénière-Bratislava. Annexe I au Memorandum des questions suomises a la Commission Internationale. Règlement de fonctionnement des Services spéciaux aux Portes-de-Fer;* AJ, 369-9-1/I, *Quatorzième Session.Procès-verbal №7 - Constitution des Services spéciaux aux Portes-de-Fer;* Исто, *Quatorzième session plénière-Bratislava. Annexe II au Memorandum des questions suomises a la Commission Internationale. Projet d'accord relative a la constitution des services spéciaux des Portes-de-Fer présenté par la Sous-Commission;* Исто, *Accord entre la Commission Internationale du Danube, la Roumanie et le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, relative à la constitution des services spéciaux aux Portes-de-Fer. Textes adoptés en deuxième lecture au cours de la vingtième session plénière (juin 1928);* AJ, фонд Народна скупштина Краљевине Југославије, 72-52-217; AJ, KMJ, I-4-e/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 58; G. Popi, *Jugoslovensko-rumunski odnosi 1918-1941*, Vršac 1984, str. 114-115, М. М. Радовић, *Дунав и његов међународни положај,* Београд 1945, стр. 35-36. Пун текст споразума видјети у: *Службене новине Краљевине Југославије*, 1. јун 1933.

престајала је у пристаништима и на обали ријеке. Међународна дунавска комисија доносила је правилнике о функционисању Администрације, као и о бројности, организацији и функционисању апарата, таксама и хидротехничким радовима.[110] Шефови сервиса Администрације били су одговорни самој Комисији. Трипартитним споразумом је било предвиђено да обје државе, које су приобалне на Ђердапу, дају службенике Администрације, тако да њихов укупан број буде подједнак (50% румунски, а 50% југословенски држављани). Изузетак су били пилоти Администрације, који су могли бити и држављани других земаља, и то у односу од 25% румунских, 25% југословенских и 50% држављана осталих приобалних држава.[111]

Графикон: *Организациона шема Ђердапске администрације 1933-1940. године*[112]



Постојање Ђердапске администрације везано је за тешке предратне, ратне и поратне године. Често је, због тога, током свог постојања, обављала само најнужније радове, без могућности да развије озбиљнију стратегију побољшања пловидбених услова

[110] Члан 10. Трипартитног споразума гласи: „Комисија одлучује, на предлог надлежних шефова органа Администрације, о корисним мерама за одржавање и побољшање пловности и о администрацији сектором...“ (*Службене новине КЈ,* 1.јун 1933).
[111] АЈ, 148-127, *Пловидба на Дунаву у години 1931*; АЈ, 331-7, пов. бр. 282; АЈ, 331-81, бр. 115; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7674; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15477; *Службене новине КЈ,* 1. јун 1933; J. Paunović, *Istoriski razvoj*, str. 58; М. М. Радовић, н.д., стр. 35-36.
[112] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 24, 15569.

у Ђердапском сектору. Осим тога, било је мишљења да је Администрација кршила суверена права приобалних држава. Јован Пауновић је сматрао да је Међународна дунавска комисија „разапела праву паукову мрежу око Ђердапског сектора, не дозволивши готово ни мало иницијативе и слободе акције за две ђердапске државе у погледу управљања тим њиховим, заједничким сектором". Према његовом мишљењу, Комисија је „мешањем у послове" на Ђердапу настојала да оправда своје постојање и сакрије чињеницу да се осталим проблемима на Дунаву „није уопште бавила". Преговоре око потписивања споразума у име Југославије водио је Душан А. Пантић, савјетник посланства и замјеник делегата у МДК. Он је потписао Трипартитни споразум у име Југославије, док су преостали потписници били Константин Концеско, опуномоћени министар и делегат у Европској и Међународној дунавској комисији, у име Румуније, и тадашњи предсједавајући МДК, мађарски делегат, адмирал Дитрих фон Сахсенфелс.[113]

[113] Душан А. Пантић је рођен 1892. у Кучеву. Матурирао је у Нишу, а Правни факултет завршио у Екс-ан Провансу, у Француској. Докторирао је право у Паризу. Одмах по завршеним студијама ступио је у дипломатску службу, при Посланству у Паризу. Пред ратове 1912-1918, као изасланик Народне одбране, путовао је по Босни, Херцеговини, Црној Гори, Далмацији и Хрватској. Као добровољац је учествовао у балканским ратовима у четничким одредима Војислава Танкосића и Војина Поповића, од септембра 1912. до јула 1913. У Првом свјетском рату је учествовао од јула 1914. до децембра 1918, када је званично демобилисан са чином резервног пјешадијског потпоручника. У рату је био тешко рањен, а шест мјесеци је провео у заробљеништву. Био је члан и предсједник државних делегација на низу међународних конференција и међудржавних преговора. Као експерт, најчешће је делегиран на конференције које су се тицале коришћења вода, па је учествовао у преговорима са Мађарском по питању Канала краља Петра I, преговорима са Румунима о хидротехничким питањима, питањима изградње моста преко Дунава и водних задруга пресечених границом. Учествовао је на конференцији у Друштву народа по питањима ријечног права и на Међународном конгресу пловидбе. За замјеника сталног делегата при МДК постављен је 26. маја 1931, а на неколико засједања је био делегат при Комисији за режим дунавских вода. Налазио се на челу делегације која је, у априлу 1932, преговарала са Румунима о успостави специјалних сервиса на Ђердапу. Био је в.д. делегата при МДК на јунском засједању 1932. Као савјетник радио је у Краљевском посланству у Бечу. Носилац је низа домаћих и страних одликовања. Говорио је француски, италијански и њемачки језик и писао научне радове из економских и политичких наука. Радио је у Генералном конзулату у Марсељу и био генерални конзул у Дизелдорфу. Југословенски исељеници су имали мноштво примједби на његов рад као генералног конзула у Дизелдорфу, па је 1938. пензионисан. У влади Драгише Цветковића био је министар физичког васпитања. Почетком окупације био је комесар Министарства пошта, телеграфа и телефона у Комесарској управи Милана Аћимовића. Након ослобођења Београда, како наводи Симо Ц. Ћирковић, био је ухапшен и стрељан од стране нових југословенских власти, док Никола Миловановић износи податак да је још током окупације упућен у Њемачку и да је „под лажним именом, наставио своју шпијунску каријеру" (AJ, 334-80-232; AJ, 334-80-233; AJ, 334-129-446; AJ, 334-181-504; *Ко је ко у Недићевој Србији*, стр. 392; N. Milovanović, *Pukotine kraljevstva. Rat obaveštajnih službi na tlu Jugoslavije,* II, Beograd 1978, str. 369; *Владе Србије,* стр. 354-355, 389-391).

О режиму који је МДК успоставила на Ђердапу критички се говорило у годинама недуго након потписивања Трипартитног споразума. У београдском листу *Време*, у тексту под насловом *Југославија и Ђердап*, чланови Статута Дунава 32. и 33, по којима је Администрација установљена, називају се „тиранским“, а својим „изузетним, оштрим, претераним овлашћењима повеђ сами показују несклад са осталим одредбама и, у исто време, илуструју неправду која се чини Југославији и Румунији “. У истом тексту се оштро истиче да „тај изузетни и несношљиви режим (мисли се на Ђердапску администрацију, прим. аут.) ... претставља, осим тога, и једну од најнездравијих техничких администрација у Европи“. Администрација „лежи на пловидби као неман која је дави, и која ће је, ако остане у животу, и удавити“. Исказује се нада да ће овај режим бити укинут, јер „то тражи достојанство Југославије, то захтева пловидба, то је праведно“.[114]

Током трајања међународног режима на Ђердапу 1919-1940. године, осим редовног одржавања система водограђевина и, уопште, пловног пута, извршени су и поједини радови са циљем побољшања услова пловидбе кроз Ђердапски сектор. Вршена су нова продубљивања корита ријеке, разбијања подводних стјена, почела је изградња двије нове водограђевине, а за пловидбу је оспособљен и десни, Голубачки рукавац Дунава (код остатака средњовјековне тврђаве Голубац). Са циљем отклањања услова за честе хаварије у тјеснацу Казани установљене су три нове сигналне станице – Врбица и Пена, на десној обали, и Мракоња, на лијевој обали. У радове на Ђердапском сектору, у овом периоду, уложено је укупно око 1,9 милиона швајцарских франака.[115]

Ђердапска администрација је преузела и експлоатацију локмотивске вуче на Сипском каналу, која је представљала најважнију инсталацију којом се испомагала пловидба на Ђердапу. Локомотивску вучу су, првобитно, изградиле њемачке окупационе власти 1916, да би је, затим, уништиле при повлачењу 1918. године. Радови на обнови започели су у октобру 1926. године; поправљене су шине, поново изграђени насипи,

[114] AJ, 38-545-710, *Време,* 25.11.1936.
[115] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432078.

обновљени објекти. Пробне вуче бродова извођене су двије године касније, почетком 1928, а крајем те године успостављен је привремени аранжман о уступању локомотивске вуче МДК. Локомотивска вуча се показала као изузетно добро рјешење за проблем Сипског канала. Она је вишеструко смањивала вријеме проласка кроз канал, а самим тим знатно је умањивала и трошкове транспорта. Током 1930. године Југославија је извела продужење пруге за још 300 метара, а продужена пруга је пуштена у пуну експлоатацију током наредне године. Београдска *Политика* усхићено је писала како је довршетком изградње локомотивске вуче „наша Краљевина дала нов доказ своје мирољубиве и истински схваћене међународне дунавске политике“, као и да је „у свом раду у питањима пловидбе Дунавом била увек руковођена општим интересима пловидбе и међународне сарадње“. Након 1933. године локомотивска вуча је преузела комплетну помоћ у реморкажи пловила на Сипском каналу.[116]

Тријанонским мировним уговором било је предвиђено да Међународна дунавска комисија врши привремену контролу „над употребом зграда, уређаја и постројења која се користе за извршење и одржавање радова на сектору Дунава између Турну Северина и Молдаве“. Дунавским статутом и Трипартитним споразумом прецизирано је да се зграде, уређаји и постројења стављају на располагање Ђердапској администрацији. Међутим, Румунија је сматрала да је на располагање Ђердапској администрацији требало предати и „регулационе радове и дотичне терене“. Румунска делегација се, очигледно, залагала за интернационализацију свих дијелова Ђердапског сектора на којима су вршени регулациони радови, рачунајући и Сипски канал са 110 хектара терена. На тај начин, међудржавна граница би ишла интернационализованим Сипским каналом, чиме би он био подјељен између двије приобалне државе на Ђердапу. Стварањем „међународне

[116] Због претјеране брзине матице, која је добијена након регулационих радова извршених крајем XIX вијека, у Сипском каналу је од 1900-1914. узводној пловидби помагао тегљач (туер) *Вашкапу*. Почетком ратних дејастава 1914, српска војска је конфисковала тегљач *Вашкапу* и превезла га на доњи Дунав. По завршетку рата поново је коришћен тегљач *Вашкапу,* а од 1928. године у употребу је враћена локомотивска вуча (АЈ, 38-545-710, *Политика*, 29.12.1931; Исто, *Време*, 6.12.1938).

зоне“ око Сипског канала директно би био нарушен територијални интегритет Краљевине Југославије.[117]

Румунска страна је била врло упорна, па је југословенска страна одговорила опширним Меморандумом из 1936. године, у коме је детаљно образложено међународноправно стање на Ђердапу и објашњени разлози због којих Југославија не може прихватити румунски захтјев. Сложеност прилика на Ђердапу довољно је одсликавало и то што је о овом проблему расправљао и Стални савјет Мале Антанте у Београду у априлу 1937. године, као и делегације земаља Мале Антанте при МДК, током септембра и октобра исте године. Румунска делегација је наставила инсистирати на овом питању и на наредним засједањима МДК, као и пред Савјетом ријечног Дунава у Бечу, када је 24. фебруара 1941. године, по престанку рада МДК, истакла да ово питање и даље сматра отвореним.[118]

1.5.3. Трећи Рајх и Дунав

Као подунавска земља, Њемачка је имала јасну представу о томе шта је Дунав могао значити за њену привреду. Притиснута економском кризом, Њемачка је почетком 1930-их година имала у плану стварање свог економског простора на Дунаву и југоистоку Европе.[119] Управо је простор омеђен југоисточним обронцима Алпа и висовима Карпата, односно од обале Јадранског мора до обала Егејског и Црног мора, имао посебно мјесто у Њемачкој ванјској политици 30-их и 40-их година XX вијека. Ријека Дунав представљала је „кичму“ овог простора. Подунавље је имало стратешки и економски значај за Њемачку. Стварање и очување путева ка Истоку (ка Азији и Сјеверној Африци), богатство

[117] Према споразуму о разграничењу, након Првог свјетског рата, обје обале Сипског канала припале су КСХС, док је острво Ада Кале припало Румунији (AJ, КМЈ, I-4-е/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*; AJ, 148-128-1; AJ, 148-129-1; G. Popi, n.d., str. 54).

[118] AJ, КМЈ, I-4-е/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*; Исто, *Меморандум бившег југословенског Министарства иностраних послова*; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 59-60.

[119] V. Vinaver, *Svetska ekonomska kriza u Podunavlju i nemački prodor 1929-1934*, Beograd 1987, str. 126.

сировинама (храна, индустријско биље, рудна богатства, нафта и гас) чинили су да Њемачка има велике планове према овом простору.[120]

Дунав је као „географска и саобраћајна спојница“ заузимао важно мјесто и у ранијим експанзионистичким плановима Њемачке. Током Првог свјетског рата издаван је и часопис *Слободни Дунав (Die freie Donau)* који је јасно пропагирао повезаност Њемачке и Подунавља. Осим саобраћајне важности Дунава, истицана је и његова важност као осовине око које ће се окупити сви Нијемци. У чланку др Волфганга Хепкера из 1940. године могуће је добро уочити њемачке планове у погледу Подунавља, па је Дунав називан „судбоносним путем Њемачке“. У завршном дијелу текста наводи се: „Одлучна борба, у којој данас стоји немачки народ, истакнуће улогу Дунава у изградњи нове континенталне политичке свести. Европа је била дуго упућена на Океан. Велики преображај новог поретка нашег континента, који се остварује током данашњег рата, биће дефинитивна потреба животне заједнице између 80 милиона Немаца и народа Југоистока. Дунав, који се налази као веза земаља од Шварцвалда до Црног мора, имао је јаког удела што се Европа најпосле освестила.“[121]

Обраћајући се министру Валтеру Функу, у октобру 1941. године, канцелар Рајха Адолф Хитлер говорио је о Дунаву као о „току будућности“, којим ће, када буде повезан са Доном и Дњепром преко Црног мора, потећи „нафта и товари житарица“. Према плановима Адолфа Хитлера, Дунав је требало спојити са Рајном, Мајном и Одром, чиме је требало да буде потврђен његов статус као „највеће саобраћајне артерије“ у Европи.[122] Предлагана је и изградња канала Дунав-Некар, Дунав-Везер и Дунав-Елба. Према

[120] Детаљније о њемачким експанзионистичким плановима према Подунављу: M. D. Ristović, *Nemački novi poredak i Jugoistočna Evropa 1940/41-1944/45*, Beograd 1991, str. 34-70; Д. Лукач, „Место Краљевине Југославије у плановима и експанзионистичким подухватима Трећег Рајха према југоистоку Европе до 1941“, *Balcanica,* XIII-XIV/1982–1983, стр. 295-306.

[121] AJ, 38-545-710, *Münchener Neueste Nachrichten,* 12.05.1940.

[122] Извјесни радови на изградњи канала Дунав-Одра отпочели су крајем 1939. године, а како стоји у извјештају МИП-у КЈ о ситуацији у Њемачкој, изградња овог канала „имаће великог значаја не само за Немачку, него и за крајеве Југоисточне Европе, пошто ће се водени пут од Дунава протегнути најкраћим путем на целу Немачку“ (AJ, 334-3-16, *Извештај МИП-а за децембар*).

појединим плановима, њемачке индустријске области је требало да имају директну водену везу са својим тржиштима, а радови на регулацији ријеке су имали за задатак да омогуће да Дунавом плове бродови носивости 1.000-5.000 тона. Очекивана су и позамашна улагања у развој лучких постројења и изградњу зимовника.[123]

На простору Југославије планирано је повезивање Дунава и Тисе, као и продубљивање корита ријеке Босне, којим би била омогућена пловидба све до Зенице. Њемачка је показала интересовање и за изградњу канала Дунав-Јадран и Дунав-Морава-Вардар, који су били од нарочитог значаја за привреду Југославије. О томе је Врховну команду Вермахта извјештавао и инж. Михаел Дерфлер 7. новембра 1940, истакавши да су за тај пројекат „подједнако заинтересоване и Немачка и Југославија". Његов извјештај никако не треба да чуди, с обзиром на то колико је југословенска привреда у то вријеме била везана за Њемачку. Управо због тога, планови о повезивању Дунава са Егејским морем привукли су пажњу Британаца. Британски посланик у Београду Роналд Кембел извјештавао је 13. марта 1939. године: „Немци су заинтересовани за изградњу овог канала, јер је он део пројекта копнене водене мреже, којој они у овом тренутку придају велику важност. Њихова идеја је да направе водене путеве од Хамбурга до Солуна."[124]

Постојали су и извјесни њемачки планови о повезивању Беча са морском луком у Трсту или Ријеци. Ово повезивање је требало да буде остварено изградњом низа канала и преводница. На простору Румуније планирани су велики радови на изградњи канала Чернавода-Констанца, чиме је вишеструко требало да буде скраћена пловидба до обале

[123] Пројекти изградње канала Рајна-Мајна-Дунав и Дунав-Одра добили су и званичну законску потврду 1938. и 1941. За извођење радова на каналу Рајна-Мајна-Дунав основано је друштво са капиталом од 750 милиона рајхсмарака. На прокопавању овог канала требало је да буде упошљено око 30.000 људи, а рок за довршетак радова била је 1945. година (AJ, 38-545-710, *Jugoslavenski Lloyd,* 13.08.1938; Исто, *Политика,* 05.06.1938; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 18, 427443; M. D. Ristović, *Nemački novi poredak*, str. 271-274; Д. Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој за изградњу хидроенергетског система у Ђердапу", *Balcanica*, br. VI/1975, 189-199; D. Lukač, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope*, III (1941-1945), Beograd 1987, str. 61; М. Ристович, „Стратегически важное течение. Дунай в планах Третьего рейха", *Родина,* бр. 11/2010, стр. 142-143).

[124] *Aprilski rat 1941*. Zbornik dokumenata, I, priredio D. Gvozdenović, Beograd 1969, str. 891-894; V. Terzić, n.d., II, str. 681; *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji,* III, priredio Ž. Avramovski, Beograd 1996, dok. br. 14, str. 82-83.

Црног мора и растерећена пристаништа у Браили и Галцу. Планирано је чак и повезивање румунске престонице Букурешта са Дунавом.[125]

Реализацијом свих ових планова требало је да буде створена „кроз целу Европу од Северозапада до Југоистока изузетно погодна трансконтинентална речна водена саобраћајница, која ће моћи да се развије у ударну саобраћајну артерију европског континента“. Планирања развоја унутрашње саобраћајне водене мреже била су предмет рада тзв. *Радног круга за дунавска питања* (Arbeitskreis für Donaufragen), који је имао тијесну сарадњу са Дирекцијом Рајха за водене путеве у Бечу (Reichswasserstrasen – Direktion Wien), Рајхсгрупом за саобраћај – ријечну пловидбу (Reisverkehrsgruppe Binnenschiffahrt), Њемачким друштвом за дунавску пловидбу (DDSG – Deutsche Donauschiffahrtsgruppe), Баварским Лојдом (Bayerische Lloyd) и Вермахтом (Wehrmacht).[126]

Делта Дунава била је удаљена свега око 150 км од стратешки изузетно важне луке Одесе, која је представљала везу са житородним областима Украјине. На источној обали Црног мора налазиле су се луке које би, како је планирано, нафтоводима биле повезане са нафтним пољима око Бакуа. У свим наведеним плановима нарочита важност придавана је Бечу, који је неријетко називан „Хамбургом Југоистока“. У документима се наводило да је „пред Хамбургом цео свет отворен, а пред Бечом лежи Југоисток“.[127]

Анализирајући могућности већег искоришћавања југословенске индустрије и богатства сировина за потребе њемачке ратне привреде, војни аташе у Београду пуковник Рудолф Тусен истакао је да Југославија располаже важним сировинама као што су: жељезо, бакар, олово, цинк, боксит, пирит, хром, антимон. Такође, указао је на могућност коришћења југословенских дунавских бродоградилишта за изградњу „бродског простора за немачке потребе“, а као нарочито важна истакао је бродоградилишта у Смедереву (САРТИД), Београду (СБД) и Апатину (Krammer). Хајнрих Химлер, један од најмоћнијих

[125] AJ, 38-545-710, *Jugoslavenski Lloyd,* 12.05.1938.
[126] M. D. Ristović, *Nemački novi poredak*, str. 274-276; N. Milovanović, n.d., II, str. 257-258.
[127] M. D. Ristović, *Nemački novi poredak*, str. 276-277.

људи Трећег рајха, је на Бечкој конференцији о подјели Југославије, одржаној 16. априла 1941. године, говорио о стратешком значају Београда. Сматрао је да би једино држање Београда могло „зајамчити превласт Рајха у Подунављу“. Београд је морао, сматрао је Х. Химлер, да постане њемачка „тврђава“ и „гарнизон“, јер „само онај ко држи чврсто у рукама Београд може да влада Гвозденим вратима и Бечким вратима, чији је кључ Бакоњска шума“.[128]

Доминантност на Дунаву, коју је већ имала како због присаједињења Аустрије, стварања сателитске Словачке и снажног економског, војног и политичког утицаја на Мађарску, Југославију, Румунију и Бугарску, Њемачка је жељела потврдити и стварањем новог управног органа под њеном доминацијом и без присуства представника Велике Британије и Француске. Посланство Њемачке у Београду предало је МИП-у КЈ, 19. августа 1940. године, ноту у којој се, између осталог, истиче да Њемачка „не може даље да се излаже опасности од енглеске и француске активности, која се преко Међународне дунавске комисије врши против Немачке“. У ноти је наведено и да Њемачка очекује да „коначно престане делатност“ МДК, јер она, од преласка у Београд, „живи само привидним животом“.[129]

Њемачки посланик у Београду Виктор фон Херен,[130] према налогу своје Владе, предложио је одржавање конференције стручњака о дунавском питању у Бечу, почетком септембра исте године. Конференција о питањима Дунава је одржана од 5. до 12. септембра 1940. године и на њој је донијет нови, привремени аранжман за Дунав. На ову конференцију Њемачка је позвала представнике приобалних држава (Словачке, Мађарске, Југославије, Румуније и Бугарске). Једина приобална дунавска држава која није позвана на савјетовање у Бечу био је Совјетски Савез, због чега је Москва оштро протествовала. Совјетски Савез се на обале Дунава вратио када су његове трупе 28. јуна

[128] *Aprilski rat*, I, str. 431-434; V. Terzić, n.d., II, str. 550, 612.
[129] AJ, 38-545-710, *Kölnische Zeitung* 14.09.1940.
[130] Виктор фон Херен је био посланик Њемачке у Југославији од 1933. до априла 1941. године (*Aprilski rat 1941*. Zbornik dokumenata, II, priredio A. Miletić, Beograd 1987, str. 17).

1940. године ушле на територију Бесарабије и сјеверне Буковине. Управо је питање Дунава показало „очевидно неслагање“ између СССР-а и Њемачке, упркос потписаном пакту Рибентроп-Молотов.[131]

На Конференцији у Бечу створен је Савјет ријечног Дунава, под предсједништвом њемачког делегата.[132] Конференција је формирала и нарочиту комисију, састављену о представника Мађарске, Италије и Румуније, која је имала задатак да учини неопходне кораке у циљу и формалног распуштања Међународне дунавске комисије.[133] Неопходне послове на Ђердапу требало је да врши Специјални ђердапски комитет у којем су се нашли представници Њемачке, Румуније и Југославије. Службени језик на Ђердапу постао је њемачки, умјесто француског. Недуго након формирања Савјета ријечног Дунава, о дунавском питању разговарало се и на састанку Адолфа Хитлера и Вјачеслава Михаиловича Молотова средином новембра 1940. године. Том приликом су вођени разговори о проблемима на Балкану, Дунаву и политици према Мореузима. Консултације између Берлина и Москве довеле су до тога да је на првом пленарном засједању Савјета ријечног Дунава, одржаном у Бечу 20-26. фебруара 1941. године, и Совјетски Савез приступио овој организацији. Учешће Совјетског Савеза у преуређењу управе Дунавом

[131] AJ, 38-545-710, *The Economist,* 21.09.1940; D. Lukač, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope*, II (1937-1941), Beograd 1982, str. 409; Д. Лукач, „Основне смернице Хитлерове балканске политике у току припрема напада на СССР“, *Balcanica,* br. II/1971, 223-245; G. Boffa, *Povijest Sovjetskog Saveza,* I, Opatija 1985, str. 469.

[132] Пун назив новостворено међународног органа био је Савјетодавни одбор за дунавске послове изнад Браиле (Der beratende Ausschuss für Donauangelegenheiten oberhalb Braila) (BA, НОВ, к. 25б, ф. 1, док. бр. 10 и 11) .

[133] Мађарски представник у овој комисији био је адмирал Алфред Дитрих фон Сахсенфелс, италијански Гуљелмо Силенци, а Румунија је одредила универзитетског професора В. Пелу. Повећано интересовање Италије за дунавску пловидбу нарочито се исказало оснивањем италијанског друштва за дунавску пловидбу (SINDA - Società Italiana di navigazione Danubiana), које се, углавном, бавило „превозом петролеја“. На чело овог друштва постављен је био Амедео Ђанини. Све веће присуство Италије на Дунаву није било везано само за њен интерес за ову ријеку као саобраћајницу, већ уопште мора бити посматрано у контексту интереса Италије у Подунављу (BA, НОВ, к. 25б, фас. 1, док. бр. 8; AJ, 38-545-710, *La Stampa,* 15.10.1940; AJ, 331-89-2).

наишло је на осуду Велике Британије, па је британски амбасадор у Москви упутио и званичан протест В.М. Молотову.[134]

Након напада Њемачке на Југославију и Совјетски Савез ове двије државе престале су бити чланице Савјета, а наставши на развалинама Краљевине Југославије, Независна Држава Хрватска постала је чланица ове организације 15. септембра 1941. године. Као опуномоћеник, приступ НДХ овом Споразуму потписао је капетан бојног брода др Вилим Бачић, који је до војничког слома КЈ био начелник Поморске обалске команде у оквиру Штаба Команде флоте.[135] Приступом Споразуму, Хрватска се обавезала да омогући слободну пловидбу свим државама на Дунаву, Сави и Драви, а ова начела су укључена и у трговински споразум између Хрватске и Њемачке, потписан у октобру исте године. Изричито је наведено да је „пловидба на Дунаву, Драви и Сави у Њемачком Рајху, као и у Хрватској, отворена бродовима свих држава које живе у миру са Њемачком и Хрватском. Неће бити никакве разлике у поступку њемачких, хрватских и страних бродова и то вриједи и за питање пловидбених пристојба.“[136]

Током њемачке окупације Југославије све послове на Ђердапу вршила је Управа Ђердапа и Слапова (Der Sonderausschuß für die Eiserne Tor und Kataraktenstrecke), коју су чинили њемачки и румунски представник (Г. Марцијус и В. Пела).[137] Ова Управа је своје

[134] AJ, 38-545-710, *Авала*, 04.11.1940; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996. Dvostrani i višestrani međunarodni ugovori i drugi diplomatski akti o državnim granicama, političkoj i vojnoj saradnji, verskim i etničkim manjinama*, II (1919-1945), priredio M. Stojković, Beograd 1998, str. 456-458; М. М. Радовић, н.д., стр. 39-41; M. Bartoš, n.d., II, str. 91-92.

[135] Вилим Бачић је рођен 1896. у Пули, а умро је 1969. у Бечу. Завршио је Поморску академију у Ријеци, Ратну поморску академију у Паризу и Правни факултет у Загребу, гдје је и докторирао. Био је у служби, како аустроугарске, тако и југословенске ратне морнарице. Са проглашењем НДХ ставио се на расположење њеним оружаним снагама у чину капетана бојног брода. Радио је у Министарству иностраних послова НДХ, а крајем 1942. постао је опуномоћени министар. До пропасти НДХ службовао је у Трсту, а у Југославију се никада није вратио. Писао је радове из области права и историје („Bačić, Vilim“, *Tko je tko u NDH. Hrvatska 1941-1945,* Zagreb 1997).

[136] ВА, НОВ, к. 25б, ф.1, док. бр. 2 и 11; Исто, ф. 2, док. бр. 19 и 21; AJ, КМЈ, I-4-е/1, *Историско-правни преглед...до краја Другог светског рата*; J. Paunović, *Istoriski razvoj...,* str. 63-64; V. Terzić, n.d., II, str. 509-510, 712.

[137] Почевши од 1942. године Бугарска је истицала своју намјеру да се укључи у управу Ђердапом, али без успјеха. Исте намјере имала је и НДХ, као и Мађарска (ВА, НОВ, к. 25б, ф. 2, док. бр. 13, 20, 48 и 56; Исто, к. 25б, ф. 1, док. бр. 33).

послове обављала преко Специјалног комитета у коме је њемачки представник био инж. Ханс Волф, док је Румунију представљао Константин Ене. Двовалутни систем за плаћање ђердапских такси наставио је постојати и у овом периоду, с тим што је, уз румунски леј, умјесто југословенског динара, коришћена њемачка марка. Формални споразум о заједничкој њемачко-румунској управи на Ђердапу потписан је 28. фебруара 1942. године. Одлуком ове Управе сједиште Сервиса радова пренијето је из Текије у Оршаву. Знатно увећање броја запослених у Управи Ђердапом објашњавано је жељом Нијемаца да задовоље потребе захуктале пловидбе, али и намјером да се одњегује довољно кадрова који би били способни да у потпуности преузму управу овим сектором Дунава, када се за то створе прилике. Највећи дио службеника предратне Ђердапске администрације југословенског држављанства био је отпуштен. Мали број Југословена остао је међу пилотима-лоцовима.[138]

У периоду њемачко-румунске управе пловидба кроз Ђердап била је драстично повећана, а радови на водограђевинама незнатни. Док је у годинама прије него што је ратни пожар дошао до Ђердапа број пловила која су годишње пролазила кроз Сектор износио 10.930 (1939) и 11.895 (1940), током рата је пролазило 14.248 (1941), 13.661 (1942) и 16.359 (1943). Слабији транспорт кроз Ђердап био је само током 1944. године, због доласка ратних операција у његово залеђе, када је прошло свега 6.356 пловила.[139]

С обзиром да је преузела контролу над Ђердапом, Њемачка се могла активније посветити плановима о његовом хидроенергетском искоришћењу. Ови планови све чешће су се јављали од средине 1941. године. Међу главним заговорницима изградње хидроцентрале на Ђердапу били су њемачки министар за наоружање и муницију др Фриц

[138] У сервисима ЂА остали су само Иван Брозина и Рихард Темељ. Остали Југословени су били међу пилотима-лоцовима. У њемачким документима из периода окупације од југословенских грађана као упосленици на Ђердапу наводе се: Александар Макуловић, Љубомир Барбуловић, Милутин Паулесковић, Леонард Вичевић, Никола Маринковић, Бранко Моловић, Васа Буркић, Фрањо Марас, Гаврило Адамовић, Панта Аврамовић и Јован Маринковић (ВА, НОВ, к. 25а, ф. 2, док. бр. 1, 28 и 32; Исто, к. 25б, ф. 1, док. бр. 55; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, 7736 ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7674; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 23, 15519; АЈ, 331-81, бр. 330).

[139] Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа*, стр. 114.

Тот, инж. Херман Нојбахер, који је био задужен за привредна питања при њемачком посланству у Букурешту, инж. Лудвиг Брандл и инж. Рихард Рајнхарт, стручњаци за водопривредна питања. Херман Нојбахер је сматрао да је требало отпочети са припремама за изградњу хидроенергетског система у Ђердапу, убрзо након уласка њемачких трупа у Румунију, почетком новембра 1940. године. [140] Према плановима Х. Нојбахера, током трајања радова, требало је издвојити румунско и српско приобаље на којем би важили закони Рајха. Румунији је ово приобаље, по завршетку радова, требало бити враћено, док је повратак српског приобаља Србији требало размотрити накнадно. Вриједност радова је процјењивана на између 500 милиона и 1 милијарде рајхсмарака, а радове су, углавном, требало да изводе совјетски ратни заробљеници. Планирано је да хидроцентрала, капацитета 7 милијарди KWh, обезбједи сигурно снабдијевање електричном енергијом за Румунију, Бугарску, Мађарску, али и за простор, у том тренутку, разорене Југославије. Сматрало се да би на овај начин био омогућен лакши развој свих индустријских постројења потребних Њемачкој на простору Југоистока, као и јефтин извоз струје за велике њемачке потрошаче. Изградњом хидроцентрале требало је да буде осигурана и пловидба кроз Ђердапски сектор. Управо из ових разлога А. Хитлер је сматрао да „Ђердап у интересу међународне пловидбе мора да буде стављен под заштиту Вермахта и под њом остане за сва времена“.[141]

Херман Нојбахер је детаљно израдио план и 10. јуна 1941. године упутио га у Берлин. Истакао је да, осим привредног, овај пројекат има и политички значај, јер би се простор око доњег Дунава још чвршће повезао са Њемачком. Изградњом бродских преводница осигурао би се, али и убрзао, пролазак бродова кроз Ђердап. Изграђена хидроцентрала требало је да постане најснажнија хидроцентрала на тлу Европе, а

[140] У јануару 1940. године Министарство иностраних послова Њемачке одредило је, дотадашњег градоначелника Беча, Хермана Нојбахера за специјалног изасланика за привредна питања у Букурешту. У својим мемоарима Х. Нојбахер је написао: „Мој задатак је био једноставан: требало је да омогућим несметан транспорт румунске нафте до Немачке.“ (H. Nojbaher, *Specijalni zadatak Balkan*, Beograd 2005, str. 35).

[141] M. D. Ristović, *Nemački novi poredak*, str. 277-278; Д. Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој...“, стр. 191.

одлични природни услови могли су допринијети да цјена коштања једног KWh буде изузетно ниска. Од процјењених 7 милијарди KWh, према Х. Нојбахеру, 2-3 милијарде би далеководима било упућивано директно ка Њемачкој. Изградња хидроцентрале могла је омогућити развој индустријских постројења на подручју Југоистока, а нарочито великог алуминијумског комбината и хемијске индустрије. Алуминијумски комбинат је могао бити потрошач 2 милијарде KWh, хемијска индустрија око 1 милијарде KWh, а још толико би ишло за редовну потрошњу околних држава (Румуније, Бугарске, Мађарске и дијелова југословенске територије). Овај приједлог је био упућен многим државним установама у Њемачкој, између осталог и рајхсмаршалу Херману Герингу, који је био задужен за четворогодишњи план развоја њемачке привреде. Међутим, како приједлог Х. Нојбахера у Берлину није био довољно брзо проучен, он га је 13. октобра 1941. године прослиједио директно министру иностраних послова Јоахиму фон Рибентропу. Министар наоружања др Франц Тот се, такође, код министра Рибентропа заложио за овај пројекат; међутим, лош развој ситуације на бојиштима по Њемачку, учинио је да до његове реализације није дошло. У фебруару 1943. године, нови министар наоружања Алберт Шпер дефинитивно је истакао да се изградња мора одложити до завршетка ратних операција.[142]

[142] Према информацијама до којих је након рата дошао југословенски војни представник у Берлину Јака Авшич, приликом њемачких снимања Ђердапског сектора извршено је око 800 летова. Како је дознао из разговора са једним од директора у фирми Siemens Schuckert Werke, свих њемачких нацрта, пројеката и планова било је „око четири камиона“, а нашли су се у рукама Британаца, пошто се централа фирме налазила у британској окупационој зони њемачке престонице. Према њемачким плановима „Београд би постао морско пристаниште, јер би Ђердап био плован за морске бродове до тона 4.000“, како је писало у телеграму Ј. Авшича МИП-у ФНРЈ из априла 1946. године (ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 20, 3847; Д. Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој...“, стр. 193-198; D. Lukač, *Treći Rajh...*, III, str. 64).

1.4. Југословенско-совјетски односи између два свјетска рата

Промјена цјелокупног политичког система у Русији није наишла на подршку тек створене југословенске државе. Након што је Совјетска Русија 3. марта 1918. године склопила сепаратни мир са Њемачком и изашла из Првог свјетског рата, Краљевина Србија је са њом прекинула дипломатске односе. Након свог настанка, Краљевство СХС је остало на истој равни односа према Совјетској Русији. Београд је отворено стајао на страни оних који су се у Русији борили за повратак пораженог царистичког система. Управо из тих разлога југословенска држава је одбијала да успостави било какве односе са Совјетском Русијом. У априлу 1919. године КСХС је и званично признала владу адмирала Александра Васиљевича Колчака у Омску као легитимну владу Русије. Били су размјењени и дипломатски представници. Након пораза и смрти А. В. Колчака југословенски представници и војне мисије били су делегирани и код генерала Антона Ивановича Деникина у Јекатеринодару, а након његовог слома и код Петра Николајевича Врангела у Севастопољу. Почетком јула 1920. године Матеја Бошковић је одређен за изванредног и опуномоћеног министра у Петрограду, али смјештеног у Паризу све до „коначног пораза бољшевика". Разговори које је тадашњи министар иностраних послова КСХС Анте Трумбић водио у Лондону са члановима делегације Совјетске Русије, у августу 1920. године, били су негативно пропраћени у Београду и убрзо прекинути. Наредних година било је извјесних контаката са совјетским представницима, током међународних конференција, али они нису донијели знатнију промјену у билатералним односима.[143]

Једним од првих важнијих корака у нормализацији односа између двије нове државе сматрана је одлука југословенских власти из марта 1924. године да се политичка мисија руског посланства у Београду оконча, а посланик Василиј Николајевич

[143] B. Krizman, *Vanjska politika jugoslavenske države 1918-1941*, Zagreb 1975, str. 68-70; М. Јовановић, *Досељавање руских избеглица у Краљевину СХС 1919-1924,* Београд 1996, стр. 61-66; V. Vinaver, „Jugoslovensko-sovjetski odnosi 1919-1929", *Istorija XX veka* (zbornik radova), VII/1965*,* str. 93-186.

Штрандтман, који је у Београду службовао од априла 1919. године, сведе на разину „делегата за питање руских избјеглица“. Посланик В. Н. Штрандтман је остао на том мјесту, без обзира на чињеницу да су бољшевици успоставили контролу над читавом територијом Русије током 1921. године, као и на то да се и сам П. Н. Врангел настанио у Сремским Карловцима. Ипак, снажну препреку у југословенско-совјетским односима наставило је да чини становиште Коминтерне о југословенској држави као вјештачкој творевини коју треба разбити, а које је утврђено на њеном петом конгресу.[144]

Међутим, промјена политичких прилика у Европи 1930-их година довела је до тога да су земље Мале Антанте прихватиле и потписале у Лондону 4. јула 1933. године Конвенцију о дефиницији нападача, која је представљала совјетски приједлог. Овим потписом су и саме државе чланице Мале Антанте, у посредном смислу, признале Совјетски Савез. Стални савјет Мале Антанте је на засједању у Загребу 22. јануара 1934. године одлучивао о успостављању дипломатских односа са овом државом. Одлука о успостављању односа је потврђена на засједању у Женеви, јуна исте године, али су писма о признању, са совјетским народним комесаром за иностране послове Максимом Максимовичем Литвиновим, размјенили само румунски и чехословачки министри иностраних послова (Николае Титулеску и Едвард Бенеш). Иако је учествовао у разговорима са М. М. Литвиновом, југословенски министар иностраних послова Богољуб Јевтић није учинио знатнији корак напријед у погледу дипломатских односа са Совјетским Савезом. Пут до успостављања дипломатских односа био је доста дуг. О томе свједочи и изјава коју је пред шефовима парламентарних клубова у скупштини, а поводом Аншлуса Аустрије, дао предсједник југословенске Краљевске владе др Милан Стојадиновић када је, између осталог, рекао да „ми са Русијом (Југославија, прим. аут.), земљом у којој се

[144] B. Krizman, *Vanjska politika*, str. 74-75; М. Јовановић, н.д., стр. 66-67.

убијају генерали и дипломате, немамо дипломатских веза, али имамо разговора извесним каналима“.[145]

Погоршање општих прилика на тлу Европе мијењало је и тврде ставове Краљевине Југославије према Совјетском Савезу. Постепено зближавање двије земље и проналажење заједничких, у првом реду економских интереса, довело је до потписивања Уговора о трговини и пловидби у Москви 11. маја 1940. године. Том приликом, потписан је и Протокол уз уговор у вези са Трговинским представништвом СССР-а у Југославији и привременом Трговинском делегацијом Југославије у СССР-у. Са совјетске стране споразуме је потписао народни комесар за спољну трговину Анастас Иванович Микојан, а са југословенске бивши министар финансија др Милорад Ђорђевић и помоћник министра за трговину и индустрију др Сава Обрадовић. Зарад ратификације ових споразума, у Београд је допутовао и совјетски посланик у Софији Аркадиј Лаврентијев. С обзиром да је предвиђена размјена робе за 1940/41. годину била „више него симболична“, како наводи Бранко Петрановић, у позадини ових уговора стајали су више политички него економски разлози. Управо су ови споразуми били сигуран пут ка успостављању пуних дипломатских односа између Москве и Београда. Како је то у приједлогу о отварању Посланства Краљевине Југославије у Москви, упућеном Министарском савјету, министар иностраних послова Александар Цинцар-Марковић јасно истакао: „Установљењем трговинских и економских односа остварени су потребни предуслови за успостављање нормалних дипломатских односа између наше Краљевине и Савеза Совјетских Социјалистичких Република, што изискују наши општи интереси у данашњим међународним приликама.“[146]

[145] AJ, 72-40-160; AJ, 38-882-1067, *Narodne novine,* 02.03.1934; AJ, 38-882-1067, *Политика,* 02.03.1934; *Aprilski rat*, I, str. 19; B. Krizman, *Vanjska politika*, str. 76, 160-161; M. Vanku, *Mala Antanta 1920-1938*, Titovo Užice 1969, str. 85-87, 111-113; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* II, str. 369-372; В. Винавер, „Прилог историји југословенско-совјетских односа 1929-1934. године“, *Историјски гласник,* бр. 1/1965, стр. 3-59.

[146] AJ, 334-90-283; *Aprilski rat*, I, str. 633-635; V. Terzić, *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. Uzroci i posledice poraza*, I, Beograd 1982, str. 270; B. Krizman, *Vanjska politika*, str. 112; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu 1939-1945,* Beograd 1992, str. 44-46; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR (1941-1945),* Beograd 1988, str. 17-18.

Крајем маја исте године почели су и први преговори о успостављању дипломатских односа између двије државе, а иницијативу је покренула Југославија. За остваривање контакта, са циљем успостављања дипломатских односа између Југославије и Совјетског Савеза, био је задужен југословенски посланик у Анкари Илија Шуменковић, преко совјетског посланика Алексеја Терентијева. Званични преговори су почели 10. јуна, а 24. јуна је потписан Споразум о успостављању дипломатских односа између Совјетског Савеза и Краљевине Југославије. Убрзо након тога, у Београд је допутовао и први совјетски посланик у Југославији Виктор Андрејевич Плотњиков, дотадашњи амбасадор у Норвешкој.[147] За југословенског посланика у Москви одређен је вођа Земљорадничке странке др Милан Гавриловић, уз кога је као војни аташе упућен пуковник Жарко Поповић.[148] Успостављањем дипломатских односа са Југославијом Совјетски Савез је ојачао своју улогу на Балкану, обезбједивши директно присуство у држави чија је стратешка, политичка и дипломатска важност у том тренутку била изузетна и створивши могућности за даље политичко, економско и идеолошко продирање на Балкану.

Очигледно да је задатак пуковника Поповића био да испита војни потенцијал Совјетског Савеза и установи колике су биле могућности за сарадњу на том плану, као и за совјетску војну помоћ Југославији у времену када су ратне операције навелико разарале Европу. Његови преговори са совјетским руководством довели су до уговарања знатних испорука оружја Југославији. Након што је Совјетска влада одобрила испоруку ратног

[147] Више о првом совјетском амбасадору у Југославији: А. Тимофејев, *Руси и Други светски рат у Југославији. Утицај СССР-а и руских емиграната на догађаје у Југославији 1941-1945,* Београд 2011, стр. 231-237.

[148] У влади Душана Симовића Милан Гавриловић је био министар без портфеља, а затим је у кабинетима Слободана Јовановића био министар правде (у првој влади) и министар правде, министар пољопривреде, и министар снабдјевања и исхране (у другој влади). Министар правде је био и у влади Милоша Трифуновића (V. Terzić, n.d., I, str. 271-272; B. Krizman, *Vanjska politika*, str. 112; Б. Димитријевић, С. Сретеновић, „Спољна политика Краљевине СХС/Југославије 1918-1941“, *Историја 20. века,* бр. 2/2008, стр. 45-83; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 46-47, *Владе Србије,* стр. 365-376; V. Gavranov, M. Stojković, *Međunarodni odnosi i spoljna politika Jugoslavije,* Beograd 1972, str. 148; B. Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918-1988,* I, Beograd 1988, str. 364; N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi u Drugom svetskom ratu (1941-1945),* Beograd 1988, str. 20-21; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 16-21, 35-37; B. Винавер, „Спољнополитичка позадина успостављања југословенско-совјетских дипломатских односа 1940. године“, *Зборник за друштвене науке,* св. 45/1966, стр. 5-60).

материјала Југославији, Главни генералштаб је о томе обавијестио пуковника Поповића 21. новембра 1940. године. Совјети су инсистирали да преговори иду преко војних власти, као и да се транспорт ратног материјала не обавља преко Бугарске. Предложено је да транспорт иде југословенским дунавским шлеповима, али се са тиме морало журити „док се Дунав не заледи". И југословенски Генералштаб се сложио да транспорт иде Дунавом. Ово наоружање, међутим, никада није било испоручено Југославији.[149]

Добро схватајући велику опасност од њемачког напада, Краљевина Југославија је у ноћи 5/6. априла 1941. године у 2.30 сати (у тренуцима када су њемачке снаге већ напале југословенску територију на Ђердапу) у Савјету народних комесара СССР у Кремљу, на приједлог предсједника владе Душана Симовића, потписала Уговор о пријатељству и ненападању са СССР-ом. Претходно је југословенска влада 31. марта обавјештена о совјетском прихватању њеног приједлога. Према совјетском приједлогу, требало је да преговори отпочну у Москви, а да буду завршени у Београду. Југословенска делегација је допутовала у Москву 2. априла и отпочела преговоре. Обје државе су се обавезале на поштовање „независности, суверених права и територијалне целокупности" друге стране уговорнице. У случају да једна од страна буде нападнута од неке треће стране, друга се обавезала на очување „политике пријатељских односа" према њој. Уговор је потписан на пет година, са могућношћу аутоматског продужења на још пет година, ако нека од страна не буде имала интерес да га раскине. Уговор је потписан у присуству Јосифа Висарионовича Стаљина, Андреја Јануарјевича Вишинског, помоћника народног комесара за иностране послове и других високих совјетских функционера. Планирано је да се измјена ратификационих писама обави у Београду, али до тога, услијед њемачког напада на Југославију, никада није дошло. Са совјетске стране уговор је потписао В. М. Молотов, предсједник Савјета народних комесара и народни комесар иностраних дјела, а са југословенске М. Гавриловић, посланик у Москви, пензионисани пуковник Божин Симић и генералштабни пуковник Драгутин Савић. Јасно је да овај уговор није могао имати

[149] М. Бјелајац, „Покушај стратешког ослонца Југославије на СССР 1939-1941", *Војно-историјски гласник,* бр. 1-2/2006, стр. 41-66.

никакав значај с обзиром на околности у којима је потписан. Међутим, и такав је, како наводи Бранко Петрановић, оцјењиван као антињемачка манифестација.[150]

[150] Док су преговори у Москви вођени, посљедњи њемачки амбасадор у СССР-у прије напада Трећег рајха на Совјетски Савез Фридрих Вернер фон дер Шуленбург рекао је да „сумња да је моменат који је изабран за потписивање особито повољан и убеђен је да ће, не само потписивање совјетско-југословенског Уговора, него и моменат његовог закључивања изазвати чуђење у Берлину и у целом свету“ (*Aprilski rat*, II, dok. br. 152, str. 463-464; V. Terzić, n.d., I, str. 539-544; B. Krizman, *Vanjska politika*, str. 169; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 93; *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1941-1945,* I, priredio B. Popović, Beograd 1988, dok. br. 13, str. 26-27; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* II, str. 478-480; *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945.* Документи и материјали, приредили: Б. Петрановић, У. Костић, К. Вукасовић, И. Бухаркин, Н. Васиљева, В. Сољанскиј, Н. Есаулова и Л. Гибјанскиј, Београд 1996, док. бр. 11, 13, 22, 24-27, 30, стр. 27, 29-30, 40-48, 50-53; V. Gavranov, M. Stojković, n.d., str. 148; А. Ј. Тимофејев, н.д., стр. 245-247; С. Цветковић, *Југославија 1939-1941. Совјетска присутност у југословенском политичком животу на почетку Другог светског рата,* Београд 1999, стр. 284-297; *27. mart 1941.* Tematska zbirka dokumenata, priredili: B. Petranović i N. Žutić, Beograd 1990, str. 567-569; N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 26-27; А. Животић, „Једно сведочанство о потписивању југословенско-совјетског пакта 5/6. априла 1941.“, *Архив,* бр. 1-2/2010, стр. 122-133; S. Cvetković, „Jugoslovensko-sovjetski pregovori 1941. oko zaključivanja ugovora o prijateljstvu i nenapadanju“, *Vojnoistorijski glasnik,* br. 1/1991, str. 11-25; М. Радојевић, „Емигрантска влада Краљевине Југославије о југословенско-совјетским односима (погледи Милана Гавриловића)“, у: *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010, стр. 31-51).

2. Сарадња (1944-1948)

2.1. Значај Дунава и Ђердапа у ратним операцијама на подручју Југославије (1941-1944)

Жестоке војне операције, које су отпочеле на тлу Европе 1. септембра 1939. године нападом Њемачке на Пољску, биле су праћене и снажним дипломатским, економским, обавјештајним и многим другим видовима борбе. До изражаја је дошла и стратешка важност појединих региона, држава, али и водених токова. Због свог геостартешког значаја (о коме смо већ нешто више говорили) Дунав, а нарочито Ђердап, постају предмет обавјештајних борби. Његов положај на југоистоку територије под контролом сила Осовине и његова саобраћајна улога, због које је био од изузетног значаја за покретање ратне машинерије Трећег рајха, чинили су да се питање Дунава посматра као једно од најважнијих питања и у Берлину и у Лондону.

Британска обавјештајна служба је имала планове о диверзантским акцијама, које су имале за циљ онемогућавање њемачке пловидбе кроз Ђердапски сектор. Према неким подацима, британска обавјештајна служба је још крајем 1938. године разрадила план под називом *Дунавска операција,* са циљем онемогућавања Њемачке да користи Дунав у своје експанзионистичке сврхе, а нарочито да се снабдијева нафтом из Румуније и житарицама са Балкана. Први састанци одржани у вези спречавања њемачке пловидбе на Дунаву одржани су у марту 1939. године, а конкретни кораци су предузети већ почетком ратних операција. Према британском плану, постојала су три начина борбе. Први је подразумијевао откуп бродова који су пловили под њемачком заставом у циљу слабљења њемачке трговачке флоте. Међутим, како наводи Елизабет Баркер, откупљивани су и бродови који су пловили под румунском, југословенском, француском и белгијском заставом. Претходно је британска обавјештајна служба добила надзор над пловним

парком британског друштва за пловидбу Дунавом – Англоданубија (The Anglo-Danubian Shipping and Trading Corporation Ltd*)*, које је располагало са три моторна брода (*Elisabeth, Britain* и *Scotland*), два моторна танка (*Lord Byron* и *Psicho*) и четири танка (*Glasgow, Brussells, Schell I* и *Schell II*), са сједиштем у Букурешту.[151]

Други начин борбе подразумијевао је поткупљивање особља на бродовима свих застава које плове Дунавом, а нарочито ђердапских пилота, за непријатељско држање према Њемачкој. Трећи, најрадикалнији вид борбе, обухватао је дејствовање експлозивом по стрмим ђердапским обалама. О томе су извјесна сазнања крајем 1939. године имали и у Берлину и у централи Међународне дунавске комисије у Београду. Саботаже су понајвише очекиване на 967. и 968. км Дунава, а планирано је да буду изведене потапањем шлепова или „обрушавањем земље“, како је њемачког војног аташеа у Београду обавјестио Велизар Нинчић, предсједавајући МДК. С обзиром да Њемачка није више била члан МДК и да њено постојање није ни признавала, поступак В. Нинчића је врло карактеристичан.[152]

О могућности да агенти британских обавјештајних служби експлозивом руше стрме и стјеновите обале Ђердапа, њемачко Министарство иностраних послова извјештавао је и посланик у Београду фон Херен. У координацији са југословенском обавјештајном службом ове акције су предупређене. Због опасности од саботаже у Ђердапском сектору

[151] AJ, 331-3, бр. 2001; E. Barker, *Britanska politika prema jugoistočnoj Evropi u Drugom svjetskom ratu*, Zagreb 1978, str. 48-49; N. Milovanović, *Pukotine kraljevstva. Rat obaveštajnih službi na tlu Jugoslavije,* I, Beograd 1978, str. 264.

[152] Х. Нојбахер је планове британске обавјештајне службе називао „пустоловним“, „авантуристичким“ и „фантастичним“. Њемачка обавјештајна служба успјела је открити, у априлу 1940. године, два брода која су пловила румунским дијелом Дунава према Ђердапу. Бродови су заустављени у луци Ђурђу, гдје се налазио један од три њемачка понтонска моста, направљена ради пребацивања трупа у Бугарску. На бродовима су откривене велике количине експлозива, техничке опреме, оружја и мноштво британских војника и морнара. Штампа је овакве покушаје називала „атентатима на пловност Дунава“, њемачки листови су постављали питање „шта ће ти лудаци да сутра учине“, док је британска штампа све негирала, називајући ове информације „бајкама“. Владимир Велебит је, много година касније, у својим *Сећањима* за ове покушаје рекао да су били „наивно замишљени и врло нестручно спроведени“. Судећи према извјештају британског посланика из Београда Р. Кембела, и кнез Павле је резигнирано питао дописника *Times-a* „како у тим околностима можемо (мисли се на Британце, прим. аут.) да ризикујемо да таквим акцијама довучемо Немце на Балкан“ (AJ, 38-545-710; H. Nojbaher, n.d., str. 59-60; *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji,* III, dok. br. 157, str. 437-438; V. Velebit, *Sećanja,* Zagreb 1983, str. 21; M. Paunović, n.d., str. 696).

спровођене су и посебне безбједносне мјере у погледу кретања бродова и људи. На приједлог југословенског Министарства иностраних послова основан је Стални комитет за безбједност пловидбе на Дунаву. Комитет је основан као савјетодавно тијело, а његови чланови су били представници неколико министарства – Министарства иностраних послова, Министарства унутрашњих послова, Министарства војске и морнарице, Министарства саобраћаја и Министарства финансија. На челу Комитета налазио се Велизар Нинчић. Задатак Комитета био је да предлаже надлежним министарствима „све потребне мере за безбедност пловидбе на југословенском делу Дунава". Комитет је нарочито обраћао пажњу на сигурност пловидбе у Ђердапском сектору. Одлука југословенских власти о формирању нарочитог тијела које ће се старати о безбједности дунавске пловидбе кроз Југославију наишла је на велику пажњу италијанских и њемачких штампаних медија, који су писали о „ригорозној контроли" коју спроводе југословенске власти.[153]

Југословенска и румунска влада договориле су, почетком априла 1940. године, спровођење заједничких мјера у циљу повећања безбједности дунавске пловидбе, а у страху од знатнијег уплитања њемачких снага у контролисање сигурности пловидбе. У љето исте године румунска страна је формирала посебну војну јединицу под називом *Горњи дунавски сектор,* чији се штаб налазио у Оршави а наоружани пунктови били распоређени на неколико мјеста у Сектору (Вир, Љубкова и Кракул Турчулуи). Румунска војска је поставила и тешка артиљеријска оружја на пунктовима низводно од Ђердапа

[153] Осим тога, југословенске власти су упутиле једну пјешадијску чету, вод земаљске артиљерије и вод противавионских митраљеза из 9. пјешадијског пука на Сипски канал. Такође, из Новог Сада су упућени монитори *Драва* у Текију, и *Сава* у Велико Градиште, као и четири моторна чамца у Кладово, Текију, Доњи Милановац и Велико Градиште (AJ, 148-135, пов. бр. 27/40; AJ, 38-545-710, *Време*, 16.10.1940; AJ, 38-545-710, *Münchener Neueste Nachrichten,* 27.04.1940; AJ, 38-545-710, *Il Resto del Carlino,* 12.04.1940; *Aprilski rat*, I, str. 505-506; Д. Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој...", стр. 191-192; D. Lukač, *Treći Rajh* .., II, str. 341-342; E. Barker, n.d., str. 51; Д. Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр. 116; N. Milovanović, n.d., I, str. 266-267; J. Marjanović, *Draža Mihailović između Britanaca i Nemaca*, Zagreb 1979, str. 25; С. Бранковић, „Немачка је почела рат на Балкану 1941. на Ђердапу нападом на Краљевину Југославију", *Развитак,* бр. 1-2/1991, стр. 18-29).

(Корабија, Турну Магуреле, Зимничеа, Петрошани, Тулчеа, Ђурђу и Олтеница), а њихови патролни чамци кружили су делтом Дунава.[154]

Према британским плановима, постојала су три „погодна“ дијела Ђердапског сектора за саботажна дејства. У тјеснацу Гребен могао је бити миниран потпорни зид, у Казану су могле бити обрушене изузетно стрме литице, док је у Сипском каналу (на самим Жељезним вратима) планирано потапање шлепова испуњених цементом. За оваква дејства на Ђердапу био је задужен Џулијус Хенау, а планирање је било повјерено поморском аташеу у Букурешту и Београду Максу Деспарду и директору *Naval Intelligence*-а адмиралу Годфрију. Међутим, под њемачким притиском југословенске власти су протјерале Џ. Хенауа из Београда.[155] Неуспјехом је завршен и план о потапању пет шлепова натоварених каменом и цементом, које је у каналу Јуц, у децембру 1939. године, требало да потопи скупина коју је предводио Чех Јосип Резлер, који је већ годинама боравио у Југославији. Потапање ових шлепова, непосредно пред сезону редовне обуставе пловидбе због леда, требало је да заустави пловидбу за наредних готово годину дана, јер ни чишћење пловног пута не би било могуће због временских прилика. Кашњење са испоруком експлозива и почетак сезоне леда на Дунаву онемогућили су извођење ове акције.[156]

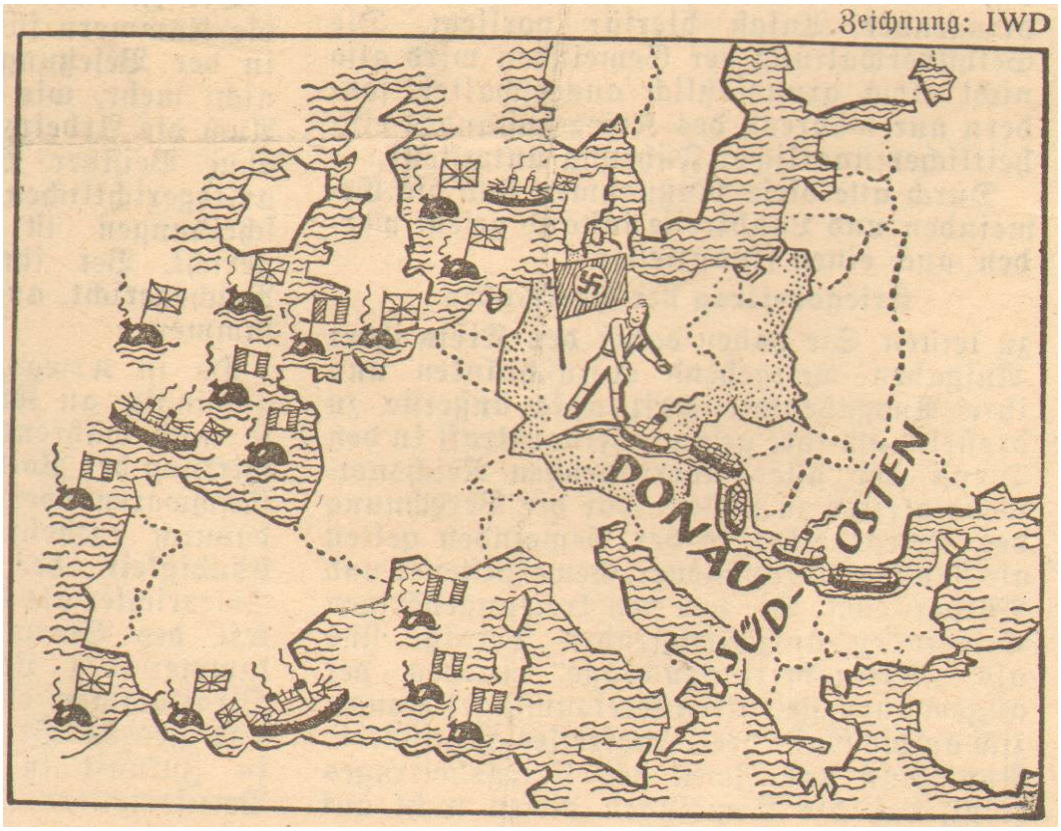
У литератури се често описује и покушај Матије Лончарића Брушлије из Параћина. Он је 1940. године покушао да постави огромне количине експлозива у, претходно ископану, дубоку бушотину на Малом Штрпцу, три километра узводно од Трајанове табле. Циљ му је био да изазове велику експлозију којом би се велике количине камена и читави

[154] P. Opriș, „Security Measures Taken by the Romanian General Staff in 1941 for the Danube in Order to Prevent the Development of International Terrorism“, u: *The Danube, European Security and Cooperation at the Beginning of the 21th Century* (zbornik radova), Bucharest 2002, str. 63-69.

[155] Описујући Џулијуса Хенауа Милорад Јанковић каже: „Представници Абвера и Гестапоа у Београду прозвали су мистера Ханауа 'човек с безброј лица'. То зато што нико тачно није знао како он физички изгледа! Час је имао црну косу, час риђу, час бркове, час је био без бркова, час је имао наочаре, час није, час је био сед, час плав!“ (M. Janković, *Rat špijuna u Kraljevini Jugoslaviji,* Zagreb 1982, str. 68).

[156] B. Antić, *Rečna ratna flotila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije,* Beograd 1991, str. 10; N. Račić, *Đerdap,* Beograd 1965, str. 104.

комади стјена нашли у Казану. Претварајући се да врши геолошка мјерења, а уз помоћ ковача Милована Павловића, направио је бушотину и у њу поставио око 18 кг експлозива. Доношење нових 35 кг и извршење акције омела је информација њемачких обавјештајних служби дата југословенским властима и захтјев да се Матија Лончарић ухапси. Он је успио избјећи хапшење и, како се даље наводи, побјећи у Велику Британију.[157]



Слика бр. 1: Илустрација објављена у једном њемачком листу 17. октобра 1939. године најбоље показује важност коју је Дунав имао за Трећи рајх, а самим тим и британски интерес да се саобраћај Дунавом онемогући (AJ, 38-545-710)

Британске акције у погледу откупљивања пловила и поткупљивања особља (нарочито пилота) дале су извјесне резултате. Како наводи Маринко Пауновић, Британци су откупили пет тегљача и 50 шлепова од друштва *Шулц и Дајч.* Ова пловила су убрзо склоњена у панчевачко пристаниште, а нека од њих коришћена су у каснијем покушају

[157] М. Лончарић је, наводно, нешто прије овог покушаја, успио оштетити камени зид на Гребену, због чега су тешку хаварију претрпјела два њемачка танкера, која су превозила нафтне деривате из Румуније (N. Račić, n.d., str. 104-105; M. Paunović, n.d., str. 697-698; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 10).

запречавања пловног пута у Ђердапу.[158] Ради управљања акцијом откупа пловила, британска влада је основала *The Goeland company,* која је свој рад започела у фебруару 1940, а у јуну исте године преузела дунавске бродове под француском заставом. Убрзо након тога, Британци су започели евакуацију свих пловила којима су располагали на Дунаву. Највећи дио њихових пловила стигао је до Истанбула, гдје су и остали до завршетка ратних операција.[159]

Крајем марта и почетком априла 1940. године знатан број пилота Ђердапске администрације, примивши новац „од агената извесних зарађених страна“, напустио је службу. Иако је Велизар Нинчић, у депеши Министарству иностраних послова од 29. јануара 1941. године, писао о својим сазнањима да совјетске обавјештајне службе „врбују у Ђердапу пилоте и друго стручно бродарско особље“,[160] напуштање службе од стране ђердапских пилота одвијало се под утицајем британске обавјештајне службе. Од укупно 43 службена пилота, чак 19 их је тада напустило службу, чиме је знатно било угрожено нормално одвијање пловидбе. Међу пилотима који су тада напустили службу било је 7 Југословена (Тадија Удовичић, Ђорђе Трандафиловић, Никола Коцић, Светомир Коцић, Крста Нинић, Јован Вучић, Илија Радуловић, Јовица Михајловић и Јеролим Вукић), 6 Румуна (Георге Горун, Анастасис Будулан, Јон Муска, Никола Боцоака, Радукан Кирица, Јон Пероj и Василије Теодоровићи), Бугарин (Тодор Фенехемов), Чех (Адолф Навратил) и Мађар (Јозеф Хорват). Пилоти су наводили неколико разлога због којих су напушатли службу: незадовољство осигурањем код осигуравајућег друштва *Nacional,* незадовољство принадлежностима, строго кажњавање пилота од стране МДК у случају пловидбених незгода, нарушено здравље услијед природе посла, или уопштено породичне разлоге. Укупан број пилота који су тада напустили службу попео се убрзо на 19. Пилот Васа Буркић је дао чврсто обећање да ће напустити службу, али је, узевши прве транше новца (половина од укупне суме, унапријед за пет година), задржао и свој посао у

[158] M. Paunović, n.d., str. 696-697.
[159] О томе детаљније види у: E. Barker, n.d., str. 48-49.
[160] AJ, 334-2-15.

Администрацији. Пилотима који су напустили службу, према свједочењу Т. Удовичића, зарачуната је мјесечна надокнада од 915 швајцарских франака.[161]

У једном совјетском документу из априла 1945. године наводи се да су понуду пилотима дали трговци из Оршаве, браћа Вили и Фери Екштајн, да је агитацију водио Тадија Удовичић и да су пилоти били повезани са неколико британских официра у Турну Северину (инспектор Блајмел и капетан Лертинг) и Будимпешти (Кер, Холер и Џонсон Ридвар). Сам Тадија Удовичић (на слици бр. 2)[162], неколико година касније, свједочио је да је све почело када је „један ћопави Енглез у цивилу, који је био инспектор енглеског друштва *Goeland*, дошао у Оршаву“, повезао се са браћом Екштајн и ступио у контакт са Чехом Навратилом. Коначни договор постигнут је у просторијама енглеске агенције у Турну Северину. Тамо је сваки од пилота добио „малу цедуљу формата осмине табака, на којима је било написано три до четири реченице енглеским језиком са потписом Енглеза, који је изјавио да представља Енглеску Империју“. Затим су „код потписа тог Енглеза, стављали један знак у облику знака навода, написан мастилом, и то на свакој цедуљи“. Како даље свједочи Т. Удовичић: „Нама Југословенима речено је да са тим налогом треба да одемо у Београд и да тамо у енглеској амбасади добијемо динаре.“ Тек након тога, пилоти су поднијели оставке. У британској амбасади у Београду исплаћено им је по

[161] Како наводи Радоје Зечевић, дио ових пилота, након слома КЈ, био је похапшен од стране њемачких окупационих власти и одведен у логор на Бањици, а затим пребачен у логор Корген у Норвешкој. Он наводи да су међу ухапшеним пилотима били С. Коцић, Н. Коцић, Ј. Вучић, Ј. Вукић, К. Нинић и И. Радуловић (АЈ, 148-135, пов. бр. 92/40; АЈ, 331-81, *Реферат о Ђердапском сектору Дунава*; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 427358; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 427345; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа,* стр. 49; N. Milovanović, n.d., I, str. 267-268).

[162] АЈ, фонд Савезни секретаријат за саобраћај и везе, 599-340, *Dunavski Lloyd, Sisak 1952-1962.*

340.000 динара. На инсистирање Нијемаца тим пилотима је забрањено да бораве негдје у близини Ђердапа. Од септембра 1940. године пилоти су били интернирани у Брусу, а од јануара 1941. године прешли су у Ваљево, али је строги државни надзор над њима остао. Пуштени су на слободу тек након пада владе Драгише Цветковића 27. марта 1941. године.[163]

Како би се поправило бројно стање међу пилотима, Администрација је била приморана да ангажује већ пензионисане пилоте и да, у најкраћем року, распише конкурс за пријем 20 ученика-пилота, као и да повећа број тзв. приватних пилота у својој служби. Било је и приједлога да се пилоти у оставци још неко вријеме користе као приватни пилоти, али такав приједлог није озбиљније разматран. Њемачка је истакла да не би имала ништа против рада тих пилота, али да не би допустила да они спроводе њене бродове кроз Сектор. На конкурс за пријем ученика-пилота пријавило се 52 кандидата, а у службу је, 1. јула 1940. године, примљено њих 19 (8 Југословена, 7 Румуна и по један Словак, Чех, Мађар и Грк).[164] Пловидбена друштва су предложила 23 кандидата који би спроводили њихове бродове у статусу приватних пилота. Након ових мјера, Ђердапска

[163] Тадија Удовичић је рођен 1897. године у селу Јабланица, недалеко од Ужица. До почетка Првог свјетског рата, као и након рата радио је у СБД-у. У служби на Ђердапу је од 1924. и сматран је једним од најбољих пилота пред избијање Другог свјетског рата. Почетак рата на југословенској територији затекао га је у родном мјесту, а са стварањем организације Драгољуба Михаиловић послат је био у штаб Велимира Пилетића 18. септембра 1943. године „као стручњак на Дунаву". Осим Т. Удовичића, и Ђорђе Трандафиловић и Јеролим Вукић били су, током рата, блиски организацији Драгољуба Михаиловића, а постоје и одређени подаци да су у 1943. и 1944. години покушавали изводити низ саботажа на Дунаву, потпомогнути од британских тајних служби. Већ приликом првог доласка Т. Удовичића у штаб В. Пилетића сачекала су га два британска официра са интересовањем о најпогоднијем дијелу Ђердапа за саботаже. Према савјету Т. Удовичића извршен је напад на један њемачки брод код мјеста Лепена, са циљем да се побије посада и да брод без икакве контроле сам потоне. Напад је извршен ноћу 25. септембра 1943. године. Капетан брода је убијен, али је остатак посаде успио да брод скрене ка румунској обали и избјегне потапање (ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7679; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 18, 7694; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, 7738; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, 7742; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15489; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 24, 15560; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 427331; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 427358; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 427334; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 427358).

[164] Примљени Југословени били су: Душан Бондеровић, Фрања Марас, Ђорђе Фасујевић, Љубомир Барбуловић, Ђорђе Соројевић, Александар Макуловић, Милутин Паулесковић и Иван Драчар (AJ, 148-135, пов. бр. 238/40).

администрација је успјела анулирати штету нанијету оставкама пилота, пошто је у другој половини 1940. године имала 26 службених пилота, 5 пензионисаних пилота (на привременом раду), и 19 ученика-пилота (укупно 50). Уз то, на Ђердапу је радило и 29 приватних пилота, који су припадали бродарствима разних застава.[165]

Након уласка њемачких трупа на територију Румуније, из Југославије је јасно уочена и њихова све већа концентрација на обалама Дунава, у Ђердапском сектору. Анализирајући кретање њемачких трупа по Румунији, тадашњи министар иностраних послова КЈ Александар Цинцар-Марковић, истицао је да су „трупе највећим делом дислоциране у јужној Олтенији, јужној Влашкој, дакле близу Дунава, у Добруџи и мањим делом у Ердељу и Молдавији. У Банату су трупе само на пролазу. Дакле, не ради се ни само о чувању петролејских поља, која се налазе дуж падина Карпата, а не близу Дунава, Прута или у Добруџи.“[166] Првих дана фебруара 1941. године први њемачки војници су стационирани у Оршави, а како је јављао др Велизар Нинчић, наспрам Сипског канала су већ тада била постављена два рефлектора, која су обасјавала југословенску територију, прецизније инсталацију локомотивске вуче. Нијемци су, према подацима до којих је дошао В. Нинчић, сакупљали детаљне информације о путевима и пристаништима у Румунији, а нарочито их је интересовао „капацитет пристаништа, саобраћај са позадином, могућност претовара итд.“[167]

Након преврата у Београду 27. марта 1941. године, којим је оборена влада која је два дана раније потписала приступање Краљевине Југославије Тројном пакту, на састанку у ноћи између 27. и 28. марта, Адолф Хитлер доноси Директиву бр. 25 о хитном предузимању напада на Југославију. Након уништења југословенске оружане силе, концентричним нападима из више праваца, било је потребно постићи „брзо отварање саобраћаја на Дунаву и заузимање рудника бакра у Бору“. У свом наређењу Врховној команди копнених снага и ратног ваздухопловства од 31. марта 1941. године А. Хитлер је

[165] Исто.
[166] Цитирано према: *Aprilski rat*, II, dok. br. 7, str. 25-27.
[167] AJ, 334-2-15; ВА, фонд Војска Краљевине Југославије (ВКЈ), к. 12, ф. 5, док. бр. 21.

посебно нагласио да се „свим средствима“ морају „појачати мере за заштиту Дунава против потапања бродова, пловних мина итд.“[168]

С обзиром на њемачке планове о нападу на Совјетски Савез, Дунав је имао изузетну важност, јер је представљао природну спону са Црним морем, као и због могућности његовог непосредног повезивања са прилазним линијама будућег источног фронта. Нијемци су повукли све своје пловне објекте из Ђердапског сектора још 28. марта, а убрзо су и своја пловила престали пуштати у југословенске воде, иако су „добили уверевања о потпуној безбедности пловидбе како нашим Дунавом, тако и Ђердапским сектором“. Извјештаји В. Нинчића о обустави њемачке пловидбе на Ђердапу, као и о повећању броја њемачких авиона смјештених у Турну Северину, били су јасни наговјештаји о скором отпочињању ратних дејстава против Југославије. Још 31. марта са Ђердапа је јављано да се „немачки и румунски официри често виђају на обали Дунава са картама и дурбинима. Исти осматрају нашу обалу и локомотивску вучу.“ Велизар Нинчић је јасно нагласио: „Мишљења сам да су ови официри студирали нашу локомотивску вучу на Сипском каналу.“ Такође, према извјештају са Ђердапа, од 4. априла, примјетно је било и кретање њемачког ратног брода, „обојеног сивомаслинастом бојом“, који, „са још два мања моторна брода, на Дунаву око Оршаве врши контролу и извиђање“. У извјештају се још наводи да „ови бродови преко дана (скоро сваког часа) и ујутро врше контролу ка Доњем Милановцу и Кладову (преко Сипског канала). Бродови су наоружани, а звук мотора се не чује.“ У извјештају од 4. априла 1941. године В. Нинчић је писао и да је „досад било у Турну Северину 30 немачких војних авиона, а синоћ их је стигло још 26“.[169]

[168] ВА, ВКЈ, к. 3а, ф. 1, док. бр. 8; *Aprilski rat*, II, dok. br. 126, 134, 147, str. 346-350, 383-384, 450-454; ; *AVNOJ i revolucija*, str. 15-16; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1941-1945,* I, pril. br. 2, str. 415-417; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* II, str. 474-476; *27. mart 1941*, str. 539-540; E. Vražalić, *Napad na Jugoslaviju i njena okupacija 1941. godine*, Beograd 1957. (doktorska disertacija u rukopisu), str. 34; V. Terzić, n.d., II, str. 33-34, 51-52, 54-55; B. Krizman, *Hitlerov 'Plan 25' protiv Jugoslavije. Jugoslavija u svijetlu 'Nürnberških dokumenata'*, Zagreb 1953, str. 84-87, 97; N. Milovanović, n.d., I, str. 284, 304; К. Николић, *Савезници и покрети отпора у Југославији (1941-1945),* Београд 2009, стр. 11-12; D. Lukač, *Treći Rajh* .., II, str. 508.

[169] Према извјештају из Берлина од истог дана, њемачким властима је уложен протест због задржавања два југословенска реморкера и три шлепа, натоварених коксом и угљем у Бечу, о чему је Посланство у Берлину обавијестила Агенција Државне речне пловидбе у том граду (АЈ, 334-2-15; АЈ, 334-16-41; АЈ, 334-17-44; ВА, ВКЈ, к. 11а, ф. 2, док. бр. 44 и 55; Исто, к. 12, ф. 5, док. бр. 56).

Југословенски посланик у Букурешту Александар Авакумовић извјестио је 2. априла Министарство иностраних послова о разговору који је водио са отправником послова њемачког посланства. Предмет њиховог разговора били су односи Њемачке и Југославије, у свјетлу догађаја од 27. марта. Александар Авакумовић је писао: „Из оног што ми је рекао немачки отправник послова (делимично ми је читао упутства, која је добио из Берлина), произилази: Хитлер је лично дубоко уврђен. Питање саобраћаја Дунавом игра велику, ако не и пресудну улогу. Немачка влада се боји да га ми не онемогућимо, кад то нађемо за сходно, све да се југословенско-немачки односи сад некако закрпе. Додао је, да је уствари саобраћај обустављен код Бездана и Прахова (не зна из којих разлога) и да им то наноси већ огромну штету.“ Велизар Нинчић је тврдио да „никаква наша мера не омета слободан саобраћај немачких пловних објеката Ђердапским сектором и нашим Дунавом“ и да је „предузето све потребно за обезбеђење потпуно слободне пловидбе“. Југословенске оружане снаге јесу предузеле одређене припреме за запречевање пловних ријека, али потпуно онемогућавање пловидбе тешко да је постигнуто, осим током ратних операција, када су се на пловном путу нашли остаци конструкција мостова порушених приликом повлачења југословенске војске.[170]

Напад на Југославију почео је 5. априла око 22 сата, када је њемачка борбена скупина *Ђердап*, специјално формирана одлуком од 1. априла, која се налазила под командом 4. ударне групе 12. њемачке армије и којој је додјељена чета 800. пука *Brandenburg*, поринула своје чамце у Дунав, и упала на територију Југославије. Ова скупина, јачине 50-60 људи на десет гумених чамаца, којој је наређење о овладавању Сипским каналом у ноћи пред извршење Директиве бр. 25 издато 3. априла, заузела је саобраћајницу која је од Кладова водила ка Сипу, око 2 сата након поноћи, а затим пресјекла телефонске и телеграфске везе на путу Кладово-Текија. У исто вријеме, друга скупина је са Аде Кале дејствовала са циљем да се онемогући евентуално слање појачања. Прва скупина је овладала Сипским каналом око 5 сати, заузела постројења локомотивске вуче и само насеље, спречивши југословенске снаге да обје локомотиве са

[170] AJ, 334-17-44.

тешким товаром убаце у канал. Први напад њемачких копнених снага на југословенску територију управо је и изведен на Ђердапу са циљем да се спречи евентуално теже оштећење пловног пута минирањем или запречавањем. Радници локомотивске вуче и већина војника били су заробљени, а ријетки који су пружили отпор били су побијени. Одбрана Сипског канала састојала се од једне чете пјешадије и једног вода топова. Командир вода топова потпоручник Тодоровић извршио је самоубиство видјевши безизлазност ситуације у којој се нашао. У извјештају Врховној команди њемачке копнене војске о дејствима 12. армије славодобитно је јављено: „Непријатељска обала у рејону 'Гвоздених врата', код Оршаве, након једног препада, налази се чврсто у нашим рукама.“ Отприлике у вријеме када је посао на Жељезним вратима завршен отпочео је ваздушни напад на југословенску територију.[171]

Једно од важнијих дејстава Војске Краљевине Југославије, са почетком њемачког напада 6. априла 1941. године, требало је да буде постигнуто са циљем потпуног онемогућавања пловидбе кроз Ђердапски сектор. Према ратном распореду, Команда Ђердапског сектора налазила се у Текији, а њен командант је био поручник бојног брода I класе Јосип Гргић. Она је директно командовала групама за запречавање Сипског канала и канала Јуц, које су биле стациониране у Текији и Доњем Милановцу. Једну групу је предводио сам Јосип Гргић, а другу резервни поручник бојног брода Винко Петровић.[172]

[171] Према једном документу о раду њемачке обавјештајне службе у Ђердапу наводи се да је вече прије њемачког напада сресни начелник Леонид Чудновски, који је био близак њемачкој обавјештајној служби, одвукао знатан дио официра југословенске војске из Сипа. У том извјештају стоји: „Чудновског су за ову акцију искористили на тај начин што је за суботу увече 5. априла 1941. године заказао банкет у Кладову и све официре са Сипског канала позвао на банкет, а војницима самог гарнизона послао је већу количину вина. Док су се пијани официри бивше југословенске војске враћали из Кладова за Сип Немци су већ прешли Дунав преко Аде код Сипа и у шанцу крај самог пута посматрали повратак пијаних официра.“ (ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 427335; *Aprilski rat*, II, dok. br. 157, str. 478; E. Vražalić, n.d., str. 60; D. Lukač, *Treći Rajh* .., II, str. 521-522; V. Terzić, n.d., II, str. 248, 280, 298, 476; Д. Алексић, н.д., стр. 114, 116-117; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 100; N. Milovanović, n.d., II, str. 7-8; B. Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918-1978*, Beograd 1981, str. 183; Љ. Димић, *Историја српске државности,* III, *Србија у Југославији,* Нови Сад 2001, стр. 214-215; С. Бранковић, н.д., стр. 27-28).

[172] На челу Штаба Команде ријечне флотиле налазио се, као командант, капетан бојног брода Едгар Ангели, док је начелник Штаба био капетан корвете Борис Старов. Према ратном плану, снаге југословенске ријечне флотиле налазиле су се распоређене на Дунаву и Тиси. На Дунаву су се налазили: 1. група монитора (*Сава и*

Врло важна свједочанства о југословенским плановима за запречавање пловидбе кроз Ђердапски сектор оставио је капетан бојног брода Мирко Плајвајс, у својим мемоарима под називом *Сломљено сидро.* Овај школовани и искусни официр, најприје аустроугарске, а затим југословенске морнарице, нашао се половином 1940. године на челу базе ратне флотиле у Новом Саду, а затим и на мјесту команданта монитора у Ђердапском сектору. Говорећи о плановима Југославије за запречавање Дунава написао је: „Према оперативном плану, задатак монитора био би да, сурађујући с копненом војском, спријечи прелазак непријатеља на нашу страну и да одмах по избијању рата онемогући пловидбу Дунавом, помоћу блокаде Сипског канала. У ту сврху је био припремљен велики дунавски шлеп, натоварен до руба камењем, а који би требао бити потопљен пред улазом у тај канал.“ Још важније његово свједочанство говори о (не)припремљености Југославије за одбрану Ђердапа: „... установио сам да би на том сектору сваки непријатљев покушај прелаза ријеке на нашу страну могао бити спријечен и мањим пјешадијским јединицама, добром артиљеријом средњег калибра и протуавионским батеријама на истуреним точкама. Но, од свега тога нисам нашао ништа. Најближе јединице копнене војске су биле 20-30 километара од обале, а због слабих прометних веза било би потребно прилично времена да дођу до Дунава. Само на једном једином брежуљку, који је, истина, доминирао великим дијелом сектора од В. Градишта

Вардар) у Дубовцу (командант је био поручник бојног брода I класе Миливој Коцкар) и 5. минерско-баражна група у Смедереву (командант капетан корвете Богдан Желековски) за дејства према Румунији; монитор *Драва,* 1. минерско-баражна група у Бездану (командант поручник бојног брода I класе Лука Гомерчић) и 4. минерско-баражна група у Ердуту за дејства према Мађарској. На Тиси су били стационирани монитор *Морава* у Старој Кањижи (командант поручник бојног брода I класе Божидар Аранђеловић) и 2. минерско-баражна група у Сенти (командант резервни поручник бојног брода I класе Стјепан Руменовић) и 3. минерско-баражна група у Тителу (командант поручник корвете Богдан Богдановић) за дејства према Мађарској. Командно мјесто ријечне флотиле налазило се на броду *Цер* у рејону Вуковар-Нови Сад. Задатак ријечне флотиле био је вишеструк. Ријечна флотила требало је да буде у садејству са јединицама копнене војске, које су се ослањале на ток Дунава и Тисе, да заштити сопствена и онемогући пловила непријатељских застава и да пружи подршку у онемогућавању непријатељских снага у покушају преласка ријека. Минерско-баражне групе су имале за циљ запречавање пловних путева минама, барикадама и потапањем пловила, разминирање пловних путева и заштиту мостова. Такође, на десној обали Дунава, код Радујевца, Сипа, Смедерева, Гроцке, Београда, Земуна, Сланкамена, Петроварадина, Илока, Вуковара и Даља била су постављена по два топа, како наводи Велимир Терзић, „са задатком да отворе ватру и потопе свако пловно средство сила Осовине и њихових сателита када то буде наређено“ (ВА, ВКЈ, к. 3а, ф. 1, док. бр. 15; V. Terzić, n.d., II, str. 172-174, 222, 274, 510, 712-713; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 12-14; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 179-180; R. Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR,* Beograd 1977, str. 5).

низводно, била су постављена три топа најмодерније конструкције, типа 'шкода', али једина веза с најближом копненом јединицом била је коњска, којој је требало и по више сати до те јединице и натраг. Иначе је читава граница од В. Градишта до Прахова била 'чувана' – како сам то могао приближно оцијенити – са отприлике 80 жандара и царинских стражара. Катастрофална и невјероватна лакомисленост надлежних – то је била моја коначна констатација.“ Био је одушевљен једино „изврсном идејом“ шефа локомотивске вуче инж. Петровића, који је поставио додатне колосјеке, који су, у случају рата водили локомотиве право у узбуркане валове Дунава. На мјесту команданта монитора на Ђердапу М. Плајвајс није дочекао почетак рата, пошто је у марту 1941. године премјештен за команданта одбране у Селцу.[173]

Реморкери *Витез* и *Куманово* требало је да потопе по два шлепа испуњена цементом и жељезом. Брод *Витез*, под снажном непријатељском ватром, око 3 сата ујутро, није успио потопити шлепове на мјесту гдје је то планирано, већ на неповољном мјесту, изван Сипског канала. Брод је након тога допловио натраг у Текију и покушао успоставити везу са Командом. С обзиром да су везе биле у прекиду и да се из Сипа јавио њемачки официр, посада, састављена од добровољаца, одлучује да поново крене ка Сипском каналу. Услијед јаке струје и напада њемачких снага сам брод је потопљен тек неколико километара низводно, код Давидовца. Оправдано је поставити питање зашто је брод са оваквим задатком њемачки напад дочекао позициониран у Текији, десетак километара далеко од Сипског канала, иако је било приједлога да се премјести на сам улаз у канал. Ни брод *Куманово* није успио у науму да запречи канал Јуц, пошто је под ватром са румунске обале и са једног румунског реморкера, шлепове потопио 1.300 метара узводно од улаза у канал. Потапањем шлепова у каналу Јуц и у Сипском каналу, као и убацивањем локомотива у ријечни ток требало је да се постигне потпуна обустава пловидбе и да се на тај начин нанесе несагледива штета њемачкој ратној машинерији.[174]

[173] M. Pleiweiss, *Slomljeno sidro,* Beograd 1978, str. 159-165.

[174] M. Paunović, n.d., str. 698-702; С. Бранковић, н.д., стр. 28-29; Д. Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој...“, стр. 192; V. Terzić, n.d., II, str. 279-280; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 15; Isti, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 180-181.

У Априлском рату југословенска ријечна пловила претрпјела су знатне губитке. Монитор *Драва,* под командом поручника бојног брода Александра Берића (на слици бр. 3)[175], одбио је налет четири мађарска монитора у сукобу недалеко од Батине. По наређењу команданта А. Берића, са монитора је гађан и аеродром код Мохача, који је користила њемачка авијација. Увидјевши цјелокупну ситуацију на бојиштима, посада монитора је потопила сва југословенска пловила која су се налазила код Бездана. Током седмодневног дејства посада је, након проглашења НДХ, добила позив од команданта ријечне флотиле Едгара Ангелија, који је са бродом *Цер* прешао у Осијек, да се стави на располагање новопроглашеној држави. Монитор *Драва* је потопљен 12. априла са око 60 чланова посаде, недалеко од Чиба (данашњег Челарева), након напада њемачке авијације. Посада је покушала стићи до Новог Сада, гдје је требало да буде искрцана, а затим копном, преко Фрушке Горе, да настави пут ка унутрашњости земље. У борбама, непосредно прије потапања, артиљеријском паљбом са брода оборена су три њемачка авиона. Велики број чланова посаде је погинуо у борбама против њемачке авијације, а мањи дио је успио, пливајући, да се домогне обале.[176]

С обзиром на тежину ситуације на фронтовима у Југославији, југословенска пловила су масовно потапана од стране својих посада, како не би пала у руке окупатора. На ушћу Саве у Дунав посаде су потопиле бродове *Вардар, Сава* и *Морава,* а затим

[175] Фотографија преузета из: B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*.

[176] V. Požeg, n.d., str. 200-202; V. Terzić, n.d., II, str. 396, 540; A. Simović, *Rečne ratne flotile,* str. 31-32; M. Paunović, n.d., str. 703-704; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 16-22; Isti, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 181-182; M. Janković, n.d., str. 369-378; R. Savić, n.d., str. 6-15.

наставиле пловидбу Савом на два мања реморкера, пошто је, због високог водостаја Саве, пролазак испод мостова био онемогућен. У тренутку проласка реморкера *Танаско Рајић* војска је минирала жељезнички мост на Сави код Београда. Том приликом је погинуло 95 официра и морнара, од 110 укрцаних људи. Остали, тешко рањени, наставили су пловидбу ка Обреновцу на реморкеру *Рашка.* Сви преостали бродови су потопљени код Обреновца, а посаде су наставиле повлачење жељезницом. Осим бродова страдалих у бомбардовању, бродари су потопили још 12 бродова, док је брод *Драч* успио стићи до совјетског дијела Дунава, заједно са 16 шлепова и 40 чланова посаде. Бродови су потапани и код села Кленак код Шапца.[177]

С обзиром на развој ситуације на читавом простору Југославије наређено је да се сви мостови преко Саве и Дунава у околини Београда поруше „чим се наше трупе повуку из Срема и Баната". Врховна команда југословенске војске наредила је 11. априла да се изврше потребне припреме за рушење мостова на Сави „пре прелаза непријатељских борбених кола".[178] Јединице југословенске 6. армије, које су имале задатак да бране фронт према Румунији од села Брњице на Дунаву до Бегејског канала, повлачиле су се из Баната под налетом њемачких снага и у ноћи између 11. и 12. априла прешле су Дунав, а те ноћи су и порушени мостови.[179] Сјећајући се посљедњих дана пред пад Београда у њемачке руке мајор Велимир Пилетић нарочито је истакао да су Нијемци, приликом бомбардовања, оставили београдске мостове на Сави и Дунаву потпуно неоштећенима, чиме је било јасно колико су им они били важни. О рушењу мостова В. Пилетић је записао: „Лепи мостови, украс мог родног града, нашли су починак у дну својих река. 'Непријатељ вас неће користити', изговорих као утеху и олакшање."[180]

Порушени су и други дунавски мостови те ноћи. У Новом Саду је, неколико минута прије поноћи, порушен жељезнички мост, који је некада носио име цара Франца Јозефа, а

[177] Исто.
[178] ВА, ВКЈ, к. 3, ф. 4, док. бр. 29.
[179] *Aprilski rat*, II, pr. br. 1, str. 845; V. Terzić, n.d., II, str. 258-259, 388; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 105.
[180] В. Пилетић, *Судбина српског официра,* Крагујевац 2002, стр. 45.

од 1929. године је био Мост краљевића Андреја. Те ноћи је порушен и Мост краљевића Томислава, који је представљао један од симбола развоја међуартног Новог Сада.[181] Жељезнички мост је обновљен током окупације 1942, коришћењем остатака конструкције разрушеног моста, као и моста демонтираног негдје са Дона, али су га Нијемци порушили приликом повлачења 22. октобра 1944. године. Тај мост је служио само за њемачке потребе и био је под сталним надзором, као изузетно важан војни објекат. Његово рушење су покушали извести савезници приликом бомбардовања, али безуспјешно.[182]

Већ 15. априла, прије званичне капитулације оружаних снага КЈ, Управа за војну привреду и наоружање Вермахта, донијела је одлуку о привременом конфисковању Југословенске речне пловидбе (ЈРП) „са свим његовим бродским парком и постројењима на копну". Наређено је хитно предузимање свих мјера „ради брзе обнове пловидбе". Предузимане су мјере за чишћење дунавског пловног пута док су ратне операције широм Југославије још увијек трајале. Према извјештајима 2. армије, пловидба Дунавом од Београда до румунске границе поново је била успостављена 17. априла, а већ у мају мјесецу се могла одвијати у пуном обиму, на читавом току Дунава кроз Југославију.[183]

Надзор над ријечним саобраћајем, у обавјештајном и контраобавјештајном смислу, био је у надлежности Центра за везу у Београду, док је за контролу, коју је вршила бродска и ријечна полиција, био надлежан виши државни савјетник Волф. Њему су била

[181] Изградња Моста краљевића Томислава почела је у другој половини 1921. године на мјесту гдје је Дунав изузетно узак, према аустроугарском пројекту инжењера Силарда Зјелинског из 1912. године, чију реализацију је омело избијање Првог свјетског рата. Користећи се средствима из њемачких репарација Југославија је изградила, и 20. маја 1928. године пустила у промет, Мост краљевића Томислава на Дунаву између Новог Сада и Петроварадина. Свечаном отварању моста, уз градоначелника Новог Сада Бранислава Бороту и повјереника Петроварадина Ивана Јелачића, присуствовао је и министар грађевина Петар Марковић, док су освећење моста обавили епископ бачки Иринеј и замјеник ђаковачког бискупа Андреја Спете. Испоруку и монтажу жељезне конструкције извршиле су двије њемачке фирме. Мост је био дугачак 341 метар, а добио је име по другом сину југословенског монарха, који се те године и родио. Мост је имао изузетан значај, пошто је представљао једину везу Срема са Банатом и Бачком. Други новосадски дунавски мост саграђен је 1882-1883. као Мост Франца Јозефа, а од 1929. године носио је име Мост краљевића Андреја (*Мостови Новог Сада,* приредио В. Вукмановић, Нови Сад 2005, стр. 22-27; В. Вукмановић, *Дунавски мостови: од извора до ушћа,* Нови Сад 2009, стр. 125-128, 134-135).

[182] *Мостови Новог Сада,* стр. 15-17, 23, 29-35; В. Вукмановић, *Дунавски мостови,* стр. 155-156.

[183] *Aprilski rat*, II, dok. br. 271, pr. br. 4, str. 727-728, 963; Д. Алексић, н.д., стр. 206.

подређена одјељења ријечне полиције и лучке капетаније у Земуну, Београду, Панчеву, Смедереву, Великом Градишту, Доњем Милановцу, Кладову и Прахову. За руковођење имовином ЈРП био је задужен капетан Франц Цегнер, у својству комесара. Његов задатак је био да цјелокупну флоту, која је припадала ЈРП-у, а која се могла прикупити, „најхитније пусти у ток нормалног саобраћаја“. У исто вријеме, сва бродоградилишна постројења, која су радила у оквиру Речне пловидбе КЈ морала су бити пуштена у рад „ради ремонта бродова“. Такође, на бродове, којима је располагао, капетан Цегнер морао је поставити „потребно и поуздано особље“, а очекивало се и да се активирају све „југословенске постаје ове установе“. Само у првој половини септембра кроз Београд је прошло 129 теретњака и танкова низводно и 375 узводно. Низводно су превожени угаљ, кокс, дрва, жељезо, цемент, цреп, шећер, сол, муниција, војни материјал, а узводно минерално уље, петролеј, руда хрома, бакар, смола, пирит, шећерна репа, сјемење сунцокрета, уљана репа, соја, жито, просо, мекиње, кукуруз, јаја, грожђе и конопља. Већ на основу овога можемо видјети да се пловидба пуно више одвијала узводно него низводно и да су се узводно, ка Њемачкој, превозиле углавном сировине, а низводно враћали готови индустријски производи.[184]

Током окупације, у склопу диверзантских акција и аката саботаже разних домаћих наоружаних формација, на мети су се налазила индустријска постројења од значаја за њемачку привреду, рудници и саобраћајнице. Управо из тог разлога, предузимане су посебне мјере обезбјеђења за објекте од нарочите важности за њемачку ратну привреду, као што су град Београд, због свог стратешког положаја, пруга Београд-Ниш-Солун, мостови преко Дунава и Саве, Ђердап и рудник бакра у Бору. Њемачке окупационе снаге су област Ђердапа држале сигурно у својим рукама све до септембра 1944. године. За то је био задужен њемачки 3. батаљон 741. пјешадијског пука.[185] Било какав значајнији акт саботаже на Дунаву могао је потпуно зауставити транспорт нафте, жита, кокса, бакра и

[184] *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije*, XII-1, priredio A. Miletić, Beograd 1973, dok. br. 25, док. бр. 158.
[185] D. Lukač, *Treći Rajh...*, III, str. 59-60; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 23.

других важних сировина према Њемачкој. Управо због тога, знатније саботаже извршене су на Сави, него на Дунаву. Само током септембра 1941. године дијелови Посавског одреда потопили су пет пловила (*Краљица Марија, Отаџбина, Жика, Тамиш* и *Велебит*), а Мачвански одред три пловила (*Славонија, Бошко Јездић* и *Војвода Брана*) и постигли обуставу пловидбе на Сави. Потапање бродова најчешће је постизано на тај начин што је, паљбом са обале, посада била приморана да пристане уз обалу, након чега би путници и посада били приморани да напусте брод, а затим је празан брод потапан. Крајем септембра исте године неколико пловила моћне мађарске ријечне ратне флотиле упловило је у Београд, са намјером да штити саобраћај на Сави. Како би се умањила могућност диверзија на Ђердапу, у септембру 1941. године евакуисано је становништво из појединих насељених мјеста у тој области, а Казан је био заштићен жичаним оградама. Ријеком су патролирали наоружани румунски и мађарски чамци. Мјере безбједности су особито појачане након минирања трајекта на Дунаву код Смедерева 20. августа.[186]

Покушаји ометања њемачке пловидбе настављани су упркос свим мјерама безбједности, па је у октобру „бродски саобраћај на Дунаву био ометан од устаника, нарочито код Великог Градишта. Бродови су понова били обасипани ватром, а више малих чамаца и дереглија је заплењено или потопљено.“ Било је примјера и потпуне обуставе цивилног путничког саобраћаја низводно од Смедерева, као и немогућности пристајања шлеповима низводно од Смедерева „због ноћних препада на српској страни Дунава“. Управо због тога, Нијемци су брижљиво чували дунавски пловни пут кроз Ђердап. Стражарски гарнизони, како наводи Милан Терзић, били су смјештени у Великом Градишту, Голупцу, Добри и Доњем Милановцу, а патролни чамци су се често кретали кроз Сектор. Говорећи о стању у окупираној Србији 1943. године, Стеван К. Павловић каже

[186] *Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u,* XII-1, dok. br. 158; Д. Алексић, н.д., стр. 220, 228; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu,* str. 229; J. Marjanović, *Ustanak i Narodno-oslobodilački pokret u Srbiji 1941*, Beograd 1963, str. 26-27, 212, 478; B. Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918-1978*, str. 224-225, 314; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 27-28; R. Savić, n.d., str. 22-26.

да су, у том тренутку, под непосредном њемачком окупацијом били још само околина Београда, Борски рудници и приобални појас од 150 км дуж Дунава.[187]

Простор Источне Србије, од обала Дунава па до Мораве имао је нарочити стратешки значај за покрете отпора у Југославији, па се у почетној фази борби против окупатора Комунистичка партија Југославије (КПЈ), у знатној мјери, ослањала на ово подручје. Процјена је била да ће се, као што је ток операција касније и показао, овдје најприје моћи сусрести са Црвеном армијом „када она провали из Молдавије преко Влашке, стигне на Карпате и Дунав". Источна Србија је била поприште дјеловања низа партизанских и четничких одреда, који су у заједничкој акцији успјели заузети Велико Градиште на Дунаву 20. септембра 1941. године. Том приликом није нанијета знатнија штета њемачким пловилима. Међутим, баш због важности овог дијела Србије и њемачке снаге су предузимале снажне операције са циљем обезбјеђења дунавског пловног пута и експлоатације борског рудника. До краја 1941. године партизанске снаге су на том подручју биле знатно умањене, док се четничка организација успјевала одржати.[188]

Важно поље дјеловања за одреде Југословенске војске у отаџбини (ЈВуО) био је дунавски пловни пут, односно Ђердапски сектор, који се налазио у домету дејствовања Команде Источне Србије. На мјесту команданта Источне Србије налазио се мајор Велимир Пилетић, док је начелник Штаба био капетан I класе Синиша Оцокољић. Врховна команда ЈВуО распитивала се у фебруару 1943. године о томе да ли су Нијемци подигли неки мост на Дунаву „од ушћа Мораве па низводно", а „нарочито да ли има мостова код В. Градишта, Костолца и Д. Милановца". Врховну команду је занимало од ког су материјала

[187] *Zbornik dokumenata i podataka o NOR-u,* XII-1, dok. br. 196; М. Терзић, „'Дунав, најважнији водени пут између Европе и Истока' (Извештаји Југословенској краљевској влади у Другом светском рату)", *Војно-историјски гласник,* бр. 1/2009, стр. 72-80; С. К. Павловић, *Хитлеров нови антипоредак. Други светски рат у Југославији,* Београд 2009, стр. 108; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 29.

[188] В. Пилетић о томе пише: „Последњи остаци, око десетак партизана, нестали су половином 1943. године. Тако је Источна Србија за све време окупације била у нашим рукама, до појаве совјетске армије на нашој граници на Дунаву." (B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu,* str. 158, 160-161, 187, 210-211, 244; J. Marjanović, n.d., str. 112; B. Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918-1988*, II, Beograd 1988, str. 82-83, 113-114; В. Пилетић, н.д., стр. 76).

израђени ти мостови, у коју сврху су се користили и које саобраћајнице су везивали. Британци су упорно инсистирали на извођењу што ефикаснијих аката саботаже на важним саобраћајницама и објектима, попут рудника Трепча и Бор, фабрике САРТИД у Смедереву, саобраћајница у долинама Мораве и Ибра. Стратешка важност овог дијела Србије огледала се и у присуству неколицине британских официра, који су се на тај простор спуштали падобраном. Близина рудника, дунавског пловног пута, могућност преласка на територију Румуније, али и могућност успоставе везе са политичким организацијама у Бугарској били су разлог њиховог доласка.[189]

Велика Британија, али и Југословенска краљевска влада у Лондону, имали су податке о „живом саобраћају на Дунаву“, као и о томе да смедеревски САРТИД ради пуним капацитетом на изради дијелова за шлепове неопходне за дунавску пловидбу. Дунав је додатно добијао на значају с обзиром на могућност проширења ратних операција према Турској. Према извјештају мајора Перића, југословенског обавјештајца у Цариграду, чак 80% њемачког снабдијевања течним горивом долазило је Дунавом, а покрај Београда је свакодневно пролазило 100-200 пловила. О значају Дунава разговарало се и на сједници југословенске емигрантске владе. Говорећи о југословенској спољној политици, у условима рата, и перспективама у посљератном периоду, Јован Бањанин је, између осталог, нагласио: „Напомињем још и питање Дунава као велике европске саобраћајне линије. Упозоравам да се већ у енглеској јавности наговештава радикалнија интернационализација Дунава него што је досад била. То може довести дотле да изгубимо готово сваки слободан утицај на Дунаву, што би знатно ослабило наш политички и економски положај у Средњој Европи.“ Због свега тога, пресјецање дунавског

[189] До 1942. године В. Пилетић је био командант штаба бр. 3, а о тада Крајинског четничког корпуса. У завршној фази рата именован је за „команданта Североисточног фронта“ (ВА, фонд Четничка архива, к. 96, ф. 19, док. бр. 2; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu,* str. 244; N. Milovanović, n.d., II, str. 203; В. Пилетић, н.д., стр. 83, 86-90).

пловног пута, са становишта савезника, могло је нанијети знатне потешкоће њемачкој ратној машинерији.[190]

Велимир Пилетић је потврдио у својим мемоарима да су се Британци интересовали за могућности спречавања саобраћаја на Дунаву, „важној комуникацији која води на Источни фронт, према СССР-у". Он наводи да су припадници његових јединица још 1941. године пуцали на њемачке бродове, али „без резултата". Постигнуто је једино да Нијемци постану још опрезнији и да бродове наоружавају „аутоматским оружјем и топовима мањег калибра". Од јединица под командом В. Пилетића тражено је да се пребаце преко Дунава на румунску територију и да врше саботаже на прузи која, након Оршаве, прати дунавску обалу. Британци су, као испомоћ, нудили и гумене чамце којима су се диверзантски одреди могли пребацити на другу обалу. У априлу 1943. године у Хомоље је стигла британска мисија под вођством мајора Ерика Гринвуда, чији је задатак била организација напада на њемачке пловне објекте на Дунаву и извођење диверзантских акција у руднику бакра у Бору. Крајем октобра 1943. године извршена је акција недалеко од мјеста Бољетин, у клисури Госпођин вир, када су нападнута два реморкера са по два шлепа. Том приликом су потопљена два пловила, али пловидба није знатније онемогућена.[191]

Процјењено је да се највећа штета њемачкој пловидби може нанијети уколико се изврши диверзија на Сипском каналу. Консултације са ђердапским пилотима-лоцовима, који су припадали јединицама под командом В. Пилетића, довеле су до најизводљивије могућности за постизање запречавања Сипског канала. Одлучено је да се из „лаког ручног оружја" убију пилот-лоц и капетан брода, али да се то уради на тачно одређеном мјесту, како би брод ударио о стјену прије него што би резервни официри могли преузети управљање. Пуцање на брод није дало резултата, убијен је један морнар, са брода је

[190] *Jugoslavenske vlade u izbjeglištvu 1941-1943.* Dokumenti, priredio B. Krizman, Beograd 1981, str. 413; М. Терзић, „Дунав, најважнији водени пут...", стр. 76.
[191] N. Milovanović, n.d., II, str. 204; В. Пилетић, н.д., стр. 88; К. Николић, *Генерал Драгољуб Михаиловић (1893-1946)*, Београд 2005, стр. 196; К. Николић, *Савезници и покрети отпора..,* стр. 200-201.

одговорено ватром, а Нијемци су упозорени „да убудуће обрате пажњу на канал“. Велимир Пилетић наводи да су наредних дана медији окупиране Србије јавили да је „због напада на брод код Сипског канала стрељано 160 Срба из Бањичког логора“.[192]

У пролеће 1944. године и савезничка авијација, у склопу тактичког бомбардовања важних циљева на тлу Југославије, покушала је нанијети штету њемачкој пловидби и комуникацијама на Дунаву. Приликом акција на југословенској територији бачен је велики број мина у Дунав. Потапањем неколико пловила и убацивањем мина савезничка авијација је успјела да, макар на одређено вријеме, прекине нормално одвијање њемачке пловидбе. Према извјештају од 23. априла постојали су сигурни подаци о потапању три пловила. Брод *Тулн* је потопљен низводно од Панчева, један шлеп је потопљен код Белегиша, а потопљен је био и један шлеп из поворке брода *Сењанин Иво.* У том тренутку није било поузданих података о томе колико је пловила оштећено у бежанијском зимовнику, који се, такође, нашао на удару савезничке авијације. Сва сигнализација на југословенском дијелу Дунава, према инструкцијама њемачких окупационих власти, била је угашена, како би штете на пловном путу биле што мање. Жестоко бомбардовање Београда оштетило је оба београдска моста и направило прекид у саобраћају Дунавом. Оштећење мостова, потапање пловила и полагање мина у Дунав били су циљеви и савезничког бомабардовања са почетка септембра 1944. године. У погледу штета нанијетих дунавској пловидби бомбардовање из септембра мјесеца је било далеко успјешније. Осим знатнијег оштећења мостова, положен је и већи број мина које су у наредним годинама причињавале значајне потешкоће пловидби, како у завршној фази рата, тако и у поратним годинама.[193]

---

[192] В. Пилетић, н.д., стр. 88-89.

[193] Како у свом истраживању наводи Милан Терзић бомбардовање многих циљева у Југославији, а између осталог и моста између Београда и Панчева на Дунаву и моста на Сави у Београду, тражио је и тадашњи министар војни Драгољуб Михаиловић, у својим депешама слатим између марта 1942. и новембра 1943. године (M. Terzić, „Jugoslovenska kraljevska vlada, general Dragoljub Mihailović i savezničko bombardovanje ciljeva u Jugoslaviji 1942-1944. godine“, *Tokovi istorije,* br. 1-2/2005, str. 81-111; Архив Србије (АС), фонд Министарство саобраћаја, ф. 2, *Извештај господину министру саобраћаја од 23. априла 1944;* M. Dželebdžić, „Dejstva na komunikacije u Jugoslaviji od 1. do 7. septembra 1944. godine – operacija *Ratweek*“, *Vojnoistorijski glasnik,* br. 3/1970, str. 7-61; Ђ. Трипковић, *Београд под бомбама,* Београд 1999, стр. 63).

2.2. Југословенско-совјетски односи у Другом свјетском рату

Након југословенског војног слома у Априлском рату Совјетски Савез је, вјероватно под њемачким притиском, саопштио да не види „правни основ за даљи рад у Совјетској Русији југословенског посланства“. Саопштено је да ће југословенске дипломате и службеници посланства бити сматрани приватним лицима. Саопштењем датим М. Гавриловићу, у коме се наводи да „од часа када је југословенска Влада напустила територију Југославије и прешла у Палестину, совјетска Влада нема више везе са југословенском Владом“, Совјетски Савез је, фактички, прекинуо дипломатске односе са Краљевином Југославијом. Међутим, након њемачког напада на Совјетски Савез 22. јуна 1941. године, дипломатски односи су обновљени, о чему је 18. јула совјетски амбасадор у Лондону Иван Михаилович Мајски обавјестио југословенског краљевског амбасадора у Лондону др Ивана Суботића. Југословенски краљевски посланик се вратио у Москву већ 19. јула, а саопштено је и да остаје на снази потписани Уговор о пријатељству и ненападању. О томе су почетком августа у Лонодну разговарали и југословенски министар иностраних послова Момчило Нинчић и И. М. Мајски. Том приликом је амбасадор Мајски исказао совјетско гледиште према коме се пружа пуна подршка обнови независне Југославије, а њен унутрашњи режим представљао је њено интерно питање.[194]

У окупираној Југославији, антифашистичка борба коју је организовала КПЈ имала је подршку Савеза Совјетских Социјалистичких Република (СССР),[195] иако су постојале

[194] *AVNOJ i revolucija*. Tematska zbirka dokumenata 1941-1945, priredili: S. Nešović i B. Petranović, Beograd 1983, str. 68-69; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1941-1945,* I, dok. br. 26, 45, str. 47, 57; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* II, str. 502-503; *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 34-35, 52-53, стр. 57-58, 82-83; А. С. Аникеев, *Как Тито от Сталина ушел: Югославия, СССР и США в начальный период 'холодной войны' (1945-1957),* Москва 2002, стр. 22; V. Gavranov, M. Stojković, n.d., str. 148; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 72-74.

[195] Генерални секретар КПЈ Јосип Броз Тито јављао је Москви још 13. маја 1941. године: „Организујемо борбене одреде, васпитавамо своје ратне кадрове, спремамо оружани устанак у случају напада на СССР.“ Са нападом Њемачке на Совјетски Савез КПЈ је позвала на оружани устанак (*Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 36, 39, 42, 50, 57, 87, стр. 58, 61-65, 67-68, 77-80, 86-88, 120-125).

извјесне иницијативе да Москва да подршку покрету Драгољуба Михаиловића, односно да позове снаге КПЈ да се ставе под његову команду. У овом смислу вршен је притисак од стране предсједника југословенске емигрантске владе Душана Симовића (преко југословенског краљевског посланика у Москви), као и од стране Велике Британије (преко посланика у Москви Стафорда Крипса). Исте захтјеве према совјетској влади имао је и Слободан Јовановић, у вријеме када се налазио на челу владе у Лондону, као и Ентони Идн који је то захтјевао од совјетског амбасадора у Лондону И. М. Мајског. Совјетске власти су избјегле да се отворено изјасне у корист Д. Михаиловића, правдајући се недовољном упућеношћу у догађаје на југословенском ратишту. [196] Уопште, Совјети су настојали да избјегну сваки евентуални сукоб са савезницима око земаља у којима су и једни и други имали свој интерес, као што је то била Југославија. Што чвршће савезништво у околностима тоталног рата било је најважније за Совјетски Савез.[197]

Совјетски Савез је током рата са подозрењем посматрао југословенску емигрантску владу, гледајући у њој инструмент британске политике. Са друге стране, Совјетима је у интересу било што снажније пружање отпора у позадини непријатеља. Имали су потребу за подробним информацијама о покретима отпора, а у њиховом интересу, као и у интересу осталих савезника, био је и јединствени отпор на тлу разорене Југославије. Нарочито, ако узмемо у обзир чињеницу у каквим се тешкоћама Совјетски Савез налазио од половине 1941. године и њемачког напада на његову територију. Савремена

[196] А. Ј. Вишински, замјеник народног комесара иностраних дјела СССР, је у разговору са отправником послова југословенског посланства у СССР-у Драгомиром Богићем нагласио да „совјетска Влада не сматра за опортуно да се меша у устанак у Југославији" (*AVNOJ i revolucija*, str. 142-143; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1941-1945,* I, dok. br. 52-53, 62, 100, str. 98-99, 109, 153-154; *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 91-94, 96-97, 99, 101, 108-109, 139, 150-151, 161, стр. 130-135, 137-140, 148-149, 180, 194-197, 210; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 274, 569, 574; А. С. Аникеев, н. д., стр. 23-26; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* Москва 1991, стр. 116-118; А. Ј. Тимофејев, н.д., стр. 255-260; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 85-88; N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 96-97).

[197] Између Велике Британије и СССР-а је 26. маја 1942. године у Лондону био је склопљен и Уговор о савезу у рату против Њемачке и њених савезника у Европи. Између осталог потписници су се сагласили да се неће мјешати у унутрашња питања других држава (N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 86-87).

истраживања су показала да су постојали и покушаји успостављања везе између Југословенске војске у отаџбини и Совјетског Савеза током 1941. и 1942. године.[198]

Међутим, са развојем ситуације на фронтовима, како на Балкану, тако и на Истоку, Совјети су настојали да истакну све успјехе снага под вођством Јосипа Броза Тита, али и да, сходно његовим извјештајима, истичу „неборбеност" и „колаборационизам" покрета Д. Михаиловића. О акцијама које су предузимали партизани извјештавано је често у совјетској штампи.[199] Управо у вријеме када је Совјетски Савез пружио значајну подршку борби КПЈ у Југославији донијета је одлука о подизању посланстава КЈ у Москви и СССР-а при влади у Лондону на ранг амбасада, што није наишло на одобравање код Јосипа Броза Тита. Одлука о подизању југословенских посланстава у Вашингтону и Москви на ранг амбасада била је донијета 3. септембра 1942. године. Вијест о томе оставила је „тежак утисак", писао је Ј. Б. Тито неколико дана касније, и истицао да „то може имати ужасне посљедице за читаву нашу борбу". Сва је прилика да је главни мотив Совјета за овај чин на дипломатском пољу била жеља да се успостави равнотежа и елиминише могућност критике од стране Британаца због наклоности оружаним формацијама под Ј. Б. Титом.[200]

Крајем новембра 1942. године формирано је Антифашистичко вијеће народног ослобођења Југославије (АВНОЈ) као политички орган снага под командом Ј. Б. Тита, које је наредних мјесеци изашло и на међународну сцену обративши се владама СССР-а, САД-а и Велике Британије и износећи своје виђење прилика на југословенском простору. Јачање угледа и моћи Совјетског Савеза након Битке за Стаљинград ишло је у прилог и снагама

[198] А. Тимофејев, „Покушаји успостављања односа представника СССР и покрета Драже Михаиловића 1941-1942", *Архив,* бр. 1-2/2009, стр. 106-119.

[199] *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 54, 58-61, 74, 77-78, 114, 127, 131, 160, 163, 170, 225, 233, стр. 83, 89-92, 108, 110-113, 152-155, 164-169, 172, 208-209, 212-214, 222-224, 306-307, 314-316; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 88-93, 125-126.

[200] *AVNOJ i revolucija*, str. 468-469; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1941-1945,* I, dok. br. 117, 123, 125, 144-145, 173-174, str. 178-179, 188-191, 230-231, 289-291; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* II, str. 524-525, 536, 578; *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 172, 175, 257, стр. 226, 228-229; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 570; В. В. Зеленин, В. Е. Романов, „Активностите на СССР на меѓународната арена за поддршка на југословенското народноослободително движење", у: *Југословенско-советските односи во Втората светска војна (1941-1945),* Скопје 1991, стр. 73-90; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 75-78.

под вођством Ј. Б. Тита. Сламање њемачке офанзиве, преузимање иницијативе у своје руке, јачање самопоуздања биле су неке од најважнијих посљедица ове битке великих размјера за Совјетски Савез. Пораст угледа СССР-а омогућио је и њихову знатно активнију политику на југословенском простору, али и на Балкану уопште. Крајем новембра 1943. године одржано је и друго засједање АВНОЈ-а, који је све више израстао у привремени законодавни орган, а формиран је и Национални комитет ослобођења Југославије (НКОЈ) који је имао карактер привремене владе. У вријеме када су важне одлуке доношене на засједању у Јајцу одржавана је, крајем новембра и почетком децембра, Конференцији у Техерану, на којој је НОВЈ била фактички призната од стране савезника. Војно признање НОВЈ није аутоматски значило и политичко признање АВНОЈ-а и НКОЈ-а, али су положај снага под командом Ј. Б. Тита, као и совјетски утицај на Балкану, били су знатно оснажени. Конференција у Техерану се сагласила „да се партизани у Југославији потпомогну до највеће могуће мере снабдевањем и опремом, као и операцијама командоса“. Британци су већ имали своју мисију при штабу Ј. Б. Тита, чије су јединице биле у сталном напретку и порасту, па је, са становишта Совјетског Савеза, било важније да му се да даља војна подршка, него да се у тренутним околностима отвара сложени комплекс питања политичког признања.[201]

Како би осигурали присуство у самом жаришту збивања, подробније упознали политичку и економску ситуацију и одредили потребе НОВЈ Совјети су одлучили послати своју војну мисију у Врховни штаб НОВЈ. Припреме за слање војне мисије морале су почети још током 1943. године. Савјет народних комесара донио је 8. јануара 1944. године коначну одлуку о одређивању особља војне мисије СССР у Југославији. Совјетска војна мисија, коју је предводио генерал-лајтнант Николај Васиљевич Корњејев, кренула је из Москве 17. јануара 1944, а до Југославије је путовала преко Астрахана, Бакуа, Техерана, Багдада, Каира, Триполија, Туниса и Барија, одакле се једрилицама пребацила на

[201] *Уједињене нације 1941-1945.* Збирка докумената, Београд 1948, стр. 26-29; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 157-160, 167-172, 205-207; N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 115-116.

југословенску територију и спустила недалеко од Босанског Петровца. Војна мисија је код Ј. Б. Тита била примљена дан по доласку, 24. фебруара 1944. године. Долазак совјетске војне мисије имао је прворазредан политички значај, а значају саме мисије доприносила је чињеница да су на њеном челу била два официра са чином генерала (један генерал-лајтнант и један генерал-мајор). Врло бројна совјетска мисија наишла је на подозрење чланова британске мисије. Међутим, мисија није дуго остала на окупу. Поједини чланови су упућени по главним штабовима НОП и ПОЈ (у Словенију, Црну Гору и Србију).[202]

У априлу исте године и НОВЈ је послао војну мисију у СССР, коју су предводили генерал-лајтнант Велимир Терзић и Милован Ђилас, члан Политбироа ЦК КПЈ. Југословенска војна мисија отпутовала је 2. априла совјетским авионом, а након пута преко Барија, Малте, Тобрука, Каира, Техерана и Бакуа стигла је у Москву 12. априла. У саставу мисије били су и пуковници Велимир Стојнић, Миле Павичић и др Ђуро Мештеровић, потпуковници Станко Даниловић и Винко Швоб, мајор Павле Савић, поручник Богдан Поповић, потпоручник Марко Поповић и вајар Антун Аугустинчић.[203] Присуство Милована Ђиласа показало је да је ова мисија имала за циљ да успостави сарадњу и у другим видовима, а не само у војним питањима.[204]

Чланови југословенске војне мисије су у разговорима са високим војним и цивилним функционерима износили потребе њихових оружаних јединица како би се рат

[202] Осим Н. В. Корњејева у саставу совјетске војне мисије били су и генерал-мајор Анатолиј Горшков, пуковник Николај Патрахаљцев, мајори Г. С. Харитоњенков, Л. Н. Долгов, Г. С. Григорјев, Н. С. Никитин (*Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 278, 280-281, 283, стр. 369, 372-377, 864-865; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* стр. 184; B. B. Dimitrijević, „Jugoslovensko-sovjetski vojni odnosi 1945-1948“, *Istorija 20. veka,* br. 1/1997, str. 87-96; А. Ј. Тимофејев, н.д., стр. 297-304; N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 123-125; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 216-219; А. Едемский, „Москва и антифашистское движение И. Броз Тито (январь-начало октября 1944 г.)“, у: *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010, стр. 95-129).

[203] *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 292, 294, стр. 386-387, 867; А. С. Аникеев, н.д., стр. 36-39; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* стр. 188-189; N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 125-128; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 219-222.

[204] О томе је сам Милован Ђилас писао: „Наизглед, она је личила на мисију која је била упућена код Британаца, али је по саставу и гледањима истовремено значила и неформално повезивање с политичким вођством истоветних погледа и циљева. Једноставније: мисија је морала имати и војни и партијски карактер.“ (M. Đilas, *Razgovori sa Staljinom,* Beograd 1990, str. 14).

на простору Југославије могао даље развијати. Код совјетског лидера Јосифа Висарионовича Стаљина примљени су тек након више од мјесец дана боравка у Москви. Осим помоћи у војном погледу СССР је обећао и помоћ у финансијском погледу. Када је у јуну 1944. године СССР одобрио бескаматне зајмове НКОЈ-у у износима од милион рубаља и два милиона америчких долара, ова сарадња је све више попримала облик међудржавне, пошто се радило о првом међународном уговору нове Југославије. Такође, Совјети су од НКОЈ-а тражили прелазак трупа Црвене армије на територију Југославије, а Ј. Б. Тито их је, у писмима совјетским руководиоцима из јула 1944. године, и позивао. Ипак, Москва је упорно избјегавала да повуче било какав једностран потез када је признање НКОЈ-а у међународним оквирима било у питању.[205]

Од јула мјесеца 1944. године совјетска помоћ НОВЈ је била све интензивнија. Пребацивани су оружје, муниција, средства за комуникацију, храна. Совјетски авиони са товарима помоћи летјели су ка југословенској територији иза базе Калиновке, недалеко од Винице, као и из Крајове и совјетске авио-базе у Барију (од краја јуна 1944. године). У наредних неколико мјесеци совјетски авиони су из ове три базе извршили 1.799 летова ка југословенској територији и доставили 1,275 милона килограма разног терета. Совјетским авионима довожени су и потребни стручњаци (попут вјештих радио-телеграфиста), а на лијечење у одвожени многобројни рањеници (њих 1.760). Совјетску помоћ је често превозило и више од двадесет авиона дневно. Иако је достављен значајан материјал овакав вид превоза совјетске помоћ није био довољно ефикасан, како због честих проблема због метеоролошких прилика, тако и због отежаних могућности за пријем на земљи материјала избаченог из совјетских авиона. Како се Црвена армија све више ближила југословенској територији и дотурање материјала постало је све лакше и ефикасније. Са отварањем базе у Крајови, престало је коришћење базе Калиновке, а са

[205] *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1941-1945,* II, dok. br. 31-32, 101, pril. br. 1, str. 47-49, 155-156, 361-363; *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 257, 269, 271, 330-331, стр. 343, 359, 363, 447-449; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 586-587, 619; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 286-287.

ступањем совјетских снага на простор Бугарске помоћ се превожена камионима и из Софије.[206]

Излазак совјетских јединица Трећег украјинског фронта, под командом маршала Фјодора Ивановича Толбухина, на југословенско-румунску границу и сусрет са снагама НОВЈ на Дунаву био је сигуран знак скорог почетка завршних операција за ослобођење Југославије.[207] Са совјетским изласком на Дунав Источна Србија је додатно добила на значају и постала, како је Велимир Пилетић назива, „најактуелнији сектор наше отаџбине“. На том подручју су и НОВЈ и ЈВуО настојали успоставити контакт са Совјетима. Управо из тог разлога говорило се о „сусрету три војске на Дунаву“. Дијелови 23. и 25. дивизије НОВЈ сусрели су се са трупама Црвене армије, које су 6. септембра изашле на обалу Дунава код Турну Северина, у рејону Клокочевца и Радујевца у ноћи 12/13. септембра 1944. године.[208] Наредбу о успостављању непосредне везе са Црвеном армијом Ј. Б. Тито је дао одмах 6. септембра. Наредног дана прецизирао је наредбу Главном штабу НОВ и ПО за Србију: „Наредите Љуби Ђурићу да најхитније оријентише снаге у том правцу и да се повеже са Црвеном армијом код Кладова јер се она налази у Турну-Северину. Ваше главне снаге требало би уопште да брзим маршом упутите према Хомољском масиву и да запоседнете територију Доњи Милановац-Кучево-Голубац.“[209]

---

[206] B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 276-282. Опширније о помоћи у ратном материјалу, санитетској и финансијској помоћи као и о школовању официра НОВЈ у Совјетском Савезу: N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 187-230.

[207] Приједлог о привлачењу главних снага стационираних у Србији на сектор Београд-Дунав дао је генерал-лајтнант Велимир Терзић, шеф Војне мисије НОВЈ у СССР-у, 31. августа 1944. године. Нарочито је истицана важност сектора Дунава између његових притока Велике Мораве и Тимока. Велимир Терзић је 25. августа писао: „У вези са развитком ситуације у Румунији и брзе офанзиве Црвене армије, веома је важно да се наше снаге у Србији приближе Дунаву и Београду.“ Ослобађањем Србије са Београдом добијало се ново стратегијско упориште за даље операције на југословенском простору, економска основа за даље вођење рата и нови извори за мобилизацију људства (*Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 374, 376, стр. 487-488; B. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 620; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 298-299).

[208] Како наводи Коста Николић први контакт са једном совјетском извидницом, у ноћи 5/6. септембра, имали су припадници Крајинског корпуса ЈВуО, који су чак водили и један заједнички, мањи сукоб са Нијемцима том приликом (К. Николић, *Савезници и покрети отпора..,* стр. 341).

[209] *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 387-388, стр. 499-500; B. Petranović, *Istorija Jugoslavije*, II, str. 324. Детаљније о борбеним дејствима у Источној Србији: П. Вишњић, *Операције за*

Само неколико дана по изласку на обалу Дунава, црвеноармејци су 10. септембра покушали пребацивање до Кладова. Њихов покушај је био осујећен, уз велике губитке на обје стране. Истог дана Совјети су погодили двије њемачке скеле код Милутиновца. Већ 12. септембра из Оршаве су гранатирали њемачке положаје код Текије. Очигледно је да се радило о тактичком испробавању њемачких снага на том подручју. Командант Другог украјинског фронта маршал Родион Јаковљевич Малиновски добио је 23. септембра јасну наредбу: „Очистити од противника рукавац Дунава југозападно од Турн-Северина и изаћи на Доњи Милановац, Клокочевац, Штубик, Неготин, Радујевац, а после тога јако се учврстити на поменутој линији.“ Наредних дана црвеноармејци су се сусретали са партизанским јединицама на неколико мјеста на Дунаву, између осталог код Голубиња и Брзе Паланке.[210]

Са Црвеном армијом су покушали ступити у контакт и представници покрета Драгољуба Михаиловића. Са тим циљем је Велимир Пилетић слао преко Дунава најприје мајора Александра Трифунца, који је био ухапшен од стране Совјета у Турну Северину, а затим капетана Данила Ивкова. Делегација коју је предводио мајор Пилетић лично прешла је Дунав у ноћи 10/11. септембра, „код Трајанове табле“, и у Крајови повела разговоре са представницима Црвене армије. Разговори нису дали никакав резултат, а чланови делегације су похапшени. И у другим дијеловима Србије било је покушаја постизања споразума представника ЈВуО са Црвеном армијом, али без значајнијих резултата.[211]

ослобођење Источне Србије, јун-октобар 1944, Зајечар 1985, стр. 155-165; Р. Мандић, „Завршне операције за ослобођење Источне Србије 1944. године“, *Браничево,* бр. 1/1955, стр. 45-52; К. Николић, „Совјетски Савез и Југославија на крају Другог светског рата 1944-1945“, у: *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010, стр. 297-314.

[210] *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 400, стр. 512; С. Босиљчић, *Руси долазе...Црвена армија на Дунаву-јесен 1944,* Београд 2000, стр. С. Босиљчић, н.д., стр. 16, 26-27; А. Ј. Тимофејев, н.д., стр. 322-323.

[211] В. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 639; В. Пилетић, н.д., стр. 107-108, 111; 115-117; С. Босиљчић, н.д., стр. 11-12; N. В. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 169-170. О овом, али и о осталим покушајима припадника ЈВуО да ступе у контакт са Црвеном армијом опширније у: А. Ј. Тимофејев, н.д., стр. 336-364; Ж. Јовановић, „Четници и Црвена армија у Србији 1944. године“, у: *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010, стр. 133-146.

Једном од првих заједничких дјеловања јединица Црвене армије и НОВЈ приписана је и акција напада на њемачка пловила која су се повлачила са доњег Дунава. О овом значајном догађају постоје два супротстављена свједочанства. О потапању њемачке флоте код Прахова Јосип Броз Тито је писао у совјетском листу *Краснофлотец,* јануара 1946. године. У чланку под насловом *Наши пријатељи на Дунаву* Ј. Б. Тито помиње бројку од 240 потопљених њемачких пловила, а наводи и да су дијелови совјетске Дунавске ратне флотиле извршили страховит напад на њемачке бродове у Прахову и Радујевцу. У чланку је написао: „За Нијемце је Прахово постало *дунавски котао*." Под таквим пристиском је генерал Валтер фон Штетнер донио одлуку о потапању свих њемачких бродова „у акваторијуму лука Прахово и Радујевац". Јосип Броз Тито наводи наводи да је цијела операција потапања њемачких пловила извршена од 28. септембра увече до 30. септембра ујутро, а посебно истиче да је, између осталог, потопљен и брод болница са све рањеницима. Поузданих података о потапању неколико стотина рањеника, међутим, нема. Коначану одлуку о нападу на остатке њемачке флоте на Дунаву издао је вицеадмирал Сергеј Георгијевич Горшков, који се све до 12. децембра 1944. године налазио на челу совјетске Дунавске ратне флотиле, када је команду преузео контраадмирал Георгиј Никитич Холостјаков.[212]

Нешто другачији поглед на потапање њемачких пловила имао је Велимир Пилетић. Према његовом свједочанству, крајем августа 1944. године у његов штаб је стигла информација да око 120 пловила њемачке Дунавске ријечне и Црноморске флоте покушава пролазак узводно кроз Ђердап.[213] Велимир Пилетић пише да је, у контакту са

[212] Пошто не постоји прецизан податак о броју потопљених њемачких пловила између Прахова и Радујевца у литератури се могу пронаћи различити подаци. Симо Росић наводи бројку од 130 пловила, што је пуно ближе оној коју је навео В. Пилетић. (J. B. Tito, *Sabrana djela,* XXIX, str. 243-244; *Политика,* 09.11.1995, бр. 29476, стр. 13; С. Босиљчић, н.д., стр. 17; С. Росић, *Пловидба унутрашњим пловним путевима,* Београд 2010, стр. 95, 260; I. I. Loktionov, n.d., str. 193).

[213] Њемачка Дунавска флотила покушала је да се из црноморских лука пробије узводно Дунавом од 26. августа 1944. године. Током пробоја било је уништено око 30 њихових пловила, а остатак је 31. августа стигао у Прахово. Ту је искрцано око 5.000 војника, који су жељезницом упућени ка Београду, а у праховском пристаништу је потопљено око 60 пловила, како би био онемогућен прилазак пловила совјетске Дунавске ратне флотиле Црноморске флоте. Њихов даљи пробој ка Београду требало је да помогну двије борбене скупине са обје обале Дунава, али без успјеха. Понегдје у литератури наводи се да је колона свих

Румунима, договорен синхронизовани напад на ова пловила са обје обале. Први њемачки покушај проласка од Прахова 1. септембра био је онемогућен артиљеријском ватром са румунске обале и пушчаном паљбом са југословенске. Неколико њемачких пловила је тада потопљено. Други покушај проласка завршио се већ код Брзе Паланке. Од њемачког команданта из Неготина затражена је предаја цјелокупне флоте у року од 24 сата. Нијемци су затражили додатно вријеме за коначну одлуку. Међутим, „пред зору, 3. септембра, настале су експлозије на делу Прахово-Михаиловац. Све пловне јединице пошле су на починак – на дно Дунава.“[214]

У моменту када су јединице Црвене армије изашле на обалу Дунава Јосип Броз Тито се налазио на Вису, под заштитом Британаца и под њиховим великим притиском. Управо је чињеница да су совјетски војници стајали на обали Дунава, на самој граници са Југославијом, мијењала и његов положај. Његове оружане снаге су све више расле и напредовале на ратиштима, савезничка војска је стајала на Жељезним вратима, британски притисак око формирања заједничке владе је био све снажнији, а близина одлучујућих догађаја на југословенском простору неумитна. Управо у таквим околностима долази до значајног преокрета и реализације посјете Ј. Б. Тита Ј. В. Стаљину, предложене још у писму од 5. јула.[215]

У ноћи 18/19. септембра 1944. године Ј. Б. Тито је напустио Вис у строгој тајности, полетјевши совјетским авионом. Након краћег задржавања у Крајови, гдје је разговарао са представницима Другог и Трећег украјинског фронта, 21. септембра је допутовао у Москву на разговор са Ј. В. Стаљином и другим совјетским руководиоцима. Његов

њемачких пловила која су се кретала узводно била дугачка 25 км. Катастрофа њемачке ријечне флотиле још једном је показала стратешку важност тог дијела Дунава током ратних операција на простору Југоисточне Европе (С. Босиљчић, н.д., стр. 17; A. Simović, *Rečne ratne flotile,* str. 46-47; J. B. Tito, *Sabrana djela,* XXIX*,* priredio M. Dželebdžić, Beograd 1989, str. 243-244).

[214] Разлика у датуму потапања њемачких бродова има сасвим јасну намјеру привлачења заслуга за њемачку одлуку о потапању бродова. Уколико је датум који наводи мајор Пилетић исправан онда је могуће учешће његових јединица у нападу на ова њемачка пловила. Међутим, уколико је датум који наводи Ј. Б. Тито ближе истини онда нема ни говора о некаквом четничком учешћу у нападу на бродове (В. Пилетић, н.д., стр. 99).

[215] N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 153.

одлазак са Виса, спроведен без знања британске мисије и пред очима око 3.000 британских командоса који су чували ово стратешки изузетно важно јадранско острво, изазвао је незадовољство и неповјерење у Лондону. Сва је прилика да су питања међународног признања НКОЈ-а, начин ступања совјетских оружаних снага на тло Југославије, као и војна помоћ били предмет ових разговора. Јединице НОВЈ добиле су знатне количине наоружања од Совјета у завршним борбама за ослобођење, најприје Србије, која је имала особит стратешки значај, а затим и цијеле Југославије. О договору да јединице Црвене армије, у циљу развоја војних операција према Мађарској, пређу на територију Југославије обавјештене су британска и америчка влада, након што се совјетска врховна команда обратила НКОЈ-у и Врховном штабу НОВ и ПОЈ. Обећано је поштовање надлежности цивилне администрације НКОЈ-а. Овај договор представљао је својеврсно признање НКОЈ-а као стварне владе Југославије. Маршал Ј. Б. Тито је остао у Москви до 28. септембра, а затим је боравио у Крајови до 15. октобра, када је прешао у Вршац.

Приликом ових московских разговора уговорена је знатна помоћ. Совјети су се обавезали да до краја 1944. године наоружају 12 дивизија и двије ваздухопловне дивизије НОВЈ. Совјетски Савез је Југославији обећао и испоруку 50.000 тона жита, али је као проблем искрсло питање транспорта ове помоћи. О томе је, касније, Ј. Б. Тито писао: „Било је немогуће жељезницом и друмским возилима довести у Београд све што је било потребно. Трупе су се непрекидно кретале к фронту, који се тада налазио још веома близу Београда. Преостајао је рјечни пут – Дунав.“[216] Јосип Броз Тито је 3. октобра јављао да се жито „већ укрцава на бродове и шлепове и упућује се на оне тачке на Дунаву које сам ја дао“. Око 13.500 тона жита било је утоварено на шлепове у Ренију и Измаилу, док је још

[216] J. B. Tito, *Sabrana djela,* XXIX, str. 166.

око 26.000 тона требало да буде предато из ратног плијена задобијеног у Панчеву, Петровграду и Вршцу.[217]

Московски разговори Ј. Б. Тита и највиших совјетских државних функционера означени су као прекретница у југословенско-совјетским односима у Другом свјетском рату. Тада су снаге под командом Ј. Б. Тита добиле пуну војну подршку, изражену кроз опремање војске наоружањем, муницијом, униформама, а договорено је и садејство на бојном пољу. Разговори у Москви дали су и јавну, политичку потпору и дефинитивно признање НКОЈ-у, као стварној влади Југославије. Управо из тог разлога је од њега затражен формални пристанак за улазак совјетских трупа на простор Југославије, иако то није тражено од других земаља на чије су тле савезничке војске ступале. Након ових разговора није остало ни најмање простора за нагађања о томе кога је Совјетски Савез одистински подржавао на југословенском простору. Иако сами разговори нису протекли у хармоничним односима, штавише било је значајних неслагања, њихов значај даљи развој ратних прилика на југословенском простору је био круцијалан.[218]

Заједничке борбе на тлу Србије већ су биле у пуном јеку када су о подјели утицаја у Југоисточној Европи у Москви разговарали Ј. В. Стаљин и Винстон Черчил. Совјетски лидер је претходни разговор са Ј. Б. Титом окарактерисао као разговор само о војним, а не и политичким питањима. Са разговора од 9. октобра произашла је и чувена подјела интересних сфера, према којој су двије велике силе Југославији приступале у омјеру 50%:50%. Како је то сам британски премијер формулисао, његова земља није имала

[217] *AVNOJ i revolucija*, str. 825-826; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1941-1945,* II, dok. br. 174, str. 285-286; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* II, str. 630-631; *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 411-412, 419, 479, 489, стр. 527-528, 537-538, 604, 619-620; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, Beograd 1980, dok. br. 7, str. 30; В. Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu*, str. 622-623, 625, 628-630; Isti, *Istorija Jugoslavije*, II, str. 330-333; V. Glišić, „Saveznici i oslobođenje Srbije 1944. godine", *Istorija 20. veka,* br. 2/1994, str. 109-117; А. Ј. Тимофејев, н.д., стр. 311-316; П. Вишњић, *Београдски октобар 1944,* Београд 1994, стр. 25-55; В. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 288-290; Н. Б. Поповић, „Први Титов сусрет са Стаљином", у: *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010, стр. 147-158; А. А. Костин, „Отношение Вашингтона к участию Красной армии в освобождении Югославии", у: *Ослобођење Београда 1944. године,* стр. 247-271; N. В. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 153-156.

[218] N. В. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 156-158.

нарочити интерес у Југославији, али је жељела да се по сваку цијену избјегне избијање грађанског рата у којем би Британци подржавали једну, а Совјети другу зарађену страну. Овакав договор није ни на који начин ишао ка промјени ситуација на терену, ако је промјена на терену у том тренутку уопште била и могућа.[219]

Садејство НОВЈ и Црвене армије довело је до ослобођења знатног дијела Србије, а најважнији маневри у којима су ове двије армије заједнички дејствовале били су у оквиру тзв. Београдске операције. Циљ Београдске операције био је разбијање њемачких снага у источним дијеловима Југославије и ослобођење југословенске престонице. Детаљан план Београдске операције направили су 5. октобра у Крајови Ј. Б. Тито и командант штаба Трећег украјинског фронта генерал-пуковник С. С. Бирјузов. У Београдској операцији, уз Прву армијску групу НОВЈ, учествовала је Покретна група Трећег украјинског фронта Црвене армије, под командом генерал-лајтнанта Владимира Ивановича Жданова. Ове двије војне групације сусреле су се 10. октобра 1944. године недалеко од Велике Плане, а непосредне борбе за Београд почеле су четири дана касније. Све јединице које су се истакле у борбама за ослобођење Београда добиле су, у новембру 1944. године, придјев *Београдски/а* у свом имену.[220]

[219] Isto, str. 161-166.

[220] Алексеј Ј. Тимофејев наводи да је у Београдској операцији учествовало око 300.000 совјетских војника, од којих је око 200.000 припадало Трећем украјинском фронту, око 93.500 Другом украјинском фронту, а око 6.500 Дунавској ратној флотили (*Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 413, 469, стр. 528-531, 590-592, 903; B. Petranović, *Istorija Jugoslavije*, II, str. 334-335; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* стр. 232-235; А. В. Антосјак, „Советско-југословенската соработка во годините на Втората светска војна“, у: *Југословенско-советските односи во Втората светска војна (1941-1945),* Скопје 1991, стр. 145-155; Н. Г. Андроников, „Белградската операција“, у: *Југословенско-советските односи во Втората светска војна (1941-1945),* Скопје 1991, стр. 205-215; А. Ј. Тимофејев, н.д., стр. 320-321; Ю. С. Гиренко, *Советско-югославские отношения,* Москва 1983, стр. 94-95; P. Višnjić, *Operacije za oslobođenje Srbije 1944,* Beograd 1972, str. 209; *Освобождение Юго-Восточной и Центральной Европы войсками 2-го и 3-го Украинских фронтов (1944-1945),* под общей редакцией М. В. Захарова, Москва 1970, стр. 255-262; I. I. Loktionov, *Dunavska flotila u Velikom otadžbinskom ratu (1941-1945),* Beograd 1966, str. 161-162). Детаљно о самом току операције: Grupa autora, *Završne operacije za oslobođenje Jugoslvije 1944-1945,* Beograd 1957, str. 110-136; С. Дрљевић, „Ослобођење Београда октобра 1944. године“, *Годишњак Града Београда,* књ. VI/1959, стр. 585-613; Б. Станић, *Београдска операција 1944,* Београд 1994, стр. 7-24; N. B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi...,* str. 166-167.

У Београдској операцији значајно учешће је имала и Дунавска ратна флотила (Дунайская военная флотилия), која је „у тесној сарадњи са копненим трупама, десантима и ватром са бродова, активно сарађивала у извршавању задатка који је био постављен трупама“. Президијум Врховног совјета одликовао је Дунавску ратну флотилу (ДРФ) Орденом црвене заставе, а поједине њене старјешине одликоване су и од стране Владе ФНРЈ. Јосип Броз Тито је истицао велику захвалност совјетској Дунавској флотили, чији су се морнари „раме уз раме с борцима југословенске војске и Црвене армије борили у току цијеле борбе за Београд“. Сматрао је да су „морнари-дунавци“, како их он назива, били „нераскидиво повезани с Црвеном армијом“. Истиче посебно њихове „десанте на прилазима Београду“, „борбу у самом Београду, у зидовима турске тврђаве“, „самопрегорни рад совјетских минера на чишћењу пловног дијела Дунава ради враћања у живот југословенског главног града“ и „ликвидацију посљедњег непријатељског упоришта у рејону Вуковара“. Нарочито је истицао и десантне операције совјетске Дунавске флотиле на Прахово и Радујевац (29. и 30. септембра), којима су ова два насеља на Дунаву, као важна њемачка упоришта, била ослобођена. Рушењем њемачке одбране у њима „отварао се Дунав“ и, уопште, пут ка Београду. Такође, важна је била и десантна операција на Смедерево (у ноћи 15/16. октобра), након које је пресјечен пут Смедерево-Гроцка. Након неуспјешног покушаја ослобађања града са копна, Смедерево је ослобођено након жестоке акције одреда оклопних чамаца, под командом поручника бојног брода С. И. Барботка. Већина ових операција била је изведена под командом капетана бојног брода Државина. Пловила ДРФ наставила су, затим, наступање ка Београду, штитећи крило према ријеци Дунав снагама које су надирале ка југословенској престоници. Артиљеријском паљбом са ријеке дале су и подршку током вођења уличних борби у самој престоници. Паљба са бродова имала је значајног удјела и у припреми јуриша ујутро 20. октобра када је освојена тврђава Калемегдан, као посљедњи бастион њемачких снага у Београду.[221]

[221] Врло је сликовит опис који Ј. Б. Тито даје: „Пјесничка слика тог преласка остаће нам увијек у сјећању. Наоколо су биле родне обале, Дунав је ваљао своје таласе, а над главама се вијорила војнопоморска застава СССР-а, која се, како су нам објаснили, у вријеме рата по традицији не спушта ни дању ни ноћу“ (Ј. В. Tito,

Совјетски Савез је Дунавску ратну флотилу формирао још 1940. године, након што је његова војска умарширала у Бесарабију. Она је била саставни дио Црноморске флоте, али је у оперативном смислу била под Одеским војним округом, каснијим Јужним фронтом, у почетној фази рата. Са почетком њемачког напада на СССР ДРФ се нашла у првим борбеним редовима и учествовала у ратним операцијама на обалама Дунава, јужног Буга, Дњепарско-бугског лимана, Дњепра и на обалама мореуза Керч. Пред њемачком најездом ломила се совјетска одбрана, јединице су се повлачиле, а њихов примјер сљедила је и ДРФ, да би 20. новембра 1941. године била расформирана, а њена пловила прешла су у састав Керчке војно-поморске области и Азовске ратне флотиле. Одлука о поновном формирању посебне Дунавске ратне флотиле била је донијета у априлу 1944. године, након што је расформирана Азовска флотила. Сама одлука о формирању овакве јединице довољно говори о совјетским намјерама у Подунављу. Већ у јуну 1944. код Одесе, Очакова и Херсона биле су смјештене бригада оклопних чамаца (са 22 оклопна чамца, 10 полуглисера и 10 чамаца „ЗИС“), 4. самостална бригада ријечних бродова (са једним монитором, 14 оклопних чамаца, 12 чамаца наоружаних *кађушама,* 22 чамца-миноловца и 15 полуглисера), сектор обалске одбране (са три батерије по четири топа 120 мм и двије батерије по четири топа 152 мм), 213. самостални противавионски артиљеријски дивизион, 369. самостални батаљон морнаричке пјешадије, 6. самостални дивизион за маскирање и рејон службе осматрања и везе. Совјетска застава завијорила се поново на Дунаву након што је ДРФ успјела ући у делту Дунава у ноћи 24/25. августа 1944. Продор флотиле је био тежак, али је напредовање било изузетно брзо. Килија и Вилково су заузети 24. августа, Измаил 25. августа, Рени и Тулчеа 26. августа, а Галац и Сулина 27. августа. Њено дејство је било изузетно значајно у Јаши-кишињевској, Београдској, Будимпештанској и Бечкој операцији. Наступајући уз Дунав Црвена армија је ушла и у друге значајне градове на Дунаву: Русе (8. септембра), Смедерево (17. октобра), Београд (20. октобра), Мохач (26. новембра), Естергом (26.

Sabrana djela, XXIX, str. 164-166; *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 500, стр. 632-634; В. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 65-67; I. I. Loktionov, n.d., str. 135-155; J. Popović, *Oslobođenje Beograda. Kazivanja Peke Dapčevića,* Zagreb 1976, str. 120-121; *Beogradska operacija 20. oktobar 1944,* Beograd 1989, str. 118, 257, 286, 302; А. Ј. Тимофејев, н. д., стр. 327-328; П. Вишњић, *Београдски октобар,* стр. 315).

децембра 1944), Будимпешта (13. фебруара), Комаром (28. марта), Комарно (30. марта), Братислава (4. априла), Беч (13. априла 1945. године).[222]

Паралелно са напредовањем Црвене армије уз Дунав, осим подршке копненим снагама, ДРФ се посветила и разминирању ријеке. Већ у септембру је, уз подршку бугарских и румунских миноловаца, који су јој били потчињени у оперативном смислу, ДРФ вршила противминско извиђање и разминирање дијела Дунава од ушћа у Црно море до Калафата. Од ушћа до Ђурђуа посао разминирања већ су обавили њемачки миноловци, али је мина било између Ђурђуа и Калафата, а нове мине је, у то вријеме њемачка авијација, бацала у Дунав код Турну Северина, Калафата, Корабије, Турну Магурелеа и Ђурђуа. У почетној фази рада на Дунаву флотила је оскудјевала у броју и квалитету миноловаца, међутим, до краја септембра је Бригада миноловаца располагала са 38 миноловаца, након укључивања румунских и бугарских миноловаца (12), преузимања нових миноловаца и преуређењем трофејних миноловаца и других пловних објеката.[223]

Између Београдске и Будимпештанске операције одвијао се низ значајнијих сукоба и десаната, који су, како наглашава А. Ј. Тимофејев, према свједочењима појединих учесника, представљали најтежу битку за совјетске оружане снаге на простору Југославије. С обзиром да су Нијемци баш на Дунаву покушали зауставити незадржив продор Црвене армије, управо су се око ове велике ријеке водиле жестоке борбе. Још једном је стратешка важност Дунава постала немјерљива. О тежинама борби на Дунаву говори и број одликованих совјетских официра и војника, који је неупоредиво већи него у борбама за Београд. Врло важне операције које је предузимала совјетска Дунавска ратна флотила одвијале су се у ширем рејону Вуковара. Са пребацивањем тежишта операција на простор Срема и јачања офанзиве из децембра 1944. године, снаге под командом вицеадмирала С. Г. Горшкова су предузеле два десанта ради помоћи копненим трупама. Мањи десант је

[222] А. Ј. Тимофејев, н.д., стр. 323-324; I. I. Loktionov, n.d., str. 10, 15-17, 67, 108-117; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 61-64; *Освобождение Юго-Восточной и Центральной Европы...,* стр. 640-663.
[223] I. I. Loktionov, n.d., str. 131-132.

спроведен код Илока (искрцавање одреда од 52 борца), а већи код Опатовца (око 1.600 црвеноармејаца и око 1.500 југословенских бораца). Штаб вицеадмирала Горшкова налазио се у Черевићу. Ове акције су довеле до ослобођења Мохова, Шаренграда и Опатовца. Током септембра и октобра Дунавска ратна флотила вршила је транспорт са више од 200 пловила и превезла око 70.000 совјетских војника, велики број тенкова, топова, минобацача и аутомобила.[224]

Током новембра 1944. године вођена је и чувена Батинска битка на Дунаву у којој су југословенске и совјетске трупе покушавале успоставити мостобран, којим је требало да буде олакшано пребацивање на десну обалу Дунава. О озбиљности операције довољно говори и то што је у борбама код Батине учествовала комплетна авијација којом је располагао Трећи украјински фронт. Процењује се да је у борбама са њемачке стране учествовало око 60.000 људи, а са совјетско-југословенске стране између 90.000 и 100.000. Борбе око Батине трајале су од 6. до 29. новембра. Успјехом код Батине омогућено је избијање на обалу Драве, уништење њемачких снага у међуријечју Драве и Дунава, и коначно ослобођење Барање. Чињеница да је операција код Батине представљала један од највећих прелазака преко ријека у Другом свјетском рату и да је остварен на изузетно непогодном подручју за нападача, а погодном за браниоца, и то без знатније подршке ријечне флотиле, довољно доприноси значају Батинске битке. Због тога и не треба да чуди симболика да је на самом уласку Дунава у Југославију, код Батине, подигнут велики споменик, рад вајара Антуна Аугустинчића, посвећен погинулим црвеноармејцима.[225]

[224] J. B. Tito, *Sabrana djela,* XXIX, str. 244-245; A. J. Тимофејев, н.д., стр. 325; A. Simović, *Rečne ratne flotile,* str. 92; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 200-201; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 93-98; I. I. Loktionov, n.d., str. 178-185; R. Savić, n.d., str. 83-88.

[225] A. J. Тимофејев, н.д., стр. 326-333; V. Navalušić, „Batinska operacija“, *Godišnjak Društva istoričara SAP Vojvodine,* 1975, str. 9-16; Љ. Д. Трајковић, *Дунав-Ђердап,* Београд 1950, стр. 14; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 199-200; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 84-93; A. Тимофеев, „'Дунай шумит-Русские идут'. Форсирование великой реки Красной армией в годы Второй мировой войны“, *Родина,* бр. 11/2010, стр. 152-155; R. Savić, n.d., str. 78-83. Важно је напоменути да постоји и читава монографија о Батинској бици, у којој аутор, између осталог, даје и попис од око 2.000 совјетских и југословенских војника погинулих и несталих у бици: Н. Божић, *Батинска битка,* Нови Сад 1990.

Без обзира на успјех код Батине пловидба Дунавом није била могућа због чињенице да је непријатељ у својим рукама и даље држао Вуковар. Неколико дана након завршетка операција код Батине, 7/8. децембра, око 3.000 совјетских и југословенских бораца било је пребачено у Вуковар. Уз велике људске губитке обје војске, потопљена су била и два совјетска оклопна чамца. Њемачко држање Вуковара онемогућавало је пловидбу Дунавом од Београда ка Будимпешти, чиме је било угрожено даље совјетско напредовање ка Мађарској. Пловидба се обављала само кроз Тису и канале у Бачкој, куда су се могли кретати само мањи пловни објекти, и то уз помоћ инжењеријских одреда. Држећу ову, стратешки, изузетно важну тачку на Дунаву, Нијемци су ометали пловидбу и постављали пловеће мине. Већи дио снага ДРФ је након Батинске битке наставио операције ка Будимпешти, док је мањи дио, у садејству са НОВЈ, настојао да овлада десном обалом Дунава. Десант извршен 11/12. априла 1945. године код Сабадошевог салаша, југоисточно од Вуковара, довео је до разбијања посљедњег њемачког упоришта на југословенском дијелу Дунава, града Вуковара. Током те операције, како је писао Ј. Б. Тито, постигнута је „најпотпунија међусобна борбена сарадња совјетских морнара и оружаних снага југословенског народа“. Сумирајући укупна југословенско-совјетска дејства на Дунаву закључио је: „Тако се од Радујевца до Вуковара у заједничким борбама против општег свирепог непријатеља учвршћивало и развијало борбено пријатељство између совјетских морнара и наше војске и флоте.“[226]

Блискост Совјетског Савеза и нове Југославије током рата достигла је знатне размјере потписивањем Уговора о пријатељству, узајамној помоћи и послератној сарадњи, који је закључен и потписан у Москви 11. априла 1945. године. Споразуму је претходила одлука Совјетског Савеза о слању амбасадора Ивана Васиљевича Садчикова у Београд 20. марта 1945. године, донијета недуго по формирању јединствене владе Демократске Федеративне Југославије (ДФЈ). Двије земље потписале су Уговор „у жељи да

[226] J. B. Tito, *Sabrana djela,* XXIX, str. 167-168, 245; N. Anić, „Jugoslovenska armija u završnim operacijama za oslobođenje Jugoslavije 1945. godine“, *Istorija 20. veka,* br. 1/1987, str. 59-84; А. Ј. Тимофејев, н.д., стр. 333; В. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 68, 81; I. I. Loktionov, n.d., str. 185-190, 273-277.

још више учврсте постојеће пријатељство међу народима Југославије и Совјетског Савеза“ и са намјером „да се обезбеди тесна сарадња народа обеју земаља и свих Уједињених нација у време рата и у време мира“. Потписници су били увјерени да „учвршћење пријатељства између Југославије и Совјетског Савеза одговара животним интересима оба народа и да ће на најбољи начин служити делу даљега економског развитка обеју земаља“. Споразумом су се „Високе Стране Уговорнице“ обавезале на продужетак борбе против Њемачке „до коначне победе“ и да ће једна другој пружити „војну и другу помоћ и потпору свим сретствима која јој стоје на расположењу“ у случају да нека од потписница буде „увучена у војне акције против Немачке, ако би ова обновила своју нападачку политику, или ма са којом другом државом која би се придружила Немачкој“. Такође, двије државе су се обавезале да неће учествовати „ни у каквој коалицији упереној против друге Високе Стране Уговорнице“. Посебно је важан члан Уговора којим се потписнице обавезују „да ће и после завршетка овог рата радити у духу пријатељства и сарадње у циљу даљег развитка и учвршћења економских и културних веза међу народима обеју земаља“. Уговор су потписали маршал Југославије Јосип Броз Тито, предсједник Министарског савјета, у име намјесништва, и В. М. Молотов, народни комесар иностраних дела СССР-а, у име Президијума Врховног совјета СССР-а. Важност Уговора је била 20 година, али се он, по аутоматизму, могао продужавати на по пет година све док га једна од чланица писмено не откаже. Уговор је у Југославији, како наводи Бранко Петрановић, посматран као „камен темељац“ њене независности и чврст гарант јачања њеног међународног положаја. Размјена ратификационих инструмената извршена је у Београду 25. августа 1945. године.[227]

[227] Уговор је, међутим, потрајао тек нешто више од четири године, пошто га је Совјетски савез отказао 28. септембра 1949. године (ВА, фонд Корпус народне одбране Југославије (КНОЈ), арх. број 3724, бр. док. 7, *Уговор о пријатељству, узајамној помоћи и послератној сарадњи закључен и потписан у Москви 11. априла 1945. године између Југославије и Савеза Совјетских Социјалистичких Република*; ДАМСП, ПА, 1948, СССР, ф-132, досије 6, 432110; AJ, КМЈ, I-1/3; AJ, фонд Президијум Народне скупштине ФНРЈ, 15-15-262; *AVNOJ i revolucija*, str. 834-836; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* II, str. 662-664; *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1945,* priredio Đ. Vasiljević, Beograd 1984, dok. br. 7, 15, 108, str. 19-20, 26-28, 207-208; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996. Dvostrani i višestrani međunarodni ugovori i drugi diplomatski akti o državnim granicama, političkoj i vojnoj saradnji, verskim i etničkim manjinama*, III (1945-1996),

Федративна Народна Република Југославија потписала је такве уговоре и са другим државама које су припадале совјетској сфери утицаја. Приликом посјете чехословачке делегације Југославији такав уговор је потписан са Чехословачком Републиком 9. маја 1946. године, а уз предсједника југословенске владе, потпис на Уговор је ставио и чехословачки предсједника владе Здењек Фирлингер.[228] Уговор о пријатељству, сарадњи и узајамној помоћи између ФНРЈ и Републике Мађарске потписали су у Будимпешти 8. децембра 1947. године предсједници влада двије државе Ј. Б. Тито и Лајош Дињеш.[229] Нешто раније, 27. новембра 1947. године, у Евксинограду, такав уговор склопљен је између ФНРЈ и Народне Републике Бугарске, потписима предсједника владе Ј. Б. Тита и Георги Димитрова.[230] Са Краљевином Румунијом овакав уговор је склопљен 19. децембра 1947. године у Букурешту, потписима предсједника влада двије земље Ј. Б. Тита и Петру Грозе, који је потпис ставио као опуномоћеник румунског краља.[231]

---

priredio: Momir Stojković, Beograd 1999, str. 191-192; *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1949,* priredila R. Levi, Beograd 1991, pril. II, dok. br. 18, str. 477; *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 550, 559-560, 569, стр. 697, 705-707, 719-721; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956.* Зборник докумената, приредили: Љ. Димић, М. Милошевић, Ђ. Борозан, И. Бухаркин, Л. Внукова, Ј. Зеленко, М. Кравченко и В. Сољански, Београд 2010, док. бр. 1, 227-228, стр. 15-17, 524-525; *Bela knjiga o agresivnim postupcima vlada SSSR, Poljske, Čehoslovačke, Mađarske, Rumunije, Bugarske i Albanije prema Jugoslaviji,* Beograd 1951*,* dok. br. 54-55, str. 126-131; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 11, str. 70-72; Isti, *Dokumenti o 1948,* II, Beograd 1980, dok. br. 188, str. 350; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* стр. 266-267; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR,* str. 358-359).

[228] Чехословачка је Југославију обавијестила о раскиду Уговора 4. октобра 1949. године (AJ, 15-15-264; *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1946,* I, priredio Đ. Vasiljević, Beograd 1985, dok. br. 58, str. 126-127; *Bela knjiga,* dok. br. 56, str. 131-137; М. Совиљ, „Посета Јосипа Броза Тита Чехословачкој марта 1946. године", *Токови историје,* бр. 1-2/2007, стр. 133-153; S. Selinić, *Jugoslovensko-čehoslovački odnosi 1945-1955,* Beograd 2010, str. 111-113, 439-442).

[229] Мађарска је Уговор једнострано раскинула 30. септембра 1949. године (ВА, КНОЈ, арх. јед. 3724, бр. док. 22, *Уговор о пријатељству, сарадњи и узајамној помоћи закључен и потписан у Будимпешти 8. децембра 1947. године између Федеративне Народне Републике Југославије и Републике Мађарске;* AJ, 15-15-270; *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1947,* II, priredili: В. Popović i Đ. Vasiljević, Beograd 1986, dok. br. 160, str. 393-394).

[230] Одлуком Бугарске од 1. октобра 1949. године Уговор је био раскинут (ВА, КНОЈ, арх. јед. 3724, бр. док. 23, *Уговор о пријатељству, сарадњи и узајамној помоћи закључен и потписан у Евксинограду 27. новембра 1947. године између Федеративне Народне Републике Југославије и Народне Републике Бугарске;* AJ 15-15-270; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* III, str. 141-143; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1947,* II, dok. br. 149, str. 374-376; *Bela knjiga,* dok. br. 57, str. 137-144; V. Glišić, „Jugoslovensko-bugarski odnosi 1941-1949", u: *Balkan posle Drugog svetskog rata* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1996, str. 33-38; P. Dragišić, *Jugoslovensko-bugarski odnosi 1944-1949,* Beograd 2007, str. 136-141, 229-231).

[231] Уговор са Румунијом потрајао је, као и са Бугарском, до 1. октобра 1949. године (ВА, КНОЈ, арх. јед. 3724, бр. док. 24, *Уговор о пријатељству, сарадњи и узајамној помоћи закључен и потписан у Букурешту 19.*

2.3. Нормализација прилика на Дунаву (1944-1946)

Како је ослобађан дио по дио окупиране југословенске територије нове власти су настојале нормализовати прилике на ослобођеној територији, колико год је то било могуће у датом тренутку. Са ослобођењем највећег дијела Србије наметала се потреба за коришћењем унутрашњих пловних путева, како за даљи наставак ратовања, тако и за сређивање прилика у крајевима гдје окупатора више није било. Унутрашњи пловни путеви су, у том тренутку, могли бити коришћени како за војне, тако и за цивилне потребе.

Југославија је располагала разгранатом пловном мрежом од око 2.000 км унутрашњих пловних путева. Осим Дунава, који је био плован цијелим својим током кроз Југославију (588 км), пловне су биле и ријека Драва (од Терезиног поља до ушћа у Дунав код Аљмаша – 151 км), Тиса (цијелом дужином свог тока кроз Југославију, од границе са Мађарском до ушћа у Дунав код Старог Сланкамена – 164 км), Тамиш (од Опова до ушћа – 3 км), и Сава (од села Ругвице до ушћа – 596 км). Национална југословенска ријека Сава имала је и своју мрежу пловних притока, коју су чинили Купа (136 км), Босут (40 км), Спачва (21 км) и Студва (18 км). Пловни су били и поједини југословенски канали: Канал краља Петра I (од Бездана до Старог Бечеја - 123 км), Канал престолонаследника Александра (од Малог Стапара до Новог Сада - 68 км), Босутски (од ушћа до села Апшеваца) и Бегејски канал (од ушћа у Тису код Тителa, до границе са Румунијом - 77 км).[232] Редован саобраћај одвијао се и на три југословенска језера: Охридском (30 км),

---

децембра 1947. године између Федеративне Народне Републике Југославије и Краљевине Румуније; AJ, 15-15-270; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* III, str. 146-148; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1947,* II, dok. br. 169, str. 408-410; M. Stojković, „Borba velikih sila za prevlast i sfere uticaja na Balkanu 1941-1949“, u: *Balkan posle Drugog svetskog rata* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1996, str. 11-26; С. Селинић, „Југославија, СССР и источноевропске земље 1944-1948“, у: *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010, стр. 393-418).

[232] Пловидба ријеком и каналом Бегеј била је регулисана Конвенцијом о пловидби и хидротехничком систему канала и ријеке Бегеј са Румунијом, потписаном 14. децембра 1931. године. Канал од Бездана до Старог Бечеја грађен је приватном иницијативом, између 1795. и 1802. године, и њиме је постигнуто скраћење пловног пута од Дунава до Тисе за око 150 км.Друштво за експлоатацију овог бачког канала

Преспанском и Скадарском. Из наведеног се види да се југословенска пловна мрежа унутрашњих пловних путева састојала из међународних и националних водених путева, односно, да су постојали дијелови пловне мреже куда је дозвољено кретање бродова страних застава, и они на којима је то било забрањено.[233]

Југословенске пловне ријеке коришћене су са циљем бржег транспорта трупа и ратног материјала у зоне ратних дејстава, али и за нормализацију саобраћајних и других прилика на ослобођеним територијама. Управо са циљем усклађивања ових потреба, Повјереништво саобраћаја НКОЈ-а донијело је 2. новембра 1944. године Наредбу бр. 1 о оснивању Команде речне пловидбе (КРП). [234] Према овој наредби, на челу новоствореног органа налазили су се командант и политички комесар. Команда речне пловидбе, као орган Повјереништва саобраћаја НКОЈ-а, руководила је цјелокупном „службом пловидбе на рекама, каналима и језерима“, а њој су били подређени Управа за одржавање водних путева, Дирекција речне пловидбе[235], морнаричке базе[236] и капетаније пристаништа. У почетној фази, унутрашњу организацију рада ових установа спроводила је КРП. Команда речне пловидбе старала се о: 1) уређењу и одржавању пристаништа, грађењу и одржавању зимовника, пловних објеката, бродоградилишта, машинских бродарских

управљало је каналом 1802-1842. када је преузима Угарска, која 1870. даје концесију генералу Тиру на 75 година. Он оснива акционарско друштво са 28% капитала мађарске државе и још око 12% британског капитала. Ново акционарско друштво изградило је и канал од Малог Стапара до Новог Сада, а његова концесија истицала је 28.06.1945. године. У међуратном периоду постојало је Друштво Канала краља Петра I, које је вршило експлоатацију бачких канала (АЈ, 331-31-1).

[233] АЈ, 331-23, пов. бр. 1983; АЈ, 331-31, бр. 25852/46, *Закон о пловидби на рекама, каналима и језерима;* ДАМСП, ПА, 1945, Дунав, ф-29, досије 5, 0093; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432078; *Бродарски гласник,* бр. 1, октобар 1945, стр. 2.

[234] У данима непосредно прије формирања Команде речне пловидбе, а након што је Београд ослобођен, надлежност над ријечном пловидбом имао је, од 21. октобра 1944. године, Одсек за речну пловидбу при Команди града Београда. Већ у току првих дана након ослобођења, користећи се са свега неколико пловила, која су у рејону града Београда пронађена у исправном стању, вршен је превоз хране из Панчева и муниције за фронт. Њемачки комесар задужен за питања ријечне пловидбе напустио је Београд још 5. октобра 1944. године (АЈ, 331-2, бр. 6021; *Борба*, 24. новембар 1944, стр. 2).

[235] Основни задатак Дирекције речне пловидбе био је „да експлоатише пловни парк и пловне путеве“, а у почетној фази рада наметала се и потреба да се пронађе што већи број пловних објеката које је, у што краћем року, било могуће ставити у погон (АЈ, 331-2, бр. 6021).

[236] Морнаричким базама управљали су штабови, који су се састојали од команданта, комесара, замјеника комесара и начелника штаба. Штабу базе били су подређени патролни чамци, осматрачке службе, минерски одреди, капетаније пристаништа и допунске чете (АЈ, 331-1, пов. бр. 5).

радионица и пловних путева у циљу пловидбе; 2) регистрацији свих пловних објеката и техничко-наутичком прегледу истих; 3) организацији и одржавању морнаричких база и капетанија пристаништа; 4) организацији и одржавању пристанишне и обалске контролне ријечне страже; 5) организацији и одржавању редовног путничког и теретног саобраћаја на пловним путевима, као и грађењу, уређењу и одржавању смјестишта и магацина; и 6) експлоатацији државног пловног парка, као и других „мобилисаних" пловних објеката. У Упутству о руковођењу пословима Команде речне пловидбе, потписаном од стране генерал-лајтнанта Сретена Жујовића, нарочито је истицано да КРП „може реквирирати и мобилисати пловне објекте, заједно са посадом, у циљу задовољења потреба војске и народноослободилачких власти". Командом речне пловидбе руководило је особље Команде речне флотиле, „тако да су у пракси ове две команде дејствовале као једна".[237] На мјесто команданта био је постављен потпуковник Јурај Боначи, а на мјесто политичког комесара Душан Милета, кога је почетком јануара 1945. године замјенио мајор Јосип Гиздић.[238]

Команда речне пловидбе, која је руководила морнаричким базама у војном, оперативном и административном погледу, формирала је укупно три морнаричке базе. Морнаричка база у Новом Саду, формирана у новембру 1944. године, била је надлежна за читав ток ријеке Драве, Дунав до 1.214. км тока, Тису, Бегеј и оба бачка канала, а на њеном челу стајао је, најприје, капетан Крмпотић, а затим Милутин Перишић.[239] Под управом Морнаричке базе у Кладову, формиране још 12. октобра 1944. године, налазио се ток Дунава од 1.056. км до границе са Бугарском, док је под Морнаричком базом у Шапцу, формираном крајем новембра 1944. године, стајао ток ријеке Саве од 39. км, са свим њеним притокама. Командант базе у Кладову био је Иван Новак, а базе у Шапцу Мате Рачић. Ток Дунава од 1.214-1.056 км. и ток Саве од 39. км до ушћа у Дунав, налазили

[237] ВА, фонд Народноослободилачка војска Југославије – Главни штаб (НОВЈ-ГШ), кутија 25б, фасцикла 1, документ број 57.
[238] AJ, 331-1, бр. 423; AJ, 331-1, бр. 332; AJ, 331-2, бр. 302; AJ, 331-1, бр. 114; В. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 55-56; В. Antić, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 196-197; А. А. Simović, „Sadejstvo komande rečne plovidbe NOVJ sa Dunavskom flotilom SSSR 1944-1945. godine", *Mornarički glasnik,* br. 6/1969, str. 769-780.
[239] AJ, 331-3, бр. 564.

су се под непосредном управом Команде речне пловидбе. На Дунаву су се налазила и четири осматрачка сектора, од којих су прва два била подређена бази у Новом Саду, а друга два бази у Кладову. Први осматрачки сектор имао је осматрачке станице у Петроварадину, Сремским Карловцима, Чортановцима, Крчедину и Сланкамену, а други у Сурдуку, Белегишу, Батајници и Земуну. Трећи осматрачки сектор имао је осматрачке станице у Београду, Вишњици, Панчеву, Винчи и Гроцкој, док је четврти имао станице у Смедереву, Дубравици, Костолцу и Раму. Осматрачка служба вршена је и ноћу и дању.[240]

У почетној фази рада Команда речне пловидбе је под својом управом имала тринаест капетанија пристаништа (Нови Сад, Тител, Земун, Београд, Панчево, Смедерево, Велико Градиште, Доњи Милановац, Кладово, Прахово, Сремска Митровица, Шабац и Петровград), док је, након ослобођења тих дијелова Југославије, у плану било оснивање још шест капетанија (Бездан, Вуковар, Сисак, Славонски Брод, Сента и Осијек). Совјети су већ у децембру 1944. године основали своје агенције у Бездану, Новом Саду, Смедереву и Кладову, као и експозитуре у Панчеву и Прахову. Јасно је било назначено да „ове агенције односно експозитуре самостално рукују са својим објектима и врше надзор над њима.“[241]

У пролеће 1945. године Команда речне пловидбе формирала је, најприје, Савску флотилу (20. марта), а затим Дунавску флотилу (13. априла), којима је основни задатак био учешће у акцијама на фронту. Савску флотилу чинили су бродови *Победник, Осветник, Партизан* и *Штурм,* и јуришни чамци *Ј-1, Ј-2, Ј-3* и *Ј-4.* Дунавска флотила је на располагању имала бродове *Ударник, Пионир* и *Пролетер,* патролни чамац *П-8* и миноловац *М-8.* Савском флотилом је руководио Драгутин Искра, а Дунавском Мирко Вулетин. Флотила је била у садејству са копненим снагама приликом форсирања ријеке Саве, на Сремском и Славонском фронту, и вршила је снабдијевање ових трупа. Садејствовала је и совјетској Дунавској ратној флотили. Југословенска ријечна ратна

[240] AJ, 331-1, бр. 60; AJ, 331-1, пов. бр. 5; B. Antić, „Prevoženje i snabdevanje na našim plovnim rekama u narodnooslobodilačkom ratu 1941-1945“, *Pozadina,* br. 6/1991, str. 98-109; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 57-58, 196; R. Savić, n.d., str. 71, 75-78; J. Vasiljević, *Mornarica Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije,* Beograd 1972, str. 393-394, 396-397.
[241] AJ, 331-1, бр. 60; AJ, 331-1, бр. 342/44.

флотила учествовала је у разминирању унутрашњих пловних путева у којима се налазило 1.130 мина, теже оштетила 5, а лакше 43 непријатељска пловила. Њено учешће у транспорту трупа и ратног материјала било је од нарочитог значаја.[242]

Команда речне пловидбе одржавала је блиску сарадњу са Командом совјетске дунавске флотиле, „по свима питањима саобраћаја на рекама". За потребе совјетских бродова уступљен је и знатан број бродског особља, а трупама Црвене армије, као и НОВЈ, уступани су транспортни капацитети за превоз трупа и ратног материјала, у складу са тренутним могућностима. Црвеној армији је био уступљен већи број пловних објеката „за потребе фронта", уз уредну потврду, али је одређени број пловила узет без икакве „потврде о пријему". Та пловила Совјети су преузели у Апатину и Новом Саду у децембру 1944, у Жабљу у фебруару 1945. и у Бездану у марту 1945. године. Нека од тих пловила била су југословенски ратни плијен.[243] Сарадња између југословенских власти и Совјета по питању дунавске пловидбе обављана је на бази споразума од 3. фебруара 1945. године.

[242] ВА, НОВЈ-ГШ, к.25б, ф.1, док. бр.22; *Razvoj oružanih snaga SFRJ 1945-1985,* V, *Ratna mornarica,* priredili: M. Radosavljević, T. Stanišić, B. Visković i B. Antić, Beograd 1988, str. 154; Grupa autora, *Ratna mornarica, pomorstvo i riječno brodarstvo Jugoslavije,* Split 1977, str. 64-66; A. Simović, *Rečne ratne flotile,* str. 46-47, 53; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ*, str. 58, 196; Isti, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 197-198; *Leksikon Narodnooslobodilačkog rata i revolucije u Jugoslaviji 1941-1945*, I-II, Beograd 1980, str. 286/I, 1015/II; B. Antić, „Jugoslavenska rečna ratna flotila u završnim operacijama", u: *Jugoslavenska mornarica u završnim operacijama za oslobođenje Jugoslavije* (učesnici govore), Beograd 1986, str. 529-545; J. Vasiljević, n.d., str. 398-401.

[243] Како је то из Кабинета маршала Југославије одговорено Чехословачкој војној мисији: „Сви пловни објекти, укључујући ту и пловне објекте за које Чехословачка војна мисија тврди да су својина бивше Чехословачке Републике, сматрају се ратним трофејима Народноослободилачке војске, јер су служила потребама њемачке војске." У овом саопштењу остављена је могућност да ће се на међународним конференцијама „расправити поријекло и својина тих објеката", али је потпуно оспорено право Чехословачке према „пловним објектима једне непријатељске земље - Словачке Републике, која је водила рат против уједињених народа укључујући ту и Југославију". Чехословачке власти су истицале да је цјелокупни пловни парк Словачке дунавске пловидбе, прије Минхенског споразума, припадао Чехословачкој дунавској пловидби. Чехословаци су покушали утицати на Москву да приволи Југославију да ова пловила врати, о чему је Ј. Б. Тита извјештавао амбасадор Владимир Поповић у јуну 1945. године. Из ДРБ-а су тврдили да је у њиховом пловном парку само једно пловило било чехословачког поријекла, пронађено напуштено недалеко од Книћанина. Повраћај својих 15 пловила потопљених у југословенским водама тражила је и Румунија. То питање је представљало значајну тему у међудржавним контактима у неколико поратних година. Југославија је сматрала својим ратним плијеном сва она пловила која су потопљена у вријеме док је Румунија била на страни Њемачке, док је за она потопљена током борбених дејстава совјетских снага тражила надокнаду за трошкове настале њиховим вађењем (ВА, НОВЈ-ГШ, к.25б, ф.1, док. бр. 11; АЈ, 331-1, бр. 60; АЈ, 331-1, бр. 33; АЈ, 331-2, бр. 3321; АЈ, 331-3, пов. бр. 335; АЈ, КМЈ, I-1/10, *Припремни материјал за југословенско-румунске разговоре*; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 7, 1647; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 7, 2161).

Споразум је у име НКОЈ-а потписао у Букурешту југословенски делегат при Савезничкој контролној комисији (СКК)[244] Никола Груловић, са начелником совјетске Дунавске војно-транспортне управе (ДВТУ) генерал-мајором Леонидом Јулијановичем Бјелаховим.[245]

Ток Дунава кроз Југославију био је у надлежности Трећег украјинског фронта, којим је командовао маршал Фјодор Иванович Толбухин. Према подацима којима је располагало Министарство саобраћаја ДФЈ маршал Толбухин је задужио контраадмирала Колистускова за питања Дунава. У војном погледу (питање кретања ратних бродова, обезбјеђење пловидбе и осигурање обале) Совјети су подјелили југословенски дио Дунава на три сектора – горњи, средњи и доњи. Сједишта команданата ових сектора била су у Новом саду, Београду и Турну Северину. У Београду је био мајор Режванцев, а у Новом Саду пуковник Крамаренко.[246]

Према подацима којима је располагала КРП крајем новембра 1944, Црвена армија је у својој употреби „у области Београда, Новог Сада и на реци Тиси“ имала три парна и три моторна реморкера (*Војвода Бојовић*, *Szeged*, *Шибеник*, *Нептун*, *Бакар* и *Рохан*), 15 шлепова и шест дрварица (*Град Нехај, Велебит, Београд, Лепосава, Илинка* и *Тери*), док је у румунским водама Црвена армија користила југословенске реморкере *Херцеговина* и *Хрват*.[247] У разговорима које је Никола Петровић водио са совјетским представницима

[244] Оснивање Савезничке контролне комисије било је предвиђено Споразумом о примирју, склопљеним између Совјетског Савеза, Уједињеног Краљевства и Сједињених Америчких Држава, с једне стране, и Румуније, с друге стране, а потписаним у Москви 12. септембра 1944. године. Њен задатак је био да преузме на себе „привремено, до закључења мира, извршавање и контролу свих услова примирја под заједничким руководством и на основу инструкција Савезничке (Совјетске) врховне команде“. СКК је могла организовати специјалне органе и секције, а могла је имати своје официре у разним мјестима Румуније. Сједиште овог нарочитог савезничког органа било је у румунској престоници (Д. М. Ковачевић, Б. Ћурчић, *Париска мировна конференција и мировни уговори из 1947*, Нови Сад 1996, стр. 311-316).

[245] У питању је био споразум под називом: Споразум између Савезне (Совјетске) Главне Команде и Врховне Команде Народноослободилачке војске Југославије о предаји и употреби дунавског речног трговачког бродовља Југославије за превоз разноврсних товара, а по наређењу Савезне (Совјетске) Главне Команде до краја рата са Мађарском и Немачком (ВА, НОВЈ-ГШ, к. 25б, ф. 1, док. бр. 34 и 59; ДАМСП, ПА, 1945, Чехословачка, ф-7, досије 14, 462).

[246] АЈ, 331-2, *Пловидба на Дунаву*; ДАМСП, ПА, 1945, Чехословачка, ф-7, досије 14, 462.

[247] Према подацима из јула мјесеца 1945. године у експлоатацији Трећег украјинског фронта налазили су се моторни реморкери: *Нептун, Сава, Ема, Јухо, Албрехт, Атила, Јулијана* и *Бакар,* као и два моторна танка, 6 шлепова и 7 дрварица (АЈ, 331-1, бр. 318).

изношена је могућност да се од конфискованих пловила, која су припадала „непријатељским државама“, као и од југословенских пловила затечених у румунским и бугарским водама, формира потпуно ново паробродарско друштво. Заинтересованост за ову идеју показала је и КРП, па је у писму Николи Груловићу од 2. децембра 1944. године, истакла да би Југославија имала „половину места у овом новом основаном друштву“ и да би, захваљујући томе, била у стању „регулисати сав дунавски речни саобраћај“.[248]

Као што смо већ нагласили, саобраћајне прилике на простору поново успостављене Југославије биле су катастрофалне. Ионако слабо развијени путеви били су у очајном стању, а оштећене жељезничке саобраћајнице онемогућавале су пролазак возова у дијеловима земље који су уопште били покривени њеном мрежом. Због разорених пруга и путева ријеке су додатно добиле на значају, међутим, ни њихово стање није било идеално. Можда овај сликовит опис инж. Драгутина Јовановића најбоље може дочарати какво је било стање унутрашњих пловних путева: „Језива и застрашујућа слика пружала се на нашим рекама после прогона Немаца из наше земље: из мутне и хладне воде беспомоћно су штрчали бродски димњаци, катарке и остаци разорених теретњака и бродова, а на оним местима где их је вода покривала, стајали су на брзу руку постављени пловци који су немо опомињали на опасност, означујући да се на тим местима налазе потопљени пловни објекти или мостовске конструкције. Цела ова слика пружала је очигледан доказ да је олуја рата прешла и преко наших река... И не само то, оно што је нагонило све 'људе са воде' на мисао о опасностима – биле су мине... А њих је било у Дунаву и Сави у великом броју... Још док су немачке чизме газиле по нашој земљи, наши савезници, да би паралисали сваки саобраћај на Дунаву и Сави, непрекидно и плански пунили су ове две реке безбројним минама. Њихов план, ван сваке сумње, успео је у потпуности, јер су многобројне мине учиниле своје: ове реке су биле претворене у гробље бродова, а опасност од нових експлозија свакодневно је претила... Међутим, по прогону Немаца, слика се из основа променила: сада смо ми били оштећеници, сада се нама отежавао саобраћај по Дунаву и Сави... Не само што су нам остали разорени и потопљени

[248] AJ, 331-1, бр. 342; AJ, 331-1, бр. 16; AJ, 331-2, бр. 2631; AJ, 331-1, бр. 451.

пловни објекти, не само што су Дунав и Сава били пуни савезничких мина, већ су се и разарања повећала, пошто су Немци приликом повлачења све ништили и дизали у ваздух, дакле, поред свих савезничких разарања дошла су и немачка разарања, поред многобројних савезничких мина, почеле су да експлодирају нове врсте мина – немачке..."[249]

На читавом току Дунава кроз Југославију и на знатаном дијелу тока ријеке Саве мине су стварале велике проблеме. Редовно дјеловање ријечне струје, као и свака промјена водостаја, мијењале су положај мина, које су се појављивале и на самом пловном путу, „са катастрофалним последицама". Због опасности од мина и костолачки угаљ утоваран је на шлепове код Дубравице, узводно од Костолца. Упркос опрезности, брод *Нехај,* са два шлепа, налетјео је на мину на 1.098. км тока Дунава 12. новембра 1944. године. Том приликом је један шлеп потопљен, жртава није било, а посада је била „лакше контузована".[250] Као „врло опасни" оцјењивани су сектори Дунава од Молдова Веке до Смедерева, од Старчева до Великог ратног острва и од Сланкамена до Петроварадина. Као „опасан" сматран је сектор од Великог ратног острва до Сланкамена, а „мало опасни" су били сектори од ушћа Тимока у Дунав до Молдова Веке и од Петроварадина до границе са Мађарском.[251]

[249] *Бродарски гласник,* бр. 4-5, април-мај 1946, стр. 271-273.
[250] AJ, 331-1, бр. 186; AJ, 331-2, бр. 6021.
[251] Приликом наиласка на мину шлепа *Костолац,* којим се пребацивао из Панчева за Београд, погинуо је 23. октобра 1944. године и генерал-лајтнант Иван Милутиновић, члан Врховног штаба НОВ и ПОЈ и Политбироа ЦК КПЈ. Владимир Дедијер наводи да су Ивана Милутиновића однијели „мутни таласи Дунава", а да је његово тијело пронађено тек 12. новембра, неколико километара низводно од Смедерева. Према свједочењу очевидаца, која В. Дедијер преноси, И. Милутиновић није настрадао од саме експлозије, већ се утопио. Том приликом погинуло је још шесторо људи. Нешто касније је требало да на исти начин у Београд пређе и Ј. Б. Тито, али је, између осталог и због овог случаја, његов прелазак помјерен за 25. октобар. Иван Милутиновић је рођен 1901. у мјесту Церовица у Црној Гори. Члан КПЈ је од 1923, због партијског дјеловања неколико пута је отпуштан са посла, а у два наврата и затваран. У затворима у Пожаревцу, С. Митровици, Лепоглави и Билећи провео је више од осам година. У НКОЈ-у је обављао дужност повјереника за народну привреду. Град Беране је неколико деценија називан Иванградом, према Ивану Милутиновићу (AJ, 331-8, *Оглас за бродаре о подацима и стању на пловним путевима ДФЈ за време од 03.10. до 31.10.1946;* J. B. Tito, *Sabrana djela*, XXIV, priredio M. Dželebdžić, Beograd 1982, str. 274, 281; V. Dedijer, *Novi prilozi za biografiju Josipa Broza Tita,* III, Beograd 1984, str. 144, 173-177; В. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 139; *Narodni heroji Jugoslavije*, II, Beograd/Titograd 1982, str. 554-555; *Политика,* бр. 11814, 13. новембар 1944, стр. 3).

Мноштво пловећих мина у Дунав је убачено из америчких и британских авиона, у покушају да се онемогући њемачко искоришћавање дунавског пловног пута. Прве савезничке акције постављања мина у Дунав изведене су у ноћи 8/9. априла 1944. године, када је положено око 40 акустичних мина у корито Дунава код Базијаша, Смедерева и Београда. Авиони, који су имали задатак полагања мина у Дунав, полетали су са писта у Италији. До 15. априла они су положили још 137 мина (углавном акустичних, тежине 500 кг). Током неколико дана маја положене су још 364 мине, углавном око Жељезних врата. Након тога, мине су полагане у два наврата, током јуна и јула мјесеца. Том приликом је и њемачка противавионска одбрана оборила неколико савезничких авиона. Према неким процјенама, савезнички авиону су положили око 1.200 мина у Дунав (од чега скоро 1.000 у југословенски дио), од којих је потопљено или оштећено око 200 пловила. Касније су велику количину мина у Дунав убацили и Нијемци, приликом повлачења. Поједини аутори су ову савезничку акцију називали „минским ратом“. Процјењује се да је у периоду од 1. априла до 30. јуна од мина или напада из ваздуха потопљено 99 пловила, од чега 5 путничких бродова, 23 реморкера, 4 моторна теретна брода, 1 моторни танкер, 55 шлепова и 11 шлепова-танкера. Том приликом је страдало 140 људи. Чишћење дунавског пловног пута од мина изводиле су совјетске специјално обучене и опремљене јединице. Бригада совјетских миноловаца, која је под командом капетана фрегате Георгија Николајевича Охрименка чистила пловни пут на југословенском дијелу Дунава, састојала се од 47 миноловаца, а под њеном командом су били и миноловци из састава румунске и бугарске ријечне флотиле. Они су „са великом вјештином и с великом храброшћу“, како је писао Ј. Б. Тито, успјели да очисте пловни пут, који је имао „прворазредни значај за нашу народну привреду“.[252]

[252] Процјењује се да је у току Другог свјетског рата у Дунав било положено 3.168 неконтактних, 190 сидрених и око 200 плутајућих мина. Према југословенским и совјетским подацима у југословенски дио Дунава, Саве и Драве било је положено 1.340 мина током рата, од чега су савезници положили 983, југословенска краљевска војска 200, њемачке снаге 110 и румунска војска 47 (Ј. В. Tito, *Sabrana djela,* XXIX, str. 166-167; *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945,* док. бр. 585, стр. 740; В. В. Dimitrijević, *Od Staljina do Atlantskog pakta. Armija u spoljnoj politici Titove Jugoslavije 1945-1948*, Beograd 2005, str. 26; В. Antić, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 204-205; В. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 131-133, 197-198; N. Safonov, „Upotreba mina na Dunavu u drugom svetskom ratu“, *Mornarički glasnik,* br. 3/1980, str. 511-519).

Због изузетних заслуга Г. Н. Охрименку је додијељен и Орден народног хероја Југославије, који му је уручен 21. јуна 1945. године од стране др Ивана Рибара, предсједника Президијума АВНОЈ-а. Уручујући му орден, др И. Рибар је рекао: „За Југославију, Дунав представља живот. Очистивши га од мина, вратили сте нам живот.“ Иван Иљич Локтионов преноси ријечи Ивана Рибара на сљедећи начин: „Друже Охрименко! Ви сте у октобру прошле године учинили велики подвиг који је златним словима записан у историји ослобођења народа Југославије. Ви сте нам, заједно са Вама потчињеним совјетским официрима и морнарима вратили оно што је после слободе најдраже сваком Југословену – реку живота, наш Дунав. Ево знака захвалности југословенских народа. Президијум Већа ме је овластио да Вам уручим високу награду – Орден народног хероја Југославије, којим се код нас награђују само Југословени и Руси.“[253]

Рад совјетских миноловаца обухватао је извиђање, контролисано разминирање, спровођење конвоја иза миноловаца и размагнетисање бродова. Станице за размагнетисање бродова налазиле су се у Галцу, Турну Северину и Ђурђуу. Проласку конвоја помагали су и пељари, чије су се постаје налазиле у Турну Северину, Београду, Новом Саду и Молдови Веке. У склопу припрема за дејства према Мађарској, вршена су разминирања Дунава од Ђурђуа до Новог Сада, Тисе и канала који је спајао ове двије ријеке.[254]

Као што смо и напоменули, мине су наносиле страховита оштећења њемачкој пловидби посљедњих мјесеци њиховог боравка на тлу Србије, а након тога велике штете су причињаване и домаћем транспорту. О опасности коју су мине представљале за нормално одвијање пловидбе довољно говори и случај брода *Касија Милетић* који је, превозећи 193 рањеника и 15 бораца из Брчког за Сремску Митровицу, налетјео на мину код мјеста Јамена 17. априла 1945. године. Том приликом страдало је око 200 рањеника,

[253] Цитирано према: *Narodni heroji Jugoslavije,* II, str. 398; I. I. Loktionov, n.d., str. 213-214.
[254] B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 142-144; I. I. Loktionov, n.d., str. 212-214.

бораца и чланова посаде брода. Тијела свих погинулих никада нису пронађена. Већ 25. априла 1945. године код мјеста Јарак, пловећи од Сремске Митровице ка Шапцу, на мину је наишао и брод *Словенац*, а приликом експлозије страдала су четири члана његове посаде. Важност савског пловног пута за превоз муниције и материјала за фронт, као и рањеника са фронта, била је изузетно велика. Управо из тог разлога се и пловидба по Сави, упркос свим ризицима, морала одвијати.[255]

Велики број мина није био проблем само Дунава и Саве, већ готово свих европских пловних путева. Управо због тога, проблем мина није представљао само изоловани југословенски или совјетски проблем, већ општеевропски проблем о којем се дискутовало на највишој разини. Формирана је читава једна организација (Међународни централни савјет за чишћење од мина), којој је повјерен задатак коначног чишћења европских вода од мина, према споразуму потписаном 22. новембра 1945. године. Предсједништво овим Савјетом припадало је Великој Британији, а чланови су били представници Француске, Совјетског Савеза и САД-а. Све европске воде (мора, ријеке и језера) биле су подијељене на четири зоне: Источно-атлантску, Медитеранску, Барентску, балтичку и црноморску и Зону Категата, балтичких мореуза и њихових прилаза. Сваком од ових зона руководио је Специјални савјет. У Специјалном савјету Источно-атлантске зоне били су представници Белгије, Канаде, Данске, Француске, Холандије, Норвешке, СССР-а и Велике Британије, док су посматраче могле послати Ирска, Исланд, Португал, Шпанија и Шведска. Присутан је морао бити и један представник Њемачке „ради давања информација и примања упута“. Савјет Медитеранске зоне чинили су представници Француске, Грчке, СССР-а, Велике Британије, САД-а и Југославије. Посматраче су могли послати Египат, Португал, Шпанија и Турска, док су представници Њемачке и Италије могли бити позивани по потреби. Ријека Дунав потпадала је под зону Барента, Балтика и Црног мора, а на челу Специјалног савјета био је представник Совјетског Савеза. Чланови овог Савјета били су још и представници

[255] ВА, НОВЈ-ГШ, к.25б, ф.1, док. бр. 31; АЈ, 331-2, бр. 520; АЈ, 331-3, бр. 3219; З. Ђорђевић, „Развој речног бродарства на тлу Југославије кроз векове“, у: *Прилози за историју речног бродарства Југославије,* Београд 2002, стр. 75-91; M. Paunović, n.d., str. 731; *Бродарски гласник,* бр. 2, новембар 1945, стр. 169; B. Antić, *Rat na rekama kroz vekove,* str. 205-206; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 133-138, 203; R. Savić, n.d., str. 107-112.

Данске, Норвешке, Пољске и Велике Британије. Посматраче су могле послати Шведска и Турска, а по потреби би били позивани и представници Бугарске, Финске, Њемачке, Италије и Румуније. Управо је на темељу предсједништва у овој зони Совјетски Савез заснивао своју улогу у чишћењу дунавског пловног пута. У Савјету, преостале, четврте зоне представнике су имали Данска, Норвешка, Пољска, СССР и Велика Британија. Посматрача је могла имати Шведска, а Њемачка је могла бити позивана периодично „ради давања информација и примања упута“.[256]

Присуство Совјета на југословенском дијелу Дунава, за потребе чишћења од мина, трајало је и током 1947. године, када је најављено повлачење совјетске дунавске флотиле из југословенских вода. Осим самог одласка совјетских миноловаца, велики проблем је био и одлазак станице за размагнетисање бродова, која је била смјештена у Новом Саду. Совјети су прописали да се, због опасности од мина, врши редовно размагнетисање пловила. Југословенски Генералштаб и Министарство народне одбране ФНРЈ апеловали су, преко амбасаде у Москви, да се ова станица за размагнетисање остави југословенској Речној ратној флотили, али и да се остави совјетска посада која је њоме руковала, како са циљем њеног непрекидног рада, тако и са циљем обуке југословенског особља. С обзиром да није располагала са довољно миноловаца, Југославија је молила да им Совјети оставе и шест миноловаца („траљшчика“).[257]

На југословенски апел из августа мјесеца одговорено је крајем новембра 1947. године. Даљи рад на чишћењу југословенског дијела Дунава од мина условљен је дозволом боравка миноловаца у Новом Саду, а по потреби и у другим пристаништима, бесплатним снабдијевањем бродова погонским материјалом, а посаде намирницама, и одвијањем редовне пловидбе у сагласју са извјештајима совјетске дунавске флотиле. Пројектовано вријеме завршетка радова на чишћењу дунавског пловног пута кроз Југославију било је до краја 1948. године. Југославија је прихватила све ове услове. Процес

[256] АЈ, 331-7, бр. 6.
[257] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 12, 414673.

разминирања југословенских унутрашњих пловних путева потрајао је све до 1950. године, када су вршена интензивна разминирања на Сави.[258]

Додатни проблем на југословенском дијелу Дунава, али и на осталим пловним ријекама, представљао је и велики број потопљених пловних објеката, које су Нијемци почели потапати, према појединим извјештајима, још 6. септембра 1944. године (дана када је Црвена армија изашла на Дунав код Турну Северина). Вађење највећег дијела ових пловних објеката вршили су Румуни, али уз строг надзор Совјета. Било је случајева да су Совјети самоиницијативно вадили потопљене пловне објекте у југословенским територијалним водама код Прахова, Кусјака и Милутиновца. Из тог разлога, југословенске власти су протествовале код ДВТУ, односно код њиховог представника, мајора Сергејева. Забиљежен је и случај да су Совјети забранили рад скупини југословенских радника, који су вадили њемачки десантни брод потопљен покрај саме дунавске обале у Милутиновцу, правдајући се да је то њихов ратни трофеј. На овај начин кршен је, како југословенски територијални интегритет, тако и, још увијек формално важећи, Статут Дунава. Без обзира на протесте и усмене и писмене забране, Совјети су наставили са вађењем ових пловила. Капетанија пристаништа у Прахову је, због тога, молила за „предузимање хитних корака код штаба Толбухина".[259]

Према процјенама КРП-а, током окупације потопљено је или нестало, на Дунаву, Сави и Тиси, 1.290 југословенских пловних објеката, што је било 82,5% од цјелокупног пловног парка.[260] Потопљених објеката било је дуж читавог тока Дунава кроз Југославију, а највише на секторима узводно од Прахова, између Брзе Врбе и Костолца, узводно од Смедерева и Гроцке, код Београда, Земуна, Новог Сада, Бачке Паланке и узводно од Апатина. Сматрало се да се ради о броју од око 700 пловила.[261] Сметњу пловидби чинили

[258] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 12, 423935; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 12, 425267; AJ, фонд Председништво Владе ФНРЈ, 50-64-139; В. В. Dimitrijević, *Od Staljina do Atlantskog pakta,* str. 26.
[259] AJ, 331-5, бр. 1188; AJ, 331-5, бр. 815; AJ, 331-1, бр. 248.
[260] AJ, 331-1, бр. 422; AJ, 331-3, бр. 589.
[261] Проблемом потопљених пловила на Дунаву бавила се, касније, и Дунавска комисија. Према њеном подацима из децембра 1950. године на Дунаву је било потопљено око 370 пловила, од којих се 90 налазило

су и остаци порушених мостова, којих је било на свим пловним ријекама. Крајем рата ток Дунава кроз Југославију остао је без иједног употребљивог моста. Покрај жељезничко-друмског моста код Београда (на 1.166. км) могло се пролазити само приликом високог и средњег водостаја, док је конструкција порушеног жељезничког моста код Богојева (1.368. км) била просјечена, како би био омогућен пролаз бродова. Најмање сметње пловидби чинила је конструкција порушеног жељезничког моста код Новог Сада (1.257. км).[262]

Државна пловидба је, упоредо са ослобођењем дијелова југословенске територије, поново стварала мрежу својих агенција и већ до марта 1945. године основано их је, или обновљено, 32. На Дунаву су отворене агенције у: Гроцкој, Смедереву, Костолцу, Великом Градишту, Доњем Милановцу, Кладову, Турну Северину, Брзој Паланци, Михајловцу, Прахову, Ђурђеву, Русеу, Браили, Новом Саду, Вуковару, Бездану, Мохачу, Будимпешти и Бечу. На Сави су отворене агенције у: Београду, Забрежју, Шапцу, Сремској Митровици, Босанском Шамцу и Брчком. На Тиси су радиле агенције у: Тителу, Сенти, Новом Бечеју и Старом Бечеју, а на Бегејском каналу у Петровграду (Зрењанину) и Темишвару. Због помоћи коју су им указали приликом успостављања представништва у Турну Северину и нормализовања пловидбе на том сектору Дунава, КРП је предложила да се одликују Александар Филипович Јеременко и Димитриј Сергејевич Обрасцов, службеници Совјетског дунавског државног паробродарства (СДГП).[263]

Пошто је читав ток Дунава кроз Југославију изашао из зоне ратних дејстава у априлу 1945. године, тек од маја мјесеца 1945. године можемо рећи да је дошло до какве-такве нормализације прилика на југословенском дијелу Дунава.[264] Ратне операције су

на самом пловном путу. Највећи број од ових потопљених пловила налазио се на румунском сектору Дунава (192), а затим на југословенском сектору (148), на мађарском (75), мађарско-чехословачком и бугарско-румунском по 49 (*Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том III/Tome III, Галац/Galatz 1951, стр. 57-59, 125-126).

[262] AJ, 331-3, бр. 4186; AJ, 331-3, бр. 5002; AJ, 331-2, *Месечни извештај о стању пловног пута за март 1945*.

[263] AJ, 331-2, *Преглед делатности Дирекције речне пловидбе од ослобођења до краја марта 1945*; AJ, 331-1, бр. 451/44; AJ, 331-2, бр. 489.

[264] Министарство саобраћаја Демократске Федеративне Југославије својом одлуком од 31. маја 1945. године успоставило је Главну управу речног саобраћаја (ГУРС), која је преузела руковођење саобраћајем на пловним ријекама, каналима и језерима, као и управу над бродоградилиштима и бродарским

завршене на цјелокупној ријечној мрежи Југославије, пловни пут је обиљежен на цијелој дужини тока Дунава кроз Југославију, а смањена је и опасност од мина. И даље су велики проблем представљали потопљени објекти, а нарочито њемачка флота потопљена узводно од Прахова, гдје је мимоилажење бродова било практично немогуће, јер је пролаз између подављених објеката био изузетно узак. Код Бездана и Новог Сада су постављени понтонски мостови, па је отварање мостова за пролазак бродова вршено од 4 до 7 сати ујутро. У јуну исте године почео је са радом и понтонски мост између Богојева и Ердута. Изузетну важност је имао понтонски мост у Новом Саду, који је представљао мјешовити друмско-жељезнички мост дужине око 300 метара и био је у употреби од почетка јуна до краја 1945. године, када је саобраћај преко њега онемогућен наиласком леда.[265] Демонтиран је половином јануара 1946. године када је пуштен у промет новосаграђени Мост маршала Тита, подигнут на стубовима некадашњег Моста краљевића Томислава. Мост, дугачак нешто више од 300 метара, са три распона, саграђен је за само 160 дана, а отварању је, 20. јануара, присуствовао Ј. Б. Тито и око 15.000 грађана, према процјенама штампе. На самој церемонији отварања били су присутни и совјетски амбасадор Садчиков, министар саобраћаја Тодор Вујасиновић, министар за аграрну

радионицама. Њеним коначним успостављањем окончан је рад Команде речне пловидбе, чије је послове, као и значајан дио кадрова, ГУРС преузела. И ово формално преузимање пловидбе на унутрашњим пловним путевима од стране чисто цивилног органа био је важан пут ка нормализацији прилика на Дунаву. Морнаричке базе су своје надлежности постепено предавале капетанијама пристаништа и агенцијама Државног речног бродарства (ДРБ). За потребе одржавања саобраћаја на ријекама, језерима и каналима под ГУРС-ом је стајао низ бродарских, бродоградитељских, хидрограђевинских, бродарско-багерских и предузећа за спасавање и вађење потопљених објеката. Дјелокруг рада ГУРС-а, и њему подређених установа, обухватао је: 1) превоз робе и путника на основу транспортног плана, као и остале дјелатности у вези са експлоатацијом пловних објеката и пловно-техничких постројења; 2) изградња нових и одржавање старих пловних објеката за потребе ријечног саобраћаја и 3) одржавање, капитална реконструкција и изградња пловних путева и пристаништа општедржавног заначаја и њихових постројења. ГУРС је контролисао и усклађивао рад свих предузећа која су стајала под његовим административно-опретивним руководством. Такође, одређивао је задатке и давао смјернице за њихов рад, а старао се и о припреми кадрова. ГУРС је под тим именом постојао до 20. јуна 1946. године, када, одлуком Министарства саобраћаја, умјесто њега бива основана Управа речног саобраћаја (УРС) (ВА, НОВЈ-ГШ, к.25б, ф.1, док. бр.57; ВА, НОВЈ-ГШ, к.25б, ф.2, док. бр.16; АЈ, 331-2, бр. 748; АЈ, 331-3, бр. 5973; АЈ, 331-16, бр. 8293/47; АЈ, фонд Југословенско речно бродарство-Агенција у Ђурђеву, 291-5, *Распис бр. 94*; М. Paunović, n.d., str. 733-734).

[265] У периоду од 16. децембра 1944. године па до постављања понтонског моста у Новом Саду једини прелаз преко Дунава, за потребе фронта, био је трајект између Ковина и Смедерева. Он се састојао од три међусобно повезана шлепа, на којима је било постављено 12 колосјека. Укупан капацитет трајекта износио је 120 вагона у оба смјера у току 24 сата. До септембра 1945. године овим трајектом превезено је око 32.000 кола за цивилне и ратне потребе (В. Вукмановић, *Дунавски мостови,* стр. 164).

реформу и колонизацију НР Србије Јован Веселинов, министар грађевина Стеван Зечевић, генерал-лајтнант Коста Нађ, министар за Црну Гору Милован Ђилас, генерал-лајтнант Александар Ранковић и други високи функционери. Овај мост се сматра и првим сталним мостом сграђеним у Европи по завршетку ратних операција.[266]

Једини београдски мост преко Дунава је, због свог стратешког значаја, био на мети савезничке авијације у пролеће и лето 1944. године. Акција 15. ваздухопловне армије САД посебно је била успјешна 7. маја када је мост добио два директна поготка. До 8. септембра био је тешко оштећен, а у њемачком повлачењу потпуно је разорен. Након ослобођења Београда, 20. октобра 1944. године, мост преко Дунава био је потпуно неупотребљив. Једини мост, којег је југословенска престоница у тренутку ослобођења имала, био је привремени мост преко Саве, сграђен од стране њемачког окупатора. Мост је остао читав само захваљујући учитељу Миладину Зорићу, који је, у посљедњем тренутку, пресјекао проводнике и онеспособио већ инсталирани њемачки систем за дизање моста у ваздух. Захваљујући томе, пребацивање операција на другу обалу Саве било је неупоредиво брже и једноставније.[267]

Оспособљавање моста преко Дунава код Београда било је предмет разговора између Ј. В. Стаљина и Ј. Б. Тита још од октобра 1944. године. Совјетска страна је предлагала изградњу једног привременог жељезничког моста, који је требало да послужи у наредних осам година, до када је било могуће припремити и спровести у дјело изградњу сталног моста. Совјети су понудили сав персонал, а од југословенске стране је

[266] Београдска *Борба* усхићено је јављала о свечаности у Новом Саду: „Мост је освануо свечано окићен хиљадама заставица, зеленилом и сликама маршала Тита и генералисимуса Стаљина. На челу моста, на врху средње конструкције, са сваке стране стајале су државне и синдикалне заставе, између којих је стајало '1945' – година у којој је мост завршен, док су остала слова – име моста – била прекривена платном.“ (AJ, 331-3, бр. 5002; В. Вукмановић, *Нови Сад на Дунаву. Скеле и понтонски мостови 294-2001,* Нови Сад 2002, стр. 416-417; В. Вукмановић, *Дунавски мостови,* стр. 172-173; J. B. Tito, *Sabrana djela,* XXX, priredio M. Dželebdžić, Beograd 1989, str. 242; К. Николић, *Тито говори што народ мисли*. *Култ Јосипа Броза Тита 1944-1949*, Београд 2006, стр. 186-187; *Борба,* бр. 18, 21. јануар 1946, стр. 3; *Бродарски гласник,* бр. 1-2, јануар-фебруар 1946, стр. 66-70; *Политика,* бр. 12199, 21. јануар 1946, стр. 4).

[267] Đ. Tripković, „Izveštaj generala F. Maklejna – Beograd pod partizanima“, *Istorija 20. veka,* br. 1/1987, str. 175-195; J. Popović, n.d., str. 170-171; B. Antić, *Rečna ratna flotila NOVJ,* str. 79; М. Митровић, „Београд 20. октобра 1944. године“, у: *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010, стр. 159-167.

тражено да сноси трошкове њиховог рада. Тај приједлог је дао лично Ј. В. Стаљин. У писму из октобра 1945. године Ј. Б. Тито се захваљивао Ј. В. Стаљину „за помоћ“ и „лично залагање“ око изградње моста преко Дунава и рекао: „За нас је то сасма довољно и од огромне користи, ако нам тај привремени мост послужи неколико година, јер ћемо у међувремену настојати да припремимо потребан материјал за жељезни мост.“ Процјењено је да је, ипак, сврсисходније обновити тешко оштећени постојећи мост, о чему је Ј. Б. Тито и извијестио Ј. В. Стаљина, 6. фебруара 1946. године, затраживши његову сагласност. О току радова на мосту Ј. Б. Тито је извјештавао Ј. В. Стаљина у писму из марта 1946. године. Обнова старог моста изискивала је више времена, али је могла обезбједити коришћење моста на рок од 25-30 година, како је писао Ј. Б. Тито. У писму је затражена сагласност Ј. В. Стаљина да радови крену у смјеру потпуне реконструкције старог моста.[268]

На обнови моста радило се од краја 1945. године. Радове је изводило *Строительство № 300,* на чијем челу се налазио генерал-лајтнант Владимир Александријевич Головко, док је главни инжењер био стручњак за мостоградњу пуковник Николај Михаилович Колоколов. О току радова и проблемима на које су наилазили, представници ове групе стручњака извјештавали су лично Ј. Б. Тита. До јануара 1946. године на мосту је радило око 800 совјетских радника, око 400 Југословена и око 700 ратних заробљеника. Представници *Строительство-а № 300* сматрали су да је број људи који би радили на обнови моста било потребно повећати на око 3.000. Дијелови конструкције стигли су из Совјетског Савеза, док су дијелови израђени у југословенским постројењима у Марибору, Смедеревској Паланци и Славонском Броду. Сложеност посла огледала се и у потреби вађења порушене мостовске конструкције из воде, како би се дијелови конструкције искористили при обнови моста, а пловни пут у потпуности очистио. Извађена су два велика комада конструкције, тешка 2.000 и 300 тона. О завршетку радова на обнови моста градитељи су званично обавијестили Ј. Б. Тита 28. новембра. Потпуно обновљени друмско-жељезнички мост, који води од Београда ка Панчеву, на 1.166. км

[268] У питању је био Мост краља Петра II, грађен у периоду 1927-1931. године (АЈ, КМЈ, I-3-б/630; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432080; Ј. В. Tito, *Sabrana djela,* XXX, str. 52-53).

Дунава отворен је на великој свечаности 29. новембра 1946. године. Сво особље које је радило на обнови јединог београдског моста преко Дунава добило је нарочиту споменицу. Мост је саграђен на основама порушеног Моста краља Петра II, а прозван је Мостом Црвене армије, према приједлогу Ј. Б. Тита. Укупна дужина моста је 1.065 метара и представља челичну, решеткасту, континуалну конструкцију. Првобитна цијена радова је премашена, између осталог, и захваљујући накнадној одлуци да се мосту додају дијелови који би омогућили кретање друмских возила и пјешака. О обнови моста је извјештавао и совјетски амбасадор у Београду А. Ј. Лаврентијев. Говорећи о економској помоћи Совјетског Савеза Југославији амбасадор је писао: „Велики значај има мост преко Дунава у Београду, који су саградиле јединице за обнову железница Совјетске армије.“ Истичући значај овог моста навео је да он повезује „најплоднију област - Војводину са центром земље“, а његовом обновом „пуштена је у рад најкраћа железничка магистрала која повезује Београд са Румунијом и Совјетским Савезом“.[269]

[269] Међутим, неколико деценија након обнове моста Владимир Дедијер је дао врло оштар суд о раду совјетских стручњака на изградњи моста, оптуживши их за стварање шпијунске мреже: „На пример, на великом мосту на Дунаву код Београда, који је био срушен за време рата, па смо га заједно са совјетским стручњацима оправљали после рата, ти стручњаци увелико су врбовали југословенске инжењере и раднике за совјетску обавештајну службу. Радећи на овом мосту, совјетски обавештајци су створили читаву своју мрежу у железничком саобраћају у Југославији, па када је 1948. године дошло до сукоба са СССР-ом, ова група уврбованих совјетских шпијуна направила је велику штету у нашем железничком транспорту.“ О суђењу „групи шпијуна, које је СССР-овска обавештајна служба завербовала на једном једином објекту, на Панчевачком мосту“, писала је и *Међународна политика* у броју од 24. октобра 1951. године, закључујући: „Као што је Панчевачки мост имао да послужи као расадник непријатељске делатности, тако су истој сврси имали да у Југославији служе и сви остали 'стручњаци' из СССР-а, разне ЈУСТЕ и ЈУСПАДИ и друга мешовита друштва“. Колико су само ови написи били супротни са поруком коју је, приликом отварања моста, министар Вујасиновић упутио југословенским грађанима, који су радили на обнови моста: „Другови, југословенски радници и руководиоци, градитељи овога моста, време које сте провели на заједничком раду са вашим совјетским друговима није било узалудно. (...) Ваш задатак је да пренесете велико искуство које сте научили од ваших совјетских другова...“ (АЈ, КМЈ, I-3-б/630; АЈ, 331-8-1; АЈ, фонд Министарство саобраћаја Владе ФНРЈ, 162-37, бр. 85617; АЈ, 162-40, бр. 4053/47; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 72, стр. 166-171; В. Вукмановић, *Дунавски мостови,* стр. 393; J. B. Tito, *Sabrana djela,* XXIX, str. 83; J. B. Tito, *Sabrana djela,* XXX, str. 214; V. Dedijer, *Novi prilozi za biografiju Josipa Broza Tita,* I, Rijeka 1981, str. 412; В. В. Dimitrijević, *Od Staljina do Atlantskog pakta,* str. 25-26; Б. Б. Димитријевић, „Совјетска обавештајна служба у Југославији 1944-1948. године“, у: *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010, стр. 437-455; *Међународна политика,* бр. 22, 24. октобар 1951, стр. 3-4; *Међународна политика,* бр. 24, 21. новембар 1951, стр. 16; *Борба,* бр. 285, 28. новембар 1946, стр. 6; *Борба,* бр. 286, 30. новембар 1946, стр. 3).

Датум отварања моста није био случајан. Иако је мост још раније завршен, пуштен је у саобраћај на први рођендан ФНРЈ. Годишњица проглашења Републике, изградња моста заједничким снагама југословенских и совјетских радника, давање имена мосту – Мост Црвене армије, угледне званице и интонирање химни били су саставни дијелови свечаности која је у пуном сјају требало да представи блискост двије државе. Заједничким снагама премошћена је ријека која је спајала двије државе, а и сами мостови имају много симболике у себи. Према новинским извјештајима, манифестацији је присуствовало око 100.000 људи. Масом је доминирала парола на кланичком зиду – „Да живи Совјетски Савез – најискренији пријатељ народа Југославије.“ Уз југословенског лидера и совјетског амбасадора, присутни су били и министри А. Ранковић, М. Ђилас, Т. Вујасиновић, Борис Кидрич, Н. Петровић, др Драго Марушић, Бане Андрејев и Кирило Савић, предсједник Савезног вијећа Владимир Симић, потпредсједник Вијећа народа Косан Павловић, предсједник Президијума Уставотворне скупштине НР Србије Синиша Станковић и др.[270]

Колико је мост био значајан и колико је помоћ Совјетског Савеза била пресудна у његовој обнови, посебно је истакао, у свом говору на церемонији отварања, министар саобраћаја Тодор Вујасиновић: „Не ради се ту о неком обичном мосту. Обичних мостова ми смо у последње две године дигли на десетине и десетине широм наше земље. Овде се ради о огромном објекту. Једном од највећих те врсте на Дунаву. Ради се о мосту дугом 1.260 метара, ради се о 850 вагона железне конструкције, коју је требало делом отети из воде, делом изградити у земљи, а делом набавити у иностранству. Ради се о 195.000 закованих заковица; ради се о 750.000 надница или 6.000.000 радних часова, напорног и знојног људског рада који је уложен у темеље и лукове овог великог моста. Али све то бледи пред нечим што чини ову градњу још драгоценијом за наше народе. Ради се о несебичној и великој братској помоћи, коју нам је у градњи овога моста учинио наш велики и моћни заштитник, наш верни савезник и у рату и у миру, Совјетски Савез. Ма колико да је велика помоћ у градњи овог моста, она је тек делић оне огромне помоћи, коју дугују наши народи Совјетском Савезу. И зато није никакво чудо да ми кроз овај мост

[270] *Борба,* бр. 286, 30. новембар 1946, стр. 3; *Политика,* бр. 12469, 30. новембар 1946, стр. 1-2.

гледамо и осећамо сву ту величанствену и несебичну помоћ нашег моћног и великог савезника, Совјетског Савеза.“[271]

У новембру 1946. године упутство за помагање Југославији при обнови моста код Богојева скупина совјетских стручњака је добила од совјетске владе. Њихов посао је била израда пројекта, разрада и спровођење организације радова. Скупина, коју су чинили инжењери Н. М. Колоколов, Константин Сергејевич Силин, Димитриј Ерастович Касајев, Александар Иванович Дубровски, Алексеј Николајевич Бољшаков, Николај Митрофанович Глотов, Сергеј Петрович Астахов, Димитриј Григоријевич Костин, Калерија Владимировна Шаповалова и Ирина Васиљевна Толстова, отпочела је свој рад на мосту код Богојева у јануару 1947. године. Обнова жељезничког моста, који је првобитно саграђен 1911. године, била је завршена током 1947. године. Мост је дугачак 620 метара и представља челичну решеткасту конструкцију. На обнови Богојевског моста радило је и 669 ратних заробљеника, од којих је било 155 квалификованих и 514 неквалификованих радника. [272]

Присуство ратних бродова на Дунаву још дуго након формалног завршетка ратних операција на тлу Европе доприносило је немогућности потпуне нормализације прилика на овој ријеци. На југословенском дијелу Дунава било је примјетно присуство совјетских ратних, али и транспортних бродова, пошто је овај саобраћајни ток био најбоља веза између Совјетског Савеза и његове окупационе зоне у Аустрији. Приликом проласка кроз Југославију, ратни бродови са црвеним совјетским барјаком знали су причињавати неприлике својим често бахатим понашањем. Осим спорадичног кршења процедура

[271] Исто.

[272] Совјетски интерес за обнову и изградњу мостова на Дунаву у посљератним годинама није престао након обнове мостова код Београда и Богојева на простору Југославије. Захваљујући ангажовању Совјетског Савеза изграђен је једини мост који спаја Румунију и Бугарску на 397 км колико Дунав представља границу између ове двије државе. У изградњи моста, осим двије земље које је он спајао и СССР-а, учествовали су и Мађарска, Чехословачка и Пољска. Радови на изградњи моста су почели у марту 1952, а предат је на употребу 20. јуна 1954. године у присуству два предсједника Министарског савјета Влка Червенкова и Георге Георгију Дежа. Укупна дужина моста, са приступним саобраћајницама, је око 3.500 метара (AJ, 162-1-6; AJ, 162-10-7, AJ, 162-37, бр. 95023; В. Вукмановић, *Дунавски мостови,* стр. 392-393; R. R. Zečević, *Brodarstvo i carina na Dunavu,* Beograd 2004, str. 103-104; Д. Саздов, П. Пенчев, *Дунав мост – 100 години дипломация и политика,* София 2006, стр. 166-180).

преласка граница, нарочита „специјалност“ совјетских морнара била је риболов динамитом. Капетан пристаништа у Апатину Едуард Шоић жалио се да „где год стану бродови под руском командом, ту се безобзирно туче бомбама и разним експлозивним средствима риба“. Додатни проблем је представљало то што, како закључује Е. Шоић, „нико им се не сме супротставити“. Овакву праксу совјетски бродови чинили су и приликом пловидбе по Драви, па се стварао дојам да „куда год се пролази Дунавом и Дравом, свуда се наилази на црknуту рибу“. Кршење граничних процедура било је, такође, често. Због непоштовања процедуре пријављивања приликом уласка и изласка из Југославије, од стране совјетских бродова, уложен је протест Главној управи СДГП 23. септембра 1946. године. Овај протест је био изнуђен поступком брода *Сиваш,* који је шест дана раније, са шест натоварених теретњака, избјегао обавезно заустављање у узводном правцу у Великом Градишту [273]

Совјетски Савез је, након одузимања мноштва пловила румунске и бугарске заставе, формирао сопствено друштво за дунавску пловидбу – Совјетско државно дунавско паробродарство (Советское Дунайское государственное пароходство - СДГП). У почетној фази свога рада ово друштво је имало задатак задовољавања потреба фронта, под командом маршала Толбухина. Главна база овог организма, у то вријеме, била је у Букурешту, а на његовом челу стајао је контраадмирал Филип Андрејевич Матјушев. Управо је функционисање овог друштва у себи носило и главне проблеме у односима између Југославије и Совјетског Савеза у погледу Дунава у завршној фази рата. Проблем је био у начину подјеле ратног плијена, пошто су Совјети сматрали да им припада свако пловило које се налази у њиховој експлоатацији, без обзира на то гдје је конфисковано и чију је заставу прије рата, као и за вријеме рата, носило. Други велики проблем је био у упослењу лица југословенског држављанства на совјетским бродовима, односно питање награда, социјалног осигурања и болничких трошкова.[274]

[273] AJ, 331-5, бр. 647; AJ, 331-9, бр. 19235/46.
[274] AJ, 331-2, *Пловидба на Дунаву.*

По повратку у земљу, многи југословенски бродари свједочили су о изузетно лошем третману који су имали приликом рада на СДГП-овим бродовима. О изузетно лошој исхрани, вербалним увредама и свакојаким понижењима говорили су, крајем августа 1945. године, Антон Думић, бродски крмар, Тодор Радосављевић, в.д. првог крмара, Антон Дебелић, први бродски крмар, Јанко Мучалица, други бродски крмар и Александар Миловановић, в.д. другог бродског крмара.[275]

Са друге стране, постојали су и примјери да су поједини Југословени добили и совјетска одликовања, због нарочитих заслуга за развој ријечног саобраћаја и нормализацију прилика на Дунаву. Совјетско одликовање добили су: Ј. Боначи, управник ГУРС-а, Ј. Гиздић, други помоћник управника ГУРС-а, задужен за развој кадрова, Милутин Перишић, чиновник ГУРС-а (сви Орден Отаџбинског рата II степена), инж. Драгутин Јовановић, шеф Одсека за обележавање пловног пута, Новак Маџаревић, надзорник пловног пута, и Јован Петровић, први бродски крмар (Орден црвене звезде), као и Јосип Рукавина, први бродски крмар, и Јован Танасијевић, бродски пилот (Медаља за ратне заслуге).[276]

2.4. Привремени комитет за управљање пословима Ђердапске администрације

Важно питање нормализације општих прилика на Дунаву односило се и на успостављање управе над Ђердапским сектором. Слом њемачких власти на Ђердапу оставио је управу Ђердапом из времена рата обезглављену. У вакууму безвлашћа комплетну управу Сектором на себе су преузели Румуни. Већ након 6. септембра 1944. године и изласка Црвене армије на обалу Ђердапа, румунски држављани, који су се налазили на дужности шефова Техничког сревиса и Бироа благајне, као и помоћници

[275] AJ, 331-6, бр. 15765/45.
[276] AJ 331-30, бр. 22633; *Бродарски гласник,* бр. 3, децембар 1945, стр. 250-251.

шефова Пловидбеног сервиса и Бироа рачуноводства, преузели су у своје руке управу над Ђердапском администрацијом. Они су успоставили посебан вид управе Сектором, познат као управа Комитета четири шефа. Комитет четири шефа је управљао имовином Администрације у наредна три мјесеца, на основу члана 3. и 4. Правилника о функционисању Ђердапске администрације, који је предвиђао да „у случају хитности, и када је немогућно добити наредбу Комисије, шефови сервиса и бироа треба да послују у духу Правилника и инструкција“. Уколико нису постојали контакти са стараоцем Администрације (Међународном дунавском комисијом, која више није постојала), „они (шефови сревиса – прим. аут.) предузимају све потребне мере за поделу рада и одговорности између службеника, њима потчињених“. Једнострани румунски акт је био могућ захваљујући чињеници да је Црвена армија, након овладавања Ђердапом, инсистирала да се што прије обнови рад Администрације, ради осигурања пловидбе. Међутим, како у Администрацији није било другог особља сем румунског, они су добили подршку совјетских власти, којима је најважније било да Администрација почне „служити својој сврси“.[277]

Резолуцијом од 13. децембра 1944. године старање о Ђердапској администрацији, а по одобрењу румунских власти, преузео је Аурелијан Паунеску, у својству тзв. провизорног гаранта (жерана). Управу над Администрацијом А. Паунеску је преузео „с обзиром на одсутност међународног старалачког организма, надлежног за Ђердапску администрацију“, као и „с обзиром на интересе Румуније, као обалске државе сектора Ђердапа и Слапова“. Као оправдање за ове ванредне мјере послужила је чињеница да није било довољно средстава за нормално функционисање Администрације, која није могла „рачунати са остварењем прихода од пловидбених такса, с обзиром да је промет престао услед ратног стања“. Такође, Ђердапска администрација није имала могућност да узима међународне зајмове, пошто јој та надлежност није припадала. С обзиром на све

[277] AJ, KMJ, I-4-e/1, *Привремени комитет за управљање пословима Ђердапске администрације*; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 7, 3946; AJ, 331-81, бр. 2092.

наведено, провизорни жеран се представљао као својеврсни спаситељ Администрације, као и пловидбе кроз Ђердап уопште.[278]

У Резолуцији, којом је преузео управу над Администрацијом, Аурелијан Паунеску је нагласио да ће његова управа трајати „док се не појави представник југословенске делегације, у сагласности са којим би се приступило оснивању специјалног привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације“. Ова привремена управа установљена је, како је то предочено у Резолуцији, „како у интересу двеју обалских држава, Румуније и Југославије, тако и у општем интересу пловидбе“. Свој положај А. Паунеску је осигурао, како подршком Владе Румуније, тако и сумом од 60 милиона леја које је Румунија обећала Администрацији, чиме је њен рад био осигуран у току наредних пола године. Наравно, ова сума је Румунији требало да буде враћена од наплате пловидбених такса. Жеран је преузео одлучивање о свим важнијим питањима, попут пловидбених и вучних такса, одређивања буџета, персоналија и сл. С обзиром да је и СКК у погледу Ђердапа комуницирала искључиво са А. Паунескуом, тиме је учињен прихватљивим тај, несумњиво, неуобичајени поредак на Ђердапу. Југославија је у успостављању управе провизорног жерана видјела „незаконити, неосновани и узурпаторски акт“.[279]

О томе је Ј. Б. Тито писао Ј. В. Стаљину и В. М. Молотову 13. јула 1945. године. Подсјећајући на одстрањивање Југославије из управе Ђердапом од стране Нијемаца, маршал Тито је истакао да је и нова Југославија доживјела исто установљењем провизорног жеранства. У телеграму је врло одлучно написао: „Појавом Црвене војске на Ђердапу ствар се мења, а румунска Влада самовласно овлашћује Паунескуа, заменика румунског делегата у дунавским комисијама, да управља Ђердапском администрацијом. Југославија је поново искључена од Ђердапског сектора, јер Паунеску руководи пословима Ђердапске администрације, па према томе и пословима на Ђевринском

[278] АЈ, КМЈ, I-4-е/1, *Привремени комитет*; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 19, 7723; Р. Зечевић, *Ђердапска догађања, поуке за будућност,* Београд 2007, стр. 145-147.
[279] АЈ, КМЈ, I-4-е/1, *Привремени комитет*.

каналу, Сипском каналу, локомотивској вучи, Сервисом радова у Текији, свим водограђевинама на Гребену и Јуцу итд. Сви ти објекти су на југословенској територији и на њима има ингеренцију једна држава, која је за време рата била у непријатељском табору. То је неоспорно повреда југословенског територијалног статуса и крњење суверених права Југославије.“ Јосип Броз Тито је поновио приједлог од 6. јуна о образовању привременог Специјалног комитета, састављеног од представника Југославије и Румуније, под предсједништвом совјетског представника, јер би то „одговарало фактичком стању на Ђердапу“. Такође, Ј. Б. Тито је дао и други приједлог о томе да југословенски и румунски делегати привремено управљају Ђердапском администрацијом, јер „тиме се, може бити, још мање прејудицира дефинитивно решење питања Дунава“. Важност овог питања за Југославију најбоље се може видјети у посљедњој реченици телеграма: „Ја мислим да је оправдан овај приједлог југословенске Владе и молио бих Вас да се то чим прије ријеши, јер то има за нас и унутарњи политички значај.“[280]

Нове југословенске власти су се заинтересовале за проблем управе Ђердапом убрзо након ослобођења Београда. Одређен је стручњак који је, почетком децембра 1944. године, упућен на најосјетљивији дио тока моћног Дунава. Са овлашћењем Команде речне пловидбе, послат је био инж. Синиша Николић, чији су се примарни задаци састојали од процјене ситуације на Сектору и одређивања модалитета за повратак Југославије у управу Ђердапом. Уз то, он је одржавао комуникацију са југословенским властима и представницима Црвене армије. Југословени, на челу са С. Николићем стигли су у Оршаву 9. децембра 1944. године и пријавили се представнику СКК, задуженом за сектор Дунава од Турну Северина до Базијаша, капетан-лајтнанту инж. Генадију Александровичу Казбеку. Уз С. Николића у овој делегацији били су и Добривоје Максимовић, капетан Тома Радуловић и Ђорђе Валожић. Југословенски изасланик на Ђердапу се представљао као југословенски руковођа Ђердапске администрације. Од стране привременог жерана постављен је 9. јануара 1945. године за шефа Пловидбеног

[280] АЈ, КМЈ, I-3-б/601.

сервиса, чиме је сведен на ранг чиновника Администрације. На тај начин инж. Николић је, у исто вријеме, био и државни делегат/представник и чиновник Администрације.[281]

Сасвим је јасно да је румунска страна имала намјеру да задржи контролу над управом Ђердапским сектором, али и да је Југославија, односно њена Команда речне пловидбе, одашиљањем југословенског руковођа Ђердапске администрације (и сам назив нам нешто говори), намјеравала да од Румуна преотме и сама успостави доминанатан положај на Ђердапу. Са друге стране, трећи чинилац ђердапског проблема - Совјетски Савез сматрао је да се мора успоставити стање какво је на Ђердапу било на дан 6. априла 1941. године. Управо из тог разлога, у Москви се није благонаклоно гледало на југословенске планове, чији је Синиша Николић био експонент. Како је то у једном извјештају написао Јован Пауновић: „Позиција провизорног гаранта стоји чврсто и наши покушаји да узмемо наутичко-техничко руководство, обједињено у једне руке руковође, не наилази на разумевање код представника СССР-а, а без њихове подршке ово се не може спровести.“ Управо су се сви југословенско-румунски планови и приједлози, у погледу даљег уређења управе Ђердапом, развијали у складу са совјетским становиштем о потреби повратка на стање од прије Њемачког напада на Краљевину Југославију.[282]

Постојало је и неколико приједлога о формирању мјешовитог комитета за управу Ђердапом, који би био састављен од румунског и југословенског делегата и војног представника Совјетског Савеза. Међутим, приједлози о укључивању совјетских представника у нову управу Ђердапом нису прихватани због бојазни о негативној реакцији, коју је то могло изазвати на Западу. Совјетима је било јасно да „између југословенских и румунских представника постоји нетрпељивост“ и да Југословени „не

[281] Прије него што су југословенске власти упутиле С. Николића, у Ђердапској администрацији је већ извјесне послове извршио Радоје Шишковић, као в. д. југословенског делегата. Током новембра отпочео је постепени процес повратка југословенских службеника у Администрацију, извршена је поправка оштећеног дијела пруге за локомотивску вучу, а обављене су и прве поправке на самим локомотивама (АЈ, 331-81, пов. бр. 40; АЈ, 331-81, *Реферат о Ђердапском сектору Дунава*; АЈ, КМЈ, I-4-е/1, *Привремени комитет*; АЈ, 331-81, бр. 275; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 23, 15519; АЈ, 331-81, бр. 330; АЈ, 190-9-1).

[282] АЈ, КМЈ, I-4-е/1, *Привремени комитет*; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 7, 3946; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 19, XXIX/409; АЈ, 331-81, бр. 2092; АЈ, 331-81, бр. 245; АЈ, 331-81, бр. 312; АЈ, 331-84, пов. бр. 40.

желе да прихвате руководећу улогу Румуна у Администрацији“. Замјеник предсједника СКК у Румунији генерал-пуковник И. З. Сусајков је, најприје, предлагао да Ђердапска администрација буде директно подређена СКК у Букурешту, а затим да се образује један привремени комитет на чијем челу би био совјетски представник. Сви ови приједлози су у Москви оцјењени као „нецелисходни (...) јер би прихватање било кога од њих Енглезима и Американцима дало повода да се умешају и затраже право да и они учествују у управи Гвоздене капије, или преко СКК, или преко Привременог извршног комитета“.[283]

Синиша Николић се, током свог рада, суочио са великим потешкоћама у односу са Румунима, навикнутим на другачије прилике на Ђердапу. Из извјештаја које је С. Николић слао у Београд, током рада у Ђердапској администрацији, примјетна је разочараност, а често и резигнираност односом који су румунски службеници имали према њему. Тражио је разумјевање од југословенских власти за „ситуацију у којој се сви ми овде, а специјално ја, налазимо“, с обзиром да су се Југословени, како је С. Николић писао, налазили у „профашистичкој средини побеђеног, али не окупираног народа“. У писму од 13. децембра С. Николић је образложио да је за остварење задатака потребно да у својим рукама има или „добре правне аргументе или аргумент силе“, али „да у овом моменту ми овде немамо ни једно ни друго“. Под недостатаком правних аргумената превасходно је мислио на могућност евентуалног југословенског преузимања управе у Администрацији. Резигнираност се најбоље види из реченице у којој он румунске службенике назива „налицканим мајмунима који знају све вештине у подваљивању“ и истиче да је „збиља потребно више него много нерава да се човек уздржи и да поступа са потребном опрезношћу и тактом“. Под аргументом силе мислио је на подршку СКК из Букурешта, коју би затражио уколико Румуни не би прихватили његов приједлог. Он крајње оштро користи синтагму: „...ако сутра ови румунски мајмуни не буду толико паметни и не прихвате аранжман који им нудимо...“, из чега јасно видимо сву тежину преговора о новом режиму на Ђердапу. На југословенског руковођу Николића је, чак, пуцано, крајем јануара 1945. године, и то кроз прозор стана у коме становао, док је разговарао са Ђорђем Валожићем.

[283] *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 13, стр. 32-33.

Ватра је отворена на једини освјетљени прозор стана у коме су становали први југословенски службеници, који су се, са завршетком ратних операција, вратили у управу Ђердапским сектором.[284]

С обзиром да је могућност за компромис била мала, С. Николић је 19. децембра стигао у Букурешт гдје је разговарао са начелником Поморског одјела СКК Тишкином. Своје овлашћење и задатке добијене од Повјереништва саобраћаја НКОЈ-а, преведене на руски језик, предао је саговорнику, који му је саопштио „да ће се, по питању руководства Ђердапске администрације, затражити мишљење и инструкције из Москве, и да ће то трајати неколико недеља". Југословенима је препоручено да један дио њиховог особља, ипак, уђе у Ђердапску администрацију, а да се о свим спорним питањима консултују са представником СКК у Турну Северину. Очигледно да Совјети овдје на себе преузимају улогу арбитражног органа у погледу југословенско-румунских „ђердапских несугласица". Након разговора са представником СКК у Турну Северину Прихотком, одлучено је да се са значајнијим повратком Југословена у Администрацију, ипак, мало сачека, али да се, у интересу пловидбе, у службу локомотивске вуче врате Ђорђе Валожић, као шеф вуче, и Петар Љуботина, као машиновођа. Обнова инсталација локомотивске вуче утицала је на омогућавање нормалне пловидбе кроз Сектор, али је била важна и за „наш престиж и углед пред утицајима из СССР-а", како је у једној представци нагласио С. Николић. Контраадмирал Богденко, који је предводио једну од многобројних делегација СКК из Букурешта које су обилазиле Сектор у септембру 1945. године, приликом обиласка Сипског канала, исказао незадовољство због брзине којом су радови, на обнови свега оштећеног у бомбардовању и борбеним дејствима, напредовали. Постојала је и могућност да представник Црвене армије преузме челно мјесто по питању локомотивске

[284] И у другим југословенским извјештајима користе се погрдни термини за румунске службенике у Администрацији. За њих се говорило да су фашисти, легионари, шовинисти и да су коруптивни (корумпирани, прим. аут.). Међутим, оштар рјечник који је С. Николић користио можемо приписати томе да је био „врло осетљив и слабих живаца" и да „тако брзо плане и при томе се дешава да чак увреди," како га је Ј. Пауновић једном приликом описао. Са друге стране, Ј. Пауновић је за њега говорио да је „имао способности да покаже такт у преговорима са румунском провизорном управом ЂА, који су увек имали далекосежан дипломатски карактер за питања ове установе" (ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7676; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 19, 7730; АЈ, 331-81, пов. бр. 40).

вуче, али је инж. Г. А. Казбек одустао од те могућности нагласивши да „пошто сте Ви (Југословени, прим. аут.) тамо, то је једно те исто“. Осим локомотивске вуче, чије су инсталације биле су оштећене у савезничком бомбардовању и приликом њемачког повлачења, а чији је рад поново почео 3. октобра 1944. године, совјетски официри су надгледали и радове на дијелу Сектора Гребен-Доњи Милановац.[285]

Неједнак однос у броју службеника у Администрацији био је један од највећих проблема са којима се суочио С. Николић. Требало је вратити паритет у броју службеника и успоставити какву-такву равнотежу у погледу националности пилота.[286] Његовим залагањем осморо југословенских држављана је примљено на курс за обуку пилота, али је њихов избор био критикован од стране органа ОЗНА-е задужених за Ђердап. Критикован је избор наставника на курсу Румуна Александра Петкуа, за кога је постојала сумња да је помагао Нијемцима приликом преласка на југословенску територију у ноћи 5/6. априла 1941. године, али и чињеница да су петорица, од осам изабраних Југословена, били Власи, које „није требало узимати, јер су Власи национално и иначе лабав елеменат“. Према мишљењу органа ОЗНА-е требало је узети „одабране скојевце наших народности“.[287]

Хаотично стање на Ђердапу измијењено је конституисањем Привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације 5. октобра 1945. године. Тада су опуномоћени делегати двије државе потписали Записник који се односи на формирање једног Привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације. Привремени комитет је био сачињен од делагата Румуније и Југославије, а дотадашњег југословенског руковођу Ђердапске администрације, замијенио је стални делегат. За сталног делегата Југославија је одредила др Велизара Нинчића, предратног делегата при

[285] AJ, 331-81, бр. 466; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7676; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 7, 3948; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 23, 15519.

[286] Према Трипартитном споразуму ЂА је требало да има 68 службеника, међутим МДК је повећавала њихов број, па је у тренутку њемачког напада на Југославију у Администрацији радило 76 људи (39 из Југославије и 37 из Румуније). Током рата је број службеника додатно повећаван, па је, након рата, у Администрацији радило више од 120 људи (ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 19, 7723).

[287] ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7676; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 18, 7694; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 3, 85/31.

МДК, који је Записник потписао као „опуномоћени министар и титуларни делегат Демократске Федеративне Југославије у Међународној дунавској комисији“, док је као његов сарадник радио Јован Пауновић. Румуни су за свог делегата поставили А. Паунескуа, дотадашњег провизорног жерана и „првог заменика делегата Румуније у Савету речног Дунава“. Привремени комитет је био заснован на одредбама општег права[288], инструкцијама које су делегати добили од својих влада и на поменутом Записнику. Одредбе општег права дефинисале су однос између Привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације и будућег међународног старалачког организма, надлежног за Ђердапску администрацију. Прве инструкције југословенска Стална делегација добила је још у августу 1945. године од МИП-а ДФЈ. У њима је истакнуто да се на Ђердапу успоставља нови режим, који ће бити потврђен измјеном нота између двије владе, као и да измјеном нота престаје функција југословенског руковоће ЂА, а отпочиње функција сталног делегата. Југословенски стални делегат је добио упутства о потреби утврђивања стања у Администрацији и извјештавања о мјерама које су предузимане у циљу постизања нормалног одвијања пловидбе. За Велизара Нинчића Привремени комитет је био „дело југословенско“, а његово стварање било је „успех еластичне и прецизне дипломатске акције Министарства иностраних послова ФНРЈ“.[289]

Предсједништво у Привременом комитету имала су, наизмјенично, оба делегата на по три мјесеца „по азбучном реду имена држава“ које су заступали. Предвиђено је било да се одлуке доносе једногласно, али да у случају несагласја проблем мора бити изнијет пред владе обје државе потписнице. Споразумом је било предвиђено да је сједиште Привременог комитета у Оршави, „или у сваком другом месту које у ту сврху два

[288] Под појмом општег права мисли се у првом реду на институцију „деловодства“, односно питања о томе ко на себе преузима права и дужности у погледу Администрације у одсуству „господара посла“ (AJ, KMJ, I-4-е/1, *Привремени комитет*).

[289] AJ, 331-81-4, AJ, 331-81-9; AJ, 331-81, *Реферат о Ђердапском сектору Дунава*;; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 427382; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 2, 431939; М. М. Радовић, н.д., стр. 46-47; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа,* стр. 119-121.

делегата изаберу споразумно“.[290] Рад техничких и административних служби био је заснован „сходно слову Конвенције од 23. јула 1921. године, којом се утврђује дефинитивни статут Дунава и Трипартитног споразума од 28. јуна 1932. године, као и Правилника који се на њу односе“. Очигледно је било да је Привремени комитет представљао посебан режим у Ђердапској администрацији, али не и укидање исте. Тиме је Ђердапска администрација, настала као орган МДК, за више од једне деценије надживјела свог оснивача. Са друге стране, Привремени комитет је означио дефинитивни крај њемачком режиму на Ђердапу (од 6. априла 1941. до 23. августа 1944), успостављеном након слома Краљевине Југославије, као и румунском режиму (од 6. септембра 1944. до 5. октобра 1945. године), који је постојао након слома њемачке политике у Југоисточној Европи. Привремени режим није био орочен, јер се у другој половини 1945. године ни приближно није могло претпоставити какав ће бити нови режим на Дунаву, а самим тим ни како ће тај нови режим уредити питање Ђердапа.[291]

Овај прелазни период у развоју управе Ђердапским сектором спроводиле су, како је назначено, двије прибрежне државе на Ђердапу, али је сједницама Привремног комитета присуствовао и представник СКК као посматрач. Према свједочењу С. Николића, контраадмирал Богденко из СКК је говорио да организам кога је представљао „задржава контролу над радом“ ЂА и да „задржава себи право решавања спорних питања између два делегата“. Синиша Николић је сматрао да „све ово задире у међународноправни положај Привременог управног комитета и може лако да компромитује и Комитет и СКК, чија се надлежност простире само на Румуне, а никако на Југославију“. Очигледно је да је Совјетски Савез итекако био заинтересован за проблем Ђердапа и да је, без обзира на сав утицај, који је имао у Румунији, и савезништво које га је спајало са Југославијом, желио да има свог представника „на лицу мјеста“. Одлуком Народног комесаријата иностраних дјела Совјетског Савеза (Народный Комиссариат иностранных дел Союза ССР) из

[290] У једном извјештају Синише Николића из новембра 1945. године Оршава се описује као „типично малограђанска-реакционарна паланка“ у којој се „не осећа струјање нових идеја“ (ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, 7738).

[291] AJ, 331-81, *Реферат о Ђердапском сектору Дунава*; AJ, 50-47-103, *О Ђердапској администрацији и Ђердапском сектору Дунава*.

децембра 1945. године установљена је била Совјетска војна администрација (Советска военна администрация) за контролу над режимом пловидбе у рејону Ђердапа, коју су чинили представници Совјетске војно-транспортне дунавске управе (Советско военно-транспортно управление на Дунае). У документу, којим је о овој одлуци совјетских власти обавјештено југословенско посланство у Москви, истакнута је жеља Совјета да и југословенски и румунски представници учествују у раду ове Војне администрације. Према мишљењу В. Нинчића, ова совјетска одлука није нужно била лоша и противна југословенским интересима. Он је сматрао да је за Југославију најважније да на Ђердапу остане међународни режим и да би Привремени комитет и нови совјетски орган могли радити „у оквиру својих атрибуција". Другим ријечима, Привремени комитет би се старао о политичко-дипломатским, административним и техничким питањима на Ђердапу, а Совјетска војна администрација „бранила би војне интересе у оквиру својих специјалних атрибуција и надлежности".[292]

Привремени комитет је одржавао редовне и ванредне сједнице, одређивао сопствени буџет, упошљавао и отпуштао раднике Администрације. Својим буџетом, Привремени комитет је покривао све своје трошкове, осим плата за делегате и чланове делегација. Утврђивао је и висину и модалитет пловидбених такса, радове које је потребно извршити „за одржавање и побољшање услова пловидбености", висину принадлежности службеника и распоред службовања особља. Прво засједање Привременог комитета одржано је 11. октобра 1945. године. На сједницама Привременог комитета, као представник СКК у Румунији, присуствовао је потпуковник Сергеј Степанович Савин, који није учествовао у дискусијама, али је инсистирао да посебно буде напоменуто његово присуство. Због његове тјесне сарадње са румунском делегацијом у Привременом комитету, постојале су сумње у објективност потпуковника С. С. Савина, пошто се сумњало да га Румуни „плету у своје мреже и интриге". Велики проблем за

[292] AJ, 331-81, *Реферат о Ђердапском сектору Дунава*; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 19, 7726, ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 19, 1667; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 19, 7510; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 19, 2359; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 19, 2369; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 19, 2547; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 22, стр. 50-51.

Југославију у комуникацији са С. С. Савином је представљала чињеница да у југословенској делегацији није било никога ко је добро говорио руски језик. Иако је С. С. Савин био само посматрач, на двадесетом засједању Привременог комитета, одржаном 17. и 18. јуна 1946. године, оштро се противио смањењу броја пилота у Ђердапској администрацији, на чему је инсистирала југословенска делегација.[293]

Совјетски посматрачи су наставили присуствовати сједницама Привременог комитета и током 1946. и 1947. године.Тек у септембру 1947. године помоћник начелника СКК у Румунији капетан I ранга Шинков обавјестио је Привремени комитет „да СКК повлачи свог досадашњег опсерватора капетана III ранга Черепова," али је у исто вријеме додао „да то не значи да се њихово интересовање за рад Провизорног комитета и пловидбу Ђердапским сектором смањује". Саопштено је да „то интересовање остаје исто тако живо као и раније и на седнице Провизорног комитета ће долазити, кадгод буду била питања која им изгледају важнија". Тада је затражено да Привремени комитет обавијести челништво СКК о термину сваке сједнице и дневном реду исте пет дана прије засједања, да сваког 25. у мјесецу телефонски и писмено извјештава о кретању бродова кроз Сектор, о стању и промјени пловних сигнала, о оправкама на водограђевинама, о стању угља на локомотивској вучи, тегљачу *Вашкапу* и кеју Корони. Такође, тражено је да се свака пловидбена незгода одмах „телефоном саопшти, а затим да се накнадно пошаље писмени извештај". Привремени комитет је прихватио захтјеве совјетских официра „пошто је не само потребно да они о свему томе буду благовремено и темељито обавештени, него су ти извештаји и у интересу пловидбе и у интересу рада Провизорног комитета".[294]

Због важности Ђердапског сектора за Југославију придавана је посебна пажња развоју кадрова и делегирању југословенских службеника у Привремени комитет. У једном извјештају ОЗНА-е писало је да је потребно да на мјесто шефа Сервиса пловидбе

[293] АЈ, КМЈ, I-4-е/1, *Привремени комитет*; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 19, 7733; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 20, 7826; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 18, 85/637; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 9, 45134.
[294] ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 5, 418760.

буде постављен Југословен који је „добар политичар и обавештајац, јер Дунавска комисија је једно мало дипломатско тело а сама Ђердапска администрација нека врста конзулата“. У истом извјешатају се истиче важност дунавског пловног пута за Југославију „јер је то једина саобраћајна линија која нас директно спаја са Совјетским Савезом“, док за сам Совјетски Савез „Дунав, као велика пловна река, има нарочити значај као притока Црног мора и као једна од највећих магистрала Европе“.[295]

Након успостављања Привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације расподјељена су службеничка и руководећа мјеста у органима Администрације према паритетној основи. На мјесто шефа Сервиса пловидбе постављен је Југословен Гојко Марковић, док је његов помоћник био Румун Николае Симунеску. На одговорним мјестима надзорника пловидбе нашли су се по један представник из сваке од држава које творе Комитет - Георгиу Дима (Румунија) и Владимир Митровић (Југославија). Заповједник брода *Вашкапу* био је Румун Јон Муска, док је шеф локомотивске вуче на Сипском каналу био Југословен Стеван Гвоздић. Шеф свих пилота био је Антон Божић, који је у службама разних администрација на Ђердапу био још од 1910. године.[296]

Када је на челу Сервиса пловидбе био Југословен, тада је држављанин Румуније био на челу Сервиса радова. Са стварањем Привременог комитета на том мјесту се нашао Габријел Димитриу, који је у Администрацији радио још од 1935. године, а налазио се и у Комитету четири шефа. Његов замјеник је био Југословен Душан Бабић. На мјестима вође радова и шефа радионице Ђердапске администрације у Оршави налазили су се румунски грађани – Јон Лазареску и Јон Гаудијану. На челу Бироа благајне је био Румун Сергије Морариу, који је у Администрацији радио од 1935. године, док је преводилац-архивар био Југословен Радоје Шишковић. На челу Бироа рачуноводства налазио се Добривоје

[295] ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7676.
[296] ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, XXIX/464.

Максимовић, југословенски држављанин, а његов помоћник је био Румун Јон Петреску. Надзор над магацином администрације био је повјерен Југословену Ивану Брозини.[297]

Због специфичности посла у Администрацији нове југословенске власти нису могле мијењати поједине стручњаке, иако у њих нису имале повјерења.[298] Један од таквих био је архивар-преводилац Администрације Радоје Шишковић, који је оптуживан за контакте са четницима и финансијске малверзације током рата. Као полиглота, и нарочито добар познавалац француског језика био је човјек од повјерења С. Николића, али се на њега није благонаклоно гледало. Истицана је његова „похлепа на новац", називан је „пузавцем" и „човјеком уопште лошег карактера". Оцјењиван је као „апсолутно штетан" за рад југословенске Сталне делегације, а називан је „англофилом-дражиновцем, чије су националне побуде – енглески новац". Сумњало се и да је његова супруга имала контакте са њемачком тајном полицијом.[299]

Југословенским сигурносним службама је посебно детаљне и честе извјештаје о раду Администрације и појединаца слао Јован Пауновић, који је као повјереник Управе државне безбједности (УДБА) користио псеудоним Диоклецијан. Посебно често Ј. Пауновић је давао карактеристике најважнијих југословенских представника у Администрацији – Синише Николића и Велизара Нинчића. Неупоредиво више наклоности показивао је према С. Николићу, кога је хвалио због односа према колегама, али и у погледу односа према Партији. Истицао је да је инж. Николић „схватио брзо и потпуно линију и програм Партије", али да „не посвећује довољно пажње свом теоретском

[297] ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, XXIX/464; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15491.
[298] Као доказ за ово могу послужити ријечи Ј. Пауновића у карактеристици коју је дао за шефа пилота Антона Божића за кога каже да „по народности није ни Србин, ни Румун, ни Мађар, ни Немац, а када шта треба једно од овога четири изабере". Оптуживао га је за сарадњу са Њемцима током рата и директну помоћ приликом њиховог првог упада на југословенску територију на Сипском каналу. Ипак, у закључку наводи да је Команда речне пловидбе „тражила да се овај Божић смени, међутим то би изазвало отпор код Румуна. Као стручњак је врло добар, тако да тренутно нема човека који би могао да га замени." (ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 18, 7693).
[299] ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7676; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 18, 7692; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15491; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 18, 427415; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 5, 432092.

подизању, изван васпитних састанака партијске јединице једва да прати дневну штампу“.[300]

За Велизара Нинчића није могао спорити да је „наоружан јаком стручном спремом за проблеме Дунава“. Сматрао је да он „не може на другу страну већ да помаже стварању нове Југославије“, али му је замјерао на избору сарадника (посебно Р. Шишковића и Милутина Милошевића). Велизару Нинчићу је било сасвим јасно да је Ј. Пауновић постављен за секретара Сталне делегације, како би му био „непосредна контрола“. Непосредно пред формирање Привременог комитета Јурај Боначи је упозорио да је потребно послати некога да „прати и контролише рад делегата Нинчића“. На рачун В. Нинчића критике је упућивао и С. Николић. Не оспоравајући да је В. Нинчић „врло способан и интелигентан човек“, упућивао је замјерке на његове „старе методе и начине рада“. Наглашавао је да се В. Нинчић претјерано „боји одговорности и покушава сва важнија питања да препусти Београду на решавање“. Процјењивано је да В. Нинчић, у погледу понашања појединих румунских службеника, има „млак став“, који је наносио „штете ауторитету, угледу и интересима наше земље“. Наравно, став Југославије према Велизару Нинчићу најбоље се огледа у овој реченици у извјешатју Ј. Пауновића из јуна 1946. године: „Он је заиста најбољи стручњак и његово велико знање проблема Дунава, које он унеколико љубоморно чува и само постепено га показује, треба на сваки начин употребити.“ Ни његов велики углед у иностранству, као ни чињеница да је, као стари краљевски делегат, остао на положају и у новој југословенској држави, нису били занемарљиви приликом одлучивања да се он задржи на мјесту сталног делегата.[301]

[300] ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 19, 7730.

[301] У једном извјештају УДБА-е за В. Нинчића се каже да је „као човек и као стари дипломата веома лукав, али прилично изветрео старац“. У погледу његових година примједбу је оставио и Ј. Пауновић називајући га „помахниталим старцем“ (ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 19, 7733; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, 7736; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, 7738; ДАМСП, ПА, 1945, Дунав, ф-20, досије 22, 15466; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15476; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15487; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 14, 431925; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 10, 431941; АЈ 50-47-103, пов. бр. 172).

Питање смјењивања Велизара Нинчића са мјеста сталног делегата ФНРЈ у Привременом комитету било је отворено за читаво вријеме његовог боравка на тој позицији. У више наврата његово смјењивање је већ било „одлучено“ у МИП-у. Почетком децембра 1947. године о потреби смјењивања В. Нинчића писао је и југословенски амбасадор у Румунији Радоња Голубовић. Током 1948. године као највјероватнији замјеник В. Нинчића на мјесту сталног делегата помињан је Жарко Матијашевић. Упркос свему, В. Нинчић је остао на мјесту сталног делегата готово за читаво вријеме постојања Привременог комитета.[302]

И румунска и југословенска делегација у Привременом комитету критиковане су да „у ствари прижељкују МДК, а не одбрану прибрежног принципа“. Јован Пауновић је, у априлу 1946. године, писао да „цео Провизорни комитет, наша и румунска делегација, не води довољно бригу правог, заинтересованог, доброг домаћина за постизање ефикасне службе у Ђердапској администрацији“. С обзиром да је на примјеру Ђердапске администрације требало да буде показано да су приобалне дунавске државе кадре да саме преузму бригу о Дунаву било какво враћање на међуратни период није гледано благонаклоно ни у Београду ни у Москви. Управо је из тог разлога В. Нинчић био критикован у Југославији. Све „комотне поступке“ Привременог комитета, како их је називао Ј. Пауновић, В. Нинчић је правдао „тиме што је тако МДК радила“.[303]

Као и у међуратном периоду, врло важно мјесто међу југословенским стручњацима који су се бавили питањима Ђердапа, и Дунава уопште, имао је Радован Драговић. Он је био један од најстручнијих, али и најсумњивијих југословенских службеника у ЂА. Радећи у Управи поморства и речног саобраћаја, сарађујући у пословима Ђердапске администрације и Међународне дунавске комисије „стекао је велико искуство и сакупио много знања“. Управо због његове стручности, нарочито у техничко-навигационим питањима, он је поново био дио ђердапског питања. Међутим, често је будио неповјерење код појединих југословенских представника на Ђердапу.

[302] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 5, 431938; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 9, 425604.
[303] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15476.

Сматрало се да је „по својим схватањима, ставу и раду, како раније, тако и данас, непријатељски расположен“, као и да се усуђује да „вешто камуфлираном дијалектиком јавно критикује и стање у земљи и рад највиших руководилаца“. Додјељиване су му и оштре карактеристике да је „великосрпски шовиниста и велики хрватофоб“. Без обзира што нико није могао оспорити његове стручне и интелектуалне квалитете, сматрало се да је његов цјелокупни утицај „штетан по интерес и саме Ђердапске администрације и наше земље“. Такође, постојале су сумње у његову корумпираност, о чему је писао Ј. Пауновић, као и В. Нинчић. Обојица су располагали са документом у којем некадашњи краљевски стални делегат при МДК Милош Михаиловић Р. Драговића назива „лоповом“. Због афере око двоструког наплаћивања путних трошкова, од Привременог комитета и од ГУРС-а, Р. Драговић је позван на одговорност и уклоњен из Ђердапске администрације у првој половини 1946. године.[304]

Југословенске власти нису се одрекле услуга таквог стручњака, какав је Радован Драговић несумњиво био, већ је премјештен у Министарство саобраћаја ФНРЈ, гдје је, између осталог, био задужен и за питања пловидбе на Ђердапу. Јован Пауновић је жестоко критиковао приједлог, или како је он називао „фикс-идеју“, Р. Драговића да се локомотивска вуча на Сипском каналу потпуно одвоји од Ђердапске администрације. Тада би Југославија, сматрао је инж. Драговић, сама одређивала висину такса и пролазак бродова „јер држимо кључ Дунава у својим рукама“. Овакве идеје Ј. Пауновић је називао „Драговићевим зановетањем“ и предлагао да се „његово нагомилано знање треба искористити само под резервом јаке контроле“. Кроз неколико година, у вријеме сукоба са СССР-ом, оно што је тада називано „фикс-идејом“ и „Драговићевим зановетањем“ постало је реалност и најсмјелији југословенски корак на Дунаву.[305]

Румунски службеници у Администрацији, пак, најчешће су оптуживани са југословенске стране за непријатељске поступке према Југославији у Априлском рату, као

[304] ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, 7738; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 20, 7741; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15487.
[305] ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 18, 427415.

и за бахато држање током рата. По завршетку рата постојала је код Румуна „навика да се осећају у Ђердапској администрацији као код куће, а да на друге гледају као на госте“. Овоме је доприносила чињеница да су у четворогодишњем периоду заједно са Нијемацима, или чак сами, управљали Ђердапом, као и то да је највећи дио саме Администрације био смјештен на територији Румуније. Како је то примјетио Ј. Пауновић, румунски руководиоци у Ђердапском сектору „врло су еластични, удварају се на сваком кораку совјетским представницима, који су у овом проблему заинтересовани, а за сада задржавају улогу посматрача“. Са друге стране, сматрало се да југословенски стални делегат није успоставио „чак ни најнеопходније односе са надлежним совјетским представницима, што би апсолутно довело до праве и корисне сарадње“.[306]

Постепено сређивање прилика на Ђердапу довело је и до питања повратка у службу пилота ЂА који су 1940. године примили новац од британских тајних служби и напустили посао. Због њихове стручности и недостатка пилота на Ђердапу ону су, након ослобођења, поново узети у службу Администрације, али су увијек изазивали сумњу и на њих је обраћана посебна пажња, нарочито на Тадију Удовичића. Нове југословенске власти су страховале од могућности да Т. Удовичић окупи око себе пилоте и поново напусти посао, као и 1940. године. У фебруару 1945. године био је и хапшен „за свој противнародни рад“.[307]

Пилоти су додатно били под сумњом јер се, за завршетком ратних операција, наставило њихово договорено исплаћивање. Током 1945. године, у неколико наврата, лоцеви су примали заостали новац од Британаца. Исплата је обављана преко британске паробродарске компаније *Goeland* и преко оршавског трговца Екштајна. За ове новчане транскације заинтересовале су се и совјетске сигурносне службе, па је Екштајн био испитиван од стране Совјета. До јануара 1946. године сви ови пилоти били су враћени у службу, осим Чеха А. Навратила, који је био у британској војсци, К. Нинића, који умро

[306] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15476.
[307] ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 17, 7671; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 18, 7691; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 85/168.

приликом интернације у једном логору у Норвешкој, и Бугарина Т. Фенехемова, који је умро у Русеу. Према неким подацима југословенских сигурносних служби највећи број пловидбених инцидената и хаварија догађао се управо у тренуцима када су бродове спроводили пилоти који су 1940. године напустили службу. За ово није могао бити оптужен југословенски дио тих пилота, али румунски јесте. У случају пилота Радукана Кирице забиљежено је да се догодило неколико хаварија док је он спроводио бродове. Током 1946. и 1947. године постојала су извјесна сазнања да су британске обавјештајне службе поново имале намјеру да поткупљују пилоте, како би саботирали совјетску пловидбу на Дунаву, али да су пилоти њихову понуду одбили „са мотивацијом да се плаше репресалија наших (југословенских, прим. аут.) власти“.[308]

Пилоти су сматрани „најважнијим делом особља у ЂА“, јер је од њих и њихових способности зависила комплетна пловидба кроз Ђердап. За посао пилота била је потребна изузетно велика стручност и искуство. Без обзира што су неки од пилота постали блиски југословенским сигурносним службама, југословенски пилотски кадар је, у цјелости, по завршетку Другог свјетског рата сматран „непоузданим“. Тадија Удовичић је процјењиван као „најбољи стручњак у пилотском кадру“. О његовом држању током и након рата стизале су информације и да је од румунских власти био кажњен због тога што је „једно време држао непријављена“ Велимира Пилетића. Међутим, у мемоарима В. Пилетић однос Т. Удовичића према њему карактерише као поприлично хладан и уздржан.[309] Предлагано је повлачење Т. Удовичића из Ђердапске администрације у ДРБ, како би била отклоњена могућност његовог контакта са иностранством. Нове југословенске власти су подједнако сумњале и у пилоте који су током рата радили у њемачко-румунској управи, а који су живјели на територији Румуније и били ожењени румунским држављанкама. У питању су били Бранко Моловић, Леонард Вичевић, Васа

[308] ДАМСП, ПА, 1945, Дунав, ф-20, досије 22, 15466; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15489; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 85/168; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 427358; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 23, 15513; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 7, 427349.

[309] Велимир Пилетић је написао: „Трећи дан стигао је Тадија. Изненадио се да смо у животу. Изложио сам му наше невоље. Запазили смо да се изменио, прилагодио се новом режиму.“ (В. Пилетић, н.д., стр. 185).

Буркић и Никола Маринковић. Леонард Вичевић је имао њемачко поријекло, а током рата је био члан локалног *Kulturbund-a,* као и Бранко Моловић, који је био ожењен Нијемицом из Румуније. У карактеристикама југословенских пилота, датим од стране УДБА-иних агената, налазе се врло оштри квалификативи, па се поједини пилоти описују као „алкохоличари", „материјалисти", „ограничени", „улизице", „покварењаци" и „проблематични у политичком погледу". Због овакве структуре пилотског кадара на Ђердапу у једном тренутку совјетски пуковник Шников навео је могућност да се међу ученицима-пилотима нађу и совјетски грађани.[310]

Због специфичног положаја Ђердапа и саме Ђердапске администрације југословенске безбједносне службе настојале су да из Администрације уклоне све оне који су могли бити непоуздани у погледу југословенских интереса на овом дијелу Дунава. Већина „неподобних" југословенских држављана повучена је из службе Ђердапске администрације тек у другој половини 1947. године, пошто им се прије тога нису могле наћи одговарајуће замјене. Тада су повучени Добривоје Максимовић, Радоје Шишковић и пилоти Ђорђе Трандафиловић и Никола Маринковић. Умјесто Д. Максимовића на мјесто шефа Бироа рачуноводства постављен је дотадашњи службеник Државне инвестиционе банке Владета Крстић, док је велики проблем било питање замјене Радоја Шишковића, који је био нарочито „неподобан". До средине 1948. године смјењено је, под изговором предузимања мјера штедње, 24 југословенских, 24 румунских и 8 страних држављана (5 Чеха, 2 Мађара и један Бугарин), које су обје државе учеснице у Привременом комитету сматрале непоузданим. Као нарочито непоуздани оптуживани су румунски службеници. Према мишљењу југословенских безбједносних служби већина је била „укаљана" подршком њемачком продору на Дунав, сарадњом са окупатором током рата, противљењем посљератном режиму у Румунији, шверцом и шпијунажом.[311]

[310] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15491; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 18, 427415; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 14, 431925.

[311] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 14, 431925; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 2, 431908; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 431982; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 18, 427415; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 18, 427424.

Од румунских службеника у Ђердапској администрацији Југословени су се најчешће жалили на однос који је према њима имао шеф Сервиса радова Габријел Димитриу. За њега се говорило да је „подмукао и врло опасан противник ФНРЈ“, као и да је „назадан и врло рекационаран“, „шовинистички настројен“ и „отворени заштитник фашистичких елемената“. Оптуживан је за крађе и малверзације са циљем прибављања материјалне користи, а на штету Администрације. На њега су се Југословени жалили од свог повратка у управу Ђердапом. Због својих јавно исказиваних симпатија према Великој Британији сумњало се да је био повезан са *Inteligence Service*-ом, а било је и претпоставки да је одговоран за нестанак дијела архиве Сервиса радова у којој су се, између осталог, налазили и њемачки планови о изградњи хидроцентрале на Ђердапу.[312]

Процес уклањања непоузданих људи био је праћен постављањем људи од повјерења и стварањем мреже агената. Како је у једном извјештају УДБА-е наведено: „Због важности ове установе и укрштених међународних интереса, она је обезбеђена нашом агентуром.“ УДБА је користила Администрацију „као згодну установу преко које може да се ради у Румунији, јер сви наши службеници имају право да прелазе у Румунију, а известан број њих живи на самој румунској територији“. Своје агенте у Ђердапској администрацији имали су први и пети одсјек УДБА-е за НР Србију. Први одсјек је имао своје агенте у самој Администрацији, док је пети одсјек, који је имао и контрадиверзиону функцију обезбјеђења пловидбе на каналима, раширио мрежу својих агената и повјереника око Сипског и других канала у Ђердапском сектору, као и око локомотивске вуче.[313]

Југословенских агената је било по свим сервисима Администрације. На попису агената налазио се и нови шеф Бироа књиговодства Владета Крстић, са конспиративним именом *Сергије*. Међу агентима су били и: Миодраг Васиљевић (*Феђа*), мотористa на моторном чамцу, распоређен на посебно осјетљивом дијелу Ђердапа – Гребену, Обрад Ступаревић (*Васиљев*), морнар на моторном чамцу, Никола Марковић (*Вељко*),

[312] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 14, 431925.
[313] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 14, 431925.

телефониста на телефонској централи Администрације у Оршави, Јован Пауновић (*Диоклецијан*), секретар југословенске Сталне делегације, Василије Буркић (*Брусилов*), пилот, Димитрије Балић (*Најдан*), телефониста, Душан Бакић (*Браца*), шофер Администрације, Зденко Папић (*Ђорђе*), радник у радионици у Оршави и Иван Брозина (*Бошко*), магационер у магацину ЂА у Оршави.[314]

Један од највећих проблема са којима се суочавао Привремени комитет у првим посљератним годинама била је немогућност да све своје расходе покрије приходима од пловидбених такса, пошто је транзит Ђердапским сектором у том периоду био драстично смањен у односу на вријеме од прије рата, а нарочито у односу на сам ратни период. Колика је разлика у општем промету кроз Ђердап најбоље се види из сљедеће табеле:

Табела бр. 1: *Промет кроз Ђердапски сектор 1937-1947. године*[315]

Година	Укупан број објеката	Носивост у тонама	Товар у тонама
1937	9.818	4.896.708, 09	2.354.097
1938	8.220	4.002.137, 36	1.851.823
1939	10.930	5.663.600, 74	2.636.091
1940	10.498	6.463.226, 29	2.568.500
1941	14.325	8.170.491, 15	3.952.187
1942	13.730	7.634.184, 13	3.595.878
1943	16.261	9.171.383, 38	3.852.232
1944	6.289	3.632.332, 94	1.661.352
1945	3.054	1.598.966, 88	575.371
1946	3.217	1.708.727, 48	816.830
1947	4.334	2.315.624, 10	1.090.866

Из табеле јасно видимо да је најинтензивнији саобраћај Ђердапом био током рата, а посебно ратне 1943. година. У погледу товара највећа тонажа је постигнута у првој ратној години на Ђердапу. У првим посљератним годинама транспорт Ђердапом једва да

[314] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 14, 431925; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 431982.
[315] АЈ, КМЈ, I-4-е/1, *Привремени комитет.*

је достизао трећину предратног или око четвртине ратног транспорта. Према подацима за 1946. и 1947. годину, од укупног броја пловила која су пролазила Ђердапом 50% у узводном и 51% у низводном кретању били су совјетски бродови. У узводном кретању преосталих 50% чинили су југословенски (20%), румунски (19%) и мађарски (11%) бродови, док су у низводном кретању преосталих 49% чинили румунски (22%), југословенски (16%) и мађарски (11%) бродови. Слична ситуација је и у погледу носивости пловила и укупне количине превезеног товара:

Табела бр. 2: *Заступљеност националних застава у пловидби кроз Ђердап 1946. и 1947. године*[316]

Пловила	Носивост	Товар
Совјетска	36,856%	48,375%
Југословенска	27,135%	17,35%
Румунска	15,744%	12,708%
Чехословачка	10,134%	9,791%
Мађарска	7,483%	9,33%
Бугарска	2,545%	2,207%
Остали	0,105%	0,112%

Као што се види из табеле, и у погледу укупне носивости и у погледу превезеног товара совјетска застава је доминирала у пловидби Ђердапом. Знатан удио имају и југословенска и румунска, док је лако уочљив податак о слабој заступљености бугарске заставе на Дунаву, посебно ако узмемо у обзир да се Бугарска налази низводно од Ђердапа. Очигледано је да је бугарски утицај на Дунаву и у посљератном периоду остао несразмјеран са њеним географским положајем и стратешком важношћу, коју је ова земља имала имала на Дунаву.

Овако устројен Привремени комитет функционисао је до краја 1947. године, када су двије владе дале својим делегацијама нове инструкције. У новембру те године, према

[316] Исто.

инструкцијама Владимира Велебита, Статут Дунава и Трипартитни споразум нису више били важећи за Југославију. Тада је указано и да се одредбе Правилника о функционисању ЂА и Правилника о полицији пловидбе требају употребљавати „само ако су практични и потребни, али не помињати одакле проистичу“. Слична упутства је, вјероватно, добила и румунска делегација. Суштина ових упутстава В. Велебита била је у томе да се у потпуности прекине свака веза са непостојећом МДК, односно, текстовима које је она донијела. Требало је да се поништи „сваки континуитет те бивше организације“. Њене текстове требало је користити само „као инструмент у недостатку других и то само њихове позитивне одредбе и избегавајући, притом, директно позивање на њих“. Никако се није смјело односити према тим текстовима „као према некој окамењеној творевини“. Стална делегација је добила упутства да „избегава све што би могло служити као доказ“ да Југославија „признаје предратне текстове“. Југословенски стални делегат у Оршави и амбасадор у Букурешту овлашћени су да о овоме обавјесте и румунског министра иностраних послова. Оваквим директивама и Југославија и Румунија учиниле су важне кораке у правцу заштите принципа „Дунав-прибрежним државама“, односно, одрицале су могућност да будућа комисија за Дунав има било какве везе са старом МДК и са принципом по коме је она била устројена.[317]

2.5. Питање реституције југословенских пловила из америчке окупационе зоне и совјетске експлоатације

Након слома њемачких снага на Истоку, у територијалним водама Румуније и Бугарске остало је 206 југословенских пловних објеката, која су се током рата налазила у њемачкој експлоатацији. На основу члана 9. Уговора о примирју између СССР-а и Румуније образована је комисија за пријем бродова свих застава, који су се затекли у водама ових

[317] АЈ, КМЈ, I-4-е/1, *Привремени комитет*; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 2, 427437; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 9, 41085; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 9, 37/345; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 9, 45134; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 9, 424466.

земаља, а у чијем су се саставу нашли представници Савезничке контролне комисије у Румунији и влада Румуније и СССР-а, као и представници „заинтересованих нација“ Француске, Велике Британије и Југославије. Према подацима које је овој комисији поднијела Румунија, на њеном дијелу Дунава налазило се 70 пловила југословенске заставе. Међутим, на том списку два пловила прије рата нису припадала Југославији. Током рада ове комисије Југославија је лоцирала још 13 својих пловила која се, такође, нису налазила на првобитном списку. На основу података до којих је дошла југословенска страна, на доњем Дунаву се налазило још 125 њених пловила, о којима није било прецизнијих података. Према пуномоћју, добијеном од маршала Тита 19. децембра 1944. године, за преузимање свих ових пловила овлашћен је био Никола Груловић.[318]

О стању у коме су се налазила југословенска пловила у румунским водама Н. Груловић је извјештавао Предсједништво НКОЈ-а 21. новембра 1944. године. Његов извјештај довољно говори о тешкоћама у којима су се нашла југословенска пловила и бродари на њима: „Стање на овим објектима доста је лоше, инвентар који се налазио на њима делимично је развучен. Старешине правдају да је војска углавном све однела, а један мањи део послуга продала за храну, пошто плате дуже времена нису примили, па нису имали из чега да се издржавају. Код Савезничке контролне комисије предузети су кораци да се заштити инвентар који представља милијардску вредност.“ Он је у поменутом извјештају доставио и детаљан попис пловила која су се налазила на току Дунава између Калафата и Измаила, према подацима прикупљеним закључно са 16. октобром. На списку су се налазила и потопљена пловила, пловила натоварена теретом и пловила на којима се вијорила бугарска застава, попут реморкера *Стиг*.[319]

Пријем ових пловила отпочео је 10. јануара и потрајао је све до 27. августа 1945. године. Током свога рада специјална комисија је у румунским, бугарским и југословенским водама пронашла, примила и предала Југославији (до 3. јуна 1945.

[318] АЈ, КМЈ, I-3-б/532; АЈ, КМЈ, I-3-б/533.
[319] На списку који је доставио Н. Груловић налазило се 8 реморкера (*Војвода Бојовић, Херцеговина, Ловћен, Хрват, Драч, Маршал Тито, Стиг* и *Нехај*), 21 танк, 73 шлепа и 3 штека (АЈ, КМЈ, I-3-б/533).

године) 119 њених пловила. Још шест пловила је пронађено у југословенским водама, накнадно, па се бројка повећала на 125 пловила. Највећи дио ових пловила био је у доста лошем стању. Инвентар са бродова је био „мање-више опљачкан“, а на већини је било потребно извести значајније поправке. Само пет бродова било је у потпуно исправном стању. Међутим, остао је проблем још 81 пловила југословенске заставе, за које се сматрало да се налазе на доњем Дунаву. Од тог броја 16 се налазило на попису који је доставила Румунија, за 22 пловила Југославија је сигурно знала када и гдје су се налазили, док је за 43 пловила постојало само свједочење југословенског особља да су исте видјели на доњем Дунаву у вријеме доласка Црвене армије. За заступање југословенских интереса у погледу повратка пловила југословенске заставе, која су се налазила у територијалним водама Совјетског Савеза, новембра 1945. године био је овлашћен Здравко Правица, шеф агенције ДРБ-а у Ренију.[320]

Увјеравања о повратку југословенских пловила, која су се налазила у совјетском дијелу Дунава, дао је министру иностраних послова ДФЈ Ивану Шубашићу, у јулу 1945. године, совјетски амбасадор у Југославији Иван Васиљевич Садчиков. У покушају да се пловила из совјетске експлоатације поврате, Министарство саобраћаја ДФЈ тражило је од југословенске амбасаде у Москви, 4. августа 1945. године, да предузме „најхитније све потребне мере да нам се ти наши пловни објекти што пре врате“. Додатни проблем представљало је сазнање да се одређени број ових пловила налази „негде у водама СССР-

[320] Међу тим пловилима које је Југославија потраживала налазили су се бродови *Србија, Херцеговина, Хрват, Војвода, Ускок* (сви власништво ЈРП-а), *Стиг* (власништво СБД-), *Павле, Марија* и *Свој своме* (власништво три приватна бродарства). Такође, потраживано је и 29 танкова, од којих су 22 припадала ЈРП-у, два ХРИБРОД-у, а три *Бродарству Стојадиновић.* Од цјелокупног броја пловила 99 су били шлепови. Чак 75, од укупног броја шлепова, припадало је ЈРП-у, 14 је било предратно власништво СБД-а, 5 је припадало друштву Broun & Piry, а 4 ХРИБРОД-у. Од потраживаних 12 штекова 8 је било власништво ЈРП-а, а 4 СБД-а. Приспјевање честих, а неријетко и контрадикторних, података о југословенским пловилима на доњем Дунаву чинило је да списак никако није могао бити коначан и да се у низу архивских фондова могу пронаћи спискови који се знатно разликују у зависности од тога када су састављени и колико је састављач располагао са релевантним подацима (АЈ, 331-4, бр. 212/45; АЈ, 331-4, пов. бр. 62; АЈ, 331-5, бр. 1993/45; АЈ, 331-85, бр. 402; АЈ, 331-85, *Списак објеката југословенске припадности који се, према досадањим подацима, налазе у водама од Базјаша до Сулине;* АЈ, КМЈ, I-3-б/610).

а“, али се тачно мјесто гдје су се у том тренутку налазили „није могло утврдити, а такође ни то да ли су баш сви ти објекти у СССР-у“.[321]

Анализирајући југословенска потраживања и прикупљајући релевантне податке, Совјети су изнијели да је од бројке од 125 пловила 24 било у њиховој експлоатацији, 34 су већ била предата југословенским властима или су се налазила у пристаништима диљем Дунава у рукама југословенских органа, 16 пловила је и даље потпољено, а два су „била укључена у југословенски списак омашком“, пошто је један био италијанска, а други њемачка својина. У погледу преосталих 49 пловила јављено је да „бродови са тим именима и бројевима нису пронађени“. Са друге стране, наведено је 46 пловила југословенске заставе која су се налазила у рукама Совјета, а која нису била наведена у списку југословенских потраживања. Од тог броја половина је била потпољена од стране Нијемаца, а извађена од стране совјетске Дунавске војно-транспортне управе.[322]

Пловила југословенске заставе која су се налазила у совјетској експлоатацији дијељена су на три групе, према начину на који су „Совјети дошли до пловила“. Прву групу чинила су југословенска пловила затечена на доњем Дунаву, Дњепру и у лукама Црног мора у тренутку надирања Црвене армије. Другу групу чинила су пловила уступљена од стране нових југословенских власти трупама Трећег украјинског фронта и Дунавској војно-транспортној управи за извршење војних транспорта од горњег Дунава ка СССР-у и обрнуто. Трећу групу чинила су пловила која су се у тренутку надирања Црвене армије затекла на сектору Дунава од Коморана до Ибса.[323]

Југословенска амбасада у Москви недвосмислено је истакла да је Совјетски Савез донио „принципијелно решење“ да се Југославији врати „сав материјал који су окупатори у току рата опљачкали, без обзира на то где се он сада налази“. Очекивало се да, у складу са овим становиштем, поступају и совјетске војне власти у свим земљама у којима су се

[321] АЈ, 331-4, бр. 212/45; ДАМСП, ПА, 1945, СССР, ф-30, досије 14, 2531/45.
[322] АЈ, 331-14, *Нота амбасаде СССР у Југославији;* АЈ, 331-81, пов. бр. 22.
[323] АЈ, 331-4, пов. бр. 62; АЈ, КМЈ, I-3-б/610; В. Petranović, S. Dautović, *Jugoslavija, velike sile i balkanske zemlje 1945-1948. Iskustvo narodne demokratije kao partijske države,* Beograd 1994, str. 35.

налазиле. За повратак југословенских пловила двије државе су основале мјешовиту комисију, која је свој први састанак одржала 16. марта 1946. године у згради југословенског ДРБ-а. На челу совјетског дијела комисије био је мајор Медведев, а чланови су били мајори Сергејев и Гаврилин. У југословенској делегацији су били помоћник управника ДРБ-а Јосип Гргић, помоћник управника Бродоградилишта Чукарица Славко Пајевић, Љубиша Ђорђевић, бродски капетан и Будимир Петровић, бродски манипулант. Сједници је присуствовао и управник ДРБ-а Милош Савин. Совјетска комисија била је овлашћена од Владе СССР-а да Југославији преда 68 пловила, од којих су 34 „подигнута од стране совјетских власти из воде, и на којима је извршена извесна оправка". На другом састанку 23. априла делегације су се сложиле да се као потпуно преузета пловила могу сматрати 23 пловила са основног списка југословенских потраживања и 5 са допунског.[324]

Очекивало се да ће Трећи украјински фронт вратити југословенска пловила (њих 34) прије завршетка ратних операција на тлу Европе, односно, чим Дунав буде слободан за пловидбу. Крајем новембра 1945. године ова пловила још увијек нису била враћена Југославији. У мађарским водама налазило се њих 15, док су за највећи дио ових пловила Совјети изјавили „да уопште не знају где се налазе". Међу пловилима уступљеним за потребе Трећег украјинског фронта били су реморкер *Шибеник,* четири моторна брода (*Бегеј, Нептун, Уна* и *Сава*), пет моторних реморкера, два моторна танка, девет шлепова и 12 дрварица. Дунавској војно-транспортној управи пловила су уступана почевши од 8. маја, али је договорено да буду враћена најкасније до 15. септембра. Укупно се радило о 42 пловила, а до краја новембра није било враћено њих 10.[325]

Према југословенским подацима, на сектору горњег Дунава, који се налазио у оквиру совјетске окупационе зоне у Аустрији, налазило се 15 бродова и 31 шлеп. У

[324] АЈ, 331-4, бр. 215; АЈ, 331-14, *Записник прве седнице Државне комисије СССР и југословенске комисије Државног бродарства за примопредају југословенских пловила Државном југословенском речном бродарству;* АЈ, 331-14, *Записник бр. 2 седнице мешовите комисије за предају југословенских пловила;* АЈ, 50-64-139; АЈ, КМЈ, I-3-б/610.

[325] АЈ, 331-4, пов. бр. 62; АЈ, 331-85, бр. 402; АЈ, КМЈ, I-3-б/610; ВА, НОВЈ-ГШ, к. 25б, ф. 1, док. бр. 51.

исправном стању били су бродови: *Добро Поље, Шумадија, Задар, Краљевић Ђорђе, Краљ Звонимир, Далмација* и *Дубровник,* док су потпољени били: *Црна Гора, Прерадовић, Четник, Сењанин Иво, Триглав, Београд, Војвода Степановић и Цар Душан.* Касније је утврђено да ова бројка није сасвим одговарајућа и да се ради о 7 парних и једном моторном реморкеру, као и о 53 шлепа и по једној пловећој дизалици, танку и дрварици. Ова пловила Совјети су посматрали као своје „трофеје" и са исправним су вршили транспорте за своје потребе, док су неисправна пловила остајала „тамо где су и затечена". Додатни проблем је представљала чињеница да се на већини ових пловила налазила југословенска посада, коју је Југославија и плаћала.[326]

Чести случајеви мијењања ознака и „префарбавања" југословенских пловних објеката од стране Совјета додатно су отежавали процес њиховог лоцирања. Први случај „префарбавања" и преименовања једног пловила југословенске заставе од стране Совјета, а за који се сазнало, био је случај танка БП I, који је постао СДГП Т-015. Када је шлеп ЈРП 27404 постао СДГП 660 уложен је протест СКК у Букурешту, али је добијен одговор да је „тај шлеп извађен на горњем Дунаву из воде од стране војних јединица СССР-а, и као трофеј предат на употребу СДГП-у". Према југословенским подацима тај шлеп никада није био потопљен, већ је коришћен у склопу понтонског моста који је био монтиран код Баје. За рад на терену и сакупљње података о овим пловилима ДРБ је овластио Јована Јосиповића, који је био главни саобраћајни делегат ДРБ за доњи Дунав и инж. Хранислава Томашевића, као саобраћајно-наутичког делегата. Протестну ноту због оваквих поступака замјенику народног комесара за иностране послове СССР-а Владимиру Георгијевичу Деканозову упутио је и југословенски амбасадор у Москви Владо Поповић 13. новембра 1945. године.[327]

[326] AJ, 331-2-1; AJ, 331-4, пов. бр. 62; AJ, КМЈ, I-3-б/610; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslavija, velike sile i balkanske zemlje,* str. 35-36.

[327] Према подацима из новембра 1945. године склоњене су ознаке са 21 југословенског пловила (AJ, 331-85, бр. 402; AJ, КМЈ, I-3-б/610; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 17, стр. 38-39).

Иако је В. М. Молотов, у разговору са амбасадором Поповићем 17. јула 1946, поменуо „да је СССР вратио дунавске бродове Југославији“, потпун повраћај југословенских пловила из совјетске експлоатације, међутим, није био завршен ни у љето 1948. године. У једној представци из јуна те године МИП ФНРЈ тражио је да му се врате три шлепа која су се налазила и даље у СДГП-овој експлоатацији. Очигледно да су ствари биле нешто другачије од тога како их је министар Вујасиновић приказао у говору приликом отварања Моста Црвене армије, када је рекао да „данас нема ниједног објекта који потражујемо од Совјетског Савеза“.[328]

Посебан проблем представљала су и пловила страних застава затечена на мрежи југословенских унутрашњих пловних путева приликом надирања Црвене армије и НОВЈ. Током септембра и октобра 1944. године укупно је затечено 116 пловила, од којих је највише било њемачких (90), а затим румунских (10), мађарских (8), словачких (7) и француских (1). Радило се о напуштеним, а неријетко, и о оштећеним пловилима. Сва ова пловила била су оспособљена и стављена у погон под југословенском заставом. Међутим, у фебруару 1945. године појавила се и Совјетска трофејна комисија, под руководством капетана Слипка, која је истакла да се сва та пловила имају сматрати совјетским ратним плијеном и да се са њих има уклонити југословенска застава. Након оштрог противљења југословенске стране, ипак је договорено да се од свих ових пловила 22 остави Југославији (од чега је било 15 њемачких, 4 румунска, 2 мађарска и 1 словачко пловило).[329]

Међутим, највећи проблем за Југославију, када је повратак ријечног бродовља у питању, представљао је повратак бродова из америчке окупационе зоне у Њемачкој и

[328] АЈ, 331-41, пов. бр. 2005; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 56, стр. 130-132; *Борба,* 30. новембар 1946, стр. 3.

[329] Совјетска страна је, приликом једног разговора у Београду, затражила 2. јуна 1948. године дозволу да извади 14 њемачких потопљених пловила које је сматрала својим ратним трофејима. Судећи према разговору из октобра 1948. совјетски стручњаци су приступили вађењу ових пловила, али и других која су ометала пловидбу на Дунаву (АЈ, КМЈ, I-3-б/610; АЈ, КМЈ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору друга Влахова са првим секретаром совјетске амбасаде Ивановим на дан 2. јуна 1948. године*; АЈ, КМЈ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору друга Говорушића са секретаром совјетске амбасаде Ивановим на дан 14. октобра 1948. године у 13.30 часова*).

Аустрији. У јуну 1945. године Главна управа речног саобраћаја (ГУРС) је располагала са подацима о пловилима југословенске заставе која су се налазила у америчкој окупационој зони Њемачке и Аустрије. То су била пловила која су се налазила у њемачкој експлоатацији током читавог рата, или су одвучена на горњи Дунав пред налетом трупа Црвене армије и јединица НОВЈ. Знатан дио ових пловила затечен је у аустријским водама у вријеме њемачке капитулације, али је од стране окупационих власти превучен у њемачке воде. Према тим подацима, у америчкој окупационој зони се налазило 8 парних бродова (*Бачка, Добро Поље, Југ Богдан, Краљ Твртко, Крф, Љубљана, Рудник* и *Мачва*), 5 путничких бродова (*Авала, Александар I, Прешерн, Фрушка Гора* и *Карађорђе*), 8 моторних бродова (*Вишеград, Апатин, Александра, Драва, Бурлак, Orth*, *Altenburg* и *Gambrinus*), једно пловило југословенске морнарице (*Драгор*), 13 танкова и 138 шлепова и других пловних објеката. У питању су била пловила значајних могућности снаге између 250 и 850 КС. Око 60% свих ових пловила налазило се на сектору Дунава од Линца до Пасауа (у аустријским водама), а око 40% на сектору од Пасауа до Регензбурга (у њемачким водама). У њемачком сектору је било и потопљених југословенских пловила, а оштећена пловила су ремонтована у три различита бродоградилишта. У аустријској зони се налазило само једно бродоградилиште, али и југословенска пловећа радионица.[330]

Највећи дио ових пловила био је прије рата у власништву Југословенске речне пловидбе (106 пловних објеката). Српском бродарском друштву припадало је 19 пловила, док су остала припадала мањим посједницима: Бродарство *Gutmann & Frank* из Новог Сада (8), Бродарство *Braun & Piry* из Апатина (7), Бродарство *Сима Шулц* из Панчева (4), Бродарско и багерско акционарско друштво (БИБАД) из Београда (3), *Vilpert & Co.* (2), *Kamerer & Metz* (2), *Јанковић* из Бездана (2), *Ehmann & Co.* (1), *Szemery Josip* (1), *Polak Josef*

[330] AJ, 331-4, бр. 127; AJ, 331-52, бр. 3265; AJ, 331-85, пов. бр. 121; AJ, 331-85, *Реферат Привратић-Перишић*; AJ, КМЈ, I-3-б/745, *Питање реституције југословенских пловних објеката из америчке окупационе зоне на горњем Дунаву.*

(1), *Ференбах Франц* из Панчева (1), Бродарство Прометне банке из Београда (1), Бродарство Костолачког угљеног мајдана А. Д. из Београда (1) итд.[331]

Чињеница да се поједина пловила налазе на различитим списковима произлази из оскудности података и немогућности да се утврди гдје су тачно поједина пловила, али и из чињенице да су многа била потопљена, нека префарбавана и да су им мијењани називи. У допису упућеном помоћнику министра спољних послова ФНРЈ генералу Владимиру Велебиту ГУРС је указивао да су на југословенским реморкерима и путничким бродовима, који се налазе у америчкој окупационој зони у Линцу и околини, „а који су вијали нашу заставу, Американци исту скинули и истакли америчку заставу“. Осим тога, примјећено је да се на појединим пловилима налази америчка посада. Утврђено је да се на сектору горњег Дунава налазило укупно 178 југословенских пловних објеката, са 280 југословенских бродара и другог особља.[332]

Убрзо након завршетка ратних операција, југословенски органи су учинили прве кораке у циљу повраћаја ових пловила. У сагласности са америчким властима са ових пловила су најприје одстрањене стране посаде. Прве захтјеве за повраћај пловила локалним америчким властима упућивали су службеници ГУРС-а, који су били присутни на терену. Први захтјеви су били одбијани под разним изговорима, али је карактеристично да ни америчке окупационе власти, као ни званични Вашингтон, никада нису поставиле питање југословенског власништва над овим пловилима. Прву званичну представку, поводом ових пловних објеката, југословенске власти су поднијеле 9. јула 1945. године америчком војном аташеу у Београду, као и Државном секретаријату САД, преко југословенске амбасаде у Вашингтону.[333]

---

[331] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 8, 38/598; *Статистика пловидбе на рекама и каналима Краљевине Југославије за годину 1931,* Београд 1932, стр. 57-58; *Статистика пловидбе на рекама и каналима Краљевине Југославије за годину 1936,* Београд 1937, стр. 35-36;

[332] АЈ, 331-4, бр. 197; АЈ, 331-85, бр. 811.

[333] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/347; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/430.

Коначан повратак свих југословенских пловила из америчке окупационе није постигнут ни до краја 1945. године, већ је пролонгиран. Кружиле су информације, о чему је писала и штампа у Бечу, да је стварни разлог одуговлачења са повратком ових пловила америчко становиште о немогућности рјешавања судбине ових пловила изван рјешавања цјелокупног дунавског проблема. Другим ријечима, Американци су у југословенским пловилима видјели неку врсту гаранта одржања своје позиције на Дунаву, макар и кроз уцјену приликом доношења новог дунавског статута. Непоколебљивост совјетског гледишта о Дунаву као изузетном интересу, превасходно, приобалних држава, унапријед је дисквалификовало САД из било какве знатније улоге на Дунаву. Са циљем очувања своје позиције на Дунаву америчке окупационе власти у Њемачкој организовале су низ конференција представника заинтересованих бродарстава у покушају нормализовања пловидбе на горњем Дунаву. На неким од ових конференција присуствовали су, као посматрачи, и представници југословенског бродарства, иако оно није имало знатнијег интереса на горњем Дунаву у том тренутку.[334]

Југословенска пловила и питање њиховог повратка су, несумњиво, постали саставни дио хладноратовских „препуцавања“ и надметања између Американаца и Совјета, односно њихов повратак је био „у најтешњој вези са општим политичко-економским проблемима међу савезницима“. Сматрало се да је код америчких војних власти било присутно „срачунато отежавање и одуговлачење реституције наших пловила“. Амерички пуковник Тунолд, који је био надлежан по питању реституције пловила, истицао је да је повраћај пловила „сложено политичко питање, везано за решење питања интернационализације пловидбе на Дунаву“ и савјетовао да Југославија дипломатским средствима, у циљу „убрзања реституције“ помогне „америчанску тезу интернационализације пловидбе на Дунаву“. Слично становиште исказао је и отправник послова америчке амбасаде у Београду, у разговору са генералом Владимиром Велебитом, рекавши да је „питање реституције југословенских бродова на горњем Дунаву тесно везано са интернационализацијом Дунава“, као и да то представља „крупно

[334] AJ, 331-7, пов. бр. 288.

политичко питање, у којем југословенска влада не заступа исто становиште као влада САД“. Нешто слично је на конференцији за новинаре речено и у Државном секретаријату САД. Наглашено је да је „питање речних лађа део много важнијег проблема – проблема пловидбе на Дунаву“. Врло је карактеристична и формулација коју је употребио један представник америчке дипломатије у Франкфурту на Мајни рекавши Југословенима: „Ви имате реку, а ми имамо лађе. Ако желите да се служите Вашим лађама, Ви морате да нам изађете у сусрет у погледу саме реке.“[335]

Прва комисија, коју је Југославија упутила са циљем утврђивања статуса њених пловила, кренула је из Београда 22. августа 1945. године. Ова делегација је имала петнаестодневне разговоре са америчким војним властима у Бечу, а након тога се упутила ка Линцу, а затим ка Франкфурту на Мајни. Иако су са њом комуницирали, Американци су комисију сматрали непожељном, јер је, према њиховом ранијем становишту, реституцију могла обавити само она комисија коју би Југославија послала, тек након што јој Американци упуте званичан позив. Нешто касније, тој комисији је било заплијењено дипломатско писмо, којим их је југословенска Влада овластила за учешће у преговорима, а задржавање пловила је настављено, упркос свим штетама које је наносило, како самој Југославији, тако и укупној пловидби на Дунаву. У економском погледу задржавање пловила штетило је обнови и развоју Југославије, али и онемогућавало да се њена транспортна средства на Дунаву ставе на располагање свима којима је то неопходно, а у првом реду Совјетском Савезу. Према неким процјенама, губитак који је Југославија имала због немогућности коришћења својих пловила у периоду од 1. јуна 1945. до 8. новембра 1946. године, износио је око 370 милиона динара, и то када се одбију сви расходи експлоатације, што је за крхку привреду тек ослобођење земље био знатан ударац. Главни управник ГУРС-а Ј. Боначи је у интервјуу дописнику *Reuters-a* Питеру

[335] АЈ, 331-85, пов. бр. 121; АЈ, 331-85, *Реферат друга Јовића о службеном путу у Беч,* ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/347; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/430; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/464; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/497; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/530; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 8, 38/598.

Фирсту помињао губитак у раду од 560 милиона тонских километара, односно око 254.000 тона робе.[336]

О проблему повраћаја југословенских пловила из америчке окупационе зоне говорио је и Јосип Броз Тито на обиљежавању четврте годишњице дана који је сматран почетаком устанка у Македонији (11. октобар 1941. године). Он је том приликом рекао како „преко 200“ југословенских ријечних бродова „још увијек лежи у Линцу на Дунаву“, али да о томе раније није говорио „јавно и гласно“. Том приликом је нагласио да је „јасно зашто нам не дају те бродове“, а затим поручио: „Ми смо били стрпљиви двије и по године. Били смо стрпљиви кад нас нису признавали, јер смо знали да ће једнога дана да нас признају. Ми смо и сада стрпљиви; нећемо се нервирати и нећемо чинити непромишљене кораке, јер знамо да ће нам једнога дана они то признати.“ О истом проблему Ј. Б. Тито је говорио и касније, приликом излагања о спољној политици ФНРЈ, пред Народном скупштином 1. априла 1946. године.[337]

Одуговлачење у погледу повраћаја пловила у првом реду је подразумјевало инсистирање на разним, углавном непотребним, формалностима, које су југословенски представници, са знатним неговодовањем, морали испуњавати. Састављен је списак свих пловила које Југославија потражује, добављена документација о југословенском поријеклу тих објеката, а прибављена је и сагласност њемачких, аустријских и мађарских бродарстава да су та пловила заиста југословенска. Као значајна препрека појавило се и питање надлежности америчких власти из Берлина и Беча за доношење коначне одлуке о повраћају пловила (да ли је надлежна једна од ових власти и која, или је свака надлежна за дио Дунава у границама државе у којој је била смјештена), као и питање обнове моста код Тулна, чија је оштећена конструкција правила знатне тешкоће пловидби. Нарочити проблем за повратак ових пловила лежао је у чињеници да су она, на путу до Југославије, морала проћи кроз совјетску окупациону зону у Аустрији. Управо је та чињеница

[336] AJ, 331-85, *Писмо Светској синдикалној федерацији рада*; AJ, 331-85, *Интервју Ј. Боначија дописнику Reuters-а*; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/505.
[337] J. B. Tito, *Sabrana djela,* XXIX, str. 98; Isti, *Sabrana djela,* XXX, str. 68.

представљала отежавајућу околност у преговорима са Американцима, пошто је код Американаца „постојала бојазан“ да ће ова пловила Совјети зауставити, а можда и конфисковати. Како би елиминисали и ову препреку, која је стајала пред југословенским пловилима, чланови комисије за пријем истих обратили су се молбом капетану I ранга Ђаконову, начелнику Одјељења ратне морнарице совјетског дијела Савезничке комисије за Аустрију, да им изда „једно гарантно писмо“, којим ће потврдити да совјетске власти „немају никаквих претензија“ на та пловила, као и да „неће чинити сметње око њиховог прелаза у југословенске територијалне воде“. На ову молбу, упућену 29. новембра 1945. године, совјетска делегација је одговорила већ наредног дана, потврдивши да „нема никаквих претензија на југословенске бродове“. Међутим, ни то није било довољно да повратак пловила коначно отпочне.[338]

Американци су званичан позив Југославији да пошаље своје представнике за пријем пловила коначно упутили 23. новембра 1945. године, преко своје амбасаде у Београду, истакавши да су САД „спремне да приступе извршењу реституције југословенских пловних објеката са америчке окупационе зоне Дунава“. Југославија је саставила Комисију за реституцију пловног парка, у којој су били стручњаци већ упућени у ово питање (Антон Привrат и Милутин Перишић) и која је посао започела већ 26. новембра и радила све до 8. јануара наредне године. Управо су они у свом извјештају о раду на пољу повраћаја пловила у једној реченици изнијели срж проблема у погледу повратка пловила: „Реституција нашег пловног парка са америчке окупационе зоне Аустрије и Немачке, не представља интерни акт између Југославије и САД-а, већ има карактер општег економско-политичког проблема међу великим савезницима, у коме Југославија, по мишљењу Американаца, значи само један део интересне сфере Совјетског Савеза у Источној Европи.“[339]

[338] AJ, 331-4, бр. 306; AJ, 331-4, бр. 836; AJ, 331-85, *Реферат Привrат-Перишић;* AJ, 331-85, *Извештај Јовић-Брејц о службеном путовању Линц-Регензбург-Пасава;* AJ, 331-85, *Записник конференције комисије за пријем пловних објеката југословенске заставе на америчкој окупационој зони Дунава одржаној 24. марта 1946. године.*

[339] AJ, 331-85, бр. 44.

Повраћај пловила требало је да отпочне крајем 1945, али је због наиласка зиме и леда морао бити пролонгиран за прољеће 1946. године. Након тога, главни проблем је била забрана пловидбе до 31. марта 1946. године, како се не би ометали радови на мосту код Тулна. Југословенски стручњаци су сматрали да „иако постоје извесне сметње, ипак постоји техничка могућност да се југословенски пловни објекти пуштају низводно до Југославије“. Амерички мајор Тунолд децидирано је рекао да „неће дозволити да се радови на мосту успоравају услед пролаза југословенских пловних објеката“, као и да они могу проћи само ако „прелете преко моста“. Почетком марта, међутим, југословенски преговарачи јављају да је, у разговору са представницима америчких окупационих снага, примјетно „погоршање политичке ситуације и, са тим у вези, неизвесност реституције нашег пловног парка.“[340]

У интервјуу датом дописнику *Herald Tribune-a* из Београда, почетком јула 1946. године, члан Политбироа ЦК КПЈ Моша Пијаде оптужио је САД због задржавања југословенских бродова, који су „врло драгоцени за успостављање наше трговине“. Он је, том приликом, истакао да се ова пловила задржавају у циљу „вршења пресије“ на Југославију, јер „постоји у Америци мишљење да ће Совјетски Савез, својом контролом Дунава, узети све бродове под контролу“. Моша Пијаде је америчкој јавности поручио да „Југославија нема никаквих намера да затвори реку било којој земљи“.[341]

За даљи рад око реституције југословенских пловила из америчке окупационе зоне и утврђивања статуса особља на пловилима и самих пловила одређена је Комисија коју су чинили инж. Светислав Јовић, бродски капетан Лука Радимири и капетан Божидар Брејц, официр за везу. Комисија је радила у сталном сагласју са Војном мисијом ФНРЈ код Контролног вијећа за Њемачку у Берлину, на чијем челу је стајао генерал-лајтнант Јаков Јака Авшич. Комисија је издејствовала неколико важних ствари. На југословенска пловила

[340] AJ 331-52, бр. 3265; AJ 331-85, *Реферат о службеном путовању Привpат-Брејц од 6. до 9. марта 1946. године;* AJ 331-85, *Писмо Светској синдикалној федерацији рада;* AJ 331-85, *Извештај Комисије за реституцију пловних објеката из америчке окупационе зоне за период од 26.11. до 29.11.1945;* ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/347; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/530.
[341] AJ, 50-3-6, бр. 572.

укрцано је додатно особље, које је због тога стигло из Југославије, Комисија је преузела старање о свим овим пловилима, дата јој је могућност да поправља оштећена и вади потопљена пловила о свом трошку, а на сва ова пловила истакнута је југословенска застава. Тиме је, фактички, Југославија вратила ова пловила у свој посјед.[342]

Међутим, неспоразуми по питању реституције југословенских пловила чини се да су кулминирали 24. августа 1946. године, када су америчка војна и аустријска цивилна полиција у Линцу упале на пловила са југословенском заставом, извршиле преметачину на пловилама и похапсиле 18 југословенских бродара, укључујући и чланове Комисије за реституцију. Бродари су пребачени у затвор *Landesgericht* у Линцу. Зимовник у којем су се југословенска пловила налазила опсјели су одреди војне полиције под пуном опремом, а блокаду самог зимовника извршили су и амерички тенкови. Том приликом је заплијењена каса, архива и сва документа (инвентарске књиге, подаци о пловилима и бродарцима, као и коресподенција) која су припадала Комисији за пријем пловних објеката. Југословенска пловила су, затим, пребачена из аустријских у њемачке воде. Ухапшени Југословени су задржани у притвору све до 28. августа, након чега су превезени у Њемачку, гдје им је дозвољено да „још једаред" виде пловила, покупе „своје личне ствари", а затим су напустили америчку окупациону зону. Истог дана су, према обавијести Јаке Авшича, америчке власти ухапсиле у Пасауу шефа ДРБ-ове агенције Влаха Антуновића, капетана брода Александра Алфиревића и машинисту Чеду Стојковића, док су просторије агенције биле затворене и запечаћене. Чини се да је управо превлачење југословенских бродова из аустријског у њемачки дио америчке окупационе зоне био главни разлог хапшења југословенских бродара. Бојазан да ова пловила буду пребачена у совјетски окупациони дио Аустрије навела је Американце да их, у вријеме изузетно лоших односа са Југославијом, пребаце дубље у унутрашњост своје окупационе зоне. Хапшење југословенских бродараца морамо посматрати и у свјетлу чињенице да су само неколико

[342] AJ, 331-85, *Реферат о службеном путовању*; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/505.

дана раније југословенске власти оборише један, а натјерале на принудно спуштање други амерички авион, који је прелијетао југословенску територију (9. и 19. августа).[343]

О понашању Американаца приликом хапшења, испитивању и односу према Југословенима приликом боравка у затвору свједочило је неколико југословенских бродараца. Крмар шлепа СБД 67314 Јосип Кнезић свједочио је о питањима која су му Американаци поставили, тражећи од њега информације о стању у Југославији, односу нових власти према овим службеницима, његовим политичким ставовима, догађајима у свијету, односима Запад-Исток (са посебним осврtом на обарање америчких авиона од стране Југославије), као и о самој личности југословенскиг предсједника Ј. Б. Тита. Посебно се, приликом саслушања, инсистирало на наводним југословенским плановима о потапању пловила југословенске заставе на горњем Дунаву. Испитивање у вези са наводним потапањем бродова помињао је у опису свог саслушења и Милан Парун, крмар на шлепу ЈРП 26515. Слично су свједочили и бродари Јосип Илеш, Иван Брмболић, Миленко Ковачевић, Видоје Поповић, Светозар Јовић и Лука Радимири. Бродски капетан Петар Прцовић свједочио је да му је током саслушања постављено чак и питање о томе „да ли Русија има атомску бомбу". Након што су пуштени, а по преузимању својих личних ствари, југословенске бродаре претресала је и њемачка полиција на водним путевима (*Wassershutz Polizei*).[344]

[343] Амерички авион је погођен над Љубљаном приликом лета од Беча ка Удинама. Принудно се спустио недалеко од Крања, а посада је ухваћена и одведена на испитивање (AJ, 331-85, *Писмо Светској синдикалној федерацији рада*; AJ, 331-85, бр. 25674; AJ, 331-85, *Извештај о заплени благајне, докумената и остале архиве Комисије за пријем пловних објеката у Линцу од стране америчких окупационих власти;* AJ, 331-85, бр. 2041; AJ, 331-85, *Телеграм бр. 3373*; AJ, 331-85, бр. 494; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/424; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/430; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/454; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/501, В. Petranović*, Istorija Jugoslavije*, III, str. 166-167; Б. Петрановић, *Југославија на размеђу (1945-1950),* Подгорица 1998, стр. 527; В. Dimitrijević, D. Bogetić, *Tršćanska kriza 1945-1954,* Beograd 2009, str. 30-31).

[344] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/360; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/424; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/427; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/431; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/437; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/446; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/448; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/450; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/501.

Нарочито значајан, према мишљењу Американаца, био је управо инж. Светислав Јовић. На основу свега што су о саслушањима говорили ухапшени југословенски бродари он је од стране Американаца посматран као југословенски шпијун и особа од нарочитог повјерења југословенских власти. Оптуживан је да је имао задатак да организује потапање југословенских бродова у случају даљег погоршања југословенско-америчких односа. У том смислу његово свједочанство о третману приликом боравка према њему довољно илуструје цјелокупну ситуацију у односима двије државе у том тренутку. Од привођења уз пратњу официра који је држао „револвер на готовс", преко „два потпуно крвава ћебета" која је добио у ћелији, до одлуке да отпочне са штрајком глађу. О томе инж. С. Јовић каже: „Због нечовечног поступања, како за време хапшења, тако и у затвору и на саслушању, одлучио сам да штрајкујем глађу и нисам јео 72 сата. Онда сам добио зујање у ушима, па сам почео да једем. Бојао сам се да ћу од слабости почети да говорим којешта, а сем тога штрајк глађу није имао ефекта, јер је чувар затвора моје следовање са задовољством јео, не јављајући никоме."[345]

Због овог упада на југословенска пловила и хапшења особља, Југославија је упутила протест Американцима због „повреде југословенског државног суверенитета, повреде личне слободе њених грађана и оштећења њене имовине". Истакнуто је да се на свим овим пловилима вијорила југословенска застава, као и да су, од стране америчких окупационих власти, у неколико наврата били признати као југословенско власништво. Такође, на свим пловилима били су југословенски бродари, уредно регистровани и признати код надлежних америчких окупационих власти. Знатна југословенска имовина, која се налазила на овим пловним објектима, била је опљачкана, демонитрана и однијета, или једноставно бачена у Дунав. Нестајале су чак и личне ствари ухапшених бродараца.[346]

[345] Инж. Светислав Јовић (1910-1995), дипломирао на Техничком факултету у Београду. Био је управник Бродоградилишта на Чукарици и начелник Одељења речног и морског саобраћаја при Савезној планској комисији. Радио је и у Одељењу за поморску и речну бродоградњу Министарства народне одбране и као управник Главног уреда за унутрашњу пловидбу Југословенског регистра бродова. Након тога је био професор и декан Саобраћајног факултета у Београду (ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/454; *Прилози за историју речног бродарства Југославије,* стр. 193-194).

[346] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/501.

Због америчког одуговлачења са повраћајем пловила Југославија се одлучила за постепену интернационализацију овог питања. Проблем реституције југословенских пловних објеката из америчке окупационе зоне Југославија је изнијела на трећем засједању Економско-социјалног савјета Организације уједињених нација (ОУН), које је отпочело рад 11. септембра 1946. године, под предсједништвом југословенског делегата Андрије Штампара. Разлог за изношење овог питања пред Економско-социјални савјет ОУН је, како је то истакао чехословачки делегат Јан Папанек, што се „овде ради о чисто економском проблему, чије ће брзо решење знатно помоћи реконструкцији ЧСР". Постављање овог питања, као посебне тачке на дневном реду овог засједања, представљало је својеврсни успјех југословенске дипломатије. Делегација САД је сматрала да је ово проблем који се треба разматрати пред Савјетом, али „заједно са дунавским питањем". Подршку југословенском приједлогу дала је и делегација Чехословачке, која је имала идентичан проблем са повраћајем пловила, а уз југословенске захтјеве стала је и делегација СССР-а. Расправа по том питању почела је 25. септембра. Американци су поново покушали условити Југославију учешћем на конференцији у Бечу, која је требало да доведе до нормализације прилика на Дунаву и потпуне успоставе саобраћаја од Регензбурга до Црног мора. Совјетски делегат Феонов сматрао је да је повратак пловила само дјелимично рјешење проблема Дунава и поставио питање о могућем увођењу међународног режима на пловне ријеке у САД „у којем би узеле учешћа, поред осталих, и СССР и Југославија".[347]

САД су предлагале да на конференцији о Дунаву, заказаној за 1. новембар 1946. године, учешће узму све приобалне државе, четири силе побједнице које имају своју војску на Дунаву, и оне државе чији грађани имају своја пловила на Дунаву. Овакав амерички приједлог је чак био и усвојен, пошто је за њега гласало осам земаља (Велика Британија, Канада, Грчка, Белгија, Чиле, Индија, Либан и САД), пет земаља је било против

[347] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/458; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/464; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/477; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 4, 432083; J. Jovanović, *Jugoslavija u Organizaciji ujedinjenih nacija 1945-1953,* Beograd 1985, str. 61-62.

(СССР, Украјина, Чехословачка, Југославија и Куба), а пет уздржано (Француска, Кина, Колумбија, Норвешка и Перу). Оваква одлука Економско-социјалног савјета била је разочаравајућа за Југославију. Она је у потрази за моралном потпором била поражена, али, како је саопштено из југословенске делегација, „у нашим очима то није пораз наше земље, већ пораз Економско-социјалног савета“. Француска је своје учешће на тој конференцији условила учешћем приобалних држава, чланица ОУН.[348]

Амерички делегат Винант настојао је да се „иза кулиса“ споразумије са југословенском делегацијом и да југословенске пловне објекте мијења за југословенско учешће на конференцији коју су Американци покушавали организовати. Такође, од Југославије је тражено да обећа да ће утицати да и Совјетски Савез прихвати учешће на тој конференцији. У том случају гарантован је повраћај пловила у најкраћем могућем року. Према мишљењу америчке делегације повраћај ових пловила не би пуно значио за обнову Југославије и Чехословачке „без уређења самога питања пловидбе на Дунаву, јер сада је саобраћај потпуно укинут“. Југословенски амбасадор у САД Сава Косановић предлагао је да Југославија ипак узме учешћа на тој конференцији, али је то из Београда категорички одбијено. Одбијена је и могућност било каквог утицаја на становиште СССР-а у погледу могуће дунавске конференције. Британски делегат Ноел Бакер потпуно је стао на страну САД у погледу Дунава, сматрајући да је амерички приједлог „постављен на широким линијама, у тону изванредно пријатељском, праведан за све“. Ноел Бакер је истакао да се „од свег срца нада да ће конференција бити сазвана“.[349]

Делегати Белгије, Перуа, Чилеа и Либана сматрали су да Економско-социјални савјет није уопште надлежан да рјешава проблем Дунава и да се о томе већ расправља на Мировној конференцији у Паризу. Међутим, делегат Либана је истицао да „земље Блиског истока не могу а да се не заинтересују за једно питање које се тиче економске

[348] С обзиром да приобалне државе нису хтјеле учествовати на Конференцији, а због тога ни Француска, до њеног одржавања није дошло (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 4, 432083; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1946,* II, dok. br. 75, str. 214; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 46).

[349] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/458; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/461; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/477.

судбине Европе, а нарочито Југоисточне Европе“. Он је приједлог САД о сазивању конференције о Дунаву назвао „изванредно паметним и разумним“. Делегат Перуа је сматрао да се Југославија за повратак својих пловила мора обратити Међународном суду правде, „пошто се ради о враћању украдених ствари, које држалац неће да врати правом власнику“. У погледу одржавања конференције перуански делегат се питао „каква би била корист за нас да одобримо амерички предлог, или који други предлог, ако би заинтересоване странке одлучиле да не дођу на конференцију“. Украјински делегат Медвед жестоко је стао у одбрану Југославије и Чехословачке, рекавши да „једино право које се овде манифестује то је право силе“, као и да је то „жалосно, јер употреба права јачега не може допринети појачању основе УН, оно може само разочарати народе који траже мирну сарадњу у оквиру УН“. Без обзира на то, југословенско-чехословачки приједлог да Економско-социјални савјет (ОУН) препоручи САД враћање југословенских и чехословачких пловила одбијен је са истим односом гласова као наведени француски приједлог о одржавању конференције.[350]

У другој половини новембра 1946. године стигла је у Пасау југословенска делегација коју је предводио, са функцијом делегата ФНРЈ за пријем пловила у америчкој зони Њемачке, управник ДРБ-а Милош Савин, а у којој су још били и представник МИП-а др Милан Златаревић, Радослав Миловић, Стеван Грубор и Џевдет Братовић. Њихов задатак је био да изврше посљедње припреме око повраћаја југословенских бродова. Са собом су повели и 65 бродараца, потребних да би се бродови уопште могли покренути и поћи Дунавом ка Југославији. Радослав Миловић је био задужен, као навигациони руководилац, за сектор Линц-Регензбург, Стеван Грубор за сектор Урфар-Мохач, а Џевдет Братовић је постављен за секретара делегације. Прелиминарни разговори са осталим делегацијама савезничких земаља вођени су 20. новембра, а југословенска делегација је испоставила листу од 177 пловила која потражује, од којих је 16 проглашено спорним, пошто је на 14 претендовала и Мађарска, а за два су право полагала и два њемачка

[350] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/461; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/477.

власника. Затим је одржана конференција по питању начина повраћаја пловила, разговори о спорним објектима, преглед објеката у сврху утврђивања њиховог техничког стања и израда докумената. Након разговора са Мађарима, утврђено је да је седам пловила, ипак, југословенско власништво. Додатан проблем представљала су пловила југословенске заставе која су била у власништву оних југословенсих грађана који нису имали намјеру да се врате у земљу (у већини случајева у питању су били Нијемци и Мађари из Југославије). Коначно, 30. новембра 1946. године, Божидар Брејц потписао реверс за преузимање 160 пловних објеката, процјењене укупне вриједности од 9,1 милион марака. Спорно је било још 17 објеката. Због дефицита у вучној снази изнајмљена су 4 реморкера од ДДСГ-а и 3 од Баварског Лојда. Бродови су запловили „ка домовини“ 7. децембра, када су реморкери *Рудник* и *Добро Поље*, са осам шлепова, напустили америчку окупациону зону Њемачке. Југословени су били изненађени неочекиваном предустрељивошћу Американаца, од тренутка када су добили наређење да реституциони процес може отпочети. Настојали су да на све начине помогну Југословенима, што је била велика промјена у односу на прећашње стање. Како је писао Б. Брејц шефу југословенске војне мисије у Берлину, очигледно су настојали „да не буду лично увучени у ово све више политичко, него реституционо, питање“. Истакао је, том приликом, и разлику у односу Американаца према југословенској делегацији, наспрам односа према делегацијама осталих савезничких земаља које су у то вријеме боравиле у области око горњег Дунава. Реституција чехословачких и мађарских пловила отпочела је 21. и 22. новембра.[351]

У тренутку када је реституциона процедура требала отпочети, од 177 пловила које је Југославија потраживала, 27 се налазило у Регензбургу (са 44 службеника), 95 у Богену (са 111 службеника), 8 у Дегендорфу (са 17 службеника), 24 у Виндорфу (са 21 службеником), 23 у Пасауу (са 68 службеника), док се један пловни објекат налазио на

[351] AJ, 331-85, бр. 1145; AJ, 331-85, *Извод из дневника рада мајора Божидара Брејца у вези са преузимањем нашег пловног парка на баварском сектору Дунава у времену од 20. до 30. новембра 1946. године*; AJ, 331-85, пов. бр. 18; AJ, 331-85, *Извештај о реституцији*; AJ, 331-85, пов. бр. 3/47; AJ, 331-85, пов. бр. 1; AJ, 331-85, *Извештај о раду делегације за пријем пловила у америчкој зони*; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/347.

2.220. км (у аустријским водама). У исто вријеме, пет југословенских пловила било је у совјетској окупационој зони Аустрије. Крајем децембра 1946. године управник ДРБ-а М. Савин ургирао је преко југословенског представника при СКК за Аустрију у Бечу да се Југославији врати један понтон, који се налази у експлоатацији „совјетског" ДДСГ-а, као и да се исплати пуна надокнада за дотадашње неовлашћено коришћење истог.[352]

Покрет југословенских пловила у низводном смјеру морао је бити прекинут због наиласка леда 21. децембра, а особље и пловила, која до тада нису запловила, добила су упутства о формирању зимовника. До тог датума 84 пловила су напустила Њемачку. Осим два пловила која су стигла до Југославије (*Карађорђе* и *Драгор*), остала су се налазила диљем Дунава, од Енгелхарцела до Братиславе. За старање о преосталим пловилима, пошто је делагација отишла натраг за Београд 29. децембра, били су задушени: технички референт при делегацији Душан Ђекић, и шефови агенција у Регензбургу (Владимир Таминџић) и Пасауу (Влахо Антуновић) за њемачки дио Дунава, С. Грубор (шеф агенције у Бечу), Петар Албанезе (технички референт), Иван Грос (шеф агенције у Линцу), Фрања Ебел (чиновник агенције у Бечу) и Миленко Томић, шеф агенције у Братислави, за аустријски и чехословачки дио Дунава.[353]

Јака зима онемогућила је поновни покрет пловила са горњег Дунава све до 11. марта 1947. године. У наредне двије седмице, од поновног отварања пловидбе, реституција је била завршена за сва она пловила која су се могла кретати. На горњем Дунаву су остала још „спорна" пловила, подављени објекти, објекти на ремонту у бродоградилиштима и пловила на утовару. Од стране Американаца 17. маја је стигао допис у којем обавјештавају југословенску страну да су и „спорна" пловила припала њој и да их може преузети. Задржавање ових „спорних" пловила Ј. Авшич је назвао „нимало пријатељским ставом америчких власти", због чега је „у име здравог разума" оштро протествовао. Коначној америчкој одлуци о повраћају и „спорних пловила" Југославији

[352] AJ, 331-85, *Извештај о реституцији*; AJ, 331-85, пов. бр. 458.
[353] AJ, 331-85, *Извештај о реституцији;* AJ, 331-85, *Покрет објеката;* AJ, 331-83-2.

претходило је и подношење меморандума са доказима о власништву Југославије над тим бродовима. За потребе преузимања ових пловила, 10 дана касније, у Пасау је стигао Божидар Брејц. Ова пловила су отпловила низ Дунав између 28. и 31. маја. Остала је спорна још само радионица *Вулкан,* која је била југословенско пловило трансформисано у радионицу од стране Баварског Лојда, као и још пет пловила која су била потопљена, у процесу вађења, или су чекала на оправку. Цјелокупан поступак реституције коштао је Југославију око 330.000 њемачких марака, 1 милион аустријских шилинга и 1,8 милиона чехословачких круна.[354]

Након реституције свих пловила подунавских земаља Американци су остали присутни на Дунаву захваљујући располагању преосталом имовином Баварског Лојда, који је посматран као њихов ратни плијен.[355] За управу над Баварским Лојдом био је одређен и нарочити амерички комесар, који се трудио да пословање донесе макар минималне приходе којима би било исплаћено особље. Међутим, робе и путника је било врло мало на горњем Дунаву. Упркос томе, Американци су у својој позицији на Дунаву видјели изразит значај, па се чинило да они „уопште не мисле више да се повуку са Дунава“. У Регензбургу је постојала *Danube Field Organization* (DFO)*,* под америчком контролом, а у америчкој окупационој зони Аустрије *Inland Waterways Branch*. ДФО је настао након расформирања *Inland Waterways Division*-а, са задатком да контролише саобраћај на Дунаву. И друге земље Запада су имале намјеру стећи или сачувати позицију на Дунаву. Представници француског бродарства истицали су намјеру да остану на Дунаву, иако у том тренутку нису располагали ни једним пловним објектом на тој ријеци.

[354] Под овим трошковима се подразумјевају лични издаци (аконтације, путни трошкови и дневнице), поштански трошкови (поштарине, телеграми и телефонски разговори), трошкови транспорта (превоз хране, људства и материјала), социјално осигурање (болнички трошкови, лијечење, лијекови и хонорари љекарима), погонски материјал (издаци за моторин, угаљ и мазива), набавка разног материјала и инвентара, оправке објеката, извлачења пловила, издаци за храну и цигарете и трошкови за репрезентацију („нужни издаци за активизирање америчких и локалних власти по разним потребама око спуштања пловила“) (AJ, 331-85, *Извештај о реституцији*; AJ, 331-85, *Финансијски извештај;* AJ, 331-85, *Детаљни преглед трошкова реституције*; AJ, 331-85, пов. бр. 1; AJ, 331-85, пов. бр. 4076; AJ, 331-85, бр. 7362).

[355] Преузимање имовине Баварског Лојда од стране Американаца правдано је одговором на совјетско преузимање имовине аустријског ДДСГ-а (AJ, 331-85, *Извештај Јовић-Брејц о службеном путовању Линц-Регензбург-Пасава*).

Власници британског друштва за дунавски транспорт (*Anglodanubia*) браћа Бишоф најављивала су „да ће бити много активнији на Дунаву, него што су били пре рата“. Иако су имали намјеру да формално сједиште друштва премјесте из Букурешта у Лондон, управа би се, како је планирано, налазила у рукама континенталне централе, која је требало да буде у Бечу.[356]

Из једног писма Бранка Радовановића, југословенског саобраћајно-наутичког референта за горњи Дунав, видимо врло сликовит приказ живе борбе која се развила са циљем постизања што јачег утицаја на Дунаву. Он је посебно нагласио да се „центар борбе око Дунава између Американаца и СССР-а пребацио у Беч“. Он даље наводи да „чак и Енглези почињу да се покрећу и тражили су од Американаца и Руса парче дунавске обале, Руси су у замену тражили од Американаца део десне обале Енгелхарцел-Мост Линдау, а Американци од Руса део леве обале“. Бранко Радовановић истиче да су „Чехословаци врло активни“ на Дунаву, док у погледу улоге Југославије каже: „Ми смо посматрачи који очекују резултате, јер нисмо моментално заинтересовани ни са чим другим, осим реституцијом наших објеката.“[357]

Некада снажно паробродарско друштво КОМОС (Continentale Motorschiffahrtsgesellschaft-aktiengesellschaft) изашло је из рата са знатним губицима. Његово сједиште је враћено у Амстердам, након што је више година било у Бечу. Као што смо већ напоменули преостала флота аустријског ДДСГ-а била је подијељена на два, фактички, независна предузећа. Сложено питање располагања имовином ДДСГ-а називано је „пробним каменом за потсдамски споразум“. У рукама Аустријанаца, али под директном доминацијом Американаца, са сједиштем у Линцу, био је дио флоте, којим је обављан редован путнички и денчани саобраћај „од Линца до баварске границе“, односно до Енгелхарцела. Аустријски дио ДДСГ-а остваривао је значајне приходе у овом периоду, упркос свим потешкоћама посљератног транспорта. Други дио флоте припадао

[356] АЈ, 331-17, *Реферат о ситуацији на горњем Дунаву;* АЈ, 331-85, бр. 811; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/464.

[357] У питању је представка датирана под 23. фебруаром 1946. године (АЈ, 331-85, бр. 110).

је ДДСГ-у под совјетском доминацијом, са сједиштем у Бечу. Његова флота је саобраћала, у највећој мјери, од Беча низводно и превозила је производе индустријских постројења из Аустрије, која су такође била под совјетском доминацијом. Између осталог, превожена је нафта и нафтни деривати, као и пољопривредне машине. Два официра Црвене армије, из штаба маршала Ивана Степановича Коњева, ушла су у просторије ДДСГ-а 2. фебруара 1946. године и свим запосленима саопштили да Совјетска војна команда преузима управу, као и да се ништа неће мијењати у организацији и пословању друштва. Чак је на руководећем мјесту задржан дотадашњи комесар, а некадашњи генерални директор, Бауер. Свим запосленима обећана је боља исхрана и повећање принадлежности за чак 50%.[358]

Непосредно прије ове совјетске акције, на иницијативу Американаца, одржан је у Пасауу један састанак представника неколико снажних бродарских друштва на горњем Дунаву. Уз представнике ДДСГ-а учествовали су и представници КОМОС-а, Баварског Лојда и Валнера. У питању су била друштва која су творила некадашњи моћни њемачки конзорцијум за дунавску пловидбу. Једно од објашњења би могло бити да су Американци на овај начин имали намјеру да покушају парирати „зближавању“ предузећа из Румуније и Мађарске са СДГП-ом, као и да створе некакву алтернативу дунавској пловидби којом су доминирали Совјети.[359]

Постојале су сумње да се совјетско преузимање ДДСГ-а поклопило са овим америчким покушајима, али и са честим посјетама директора Бауера штабу маршала Коњева. ДДСГ више није имао тако моћан пловни парк којим је могао доминирати на Дунаву, приходи су били минимални, а велики број запослених је очекивао примања. Према оцјени капетана Бранка Радовановића „директор Бауер, који је паметан човек,

[358] Прије Аншлуса Аустрије већинско власништво над ДДСГ-ом било је у аустријским рукама – 50% акција (25% је припадало држави, а исто толико *Creditanstalt*-у), 40% је било у италијанским рукама, а остатак у рукама мањих акционара. Након Аншлуса читав аустријски капитал у ДДСГ-у пренијет је на *Hermann Göring Reichswercke* и нашао се у власништву Трећег рајха (AJ, 331-17, *Реферат о ситуацији на горњем Дунаву;* AJ, 331-83, *Коме припада ДДСГ*).

[359] AJ, 331-83, *Зашто су совјетске власти узеле ДДСГ.*

савршено правилно разуме да Руси већ имају на Дунаву доминантан положај“. На конференцији дунавских бродарстава у мају 1946. године, на којој су присуствовали представници Баварског Лојда, ДДСГ-а, Валнера, америчког *Inland Waterway Division* (предвођеним пуковником Чарлсом Њуелом), МФТР-а и посматрачи из ЧСДП-а и ДРБ-а, управник ДДСГ-а је говорио о немогућности његове фирме „да удовољи само жељама Американаца, а да не ради и не споразуме се са Чехословацима и Југословенима“, јер би, без сарадње са њима, „задовољавајући се само радом у америчкој зони, могао да узме чекић и полупа пловила“.[360]

Сложено питање била је и подјела њемачких пловила на унутрашњим пловним путевима на име репарација. Совјети су потраживали око 33% од укупног броја пловила која би била предмет репарација. Са друге стране, Југославија је, ако се испуне одредбе договора из Потсдама, могла очекивати 9,6%, као и у индустријским постројењима. Југословенском делегату при Репарационој комисији за ријечни саобраћај слати су апели да се Југославија базира на преузимање дунавских пловила и да се не смију прихватати пловила са Елбе и Рајне као замјена, због тешкоћа у превлачењу. Из Рајне су у Дунав могла прећи само пловила мањих димензија и мање тежине. Други начини за пребацивање ових пловила били су знатно тежи, појединa пловила су могла ићи морским путем или да буду растављена и превезена жељезницом.[361]

Југославија је сматрала да јој на име репарација припада око 400 њемачких пловила. На горњем Дунаву је укупно било око 700 пловила која су припадала Баварском Лојду, Валнеру, КОМОС-у, ДДСГ-у, али и пловила под мађарском заставом. Пошто пловила под мађарском заставом не могу бити укључена у њемачке репарације, КОМОС је покушавао доказати да је он у ствари холандско предузеће, ДДСГ је истицао да је он аустријско предузеће које су Нијемци насилно преузели, па би под удар репарација могла, евентуално, бити укључена ДДСГ-ова пловила изграђена након Аншлуса. Када се

[360] AJ, 331-83, *Зашто су совјетске власти узеле ДДСГ;* AJ, 331-85, *Извештај о конференцији бродарских друштава , која је одржана 15. маја 1946. године у Пасави на броду МФТР „Szent Imre.“*
[361] AJ, 331-85, бр. 7147; AJ, 331-85, пов. бр. 276/46.

све то узме у обзир број од 700 пловила је смањен за око половину. Од преосталог броја нису могла бити подмирена ни југословенска потраживања, а камоли совјетска и чехословачка. Наравно, и Њемачкој је морао бити остављен одређени број пловила за задовољење њених основних потреба.[362]

2.6. Дунав на Париској мировној конференцији 1946. године

Након завршетка Другог свјетског рата није постојао никакав јединствени организам управе пловидбом на овој ријеци. Стара Међународна дунавска комисија престала је да постоји још 1940. године, Савјет ријечног Дунава, настао као израз њемачке доминације на Дунаву и у Подунављу, није имао ни легитимитет ни подршку нити једне земље, па се о њему више није ни говорило. Такође, више није функционисала ни Комисија за режим дунавских вода, па је био примјетан и недостатак централног организма који би координирао рад водних задруга у Мађарској, Румунији и Југославији.[363]

Први пут се, након Другог свјетског рата, о проблему Дунава разговарало на Потсдамској конференцији јула-августа 1945. године, и тада је одлучено да читав проблем буде упућен на разматрање Савјету министара иностраних послова четири велике силе побједнице. Дунав је тада, од стране америчке делегације, постављен као дио цјеловитог питања унутрашњих пловних путева, заједно са Рајном, Одром, Килским каналом и другим значајним европским унутрашњим воденим саобраћајницама.[364]

Савјет министара иностраних послова великих сила чинили су представници САД, Велике Британије, СССР-а и Француске, уз укључивање Кине приликом разматрања

[362] АЈ, 331-85, *Реферат Привратт-Перишић.*
[363] АЈ, 331-2, *Питање Дунава.*
[364] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432141; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 4, 432083; АЈ, КМЈ, I-4-е/1, *Историско-правни преглед после Другог светског рата; Уједињене нације,* стр. 111.

мировног уговора са Јапаном. Савјет министара засједао је три пута прије него што је отпочела Мировна конференција у Паризу (од 11. септембра до 2. октобра 1945. у Лондону, од 25. априла до 16. маја и од 15. јуна до 12. јула 1946. године у Паризу). Након лондонског савјетовања министара иностраних послова, Едвард Кардељ је поднио извјештај Министарском савјету ДФЈ 17. октобра 1945. године. Он је, том приликом, поновио противљење намјерама САД-а да се сви европски унутрашњи пловни путеви у овом, специфичном, поратном периоду ставе под јединствени надзор. Сматрао је да „америчка слобода пловидбе“ има врло јасан циљ „да се створи пуна могућност економског и политичког продирања Американаца у земљама Источне Европе“.[365]

Дунавско питање је, након завршетка Другог свјетског рата, било и важна ставка преговора о миру са пораженим државама из Подунавља. Алеш Беблер је у једном телеграму упућеном Едварду Кардељу, Станоју Симићу и Тодору Вујасиновићу, почетком априла 1946. године, говорио о току разговора у погледу склапања мировног споразума са Румунијом. Према овом извјештају, САД су тражиле „потпуно успостављање“ комисије која би „господарила целим Дунавом, па и ушћем“, и у коју би ушле и заинтересоване ваневропске земље. Са друге стране, како је писао А. Беблер, „Руси су за тезу комисије обалских земаља и за посебну комисију на ушћу“. Већ тада је потпуно јасна била разлика између совјетског и америчког гледишта у погледу рјешења дунавског питања.[366]

Сједињене Америчке Државе су, покушавајући да спроведу своју намјеру о потпуној интернационализацији Дунава, дале приједлог, који је усвојен на засједању Економско-социјалног савјета ОУН, о одржавању једне конференције о Дунаву. САД су биле подстакнуте „опасним ограничењима пловидбе објеката на ријеци Дунаву, који неповољно утичу на економски опоравак Југоситочне Европе“. Економско-социјални савјет препоручио је да се одржи једна дунавска конференција у Бечу, уз учешће свих заинтересованих земаља, не касније од 1. новембра 1946. године. Циљ конференције је

[365] *Zapisnici NKOJ-a i Privremene vlade DFJ 1943-1945,* priredili: B. Petranović i Lj. Marković, Beograd 1991, dok. br. 34, str. 109-113.
[366] AJ, 331-7, стр. пов. бр. 225.

био да се отклоне сметње слободној пловидби и да се формира један привремени старалачки организам за читав пловни ток Дунава. Истакнута је велика потреба за слободним одвијањем трговачке пловидбе од Регензбурга до Црног мора. Пловидба је морала бити слободна за бродове свих заинтересованих нација, под њиховом националном заставом. О томе да је амерички приједлог усвојен, као и да је одређен датум одржавања конференције југословенске власти је обавијестио генерални секретар ОУН Тригве Ли.[367]

Телеграм Тригве Лија примљен је у Београду 10. октобра, а већ 17. октобра одговорено је телеграмом, са потписом Владимира Велебита. Југославија је одлучно одбацила могућност учешћа „на предложеној конференцији у Бечу", као и на „каквој другој конференцији, која би расправљала питање Дунава и на којој би били присутни делегати других држава, сем прибрежних". Јасно је наглашено да је Југославија расположена да помогне „сваку акцију за сазивање једне међународне конференције свих подунавских држава, која би имала задатак да уреди питање будућег статуса Дунава, који ће бити основан на начелима ОУН". Учешће на овој конференцији није прихватио ни Совјетски Савез, као ни Чехословачка. Одбијањем учешћа на конференцији у Бечу Југославија је чврсто стала уз совјетску тезу о управи прибрежних држава на Дунаву.[368]

Очигледно да нова Југославија није имала пуно двојбе када је посљератно уређење Дунава у питању. Она је заступала тезу о потреби стварања неке нове дунавске комисије, јединствене за читав ток Дунава, узевши у обзир и ушће. Тиме је Југославија стала на страну становишта да се на Дунаву промјене двије кључне ствари присутне већ деценијама прије. Требало је одбацити било какву дуалност у погледу управе Дунавом и истицати начело „Дунав - дунавским народима", односно тзв. начело прибрежности. У

[367] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 21, 12254.
[368] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 21, 12254; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 21, 12316; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 13767.

прилог овог становишта говорио је и Стане Крашовец, југословенски делегат пред Економско-социјалним савјетом ОУН, на сједници од 28. септембра 1946. године.[369]

Југославија је сматрала да је, у погледу Дунава, потребно да се „успостави контакт са заинтересованим представницаима СССР-а", како би био заузет заједнички став непосредно прије отпочињања рада Мировне конференције у Паризу и отварања питања Дунава на истој. Као нарочита погодност за стварање заједничке совјетско-југословенске дипломатске акције у погледу Дунава истицано је да је тадашњи амбасадор СССР-а у Југославији Анатолиј Јосифович Лаврентијев био представник своје земље у Савјету ријечног Дунава, током њеног кратког учешћа у раду тог тијела, и као такав био солидан познавалац дунавског питања.[370] Алеш Беблер, замјеник министра иностраних послова ФНРЈ, је у разговору са начелником Одјељења балканских земаља МИП-а СССР Александром Андрејевичем Лавришћевим, поменуо мишљење Е. Кардеља „да се на Мировној конференцији о питању режима Дунава треба придржавати совјетске тачке гледишта, фиксиране у нацртима мировних уговора са балканским земљама."[371]

Совјетско становиште о потреби препуштања управе над Дунавом искључиво подунавским државама несумњиво је било у сагласју са ставом званичне Југославије, али је, сасвим сигурно, имало и један мотив више. Побједа начела „Дунав - прибрежним државама" била је и сигуран пут ка успостављању совјетске доминације над овом ријеком и, уопште, у Подунављу. Званична совјетска политика је истицала да је „један од највећих резултата Другог светског рата тај што дунавске државе више не представљају играчке у рукама великих држава". Јасно је наглашено да „совјетска јавност у потпуности подржава

[369] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15477; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-међународне конференције, ф-76, досије 1, 23554; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/477.

[370] Анатолиј Јосифович Лаврентијев (1904-1984) налазио се у дипломатској служби од 1939. У Министарству иностраних дјела радио је у Источноевропском, Првом европском и Блискоисточном одјелу. Од 1944. до 1946. био је народни комесар иностраних дјела РСФСР, а затим три године амбасадор у Југославији. Био је замјеник министра иностраних дјела 1949-1951, а потом амбасадор у Чехословачкој, Румунији и Ирану. У дипломатској служби је остао све до 1970. године (*Дипломатический словарь,* II, Москва 1985, стр. 131).

[371] А. Ј. Лаврентијев стигао је 13. априла 1946. године као нови амбасадор СССР-а у ФНРЈ (ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15477; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1946*, I, dok. br. 47, str. 99-100; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 57, стр. 132-133).

настојања подунавских земаља да реше питање о режиму пловидбе на Дунаву“, као и да је то „једини исправни и могући начин решења дунавског проблема“. О томе је говорио В. М. Молотов по завршетку савјетовања министара иностраних послова великих сила у Паризу. У изјави медијима он је рекао: „Питање режима пловидбе на Дунаву – је ствар пре свега самих подунавских држава и оно се не може решити у мировним споразумима са појединим подунавским државама. Не треба се признати за исправно да неке недунавске земље присвоје себи право да диктирају подунавским земљама своју вољу и онај режим на Дунаву који не би одговарао интересима подунавских држава, посебно подунавских савезних држава (Чехословачка, Југославија).“[372]

Питање Дунава, због свега наведеног, а у првом реду због његове стратешке важности, било је једно од важнијих питања на Мировној конференцији у Паризу. У мају 1946. године стални делегат ФНРЈ В. Нинчић саопштавао је да је Румунија припремила посебну групу стручњака задужену да на Конференцији разматра проблем Дунава. С обзиром да је, како наводи В. Нинчић, „наш главни супарник на питањима међународног Дунава и режима дунавских вода била је и остала Румунија“, потребно је било „наше дунавске стручњаке придодати југословенској делегацији“. Стручњаке за питање Дунава, које је Румунија придодала својој делегацији за мировне преговоре, В. Нинчић назива „мајсторима“, са којима „дискусију, преговоре и борбу у изградњи текстова може водити само наша екипа дунавских специјалиста“. Он наводи да се на челу румунских стручњака налазе В. Пела, некадашњи стални делегат при МДК и Савјету ријечног Дунава, и некадашњи провизорни жеран Ђердапске администрације А. Паунеску, и предлаже да у југословенску делегацију, осим њега, уђу: Ј. Пауновић, секретар Сталне делегације ФНРЈ у Привременом комитету, и технички стручњаци инж. Никола Мирков, који је као експерт годинама био члан југословенске делегације у Комисији за режим дунавских вода, и инж. Љубисав Тадић. Према његовом мишљењу „ова наша екипа стручњака била би и од

[372] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 24, 15536; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 48, стр. 117-118.

несумњиве користи и делегацији СССР-а“. Овај приједлог је усвојен и Југославија је врло озбиљно пришла питању Дунава на Мировној конференцији у Паризу.[373]

Мировна конференција у Паризу, у Луксембуршком дворцу, отпочела је рад 29. јула и трајала је све до 15. октобра 1946. године, уз учешће свих земаља које су имале активнијег учешћа у рату на страни савезника (Аустралија, Белгија, Бјелоруска ССР, Бразил, Чехословачка, Етиопија, Француска, Грчка, Холандија, Индија, Југославија, Јужноафричка Унија, Канада, Кина, Норвешка, Нови Зеланд, Пољска, САД, СССР, Украјинска ССР и Велика Британија). На Конференцији су биле присутне и делегације седам земаља које су имале право да изнесу своја становишта о појединим одредбама уговора. То су биле делегације Албаније, Аустрије, Египта, Ирака, Ирана, Кубе и Мексика. Конференција је радила у пленуму и по комисијама. У готово свакој од комисија Југославија је имала свог делегата. Радиле су сљедеће комисије: Генерална (југословенски делегат је био Е. Кардељ), Војна (контра-адмирал Срећко Манола), Правно-редакциона (Владимир Симић), Политичко-територијална комисија за Италију (др Алеш Беблер, Моша Пијаде и Сава Косановић), Политичко-територијална комисија за Румунију (без делегата), Политичко-територијална комисија за Бугарску (М. Пијаде), Политичко-територијална комисија за Мађарску (Синиша Станковић, који је уједно био и предсједник Комисије), Политичко-територијална комисија за Финску (без делегата), Економска комисија за Италију (др А. Беблер) и Економска комисија за Балкан и Финску (Милош Рашовић). Предводник југословенске делегације на Конференцији мира био је Едвард Кардељ, док су чланови делегације, уз већ набројане делегате у комисијама, били: Станоје Симић, као замјеник шефа делегације, Димитар Влахов, Борис Кидрич, Драго Марушић, Владимир Бакарић, Авдо Хумо, др Светозар Ритиг, др Златан Сремец, др Љубо Леонтић, Марко Ристић, др Јоже Вилфан, др Милан Бартош и др. Конференција је требало да анализира пројекте

[373] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 20, 6550; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 21, 10767.

мировних уговора између побједничких држава и земаља које су се у току рата налазиле на страни Њемачке.[374]

У погледу Дунава на самој Мировној конференцији у Паризу шеф совјетске делегација В. М. Молотов остао је на становишту да је питање пловидбе на Дунаву „питање које се између обалских држава има расправљати". Представници САД, Велике Британије и Француске инсистирали су да се прогласи опште и безусловно право слободе пловидбе на Дунаву за све заинтересоване државе, као и да одредбе о Дунаву уђу у мировни уговор са Румунијом, Бугарском и Мађарском. Западне државе су стално инсистирале на одредбама Статута Дунава, док су Совјети инсистирали на „мишљењу обалских држава". Подунавске државе спориле су право Мировној конференцији да уопште и одлучује о проблему Дунава.[375]

Шеф југословенске делегације на Мировној конференцији у Паризу Едвард Кардељ говорио је на сједници од 10. октобра и том приликом рекао да „ова Конференција има за задатак да ликвидира ратно стање између Савезника и бивших сателита Немачке, и ни у ком случају у њену компетенцију не спада да она одређује и намеће, простим надгласавањем, Савезницима обавезе". Едвард Кардељ је сматрао да Мировна конференција нема надлежност да одлучује по питању режима на Дунаву. Укључивање одредбе о Дунаву у мировне уговоре са пораженим државама било је апсурдно, јер „Дунав није само румунска река". У Југославији се, истакао је Е. Кардељ, налази „чвор дунавског система", а „скоро половина читавог дунавског пловног система налази се у Југославији, док се друга половина ове речне мреже дели на осталих седам прибрежних држава". Такође, истицао је Е. Кардељ, „на територији Југославије се налазе и прибрежне

[374] Како је то у својој књизи *Дунав-река мог живота* написао Јован Пауновић: „Одлазак наше бројне делегације на ову историјску конференцију био је право искушење за суочавање дојучерашњих ратника са тајнама и замкама успламтеле светске политике и дипломатије." (J. Пауновић, *Дунав-река мог живота.* Аутобиографски записи, Београд 1996, стр. 27; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1946,* I, dok. br. 93, str. 205-206; Д. М. Ковачевић, Б. Ћурчић, н.д., стр. 22-23, 27-28; B. Petranović, *Istorija Jugoslavije*, III, 169-170).

[375] ДАМСП, ПА, 1946, Међународне организације, ф-57, досије 12, 7509; ДАМСП, ПА, 1946, Међународне организације, ф-57, досије 12, 7634; ДАМСП, ПА, 1946, Међународне организације, ф-57, досије 12, 7706; J. Пауновић, *Дунав-река мог живота*, стр. 29.

техничке инсталације, које омогућавају пловидбу кроз теснац Гвоздене капије“. Едвард Кардељ је желио показати „колику важност има питање Дунава за Југославију, а и обрнуто, колику важност има Југославија за дунавску пловидбу“. Према његовом мишљењу, „било би апсурдно покушавати да се у облику обавеза пораженој Румунији, наметну обавезе и савезничким земљама и заведе на Дунаву један режим, који је у пуној супротности са суверенитетом и животним интересима тих држава“. Шеф југословенске делегације на Мировној конференцији је сасвим јасно рекао да се Југославија „никако не може сложити с постојањем било каквог међународног режима на Дунаву, који не би био искључиво резултат слободног споразума прибрежних држава и са искључивим учешћем прибрежних држава“. Југословенски делегат је врло сликовито објашњавао како амерички приједлог о потпуној интернационализацији Дунава за њега изгледа. Сматрао је да су велике западне силе лицемјерне јер се увијек за интернационализацију боре на оним ријекама на којима нису прибрежне. На сједници од 10. октобра је, између осталог, рекао: „Југословенска делегација је присталица старе испробане изреке: 'Чист рачун дуга љубав'... Довољно је само узети у руке ма коју књигу о историји борбе око такозваног 'источног питања' у току XIX и почетком XX века, па да нам суштина борбе за Дунав постане одмах потпуно јасна, ма шта ко говорио о демократској вредности принципа слободне пловидбе и слободне трговине. Јасно је да старе тенденције нису изумрле, јасно је, нажалост, да борба за 'утицајне сфере' још није стављена у старетинарницу историје.“ Совјетски делегат је иступ Е. Кардеља назвао „сјајним одговором на говоре по питању Дунава“. [376]

Едвард Кардељ је, пред делегатима, направио јасну паралелу између питања слободе пловидбе на Дунаву и југословенског захтјева за добијање Трста.[377] Његово излагање је било динамично, а поређења сликовита: „Шта све нису учиниле извесне државе на овој Конференцији и пре ње, да Трст не би био прикључен Југославији; какве су

[376] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432141; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1946,* II, dok. br. 77, str. 221-227; Е. Кардељ, *Говори на Париској конференцији,* Београд 1947, стр. 117-118, 121-122; В. Дедијер, *Париска конференција*, Београд 1947, стр. 423; *Борба,* бр. 244, 12. октобар 1946, стр. 1.
[377] О проблему Трста више: B. Dimitrijević, D. Bogetić, *Tršćanska kriza 1945-1954,* Beograd 2009.

све 'демократске', 'моралне', 'етничке', и свемогуће друге разлоге морале употребити не би ли доказале да је црно – бело, а бело – црно и да би заштитиле свој тобоже угрожени монопол на Средоземном мору. С друге стране, шта све данас не измишљају да би доказале потребу ограничавања суверених права подунавских земаља и да би доказале како је међународни режим на Дунаву заправо отелотворење демократских идеала. О чему се у ствари ради у једном и у другом случају? Који је од ова два противречна принципа праведан, да ли монопол на Средоземном мору или слобода пловидбе на Дунаву? Како је могуће у једном даху тражити учешће у дунавском режиму, а истовремено одвајати Трст од Југославије?“[378]

Очигледно да је, у октобру 1946. године, на Мировној конференцији у Паризу било примјетно сучељавање двије идеје у погледу Дунава. Једне, иза које су стајале готово све приобалне државе, предвођене СССР-ом, и друге, иза које су стајале велике силе Запада, предвођене САД-ом. О проблему Дунава расправљало се на Пленарној сједници, као и у оквиру Економске комисије за Балкан и Финску. Према мишљењу САД-а, одредба о интернационализацији Дунава, његових пловних притока и канала, требало је да уђе међу одредбе мировних уговора са Румунијом, Мађарском и Бугарском. Такође, Американци су инсистирали да се, након ступања на снагу ових мировних уговора, у року од шест мјесеци, организује једна међународна конференција о Дунаву, уз учешће четири велике силе (САД, Велика Британија, Француска и СССР) и свих приобалних држава (изузев Аустрије и Њемачке). Према њиховом приједлогу све, евентуалне, неспоразуме на Дунаву требало је да рјешава Међународни суд правде. Владимир Дедијер је овај амерички захтјев називао „једним од главних средстава за продирање америчког империјализма у Подунавље“. [379]

Цјелокупном америчком приједлогу оштро се супротставио и Станоје Симић, у говору пред Економском комисијом за Балкан и Финску 30. септембра 1946. године. Он је

[378] Цитирано према: Е. Кардељ, *Говори на Париској конференцији*, стр. 124.
[379] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 427432; В. Дедијер, *Париска конференција*, стр. 418-419.

јасно истакао да „ма у ком виду се поставило питање Дунава, оно је првенствено питање споразума прибрежних земаља“. Поновио је важност Југославије за Дунав наводећи да „близу половине дужине“ пловне мреже Дунава припада Југославији и да се најважније притоке ове ријеке улијевају у њу на југословенској територији. Због свега тога, казао је делегатима С. Симић, „Југославија има највећи привредни интерес за правилно решење проблема Дунава“, а „једини могући начин решења проблема Дунава“ је „споразум прибрежних држава, на начин који је садржан и у предлогу СССР-а и у нацртима мировног уговора Савета министара“. Он се нарочито осврнуо на одредбе америчког приједлога, према којем би у интернационализовану мрежу Дунава ушле све његове пловне притоке и канали, што је представљало ширу мрежу од оне предвиђене Дунавским статутом, као и на приједлог да о Дунаву одлучује конференција „заинтересованих држава“.[380]

Одбрана принципа прибрежности била је снажно наглашена и у излагању В. М. Молотова. Он је поновио да се борба западних сила за интернационализацију Дунава води „како би се на Дунаву успоставио привилегован положај извесних великих сила, којих се, како изгледа, не тиче суверенитет и национални интереси прибрежних дунавских држава, али које желе да свуда диктирају и намећу своју вољу “. Немогућност повратка на старо оправдавао је ријечима да су сада друга времена и да је у вријеме када је на Париском конгресу призната слобода пловидбе за Дунав „у Сједињеним Америчким Државама још постојало ропство за црнце.“[381]

Било је примјетно да се земље Запада желе изборити за status quo ante bellum. О томе је децидирано говорио и британски представник Ернест Бевин, рекавши „да не може

[380] *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1946,* II, dok. br. 65, str. 187-193; *Борба,* бр. 236, 2. октобар 1946, стр. 1-2.
[381] Цитирано према: В. Дедијер, *Париска конференција*, стр. 424; В. М. Молотов, *Речи на Парижской мирной конференции,* Москва 1946, стр. 138-153. На Париском конгресу 1856. донијета је одлука о томе да се одредбе Завршног акта Бечког конгреса из 1815. године могу примјенити и на Дунав. Члан 15. Париског конгреса је гласио: „Пошто је Акт Бечког конгреса поставио начела за уређење пловидбе на рекама које раздвајају више држава или протичу кроз њих, уговорне силе се међусобно саглашавају, да ће убудуће ова начела исто тако бити примењена на Дунав и на његова ушћа. Оне изјављују да ће од сад ова одредба чинити саставни део европског јавног права и оне је узимају под своју заштиту...“ (V. M. Radovanovitch, *Le Danube et l'application du principe de la liberté de la navigation fluviale*, Genève 1925, str. 97-98; М. Радојковић, *Србија и међународни положај Ђердапа од Париског конгреса до Светског рата,* Београд 1935, стр. 10).

и неће допустити да после победоносног рата Енглеска буде истиснута из међународног органа у коме је она учествовала дуго време“, мислећи притом на учешће његове земље у раду Међународне дунавске комисије. Ернест Бевин је говорио да жели да види Дунав „као велику артерију трговине, слободну као што је море слободно, велику артерију трговине по којој ће се трговачки бродови свих нација кретати слободно и мирно, доносећи просперитет тим земљама којима је толико много потребно...“[382]

Осим стратешког и политичког значаја, амерички интереси на Дунаву видјели су се и у ријечима сенатора Артура Ванденберга који је, на сједници од 30. септембра, говорио да је „Дунав важна артерија трговине за америчке окупационе зоне у Немачкој и Аустрији“, као и да се САД могу сматрати подунавском земљом „услед тога што су америчке трупе окупирале поједине делове Немачке и Аустрије“. Британски делегат Гледвин Џеб био је, такође, врло ријечит. Он је сматрао да се не смије дозволити да Румунија, „која нам је објавила рат 1941. године, на основу чињенице што је прибрежна земља на Дунаву, одузима она права која смо ми слободно уживали пре него што нам је рат објавила.“[383]

Осим повратка на предратну ситуацију, према мишљењу чланова југословенске делегације, земље Запада су тражиле још више. Њихов захтјев да се интернационализација Дунава односи и на његове пловне притоке и канале суштински је значио да је будућа Дунавска комисија требало да доноси пловидбене прописе за цијелу дунавску пловну мрежу, као и да одлучује о свим техничким радовима и коришћењу водних потенцијала у било које сврхе. Како је то сликовито објаснио В. Дедијер: „На тај начин читав систем наших хидроцентрала, сва наша електрификација била би условљена одлукама међународне комисије. Она би нам просто могла да забрани изградњу централа на Дрини или Драви, под изговором да ометамо долазак воде у Дунав и да тако

[382] В. Дедијер, *Париска конференција*, стр. 422.
[383] В. Дедијер, *Париска конференција*, стр. 420-421.

отежавамо пловидбу.“ Уз то, тражено је и право екстериторијалности за службенике техничко-административних служби на секторима Дунава од нарочите важности.[384]

С обзиром да су се америчком приједлогу приобалне земље, предвођене Совјетским Савезом, оштро противиле, усвојен је француски компромисни приједлог. Према овоме приједлогу, у одредбе мировних уговора ушла је одредба о интернационализацију Дунава, али не и његових притока и канала, а о будућој управи ријеком требало је да одлучи конфренеција на којој би, уз приобалне државе, учествовале три велике силе Запада. За тај приједлог су гласале: САД, Велика Британија, Француска, Грчка, Аустралија, Канада, Јужноафричка Унија и Нови Зеланд, док су против биле: Југославија, Чехословачка, Бјелоруска ССР, Украјинска ССР и СССР. Уздржана је била Индија. Члан 34. из Мировног уговора са Бугарском, члан 36. из Мировног уговора са Румунијом и члан 38. из Мировног уговора са Мађарском, потписаних 10. фебруара 1947. године у Паризу, гласили су: „Пловидба на Дунаву биће слободна и отворена држављанима, трговачким бродовима и роби свих држава на бази једнакости у погледу пристанишних и пловидбених такса и услова за трговачку пловидбу. Предње неће се примењивати на промет између пристаништа исте државе.“ У завршним актима са Мировне конференције у Паризу није помињана ни, евентуална, арбитража Међународног суда правде. Поменута конференција никада није одржана пошто је Француска своје учешће на њој условила учешћем приобалних дунавских земаља.[385]

Одлуке Конференције имале су савјетодавни карактер, а коначне одлуке донио је Савјет министара иностраних послова на свом засједању у Њујорку, након завршетка Мировне конференције, од 4. новембра до 12. децембра 1946. године. Тада су били прецизирани текстови мировних уговора са Италијом, Бугарском, Мађарском, Румунијом

[384] В. Дедијер, *Париска конференција*, стр. 419.

[385] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 427432; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 86/423; ВА, КНОЈ, арх. бр. 3724, док. бр. 17. и 18; АЈ, 15-15-267; АЈ, 15-15-269; Д. М. Ковачевић, Б. Ћурчић, н. д., стр. 74, 230, 263; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* III, str. 50, 95, 111, *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1947,* I, priredili: M. Spajić i Đ. Vasiljević, Beograd 1985, dok. br. 26-27, str. 198, 219; Ј. Пауновић, *Дунав-река мог живота*, стр. 28-29; *Борба,* бр. 240, 7. октобар 1946, стр. 1; Исто*,* бр. 263, 3. новембар 1946, стр. 1; Исто*,* бр. 271, 12. новембар 1946, стр. 3.

и Финском. Иако су се ове земље у највећем дијелу рата налазиле на страни сила Осовине са њима су склопљени мировни уговори прије него ли са Њемачком и Јапаном из разлога што су раније изашле из рата, објавиле рат Њемачкој и узеле активно учешће у завршним операцијама на страни Савезник, као и зато што су успоставиле привремене институције законодавне и извршне власти, па су мировни уговори могли допринијети њиховом учвршћењу.[386]

Савјету министара иностраних послова четири силе побједнице препуштена је и коначна одлука о одржавању једне конференције за израду нове конвенције о режиму пловидбе на Дунаву. На његовом њујоршком засједању одлучено је да се ова конференција одржи шест мјесеци након што ступе на снагу мировни уговори са Румунијом, Мађарском и Бугарском. Договорено је да учесници те конференције буду приобалне државе (Украјина, Румунија, Бугарска, Југославија, Мађарска и Чехословачка) и државе чланице Савјета министара иностраних послова (САД, Француска, Велика Британија и СССР). Утврђено је да Аустрија може бити учесник конференције тек када се са њом ријеши питање склапања мировног уговора. Мировни уговори са три наведене државе ступили су на снагу 15. септембра 1947. године, након што су ратификовани од стране Совјетског Савеза, САД, Велике Британије и Француске.[387]

Едвард Кардељ је, у разговору са новинарима иностраних медија, током трајања засједања Савјета министара, говорио о положају Југославије на Дунаву. Стратешки положај Југославије је, како је истакао Е. Кардељ, пуно више од обичне чињенице да је Југославија подунавска држава. Поновио је да су се на њеној територији налазиле „најважније техничке инсталације, које омогућавају пловидбу кроз теснац Гвоздена врата“, и истакао да је југословенски главни град „у исто време и једно од највећих

[386] Д. М. Ковачевић, Б. Ћурчић, н. д., стр. 13-15, 27; B. Petranović, *Istorija Jugoslavije*, III, 169-170; G. Boffa, n.d., II, 217-220.

[387] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 427432; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-међународне конференције, ф-76, досије 1, 411275; В. Н. Дурденевский, *Дунайская проблема.* Стенограмма публичной лекции прочитанной 6 мая 1947 года в Доме Союзов в Москве, Москва 1947, стр. 15-16; Ј. Пауновић, *Дунав-река мог живота*, стр. 30; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 48-49; А. С. Барсенков, А. И. Вдовин, *История России 1917-2004,* Москва 2005, стр. 371.

дунавских пристаништа“. Он је тада поново упоредио однос Запада према проблему Дунава и према проблему Трста, рекавши: „Док се с једне стране у име међународне сарадње захтева успостављање таквог режима на Дунаву, који од Југославије тражи жртве, дотле се та иста економска међународна сарадња онемогућава, спречава, опет на питању Југославије, када се покушава да јој се порекне право на Трст. Практично то значи да се Средњој Европи и подунавским земљама одузима излаз на море, док се истовремено од подунавских земаља тражи да у интересу међународних економских односа дају жртве у погледу уређења дунавског режима. Према томе примењују се два различита мерила, једно у Трсту, друго на Дунаву. Међутим, интереси подунавских и средњоевропских држава морају бити очувани и на Дунаву и у Трсту.“ Овим је Е. Кардељ јасно показао да је Југославија играла једну од главних улога у дунавском питању и да се ништа без ње није могло рјешити, али и да је Дунав постао један од значајнијих проблема у свеукупним неспоразумима Истока и Запада.[388]

2.7. Нова Југославија на Дунаву

Као што је већ раније у тексту наглашено, Дунав је имао изузетан значај за Југославију, али је и њен централни положај у дунавском сливу Југославију чинио изузетно важном за Дунав. Политичке прилике након Другог свјетског рата увећале су значај који је Дунав имао за Југославију. Он је представљао „најкраћи природни пут“ за трговинску размјену између Совјетског Савеза и земаља народне демократије. Дунав је био главна спона између нове Југославије и њеног највећег пријатеља и савезника СССР-а, као и осталих земаља из совјетске утицајне сфере, са којима је имала чврсте политичке, идеолошке, привредне и културне везе.[389]

[388] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 4, 432083; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1946,* I, dok. br. 83, str. 190-191.
[389] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432141.

На простору Југославије налазио се „чвор дунавског система“. На њеном тлу Дунав је добијао неке од својих најзначанијих притока, а од укупне пловне дунавске мреже (4.483 км) на тлу Југославије се налазило 1.780 км, што је било око 40%. Нова Југославија је, у свом планском развоју привреде, видјела и велике могућности у искоришћавању потенцијала Дунава. Искоришћавање водне енергије било је тек у почетној вази планирања, а велике могућности за наводњавање плодног земљишта биле су добро познате. Чињеница да је Дунав „натапао“ југословенску житницу Војводину, дала му је истакнуто мјесто у планском развоју југословенске привреде.[390]

Осим тога, Југославија је имала највећи излаз на Дунав, након Румуније. Румунија је била приобална на 1.075 км тока Дунава, али је на 397 км он чинио њену границу са Бугарском, на 230 км са Југославијом, а на 133 км са Совјетским Савезом, док је на 315 км њој припадала и једна и друга обала ове ријеке. Југославија је била приобална на 588 км, од чега је на већем дијелу посједовала обје обале (358 км). Једина држава која је имала већи дио пловног дијела Дунава под својом контролом била је Њемачка (365 км), али, ако узмемо у обзир да је на знатном дијелу њемачког сектора Дунава пловидба била ограничена на мања пловила, видимо да је и у овом параметру Југославија била на првом мјесту. Аустрија је захватала обје обале Дунава на 322 км, док је на 21 км он чинио њену границу са Њемачком, а на 8 км са Чехословачком. Мађарска је захватала обје обале Дунава на 275 км његовог тока, док је на 154 км он био њена граница са Чехословачком, која је, уз граничне дијелове, захватала још само 10 км Дунава са обје стране тока.[391]

[390] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432141.
[391] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 432078.

Табела бр. 3: Приобалне државе и дужина тока Дунава кроз њихову територију[392]

Држава	Дио Дунава у км: 1)обје обале	2)гранични сектор	Држава са којом дијеле дио тока
СССР	/	53	53 са Румунијом
Румунија	322	753	53 са СССР-ом; 470 са Бугарском и 230 са Југославијом
Бугарска	/	470	470 са Румунијом
ФНРЈ	358	230	230 са Румунијом
Мађарска	275	154	154 са ЧСР
Чехословачка	10	162	8 са Аустријом и 154 са Мађарском
Аустрија	322	29	21 са Њемачком и 8 са ЧСР
Њемачка	365 (*)	21	21 са Аустријом *од укупне дужине тока 165 км је стварно пловно

Пространи слив Дунава од 817.000 км^2 у највећој мјери припадао је Румунији, готово једна његова трећина (28,9%). У знатној мјери слив Дунава налазио се и на територији Југославије (21,8%), као и на територијама Мађарске (11,7%) и Аустрије (10,3%). Мањи проценат дунавског слива захватали су Чехословачка (8,4%), Њемачка (7,5%), СССР (5,5%) и Бугарска (5,2%), као и државе које нису излазиле на Дунав – Швајцарска (0,32%), Италија (0,15%), Пољска (0,09%) и Албанија (0,03%). Површински распоред дунавског слива на 12 држава у периоду након Другог свјетског рата био је само додатан доказ о стратешкој важности овог ријечног тока и значају који је Дунав имао за Европу.[393]

[392] AJ, 2-12, *Елаборат за израду пословника Дунавске комисије.*
[393] С. Енева-Симеонова, „Международная река. Правовой режим дунайского судоходства“, *Родина,* бр. 11/2010, стр. 129.

Нова Југославија није имала тако велики пловни парк кавим је располагала Краљевина Југославија, која је у годинама непосредно прије избијања Другог свјетског рата имала скоро једну трећину свих пловила која су саобраћала Дунавом. Према подацима Међународне дунавске комисије из 1936. године, југословенска пловидба је располагала највећим пловним парком на Дунаву са укупно 1.109 пловних објеката, што је било 32,17% од свих пловила која су саобраћала овом ријеком, чиме је Југославија доминирала Дунавом у погледу броја пловила (укупно је на Дунаву било регистровано 3.448 пловила). Највећи дио југословенских пловила припадао је Државној речној пловидби (431), Српском бродарском друштву (75), Управи поморства и речног саобраћаја (37), док су се остала пловила налазила у рукама приватних власника.[394]

Табела бр. 4: *Учешће у укупној дунавској пловидби појединих држава 1936. године*[395]

Застава	Погонска снага		Носивост		Број пловила (путнички бродови + реморкери + теретњаци)
Југославија	60.367 КС	24,02%	450.803 тона	24,66%	41+140+928
Румунија	36.655 КС	14,58%	499.943 тона	27,35%	22+119+617
Аустрија	61.834 КС	24,60%	253.761 тона	13,88%	23+39+425
Мађарска	39.928 КС	13,10%	162.708 тона	8,90%	50+48+325
Њемачка	20.070 КС	7,99%	135.381 тона	7,41%	0+18+163
Чехословачка	11.550 КС	4,59%	87.126 тона	4,77%	2+12+144
Бугарска	620 КС	0,24%	9.739 тона	0,53%	0+2+11
Свега:	224.024 КС	89,12%	1.599.461 тона	87,50%	138+378+2.613
Француска	5.210 КС	2,07%	70.791 тона	3,87%	0+14+76
Грчка	8.477 КС	3,37%	63.252 тона	3,46%	0+41+59

[394] АЈ, 331-3-1; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 8, 432161; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 25-26; Р. Драговић, *Пловидба у Ђердапу*, стр. 133.
[395] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 8, 432161; Р. Драговић, *Пловидба у Ђердапу*, стр. 133.

Холандија	7.080 КС	2,82%	40.413 тона	2,21%	0+4+57
Белгија	2.280 КС	0,91%	38.322 тона	2,10%	0+7+34
В. Британија	3.035 КС	1,21%	13.093 тона	0,71%	0+2+19
Италија	1.250 КС	0,50%	2.801 тона	0,15%	0+4+2
Свега:	27.332 КС	10,88%	228.671 тона	12,50%	0+72+247
Укупно:	251.356 КС	100%	1.828.133 тона	100%	138+450+2.860

Други свјетски рат оставио је знатне посљедице по расподјелу пловидбених могућности на Дунаву. Већег напретка у погледу укупног броја пловила сигурно да није било у првим годинама након рата. Чини се да је само дошло до извјесне прерасподјеле преосталог пловног парка међу подунавским земљама. У погледу носивости пловила Југославија је и даље била значајна, пошто је у својим рукама држала око 22% од укупне носивости пловних објеката на Дунаву. Њемачка је, упркос страшном ратном поразу, предњачила у погледу погонске снаге. Међутим, годинама након рата нису постојали сасвим прецизни подаци о пловним парку подунавских држава. У исто вријеме, о пловном парку недунавских држава на Дунаву није било готово никаквих података. Претпостављало се да је овај пловни парк рат завршио са губитком од око 50% у погонској снази и око 40% у носивости. Приближне податке дали смо у сљедећој табели.

Табела бр. 5: *Учешће у укупној дунавској пловидби појединих држава 1948. године*[396]

Застава	**Погонска снага**		**Носивост**		**Број пловила (путнички бродови + реморкери + теретњаци)**
Југославија	30.641 КС	15,95%	335.806 тона	22,49%	18+91+514
СССР	12.825 КС	6,67%	226.531 тона	15,12%	0+5+283
Румунија	16.385 КС	8,53%	216.506 тона	14,45%	5+25+237

[396] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 8, 432161.

Мађарска	23.140 КС	12,05%	150.478 тона	10,50%	10+18+202
Чехословачка	10.300 КС	5,36%	101.982 тона	6,81%	0+5+168
Бугарска	4.000 КС	2,08%	19.359 тона	1,29%	0+0+27
Аустрија	28.559 КС	14,86%	145.004 тона	9,68%	12+27+195
Њемачка	42.800 КС	22,27%	164.130 тона	10,96%	0+34+213
Свега:	168.650 КС	87,77%	1.360.796 тона	90,85%	45+205+1.839
Неприобалне државе (приближно)	23.500 КС	12,23%	137.000 тона	9,15%	
Укупно:	192.150 КС	100%	1.497.796 тона	100%	

Нова Југославија се, након Другог свјетског рата, суочила са проблемом изградње флоте и државне пловидбе на ријекама, као и њена претходница Краљевина Југославија, након Првог свјетског рата. Одлуком Владе ФНРЈ основано је, 16. новембра 1947. године, као привредно предузеће, Југословенско државно речно бродарство (ЈДРБ), које је произашло из дотадашњег, посљератног Државног речног бродарства. ЈДРБ је основан са циљем превоза робе и путника на унутрашњим пловним путевима у домаћим и иностраним водама. Предузеће се налазило под административно-оперативним руководством Генералне дирекције унутрашње пловидбе (ГДУП) и Министарства саобраћаја ФНРЈ. Имовина предузећа се састојала из основних средстава (зграде и земљишта, пловила, машине, постројења, алат и инвентар), обртних средстава (залихе сировина, помоћни и погонски материјал, ситан потрошни инвентар, новац и потраживања), амортизационог фонда предузећа и фонда руководства предузећа. Укупна вриједност основних и обртних средстава предузећа износила је нешто више од 300 милиона динара. Предузеће је имало општедржавни значај, а одлуку о његовом оснивању, на основу чланова 4. и 5. Основног закона о државним привредним

предузећима, потписали су тадашњи потпредсједник Владе ФНРЈ Едвард Кардељ и министар саобраћаја Тодор Вујасиновић.[397]

ЈДРБ је преузео пловни парк дотадашњег ДРБ-а, који је свој рад у 1947. години спроводио са 65 објеката са вучном снагом (11 путничких бродова, 14 парних тегљача, 25 моторних тегљача, 5 маневарских бродова, 7 самоходних теретњака и 3 моторна чамца) укупне снаге 12.496 КС и са товарним простором расподјељеним на 11 танкова, 124 затворена теретњака, 34 отворена теретњака и 73 дрварице, са укупном носивошћу од 124.184 тоне.[398]

Као посљедица тешке ситуације у читавој посљератној Европи транспорт робе и путника није био на разини предратног. Током 1945. године међународни саобраћај Дунавом био је минималан, а постепено је растао од 1946. године. У периоду од 1945. до 1946. године совјетски СДГП је обављао највећи дио транспорта Дунавом, али су се све више укључивали ЈДРБ, новоосновани ЈУСПАД, СОВРОМТРАНСПОРТ, МЕСХАРТ, Чехословачко пловидбено друштво (ЧСДП) и Бугарска ријечна пловидба (БРП – Българско речно плаване). Тек у 1948. години очекивало се да Југославија престигне укупну количину робе коју је 1939. извозила и увозила Дунавом, а најкасније у 1949. години се очекивало да укупна количина робе у транзиту кроз југословенски дио Дунава достигне предратне количине. ЈДРБ и ЈУСПАД су учествовали са 75% у укупном увозу робе Дунавом у Југославију и са 44,5% у укупном извозу Дунавом, док су у транзиту учествовали са само 5,5%. Према подацима Министарства спољне трговине однос предратног и посљератног превоза робе изгледао је као на сљедећој табели:

[397] AJ, 331-3, *Правила о организацији и пословању Југословенског државног речног бродарства у Београду;* AJ, 331-18, бр. 5366/1.
[398] AJ, 331-25, *Државно речно бродарство-образложење годишњег плана експлоатације.*

Табела бр. 6: *Југословенски увоз и извоз дунавским пловним путем (поређење предратног и посљератног)*[399]

Година	Извоз (у тонама)	Увоз (у тонама)	Транзит		
			Узводно	Низводно	Укупно
1939.	422.628	449.431	1.991.252	632.515	2.623.767
1946.	200.107	224.514	76.290	115.213	181.503
1947.	300.119	378.596	379.262	430.258	809.520
1948.	856.169	695.415	Нема	података	

У међуратном периоду узводни транспорт на Дунаву састојао се углавном из пољопривредних производа и нафтних деривата, док је у низводном правцу транспортована углавном индустријска роба. Узводни саобраћај је у првом реду био намјењен Њемачкој, а у мањој мјери осталим земљама централног дијела Европе. Низводни саобраћај је био намјењен Румунији, Турској и читавом Блиском истоку. У посљератном периоду Совјети су узводно превозили руде (ка Чехословачкој и Пољској), а низводно нешто нафте и нафтних деривата из Мађарске и Аустрије, као и ратни плијен.[400]

Међу дунавским пристаништима у Југославији нарочиту важност имало је Прахово. Преко овог пристаништа извозили су се рударски производи рудника Бор и Трепча. Према процјенама Савезне планске комисије, током Петогодишњег плана из рудника Бор требало је извести велике количине концентрата пирита, бакра у полугама и сумпора у бурадима. Из рудника Трепча и Злетово требало је извести велике количине олова, концентрата олова, цинка, концентрата цинка и концентрата пирита. Из праховског пристаништа требало је бити транспортовано ка Истоку и ка средишњим дијеловима Европе укупно 1.929.000 тона. Стратешка важност Дунава и Источне Србије и овдје је могла бити јасно уочена. Отворено је остало једино питање да ли ће се Прахово користити

[399] AJ, 331-43, стр. пов. бр. 26; AJ, 50-47-103, стр. пов. бр. 26.
[400] AJ, 331-74, *Експозе Комерцијалног сектора Институту за унапређење производње.*

за транспорт само ка Истоку, како би била заобиђена вуча шлепова кроз Ђердап. У том случају планирано је коришћење пристаништа у Смедереву за траснпорт ка Централној Европи. Разматрана је и могућност да се, умјесто смедеревског користе, пристаништа у Костолцу или Дубравици. И само Прахово је, током Петогодишњег плана, требало да буде опремљено инсталацијама и претоварним системима какви су красили модерна ријечна пристаништа.[401]

Управа ријечним саобраћајем у новој Југославији била је у надлежности савезне државе све до краја 1951. године, када је предата у надлежност народних република. У шестогодишњем периоду управе савезне државе често су се мјењали организми који су пловидбом управљали. Почевши од првог цивилног органа за управу ријечним саобраћајем након Другог свјетског рата (Главна управа речног саобраћаја – ГУРС, која је постојала од маја 1945. до јуна 1946), па преко Управе речног саобраћаја (УРС, од јуна 1946. до јуна 1947), Главне дирекције државног речног саобраћаја (ГДДРС, од јула до септембра 1947), Главне дирекције унутрашње пловидбе (ГДУП, од септембра 1947 до марта 1949), Главне управе унутрашње пловидбе (ГУУП, од априла 1949. до децембра 1950), до Главна дирекција речног саобраћаја (ГДРС), која је успостављена 2. децембра 1950. године и која је била посљедњи савезни организам за управу цјелокупном мрежом унутрашњих пловних путева, прије него ли је старање о истим предато у надлежност народних република. Указом од 5. децембра 1951. године ГДРС је прешла у надлежност

[401] Из рудника Бор:

	1947	1948	1949	1950	1951
концентрат пирита (у тонама)	140.000	210.000	280.000	280.000	280.000
бакар у полугама (у тонама)	9.000	12.000	12.000	12.000	12.000
сумпор у бурадима (у тонама)	/	/	/	/	30.000
Свега:	149.000	222.000	292.000	292.000	322.000
Из рудника Трепча и Злетово					
олово (у тонама)	27.200	37.000	56.000	56.000	56.000
концентрат олова (у тонама)	10.800	12.000	14.000	18.000	20.000
концентрат цинка (у тонама)	23.000	26.000	/	/	/
цинк (у тонама)	/	/	12.000	12.000	12.000
концентрат пирита (у тонама)	50.000	60.000	50.000	50.000	50.000
Свега:	111.000	135.000	132.000	136.000	138.000
Укупно је из Прахова требало бити извезено (у тонама):	260.000	357.000	424.000	428.000	460.000

(AJ, 331-19, пов. бр. 230)

НР Србије, заједно са свим предузећима која су под њом стајала, укључујући и ЈДРБ. Из окриља ЈДРБ-а издвојени су пристанишни погони у Вуковару, Осијеку и Сиску и стављени у надлежност НР Хрватске.[402]

Недуго затим је и у Хрватској, као другој југословенској републици са разгранатом мрежом унутрашњих пловних путева, издвајањем 7% комерцијално-транспортних капацитета ЈДРБ-а, створено посебно пловидбено предузеће. Основано је 2. јуна 1952. под именом Ријечна пловидба Хрватске (РПХ), са сједиштем у Вуковару, а током 1953. године доживјело је двије значајне промјене. Најприје је у априлу преомјењен назив у Дунавски Лојд, а затим је у децембру донијета одлука о премјештању његовог сједишта у Сисак. Сматрало се да додијељених 7% капацитета ЈДРБ-а није било довољно и да је одговарајућом подјелом РПХ-у требало да припадне 30% капацитета ЈДРБ-а.[403]

Нова Југославија је настојала да и даље развија своју, ионако разгранату пловну мрежу, изградњом канала. Уз планирани канал Дунав-Тиса-Дунав, који је имао далеко већи значај за иригацију него за пловидбу,[404] планирана је била и изградња канала Сисак-Подсусед-Загреб и Вуковар-Шамац. Изградњом канала Сисак-Подсусед-Загреб требало је да се повежу два најзаначајнија градска центра у читавој Југославији Београд и Загреб, али и да се растерети жељезнички транспорт на тој релацији. Изградња канала Дунав-Тиса-Дунав и Сисак-Подсусед-Загреб била је предвиђена и Петогодишњим планом.[405]

Изградња канала Вуковар-Шамац имала је велики привредни и пловидбени значај. У привредном смислу, изградњом канала требало је да буду повезане „области производње“ и „области потрошње“. У пловидбеном смислу вишеструко би се скратила

[402] АЈ, 331, Информативно средство*, Указ о укидању Главне дирекције речног саобраћаја као савезног органа и њеном преношењу у надлежност НР Србије* и *Решење о преношењу предузећа под привредном управом Главне дирекције речног саобраћаја у надлежност влада народних република Србије и Хрватске;* АЈ, 162-1, пов. бр. 2838*.*

[403] Југословенска унутрашња пловна мрежа налазила се на територији три републике. На територији Србије било је 63,5% унтрашњих пловних путева, у Хрватској 27,5%, а у Босни и Херцеговини 9,0% (АЈ, 599-340, *Dunavski Lloyd 1952-1962;* АЈ, 599-360, *Елаборат пловни путеви*).

[404] АЈ, КМЈ, III-2-а/28, *Извод из основног пројекта за велики канал Дунав-Тиса-Дунав.*

[405] АЈ, 41-271-449, *Задаци речног саобраћаја.*

раздаљина између пристаништа горњег и средњег дијела тока ријеке Саве и пристаништа узводно од Вуковара, низводно од Тисе и са бачким каналима. Изградња овог канала планирана је још у вријеме док су ти ријечни токови и области које их окружују биле у оквирима Хабзбуршке монархије (први планови потицали су с краја XVIII вијека). Дужина канала требало је да буде 59 км.[406] О томе колико је изградња канала требало да скрати растојање између појединих пристаништа најбоље се види из сљедеће табеле:

Табела бр. 7: *Утицај канала Вуковар-Шамац на растојање између појединих пристаништа*[407]

Природни пловни пут	**Растојање у км**	**Каналом Вуковар-Шамац**	**Растојање у км**	**Скраћење пловног пута у км**	**Скраћење пловног пута у %**
Беч-Београд-Шамац	1.067	Беч-Вуковар-Шамац	649,5	417,5	40%
Осијек-Београд-Шамац	540	Осијек-Вуковар-Шамац	122,5	417,5	78%
Нови Сад-Београд-Шамац	394	Нови Сад-Вуковар-Шамац	137,5	256,5	66%
Сента-Шамац	475	Сента-Вуковар-Шамац	301,5	173,5	36%
Тител-Шамац	363	Тител-Вуковар-Шамац	189,5	173,5	49%
Зрењанин-Шамац	395	Зрењанин-Вуковар-Шамац	266,5	128,5	33%

[406] Током XIX вијека два пута је пројекте о повезивању Дунава са Јадранским морем давао и чувени инжењер Иштван Тир, један од твораца Коринтског канала. У пројекту из 1868. године он је планирао повезивање бачких канала, преко Дунава, са Купом и оспособљавање Босне и Неретве за пловидбу. Нешто више од деценију касније (1879), израдио је пројекат канала Вуковар-Шамац и даљу регулацију Саве и Купе (АЈ, фонд Комисија за водопривреду Владе ФНРЈ, 181-7, *Познате студије и пројекти у вези са изградњом пловног пута за Јадран*).

[407] АЈ, 41-271-449, *Задаци речног саобраћаја.*

Београд-Шамац	308	Београд-Вуковар-Шамац	224,5	83,5	25%
Смедерево-Шамац	363	Смедерево-Вуковар-Шамац	279,5	83,5	23%

Борбе на тлу Југославије у Другом свјетском рату биле су још далеко од завршетка када се појавио први озбиљнији пројекат о изградњи овог канала 16. децембра 1944. године. Меморандум о изградњи канала Вуковар-Шамац био је упућен и Јосипу Брозу Титу. Изградња канала имала је за циљ вишеструко скраћивање пловидбе Дунавом ка Црном и даље ка Средоземном мору. Осим временске, овај канал је требало да омогући и новчану уштеду, због високих такси на Ђердапу и Сулини. Изградња овог канала подразумјевала је и добру повезаност са југословенским жељезницама. Уопште, од добре повезаности дунавског пловног пута са жељезничком мрежом зависило је и боље искоришћавање саме дунавске пловне мреже. Анализирајући повезаност дунавских пристаништа са жељезничком мрежом видимо да је на крају Другог свјетског рата било седам основних праваца којима се кретао трговински саобраћај на Дунаву: Дунав-Регензбург-Хамбург, Дунав-Братислава-Гдиња, Дунав-Браила-Сулина, Дунав-Беч-Трст, Дунав-Будимпешта-Трст, Дунав-Сава-Сушак и Дунав-Београд-Солун.[408]

Изградња канала Вуковар-Шамац омогућавала је постизање најмање могуће раздаљине од Вуковара до неке од значајнијих морских лука. Рачунајући пловни пут и жељезнички транспорт, од Вуковара је најдаљи био Хамбург (1.737 км), затим Гдиња (1.507 км), Сулина (1.337 км), Трст (преко Беча 1.211 км, а преко Будимпеште 952 км), и Сушак (1.042 км), док је најближи био Солун (875 км, од чега ријеком 167 км, а жељезницом 708 км). Каналом Вуковар-Шамац раздаљина до Сушака била би смањена на 625 км, од чега 59 км самим каналом, 287 км ријеком Савом (од Шамца до Сиска) и 279 км жељезницом (од Сиска до Сушака). Сасвим јасно, изградњом канала требало је да

[408] АЈ, КМЈ, III-2-а/25, *Меморандум о изградњи канала Вуковар-Шамац*.

буде отворена најкраћа, најјефтинија и најподеснија веза између Дунава и Јадранског мора. Евентуално директно повезивање Саве са морем било је изузетно сложено и скупо, па је као једина алтернатива остало скраћивање пловног дијела релације Вуковар-Сушак. Изградња канала отварала је и један сасвим нови правац у свјетској трговини за Подунавље и Средоземље. Брза изградња овог канала могла је новој Југославији бити од великог, не само економског, већ и политичког значаја.[409]

Посебно захтјевни били су планови о воденом повезивању дунавског пловног пута са Јадранским морем. Циљ таквог повезивања био је у томе да се дунавска пловила директно могу спустити на Јадран, без скупог и спорог претовара терета на сувоземна транспортна средства. Низ планова о спајању Дунава са Јадраном постојао је у вријеме Хабзбуршке монархије. Након Првог свјетског рата један чешки инжењер направио је пројекат повезивања Дунава са Јадраном, преко Саве и Купе, са замишљеним тунелом испод Велике Капеле, дугачким 24 км. Тај пројекат је предвиђао излазак дунавских пловила директно у Бакарски заљев. Сличан пројекат дао је 1940. године и један стручњак из Загреба.[410]

Сплитски инжењер Силвије Спонца био је упоран у намјери да властима и Краљевине Југославије и ФНРЈ предложи отпочињање радова на повезивању Дунава са Јадраном. Још 1929. године предложио је повезивање Дунава и Саве са Јадраном, канализирањем Уне и Крке, а са изласком на море у Шибенику. Траса његовог канала користила би токове Уне, Зрмање и Крке и ишла преко Козарске Дубице, Срба, Мартинброда, а затим у разини мора, код Скрадина, улазила у Прокљански заљев и стизала до нове, тада планиране, извозно-увозне шибенске луке Заблаће. Према његовом пројекту, канал је могао бити способан за пријем пловила до 1.500 тона носивости и спреман за двосмјерни саобраћај. Он је истицао и стратешке предности нове шибенске

[409] AJ, KMJ, III-2-a/25, *Меморандум о изградњи канала Вуковар-Шамац; Međunarodni transport,* br. 11, novembar 1959, str. 715-716.
[410] AJ, 41-532-807, *Општи технички извјештај к пројекту за изградњу водене цесте између Саве и Јадрана од Јабланца на Шибеник.*

луке – далеко је од државних граница, а због заштићености околним брдима погодна била је за одбрану. Према његовом мишљењу, у односу на Бакар, имала је предност и у близини Средоземног мора.[411]

Могућност спајања Саве и Дунава са Јадраном проучавана је и у тадашњој југословенској Управи водних путева. У овој савезној установи разматране су три могућности овог повезивања: преко Купе и Рјечине, са изласком на море код Сушака, преко Уне и Крке, са изласком на море код Шибеника и преко Врбаса и Неретве, са изласком на Јадран у луци Плоче. Изградњом неког од ових канала могла је бити омогућена директна сарадња између поморске и ријечне пловидбе. Разматрана је, поново, и увијек актуелна веза Дунава са Егејским морем, преко Велике Мораве и Вардара, са изласком на море код Солуна. Траса овог пловног пута, како је било планирано, пролазила би Великом Моравом до Сталаћа, Јужном Моравом до Бујановца, Моравицом, а затим преко вододелнице, Пчиње и Вардара до мора. Према овом плану дужина трасе овог пловног пута била би око 625 км, од чега је око 550 км било на територији Југославије.[412]

2.8. Мјешовита друштва – совјетска експлоатација или обострана корист?

Незадрживи продор јединица Црвене армије ка Берлину и Бечу значајно је промјенио прилике у Источној Европи. Совјетски Савез је стекао доминанатн положај у земљама које су захватале значајна европска пространства, а са утихнућем ратних операција могао је отпочети са фазом мирног утврђивања своје доминантне позиције.

[411] Исто.

[412] У Краљевини Србији могућност повезивања Дунава са Егејским морем поменута је у студији проф. Николе Стаменковића из 1909. године. Надолазећи ратови омели су било какве конкретне кораке у том смјеру, а исто питање чешће се почело постављати након склапања Конвенције о оснивању Југословенске слободне зоне у Солуну (AJ, 41-532-807, *Мрежа везе водних путева унутрашње пловидбе са Јадранским морем;* AJ, 599-296, *Белешка о регулационом уређењу Мораве*).

Политичка и дипломатска сарадња између земаља у којима су Совјети имали одлучујући утицај била је праћена економском, културном и разним другим видовима сарадње.

Када су економски односи у питању специфичан облик сарадње постојао је кроз тзв. мјешовита друштва. Она су, у већини случајева, била оснивана на бази паритета између оснивача (Совјетског Савеза и земље у којој је одређено друштво било основано), али само када је власништво над акцијама било у питању. Ова предузећа су била оснивана ван Совјетског Савеза, на територији неке од земаља совјетског блока, али су се, неријетко, у пракси понашала као да су екстериторијална. Поједини аутори, попут Дарка Бекића, називали су мјешовита друштва „отвореном пљачком". Највећи број мјешовитих друштава Совјетски Савез је основао заједно са Румунијом. Разлог за то је лежао у чињеници да је Румунија морала сносити посљедице изгубљеног рата, присуства совјетских трупа на својој територији, богатства природних ресурса и значајног удјела њемачког капитала у својој привреди, који су Совјети лако могли конфисковати. Управо је њемачки капитал, који се нашао у совјетским рукама према Мировном уговору са Румунијом, представљао основу совјетског удјела у многим мјешовитим друштвима. Међу румунским политичарима било је и оних који су, искрено или не, подржавали њихово оснивање. Василе Лука, министар финансија, сматрао је ова друштва „главном полугом румунског економског живота у изградњи социјализма". С обзиром да је В. Лука, као и Ана Паукер, био „московски кадар" и да је ратне године провео у совјетској престоници, налазећи се на челу радија *Слободна Румунија* (*Radio România Liberă*), не треба да чуди овакав његов, могло би се рећи, сасвим одан став.[413]

[413] Василе Лука (1898-1963) је касније смјењен са дужности министра финансија (маја 1952), на којој се налазио од новембра 1947, а затим ухапшен и осуђен на доживотну робију 10. октобра 1954. Казну је служио у неколико затвора, а 1963. године казна му је смањена на 25 година затвора. Међутим, недуго након тога је и умро. Пет година касније рехабилитован је као „жртва стаљинизма" (AJ, фонд Савезна планска комисија, 41-113-200, *Совроми у привреди Румуније;* AJ, фонд Централни комитет Савеза комуниста Југославије (ЦК СКЈ), 507, IX, 119/IV-69; D. Bekić, *Jugoslavija u hladnom ratu. Odnosi s velikim silama 1949-1955,* Zagreb 1988, str. 398; Т. В. Волокитина, Г. П. Мурашко, А. Ф. Носкова, Т. А. Покивайлова, *Москва и Восточная Европа*. *Становление политических режимов советского типа (1949-1953).* Очерки истории, Москва 2002, стр. 138; Т. В. Волокитина, Г. П. Мурашко, А. Ф. Носкова, *Народная демократия: миф или реальност? Общественно-политические процессы в Восточной Европе 1944-1948. гг,* Москва 1993, стр. 66-68; И. Пелицон, „Совјетско-румунска мешовита друштва – Совроми", *Међународни проблеми,* бр. 1/1950, стр. 102-

Међутим, морамо напоменути да мјешовита друштва нису била карактеристична само за совјетски продор у економске системе држава Источне Европе. Југославија је, такође, формирала неколико мјешовитих друштава са Албанијом. Била су формирана сљедећа друштва: Албанско-југословенско друштво за експлоатацију и прераду нафте - АЛЈУНАФТ (Shoqërija shqiptaro-jugosllave për kërkime dhe shfrytëzimin e vajgurit), Албанско-југословенско друштво за изградњу и експлоатацију жељезница (Shoqërija shqiptaro-jugosllave për ndërtim dhe eksploatimin e hekurudhaves), Албанско-југословенско друштво за истраживање и експлоатацију рудног блага (Schoqërija shqiptaro-jugosllave për kërkime dhe Shfrytzime te Pasurive Minerale), а постојала су и друштва за електрификацију, за увоз и извоз и заједничка банка. Уговор о економској сарадњи између ФНРЈ и НР Албаније потписан је 1. јула 1946, а уговори о оснивању мјешовитих друштава 28. новембра исте године. Баш због оваквих економских односа између Југославије и Албаније Стеван К. Павловић је сматрао да је однос између двије државе „подсећао у малом на везу која је постојала између СССР и Југославије".[414]

Посматрајући привредне гране преко у којима је Совјетски Савез желио оснивати мјешовита друштва, видимо да је саобраћај имао важну улогу, а нарочито ријечни, односно, дунавски саобраћај. У погледу дунавске пловидбе прво мјешовито друштво формирали су Совјетски Савез и Румунија, 31. јула 1945. године. Оснивање овог друштва било је предвиђено у конвенцији коју су владе ове двије државе потписале 19. јула исте године. Оснивање низа мјешовитих друштава између СССР-а и Румуније било је предвиђено Уговором од 8. маја 1945. године. У периоду од 1945. до 1953. године било је основано укупно 17 мјешовитих, румунско-совјетских друштава.[415]

105; *Biographical Dictionary of Central and Eastern Europe in the Twentieth Century,* Edited by: W. Roszkowski and J. Kofman, New York/London 2008, str. 586-587).

[414] Уговори о оснивању друштава раскинути су, једнострано, већ 1. јула 1948. године, само три дана након доношења Резолуције ИБ-а (АЈ, 50-49-107, *Основне карактеристике стања мјешовитих албанско-југословенских друштава; Bela knjiga,* dok. br. 189, str. 275, 413-416; S. K. Pavlović, „28. jun 1948. Raskol i njegove posledice za Istočnu Evropu", *Tokovi istorije,* br. 1-4/1999, str. 69-82).

[415] АЈ, 331-4, *Законска уредба о оснивању Совјетско-румунског бродарског друштва*; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 23372; ДАМСП, ПА, 1953, Румунија, ф-76, досије 12, 418270.

Друштво је носило назив Совјетско-румунско акционарско бродарско друштво (Societatea pe acțiuni de navigație Sovieto-Română/Акционерное советско-румынское пароходнеое общество) или скраћено СОВРОМТРАНСПОРТ. Оснивачи друштва, са румунске стране, били су Државна управа румунског ријечног бродарства, Државна управа пристаништа и саобраћаја на води и Акционарско друштво за пловидбу на Дунаву (СРД - Societatea Anonima de Navigatie pe Dunare). Са совјетске стране оснивачи СОВРОМТРАНСПОРТ-а су били СДГП, Државно бродарско друштво за превоз робе и путника на Црном мору и Друштво *Совфрахт*. Сједиште Друштва је било у Букурешту, његово постојање није било временски ограничено, а могло је бити распуштено само међудржавним уговором.[416]

Друштво је основано са циљем управљања и искоришћавања ријечног и морског превоза, коришћења румунских ријечних и морских пристаништа, организације ријечног и поморског саобраћаја, бродоградње, ремонта пловила, и трговачког пословања. У експлоатацији СОВРОМТРАНСПОРТ-а налазила су се пристаништа у Констанци, Галцу, Браили и Ђурђуу. Оснивачки капитал Друштва износио је 3 милијарде леја, подјељених на 600.000 акција, од по 5.000 леја номиналне вриједности, при чему је 50% свих акција припадало румунској, а 50% совјетској страни. Оснивачки акт Друштва потписали су: Филип Андрејевич Матјушев и Сергеј Владимирович Радченко (у име СДГП-а), Лев Јефимович Краснов и Василиј Јефремович Пелевкин (у име Совфрахт-а), И. П. Јевдокимов и В. М. Кожухарев (у име Државног бродарског друштва за превоз робе и путника на Црном мору), М. Солаколу (у име СРД-а), Дорин Јакоми (у име Румунске ријечне пловидбе) и Сабин Сечеану (у име Државне управе пристаништа и саобраћаја на води). Друштво је располагало са знатним пловним парком на Дунаву, као и са неколико теретних парoброда и једним путничким бродом *Трансилванија,* који је одржавао линију од Констанце до Марсеља.[417]

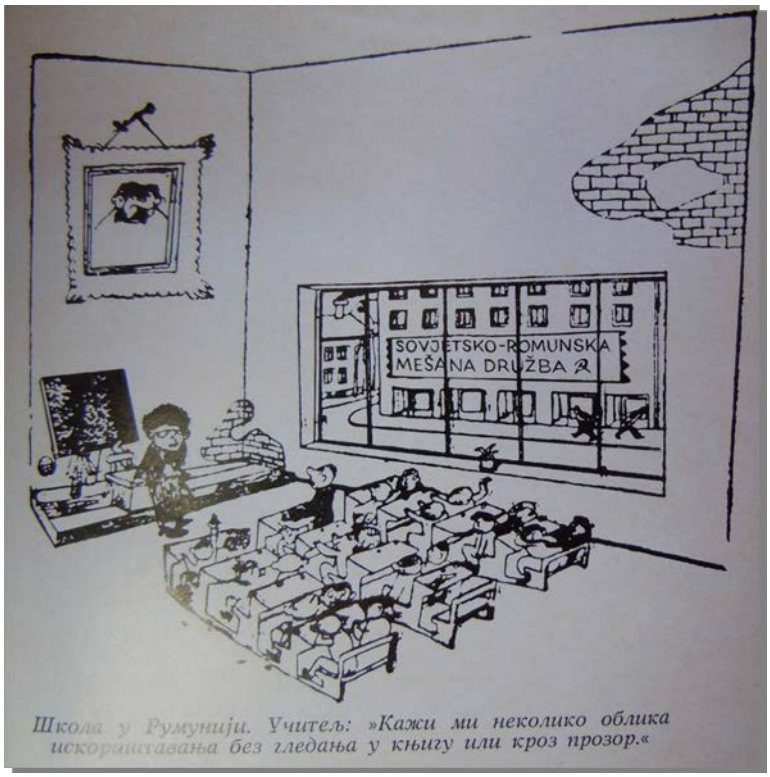
[416] AJ, 331-4, *Статут Совјетско-румунског бродарског друштва;* AJ, 41-113-200, *Статут Совјетско-румунског бродарског друштва.*
[417] AJ, 331-4, *Статут Совјетско-румунског бродарског друштва;* ДАМСП, ПА, 1946, Румунија, ф-75, досије 10, 14682.

Осим пловидбеног друштва, било је основано још неколико мјешовитих, совјетско-румунских друштава. Готово сав платни промет између двије државе преузела је Совјетско-румунска привредна банка (СОВРОМБАНК), која је настала на основама некадашње Дрезденске банке. Основано је било и Совјетско-румунско друштво за експлоатацију шума (СОВРОМЛЕМН). Ово Друштво је обављало највећи дио извоза огрјевног и грађевинског дрвета, а под његовом контролом су се налазила сва остала шумска предузећа у Румунији. Важност ваздушног саобраћаја Совјетски Савез је добро увиђао, па је 8. августа 1945. године било формирано и Совјетско-румунско друштво за ваздушне транспорте (ТАРС). Међутим, уз СОВРОМТРАНСПОРТ, најважније мјешовито совјетско-румунско друштво био је СОВРОМПЕТРОЛ, односно Совјетско-румунско друштво за истраживање, искоришћавање, прераду и трговину сировим петролеумом и петролеумским дериватима, које се старало о расподјели и контроли над румунским нафтним постројењима. На почетку свога рада имало је контролу над 30% румунске производње нафте и капацитета рафинерија. Уз то, највећи дио румунске производње одлазио је у Совјетски Савез, или у земље совјетског блока.[418]

Основана су била и мјешовита друштва која су се односила на хемијску индустрију (СОВРОМХИМ), вађење и експлоатацију угља (СОВРОМКАРБУН), екпсплоатацију природног гаса (СОВРОМГАЗ), металну индустрију (СОВРОМЕТАЛ из Решица), производњу трактора (СОВРОМТРАКТОР из Брашов), производњу и дистрибуцију филмова (СОВРОМФИЛМ), грађевинске радове (СОВРОМКОНСТРУКТОР) итд. У многим привредним гранама тзв. совроми су имали знатан проценат. Држали су 48% производње нафте и нафтних деривата, 70% производње угља, 100% производње природног гаса, 100% производње пољопривредних машина (трактора), 90% увоза и дистрибуције филмова и

[418] ДАМСП, ПА, 1946, Румунија, ф-75, досије 10, 14682; ДАМСП, ПА, 1945, Румунија, ф-27, досије 24, 7526; АЈ, 41-113-200, *Совроми у привреди Румуније;* АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-70; *The Cambridge History of the Cold War,* I, Edited by: M. P. Leffler, O. A. Westad, Cambridge 2010, str. 489.

50% биоскопских сала. Према појединим процјенама, у 1951. години совјетско-румунска друштва имала су око 50% удјела у цјелокупној привреди Румуније.[419]



Слика бр. 4: Карикатура о Совромима (Vladimir Dedijer, *Izgubljena bitka J. V. Staljina*)

Процес постепеног расформирања ових мјешовитих друштава отпочео је тек током 1953. године. Прво расформирано друштво било је Совјетско-румунско осигуравајуће друштво (СОВРОМАСИГУРАРЕ). Према неким подацима, у погледу осигуравајуће дјелатности преко овог друштва се контролисало око 85% послова у Румунији. Након осигуравајућег друштва отпочело је и расформирање Совјетско-румунске банке (СОВРОМБАНК), за коју је процјењивано да је имала око 70% удјела у банкарском систему Румуније, и Совјетско-румунског грађевинског предузећа, које је преузело око 60%

[419] До 1952. године удио у укупној производњи у Румунији појединих мјешовитих друштава је знатно порастао. Совроми су преузели комплетну нафтну производњу, 74% експлоатације угља, комплетну пловидбу, 40% производње жељеза, и 32% у дрвној индустрији (ДАМСП, ПА, 1947, СССР, ф-107, досије 22, 27485; ДАМСП, ПА, 1953, СССР, ф-85, досије 22, 418244; AJ, 41-113-200, *Совроми у привреди Румуније;* AJ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-70; *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953.* Документы, II (1949-1953), приредили: Т. В. Волокитина, Г. П. Мурашко и А. Ф. Носкова, Москва 2002, док. бр. 302, стр. 779-786).

послова. Расформирање друштава одвијало се под оправдањем да је румунска привреда, и уопште румунски кадрови, довољно оспособљена за самосталан раст и развој. Коминике о расформирању преосталих 12 мјешовитих друштава објављен је у Москви и Букурешту 25. септембра 1954. године.[420]

Након СОВРОМТРАНСПОРТ-а Совјетски Савез је мјешовито друштво за пловидбу Дунавом формирао и са Мађарском, 29. марта 1946. године. Друштво је имало сједиште у Будимпешти, а пун назив му је гласио *Magyar-szovjet hajózási részvénytársaság (MESZHART),* у варијанти на мађарском језику, и *Венгерско-советское пароходное акционерное общество (МЕСХАРТ),* на руском. Осим тога, Совјети су са Мађарима потписали уговоре о формирању мјешовитих друштава за нафту, за боксит и алуминијум, електричну енергију, за аутомобилски и ваздухопловни саобраћај. Сва друштва предвиђена у совјетско-мађарским разговорима нису заживјела. Основано је било још Мађарско-совјетско друштво за цивилни ваздушни саобраћај (МАСОВЛЕТ) и Мађарско-совјетско друштво за нафту (МАСОВОЛ), 8. априла 1946. године. МАСОВЛЕТ је добио право коришћења свих мађарских цивилних аеродрома на 30 година, као и могућност изградње нових. Осим мађарских и совјетских авиона ниједан други авион није могао ући у мађарски ваздушни простор без одобрења Друштва, односно без совјетског одобрења. Како наводи Ласло Борхи, МАСОВОЛ је, временом, преузео контролу над 99% мађарске производње нафте. Основана друштва настала су на основи Споразума о привредној сарадњи, потписаног у Москви 27. августа 1945. године.[421]

Друштво МЕСХАРТ је формирано са циљем одржавања пловидбе на Дунаву, његовим притокама, језеру Балатон и на мору. Иза његовог оснивања стајали су и мађарско и совјетско државно дунавско пловидбено друштво, а оснивачки акт су потписали мађарски министар саобраћаја Ерне Ђере и некадашњи начелник ДВТУ Леонид

[420] ДАМСП, ПА, 1953, Румунија, ф-76, досије 12, 418270; ДАМСП, ПА, 1954, Румунија, ф-79, досије 2, 46268; *Međunarodna politika,* br. 109, 16. oktobar 1954, str. 18.

[421] ДАМСП, ПА, 1946, Мађарска, ф-55, досије 8, 6016; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 23372; ДАМСП, ПА, 1953, СССР, ф-85, досије 22, 418244; АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/II-4; АЈ, КМЈ, I-3-б/408; L. G. Borhi, *The Merchants of the Kremlin: The Economic Roots of Soviet Expansion in Hungary,* Washington 2000, str. 32-35, 42-43.

Јулијанович Бјелахов. Совјетска страна уносила је у Друштво пловила и готов новац, а мађарска страна пловила, радионице за оправку бродова, земљишта, зграде и пристанишне уређаје. Мађарска је, према Споразуму, гарантовала право првенства МЕСХАРТ-у у свим пристаништима на њеној територији (Будимпешта, Комаром, Баја, Мохач и Сегедин). Такође, Мађарска се обавезала да ће Друштву давати субвенције у првих пет година постојања и да ће Друштво уживати „сва она права која уживају друштва са чисто мађарским капиталом“.[422]

Принцип по којем су сва ова мјешовита друштва била формирана био је врло сличан. Формирана су на паритетној основи, са удјелом од по 50% у оснивачком капиталу обје стране уговорнице, положај генералног директора припадао је совјетској страни, а мјесто на челу управе другој страни уговорници. Друштва су често била у повлашћеном положају. У Румунији су била изузета од свеопште национализације, док су у Мађарској, серијом државних аката, таква друштва била ослобођена од пореза на приход, имовину и пренос имовине, а понекад и на плаћање царине. Владимир Велебит, који је почетком 1946. године учествовао у првим, неуспјешним, преговорима око мјешовитих друштава Југославије и Совјетског Савеза у Београду, упоређујући уговоре склопљене у Мађарској и Румунији са оним што му је на првом састанку предложила совјетска делегација, писао је: „Схватио сам да је неки правни експерт у руском Министарству иностраних послова начинио шаблон уговора за земље које леже у руској интересној сфери и да се тај шаблон примењује без обзира да ли се ради о краљу Михајлу или о Титу.“[423]

Без обзира на касније негирања, сасвим је јасно да је оснивање мјешовитих друштава између Југославије и СССР-а било прихватљиво и за једну и за другу страну, али и да је иницијатива била на југословенској страни. У писму Владимиру Дедијеру од 8. јула 1952. Владимир Велебит напомиње да су први разговори о „користи образовања мешовитих друштава“ вођени још у току љета 1945. године. Оснивање мјешовитих

[422] АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/II-4; АЈ, КМЈ, I-3-б/408.
[423] ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 23372; M. Šuvar, *Vladimir Velebit – svjedok historije,* Zagreb 2001, str. 167-169, 386-387.

друштава помињао је, у својој забиљешци, и нови совјетски амбасадор у Београду А. Ј. Лаврентијев. Он је предлагао „да Југословенима треба рећи да је Совјетска влада сагласна, у начелу, са предлогом Југословенске владе о оснивању низа мешовитих совјетско-југословенских друштава“, као и да „треба убрзати почетак преговора о оснивању ваздухопловног друштва у складу са Одлуком СНК СССР“. Оснивање мјешовитих друштава предлагао је у неколико наврата и Андрија Хебранг, који је у разговору са А. Ј. Лаврентијевом, убрзо по његовом доласку у Београд, говорио да се то питање „донекле отегло“. Потребу „тијесне економске сарадње“ и оснивања мјешовитих друштава А. Хебранг је помињао и у писму Е. Кардељу од 17. априла 1946. године, разматрајући разлоге због којих неће, јасно му је то већ било, бити члан делегације за преговоре о економским односима у Москви. Југословенски амбасадор у Москви јављао је 4. маја 1946. године да су совјетски „руководећи органи већ приступили изради плана о оснивању југословенско-совјетских друштава у нашој земљи“.[424]

Приликом посјете југословенске државне делегације Москви, крајем маја и почетком јуна 1946. године, Ј. Б. Тито је, у разговору са Ј. В. Стаљином о унапређивању економске сарадње између двије државе, поменуо да би „југословенска Влада желела да добије помоћ од Совјетског Савеза, конкретно – кроз оснивање мешовитих совјетско-југословенских друштава“. Није прецизирано која друштва су у питању, али је на основу сљедеће реченице јасно на које се привредне гране у првом реду мислило: „Југославија има доста минералних и рудних богатстава, али она није у стању да организује производњу, јер нема потребне машине. Конкретно, Југославија има нафту, али нема опрему за бушење.“ На сумњу, исказану од стране Ј. В. Стаљина, да Југославија заиста жели оснивање ових друштава Ј. Б. Тито је, судећи према једном совјетском документу, рекао „да је он, напротив, више пута говорио амбасадору Садчикову о жељи југословенске Владе да се оснују мешовита совјетско-југословенска друштва“. Према свједочанству Коче Поповића, који је присуствовао том разговору, Ј. Б. Тито је, том

[424] AJ, KMJ, I-3-б/623; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 29, 35, 41, стр. 76-78, 85-86, 98; V. Dedijer, *Novi prilozi*..., III, str. 244-245; Б. Петрановић, *Југославија на размеђу*, стр. 464.

приликом, рекао: „Ми сматрамо да би се друштва могла стварати, наравно, таква друштва која ће помоћи индустријализацију наше земље.“ На то је совјетски лидер рекао: „Слажем се да се та друштва створе како ви желите.“ Потврђујући ријечи свог шефа и В. М. Молотов је дао сагласност за оснивање ових друштава: „Јасно, јасно, треба стварати мешовита друштва у оним гранама где је то најкорисније и за вас и за нас.“ Слично свједочанство о том разговору налазимо и у биљешци, коју је сачинио Благоје Нешковић.[425]

Оснивање мјешовитих друштава између Југославије и Совјетског Савеза било је засновано на Споразуму о економској сарадњи између СССР и ФНРЈ, потписаном 8. јуна 1946. године у Москви. Споразумом је било предвиђено оснивање мјешовитих друштава „у циљу обнове и повећања производних могућности Југославије“ и „проширења трговинских веза“ између двије државе. Било је предвиђено оснивање осам мјешовитих друштава: друштва за експлоатацију и прераду нафте, друштва за експлоатацију боксита и производњу алуминијума, друштва за експлоатацију и производњу олова, друштва за истраживање и експлоатацију угља, друштва црне металургије, друштва цивилног ваздухопловства, дунавског бродарског друштва и југословенско-совјетске банке. Остављена је била и могућност да се, ако то стручњаци процјене цјелисходним, касније, оснује и друштво које ће радити на развоју шумарства и индустрије целулозе и папира.[426]

За сва предвиђена друштва било је планирано да буду основана на бази реципроцитета, са једнаким удјелима обје стране и са једнаком заступљеношћу кадрова у

[425] Очигледно је да су југословенски руководиоци жељели оснивање мјешовитих друштава са Совјетским Савезом. Анализирајући њихове намјере и очекивања Стеван К. Павловић закључује: „Совјети су се понашали према Југославији исто као према другим државама које ће постати њихови сателити. У случају Југославије често су Југословени узимали први корак – као на пример са мешовитим друштвима.“ (S. K. Pavlović, „28. jun 1948. Raskol i njegove posledice za Istočnu Evropu“, *Tokovi istorije,* br. 1-4/1999, str. 69-82; АЈ, КМЈ, I-1/7; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 46-47, стр. 106-116; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 19, str. 95-101).

[426] У процесу стварања Југословенсо-совјетске акционарске банке (ЈУГСОВБАНК) били су израђени и нацрти Споразума о оснивању и Статута, али до њеног формирања никада није дошло. Током 1946. године израђен је био и нацрт Споразума о оснивању Југословенско-совјетског акционарског друштва за добијање и прераду нафте и гаса (ЈУСОН) (АЈ, 50-64-139, *Споразум о економској сарадњи између ФНРЈ и СССР*; АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-67; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 50, стр. 119-122)

управним органима друштава. Унапријед је било предвиђено да се на челу управних одбора налазе југословенски, а на мјестима генералних директора совјетски представници. Било је прецизирано и трајање свих основаних друштава на 30 година. Од совјетске стране се очекивало уношење „средстава неопходних за развијање њихове делатности, која се састоје од опреме, материјала и новчаних износа“, док се од југословенске стране очекивало уношење „одређених активних предузећа и предузећа у изградњи“, као и права на коришћење рудног богатства, давање у закуп земљишних парцела, шума, различитих зграда и објеката. Споразум су потписали министри спољне трговине А. И. Микојан и инж. Никола Петровић.[427]

Подробнији преговори о оснивању друштава вођени су у Москви у августу 1946. године. Извјештавајући маршала Тита о току преговора, Борис Кидрич је писао: „Преговори са Русима иду врло добро. Они пристају на све оне ставове које сматрамо ми, на основу разговора с тобом, принципијелно важним. Пристали су да не буде монопола и да ми од предузећа улажемо шта ми сматрамо целисходним, а остало да задржимо за себе.“ У извјештају је стајало да је совјетска страна инсистирала да јој припадне позиција генералног директора у четири друштва, за нафту, дунавску пловидбу, цивилну авијацију, као и у мјешовитој банци. Нарочито су, судећи према извјештају Б. Кидрича, Совјети инсистирали на положају генералног директора у друштву за дунавску пловидбу, јер „третирају то питање као важно за њихову средњоевропску политику“.[428]

У разговору са В. Дедијером, неколико година касније, Борис Кидрич је помињао и преговоре у Москви. Владимир Дедијер је, том приликом, „телеграфски“ забиљежио ријечи Б. Кидрича: „Горе се код Стаљина начелно договорили. Водио преговоре, повратак из Париза. Захтевали Дунав и ЈУСТА-у.“ Врло су карактеристичне и остале кратке

[427] Инж. Н. Петровић се тада налазио на челу југословенске делегације, док је његов замјеник био Борис Кидрич, предсједник Владе НР Словеније, а у делегацији су, између осталих, били и министар саобраћаја Т. Вујасиновић, као и помоћници министара спољне трговине, индустрије и рударства Војислав Срзентић, Бранко Златарић и инж. Тадија Поповић (AJ, 50-64-139; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 50, стр. 119-122).

[428] AJ, КМЈ, I-3-б/626; Б. Петрановић, *Југославија на размеђу*, стр. 464-465.

забиљешке о свему што му је Б. Кидрич том приликом рекао. О самом току преговора око друштава В. Дедијер је записао: „Ми били против само та два друштва, него за остала и инвестирање. Септембар 1946. почели преговори. (...) Гвожђе – сукоб. Челик – сукоб. По свим линијама. Нису хтели дати инвестиције. Долазило до врло гадних сукоба.“ Мотиви Југославије за улазак у пројекте ових друштава најбоље се могу видјети из ове кратке забиљешке: „Потписали ова два, јер смо се надали за остала два, инвестициони материјал.“ Нешто слично је, пола вијека касније, говорио и Владимир Велебит: „Наша влада и Централни комитет сматрали су да се обнова може убрзати само уз велику совјетску помоћ, а да су мјешовита подузећа погодно средство, јер би преко њих Совјети давали потребан и управљачки и технички кадар, испоручивали материјал, одобравали кредите.“[429]

Москвоски преговори су, ипак, дали резултата и почетком фебруара 1947. године потписани су споразуми о оснивању два, од предвиђених осам мјешовитих друштава. Двије државе су заједнички ушле у послове експлоатације цивилног ваздушног и дунавског ријечног саобраћаја. Владимир Дедијер је касније писао: „Ми смо пристали да се прво створе два мешовита друштва, за авионски саобраћај ЈУСТА и за речни саобраћај ЈУСПАД, у нади да ће Руси попустити и помоћи у индустријализацији земље преко других мешовитих друштава.“ Према свједочанству В. Дедијера, Борис Кидрич је, говорећи о потписаним споразумима о оснивању мјешовитих друштава, рекао: „...иако су одредбе биле тешке, потписали смо их у нади да ће доћи до потписивања уговора о осталим мешовитим друштвима...“ Са друге стране, совјетски амбасадор у Београду А. Ј. Лаврентијев је сматрао да кашњење у оснивању осталих друштава предвиђених Споразумом „слаби наш (совјетски, прим. аут.) економски утицај у Југославији“, како је то писао у годишњем извјештају МИП-у СССР-а.[430]

[429] V. Dedijer, Novi prilozi..., III, str. 321-322; M. Šuvar, n.d., str. 386.
[430] *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 72, стр. 166-171; V. Dedijer, *Izgubljena bitka J. V. Staljina,* Sarajevo 1969, str. 97-100).

Само неколико дана прије него су споразуми о формирању два мјешовита друштва потписани, амбасадор Владимир Поповић разговарао је у Москви са В. М. Молотовом и А. И. Микојаном. Предмет разговора су биле војне набавке из Совјетског Савеза и формирање осталих мјешовитих друштава. На основу извјештаја В. Поповића Ј. Б. Титу видимо да је Југославија итекако жељела оснивање мјешовитих друштава: „На основу директива које сам од Вас добио, тражио сам да нам одговоре по могућности одмах, због чега је дошло до задржавања у решавању тих питања. Истакао сам нашу заинтересованост нарочито по питању металургијских друштава за нафту и друштва за боксит. Истакао сам да је за нас нужно, хитно решење тих питања у вези са провођењем петогодишњег плана.“ Међутим, В. Поповић је указивао и на неодговарајући став совјетских експерата, који су учествовали у преговорима, „јер они иду тако далеко, да задиру у суверенитет наше земље“. Југословенски амбасадор је, након поновног разговора са В. М. Молотовом, испуњен оптимизмом, јављао Ј. Б. Титу: „Сложили су се да мешана друштва за нафту и боксит треба што пре да проради. Све је готово, чека се само на Стаљинов потпис.“ У погледу оснивања друштва за црну металургију није имао добре вијести. Совјети су му саопштили да Југославија не може рачунати на „озбиљнију помоћ са њихове стране“, понајвише због тога „што они нису могли да купе минимум машина у иностранству ни за подржање својих металургијских завода.“[431]

Након што су два мјешовита друштва већ била формирана наставили су се разговори о формирању осталих предвиђених друштава. Са тим циљем је Е. Кардељ разговарао са совјетским руководиоцима Ј. В. Стаљином и В. М. Молотовом у Москви 18. априла 1947. године. Судећи према свједочанству, које је у својим мемоарима оставио, Е. Кардељу је разговор о мјешовитим друштвима био главни разлог сусрета са совјетским руководиоцима. Југословенска страна се жалила на „неке неспоразуме који су настали у току разговора“, као и на то што је совјетска делегација одбила изградњу алуминијумског комбината у Мостару. Чинило се да је, затим, разговор о мјешовитим друштвима добио неочекивани обрт, често својствен за Ј. В. Стаљина. Он је, након што се распитивао о томе

[431] АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/I-16; АЈ, КМЈ, I-3-б/646.

ко је предводио ту совјетску делегацију, сасвим неочекивано рекао: „Не сматрате ли ви да не би требало формирати мешовита друштва, јер по свему судећи, она нису подесна за вас. А како би било да ми уопште не формирамо мешовита друштва, већ да вас помогнемо, да вам дамо један алуминијумски завод, један металургијски завод, и да вас помогнемо у добијању и преради нафте. Не, није добра форма сарадње преко мешовитих друштава са савезничком и пријатељском земљом, као што је Југославија. Увек би ту долазило до неслагања, до размимоилажења, у неку руку би трпела и независност саме земље и кварили би се пријатељски односи. Таква друштва су подесна за сателитске земље.“[432]

Ово опширно излагање донијело је нешто од термина и објашњења којима се касније у Југославији описивало функционисање мјешовитих друштава и, уопште, совјетски интерес за њиховим формирањем. На допуну амбасадора В. Поповића да су два мјешовита друштва већ формирана Ј. В. Стаљин је рекао: „Да, али то је друго. То нису производна друштва и она могу остати и радити.“ С обзиром на то како су функционисала два оформљена друштва током свог постојања, очигледно да је Ј. В. Стаљин био у праву у погледу „форме сарадње“ са „пријатељском и савезничком земљом“. Овакав иступ Ј. В. Стаљина Светозар Вукмановић Темпо је, много година касније, објаснио постојањем „разлике између става руководства и поступака совјетске администрације“. Судећи према његовим свједочењима, Совјети су „притискали“ југословенску страну на формирање мјешовитих друштава („...Совјетска влада не жели да нам даје кредите, већ хоће да учествује у нашој изградњи преко мјешовитих друштава која би се формирала на бази заједничког улагања капитала...“).[433]

[432] АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/I-41а; АЈ, КМЈ, I-3-б/639; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 75, стр. 175-184; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 24, str. 118-122; E. Kardelj, *Borba za priznanje i nezavisnost nove Jugoslavije 1944-1957.* Sećanja, Ljubljana 1980, str. 99-100; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* стр. 302-303; А. Б. Едемский, *От кофликта к нормализации. Советско-югославские отношения в 1953-1956 годах,* Москва 2008, стр. 13-14; B. Petranović, S. Dautović, *Jugoslavija, velike sile i balkanske zemlje,* str. 51-52.

[433] АЈ, КМЈ, I-3-б/639; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 75, 175-184; S. Vukmanović-Tempo, *Revolucija koja teče.* Memoari, IV, Zagreb 1982, str. 10-11.

Са друге стране, Едвард Кардељ је стекао утисак да је Ј. В. Стаљин већ унапријед знао разлог његовог доласка у Москву. Према његовом свједочанству он је био тај који је предложио да већ основана друштва наставе са радом, али је сам Ј. В. Стаљин рекао „да је он за распуштање и ова два друштва“. Том приликом разговарало се и о положају и понашању совјетских стручњака у Југославији, на шта је Ј. В. Стаљин, по сјећању Е. Кардеља, одговорио: „Стручњаци су тамо зато да их слушају, а не да само седе код вас.“ Владимир Дедијер је, поводом овог разговора Е. Кардеља и Ј. В. Стаљина, записао: „У ствари, Стаљин је играо своју велику игру. Заваравао нас је. Видео је да му освајање Југославије путем мешовитих друштава неће поћи за руком, па је одмах ковао други, опаснији план – отворени напад на Југославију. А у међувремену је давао изјаве пуне лепих речи, да би добио у времену.“[434]

Преговоре о оснивању осталих мјешовитих друштава, предвиђених Споразумом о економској сарадњи, В. Дедијер је назвао „дугим“ и „мучним“. Према његовом мишљењу, „совјетски преговарач Јатров јасно је стављао до знања да има директиву од своје владе да се у Југославији створе таква мешовита производна друштва која би имала експлоататорски карактер“. Он је цитирао и самог Јатрова, који је, наводно, рекао: „Шта ће вам тешка индустрија. Ми имамо на Уралу све што вама треба.“ Као нарочито тешке преговоре, В. Дедијер наводи оне који су се одвијали са циљем формирања мјешовитих друштава за експлоатацију нафте и угља.[435]

Као што смо већ напоменули, Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА), односно Югославско-советское акционерное общество гражданской авиации (ЮСТА), било је оформљено према Споразуму о његовом оснивању од 4. фебруара 1947. године. Оснивачи овог друштва били су Главна управа ваздушног саобраћаја (ГУВС), од стране ФНРЈ, и Главна управа грађанске ваздушне флоте, од стране СССР-а. Акционарски капитал Друштва процјењен је на 200 милиона динара, од којих је

[434] E. Kardelj, n.d., str. 100-103; V. Dedijer, *Izgubljena bitka,* str. 125-126.
[435] V. Dedijer, *Izgubljena bitka,* str. 109-117; V. Dedijer, *Novi prilozi za biografiju Josipa Broza Tita,* I, str. 422-423.

свака страна имала учешће од 100 милиона динара и 1.000 акција. Југославија је, према Споразуму, морала уложити аеродроме и средства за радио-везе, а Совјетски Савез авионе и техничке уређаје. Обје стране су морале уложити и по пет милиона динара у готовом новцу. На мјесто вршиоца дужности генералног директора ЈУСТА-е Совјетски Савез је поставио Александра Георгијевича Орлова, док је, за његовог замјеника, Југославија поставила Јеврема Бјелицу.[436]

Циљ оснивања Друштва била је „организација и експлоатација унутрашњих и међународних линија ваздушног саобраћаја". Друштву је било омогућено да, у сагласности са надлежним министарствима, „врши специјалну примену ваздухопловства и то: у борби са штеточинама сеоског и шумског газдинства, у борби са шумским пожарима и поплавама, у санитетске и друге сврхе". Југословенска Влада се у Споразуму обавезала да ће осигурати могућност набавке горива и мазива, у количинама које су биле потребне за нормалан рад Друштва. Друштву је било омогућено да, „на подручјима његове делатности", има своје радио-станице и средства за радио-навигацију и да их може несметано користити.[437]

Само дан по оснивању Друштва, одржана је и прва Главна скупштина акционара. У име југословенске стране говорио је најприје Јоже Борштнар, који је изабран за предсједника Управног одбора. Поздравивши нарочито представнике Совјетског Савеза нарочито је истакао „присну сарадњу између обеју земаља, како у рату, тако и сада у миру, чему као доказ служи и оснивање друштва ЈУСТА". На његове ријечи осврнуо се совјетски представник Павле Фјодорович Березин, који је изразио наду да ће се

[436] Крајем марта 1948. године за новог генералног директора био је постављен Андреј Георгијевич Бочкарев (ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 23435; AJ, 50-64-139, *Споразум између Владе ФНРЈ и Владе СССР о оснивању ЈУСТА-е;* AJ, 50-64-139, *Статут ЈУСТА-е;* AJ, фонд Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА), 290-1-1; AJ, 290-1, *Записник треће седнице Управног одбора; Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 70, стр. 161-165; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 23, str. 113-118).

[437] AJ, 50-64-139, *Споразум између Владе ФНРЈ и Владе СССР о оснивању ЈУСТА-е; Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 70, стр. 161-165; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 23, str. 113-118.

оснивањем овога Друштва „продубити још тешња сарадња између наших народа и народа Совјетског Савеза“.[438]

Југославија је Друштву ставила на располагање аеродорме *Бутмир* код Сарајева, *Лучко* код Загреба и нови аеродром у околини Београда. Са аеродормом код Загреба појавио се проблем због лошег прилаза, подземних вода и немогућности његовог даљег развоја. Такође, нови урбанистички план онемогућио је изградњу новог београдског аеродорма на предвиђеној локацији. Изградња нових аеродорма код Београда и код Загреба, учинила је немогућим испуњење југословенских обавеза према Друштву. Процјењено је да би изградња коштала око 4 милијарде динара, чиме би била учињена знатна неједнакост у акционарском капиталу. Југославија није била у могућности ни да унесе уређаје у вриједности од скоро 10 милиона динара, па је још у јануару 1948. године министар саобраћаја Тодор Вујасиновић предложио гашење Друштва, с тим што би југословенска страна откупила око 57 милиона динара вриједности опреме и летјелица, унијетих од стране Совјетског Савеза.[439]

Управо је договорена изградња новог аеродома у Београду представљала један од највећих проблема током рада ЈУСТА-е. Споразумом је било предвиђено да укупни трошак радова изнесе око 75 милиона, али је, са почетком изградње, процјењено да би радови коштали око 700 милиона, а можда и до 1 милијарде динара. Рок за предају новог аеродрома Друштву био је фебруар 1950. године. Велики проблем је представљала и чињеница да је ЈУСТА преузела и контролу летења, чиме је, сматрало се, она преузела „прерогативе суверене власти, која је неотуђив атрибут државе“. Управе аеродорма у Београду, Загребу, Задру, Сарајеву и Титограду су се налазиле под ЈУСТА-ом, чиме је она, у односу према њима, имала улогу највишег државног органа цивилног ваздухопловства.[440]

[438] АЈ, 290-1, *Записник прве Главне скупштине акционара.*
[439] АЈ, 162-46, пов. бр. 16/48.
[440] ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 23424; АЈ, 50-64-139, *Реферат о ЈУСТА-и*.

Само пословање Друштва наилазило је на велике потешкоће. Југословенске власти су, услијед проблема око набавки нафте, због отказа румунских обавеза око либерације, умањиле испоруку горива ЈУСТА-и, због чега је она у знатнијој мјери морала умањити свој обим рада. О томе је одлука донијета на ванредној сједници Управног одбора од 7. априла 1948. године. Југословенска страна је била критикована због ускраћивања потребних количина бензина, иако је она увјеравала совјетску страну да је морала укинути сав свој унутрашњи авионски, и редуковати друмски саобраћај. Амбасадор Лаврентијев је био врло јасан у разговору са министром Симићем 7. маја 1948. године и, судећи према забиљешци С. Симића, рекао: „Предузете мере са Ваше стране су такве природе, да оне и поред свих увијања у дипломатске форме остају такве да онемогућују рад овога Друштва." Совјетски представник је, приликом разговора о ликвидацији друштва, говорио: „Простом човеку потпуно је разумљиво да је немогућно у авијацији радити без бензина. Летети се не може без бензина. Влада ФНРЈ не само да није нашла за нужно да да потребан бензин, као што је била обавезна, него, напротив, не дајући бензин да омогући рад ЈУСТА-е она тврди да друштво није одговорило економским интересима Југославије." У другој половини септембра ГУВС је укинуо ЈУСТА-ину линију између Београда и Тиране мотивишући то немогућношћу гарантовања безбједних летова након опозивања југословенских стручњака из Албаније. Друштву није било дозвољено да настави са експлоатацијом линије чак ни онда када је, слањем совјетских службеника на аеродром у Тирану, слијетање и полијетање југословенских авиона било осигурано.[441]

Осим мјеста генералног директора и половине чланова Управног и Надзорног одбора Друштва, совјетски грађани заузимали су и нека од најважнијих мјеста у самој

[441] У првој години свога рада (1947) ЈУСТА је експлоатисала три домаће и три међународне линије. Летјела је на релацијама: Београд-Титоград, Београд-Сарајево, Београд-Задар-Загреб, Београд-Тирана, Београд-Букурешт и Београд-Будимпешта. Наведене међународне линије ЈУСТА је одржавала у сарадњи са превозницима из земаља у које је летјела. Линију за Букурешт одржавала је заједно са ТАРС-ом, а линију за Будимпешту са МАСОВЛЕТ-ом. Када је касније летјела за Праг и Софију, ЈУСТА-е је то радила у кооперацији са ЧСА (Československé Aerolinie) и БВС (Бугарски ваздушни саобраћај) (АЈ, 290-1, *Записник четврте (ванредне) седнице Управног одбора;* АЈ, 290-1, *Записник седме редовне седнице Управног одбора;* АЈ, 290-1, *Записник осме седнице Управног одбора;* АЈ, 290-3, *Редови лета;* АЈ, КМЈ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору са совјетским амбасадором на дан 7. маја 1948. године*; *Bela knjiga,* dok. br. 197-198, str. 290-291).

ЈУСТА-и. На мјесту шефа пилота налазио се Димитриј Александрович Житељев. Совјетски грађани били су и на мјестима директора Службе веза и навигације (Сергеј Кожевников), као и Дирекције за техничку службу (инж. Кузма Капишев).[442]

И рад ЈУСТА-е, као и рад ЈУСПАД-а, био је обиљежен великом трагедијом њених саобраћајних објеката. Путнички авион, на лету од Београда до Титограда срушио се 27. новембра 1947. године и том приликом је погинуло 17 путника и четири члана посаде. Паду ЈУСТА-иног авиона допинијело је лоше вријеме и густа магла. Југославија је касније за ову несрећу оптужила управу Друштва, која „није снабдела своје авионе прописаним радио-уређајима“.[443]

Према мишљењу В. Дедијера, управо су економски односи између Југославије и Совјетског Савеза представљали „срж сукоба“. У само средиште ових економски односа он је смјестио основана, али и само предвиђена мјешовита друштва. Сматрао је да се, баш на неуспјелим преговорима око формирања мјешовитих друштава, најбоље могла видјети „суштинска разлика између прокламованих принципа совјетске политике и стварности њених великодржавних интереса. На једној страни пуно лепих речи о интернационализму, о несебичној помоћи у оквиру социјалистичке солидарности, а с друге стране, страшна кађуга наметања неравноправних и чисто експлоататорских захтева с њихове стране према младој југословенској револуцији.“ За њега је „врхунац тих поробљивачких намера владе СССР-а према Југославији“ био исказан приликом преговора око оснивања совјетско-југословенске банке, „која у ствари не би била мешовита, него чиста совјетска експозитура“, преко које су Совјети имали намјеру „да продру у срце југословенске привреде“.[444]

---

[442] AJ, 290-2, *Распоред за одсуство службеника ЈУСТА и управника пристаништа.*

[443] ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 99/467; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1949,* dok. br. 42, str. 88; *Bela knjiga,* dok. br. 196, str. 289.

[444] Приликом читања свих ових тврдњи и података које В. Дедијер износи о мјешовитим друштвима, не треба сметнути са ума да су оне изрицане у вријеме када су сукобљавања и помирења из 40-их и 50-их година већ прошла, али када је ново заоштравање било примјетно након интервенције оружаних снага земаља Варшавског уговора у Чехословачкој 1968. године (V. Dedijer, *Izgubljena bitka,* str. 118-121; V. Dedijer, *Novi prilozi za biografiju Josipa Broza Tita,* I, str. 425-426).

2.9. Југословенско-совјетско дунавско паробродарско акционарско друштво (ЈУСПАД)

2.9.1. Оснивање Друштва

Први приједлози о стварању мјешовитог друштва за дунавску пловидбу између Југославије и Совјетског Савеза појавили су се већ током 1945. године. Ова посљедња ратна године била је и година почетка мира, обнове, изградње порушеног, склапања уговора између дојучерашњих савезника на бојном пољу. У писму упућеном трговинском представнику СССР-а југословенски министар саобраћаја исказао је „принципијелну сагласност у погледу образовања једног југословенско-совјетског паробродарског друштва“.[445]

Преговори о оснивању мјешовитог друштва за дунавску пловидбу вођени су у Београду у два наврата, током маја и августа 1946. године. Први састанак мјешовите комисије одржан је 7. маја те године. На овим састанцима су присуствовали стручњаци које су делегирале обје заинтересоване државе, представници Министарства иностраних послова, Министарства саобраћаја, Савезне планске комисије и других установа. Преговори су представљали свеобухватне разговоре, о називу друштва, његовој организацији, функционисању, имовини коју стране уговорнице требају унијети у друштво, броју, врсти и процјени вриједности пловила која ће чинити пловни парк друштва. Иако су се разговори водили искључиво у правцу формирања мјешовитог друштва, југословенска страна је понудила, у једном тренутку, и алтернативно рјешење, оснивање акционарског друштва у облику пословне заједнице између ЈДРБ-а и СДГП-а.[446]

[445] AJ, фонд Југословенско-совјетско дунавско паробродарско акционарско друштво (ЈУСПАД), 43-1-1.

[446] AJ, 331-87, *Извештај о трећем заседању југословенско-совјетске комисије по питању југословенско-совјетског речног бродарског а.д;* AJ, 41-112-199, *Извештај о првом састанку комисије по ствари оснивања Југословенско-совјетског бродарског акционарског друштва*; ДАМСП, ПА, 1946, СССР, ф-78, досије 27, LXXVIII/259.

Као нарочито важно питање у овим преговорима наметнуло се питање пловила и бродоградилишта која је требало уступити друштву. Одређивање вриједности пловила, које је Југославија уносила у друштво, остало је камен спотицања за читаво вријеме постојања друштва, почевши од разговора о његовом формирању, па до процеса расформирања. Проблем је постојао и у броју пловила која су од Југославије тражена, као и у њиховим могућностима. Тражена југословенска пловила чинила су око 60% вучне снаге и око 50% товарног простора са којим је Југославија тада располагала. Њеном државном бродарству остало би мноштво секвестрираних пловила, пловила у власништву Заједнице малих пловила и мноштво малих и неефикасних пловила. Представник Савезне планске комисије у овим разговорима сматрао је да Југославија има двије могућност, или да цјелокупни пловни парк преда мјешовитом друштву или да за друштво одвоји само један дио, чиме би за Југославију задржао „толико пловила колико је потребно за једно солидно предузеће, како наша привреда не би дошла у зависност ове компаније, која би на тај начин добила монополистички положај речног превоза“.У погледу бродоградилишта договарана је изградња једног модерног бродоградилишта на бежанијској обали Саве, али се постављало питање бродоградилишта које је друштво требало да користи док ново не буде изграђено. Због тога је од Југославије тражено уступање апатинског, умјесто новосадског, које је сматрано превише застарјелим.[447]

Уступање бродоградилишта у Апатину није долазило у обзир, с обзиром да је ово бродоградилиште било једно од најопремљенијих у Југославији и да је постојала бојазан да Совјети, касније, процјене да им изградња бродоградилишта на Бежанији и није у интересу. У том случају би, сасвим сигурно, пловила новог друштва имала апсолутну предност у погледу ремонта, чиме би Југославија била знатно оштећена, пошто је у њеном интересу знатно више било да она поправља бродове новооснованог друштва. На тај начин би друштво било приморано да што прије заврши изградњу бродоградилишта на Бежанији. Југославија је намјеравала да понуди споразум по којем би се бродови

[447] AJ, 331-87, *Извештај о трећем заседању југословенско-совјетске комисије...*; ДАМСП, ПА, 1946, СССР, ф-78, досије 27, LXXVIII/278; ДАМСП, ПА, 1946, СССР, ф-78, досије 27, LXXVIII/281.

мјешовитог друштва ремонтовали у бродоградилиштима под истим условима као и пловила ДРБ-а, али се рјешеност Совјета да се и бродоградилиште у Апатину преда друштву очитовала у чврстом ставу да „ако се у друштво не унесе и апатинско бродоградилиште онда би даљи преговори по питању оснивања друштва били беспредметни“. Совјетска делегација је помињала и могућност да се бродоградилишни дио смедеревског САРТИД-а преда друштву, чиме би и југословенско Министарство индустрије постало један од оснивача друштва. Могућност предаје бродоградилишног дијела САРТИД-а је, ипак, одбачена, пошто нису постојали „теренски услови да се тамо бродоградилиште развије“.[448]

Поступци совјетске делегације у преговорима учинили су да Југословени стекну дојам да Совјети имају „неку монополистичку жељу на Ђердапу“. Посматрајући ток преговора између државних делегација Југославије и Совјетског Савеза можемо закључити да су југословенски преговарачи добро схватали који је југословенски интерес у оснивању друштва, али и које опасности могу постојати у организацији оваквог привредног организма. О томе најбоље говори сљедећих пар редака: „Наша делегација се сагласила да се оснивање овог друштва, са чисто економског гледишта, може правдати једино потребом да нам СССР кроз ову организацију помогне да се хитно изгради на Бежанији модерно бродоградилиште европског стила.“ Југословенска делегација је добила и упутство генерала Владимира Велебита „да настоји да у друштву осигура нашој држави мајоритет акција, како би обезбедила свој утицај на друштво и како би се друштво могло ставити на свестрану употребу и корист првенствено нашој привреди“. Наглашено је и да је циљ Југославије да се „у међународној утакмици на Дунаву ослони на СССР“, као и да да допринос „престижу совјетске заставе на Дунаву“. Осим совјетске понуде о оснивању друштва, Југославија је могла разматрати и угледати се на искуство које су у том

[448] АЈ, 331-87, *Извештај о трећем заседању југословенско-совјетске комисије...;* АЈ, 331-87, *Извештај о састанку одржаном 23.5.1946, поводом оснивања југословенско-совјетског бродарског а.д.*

погледу већ имале Румунија и Мађарска, али и на чињеницу да је Чехословачка одбила понуду Совјета за организацију заједничког друштва за дунавску пловидбу.[449]

Управо је југословенско анализирање могућности стварања мјешовитог друштва за дунавску пловидбу са Совјетским Савезом ишло између схватања опасности да оно буде штетно по Југославију и њене, у првом раду, економске интересе, и јасног опредјељења да се настави „оправдана политика наслањања на СССР“ и „неопходност солидарисања са свим економским и политичким настојањима СССР-а у Подунављу“. Стварање низа мјешовитих друштава за пловидбу Дунавом оправдавано је као нужност јер „обједињавање пловидбе ФНРЈ, Чехословачке, Бугарске, Румуније, Мађарске и Аустрије, од стране СССР-а, представља солидно упориште за предстојећу утакмицу на Дунаву“. Југославија је схаватала да је и Дунав могао бити поприште неповјерења, „а можда и сукобљавања“ између два, већ супоротстављена, пола и отпочетог хладног рата.[450]

У погледу дунавске пловидбе и поменуте „утакмице“ озбиљну конкуренцију правила су опремљена и развијена њемачких бродоградилишта, препуна стручњака, са добром организацијом и богатим искуством, која су умањени њемачки пловни парк лако могла увећати и развити. Из тог разлога очекивало се „да ће уз помоћ међународног финансијског капитала оданде убрзо понићи снажна организација, која ће повести упорну борбу“. Наспрам тога, југословенски пловни парк је био застарјео и у врло лошем стању. Бродоградилишта су била слабо опремљена, оскудјевало се у стручњацима, а ни организација није била на нарочито високој разини. Набројани разлози, како политички тако и економски, су опредјелили Југославију „да под повољним условима прихвати помоћ СССР-а по сектору пловидбе“.[451]

[449] О чехословачком непристајању на стварање заједничког пловидбеног друштва са Совјетским Савезом јављао је и југословенски амбасадор у Прагу Дарко Чернеј, сматрајући да се овим угрожава и процес повратка чехословачких пловила која су се налазила у водама СССР-а (АЈ, 331-87, *Извештај о трећем заседању југословенско-совјетске комисије...;* АЈ, 331-87, *Предлог за оснивање совјетско-југословенског деоничког бродарског друштва*; ДАМСП, ПА, 1946, Чехословачка, ф-18, досије 1, 4522; ДАМСП, ПА, 1946, Чехословачка, ф-18, досије 1, 7040).

[450] АЈ, 331-87, *Реферат по питању оснивања југословенско-совјетског бродарског а.д.*

[451] Исто.

Совјетску делегацију у разговорима у Београду у љето 1946. године, предводио је Валентин Димитријевич Каменски, а састав делегације чинили су још Лав Иванович Васиљев, Борис Сергејевич Свистунов, Василиј Фјодорович Медведев и Александар Николајевич Маслов, док су југословенску делегацију чинили Јурај Боначи, главни управник ријечног саобраћаја, Милош Савин, управник ДРБ-а, Милан Крмпотић, начелник Другог одељења ГУРС-а, Боривоје Јовановић, шеф Персоналног одсека ГУРС-а, инж. Бранко Ћатић, начелник Четвртог одељења ГУРС-а, Мирко Бренер и Алојз Чепер. Управо је А. Чепер, на састанку одржаном 23. августа 1946. године, дао приједлог о називу (Југословенско-совјетско паробродарско акционарско друштво) и скраћеном називу друштва (ЈУСПАД), који су чланови обје делегације усвојили. Првобитан приједлог о имену друштва је био СОВЈУГТРАНСПОРТ, по узору на совјетско-румунски СОВРОМТРАНСПОРТ.[452]

Иако је постојало мноштво анализа које су говориле да се преговори о формирању друштва не одвијају на корист Југославије, они су настављени, са малим одступањима од првобитног совјетског приједлога. Југославија у друштво унијела пловни парк и бродоградилишта, што је омогућавало да друштво профункционише убрзо након формалног формирања. Са друге стране, Совјети су имали обавезу да унесу знатну количину новца и материјала, али сукцесивно, у наредних неколико година, као и да сагради и опреме бродоградилишно постројење, која је требало да отпочне са радом за пет година. Из наведеног видимо да је Совјетски Савез, са релативно малим улагањима, добио могућност да остварује приходе од функционисања овог друштва (испоставило се да прихода и није било пуно) и, што је било знатно важније, добио је контролу над

[452] AJ, 331-87*, Записник са седнице Комисије за стварање совјетско-југословенског речног бродарског друштва, одржане 13. маја 1946 године;* AJ, 331-87, *Записник о заседању комисије за оснивање југословенско-совјетског бродарског а.д. на дан 23.8.1946. године;* AJ, 331-87, *Извештај о првом састанку комисије по ствари оснивања југословенско-совјетског бродарства а.д;* AJ, 331-87, *Предлог за оснивање совјетско-југословенског деоничког бродарског друштва*; ДАМАП, ПА, 1946, СССР, ф-78, досије 27, LXXVIII/261; ДАМСП, ПА, 1946, СССР, ф-78, досије 27, 5258.

предузећем солидне снаге и потенцијала и проширио свој утицај у погледу расположиве дунавске флоте.[453]

Након неколико рунди преговора о оснивању пловидбеног друштва, 4. фебруара 1947. године потписан је у Београду Споразум између Владе ФНРЈ и Владе СССР о оснивању Југословенско-совјетског паробродарског акционарског друштва/Югославско-советское дунайское пароходное акционерное общество (ЈУСПАД/ЮСПАД). Као што смо већ напоменули, оснивање мјешовитог друштва за дунавску пловидбу било је само један од видова економске сарадње на коју су се двије земље обавезале Споразумом о економској сарадњи, потписаним у Москви 8. јуна 1946. године. Друштво је основано на паритетним основама између двије владе. Његов акционарски капитал утврђен је на суму од 400 милиона динара, од чега је половину требало да уложи свака од страна уговорница. Акционарски капитал је био подјељен на 800 акција, са номиналном вриједношћу од по 500.000 динара. За сједиште друштва одређена је југословенска престоница, као најважније дунавско средиште које су обје државе, као приобалне, имале. Главни оснивачи друштва били су Главна дирекција речног саобраћаја (ГУРС) из Београда, са југословенске, и Совјетско државно дунавско паробродарство (СДГП) из Измаила, са совјетске стране. Друштво је основано „у циљу експлоатације речног транспорта на Дунаву и његовим притокама, коришћења пристаништа, кејева, лучких постројења и инсталација, организације речних и морских превоза, градње, проширења и експлоатације бродоградилишта и предузећа за оправку бродова, вршења транспортних, отпремних и трговачко-комисијских радњи“.[454]

---

[453] АЈ, 331-87, *Реферат по питању оснивања југословенско-совјетског бродарског а.д*; ДАМСП, ПА, 1946, СССР, ф-78, досије 24, LXXVIII/282; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 68, стр. 155-157; *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953.* Документы, I (1944-1948), приредили: Т. В. Волокитина, Г. П. Мурашко, А. Ф. Носкова, Москва 1999, док. бр. 139, стр. 396-398.

[454] Окружни суд за град Београд, својим рјешењем Фи-бр. 130/47 од 1. марта 1947. године, уписао је у трговачки регистар на страни 96. под редним бројем 38. Југословенско-совјетско паробродарско акционарско друштво (ЈУСПАД) из Београда (АЈ, 43-1, *Споразум између Владе ФНРЈ и Владе СССР о оснивању Југословенско-совјетског паробродарског акционарског друштва*; АЈ, 43-1, *Статут Југословенско-совјетског дунавског паробродарског акционарског друштва*; АЈ, 43-1, *Правила о организацији и пословању друштва ЈУСПАД*; АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-67; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 69, стр. 157-161).

Споразумом између двије државе било је предвиђено да совјетска страна улог од 200 милиона динара постигне предајом уређаја, материјала и новца потребног за градњу бродоградилишта на Ади Циганлији, уређаја за опремање пристаништа на Дунаву (укупно око 125 милиона динара); опреме и уређаја за градњу и оправак пловила, коју је требало испоручити према тражењима Друштва у петогодишњем периоду (67,5 милона); и 7,5 милиона динара у готовини, које је требало уплатити најкасније 15 дана по потписивању Споразума. Југословенска страна је у Друштво унијела 137 пловила, са и без властитог погона, у укупној вриједности од 164,75 милона динара; бродоградилиште у Новом Саду и средства до тада уложена у изградњу бродоградилишта на Ади Циганлији (укупно 27,75 милиона); и 7,5 милиона динара у готовом новцу, нужном за пословање Друштва. Процјена унијете имовине требало је да буде завршена у року од три мјесеца, по формирању Друштва, а на бази цјена из 1939. године, по специјалној француској методи *Grenen*. Од бродова са сопственим погоном Југославија је у Друштво унијела сљедеће реморкере: *Кајмакчалан* (саграђен 1913)*, Шумадија* (1900), *Зета* (некадашњи *Ловћен*, саграђен 1914), *Јаворина* (1946), *Словенија* (некадашњи *Краљевић Марко*, 1915), *Славонија* (некадашњи *Краљ Звонимир*, 1908), *Крајина* (некадашњи *Задар*, 1887), *Хрватска* (некадашњи *Краљ Борец*, 1906), *Славан* (1941)*, Браничево* (1870)*, Цер* (1944), *Мајевица* (1946), *Козара* (1945) и *Поморавље* (1896). Уз то, предато је и 20 бродова без сопственог погона, 90 отворених и 13 затворених теретњака (укупно 123 теретњака). Највећи број теретњака грађен је још крајем XIX вијека, док је просјечна старост реморкера била око 30 година. Комисију, која је процјењивала вриједност ових пловила, чинили су инжењери Миодраг Ђорђевић, Драгомир Костић, Растислав Вуловић, са југословенске, и Леонид М. Кудирски, Иван И. Шишкин и Фјодор И. Климаков, са совјетске стране.[455]

[455] Просјечни реморкер у ЈУСПАД-овој флоти био је стар 30,5 година, имао јачину од 480 КС и процјењену вриједност од око 2,7 милиона динара. Просјечна старост танкова била је око 26, а теретњака око 37 година, „из чега резултира незадовољавајуће техничко стање пловног парка, велики трошкови његовог одржавања, смањена способност и нерационалност“ (АЈ, 43-1, *Споразум између Владе ФНРЈ и Владе СССР о оснивању ЈУСПАД-а*; АЈ, 43-6, *Формација бродова за 1948;* АЈ, 43-9, *Записници о процени бродова;* АЈ, 43-13, *Образложење радног и финансијског плана за 1947;* АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-67; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 69, стр. 157-161).

Југословенска влада је предала Друштву, на тридесетогодишњи закуп, пристанишна постројења, докове, зграде и складишта у пристаништима, и обавезала се да ће осигурати „одржавање пристанишних постројења, које даје под закуп, у одговарајућем стању за пловидбу и експлоатацију, те ће на свој рачун вршити, у том циљу, неопходне оправке.“ Међу пристаништима и пристанишним постројењима која су предата ЈУСПАД-у налазила су се она у Београду, Прахову, Новом Саду, Смедереву, Панчеву, Доњем Милановцу и Апатину. Уз то, Југославија се обавезала да обезбједи могућност да Друштво набавља погонски материјал и мазива на читавој територији Југославије „у количинама неопходним за остварење његовог пословања“.[456]

Споразумом је било договорено да Друштво послује „у складу са законима и прописима ФНРЈ“ и да користи „сва права, као свако друго југословенско друштво“. Овај члан Споразума био је један од најпроблематичнијих током пословања Друштва и често је доводио до сукоба унутар управе друштва. Споразум је потписан са роком важности од 30 година, са могућношћу да након овог рока Влада ФНРЈ откупи совјетски удио акција у Друштву, а уколико се то не би догодило Друштво је требало да настави свој рад све док споразумом између двије владе не би било ликвидирано.[457]

Оснивачки акт ЈУСПАД-а потписали су Јурај Боначи и Јосип Гиздић, са југословенске, и Сергеј Николајевич Јатров и Василиј Фјодорович Медведев, са совјетске стране.[458] Потписници су, „испуњавајући функцију Главне скупштине“, именовали и чланове Управног и Надзорног одбора Друштва. Први чланови управе именовани су са мандатом од три године. Први састав Управног одбора чинили су: Вукан Дешић, помоћник министра саобраћаја, Милош Савин, Алојз Чепер, помоћник министра саобраћаја и Јосип Гиздић, начелник Кадровског одељења ГУРС-а (у име ФНРЈ), Валентин Димитријевич Каменски, Лев Иванович Васиљев, Венјамин Аронович Мајорски и Степан

[456] АЈ, 43-1, *Споразум између Владе ФНРЈ и Владе СССР о оснивању ЈУСПАД-а*.
[457] АЈ, 43-1, *Споразум између Владе ФНРЈ и Владе СССР о оснивању ЈУСПАД-а*; АЈ, 43-1, *Статут ЈУСПАД-а*.
[458] Овлашћење да потпише споразум о оснивању ЈУСПАД-а за С. Н. Јатрова, у име Савјета министара СССР-а (Совет министров Союза Советских Социалистических Республик), потписали су предсједник Савјета министара Лаврентин Берија и министар иностраних послова В. М. Молотов 27. децембра 1946. године (ДАМСП, ПА, 1947, СССР, ф-107, досије 22, 107/355).

Лукјанович Авраменко (у име СССР-а).[459] У првобитни састав Надзорног одбора ушли су: Милутин Петров, савјетник у Министарству саобраћаја, Милан Ковачевић, начелник у ГДУП-у (Југославија) и Борис Сергејевич Свистунов и Николај Николајевич Ковешников (Совјетски Савез).[460] Управна структура је била слична оној какву су имала и остала мјешовита друштва, која је Совјетски Савез оснивао и појединим земљама лагера. Према тој структури, управни органи Друштва били су, осим Управног одбора са 8 чланова, и Главна скупштина акционара, генерални директор (из редова руских акционара), и замјеник генералног (из редова југословенских акционара). Надзорни одбор, са 4 члана, имао је, како му то и само име каже, улогу надзорног органа.[461]

Главна скупштина акционара одржавала је редовна и ванредна засједања. Редовна засједања, која је сазивао Управни одбор, одржавала су се најкасније три мјесеца након завршетка пословне године „ради преиспитивања и потврде обрачуна и биланса за протеклу годину, прорачуна расхода и плана рада за текућу годину“. Такође, у њен дјелокруг рада спадао је и избор чланова Управног и Надзорног одбора, као и расправа по свим питањима која су превазилазила дјелокруг рада Управног одбора, или која је Управни одбор износио пред Главну скупштину акционара. Она је доносила одлуке о преговорима са другим друштвима и о питањима подјеле добити и губитака за претходну

[459] Иако је формално остао члан Управног одбора за све вријеме постојања Друштва Б. А. Мајорски никада није присуствовао сједницама. Током 1948. године обје земље су промјениле по два своја члана у Управном одбору, Совјетски Савез је у априлу умјесто С. Л. Авраменка (присуствовао само једној сједници) делегирао Ивана Прохоровича Кононова, а у августу је умјесто В. Д. Каменског био постављен Николај Николајевич Кузњецов. Југославија је, са друге стране, почетком октобра умјесто А. Чепера и В. Дешића поставила Милутина Перишића, генералног директора ГДУП-а и Марка Иљадицу, начелника у Министарству саобраћаја ФНРЈ (АЈ, 43-1, *Записник треће ванредне Опште скупштине акционара друштва ЈУСПАД, одржане 7. августа 1948. године у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду;* АЈ, 43-1, *Списак чланова Управног и Надзорног одбора са временом трајања њихових мандата;* АЈ, 43-2, *Записник друге редовне Опште скупштине акционара друштва ЈУСПАД, одржане дана 2. октобра 1948. године у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду*).

[460] Југославија није мијењала своје представнике у Надзорном одбору Друштва, док је Совјетски Савез током 1948. године извршио промјену оба члана. У фебруару је постављен Иван Харитонович Чајка, а у октобру Андреј Јосипович Кузмичов (АЈ, 43-1, *Списак чланова Управног и Надзорног одбора*).

[461] Надзорни одбор је „провјеравао“ годишње обрачуне Управног одбора, „биланце, касе и имовину Друштва“, а у његовој надлежности је било да „врши ревизију свега пословања, рачуноводства и полагање рачуна Друштва.“ Надзорни одбор ЈУСПАД-а је своју прву сједницу одржао 19. августа 1947, а посљедњу 28. сједницу 17. маја 1949. године (АЈ, 43-1, *Акт о сонивању*; АЈ, 43-1, *Статут ЈУСПАД-а*; АЈ, 43, Књ. 29. и 30*, Записници са сједница Надзорног одбора друштва ЈУСПАД*).

пословну годину. Ванредне сједнице су могле бити одржаване по захтјеву Управног или Надзорног одбора, као и од стране самих акционара. Скупштина је могла бити пуноважна само у случају да су на њеном засједању присуствовали, или били прописно заступљени, акционари који посједују најмање 75% акција Друштва.[462]

У надлежности Управног одбора Друштва било је „опште руководство радовима Друштва“. За одржавање сједница Управног одбора било је потребно присуство 6 чланова, а састајао се по потреби. На челу Управног одбора налазио се југословенски представник, док је његов замјеник био совјетски представник. У дјелокруг рада Управног одбора спадали су и разматрање и потврђивање прорачуна и обрачуна, које је предложио генерални директор, располагање са непокретном имовином Друштва, одређивање тарифа и такса, припремање Главне скупштине акционара, вођење књиге акционара, одржавање везе са акционарима.[463]

Најважнију позицију у мјешовитим друштвима, позицију генералног директора, заузимали су представници које је делегирао Совјетски Савез. Након СОВРОМТРАНСПОРТ-а и МЕСХАРТ-а совјетски грађанин је био и на мјесту генералног директора ЈУСПАД-а. Генерални директор је обављао све текуће послове Друштва, располагао његовом имовином и средствима. Он је имао право закључивања уговора, располагања са покретном имовином, примања и отпуштања особља. У остваривању његових задатака помагао му је замјеник, кога је делегирала Југославија. О функцији генералног директора у мјешовитим друштвима Владимир Дедијер је много година касније написао: „У лику генералног директора, чију је фактичку самосталност и неодговорност пред органима друштва стално вештачки подупирала и одржавала совјетска влада и совјетска амбасада у Београду политичким средствима, оличена је командантска улога совјетског монополизма и несметано газдовање совјетских органа у југословенској привреди.“[464]

[462] AJ, 43-1, *Статут ЈУСПАД-а*; AJ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-67.
[463] Исто.
[464] AJ, 43-1, *Статут ЈУСПАД-а*; V. Dedijer, *Izgubljena bitka,* str. 105.

Прво засједање Главне скупштине акционара одржано је у згради Министарства саобраћаја у Немањиној бр. 22, у Београду, неколико дана по потписивању међудржавног споразума о оснивању Друштва. Том приликом су одређени чланови Управног и Надзорног одбора и примљени Статут и Акт о оснивању Друштва. Прва сједница од 8. фебруара почела је кратким говором Вукана Дешића, помоћника југословенског министра саобраћаја, који је нагласио да је „оснивање заједничких привредних друштава један озбиљан корак више ка даљем продубљивању односа између наше две земље“. Са нескривеним задовољством говорио је и совјетски представник С. Н. Јатров који је истицао „да је оснивање овог Друштва практично отварање дружбе и братства југословенских и совјетских народа“. Управо је В. Дешић изабран за првог предсједника Управног одбора, док је за потпредсједника изабран В. Д. Каменски. Своју прву сједницу Управни одбор је одржао одмах по оснивању.[465]

Према Споразуму између ГУРС-а и ЈУСПАД-а, потписаном 4. априла 1947. године, дјелокруг рада ГУРС-а је био саобраћај на унутрашњим пловним путевима у границама ФНРЈ и на релацији ФНРЈ-горњи Дунав, док је остали инострани саобраћај (ФНРЈ-луке СССР-а) спадао у дјелокруг рада ЈУСПАД-а . На основу овог Споразума, који је представљао један од темеља мјешовитог друштва ЈУСПАД, договорена је најтјешња сарадња између потписника, у погледу свакодневне размјене сумарних прегледа саобраћајне ситуације, давања пловних објеката у реморкажу, са циљем рационалнијег искоришћавања пловила, као и испомоћи у случају хаварија. Такође, ГУРС и ЈУСПАД су међусобно могли размјењивати (уступати) линијско особље, просторије за агенције, како у земљи, тако и у иностранству, телефонске инсталације, пристане и скеле. Осим тога, предузеће које је у одређеном пристаништу имало своје представништво, обавезно је било да обави „све послове везане за дотични транспорт другог предузећа“, односно да се стара о њима „на исти начин као о својима“. Како је чланом 11. Споразума између ГУРС-а и ЈУСПАД

[465] AJ, 43-1, *Записник о претходном збору акционара друштва ЈУСПАД који је одржан 8. фебруара 1947. године у згради Министарства саобраћаја у Београду*; AJ, 43-1, *Записник прве редовне седнице Управног одбора друштва ЈУСПАД, која је одржана 8. фебруара 1947. године у Београду у згради Министарства саобраћаја.*

назначено: „Друштва су споразумна да једно другом излазе у сусрет и да се узајамно помажу и допуњују, свугде где би се појавила потреба и те мере ишле у прилог рационализације пословања једног и другог предузећа.“[466]

Овакав тип споразума, укомбинован са чињеноцом да је 50% власништва у ЈУСПАД-у совјетско, чинио је да Совјети имају уплив у цјелокупно функционисање југословенске ријечне пловидбе, како на југословенским унутрашњим пловним путевима, тако и на цјелокупној дунавској ријечној мрежи. Притом, друштва су се сагласила „да у иностранству наступају по свим питањима јединствено и солидарно и да штите интересе и једног и другог предузећа“. Евентуално склапање споразума са другим бродарствима на Дунаву морало је, такође, произаћи из договора ГУРС-а и ЈУСПАД-а. Споразум са ГУРС-ом трајао је све до краја године у којој је потписан, а након тога, склопљен је био споразум и са Југословенским државним речним бродарством, које је крајем 1947. године било оформљено.[467]

ЈУСПАД је имао споразум о тјесној сарадњи и са СДГП-ом. Њиме је била обухваћена узајамна испорука вучне снаге, агентирање и опслуживање бродова у дунавским пристаништима, указивање помоћи бродовима приликом хаварија. Тај Споразум је, међутим, био потписан тек током 1948. године. Осим са СДГП-ом, ЈУСПАД је имао блиске контакте и са СОВРОМТРАНСПОРТ-ом, а било је и приједлога о склапању посебног споразума са БРП-ом. Без обзира на споразум са СДГП-ом, из ЈУСПАД-а су се често појављивале притужбе на однос према службеницима ЈУСПАД-а приликом рада у совјетским дунавским пристаништима.[468]

---

[466] AJ, 43-1, *Споразум између Генералне речног саобраћаја Министарства саобраћаја ФНРЈ с једне стране и Југословенско-совјетског дунавског паробродарског акционарског друштва с друге стране*.

[467] AJ, 43-1, *Споразум између ГУРС-а и ЈУСПАД-а*; AJ, 43-1, *Споразум између Југословенског државног речног бродарства и Југословенско-совјетског дунавског паробродарског а.д. по предмету узајамне помоћи у реморкажи, обављању агенцијске службе и опслуживања пловила, узајамног указивања помоћи и споразумног утврђивања привремених возаринских ставова*.

[468] AJ, 43-1, *Споразум између Совјетског дунавског државног паробродарства и Југословенско-совјетског дунавског паробродарског акционарског друштва*; AJ, 43-1, *Споразум између Акционарског совјетско-румунског паробродарског друштва и ЈУСПАД-а;* AJ, 43-2, стр. пов. бр. 220).

Потпуна совјетска доминација дунавским пловним парком и саобраћајем на овој ријеци требало је да буде заокружена стварањем удружења од свих пловидбених друштава под њиховом доминацијом (СДГП, ДДСГ, МЕСХАРТ, СОВРОМТРАНСПОРТ и ЈУСПАД). Међутим, покушај приступања ЈУСПАД-а таквом својеврсном картелу ,било је осујећено од стране МИП-а ФНРЈ крајем марта 1948. године. Преговори са овим друштвима нису били претходно одобрени од стране надлежног Министарства саобраћаја. Сарадња између ових друштава требало је да буде врло тјесна, а за случај некаквог спора била је предвиђена арбитража у Москви. О овом удруживању разговарали су током децембра 1947. и јануара 1948. године генерални директори ових друштава („све совјетски држављани“) и добили пуну подршку из Москве. Састанци су одржавани у Будимпешти, а учешће ЈУСПАД-овог генералног директора обављено је у тајности, под оправдањем да одлази у Чехословачку због лијечења дјетета. Сасвим је јасно да је ово удруживање требало да буде завршна фаза успостављања совјетске доминације на Дунаву у погледу пловног парка, које је започело стварањем мјешовитих друштава са Румунијом, Мађарском и Југославијом.[469]

2.9.2. ЈУСПАД у раду

Југословенско-совјетско паробродарско акционарско друштво, почело је рад 1. априла 1947. године. Од ГУРС-а је преузет дио особља, док је стручни кадар ојачан доласком стручњака из Совјетског Савеза. На мјесту генералног директора друштва, доиста као вршилац дужности, нашао се, од 8. фебруара 1947. године, В. Д. Каменски, чија је улога у формирања овог Друштва била значајна. На мјесто његовог замјеника постављен је Милош Савин, дотадашњи директор ДРБ-а. Његовим постављењем и Југославија је показала у колико мјери је озбиљно приступила ЈУСПАД-у и колико је ово мјешовито предузеће било важно за њу.[470]

[469] AJ, 43-2-1; ДАМСП, ПА, 1947, СССР, ф-107, досије 22, 27485; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 99/466; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 133, стр. 290-291; *Bela knjiga,* dok. br. 195, str. 287-288; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 42, str. 207-220.

[470] AJ, 43-1, *Записник прве редовне седнице Управног одбора*; AJ, 43-2, *Извештај о пословању Друштва у 1947. години*.

Првобитни чланови управе Друштва мијењали су се у више наврата. Чешће су биле промјене у редовима совјетских представника, који често нису могли обављати своје дужности због обавеза које су имали су својој земљи. Након нешто више од два мјесеца по оснивању Друштва, сазвана је прва ванредна Скупштина акционара, која је требало да изабере новог члана Управног одбора. Умјесто С. Л. Авраменка, који је био „стално одсутан и спречен да учествује у раду Друштва“, у Југославију је стигао Иван Прохорович Кононов. Он је, уз Милоша Савина, обиљежио рад Друштва, а с обзиром на његов каснији утицај у Дунавској комисији, И. П. Кононов је у погледу проблема Дунава у Москви био, сасвим сигурно, један од најпоузданијих људи. За разлику од осталих совјетских представника у ЈУСПАД-у, И. П. Кононов је највећи дио времена проведеног у овом Друштву боравио у Југославији. Почевши од 30. априла 1947. године И. П. Кононов се налазио на мјесту генералног директора, чиме је овај поуздани московски оперативац преузео челну позицију у ЈУСПАД-у.[471]

Модерно бродоградилиште, чија је изградња планирана у Бежанијском рукавцу ријеке Саве (код Аде Циганлије), требало је да буде највећи инвестициони подухват ЈУСПАД-а и једно од обиљежја југословенско-совјетске сарадње у оквиру мјешовитог друштва за дунавску пловидбу. Међутим, већ у првој години ЈУСПАД-овог рада појавио се проблем, најприје са локацијом за изградњу, а затим са новцем. Још 1. септембра 1947. године је тадашњи министар саобраћаја Тодор Вујасиновић обавијестио совјетску амбасаду у Београду о потреби изналажења алтернативне локације за изградњу бродоградилишта, пошто је, „према плану изградње Београда на том терену и околини предвиђена изградња дипломатске четврти, што би било немогуће ако би се тамо постројио завод“. Из сличних разлога отписана је и могућност да ново бродоградилиште буде изграђено у Панчеву, а одбачена је и могућност изградње бродоградилишта у Сремским Карловцима. Као најизвјеснија алтернатива локацији код Аде Циганлије фигурирала је Гроцка. Међутим, да би она била прихваћена као локација за изградњу

[471] AJ, 43-1, *Записник прве ванредне Скупштине акционара Друштва ЈУСПАД, која је одржана 22.04.1947. у згради Министарства саобраћаја у Београду.*

новог бродоградилишта била је потребно да своју сагласност да и Влада СССР-а, јер је у питању била значајна промјена основног споразума између двије државе.[472]

Осим чињенице да је промјеном локације за изградњу бродоградилишта мијењан основни Споразум између двије државе, проблем је представљало и то што је промјена локације у знатној мјери повећавала трошкове, а самим тим ни акционарски капитал није могао остати на истој суми. Управо је у томе лежао главни проблем у погледу новог бродоградилишта, јер се за промјену акционарског капитала морала постићи сагласност двије стране потписнице, а у случају не постизања те сагласности „био би доведен у питање не само завод, него и опстанак Друштва". Додатни проблем представљала је и чињеница да је Петогодишњи план у погледу ријечног саобраћаја био заснован на претпоставци да ће ново бродоградилиште радити пуном паром током 1950. и 1951. године, пошто је потпуни завршетак изградње био планиран за крај 1949. године.[473]

Осим проблема изградње бродоградилишта Друштво је имало проблем и са смјештајем своје Дирекције. Управни одбор је све своје сједнице одржавао у згради Министарства саобраћаја (касније Министарства жељезница), а било је приједлога да се откупи зграда хотела *Парк* и да се уступи Друштву. Дирекција је, у коначници, била смјештена у згради у Узун Мирковој улици бр. 4.[474]

На другој ванредној Скупштини акционара, одржаној 10. фебруара 1948. године, извршена је промјена међу совјетским члановима Надзорног одбора, па је умјесто Н. Н. Ковешникова, који је „услед премештаја у СССР спречен да обавља дужност члана Надзорног одбора", постављен Иван Харитонович Чајка. Важнији догађај на тој сједници

[472] AJ, 43-1; *Писмо министра саобраћаја;* AJ, 43-1, *Записник треће редовне седнице Управног одбора ЈУСПАД-а која је одржана 22. марта 1947. године у 9.30 сати у згради Министарства саобраћаја;* AJ, 43-1, *Записник са једанаесте редовне седнице Управног одбора ЈУСПАД одржане у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду дана 19. децембра 1947. године;* AJ, 43-1, *Записник четрнаесте редовне седнице Управног одбора ЈУСПАД, одржане у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду дана 15. јуна 1948. године; Bela knjiga,* dok. br. 200, str. 291-292.

[473] AJ, 43-12, *Закључци са конференције одржане 23. јуна 1947. у Планском одељењу Министарства саобраћаја поводом разграничења планских задатака између ГУРС-а и ЈУСПАД-а.*

[474] AJ, 43-1, *Записник шесте редовне седнице управе друштва ЈУСПАД одржане 22. јула 1947. у згради Министарства саобраћаја.*

било је подношење доказа колико су обје државе до тада унијеле акционарског капитала. Југославија је, закључно са 31. децембром 1947. године, имала потврду за вриједност од 152.193.936 динара унијетих у Друштво, чиме се у знатној мјери приближила суми од 200 милиона динара, на коју је била обавезна. Са друге стране, закључно са истим даном, Совјетски Савез је у ЈУСПАД уложио 12.331.002 динара, што је било тек нешто више од 6% предвиђене суме. Већ на основу тога види се да је ЈУСПАД радио пуних годину дана, готово у потпуности на југословенском капиталу, покретној и непокретној имовини.[475]

Табела бр. 8: *Унијети акцијски капитал, закључно са 31. децембром 1947. године*[476]

Врста	ФНРЈ	СССР
Зграде	1.230.000	/
Пловни објекти	131.577.920	/
Машине и инвентар	4.593.720	351.520
Дизалице	/	2.167.000
Камиони	/	866.000
Материјал	7.292.350	1.445.680
Новчана средства	7.500.000	7.500.000
Свега:	152.193.990	12.330.200

До краја 1948. године двије државе су имале потпуно другачију динамику уношења акцијског капитала у Друштво. Југославија је, до тада, унијела 76,25% свог удјела, чиме је досегла 305 акција, док је Совјетски Савез унијео свега 9,83% свог удјела, односно 39 акција. Међутим, Друштво је око 60% својих капацитета ставило у службу

[475] АЈ, 43-1, *Записник друге ванредне Опште скупштине акционара одржане дана 10. фебруара 1948. године у згради Министарства саобраћаја у Београду,* АЈ, 43-1, *Записник дванаесте редовне седнице Управног одбора, одржане 10. фебруара 1948. у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду;* АЈ, 43-2, *Извештај Управног одбора друштва ЈУСПАД о раду друштва у 1947. години;* АЈ, 43-2, пов. бр. 336; АЈ, 43-2, пов. бр. 337.

[476] Исто.

Совјетског Савеза, а у мањој мјери и осталих подунавских земаља, док је око 40% капацитета било стављено у службу југословенске привреде.[477]

Као проблем се поставило питање имовине и опреме коју су Совјети унијели као акцијски капитал у Друштво, процјењене вриједности од преко 12 милиона динара, коју је југословенски дио комисије за пријем одбио да прими као улог, јер је сматрао „да су ове цене прекомерно високе“, односно да је совјетска страна преувеличала стварну вриједност. Такође, Совјети су врло бурно реаговали на отварање питања опреме и материјала које су Совјети унијели у Друштво, а „који нису потребни бродарству или се пак у оквиру ЈУСПАД-а уопште не могу употребити“, укупне процјењене вриједности на око 1,5 милиона динара. Генерални директор И. П. Кононов је тврдио да је то „необјективан став југословенског дела комисије“ и да совјетска страна није у Друштво унијела ништа „што се у оквиру практичног рада ЈУСПАД-а не би могло искористити“. За овакво квалификовање совјетског материјала директно је оптужио инж. Растислава Вуловића, који је „од почетка сматрао да су ова опрема и материјал, који су дошли из Совјетског Савеза, неупотребљиви у оквиру ЈУСПАД-а“.[478]

Друштво је већ до априла мјесеца 1947. године примило највећи дио пловила од Југославије. Међутим, већ тада се суочило са проблемом који га је пратио за читаво вријеме постојања. Велика несразмјера између вучне снаге и товарног простора доводила је до изнајмљивања ЈУСПАД-ових теретњака СДГП-у „под прилично неповољним условима“ и изнајмљивању реморкера од других дунавских пловидбених друштава, па су

[477] У другом мјешовитом југословенско-совјетском друштву ситуација је била нешто другачија. Од предвиђених 100 милиона динара акцијског капитала Совјети су унијели око 70 милиона (авиони, аутомобили, радио-станице, пожарне справе, резервни дијелови, алат), док је Југославија унијела само око 8 милиона (готов новац и материјал) (ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 23372; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 23424).

[478] У питању је била опрема и материјал који су, према процјенама совјетских лифераната, имали вриједност од 11.955.364,21 динара, док је према процјени југословенског дијела комисије за пријем, а ослањајући се на цијене мађарске и њемачке продукције по којима су се ови објекти 1938. године могли набавити у Југославији, вриједност истог удјела била 4.476.719 динара (АЈ, 43-1, *Записник двдесетпрве седнице Управног одбора друштва ЈУСПАД одржане 30. децембра 1948. године у згради Министарства жељезница ФНРЈ у Београду;* АЈ, 43-1, *Записник двадесеттреће седнице Управног одбора друштва ЈУСПАД одржане 28. фебруара 1949. године у згради Министарства жељезница ФНРЈ у Београду*).

од мађарско-совјетског МЕСХАРТ-а изнајмљена два реморкера. Већ априлски план из 1947. године није могао бити остварен из овог разлога. Друштво у повоју није успјевало да превезе знатне количине нафтних деривата из Ђурђуа за Београд и пирита из Доњег Милановца за Комарно. Однос између вучне снаге и товарног простора био је 1:14,5. До јула мјесеца Друштву је предато 11 тегљача и 121 танк и теретњак, чиме је предвиђени пловни парк био готово комплетиран (недостајала су три тегљача и два теретњака). Комплетна предаја пловног парка Друштву извршена је тек половином 1948. године, чиме је флота од 14 тегљача (са погонском снагом од 6.980 КС) била формирана.[479]

Ни сам товарни простор није био на најбољи начин расподијељен пошто је, од 84.071 тоне носивости, чак око 76.000 било затвореног, а око 7.000 отвореног товарног простора. То је представљало проблем понајвише зато што је Друштво, у знатној мјери, имало план превоза руда и других сличних товара, за које су погоднији били отворени теретњаци. Када су реморкери у питању, од 14 додијељених, 11 су били линијски, а три маневарски бродови. Међутим, половина бродова била је испод 500 КС јачине, што је представљало „приличан минус за квалитет пловног парка, јер се са њима не може пловити на дужим релацијама“.[480]

Према формацији за 1949. годину ЈУСПАД је имао 1.379 службеника, радника, извршног особља и ученика. Велики број запослених чинио је ЈУСПАД значајним привредним субјектом. Највише запослених (више од једне трећине) радило је на пловним објектима (535, од чега је 246 људи радило на реморкерима), а затим у бродоградилиштима у Београду (334) и Новом Саду (245). У Дирекцији је радило 96 људи,

[479] Петогодишњим планом развоја југословенске привреде било је предвиђено да ЈУСПАД константно повећава број пловила и товарног простора, али да у исто вријеме смањује однос између вучне снаге и товарног простора. До 1951. године планирано је било да укупна вучна снага Друштва порасте на око 15.000 КС, а капацитет товарног простора на око 114.000 тона. Тада би однос вучне снаге и товарног простора био 1:7,6 (AJ, 43-1, *Записник четврте редовне седнице Управног одбора друштва ЈУСПАД, која је одржана 22. априла 1947. године у згради Министарства саобраћаја у Београду*; AJ, 43-1, *Записник шесте редовне седнице управе друштва ЈУСПАД одржане 22. јула 1947. у згради Министарства саобраћаја;* AJ, 43-2, *Извештај о раду А. Д. ЈУСПАД у 1948. години;* AJ, 43-12, *Петогодишњи план за ЈУСПАД*).

[480] AJ, 43-13, *Образложење радног и финансијског плана за 1947.*

док је мањи број био распоређен по агенцијама (39), на дизалицама, у ауто-транспорту, служби радничког снабдијевања, на економији ЈУСПАД-а и у радничком ресторану.[481]

Почетком рада Друштва у Југославију је стигао и велики број совјетских стручњака који су преузели, углавном, важне позиције у Друштву. Ова чињеница не треба да чуди пошто је, сасвим сигурно, било нерационално доводити из Совјетског Савеза мање квалификоване раднике. Уз позицију генералног директора, совјетски стручњаци су се налазили на мјесту директора Саобраћајно-транспортне службе (најприје Игор Туљаков, а затим Борис Јаковљевич Дерман) и директора Планске службе (најприје Василиј Бељаков, а затим Василиј Фокин). Значајан дио времена, које је ЈУСПАД провео у раду, на 5 најважнијих мјеста у Дирекцији налазило се четворо совјетских грађана (само је замјеник генералног директора био југословенски држављанин). Начелник Сектора пристанишних постројења (у оквиру Саобраћајно-транспортне службе) био је Фјодор Верешчагин, а начелник Бродомашинског сектора (у оквиру Техничке службе) инж. Фјодор Климаков. Такође, совјетски стручњак је био и на челу Финансијског сектора (у оквиру Финансијско-административне службе) као главни књиговођа – Иван Шишкин. Југословенски стручњаци били су на челу Техничке службе (инж. Бранко Ћатић), Финансијско-административне службе (Миодраг Вучићевић), Персоналне службе (Милорад Суботић) и Сектора радничког снабдијевања (Вукашин Курјаков).[482]

Са друге стране, на мјесту капетана бродова (реморкера), који су чинили ЈУСПАД-ову флоту, налазили су се углавном југословенски грађани. Са рангом старијег капетана унутрашње пловидбе Ђорђе Утовић је руководио бродом *Кајмакчалан,* Божидар Милосављевић бродом *Славан,* Велибор Стаменковић бродом *Словенија,* Бранко Остојић бродом *Зета* и Петар Петровић бродом *Хрватска,* док су ранг капетана имали: Димитрије Гајичић (брод *Шумадија*), Антон Дебелић (*Славонија*), Петар Опачић (*Козара*),

[481] AJ, 43-1, *Записник двадесетпрве седнице Управног одбора;* AJ, 43-2, *Извештај о раду за 1948. годину*; AJ, 43-2, пов. бр. 1764; AJ, 43-6, *Наредба број 1 за Дирекцију Акционарског друштва ЈУСПАД*).

[482] Значајнији совјетски стручњаци који су стигли у Југославију након оснивања ЈУСПАД-а били су и: Леонид Кудирски, главни инжењер, Јевгенија Чиљап, планер, и Андреј Кузмичов, виши књиговођа (AJ, 43-5, *Списак службеника ЈУСПАД-а по формацијским местима (1948);* AJ, 43-5, *Списак совјетских грађана који су дошли из СССР-а;* AJ, 43-8, *Одлука о пријему, преузимању у службу*).

Милан Миловановић (*Поморављe*), Владо Марковић (*Јаворина*) и Анте Иванчевић (*Браничево*). Једини совјетски грађанин који је био капетан неког од бродова ЈУСПАД-ове флоте био је Анатолиј Глатки (*Крајина*). Са рангом бродовође управљали су бродима ЈУСПАД-а Властимир Поповић (брод *Мајевица*) и Милан Симић (*Цер*). Међутим, осим престижа и велике одговорности, коју је управљање бродовима и товаром великих вриједности доносило, стварног утицаја њихов положај није имао.[483]

Друштво је у априлу 1947. године основало своју агенцију у Будимпешти (шеф агеније је био Ладислав Хорват), која је на почетку свог рада била потпуно зависна од агенције ЈДРБ-а у мађарској престоници. Користила је њене просторије, а за исплату особља посуђивала је од ње новац. Само током 1947. године кроз сектор ове агенције приспјело је и отпрмљено око 20.000 тона робе. Утоварани су плинско уље, петролеј, бензин и боксит, а приспјевали су даске, гориво дрво, трупци, жељезна руда. Агенција је била нарочито важна због опасности пловидбе кроз будимпештански сектор Дунава, гдје се налазило мноштво подављених пловних објеката, као и остаци порушених мостова, пошто је рат оставио мађарску престоницу без иједног моста преко Дунава.[484]

[483] На мјесту капетана и бродовођа у појединим фазама рада ЈУСПАД-а били су и: Миодраг Стефановић, Стјепан Петеј, Станко Васиљевић, Душан Максимовић, Гавра Шуваков и Миладин Јовановић. Стјепан Петеј је још од 1944. сматран особом од повјерења Совјета. Врло је рјечита карактеристика коју је за њега дао Ј. Пауновић 1945. године: „Капетан Петеј, на броду *Остмарк* сада *Сталинград*, командант, био је већ затворен од органа ОЗНА-е и спровођен у Београд непосредно после ослобођења наших крајева на Дунаву. За време окупације био је насилник, отворено служио Немцима као врло способан командант брода. Међутим, као проницљив и довитљив човек приликом маневара Црвене армије на Дунаву против Немаца у једном тешком тренутку по Русе он је смело спасао један одред црвеноармејаца. Отада је имао пуно поверења код Руса, који су га приликом затварања тражили натраг као доброг стручњака.“ Врло оштро закључује да је С. Петеј „заиста необуздан зликовац и искористиће прву згодну прилику да прими новац и стави се у службу онима којима није у интересу правилна пловидба на Дунаву“ (AJ, 43-7-1; AJ, 43-45, пов. бр. 408; AJ, 43-47, бр. 30716; ДАМСП, ПА, 1945, Саобраћај, ф-29, досије 18, 7694).

[484] У извјештају о раду ЈУСПАД-ове Агенције у Будимпешти наводи се да пловила СДГП-а потпуно доминирају мађарским сектором Дунава. Према извјештају ЈУСПАД-ове агенције у Бечу, којом је руководио Џевдет Братовић, пловила СДГП-а доминирају у погледу отпремљене робе, док је ЈУСПАД био врло важан у погледу приспјеле робе. Укупни промет на сектору ЈУСПАД-ове агенције Беч у току 1947. године био је око 10.000 тона робе (AJ, 43-2, *Извештај о раду агенције Будимпешта у 1947. години;* AJ, 43-2, *Извештај о раду Агенције ЈУСПАД у Бечу,* AJ, 43-6, *Списак службеника Дирекције ЈУСПАД-а, стање на дан 01.01.1949*; ДАМСП, ПА, 1949, Мађарска, ф-70, досије 7, 411090).

У исто вријеме када и у Будимпешти ЈУСПАД је отворио и своју агенцију у Братислави. На њеном челу се налазио Џевдет Братовић. Чехословачка престоница је имала нарочиту важност на Дунаву, па је у њој радило десет агенција пловидбених друштава, иако нека готово да нису имала промета. Током прве године свога рада ова Агенција је имала промет од око 10.000 тона робе. Дунавски ток кроз Братиславу био је очишћен, али је понекад било извјесних потешкоћа са спором ревизијом у пристаништу, због чега је било потребно „да наши бродови имају нешто ракије и цигарета ради бржег обављања ревизије“. Агенција у Комарну је за транспорт ка Југославији била важнија од престоничке агенције. У наутичком погледу, Комарно је било посљедња станица средњег Дунава. ЈУСПАД је своју агенцију у овом пристаништу отворио тек почетком октобра, али је за само три мјесеца рада у 1947. години на сектору ове агенције превезено око 28.000 тона робе. На челу ове агенције је био капетан унутрашње пловидбе Никола Милчић.[485]

Посебну важност за Југославију имало је пристаниште у румунском граду Ђурђуу, чији шеф је, најприје, био Предраг Мишић (потом премјештен у агенцију у Вуковару), а затим Рус Василиј Меске. Стратешки положај града, у близини румунске престонице, петролејских извора, и рафинерија нафте, учинио је да само током прве године рада агенције ЈУСПАД-а одатле буде упућено 142 пловила, са више од 78.000 тона робе. Највећи дио овог товара чинили су нафтни деривати (око 73.000 тона). ЈУСПАД је имао и агенције у Русеу (шеф Илија Ђордић) и Браили (шеф је био Грк Николас Кондос), а у југословенским пристаништима агенције у Београду (шеф Славко Крулц), Новом Саду (шеф капетан унутрашње пловидбе Петар Прцовић), Вуковару и Прахову (шеф Александар Путник).[486]

Сагледавши у цјелости документа настала радом ЈУСПАД-а, а која су похрањена у Архиву Југославије, видимо да је, осим техничких проблема несразмјере вучне снаге и

[485] AJ, 43-2, *Извештај о раду Агенције ЈУСПАД у Братислави;* AJ, 43-2, *Извештај о раду у 1947. години Агенције у Коморану;* AJ, 43-6, *Списак службеника Дирекције ЈУСПАД-а.*

[486] AJ, 43-2, *Извештај агента о пословању Агенције у Ђурђеву (Giurgiu);* AJ, 43-1, *Уговор о узајамном агентирању пловила склопљен између ЈДРБ и ЈУСПАД-а;* AJ, 43-4, бр. 9532/47; AJ, 43-6, *Списак службеника Дирекције ЈУСПАД-а.*

товарног простора, још низ проблема обиљежио рад овог Друштва. Недостатак финансијских средстава онемогућио је школовање великог броја квалификованих радника, који су били потребни ЈУСПАД-у за ново бродоградилиште (Милош Савин је помињао број од 2-3.000 радника). Стални проблеми су постојали и приликом набављања погонских горива. Најбољи примјер за то је податак из прве година рада Друштва, када је од предвиђених 3.445 тона мазута, до краја новембра, Друштву било испоручено свега 1.449 тона. Друштво је већ крајем марта 1948. године закључило први краткорочни зајам од 6 милиона динара, на шта га је натјерала „мртва сезона и слаб прилив прихода". Нарочити проблеми су постојали и у односима са Савезном планском комисијом и Планским одељењем Министарства саобраћаја.[487]

Већ приликом састављања плана експлоатације за 1948. годину примјетан је био неспоразум са Савезном планском комисијом (СПК), која је очекивала вишеструко већу продуктивност него што је то ЈУСПАД са пловним парком, особљем и другим својим капацитетима могао да постигне. ЈУСПАД-ов план од 264,5 милиона тона/километара (т/км) није задовољавао амбиције и планове планера из СПК. Према њиховом прорачуну, од ЈУСПАД-а се очекивало постизање 380 милиона т/км, а незадовољство Управног одбора ЈУСПАД-а очекивањива СПК је исказивано и израдом посебног елабората, који је поднијет министру саобраћаја Тодору Вујасиновићу. Слични проблеми су постојали и приликом израде плана за 1949. годину, па је СПК очекивао превоз од 550.000 тона и постизање 380 милиона т/км, док је ЈУСПАД, као свој максимум, сматрао 362.000 тона терета и постизање 250 милиона т/км. Према мишљењу Милутина Перишића, који је изабран за члана Управног одбора ЈУСПАД-а почетком октобра 1948. године умјесто Алојза Чепера, планови СПК били су засновани на „идеалним могућностима, које се не

[487] AJ, 43-1, *Записник са седме редовне седнице Управног одбора друштва ЈУСПАД одржане у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду дана 30. августа 1947. године;* AJ, 43-1, *Записник десете редовне седнице Управног одбора ЈУСПАД одржане у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду на дан 19. новембра 1947;* AJ, 43-1, *Записник тринаесте седнице Управног одбора одржане у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду дана 29. марта 1948. године.*

могу остварити“, док се план самог Друштва базирао на „очекиваним стварним могућностима“.[488]

Један од догађаја који су знатној мјери обиљежили рад ЈУСПАД-а била је и страховита хаварија брода *Tasz*, који је био у власништву МЕСХАРТ-а, али под закупом ЈУСПАД-а.[489] Брод је налетјео на мину 6. октобра 1947. године на 675,5. км Дунава, приликом узводног путовања од Русеа ка Прахову. У вучи реморкера *Tasz* налазили су се теретњак (26557) и три танка (18801, 16601 и 17710). Танковима је био превожен етилирани аутобензин, а у теретњаку је био товар антрацита. Поворка је, након упозорења датог од стране брода *Maraşeşti* румунске хидрографске службе (*Serviciul Hidraulic*), да „нема воде“ ближе бугарској обали и да се кретање настави ближе румунској обали, изашла изван уобичајеног пловног пута. Како је у заједничкој изјави изнијело особље бродова у пратњи *Tasz-a*, „најједном се чула огромна детонација“, након које се „цео брод дигао у вис од воде око 20-30 сантиметара“. Опис потонућа мађарског брода врло је сликовит: „Затим смо видели да брод тоне на следећи начин: средина брода са обеју страна упала је у воду, док се кранцла и фара подигла. Затим је кранцла потонула, а след десетак минута и фара. Из овога изводимо закључак да је мина ударила у средину брода. Крмарска кабина је сва демолирана, а оџаци су полетели у ваздух.“ Посебно је потресно свједочанство преживјелих морнара о спашавању својих преживјелих колега са хаварисаног брода: „Успели смо са нашим чамцима и другим алатима, да контузоване и тешко рањене другове скупимо, који су се још држали на даскама од брода. Спасили смо и у чамце унели 13 што лакше, што теже рањених.“[490]

---

[488] AJ, 43-1, *Записник са дванаесте редовне седнице Управног одбора;* AJ, 331-42, пов. бр. 398; AJ, 43-1, *Записник двадесете седнице Управног одбора друштва ЈУСПАД одржане 19. новембра 1948. године у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду.*

[489] Према споразуму између МЕСХАРТ-а и ЈУСПАД-а од 8. јула 1947. године београдско друштво је узело под закуп два брода од МЕСХАРТ-а (*Tasz* и *Elöd*) јачине од по 700 КС. Првобитни закуп је истицао 15. новембра исте године. Бродови су били изнајмљени са потребним инвентаром, а особље је било постављено, по стручности, од стране МЕСХАРТ-а. Дневни закуп коштао је 85 долара по сваком пловилу (AJ, 43-4, *Споразум између MESZHART-a и ЈУСПАД-а*; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 48738).

[490] AJ, 43-10, *Изјава Арсенија Станића, Павла Ловаса, Милана Јовановића и Ивана Брнића;* AJ 43-10, *Изјава преживелих са брода Таш, рађено 7. октобра 1947. у болници у Орјахову*; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 45646; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 47179; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3,

Према Сопразуму о закупу пароброда-тегљача за „сву штету, насталу за време употребе, на трупу, инвентару и уређају пароброда-тегљача, чак и онда ако би наши службеници суделовали у њеном изазивању“ ЈУСПАД је био дужан да сноси трошкове поправка. Такође, било је договорено да ако пароброд „услед навигационе делатности потоне“ или ако буде конфискован од стране неке државе кроз коју је пловио, ЈУСПАД у року од шест мјесеци МЕСХАРТ-у мора ставити на располагање брод идентичних могућности и надокнадити све трошкове кирије и особља до момента предаје пароброда у име надокнаде.[491]

Чињеница да промјена трасе пловног пута није била пропраћена одговарајућом провјером о евентуалној присутности мина на новој траси учинила је да Југославија чврсто стане иза становишта да је Румунија морала надокнадити сву насталу штету. Такође, касније мјерења утврдила су да је на уобичајеној траси пловног пута било довољно воде и да никаква промјена трасе пловног пута није била потребна. Осим велике материјалне штете, потонуће мађарског пловила однијело је и животе седморо људи, шест мађарских и једног југословенског држављанина. Још седморо људи је било лакше или теже повређено.[492]

Надокнада штете постала је озбиљан међудржавни проблем у коме су учествовали Мађарска, Југославија и Румунија, у чијим се територијалним водама догодила хаварија. Према истрази коју су спровели румунски органи на олупини потпонулог брода, установљено је да је до експлозије дошло унутар брода. Анализом оштећења насталих на самом броду, дијелова брода на коме су се налазили погинули, описима тренутка експлозије од стране очевидаца, као и повреда на тијелима настрадалих, закључено је да је до тога могла довести само експлозија парног котла на броду. Укупна штета је

27/71; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 27/74; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 27/75; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 27/76; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 27/77; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 27/78; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 27/79.

[491] AJ, 43-4, *Споразум између MESZHART-а и УСПАД-а.*

[492] Том приликом погинули су: Јожеф Попович, први стројар, Имре Сабо, редар брода, Иштван Канишаи, морнар, Андраш Вереш, морнар, Иштван Фриц, ложач, Никола Киломовић, први крмар и Марија Нађи, помоћница куварице (AJ, 43-10-1; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 27/71).

процјењивана на 20 милиона динара. Три државе послале су представнике у комисију која се састајала у више наврата. У јануару 1949. у Букурешту је засједала румунско-мађарско-југословенска комисија, а југословенску делегацију су чинили Милош Савин, замјеник генералног директора ЈУСПАД-а, Томо Грего, линијски стројар и Стјепан Петеј, шеф Навигационог сектора ЈУСПАД-а.[493]

Изузетна важност придавана је овим трилатералним разговорима, и читавом проблему насталом због потапања брода *Tasz,* од стране Мађарске. То се најбоље може видјети по томе што је на чело њихове делегације био постављен Јено Сел, изванредни посланик и опуномоћени министар, који је био на челу мађарског посланства у Букурешту. Уз њега је био и Јожеф Фаркашић, помоћник директора МЕСХАРТ-а. Међутим, сложеност проблема учинила је да до рјешења није дошло за вријеме постојања ЈУСПАД-а, па је проблем остао на чистој међудржавној равни.[494]

2.10. Београдска конференција 1948. године

Иако је питање режима на Дунаву разматрано на Потсдамској конференцији, засједањима савјета министара иностраних послова и Париска мировна конференција до коначног рјешења овог питања није дошло у прве три поратне године. Расправе на овим конференцијама и засједањима, међутим, јасно су показивале да, у погледу Дунава, није могло бити повратка на старо, не само у институционалном погледу, већ ни у погледу ко ће нове институције чинити. Совјетски Савез, као једна од сила побједница и као држава

[493] На каснијим разговорима члан делегације је, умјесто М. Савина, био Љубомир Комненовић, начелник Групе за регулаторне послове при Главној управи друмског саобраћаја. Милош Савин је био онемогућен да учествује у разговорима због рада у Ликвидационој комисији ЈУСПАД-а (AJ, 331-87, пов. бр. 3107/48; AJ, 43-10, пов. бр. 462; AJ, 43-10, стр. пов. бр. 2; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 422963; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 27/112; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 429616; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 421482).

[494] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 421482.

која је своје интересе итекако имала на Дунаву и у Подунављу, настојао је да у погледу управљања овом ријеком заигра пресудну улогу. Совјети су јасно истакли намјеру да подрже начело да о Дунаву одлучују само приобалне државе, које је деценијама разматрано, али никада примјењено. С обзиром да је СССР имао знатан утицај на приобалне државе, могло се очекивати да сваки његов приједлог у погледу рјешења питања Дунава добије пуну подршку приобалних држава на конференцији чије засједање је било договорено на њујоршком савјетовању министара иностраних послова.

Изузетну важност на Дунаву, као што смо већ истакли, поново је имала и Југославија, сада са ореолом учешћа на побједничкој страни у још једном великом рату. Југославија се није двоумила; у начелу „Дунав - прибрежним државама" видјела је праведност, испуњење низа међународних уговора и могућност јачања сопственог утицаја на Дунаву. Становиште Југославије је било да је још Бечки конгрес прецизирао „да ће прибрежне дунавске државе одредити делегате, образовати комисију и саме међусобно решити сва питања која се односе на пловидбу на Дунаву".[495] Упркос већ присутним неслагањима између Југославије и Совјетског Савеза, у погледу Дунава двије земље су, још увијек, стајале на истој равни. У једној представници ГУРС-а МИП-у наглашена је потреба да се у потпуности подржи „став који је заузео СССР". Сматрало се да „потребу подржавања става СССР-а ... није потребно доказивати". У разматрању многих аспеката дунавског проблема у Југославији се могло наићи на разне приједлоге у погледу организације специјалних администрација на појединим секторима Дунава. У погледу ушћа Дунава, „с обзиром да је СССР стварни господар на доњем Дунаву," ГУРС је предлагао стварање једне организације коју би сачињавали СССР, Румунија, Бугарска и Југославија. Међутим, овај приједлог ГУРС-а није постао дио званичне југословенске

[495] Члан 108. Завршног акта Бечког конгреса гласио је: „Силе, чије државне области раздваја или кроз њих протиче једна иста пловна река, обавезује да уреде договорно све што се односи на пловидбу на тој реци. Оне ће, за ту сврху, именовати изасланике, који ће се састати најдаље шест месеци после конгреса и који ће за основ свога рада узети начела установљена у следећим члановима." Члан 109. „Пловидба на целом току река означених у претходном члану, од тачке где свака од њих постаје пловном до њеног ушћа, биће потпуно слободна, и неће се моћи никоме забранити у погледу трговине..." (V. M. Radovanovitch, n.d., str. 28-33; М. Радојковић, н.д., стр. 4; J. Paunović, *Istoriski razvoj...*, str. 40-41; М. М. Радовић, н.д., стр. 13-14; Р. Р. Зечевић, *Дунав и међународно право,* стр. 14-20; M. Bartoš, n.d., II, str. 81).

политике на Дунаву. Сматрало се да је за Југославију једино важно „да ушће Дунава буде што више под контролом СССР-а“. У погледу управе Ђердапским сектором предлагана је двојност управе, али засноване на другачијим основама него што је Ђердапска администрација. Нови организам није смио бити „тако сложен и скуп апарат“ као што је било до почетка рата.[496]

Основа југословенске дунавске политике након Другог свјетског рата била је заснована на поменутом начелу „Дунав - прибрежним државама“, као и на потпуној слободи пловидбе. Из перспективе југословенске дипломатије „потпуно је оправдано да прибрежне државе, које саме подносе трошкове одржавања и побољшавања пловидбености речених водених путева, међусобно и решавају и уређују све што се односи на пловидбеност и пловидбу на тим путевима“. Овакво стајалиште поткрепљивано је статистичким подацима Међународне дунавске комисије за период од 1925. до 1937. године, на основу којих је било очигледно да су у просјечном годишњем транзиту „између доњег, средњег и горњег Дунава, у оба смера, заставе прибрежних дунавских држава учествовале са 83%, док су заставе неприбрежних држава учествовале са 17%“. Начело слободне пловидбе, према схватању Југославије, подразумјевало је могућност економског повезивања подунавских земаља, како међусобно, тако и са другим земљама, пуну сарадњу међу државама, уз потпуно поштовање суверенитета, једнак приступ за бродове свих застава у међународној пловидби, без дискриминације, уклањање свих физичких препрека нормалном одвијању пловидбе и онемогућавање доношења „дискриминаторских“ или „монополских“ такса.[497]

Југославија је, како је то формулисано у једном документу намјењеном југословенској делегацији на Дунавској конференцији, са потписом др Милана Бартоша, раздвајала важност коју је Дунава имао за приобалне и неприобалне државе. Приобалне државе су „непосредно и највише заинтересоване“ за Дунав, и Дунав је за њих „као

[496] АЈ, 331-7, бр. 140.
[497] АЈ, 331-7, пов. бр. 204; ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 20, 5191; ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 18, 427443; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431970.

витална артерија“ и „део националног домена“. Приобалне државе су користиле Дунав (као пловни пут, као извор енергије, за развој пољопривреде и у разне друге сврхе), али су и трпјеле штету од њега (поплаве, трошкови редовног одржавања пловног пута и обале, опасности по здравље људи). Управо из тог разлога приобалне државе су једино могле да „хармонизују интерес пловидбе и интерес искоришћавања Дунава у друге сврхе, пошто су заинтересоване у оба правца, док су неприбрежне државе заинтерсоване само у једном правцу (само у пловидби)“. Приобалне дунавске државе су, у исто вријеме, биле корисници „туђег тока Дунава“ и „чувари свога дела“, због чега су једино оне могле цјенити „нужност хармонизације општих и посебних интереса“. Начело прибрежности оправдавано је и чињеницом да се ток Дунава „не може одвојити од дунавских обалних територија, на којима, неоспорно, постоји пуна сувереност прибрежних држава“.[498]

Југославија је у више наврата истакла да се о Дунаву мора старати само једна, а не двије комисије као до тада. У оквиру јединствене комисије требало је основати, према југословенском мишљењу, два „специјална комитета: један за Ђердапски сектор и други за ушће Дунава.“ У случају да се у специјални комитет за Ђердапски сектор постави још нека држава, осим прибрежних Југославије и Румуније, сматрало се да је, у том случају, Југославија могла тражити учешће у специјалном комитету за ушће Дунава, уз Румунију и СССР. Осим тога, сматрало се да је југословенска престоница требало да буде сједиште нове комисије.[499]

Управо ради остваривања тог југословенског приједлога министар спољних послова Станоје Симић, с обзиром на вијести о томе да је Чехословачка лобирала да Братислава постане сједиште нове Дунавске комисије, упутио је телеграм југословенским амбасадама у Совјетском Савезу и Румунији. У смјерницама које је дао амбасадама у Москви и Букурешту, са циљем да се утиче на став Совјетског Савеза, Украјине и Румуније да подрже Београд као сједиште, образложио је зашто је југословенска престоница

[498] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431970; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 431973.
[499] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 7, 427432, ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 431973.

најподеснија за сједиште Дунавске комисије. Поново су назначене предности Београда због тога што „заузима централни положај у сливу Дунава“ и чињенице да се „најважније дунавске притоке уливају пред Београдом“. Осим тога, „Ђердап, са својим најважнијим постројењима, највећим делом је у Југославији и у непосредној близини Београда“. Према мишљењу С. Симића значајно је било и што се архива старе МДК налазила у Београду, као и то што је Београд престоница једне земље, због чега представља сједиште и многих дипломатско-конзуларних представништава.[500]

Југословенски амбасадор у Букурешту обавјестио је МИП, у мају 1947. године, да је вођство Комунистичке партије Румуније подржало приједлог да се нова Дунавска комисија смјести у југословенску престоницу. У размаку од неколико дана, амбасадор Данило Медаковић добио је увјеравање и од предсједника румунске владе Петру Грозеа да ће подржати Београд као сједиште Дунавске комисије, јер им је Београд ближи „не само географски, него и политички“. Тада је и из Москве јављено да је Андреј Ј. Вишински рекао „да би Београд био подеснији него Братислава за сједиште будуће Дунавске комисије“.[501]

Важност Дунава за Југославију и комплекност цјелокупног проблема учиниле су да припреме Југославије за Конференцију буду свеобухватне и врло озбиљне, уз учешће еминентних стручњака директно или индиректно повезаних са дунавским питањем. У склопу припрема за предстојећу Дунавску конференцију у оквиру Института за међународну политику и привреду, при Предсједништву Владе ФНРЈ, одржаване су конференције Комисије за проучавање дунавског проблема.[502] Састанцима ове Комисије, почетком 1948. године, руководио је врсни југословенски правни стручњак и дугогодишњи правни савјетник МИП-а др Милан Бартош. У раду Комисије учествовали су

[500] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-међународне конференције, ф-76, досије 1, 47667.
[501] ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-међународне конференције, ф-76, досије 1, 48424; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-међународне конференције, ф-76, досије 1, 48883; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-међународне конференције, ф-76, досије 1, 49009.
[502] Институт за међународну политику и привреду при Предсједништву Владе ФНРЈ био је формиран Уредбом Владе од 8. децембра 1947. године. Основан је са задатком „да научно проучава политички и економски развитак у свету“ (АЈ, 50-12-25).

и Владимир Велебит, помоћник министра иностраних послова, и низ изузетних правника и познавалаца дунавског проблема: др Лабуд Кусовац, Маријан Хубени, др Алберт Вајс, др Душан Кермаунер, Лазар Соколов, проф. др Петар Јовановић, проф. др Милош Радојковић, инж. Радован Драговић и Жарко Матијашевић. Разматрани су разни аспекти дунавског проблема, од физичких, преко политичких, економских, саобраћајних, стратешких, па до правних. За потребе бољег сагледавања дунавског проблема, преко југословенских амбасада, посланстава и политичких представништава, прибављане су дотадашње званичне изјаве влада односних земаља по питању режима на Дунаву, релевантна литература о проблему Дунава објављена након 1945. године, као и друга документација која је могла имати везе за дунавским питањем.[503]

Као резултат рада ове групе стручњака, као и њихових спољних сарадника, припремљена је била збирка од 23 изузетно садржајна реферата, који су сагледавали најразличитије аспекте дунавског проблема. Збирка реферата је била намјењена МИП-у и југословенској делегацији на Дунавској конференцији. Рад на изради реферата је потрајао око пола године, од половине јануара до половине јула 1948. године. Уз чланове Института за међународну политику и привреду, на изради реферата радили су и стручњаци из Министарства финансија ФНРЈ (Атанасије Бајкић), Министарства саобраћаја ФНРЈ (Р. Драговић и Сава Милић), Министарства електропривреде ФНРЈ (инж. Јован Јанковић), Министарства иностраних послова ФНРЈ (В. Нинчић), Генералштаба Југословенске армије (Руди Петовар), Министарства спољне трговине ФНРЈ (Владимир Ристић), Министарства пољопривреде НР Србије (Михаило Ристић) и Савезне планске комисије (инж. Миливоје Филиповић), као и академици (др Петар Јовановић), научни радници са Универзитета у Београду (Антоније Лазић и др Милош Радојковић) и пензионисани стручњаци (Светомир Лазаревић и др Конрад Шмит). До маја мјесеца 1948. године израђен је био и нацрт југословенског пројекта нове Конвенције. Овај пројекат је

[503] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 6, 38/385; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 6, 46909; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 6, 41724; АЈ, 50-3-7, пов. бр. 43.

имао 23 члана, а у својим основним цртама није одударао од совјетског пројекта и осликавао је југословенски поглед на нови поредак на Дунаву кроз један правни акт.[504]

Вријеме и мјесто одржавања Дунавске конференције представљали су приједлог Совјетског Савеза. О намјери да Београд буде мјесто одржавања конференције совјетски амбасадор А. Ј. Лаврентијев обавјестио је Е. Кардеља на састанку у његовом кабинету 4. марта 1948. године. О томе су разговарали и С. Симић и амбасадор Лаврентијев 7. маја. Том приликом је министар Симић скренуо пажњу на нужност „да се предложи такво време састанка те конференције које би нам дало времена за решење свих практичних питања: смештај делегата, зграда за конференцију, преводиоци, стенодактилографи...“ Оправдано се поставља питање да ли је случајно совјетска страна инсистирала да се Конференција баш одржи, отприлике, у вријеме када и V конгрес КПЈ (почео 21. јула, а завршен 28. јула), на коме се утврђивало колику подршку међу чланством има Ј. Б. Тито. Иако је Београд фигурирао као мјесто одржавања конференције о Дунаву, погоршани односи унутар совјетског блока представљали су пријетњу за тај приједлог. Југословенски амбасадор у Чехословачкој Маријан Стилиновић обавјештавао је МИП ФНРЈ о томе да је, према подацима до којих је он дошао у чехословачком МИП-у, „СССР узео иницијативу да се Дунавска конференција не држи у Београду, већ у Букурешту, Пешти или Братислави“. Због ових информација и Станоје Симић је 16. јуна позвао на разговор отправника послова совјетске амбасаде и отклонио све сумње о спремности Београда да организује конференцију. Истог дана је спремност Београда потврдио и пред британским и америчким амбасадором. Сумње у совјетску жељу да се мјесто одржавања конференције ипак промјени износио је и амерички амбасадор у Београду. Постоје мишљења да је управо питање Београда као мјеста одржавања конференције први моменат када су САД постале свјесне да између ФНРЈ и СССР-а постоје озбиљна размимоилажења. Лорејн М. Лис наводи у својој књизи да је отправник послова америчке амбасаде у Београду Роберт Борден Римс, у извјештају Вашингтону, написао да је одлучност Југославије да се у њеној престоници одржи Дунавска конференција била „први директни и непоправљиви изазов

[504] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 5, 432076; AJ, KMJ, I-4-e/1.

неког сателита врховном ауторитету комунистичких господара у Кремљу“. Бура око мјеста одржавања конференције се смирила, а њен настанак је приписан најобичнијем неспоразуму. Прецизније, објашњено је да су совјетске дипломате погрешно разумјеле исказану бојазан С. Симића да ли ће све за конференцију на вријеме бити спремно, с обзиром да је Конгес КПЈ одржаван у то вријеме. Министар Симић се потпуно оградио, рекавши да је и та његова бојазан била лично његов став и да није имала никакве везе са ставом његове Владе. Извориште „неспоразума“ био је разговор министра Симића са отправником послова совјетске амбасаде Армјањиновим од 28. маја када је С. Симић, између осталог, рекао: „Из стране штампе видимо исто тако да се помиње датум 30. јули за састанак конференције у Београду. Нама овај датум не би конвенирао с обзиром на Конгрес Комунистичке партије, којом ће приликом бити заузете све хотелске просторије у Београду. Нама би конвенирао датум 7. август, који ћемо предложити у случају добијања предвиђених писама од стране четири велике силе.“[505]

Примпремајући се за Дунавску конференцију и Совјетски Савез је израдио предпројекат нове Конвенције. Он је 15. јуна, заједно са пројектима споразума о специјалним ријечним администрацијама на Ђердапу и на ушћу Дунава, упућен на разматрање Југославији. Након што је проучила совјетски приједлог, Југославија је изнијела низ примједби на поједине чланове и ставове предпројекта. Министру Симићу је поменуте пројекте уручио отправник послова совјетске амбасаде Армјањинов и позвао га на консултације у Москву за 25. јун. Министар Симић је већ 20. јуна разговарао са совјетским амбасадором о предстојећем састанку у Москви. Важно је нагласити да је том приликом амбасадор Лаврентијев поставио питање о томе „Да ли је потребно и удвоје претходно дискутовати ова питања?“, мислећи, притом, на издвојени састанак

[505] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 2, 416165; АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Забелешка о разговору министра Симића са совјетским отправником послова Армјањиновом;* АЈ, КМЈ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору министра Симића са совјетским отправником послова Армјањиновим на дан 28. маја 1948. године*; ; АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Нота амбасаде СССР-а;* АЈ, КМЈ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору са совјетским амбасадором на дан 7. маја 1948. године*; D. Mugoša, „Sjedinjene Američke Države i jugoslovenska 1948“, *Istorija 20. veka,* br. 2/1983, str. 59-89; А. С. Аникеев, н.д., стр. 137; L. M. Lis, *Održavanje Tita na površini. Sjedinjene Države, Jugoslavija i hladni rat,* Beograd 2003, str. 79-80.

југословенских и совјетских представника, без присуства представника осталих подунавских земаља. Амбасадор Лаврентијев је, на тај начин, показао колико је за Совјетски Савез било важно да у погледу Дунава наступи са заједничких позиција са Југославијом.[506]

Почевши од 26. јуна 1948. године одржан је низ састанака (по два дневно) представника приобалних држава у Москви, на којима се разговарало о совјетском приједлогу нове конвенције. Највећа неслагања са одредбама совјетског приједлога Југославија је исказала у вези са надлежношћу будуће управе на Ђердапу према објектима регулационих радова, као и са предложеним укључивањем ријеке Тисе у оквире дунавске ријечне мреже. Неслагања је било и у погледу сједишта будуће Дунавске комисије, јер се Југославија залагала да то, ипак, буде Београд, као „једина савезничка престоница на Дунаву", умјесто Галца, кога су Совјети навели у свом предпројекту. Југославија је инсистирала и на томе да сједишта будуће ђердапске управе морају бити и у Оршави и у Текији, а не само у Оршави, како је то било предвиђено совјетским предпројектом. Такође, мишљење југословенских стручњака је било и да се границе Ђердапског сектора, на којима је нова управа требало да има надлежност, морају мијењати. Југословенски амандман је „скраћивао" Сектор на простор од Добре до Кладова на десној, и од Дренкове до Турну Северина на лијевој обали. Представник Југославије на разговорима у Москви био је др Алеш Беблер, који је у совјетску престоницу ишао „строго законспирисан".[507]

На савјетовању у Москви учествовали су и представници других подунавских држава, осим Аустрије и Њемачке. Савјетовање је било незванично, а на његовом отварању је говорио В. М. Молотов. Он је тада говорио о „истрајној борби", која је „око дунавског питања, по завршетку Другог светског рата, започета", и у којој су на једној

[506] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 5, 38/164; ; АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Забелешка о разговору министра Симића са совјетским отправником послова;* АЈ, КМЈ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору са амбасадором СССР-а на дан 20. јуна*.

[507] *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 158, стр. 362-363.

страни САД, Велика Британија и Француска, а на другој Совјетски Савез и земље народне демократије. Нагласио је да је у основу совјетског нацрта конвенције унијет принцип „да режим на Дунаву морају регулисати подунавске државе, а да неподунавске државе не могу претендовати на учешће у органима који регулишу управљање Дунавом“.[508]

Непосредно пред почетак првог засједања у Москви А. Беблер је био позван на разговор код А. Ј. Вишинског. Већ тада је исказао југословенски став о томе да је совјетски приједлог конвенције прихватљив, али уз измјену појединих одредби. Како је он то, у извјештају Ј. Б. Титу, писао А. Ј. Вишински је остављао могућност за дискусију „код мање важних промјена“, али се оштро противио искључењу Тисе из дунавске пловне мреже и југословенском инсистирању да војни бродови морају затражити дозволу односне државе за пролазак кроз њен сектор Дунава. Намјера за укључење Тисе у интернационализовани Дунав оправдана је потребом повезивања Чопа у Закарпатској Украјини, као важног жељезничког чворишта, преко Тисе и Дунава, са Црним морем.[509] На опаску А. Беблера да совјетски бродови могу рачунати на дозволу за пролазак њених ратних бродова и без изричитог уношења те одредбе у конвенцију А. Ј. Вишински је одговорио: „Тако сам и ја мислио прије годину дана, а данас мислим да је све могуће.“ У погледу укључења Тисе у пловни систем Дунава Совјети су сматрали да су одлуке њујоршког савјетовања министара иностраних послова и одредбе мировних уговора са Румунијом, Бугарском и Мађарском подразумјевале читав дунавски систем. Истицали су да би искључење Тисе било „неприхватљиво за Запад“ и повлачили паралелу говорећи да „дрво не може да живи ако се посеку све гране“. У погледу Тисе врло искључива је била и југословенска страна. Едвард Кардељ је у упутству Алешу Беблеру од 1. јула написао: „Ни под коју цену пристати на укључење Тисе или других притока и канала у Конвенцију. У том погледу истрајати на билатералним споразумима ван оквира Конвенције као пријатељских

[508] *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 160, стр. 366-367.

[509] О томе је у разговору са министром Симићем говорио и амбасадор Лаврентијев 22. јуна. Он је, у погледу Тисе, истицао „да је то река која полази од совјетске територије“ (АЈ, КМЈ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору са совјетским амбасадором на дан 22. јуна 1948).*

споразума између самих народно-демократских земаља и Совјетског Савеза. Позивати се да би укључивање Тисе значило пустити империјалисте да шврљају по нашој земљи.“ [510]

Очигледно да су поједини проблеми Дунава довели атмосферу на савјетовању у Москви на ивицу сукобљавања. Оштре ријечи су размјењене приликом разговора о југословенском амандману, којим је предлагано да се тражи сагласност од сваке државе за извођење радова на њеној територији. С обзиром да је ово било питање од највеће важности, приликом одређивања надлежности Дунавске комисије Алеш Беблер је подвукао важност Дунава за Југославију, али и потребу да се сви радови на њеном дијелу Дунава ускладе са њеним плановима. На то је, судећи према његовом извјештају, А. Ј. Вишински врло оштро упитао: „Ко смета вашим плановима, да ли СССР? Погрешили сте адресу, ко да сте пошли у Лондон, а дошли сте у Москву. То је шовинизам код вас.“ Очигледно је да су неслагања у погледу појединих одредби совјетског предпројекта додатно била продубљена, с обзиром да је током трајања савјетовања у Москви стигла вијест о донијетој Резолуцији Информбироа. Наредног јутра је сједница „била под утиском објављене одлуке Коминформбироа, што се конкретно изразило у сухом и резервисаном држању Вишинског“.[511]

На основу извјештаја В. М. Молотова и А. Ј. Вишинског упућеног Ј. В. Стаљину види се колико је ситуација била заоштрена на самом савјетовању. У извјештају од 1. јула писало је: „Током дискусије испоставило се да се Југословени (Беблер) труде да у тој мери умање значај Дунавске комисије да улога ове Комисије у обезбеђењу одговарајућих услова пловидбе буде сведена на нулу.“ И у југословенским извјештајима видјели су се обриси сукобљавања. Алеш Беблер је писао да је приликом њиховог првог разговора „Вишински био у почетку прилично хладан, а касније љубазнији“, као и да је, по завршетку прве сједнице, „атмосфера доста непријатна“. Неколико пута је А. Ј. Вишински, приликом неслагања са југословенским приједлозима, користио врло карактеристичне

[510] АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Извештај бр. 1 и бр. 2 Титу и Кардељу;* АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-48.
[511] АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Извештај бр. 6 Титу и Кардељу;* АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-48.

формулације, оптужујући А. Беблера за „југословенски национализам“ (приликом расправе о могућности да и страни пилоти буду спроводници кроз Ђердап), и за „филолошки патриотизам“ (приликом југословенског инсистирања на коришћењу аутентичних топонима у Ђердапском сектору).[512]

Неколико дана у Москви није било разговора (30. јуна увече, 1. јула и 2. јула прије подне), а онда је 2. јула А. Ј. Вишински позвао код себе А. Беблера и саопштио да се Совјетски Савез слаже са искључењем Тисе и осталих дунавски притока из Конвенције, са двојним сједиштем будуће администрације на Ђердапу, са тражењем дозволе за пролазак ратних бродова, као и са осталим спорним питањима. Саопштивши ово, А. Ј. Вишински је рекао да је у питању „стаљинско решење“ и „изразио је своје уверење да ћемо се на овој бази заједнички са успехом борити у Београду“. Очигледно да је Совјетском Савезу било важно да на Конференцији источни блок иступи јединствено. Истог дана је савјетовање у Москви било завршено. Совјети су се и дефинитивно сагласили са свим важнијим југословенским амандманима, па је он међу присутним представницима подунавских земаља примљен једногласно. Југословенски представник је изразио захвалност Совјетском Савезу „на организацији саветовања којим нам је омогућила израђивање заједничког става“.[513]

Консултације између Београда и Москве довеле су до тога да коначни совјетски пројекат, у који су унијети и поједини југословенски амандмани, буде потпуно подржан од стране Југославије. Прихваћен је југословенски приједлог о искључивању Тисе из интернационализованог пловног пута Дунава, због њеног сразмјерно малог и, превасходно, локалног значаја за трговачку пловидбу. Није усвојен приједлог о потреби да Комисија одлучује двотрећинском већином, као ни то да њено сједиште буде у југословенском главном граду. Ни сама југословенска делегација није до краја инсистирала на Београду као сједишту будуће Дунавске комисије, пошто је таква упутства

[512] АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Извештај бр. 1, бр. 2 и бр. 5 Титу и Кардељу;* АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-48; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 163, стр. 381-384.
[513] АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Извештај бр. 9 и бр. 10 Титу и Кардељу;* АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-48.

дао Е. Кардељ. У депеши од 1. јула он је навео: „У погледу Београда као центра не треба истрајати, али апсолутно треба истрајати на Текији као равноправном центру Ђердапске комисије.“ Прихваћено је мишљење Југославије о потреби да Ђердапска управа има два сједишта – Оршаву и Текију, али не и „скраћивање“ Сектора за тридесетак километара.[514]

Четири велике силе (СССР, САД, Велика Британија и Француска) донијеле су коначну одлуку, на засједању Савјета министара иностраних послова, да конференција о Дунаву отпочне 30. јула 1948. године и да домаћин конференције буде југословенска престоница. О томе су совјетска, америчка, британска и француска амбасада у Београду званично обавијестиле југословенског министра иностраних послова Станоја Симића 6. јула, затраживши пуну сарадњу. Од Југославије је тражено да изда дозволу за слијетање и полијетање авиона свих земаља учесница, као и да организује курирску службу током одржавања конференције. Такође, затражено је да југословенске власти обезбиједе одговарајуће услове за рад представника медија (штампе и радија), који су подразумјевали и ослобођење од било какве цензуре приликом извјештавања о току конференције. Од Југославије се очекивало и да пошаље званичне позивнице земљама учесницама конференције, у форми која јој је достављена.[515]

Већ 8. јула Југославија је обавијестила четири велике силе да „са задовољством“ прихвата да организује дунавску конференцију у Београду. Прихваћени су и захтјеви у погледу кретања авиона земаља учесница, курирске службе, као и услова за рад новинара и делегација земаља учесница. Убрзо по примању нота из амбасада, Југославија је послала позивнице земљама учесницама, са садржајем који је био „раније уговорен“. По први пут је конференција о уређењу режима пловидбе на Дунаву одржана у једном граду на Дунаву, а ово је била и прва међународна конференција одржана у Југославији након Другог свјетског рата. Конференција је имала изузетну важност за западне земље, јер је

[514] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 5, 38/164; АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/V-48.
[515] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 3, 418270; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 4, 418275; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 4, 418271; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 4, 418419; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 146, 155, 166-167, 177, стр. 345-346, 358-359, 388-391, 410-411; *Советский фактор в Восточной Европе,* I, док. бр. 193, стр. 558-559; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 50.

отпочела са радом само мјесец дана након доношења Резолуције Информбироа. Иступи југословенске делегације могли су показати Западу каква је природа тог сукоба и колико је расцјеп дубок. Конференција је, због свега наведеног, била од великог значаја за Југославију. Нова држава је имала прилику да покаже своју спремност да организује међународне конференције великог значаја, а пред очима цијелог свијета могла је показати и своју наклоњеност Совјетском Савезу.[516]

Убрзо су учесници почели обавјештавати Југославију о саставу својих делегација, на основу чега се већ могла видјети важност дунавског питања, саме конференције и политичке околности у којима се одржавала. Амбасада Уједињеног Краљевства Велике Британије и Сјеверне Ирске у Београду прва је, већ 13. јула, обавијестила Југославију о саставу своје делегације на Дунавској конференцији. Амбасадор у Београду Чарлс Пик, који је службовао у Југославији још од 1946. године, налазио се на челу британске делегације, која је имала укупно 17 чланова.[517]

САД су обавијестиле Југославију 16. јула о саставу своје делегације. Навели су да је сигурно да ће делегација имати 25 чланова, али да постоји могућност да тај број порасте на 27. До самог почетка Конференције број чланова америчке делегације спуштен је на 20. Најављено је било и присуство око 20 америчких новинара, од којих је један био стални дописник из Београда.[518] На чело делегације био је постављен Кевендиш Кенон,

[516] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 3, 418270; А. Вајс, „Дунавска конференција у Београду“, *Архив за правне и друштвене науке,* бр. 3/1948, стр. 439-444.

[517] С обзиром на распламсавање југословенско-совјетског сукоба и нове односе Југославије и Велике Британије, улога Чарлса Пика у наредним годинама била је изузетно значајна (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 6, 36/142; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 7, 418391; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 7, 420237; *Дунайская конференция, Белград 1948/Conference Danubiene, Beograd 1948.* Сборник документов/Recueil des documents, Белград/Beograd 1949, стр. 16).

[518] За Дунавску конференцију у Београду укупно је било акредитовано 83 домаћих и страних новинара. Новинари америчких медија били су најбројнијих, укупно њих 20. Они су долазили из врло утицајних медија, као што су били: *New York Daily News, Life, Associated Press, United Press, Chicago Daily News, Chicago Tribune, Christian Science Monitor, New York Times, New York Herald Tribune*. Укупно акредитованих југословенских новинара је било 14. Они су извјештавали неке од најугледнијих листова у Југославији (*Борба, Политика, Ослобођење, Слободна Далмација, Слободна Војводина*), а ту су били и дописници ТАНЈУГ-а. Из Велике Британије је стигло 12 новинара (*Sunday Times, Observer, Manchester Guardian, Times, Daily Herald, BBC, Daily Express, Reuters, Daily Telegraph, News Chronicle),* а из Француске осам. Већу

амерички амбасадор у Југославији,[519] док је за његовог замјеник постављен Волтер Радијус, директор Управе за саобраћај и везе Стејт департмента. Одређено је било и осам савјетника у америчкој делегацији: Френсис Стивенс, начелник Одјела за Источну Европу при Стејт департменту, Џон Татхил, савјетник за унутрашњи саобраћај у Управи за саобраћај и везе Стејт департмента, Чарлс Беванс из Одјељења за међународне уговоре Правног савјета Стејт департмента, Џон Кембел из Савјета за међународне односе, Роберт Мекрири, стручњак за пловидбено право, Роберт Фалин из америчке Војне управе у Берлину, потпуковник Ралф Шајнмен као представник америчких војних снага у Аустрији, Џорџ Мен из Информационог бироа, Фредрик Страус из Министарства трговине и капетан В. Свитсер из морнаричких снага САД-а. У делегацији су још били извршни и технички секретари, службеници за односе са јавношћу, фискална питања и службу превођења. Чланови делегације били су и документаристи, троје преводилаца и стенографи. Примјетно је било да сама бројност делегације свједочи о жељи САД да имају цјеловит увид у проблем Дунава, развој конференције и односа између југословенске и совјетске делегације, али и да у делегацији нема дипломата и стручњака највишег ранга (осим амбасадора К. Кенона).[520]

Амерички иступи у погледу Дунава по завршетку рата, њихова стална присутност у свим разговорима о посљератном режиму пловидбе на овој ријеци, учешће на Дунавској конференцији, али и сам састав њихове вишечлане делегације показује њихову врло

новинарску делегацију имали су и Совјетски Савез (7 новинара) и Мађарска (пет), а представнике штампе на лицу мјеста имали су и: Бугарска, Чехословачка, Италија, Швајцарска, Румунија, Аустрија, Канада, Норвешка, Пољска и Слободна територија Трста (AJ, 162-5, *Список журналистов аккредитированных при Дунайской конференции в Белграде*).

[519] Кевендиш Кенон (Cavendish Wells Cannon, 1895-1962), амерички дипломата. Предао је акредитиве као амбасадор у Југославији 14. јула 1947. На том мјесту је остао до 19. октобра 1949. Након Југославије био је амбасадор у Сирији, Португалу, Грчкој и Мароку. У дипломатији је остао све до 1958. године. Имао је врло важну улогу у обавјештавању Вашингтона о томе колико је сукоб између Југославије и СССР-а заиста озбиљан и колико је било важно упутити помоћ Југославији. У једној депеши јавио је: „... у Југославији постоје не три него двије могућности: Тито или московски пијун.“ Цитирано према: D. Bekić, n.d., str. 61. (Биографски подаци: http://history.state.gov/departmenthistory/people/cannon-cavendish-wells).

[520] У једном телеграму југословенске амбасаде у Паризу за бројну америчку делегацију се каже да „са изузетком 3 или 4 члана, сви су остали у првом реду чланови обавештајне службе“ (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 5, 419384; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 6, 419952; *Дунайская конференция,* стр. 16).

озбиљну заинтересованост за проблем једног од најзначајнијих европских саобраћајних коридора. Тешко да бисмо ово могли образложити чисто економским разлозима. Американци нису улагали новац у дунавска паробродарска друштва, пловила са њиховом заставом нису саобраћала овом ријеком, а трговина са земљама Подунавља обављана је другим видовима транспорта. Сасвим је јасно да су у питању били чисто политички разлози. Приликом боравка мађарске државне делегације у САД, Мађаш Ракоши је, у разговору са америчким новинарима, на питање о слободи пловидбе на Дунаву рекао: „Десет година сам седео у тамници Вач на обали Дунава. Са прозора моје ћелије могао сам да посматрам све бродове који су пловили реком. Морам напоменути да у току свих десет година нисам међу њима опазио ниједан амерички брод и с тога не разумем зашто Американци показују тако огроман интерес за пловидбу на Дунаву.“[521]

У исто вријеме када и Американци и Аустријанци су послали списак чланова своје делегације. С обзиром да Република Аустрија није имала статус пуноправног учесника, њена делегација је била једна од малобројнијих. У делегацији Аустрије, коју је предводио опуномоћени министар др Феликс Орсини Розенберг, било је 11 људи. Чланови делегације били су др Ернест Лембергер и др Карл Переира из Министарства иностраних послова Аустрије, а савјетници Едуард Хартиг из Министарства пољопривреде, др Јозеф Хубер из Министарства саобраћаја, инж. Емил Јановски из Министарства трговине, инж. Ото Корвик из Министарства планске економије и др Артур Унгер из Министарства за искоришћавање природних ресурса. У дипломатском смислу аустријска делегација није била посебно јака, али у стручном погледу чинили су је изузетни стручњаци из неколико министарстава.[522]

[521] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 5, 432149.

[522] Шеф аустријске делегације искористио је боравак у Београду и на маргинама Конференције 3. августа посјетио министра иностраних послова ФНРЈ С. Симића и разговарао о могућности побољшања односа између двије државе. Разговарано је о могућности јачања трговинских веза, склапању туристичког аранжмана, повратку аустријских ратних заробљеника и упадима емигрантских скупина са аустријске на југословенску територију (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 6, 419385; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 4, 418973; AJ, KMJ, I-3-б/77; *Дунайская конференция,* стр. 12).

Народна Република Бугарска одредила је за шефа своје делегације проф. Евгенија Каменова, замјеника министра иностраних послова. За чланове делегације Бугарска је поставила Пела Пеловског, амбасадора Бугарске у Београду, капетана Георгија Кандева, начелника одјела при Министарству саобраћаја и Антона Каранџулова, опуномоћеног министра. Савјетници делегата били су проф. Ангел Ангелов, правни савјетник у МИП-у, др Петар Вутов, начелник одјела у МИП-у, капетан Стојан Коев, начелник одјела у Министарству саобраћаја, Јосиф Кербел, савјетник у Министарству трговине и др Станчо Џумалијев, секретар у МИП-у. У саставу делегације налазио се и један технички секретар. Бугарска делегација је имала укупно 10 чланова.[523]

Влада Народне Републике Бугарске усвојила је као званично државно становиште приједлог посебне Комисије, формиране одлуком Министарског савјета од 20. априла 1948. године, и састављене ради анализе дунавског проблема. Бугарска се, као и Југославија, залагала за стварање јединствене Дунавске комисије са надлежношћу на току Дунава од Улма до Црног мора. Таква комисија је требало да буде састављена од приобалних држава, а било би јој повјерено извршење свих радова на Дунаву и убирање такси ради отплате радова. Бугарска дунавска пловидба је била слабо развијена, а Бугарска нити у једном дијелу тока Дунава није имала обје обале на својој територији, па је на овај начин покушавала да се ослободи извођења и оно мало радова које би, као приобална држава, морала извршити. Такође, Бугарска је исказала намјеру да уђе у управу Ђердапом и ушћем Дунава, као и у било коју другу специјалну управу која би, евентуално, била формирана. Њенаа је била намјера и да буде укључена у планирање хидроенергетског искоришћавања Ђердапа.[524]

Бивши министар иностраних послова Републике Мађарске Ерик Молнар био је шеф делегације ове земље на конференцији о режиму пловидбе на Дунаву. У мађарској делегацији било је укупно 13 људи. Чланови делегације били су и Золтан Санто, мађарски

[523] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 6, 419861; *Дунайская конференция,* стр. 12.
[524] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 5, 38/357; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 7, 431935.

амбасадор у Београду, Пал Себешћен, замјеник министра иностраних послова, Иштван Ђенђеши, савјетник министра иностраних послова и Ференц Јанчик, савјетник у Министарству саобраћаја. У делегацији су била и четири експерта (Хенрик Пал, замјеник генералног директора МЕСХАРТ-а, генерал-мајор Барна Конколи-Теге и полицијски капетан Антал Мојзер), као и неколико техничких сарадника.[525]

Посебно јаку делегацију послала је у Београд Народна Република Румунија. Довољан доказ за то је чињеница да се на њеном челу налазила Ана Паукер, тадашња министарка иностраних послова. Уз Ану Паукер делегацију су чинили и др Едуард Мезинческу, генерални секретар у МИП-у, Александар Барладеану, замјеник министра индустрије и Теодор Руденко, румунски амбасадор у Београду. На листи савјетника и експерата румунске делегације били су: Адријан Јосипеску, Константин Бургеле, Николае Конда, Георге Станеску, Артур Мелцер, Елена Паскулеску, Константин Карусо и Ботез Строе. И на основу састава румунске делегације видимо да је ова држава била једна од најзаинтересованијих по питањима Дунава. Уз неколико секретара и већег броја чланова техничког персонала, ову делегацију је чинило 27 људи.[526]

---

[525] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 6, 419862; *Дунайская конференция,* стр. 12-14.

[526] Свједочећи о свом сусрету са Аном Паукер на једном елитном савском купалишту, током трајања конференције, В. Дедијер је написао: „Никад нисам могао да помислим да ће Ана Паукер, министар спољних послова суседне Румуније, та стара револуционарка која је тако нежно оно послеподне на плажи на Сави, где сам је видео, чешљала своју косу радити хладно и промишљено на обарању југословенске владе, у чијој је земљи уживала гостопримство." Владимир Дедијер је сматрао да је управо Ана Паукер „пренела директиву" за Арсу Јовановића, након чега је он, како се то званично наводи, покушао пребјећи у Румунију. Владимир Дедијер, затим, наводи: „Оно исто јутро када су југословенски листови објавили коминике о погибији Арсе Јовановића, у дворани Коларчевог универзитета Ана Паукер је у име Румуније потписивала нову Дунавску конвенцију." Постојала је сумња да је планирано да А. Јовановић и Радоња Голубовић постану предводници изгнаничке владе, која је требало да буде формирана у Букурешту. Муж Ане Паукер, Марсел Паукер страдао је у стаљинистичким чисткама, оптужен за учешће у „зиновљевој опозицији". И сама Ана Паукер (1893-1960) је касније пала у немилост, била смјењена са мјеста министра иностраних послова и искључена из ЦК 12. септембра 1952. До тада је, како је назива Иван Караиванов, била „најглавније активно лице и највернији Стаљинов агент у Румунији". Кратко је била у кућном притвору током 1953. године. (АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/IV-69; *Дунайская конференция,* стр. 14; V. Dedijer, *Izgubljena bitka,* str. 201-205; I. Karaivanov, *Ljudi i pigmeji. Političko-biografski eseji,* Beograd 1953, str. 112, 116-117; А. Б. Едемский, н.д., стр. 34-35; *Biographical Dictionary of Central and Eastern Europe in the Twentieth Century,* str. 755-756). Опширније о Арси Јовановићу: И. Матовић, *Војсковођа с ореолом мученика. Повест о генералу Арсу Р. Јовановићу начелнику Врховног штаба НОВЈ и његовој трагичној судбини,* Београд 2001; I. Matović, „Tragom sudbine Arsa R. Jovanovića", u: *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1999, str. 183-194.

Врло бројну делегацију послао је у Београд Совјетски Савез. На њеном челу налазио се замјеник министра иностраних послова Андреј Јануарјевич Вишински. Уз њега су совјетску делегацију чинили и С. А. Борисов, замјеник министра спољне трговине, С. Н. Баев, замјеник министра морске флоте; А. Ј. Лаврентијев, совјетски амбасадор у Југославији и С. П. Кирсанов, опуномоћени министар и амбасадор у Бугарској. На листи савјетника су били проф. В. Н. Дурденевски, проф. А. Д. Кејлин, В. В. Јункевич, Г. А. Гехтбарг, Л. Ј. Капикрајан и Б. И. Свистунов. Међу 20 чланова совјетске делегације било је и неколико секретара и сарадника. Четири члана украјинске делегације били су, фактички, чланови совјетске делегације. Њих је предводио Анатолиј Максимович Барановски, замјеник предсједника Савјета министара Украјинске ССР, а чланови делегације су били и С. П. Демченко и Григориј Николајевич Морозов. За Украјину је, „као црноморску и подунавску државу", питање Дунава било њен „насушни интерес".[527]

Избором А. Ј. Вишинског за предводника делегације Совјетски Савез је показао колики значај је Конференција, вријеме у које је падало њено одржавање, и само мјесто одржавања имало за њега. Некадашњи државни тужилац у чисткама из 30-их година постао је један од најважнијих људи режима Ј. В. Стаљина у чијим рукама се нашло, како је писао Дарко Бекић, спровођење у дјело читаве нове политике сукобљавања са Југославијом. Нова политика према Југославији подразумјевала је њено економско исцрпљивање, војносубверзивне акције на границама и подстицање унутрашњих нереда и насиља у земљи. Читаву нову совјетску политику, чији је експонент био А. Ј. Вишински, Д. Бекић је називао „Планом Вишински".[528]

[527] *Дунайская конференция,* стр. 16, 156.

[528] А. Ј. Вишински (1883-1954) је био врховни тужилац СССР-а 1935-1939. године, у вријеме жестоког вала Стаљинових чистки. Између осталих, доминирао је и на чувеном процесу Лаву Камењеву и Григорију Јевсејевичу Зиновјеву, некадашњем предсједнику Коминтерне (1919-1926). Од 1940. до 1946. је био замјеник народног комесара иностраних дјела, а 1946-1949. замјеник министра иностраних послова. Министар иностраних послова је постао 1949. и на том мјесту остао све до 1953, након чега је до смрти остао први замјеник министра иностраних послова и стални делегат при ОУН. Учествовао је на више међународних конференција и савјетовања током и након рата (Московска, Кримска и Потсдамска конференција и засједања Савјета министара иностраних послова). Био је доктор правних наука и академик Академије наука СССР (D. Bekić, n.d., str. 31-32; G. Boffa, n.d., I, str. 386-388, D. W. Treadgold, H. J. Ellison, *Twentieth Century Russia,* Boulder 2000, str. 211-216; *Дипломатический словарь,* I, Москва 1984, стр. 231).

Делегацију Француске предводио је Адријен Тијери, некадашњи амбасадор у Грчкој и Румунији, члан Комисије за Одру и предсједник Централне комисије за пловидбу на Рајни. Уз А. Тијерија делегацију су чинили и Франсоа де Панафије, директор Управе техничких уговора при МИП-у, Бартелеми Епина, савјетник француске амбасаде у Београду, Андре Матеј, начелник одјела Управе техничких уговора МИП-а, Пол ле Минтије де Лелек, аташе у Управи техничких уговора МИП-а и Жак Сенар, аташе за штампу у МИП-у. Делегацију, са укупно 12 чланова, чинили су и експерти: адмирал Виктор Миле, генерални комесар флоте, Били Адам, професор Правног факултета, капетан I ранга Ив Дуран де Сен Фрон, Алфонс Делмас, начелник француског Одјела транспорта у Аустрији и Етијен Тили, вице-конзул.[529]

Изузетна важност Дунавској конференцији придавана је и у Чехословачкој Републици. Четрнаесточлану делегацију предводио је министар иностраних послова др Владимир Клементис, док су изванредни посланици и опуномоћени министри др Иван Хорват и др Вавро Хајду били његови замјеници. Чланови делегације били су и др Јарослав Дворжак, начелник одјела у МИП-у и др Јиржи Велкоборски, савјетник у Министарству саобраћаја. Делегација се састојала и од четири експерта: инж. Олдрих Ружичка, савјетник у Техничкој управи, инж. Јурај Фурдик, генерални директор ЧСДП-а, Роберт Шмелц, начелник одјела у МИП-у и инж. Франтишек Новачек, трговачки аташе при чехословачкој амбасади у Београду.[530]

[529] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 5, 419279; *Дунайская конференция,* стр. 18-20.

[530] Владимир Клементис (1902-1952) је касније постао жртва репресивне политике у совјетском лагеру. Ухапшен је у јануару 1951. „због шпијунаже и велеиздаје“ и искључен из Партије. Нашао се на оптуженичкој клупи на процесу Рудолфу Сланском, генералном секретару КП Чехословачке, и осуђен је на казну смрти. Објешен је 12. децембра 1952, а рехабилитован 1963. године (*Дунайская конференция,* стр. 20; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* III, Beograd 1980, dok. br. 262, 290, 297-298, str. 144-145, 406-447, 458-463; V. Dedijer, *Izgubljena bitka,* str. 289-294, 301-305; *Biographical Dictionary of Central and Eastern Europe in the Twentieth Century,* str. 163; *Encyclopedia of Eastern Europe. From the Congress of Vienna to the Fall of Comunism,* Edited by: R. Frucht, New York 2000, str. 119).

Врло бројну и пажљиво одабрану делегацију имала је и Југославија. На њеном челу је био помоћник министра иностраних послова ФНРЈ др Алеш Беблер.[531] Остали чланови делегације били су: др Милан Бартош, директор Института за међународну политику и привреду (ИМПП), Иво Вејвода, начелник одјела у МИП-у, др Велизар Нинчић, опуномоћени министар и стални делегат ФНРЈ у Привременом комитету за управљање пословима Ђердапске администрације, и Жарко Матијашевић, савјетник у МИП-у. Као савјетници и експерти у делегацију су били одређени: Милутин Перишић, генерални директор ГДУП-а (са посебним задужењем за проблеме пловидбе), инж. Миливоје Филиповић, грађевински савјетник Савезне планске комисије (са посебним задужењем за хидротехничке проблеме), инж. Никола Мирков, савјетник при Главном народном одбору Аутономне покрајине Војводине, Петар Петијевић, начелник одјела у Министарству финансија (за питања такса), Сава Милић, комерцијални директор у Министарству саобраћаја ФНРЈ (за комерцијална питања), инж. Радован Драговић, референт за унутрашњу пловидбу Министарства саобраћаја ФНРЈ (посебно задужен за техничка питања, нарочито око Ђердапа), Љубиша Перовић, шеф одсјека у Народној банци ФНРЈ (задужен за питања девиза у вези са ликвидацијом Привременог комитета) и Живко Михајловић, виши финансијски референт Управе царина Министарства спољне трговине (за питања царина и транзита уопште). Секретари делегације су били Јован Пауновић, секретар у МИП-у, и Милан Марковић, правни референт у ИМПП-у. Коначну одлуку о саставу делегације, а на приједлог МИП-а, донио је предсједник Владе Ј. Б. Тито.[532]

[531] Алеш Беблер, рођен 1907. у Идрији. Студирао је права у Љубљани и Паризу, а докторирао у Паризу. Члан је КПЈ од 1929, учествовао је у Грађанском рату у Шпанији, гдје је два пута рањаван, а по повратку у Југославију провео је годину дана у затвору. Од 1941. учествује у рату, а од самог почетка је био члан Главног штаба за Словенију, а касније и АВНОЈ-а. Био је министар финансија у Словенији, стални делегат ФНРЈ у ОУН, амбасадор у Француској, Индонезији и Индији. Био је члан ЦК СКЈ и ЦК СК Словеније. Средином 1960-их је радио као судија Уставног суда Југославије. Носилац је више одликовања (Партизанска споменица 1941, Орден народног хероја, Орден југословенске заставе са лентом, Орден заслуге за народ са златном звијездом, Орден братства и јединства са златним вијенцем). Умро је у Љубљани августа 1981. године (*Ko je ko u Jugoslaviji,* Beograd 1970, str. 62; *Narodni heroji Jugoslavije*, I, Beograd/Titograd 1982, str. 65-66; *Biographical Dictionary of Central and Eastern Europe in the Twentieth Century,* str. 69).

[532] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 6, 420133; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431965; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431972; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 6, 419496; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 12, 432105; АЈ, 50-47-103, пов. бр. 2400; *Дунайская конференция,* стр. 20-22.

Вече пред почетак Конференције у посјети С. Симићу био је шеф совјетске делегације А. Ј. Вишински. Чинило се да је његова посјета представљала посљедњи договор два сарадника пред заједнички наступ. Том приликом је А. Ј. Вишински изразио наду да „и поред наших свађа у којима свако задржава своје гледиште, одржимо заједнички став који је утврђен у Москви“. Он је предложио и „потребу повременог саветовања између делегација народних демократија, како би се током Конференције ускладио рад“. Један такав састанак је и одржан у приватном стану министра Симића. Односи југословенске и совјетске делегације на Конференцији развијали су се у складу са процјеном америчког отправника послова Р. Б. Римса да ће Ј. Б. Тито на Конференцији бити „нестрпљив да искаже своју марксистичку правоверност и спремност да се супротстави Западу“.[533]

Дунавска конференција је отворена 30. јула 1948. године у Београду говором југословенског министра иностраних послова Станоја Симића, који је, према приједлогу бугарског делегата Е. Каменова, једногласно изабран за предсједавајућег на првом засједању. Конференција је одржана у великој сали на првом спрату Коларчевог народног универзитета, специјално преуређеног за ту прилику. У поздравном говору министар Симић је, пожељевши добродошлицу свим учесницима у југословенску „мученичку и херојску престоницу“, рекао да ће Дунав у будућности служити као „магистрала мира“ и за „мирну трговинску размјену међу свим миролубивим народима“. Такође, како је говорио С. Симић, „земље народне демократије, предвођене Совјетским Савезом, у својству приобалних држава на највећем и најважнијем дијелу Дунава“, биће чврста гаранција за то. Конференција је за своје званичне језике усвојила француски и руски, али се као „радни језик“ („рабочий язык“) користио и енглески. Захтјеви британске и америчке делегације да и енглески буде званични језик Конференције нису усвојени. Југословенски представник Лео Матес, начелник Одељења за међународне организације при МИП-у

[533] AJ, KMJ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору министра Симића и помоћника министра Беблера са помоћником министра иностраних послова СССР другом Вишинским 30. јула 1948. године*; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 179, стр. 413-414; L. M. Lis, n.d., str. 90-91.

ФНРЈ, једногласно је изабран за генералног секретара Конференције, након приједлога чехословачког делегата да је, из практичних разлога, корисно да земља у којој се Конференција одржава формира Секретаријат.[534]

Пленарна засједања Дунавске конференције одржавана су уз учешће шефова делегација свих земаља заступљених на Конференцији. На сваком засједању представник друге земље је био предсједавајући, а бирани су према имену земље по редосљеду из руског алфавита. На оном засједању на коме је предсједавајући био шеф делегације једне од земаља учесница није се налазио на челу своје делегације, већ је био мијењан од стране једног од чланова делегације по његовом избору. Улога предсједавајућег је била да руководи засједањем, а имао је и право потписивања протокола са сједнице.[535]

Кворум на засједањима постизао се присуством већине од десет присутних делегација и имао је право одлучивања („право решающего голоса“). Одлуке на засједањима доношене су, такође, простом већином гласова. Правила по којима су се одржавала пленарна засједања усвојена су на петом пленарном засједању 4. августа. Југославија је свој приједлог ових правила имала још 30. јула и на њему су заснована касније усвојена правила, са мањим измјенама учињеним на трећем пленарном засједању. Током рада Конференције биле су формиране двије нарочите комисије – Мандатна и Редакциона. Мандатну комисију, чији је задатак био да провјери пуномоћја свих учесника, чинили су представници Украјине, САД и Румуније, а Редакциону представници СССР-а, ЧСР-а, Мађарске, Бугарске и Југославије.[536]

---

[534] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431969; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 12, 432144; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 12, 36/345; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 10, 27/523; AJ, 162-5, *Путеводитель Дунайской конференции; Дунайская конференция,* стр. 38-53; *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1948,* priredili: P. Despotović, S. Jovanović i K. Obradović, Beograd 1989, dok. br. 101, str. 275-277; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 178, стр. 411-413; *Тридесет дана,* август-септембар 1948, бр. 32-33.

[535] *Дунайская конференция,* стр. 26.

[536] Представници Велике Британије и САД-а одбили су учешће у раду Редакционе комисије, правдајући се чињеницом да њихов матерњи језик није уврштен у ред званичних језика на Конференцији (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431971; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431977; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 432001; *Дунайская конференция,* стр. 26-28, 80-97, 228-230).

Слика бр. 5: Задужбина Илија Милосављевића Коларца током одржавања Дунавске конференције (*Дуга,* 15. август 1948. године)

Осим основног проблема између двије скупине делегација о питању да ли и неприбрежне државе имају право одлучивања у питањима Дунава, током трајања Конференције отварао се низ других проблема, почевши од протоколарних до суштинских

питања о новом режиму на Дунаву. Већ на другом пленарном засједању аустријски делегат је тражио да његова земља има пуноправно учешће у раду конференције и прекидање њене „неоправдане дискриминације“. Подршку овом захтјеву дао је К. Кенон, рекавши да „није само Дунав важан за Аустрију, већ је и Аустрија важна за Дунав“. Уз Аустријанце су стали и делегати Француске и Велике Британије, али је приликом гласања усвојен совјетски приједлог да Аустрија остане без права пуног учешћа на Конференцији. Критикујући аустријске захтјеве шеф југословенске делегације на Конференцији је рекао: „Господо, када Вам се пружа један прст, немојте тражити целу руку.“ Тиме је желио указати да се Аустрији већ довољно изашло у сусрет тиме што је она уопште укључена у рад Конференције са савјетодавним гласом. Противећи се америчком инсистирању на укључењу Аустрије у будућу Комисију, А. Беблер је, осврћући се на Монроову доктрину, поручио: „Дозволите, господо, да и ми применимо нешто слично тој доктрини за наше земље, а то је принцип: Дунавски басен – подунавским земљама.“[537]

Једно од главних питања током рада Конференције било је питање тзв. стечених права. Шеф француске делегације А. Тијери говорио је о томе да „никаква већина гласова приликом одлучивања на овој Конференцији не може да поништи стечена права Француске“ („приобретенные права“) и да се Статут Дунава никако не смије одбацити без сагласности свих земаља које су учествовале у његовом доношењу. Тиме је изазвао жестоке реакције шефова осталих делегација. Делегати свих земаља из совјетског блока бранили су своје становиште говорећи о „промјењеним околностима“ и критикујући „империјалистичке тежње“ великих сила у прошлости. Ана Паукер из Румуније се питала да ли се под „стеченим правима“ подразумјевала „експлоатација румунског и богатства других прибрежних народа“ и „потчињење подунавских држава иностраној власти“. Према мишљењу совјетског делегата, однос три велике западне силе према осталим учесницима Конференције био је однос кроз „језик ултиматума“, а свака одбрана Статута

[537] Алеш Беблер је том приликом алудирао на тзв. Монроову доктрину, која је представљала основ америчке спољне политике од 1823. године (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431974; *Дунайская конференция,* стр. 54-60, 76-78; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948,* dok. br. 107, str. 294-296).

Дунава била је неумјесна, с обзиром на чињеницу да су и поједине државе Запада учествовале у доношењу Синајског аранжмана који је представљао директно кршење Статута Дунава. У крајњем случају, сматрао је А. Ј. Вишински, сам Статут Дунава је био у супротностима са слободом пловидбе прокламованом на Париском конгресу 1856. и потврђеном 1878. и 1883. године. Једноставно, „прибрежне државе морају имати права, а не придошлице, уљези, који се налазе хиљадама километара далеко“.[538]

Анализирајући записнике са пленарних засједања видимо да су сукоби између Истока и Запада обиљежили ову Конференцију. Препирке, спочитавања, и надмудривања била су примјетна нарочито у говорима совјетског делегата. Говорио је врло често, а није пропуштао прилику да спомене „империјалистичке тежње“ великих сила на Дунаву. Његови иступи су били нарочито запажени због његових изузетних способности за полемику, свакаква поређења и често допуњавање говора пословицама и изрекама. Тако је, резигниран „ултимативним“ ставом британске делегације у погледу промјене Статута Дунава, између осталог, оштро рекао да „врата служе како да се уђе, тако и да се изађе“ („двери служат как для входа, так и для выхода“), поручујући да западне силе морају поштовати нови поредак на Дунаву, јер, као што су постали дио дунавског проблема, то могу и престати да буду. Посебно је британског делегата погодило када је А. Ј. Вишински упоредио однос великих сила према дунавском проблему, у вријеме доношењу Статута Дунава 1921. године, са односом кувара према кромпиру у кухињи. Нешто касније му је британски делегат одговорио да је ова његова фраза и даље жива и запитао се: „Ко је сада тај кувар?“ Да су са пажњом посматрани говори А. Ј. Вишинског у Београду говори и кратка забиљешка коју је у свом дневнику оставио Георги Димитров: „Дунавска конференција засједа. Сјајно аргументован говор Вишинског.“[539]

[538] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431974; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431979; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 12, 36/345; *Дунайская конференция,* стр. 54, 60, 64-66, 70; M. Bartoš, *Međunarodno javno pravo,* III, Beograd 1958, str. 122-123.

[539] *Дунайская конференция,* стр. 64-66, 104; Г. Димитров, *Дневник (9. март 1933-6. февруари 1949),* София 1997, стр. 620.

Совјетски делегат је у више наврата понављао да Статут из 1921. године „не налази за себе никаквог оправдања, особито не у данашњим условима“, зато што је он давао широке привилегије неприобалним држава. У намјери да се поредак на Дунаву, који је овај Статут створио, и формално поништи, совјетска делегација је поднијела свој приједлог нове Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву. О тексту совјетског приједлога почело се дискутовати од петог пленарног засједања (4. августа), када је шеф совјетске делегације, у опширном уводу, образложио потребу за промјеном стања на Дунаву, као и сам совјетски приједлог. Требало је да нова Конвенција обезбиједи потпуну слободу пловидбе на Дунаву, али у складу са интересима и сувјереним правима подунавских земаља те да допринесе јачању економских и културних веза међу подунавским државама, али и са другим земљама. Совјетски пројекат нове Конвенције јасно је ишао у смјеру искључења дунавских притока и канала из његове интернационализације, као и ка прекидању традиције административне подјеле ријечног и морског Дунава и увођењу једне, јединствене Дунавске комисије. Са укидањем дуалности у управи Дунавом постизало би се да се у рукама једне Комисије нађе уређене јединственог пловидбеног система, унификација права ријечног надзора, координација хидрометеоролошких служби, вођење статистике пловидбе, издавање свих врста приручника и навигационих карти. Француској делегацији се чинило, на основу иступа шефа совјетске делегације, да се, у погледу Дунава, налазила правна пустиња и својеврсна „tabula rasa“, коју је ова Конференција требало да попуни.[540]

Пуну подршку совјетском пројекту нове Конвенције, у свом дужем излагању, дао је и шеф југословенске делегације др Алеш Беблер. Он је врло јасно рекао из којих разлога је Југославија стала иза совјетског пројекта: 1) тај пројекат је у сагласности са одлукама Мировне конференције и Савјета министара; 2) тај пројекат одговара југословенским интересима, зато што он „предаје Дунав дунавским народима“ и 3) тај пројекат одговара

[540] Судећи према извјештајима чланова југословенске делегације, „француска делегација се понаша врло несамостално и готово увек иступа у име америчке и енглеске делегације, а ове је, понекад, из својих разлога, оставе са тим предлозима на цедилу, тако да се нађе без компаса“ (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431987; *Дунайская конференция,* стр. 118-122; 318-330).

интересима међународне сарадње, зато што гарантује слободу пловидбе свим заставама на бази једнакости и, самим тим, у складу је са Статутом Уједињених нација. Изнијевши становиште Југославије о потреби успостављања слободе пловидбе и објаснивши разлику која се морала успоставити у правима и обавезама приобалних и неприобалних држава у погледу Дунава, шеф југословенске делегације је истакао да совјетски пројекат „уважава независност“ и једнакост међу државама. Све примједбе на совјетски пројекат нове Конвенције представљале су, по А. Беблеру, противљење цјелокупној совјетској политици, „која уважава националне интересе и суверенитет свих држава“. Усвајање совјетског пројекта давало је широке могућности за економску сарадњу међу свим државама и „давало је пуне гаранције да принцип слободе пловидбе буде примјењен тако да допринесе јачању економских веза подунавских држава са остатком свијета“.[541]

Шеф чехословачке делегације Владимир Клементис је поздравио совјетски пројекат Конвенције, који је носио „пуно уважавање и осигурање права подунавских народа“. Овај пројекат је, према В. Клементису, значио дефинитиван завршетак једног периода развитка подунавског басена испуњеног мјешањем неприобалних држава, „не само у управљање дунавском пловидбом, већ и у друге послове подунавских земаља“. Нова Конвенција је поштовала ситуацију у Европи након Другог свјетског рата и достигнућа ослободилачких борби подунавских народа. Слично је говорио и шеф украјинске делегације А. М. Барановски, према коме је „нова Конвенција лишавала недунавске државе привилегија и преимућства на Дунаву и предавала управу и контролу над пловидбом на Дунаву у руке дунавских држава“.[542]

Замјеник мађарског делегата сматрао је да је совјетски пројекат добра полазна основа за изградњу новог система на Дунаву. Ни он, као ни остали делегати из совјетског блока, није пропустио прилику да нагласи да је Конвенција из 1921. године садржала „огромне неправилности“ и да је представљала „инструмент империјалистичке

[541] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 5, 431981; *Дунайская конференция,* стр. 130-132; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948,* dok. br. 104, str. 282-286.
[542] *Дунайская конференция,* стр. 132, 162.

конкуренције и империјалистичког политичког угњетавања“. Према његовом мишљењу велике силе су „говорећи о слободи пловидбе, настојале да проникну на територију подунавских држава“. Његове оштре ријечи, очигледно, више су представљале добро познату терминологију блока коме је његова земља припадала, него стварни одраз самог Статута Дунава.[543]

Учествовање неприобалних држава у новој Дунавској комисији шеф америчке делегације К. Кенон сматрао је потребним, како не би дошло до „злоупотребе Комисије у корист ограниченог броја држава“. Он је сматрао да је на Конференцији требало да буде присутан и један представник Уједињених нација, а заложио се и да Њемачка, као приобална држава, што прије прић рјешавању проблема Дунава. Критикован је систем мјешовитих друштава за дунавску пловидбу који је Совјетски Савез начинио у Источној Европи, због њиховог привилегованог положаја и „ефективне совјетске контроле“ која је постојала у њима. Према његвом мишљењу, та друштва „не господаре“ толико дунавском флотом, колико најважнијим лукама и лучким постројењима на Дунаву. Као један од главних разлога због чега је за разорену Европу потребно присуство САД на Дунаву, навођено је олакшавање њиховог учешћа у обнови европских земаља путем Маршаловог плана. Због свега тога и САД су дале свој пројекат нове Конвенције о Дунаву.[544]

Амерички приједлог нове Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву разликовао се од совјетског приједлога у неколико кључних питања. Американци су се залагали за интернационализацију пловног система Дунава, али није прецизираноо које ријеке и канале би ово укључило. Све државе учеснице Конференције требало је да уђу у нову Комисију („Дунайская Речная Комиссия“). Амерички пројекат није предвиђао оснивање специјалних ријечних администрација ни на једном сектору Дунава. Комисија је требало да буде повезана са ОУН, којој би достављала информације и документацију, а

[543] *Дунайская конференция,* стр. 152.
[544] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431984; *Дунайская конференция,* стр. 144-148, 182, 186, 336-350.

представник ОУН могао је бити присутан на засједањима Комисије. У цјелости гледано, имала је већа овлашћења него Комисија предвиђена совјетским пројектом.[545]

Британска делегација је поднијела двије резолуције, „А“ и „Б“, које су се тицале обраћања Међународном суду правде у Хагу са питањем који су међународни уговори у погледу Дунава на снази и које су државе које ови уговори обавезују. Већином гласова резолуције су биле одбачене, а британски приједлог су подржале само америчка и француска делегација. Земље совјетског блока су сматрале да је управо ова Конференција одговарајуће мјесто за одлучивање о том питању, као и да британски приједлог има за циљ „одуговлачење и отежавање решења проблема Дунава“. Према мишљењу совјетског делегата, постављање питања важности Статута из 1921. године је покушај да се „мртво назове живим“.[546]

Иако је совјетски блок на Конференцији наступао у потпуној слози у погледу питања Дунава, обриси заметнутог међудржавног сукоба видјели су се у појединим тренуцима. Говорећи на седмом пленарном засједању, шеф бугарске делегације Е. Каменов је, истичући улогу Црвене армије у стварању тадашњих прилика у Подунављу („благодаря беспримерному геройству непобедимой Советской Армии“), рекао: „Нажалост, људи често сувише брзо заборављају указану им помоћ“, чиме је, очигледно, направио алузију према Југославији. Он је том приликом дао сликовито објашњење важност Дунава за цијелу совјетску сферу утицаја: „Дунав игра и играће водећу улогу у повезивању наших народа. Дунав не представља у толикој мјери симбол заједништва међу народима дунавског басена, колико он, фактички, игра одлучујућу улогу у стварању тог заједништва.“ О проблемима у односима Југославије и СССР-а говорили су и шефови југословенске и украјинске делегације. Како је извјештавао А. Беблер, приликом њиховог разговора, „Барановски је сам покренуо разговор о резолуцији Информбироа и доказивао

[545] *Дунайская конференция,* стр. 336-350; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 53-54.
[546] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431987; *Дунайская конференция,* стр. 210-226, 270.

да је основна грешка што нисмо (југословенско руководство, прим. аут.) ишли на заседање Информбироа.“[547]

Лорејн Лис је, међутим, анализирајући депеше америчке делегације са Конференције и америчке амбасаде у Београду дошла до важних закључака. Сигурно да мишљење Џона Кембела, члана делегације, који је засједање у Београду назвао „травестијом међународне конференције, на којој ништа што смо рекли није имало утицаја“, не треба да чуди. Стејт Департмент је, на основу југословенских иступа на Конференцији, закључио: „Југословенска иступања на Дунавској конференцији и у Савету безбедности указала су на то да су они још увек верни подржаваоци совјетске спољне политике.“ Међутим, дијелови депеша шефа делегације К. Кенона одсликавају нешто другачије односе са Југословенима. Његова тактика „да Југословене стави у жижу и види да ли постоји неки начин на који би они могли да се поставе против Совјета“ није дала директне резултате, пошто је југословенска делегација остала уз Совјете, али је на маргинама Конференције учинила да му Југословени искажу жаљење „због неких од увредљивих опаски њихове делегације“, као и да комуникација између њих остане отворена током читавог трајања Конференције. Иако су југословенски иступи дали „нове доказе да је она најенергичнији сарадник Совјетског Савеза“, К. Кенон је закључио да сукоб између Југославије и Совјетског Савеза није никаква тактичка варка.[548]

Овакви закључци Кевендиша Кенона наводе нас на суптилну дипломатску игру којој је био склон. Најбољи доказ за то налазимо у његовом разговору са Алешом Беблером неколико дана након Конференције. Алеш Беблер је, извјештавајући највише југословенске руководиоце о садржини његовог разговора са амбасадором, записао: „О Дунавској конференцији каже да га је Стејт департмент оставио, такорећи, без директива. За цело време Конференције добио је једну једину депешу. Због тога је морао да ради на

[547] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431980; AJ, KMJ, I-4-e/3, *Извештај са заседања Дунавске конференције на дан 5. августа од 18-20 часова и 6. августа 8.30-14 часова*; *Дунайская конференция,* стр. 162-164.
[548] L. M. Lis, n.d., str. 91-92; D. Mugoša, n.d., str. 70.

властиту иницијативу, а та иницијатива је била: помирљиви став и утицање на Енглезе и Французе да и они буду помирљиви. Каже да су ова двојица хтели да напусте Конференцију, али да их је он убедио да остану. Компромис између њихових ставова био је у томе да у последњим данима нису сви седели за столом, већ на другим местима у сали.“[549]

Чланови југословенске и совјетске делегације састајали су се и на маргинама конференције разговарајући о Тропроцентном ђердапском зајму, посљератним зајмовима Југославије и Румуније Привременом комитету, америчком приједлогу за нову Конвенцију. Док је говор А. Ј. Вишинског на пленарном засједању превођен, шеф совјетске делегације састао се са А. Беблером „у посебној просторији“ гдје су разговарали о приједлозима да се питање важења предратних текстова изнесе пред ОУН или Арбитражни суд. Према шефу совјетске делегације приједлози западних земаља су били „бесмислени“ и требало их је „једноставно надгласати“. Управо се у овим ријечима совјетског делегата најбоље видјела политика надгласавања, коју је совјетски блок користио, како на самој Конференцији, тако и касније на засједањима Дунавске комисије. О сусретима А. Беблера и А. Ј. Вишинског писао је и Жарко Матијашевић у својим извјештајима са Конференције који су слати Ј. Б. Титу. У извјештају од 3. јула он је написао: „Данас је друг Беблер дуго разговарао са другом Вишинским у фоајеу (њих двоје сами), тако да су их фото-репортери неколико пута снимали. На Конференцији је запажено од стране других делегација да Вишински радо и дуго говори са Беблером.“[550]

[549] АЈ, КМЈ, I-3-б/772, *Забелешка о разговору друга Беблера са америчким амбасадором Кеноном 24.8.1948.*
[550] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 10, 431980; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431999; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 10, 432204; АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Извештај са заседања Дунавске конференције дана 3. јула.*

Слика бр. 6: А. Ј. Вишински и А. Беблер у разговору (*Дуга,* 15.8.1948)

У част делегација земаља из совјетског блока уприличен је био и нарочити банкет на Авали, недалеко од Београда. Том приликом је југословенски министар иностраних послова Станоје Симић посебно наздрављао „Стаљину као вођи источних народа“, док је шеф совјетске делегације истицао „неразрушиво јединство наших народа“, које показују на Конференцији „пред заједничким непријатељем“. За чланове делегација земаља народне демократије уприличен је, затим, био и излет у Орашац, гдје је „окупљена маса народа клицањем“ поздравила делегације из земаља народне демократије.[551] Шеф

[551] Приликом пута од Авале до Орашца министар Симић возио се заједно са А. Ј. Вишинским. У извјештају Ј. Б. Титу С. Симић је навео садржај њиховог разговора у аутомобилу. Совјетском госту је причао о крајолику, његовој историји, српским устаницима, партизанском ратовању, а овај је запажао обрађеност плодне земље, степен индустријализације. У повратку није било пуно разговора. Како је то С. Симић примјетио: „С обзиром на веће количине алкохола и добре хране коју је апсорбовао (мислећи на А. Ј. Вишинског, прим.

совјетске делегације је пред окупљеним народом говорио о вези између народа која је учвршћена „гробовима совјетских војника“ и поручио да „никакве грешке и заблуде“ не могу нарушити ту блискост. Истицао је и „јединство на дипломатском пољу“. Присутни су узвикивали познате пароле „Стаљин-Тито“, „Београд-Москва“, „Совјетски Савез“, а посебно се наводи да је „свега једна једина жена кликнула Ани Паукер“. Цјелокупна атмосфера приликом боравка делегација у Орашцу навела је А. Ј. Вишинског, А. М. Барановског, А. Паукер и В. Клементиса да заиграју козарачко коло.[552]

У част А. Ј. Вишинског био је приређен и пријем у Друштву за културну сарадњу Југославија-СССР. Овом пријему је присуствовао велики број званица и са совјетске и са југословенске стране. Осим чланова совјетске и украјинске делегације на Конференцији, присуствовали су и чланови совјетске амбасаде у Београду, као и совјетски војни аташе генерал Сидорович. Велики број највиших југословенских државних функционера био је присутан на пријему. Ту су били представници Народне скупштине ФНРЈ: Јосип Рус, потпредсједник Президијума, Владимир Симић, предсједник Савезног вијећа и Синиша Станковић, предсједник Президијума. Од министара присуствовали су: Станоје Симић, Тодор Вујасиновић, Добривоје Радосављевић, министар финансија, Љупчо Арсов, министар рада, Заим Шарац, министар ПТТ-а. Значај пријема употпунили су и предсједници комитета: др Павле Грегорић, предсједник Комитета за народно здравље и Владислав Рибникар, предсједник Комитета за културу и умјетност. Уз чланове југословенске делегације на Конференцији и чланове управе Друштва за културну сарадњу, присутни су били и представници Општесловенског комитета и Словенског комитета Србије Божидар Масларић и Сретен Вукосављевић, као и велики број књижевника, умјетника и научних радника. У част двије земље чланови београдске опере

аут.), до Авале је углавном дремао“ (АЈ, КМЈ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору министра Симића са другом Вишинским 8. августа 1948. године).*

[552] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431987; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431989, ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431993; АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Извештај са заседања пленума Дунавске конференције 7. августа 1948*.

Меланија Бугариновић, Зденка Зикова и Лаза Јовановић отпјевали су неколико пјесама карактеристичних за Совјетски Савез и Југославију.[553]

Цјелокупан однос југословенске делегације према совјетској током трајања Конференције и наступ „на истој линији“ на самој Конференцији Владимир Дедијер назвао је „кратким, лажним примирјем“. Двије деценије касније, у књизи *Изгубљена битка Ј. В. Стаљина*, он је критиковао југословенски став на Конференцији. О томе је написао: „Наша, југословенска делегација је бранила позиције прибрежних држава и владала је потпуна сагласност са ставовима совјетске и других источноевропских држава. Али, у духу пароле 'да ћемо делима доказати неоправданост оптужби Информбироа', ми смо ишли у другу крајност. Све смо совјетске предлоге изгласавали без икакве резерве, чак и такав предлог да службени језици конференције буду само руски и француски, а не и енглески.“[554]

Слична критици В. Дедијера била је и критика у листу југословенских емиграната *Порука,* који је у издању Југословенског народног одбора излазио у Лондону. Југословенско држање на Конференцији је окарактерисано на сљедећи начин: „Конференција за оснивање Дунавске комисије одржана је у августу 1948. Било је то већ после одлуке Коминформа, којом су наши комунисти избачени из њихове заједнице. Совјетску делегацију водио је сам Вишински. Наши комунисти су се онда још надали да ће наново задобити милост и опроштење Москве. Нико на Конференцији није био бучнији бранитељ совјетске тезе о задатку Комисије него наши комунисти. Они су били чак толико дрски, да су показивали врата представницима западних сила.“[555]

Закључцима Владимира Дедијера иде у прилог и хвалоспјев југословенском држању на Конференцији из пера Јакова Левија, објављен недуго по завршетку Конференције. Он је на страницама мјесечника *Тридесет дана* написао: „Дунавска

[553] ДАМСП, ПА, 1948, СССР, ф-132, досије 4, 431386.
[554] V. Dedijer, *Izgubljena bitka J. V. Staljina*, str. 209.
[555] *Poruka,* br. 4-5, oktobar 1951, str. 2.

конференција је отворена једва месец дана после објављивања Резолуције Информбироа. За оне који су све своје знање о Југославији црпли раније из империјалистичке штампе и пропаганде, па сада још и прочитали Резолуцију, Југославија је могла да буде 'мистериј' од кога су се могла очекивати 'изненађења' на Конференцији. Али, као што бело неће постати црно макар колико га неко таквим проглашавао, тако ни Резолуција није могла да измени Југославију, није могла да једну земљу социјалистичког фронта преко ноћи прогласи за империјалистички прирепак, а да то уједно не буде клевета, увреда и историјска неправда и неистина, штетна по читав покрет чији је путоказ истина и правда.“ Дајући овај дужи извод из текста Ј. Левија нисмо имали намјеру да занемаримо чињеницу да је основно исходиште заједничког југословенско-совјетског наступа лежало понајприје у истовјетности њихових погледа на посљератно уређење управе Дунавом, затим из идеолошке и политичке блискости међу државама, која је, доиста, већ била на умору, па тек онда из жеље Југославије да искористи прилику и докаже да слиједи пут „прве државе социјализма“.[556]

Према југословенском приједлогу, у оквиру Конференције био је формиран и Генерални комитет, са циљем разматрања совјетског пројекта Конвенције о пловидби на Дунаву. У састав Генералног комитета ушли су представници свих делегација које су биле заступљене на Конференцији. Одлука о томе донијета је на осмом пленарном засједању од 7. августа, када је одлучено и да се совјетски приједлог нове Конвенције узме као основа за њену израду. Након деветог пленарног засједања (7. август) Конференција је наставила свој рад кроз Генерални комитет.[557]

На сједницама Генереланог комитета разматран је совјетски пројекат Конвенције у појединостима. Приликом разговора о готово сваком ставу из Конвенције развијала се полемика и била примјетна супротност између два блока држава. Највећи број приједлога држава из оба блока усвајан је или одбијан омјером гласова од 7-3. Седам „гласајућих“

[556] *Тридесет дана,* август-септембар 1948, бр. 32-33.
[557] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 12, 36/345; *Дунайская конференция,* стр. 270-271.

држава из источног блока наспрам три државе из западног свијета. Врло често се догађало и да земље Запада буду уздржане или чак да не учествују у гласању по неком од спорних питања. Кевендиш Кенон је то називао „циничном солидарношћу већине учесника, јединственом у историји међународних преговора“ и „компактном фалангом седам држава“. Током расправе Ч. Пик је предложио да Београд буде сједиште нове Дунавске комисије, умјесто Галца. Београд је био престоница једне државе, важно саобраћајно средиште, а требало је и одати признање Југославији за организацију саме Конференције. Југословенски делегат је признао да „има извесне логике у том предлогу“, али да је Југославија већ прихватила совјетски пројекат у цјелости, а самим тим и одредбу о сједишту Комисије. У разговору са А. Беблером неколико дана по завршетку Конференције Ч. Пик је напоменуо да је овај приједлог дао „без директиве своје владе, а из чисте злобе“. Занимало га је, како преноси А. Беблер детаље разговора, ко ће да одговори на то његово питање. Очигледно, радило се о некој врсти „пробног балона“.[558]

Члан совјетски делегације, амбасадор у Југославији Анатолиј Јосифович Лаврентијев бранио је приједлог о одређивању Галца за сједиште Комисије, истичући да овај румунски град на Дунаву има традицију сједишта једне дунавске комисије – Европске дунавске комисије, али и сву потребну инфраструктуру за нормално функционисање једне међународне организације. Британци су предлагали и да нова Дунавска комисија буде повезана са ОУН, као и да буде стављена под правну надлежност Међународног суда правде. Овај приједлог је од стране В. Клементиса и А. Ј. Вишинског посматран са подозрењем, јер се претпостављало да повезивање са организацијама у којима Запад има већину може бити пут ка јачању утицаја и на саму Дунавску комисију.[559]

[558] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431995; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431999; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 12, 432063; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 13, 432186; АЈ, КМЈ, I-4-е/3, *Извештај са поподневне седнице Генералног комитета 12. 8. и преподневне 13. 8. 1948;* АЈ, КМЈ, I-3-б/940, *Забелешка о разговору друга Беблера са британским амбасадором Пиком 24. августа 1948*; *Дунайская конференция,* стр 244, 250-252.

[559] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431995; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431999.

Посљедњег дана Београдске дунавске конференције одржане су двије пленарне сједнице. На њима су своје извјештаје поднијели Мандатна и Редакциона комисија. Мандатна комисија је установила да су све државе, осим Француске, имале уредна пуномоћја, састављена у уобичајеној форми, која су им давала право да учествују на Конференцији, да потпишу нову Конвенцију, као и друга документа на Конференцији. Редакциона комисија је учинила посљедње измјене на пројекту Конвенције. Посљедњег дана засједања Совјети су донијели одлуку да их у новој Комисији представља само један делегат, који ће заступати интересе и СССР-а и УССР-а. Шефови британске, америчке и француске делегације су још једном поновили да немају намјеру потписати нову Конвенцију, а ни шеф аустријске делегације није благонаклоно гледао на њу, понајвише, зато што је донијета без равноправног учешћа његове делегације. Нагласио је да његова држава задржава могућност да касније саопшти свој став у погледу Конвенције.[560]

На Београдској дунавској конференцији укупно је одржано 26 засједања, од чега је било 12 пленарних засједања и 14 засједања Генерелног комитета. Прво пленарно засједање одржано је 30. јула, а посљедње 18. августа. Прва сједница Генералног комитета одржана је 9. августа, а посљедња 17. августа 1948. године. Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву (Конвенция о режиме судоходства на Дунае/Convention relative au regime de la navigation sur le Danube) усвојена је на посљедњој сједници Београдске конференције 18. августа 1948. године. Најприје је њен текст изгласан по члановима, а затим у цјелости. Свих седам држава совјетског блока гласало је за усвајање Конвенције; британска и француска делегација нису учествовале у гласању, док је америчка делегација била уздржана. Она је уздржаност прекинула једино приликом изгласавања текста Конвенције у цјелости, када је гласала против. Након завршетка гласања, Конвенција је свечано потписана од стране седам земаља учесница Конференције.[561]

[560] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 12, 432004; *Дунайская конференция,* стр. 238-242, 248-250.
[561] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 12, 432004; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 12, 432009; *Дунайская конференция,* стр. 6, 34, 266-268.

Слика бр. 7: Рад Дунавске конференције (*Дуга,* 15. август 1948).

Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву састојала се од 47 чланова, два прилога и Допунског протокола. У преамбули је било наведено да земље потписнице (Савез Совјетских Социјалистичких Република, Народна Република Бугарска, Република Мађарска, Румунска Народна Република, Совјетска Социјалистичка Република Украјина, Чехословачка Република и Федеративна Народна Република Југославија), „имајући у виду одлуку Савета министара иностраних послова од 12. децембра 1946. године о сазивању Конференције представника држава поменутих у тој одлуци, ради израде нове Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву, и желећи да осигурају слободну пловидбу Дунавом у складу са интересима и сувереним правима подунавских земаља, као и да учврсте економске и културне везе између самих подунавских земаља, као и са другим земљама одлучили су да закључе Конвенцију о режиму пловидбе на Дунаву“.[562]

[562] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; *Дунайская конференция,* стр. 372; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948,* pril. II, str. 579-589; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 8, 26. јануар 1949, стр. 97.

Сама Конвенција садржала је, у оквиру свог првог члана, одредбу која се односила на Дунав преузету из мировних уговора са Мађарском, Бугарском и Румунијом о слободној и отвореној пловидби на Дунаву за држављане, трговачке бродове и робу свих држава „на бази равноправности у погледу лучких и пловидбених такса, као и у погледу услова трговачке пловидбе“. Конвенција је прецизно одредила да се слобода пловидбе односи на ток Дунава од Улма до Црног мора, са излазом на море кроз Сулински канал. Конвенција се није односила на читаво ушће Дунава, као ни на његове пловне притоке и канале. Уређење пловидбе на пловним притокама, које су пролазиле кроз двије државе, препуштено је односним приобалним земљама.[563]

Конвенцијом су била дефинисана сва права, али и обавезе приобалних држава. Оне су биле обавезне да предузимају све неопходне радове којима би одржавали пловност Дунава за ријечне, а на појединим дијеловима и за поморске бродове. Уколико нека подунавска држава није била у могућности да изврши неопходне радове, њихово обављање на себе је преузимала Дунавска комисија.[564]

По први пут у историји уређења прилика на Дунаву било је предвиђено оснивање Дунавске комисије коју су чиниле искључиво приобалне државе. Свака од приобалних дунавских држава имала је по једног представника у Комисији. Комисија је бирала свог предсједника, потпредсједника и секретара, са мандатом од три године. Било је предвиђено да се конституише најкасније шест мјесеци по ступању на снагу нове Конвенције. Основни циљеви Комисије били су: старање о извршењу одредаба ове Конвенције, израда генералног плана великих радова, који су у интересу пловидбе, а „на бази предлога и пројеката које подносе подунавске државе“, давање савјета и препоруке подунавским државама у погледу извршења радова, успостава „једнообразног систем одржавања пловних путева“ на цијелом пловном току Дунава, координирање рада

[563] ФНРЈ је споразум о пловидби Тисом потписала са Мађарском 1955. године (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 372; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 98; С. Аврамов, М. Крећа, н.д., стр. 381).

[564] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 372-374; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 98.

хидрометеоролошких служби на Дунаву, прикупљање статистичких података који се односе на пловидбу Дунавом, објављивање, приручника, саобраћајних и пловидбених карата и атласа.[565]

Дунавска комисија је своје одлуке доносила већином, а кворум за одржавање сједница чинило је присуство представника пет земаља чланица. За прво сједиште нове Дунавске комисије одређен је румунски град Галац, али је била предвиђена могућност промјене сједишта у случају да то већина држава чланица одлучи. Службени језици у Комисији, баш као и на Конференцији, били су руски и француски. Чланови Комисије и „лица која она опуномоћи“ уживала су пуни дипломатски имунитет, а службене просторије, архива и докумената, која су својина Комисије, била су неповредива.[566]

Осим за сједиште Дунавске комисије, Галац је предвиђен и за сједиште специјалне ријечне администрације за ушће Дунава (од ушћа Сулинског канала до Браиле), која је требало да обавља хидротехничке радове који су раније били у надлежности Европске дунавске комисије. Ову ријечну администрацију требало је да творе двије најзаинтересованије државе – Румунија и Совјетски Савез. Специјална ријечна администрација била је предвиђена и за Ђердапски сектор (од Винце до Костола, на десној обали, и од Молдова Веке до Турну Северина на лијевој обали). Она је требало да наслиједи Ђердапску администрацију, која је, под управом Привременог комитета, радила и у вријеме доношења нове Конвенције. И нову администрацију требало је да чине двије приобалне државе на Ђердапу – Румунија и Југославија, а сједиште је требало да буде у два града – Оршави и Текији.[567]

[565] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 374; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 98-99.
[566] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 376; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 99-100.
[567] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 378; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 100.

На секторима Дунава о којима се старала нека од ове двије специјалне администрације, пловидба се одвијала према правилима које су доносиле те администрације, док се на осталим секторима обављала према правилима приобалних држава или према споразуму између држава, уколико је Дунав представљао границу. Доносећи ова правила, специјалне администрације и државе су се морале управљати према општим правилима које је прописивала Комисија. Уколико су обје обале Дунава припадале једној држави (а ово је у највећој мјери важило за Југославију), дотична држава је имала право да робу одређену за транзит „стави под печат или под стражу царинских органа“. Таква држава је имала право да тражи писмену потврду да увоз те робе није забрањен на њеној територији, али не и да забрани њен транзит. Ове формалности нису могле бити коришћене као оправдање за задржавање или преглед те робе.[568]

Ратни бродови подунавских држава могли су пловити само у оном дијелу Дунава који им припада, док се евентуално кретање територијалним водама других подунавских држава морало регулисати нарочитим споразумом. Ова одредба је нарочито била важна због кретања совјетских ратних бродова према совјетској окупационој зони у Аустрији. Југославија је дозволила кретање совјетских ратних бродова њеним дијелом Дунава за читаво вријеме постојања совјетске окупационе зоне у Аустрији. Могућност кретања совјетских ратних бродова кроз румунски, бугарски и мађарски дио Дунава није довођена у питање. Кретање ратних бродова недунавских држава Дунавом било је забрањено. Овом одредбом је коначно била стављена ван снаге одредба Париског уговора из 1856. године којом је силама потписницама било омогућено да стационирају „две лаке ратне јединице“ на ушћу Дунава.[569]

[568] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 378-380; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 101.

[569] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 5, 431958; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 4713; *Дунайская конференция,* стр. 380; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 102; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 199, стр. 451-452.

Нова Конвенција је регулисала и пилотску службу при специјалним администрацијама. Пилотска служба се одвијала у складу са прописима које су доносиле дотичне администрације, а пилотски кадар се састојао од држављана земаља које су те администрације твориле. У погледу пилотске службе направљена је разлика у односу на Ђердапску администрацију у којој је, осим румунских и југословенских, могло бити и држављана осталих подунавских земаља. Тарифе за коришћење пилотске службе доносиле су саме специјалне администрације и о томе обавјештавале Комисију.[570]

За покриће трошкова насталих извођењем хидротехничких радова и у сврху одржавања пловидбе, специјалне ријечне администрације на ушћу Дунава и на Ђердапском сектору могле су одређивати наплату пловидбених такса од бродова који су пловили тим дијеловима Дунава. О висини такси и модалитетима за наплату морала је да буде обавјештена Дунавска комисија. Таксе нису смјеле служити као извор добити, а рачунале су се према носивости пловила. За покриће већих хидротехничких радова таксе је, у сарадњи са Комисијом, могла да уведе и држава која је радове извршила. Конвенција је строго прецизирала равноправност пловила свих застава приликом наплаћивања лучких такси, као и за коришћење лучке механизације (механизама за утовар и истовар робе, складиштење робе). Државе кроз чију се дионицу Дунава одвијао транзит нису имале право наплате такси „за транзит као такав“ за пловила, робу и путнике.[571]

У случају спора између двије државе, у „погледу примене и тумачења ове Конвенције“, проблем није изношен пред међународне судове, како су предлагале западне државе учеснице Конференције у Београду, већ пред Комисију за мирење. Комисију за мирење требало је да чине представници сваке од страна у спору и један представник државе која није у спору, а кога одреди предсједник Дунавске комисије или

[570] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 380-384; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 102-103.
[571] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 382; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 102-103.

сама Дунавска комисија, уколико је предсједник долазио из једне од земаља учесница у спору. Одлука Комисије за мирење била је „дефинитивна и обавезна за све стране“.[572]

Промјена Конвенције била је могућа само у случају да то затражи већина држава потписница. Захтјев за промјену је морао бити упућен Влади ФНРЈ, која је, у складу са тим, морала сазвати нову конференцију на коју су морале бити позване све земље потписнице. Југославија је представљала својеврсног гаранта ове Конвенције. Њени потписани оригинални текстови (на руском и француском језику), као и каснији ратификациони инструменти, чувају се у Београду, а свака од држава потписница добила је по једну овјерену копију Конвенције.[573]

Први прилог у оквиру Конвенције односио се на будући пријем Аустрије у Дунавску комисију, а њиме је било предвиђено да Аустрија може ући у Дунавску комисију „после регулисања“ мировног уговора са њом. Други прилог тицао се сектора Габчиково-Гоњу (од 1.821. до 1.791. км Дунава), пограничног сектора између Мађарске и Чехословачке. Све потписнице Конвенције сагласиле су се да је терет извођења радова потребних за нормално одвијање пловидбе на том сектору превелики за прибрежне државе на сектору. Дунавска комисија је била дужна да, током свог рада, процјени да ли је цјелисходније да се и на том сектору направи посебна администрација (као на Ђердапу и на ушћу) или да се нађу посебни модалитети за исплату потребних радова.[574]

Допунски протокол је регулисао (не)важност старих докумената о Дунаву. Њиме је било јасно назначено да „режим који се раније примењивао на пловидбу Дунавом као и акта која су предвиђала успостављање тог режима и, посебно, Конвенција потписана у Паризу 23. јула 1921. године нису више на снази“. Сва имовина некадашње Европске

[572] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 384; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 104.
[573] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 384; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 104.
[574] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 386-390; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 104-105.

дунавске комисије пренијета је на нову администрацију за ушће Дунава, док су све њене обавезе, на име кредита које је добијала од Велике Британије, Француске и Русије, сматране угашеним. Угашеним су сматране и све заостале обавезе Међународне дунавске комисије и Ђердапске администрације. Сва „неликвидирана“ имовина МДК пренијета је на Дунавску комисију, док је сва имовима Ђердапске администрације, као и имовина МДК која јој је била на расположењу, пренијета на нову администрацију на Ђердапу.[575]

Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву ступила је на снагу 11. маја 1949. године, након што је шест од седам земаља потписница ратификовало њен текст и поднијело ратификационе инструменте југословенској Влади. Прва је то учинила Чехословачка (21. фебруара), затим Бугарска (22. фебруара), ФНРЈ (23. фебруара), Румунија (5. марта), Мађарска (14. марта), СССР (11. маја) и као посљедња Украјина (14. маја 1949. године).[576]

Доношење нове Конвенције о пловидби на Дунаву наишло је на критику у штампи на Западу. О писању аустријске штампе извјештавао је МИП политички представник у Бечу Јака Авшич. Према писању дијела штампе у Аустрији, Дунав је постао „мртва река“, а стање успостављено новом Конвенцијом упоређивано је „са оним које је владало на Дунаву у средњем веку, када су поједини феудалци онемогућавали пловидбу пљачкањем транспората и наметњем својих разних такса и царина“. За нову ситуацију на Дунаву оптуживан је Совјетски Савез и све земље које су „слепо прихватале све предлоге Вишинског, сателитски, па чак и Југославија, упркос идеолошког размимоилажења која су настала у источном табору после комуникеа Информбироа“. Политичке партије на власти, како је јављао Ј. Авшич, сматрале су да ће Дунав и даље остати „мртва река, као што је

[575] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-37, досије 15, 432104; ДАМСП, ПА, Дунав, 1949, ф-27, досије 7, 23320; *Дунайская конференция,* стр. 394; *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949, стр. 105.

[576] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 9, 36/223; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 9, 430317; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 9, 427468; ДАМСП, ПА, 1948, Међународни речни саобраћај, ф-111, досије 10, 432008; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 13, 43552; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 14, 44190; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 14, 43429; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 14, 45164; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 15, 48644; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 15, 49014; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 15, 48983; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 15, 48269; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 16, 411069; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 16, 416244; АЈ, 15-16-291; *Дунайская конференция,* стр. 6.

фактички од ослобођења наовамо“ и да Аустрија неће признати нову Конвенцију. Оцјењивано је да је над Дунавом отпочела „диктатура“ и да је Совјетски Савез „претворио Дунав у руску реку“. Однос совјетског шефа делегације према аустријској делегацији је сматран „непријатељским“, а доношењем Конвенције „прекинута је још једна од ретких нити од којих би се могло испрести уже мира“. Према извјештајима Ј. Авшича, једино су аустријски комунисти критиковали однос Аустрије према новој Конвенцији сматрајући да се „Влада може одвојити од Дунава, али народ се не може одвојити од своје реке, која за њега значи живот“.[577]

Још током засједања Конференције врло опширан ед-мемоар Генералном секретаријату Конференције упутила је грчка амбасада у Београду, према упутству Министарства иностраних послова Краљевине Грчке. У њему је истицана неоправданост искључивања Грчке из стварања новог поретка на Дунаву, због интереса ове земље на Дунаву у прошлости, садашњости и будућности. Нагалашено је да је Грчка била једна од земаља које су учествовале у доношењу Статута Дунава 1921. године. Помињана је и тачна бројка пловила која су саобраћала Дунавом под грчком заставом до Првог свјетског рата, као и у међуратном периоду. Грчка је, као и Краљевина Југославија, имала и свој Конзулат у Браили чиме је јасно изражавана важност овог дијела Дунава за њу. Због свега тога, Грци су сматрали да је и њима мјесто како на Конференцији у Београду, тако и у Дунавској комисији у Галцу.[578]

Меморандум сличног садражаја упутила је и Италија. Италијани су назначили да са пажњом посматрају све што се дешава на Конференцији у Београду због посебног значаја

[577] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 8, 424498; ДАМСП, ПА, 1948, Аустрија, ф-14, досије 1, 424495.

[578] Краљевина Југославија је имала Конзулат у Браили све до 1934. године, када је краљевим Указом био укинут. Са молбом да се ова одлука поништи краљу Александру I су се обратили југословенски грађани Фрањо Будак, Стојче Петровић и Спасе Шиљановић. У њиховом писму стајало је: „Укидањем Конзулата у Браили хиљаде југословена колониста и морнара у дунавским лукама остаће без заштите. С тога најпонизније молимо Ваше Величанство да се тај Конзулат, који је подржавала и јуначка Србија, не укида јер великој Југославији је неопходно потребан. Да живи Његово Величанство Краљ и Његов Узвишени Дом! Да живи Југославија!“ (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431997; AJ, 334-90-280; *Дунайская конференция,* стр. 232).

који је дунавска пловидба имала за Италију. Указали су на чињеницу да је некадашња Краљевина Сардинија била један од оснивача ЕДК, чији је и Краљевина Италија била члан. Италија је, као и Грчка, истакла да је била један од потписника Статута Дунава. Уз Грчку и Италију, и Белгија је истицала своја права у погледу дунавског проблема. За разлику од Грчке, Италија и Белгија нису захтјевале да буду позване на Конференцију у Београд.[579]

[579] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 431998; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 11, 432001; *Дунайская конференция,* стр. 232-234.

3. СУКОБЉАВАЊЕ (1948-1953)

3.1. Доношење Резолуције Информбироа и почетак заоштравања односа Југославије и Совјетског Савеза

Завршетак Другог свјетског рата довео је до знатних промјена у читавој Европи. Осим промјена граница, мијењали су се режими, политички системи, односи између држава. Земље Источне Европе постале су чврсте пратиље моћног, побједничког Совјетског Савеза и самим тим саставни дио једног од два пола која су дијелила позорницу свјетске политике. Међутим, током 1948. године појавиле су се прве веће пукотине у совјетском лагеру. Југославија и њено партијско и државно руководство постали су проблем у очима Москве. Одбачена од Истока, коме је била идеолошки блиска, Југославија се лагано окренула ка Западу. Како наводи Драган Богетић: „Готово преко ноћи, дојучерашњи присни пријатељи, узори и заштитници најједном постају мрски непријатељи, а дотадашњи непријатељи постају савезници и економски партнери.“[580]

Прва потврда да између Југославије и Совјетског Савеза дефинитивно долази до промјене и заоштравања у односима догодила се у другој половини марта 1948. године. Најприје је донијета одлука о повлачењу совјетских војних стручњака из Југославије (18. марта), са образложењем да су „окружени недружељубљем“, а убрзо је донијета и одлука

[580] О томе више: Д. Богетић, „Југославија у хладном рату“, *Историја 20. века,* бр. 2/2008, стр. 316-371; Đ. Tripković, „Spoljni faktori i politička kretanja u Jugoslaviji 1945-1955.“, *Istorija 20. veka,* br. 2/1995, str. 77-89; Đ. Tripković, „Zapadne sile i konflikt Tito-Staljin 1948. godine“, JIČ, br. 1-2/1996, str. 137-150; Č. Štrbac, „Britanski pogled na Jugoslaviju posle 1948.“, *Istorija 20. veka,* br. 2/1987, str. 103-133; Č. Štrbac, *Svedočanstva o 1948. Fragmenti za istoriju,* Beograd 1989, str. 82-110, 118-135; Б. Петрановић, С. Даутовић, *Велика шизма. Четрдесетосма,* Подгорица 1999, стр. 61-72; D. Bogetić, *Jugoslavija i Zapad 1952-1955. Jugoslovensko približavanje NATO-u,* Beograd 2000; Đ. Tripković, „Velika Britanija i jugoslovensko-sovjetski sukob“, u: *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1999, str. 35-42; D. Bogetić, „Ekonomska i vojna pomoć Zapada Jugoslaviji u vreme sukoba sa Kominformom“, u: *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1999, str. 43-47.

о повлачењу свих цивилних стручњака (19. марта), са истом мотивацијом. Ове одлуке совјетске Владе биле су саопштене преко генерал-мајора Алексеја Николајевича Барскова, који се налазио на челу совјетских војних савјетника у Југославији, и Ивана Михајловича Армјањинова, савјетника у совјетској амбасади у Београду. Јосип Броз Тито је у писму од 20. марта позвао на разјашњење ситуације и оповргао оптужбе о неодговарајућем односу према совјетским стручњацима у Југославији.[581]

Писмо са опсежном критиком југословенског партијског руководства стигло је из Москве 27. марта, на годишњицу мартовских демонстрација из 1941. године. Критика је била усмјерена на „антимарксистичка скретања у теорији", „игнорисање СССР-а као водеће снаге социјалистичког лагера", „прецењивање достигнућа и развитка Југославије на путу ка социјализму", „занемаривање класне борбе на селу и опасности од кулака" и „опортунизам и ликвидаторство у питању улоге и места КПЈ у систему народне демократије". Већ 4. априла 1948. године Југославија је позвала свог амбасадора у Москви Владу Поповића на реферисање у Београд. На трећу годишњицу потписивања Уговора о пријатељству (11. априла), предсједник Министарског савјета ФНРЈ Ј. Б. Тито упутио је честитку предсједнику Министарског савјета СССР-а Јосифу Висарионовичу Стаљину, као да се ништа није догодило. Неколико дана касније, са засједања ЦК КПЈ произашло је опширно писмо упућено ЦК СКП(б). Објашњење за оптужбе из Москве нађено је у „недовољном познавању стања" у Југославији, а разлог за то је лежао у „нетачним и тенденциозним информацијама" са којима су располагали. Према мишљењу југословенских руководилаца, совјетска критика је произашла из недовољног познавања прилика у Југославији, а предложено је да се пошаље неколико представника који би се упознали са „ситуацијом на терену". Овај југословенски приједлог одбијен је у другом

[581] АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/I-39; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948,* dok. br. 30, 40, str. 65-66, 84; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 127, 129-131, стр. 272, 278-283; *Писма ЦК КПЈ и писма ЦК СКП(б),* Београд 1948, стр. 17-18; *Bela knjiga*, dok. br. 1, 5, 12, 17, str. 53, 57, 60-61, 64; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 39, str. 198-199; G. Boffa, *Povijest Sovjetskog Saveza,* II, Opatija 1985, str. 276-278; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* стр. 356-358; D. Marković, S. Kržavac, *Zavera informbiroa,* Beograd 1987, str. 69-71; T. Volokitina, „Povodom 50-godišnjice početka sovjetsko-jugoslovenskog konflikta 1948. godine", u: *1948. Jugoslavija i Komiform – pedeset godina kasnije,* Beograd 1998, str. 151-180.

писму ЦК СКП(б) од 4. маја, а Југославија је позвана да своју одбрану изнесе на засједању Информбироа.[582]

Југославија је одбила могућност да присуствује засједању Информационог бироа,[583] што је, у трећем писму из Москве од 22. маја, оквалификовано као „издаја међународне солидарности трудбеника и прелаз на позиције национализма". Управо је на том засједању донијета Резолуција под називом *О стању у Комунистичкој партији Југославије (О положении в Коммунистической партии Югославии)*, 28. јуна 1948. године. У Резолуцији је руководство КПЈ оптужено за „неправилну линију, која значи одступање од марксизма-лењинизма", за „непријатељску политику према Совјетском Савезу и СКП(б)", за „напуштање позиције радничке класе", „секташко-бирократску организацију", „војничке методе руковођења", „антипартијске и антисовјетске погледе" и друге сличне, углавном, идеолошке формулације. Југославија је оптужена за издвајање из „породице братских комунистичких партија", а самим тим и из чланства Информационог бироа. Улоге су се промјениле; Југославија, која је била у позицији да критикује друге комунистичке партије на првом засједању Информационог бироа, доживјела је да се већ на другом засједању она критикује. Земља у чијој престоници је нови орган комунистичких партија требало да буде смјештен, већ на другом засједању истог била је

[582] ДАМСП, ПА, 1948, СССР, ф-133, досије 3, 48893; ДАМСП, ПА, 1948, СССР, ф-133, досије 3, 49250; ДАМСП, ПА, 1951, СССР, ф-80, досије 27, 17279; AJ, ЦК СКЈ, IX, 119/I-39; AJ, ЦК СКЈ, IX, 119/I-41; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* III, str. 155-157; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948,* dok. br. 42, pril. III, str. 97-106; 596-617; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 132, 134, 136, 144, 148, стр. 284-289, 291, 293-303, 326-343, 347; *Писма ЦК КПЈ и писма ЦК СКП(б),* стр. 18-27, 34-52; *Bela knjiga,* dok. br. 2-4, 6-11, 13-14, 18-19, str. 53-62, 65; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 41, 45-46, 48, 57, str. 201-207, 224, 239-251, 264-282; S. Cvetković, „Uticaj hladnog rata i sovjetske politike na intenzitet represije u narodnim demokratijama i Jugoslaviji 1947-1948", u: *Velike sile i male države u hladnom ratu 1945-1955. Slučaj Jugoslavije* (zbornik radova sa međunarodne naučne konferencije), Beograd 2005, str. 106-128; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* стр. 358-362; А. Б. Едемский, н.д., стр. 22-25; D. Marković, S. Kržavac, *Zavera informbiroa,* str. 71-76, 110-121, 187-206; S. Kržavac, D. Marković, *Informbiro-šta je to? Jugoslavija je rekla ne,* Beograd 1976, str. 47-53, 60-73, 90-109; Č. Štrbac, *Jugoslavija i odnosi između socijalističkih zemalja. Sukob KPJ i Informbiroa,* Beograd 1984, str. 89-100; Č. Štrbac, „Optuživanje KPJ", u: *1948. Jugoslavija i Kominform – pedeset godina kasnije* (zbornik radova), Beograd 1998, str. 25-47; *The Cambridge History of the Cold War,* I, str. 211; J. Rothschild, N. M. Wingfield, *Return to Diversity. A political History of East Central Europe Since World War II,* New York/Oxford 2000, str. 130-131.

[583] О самом процесу оснивања Информационог бироа: Г. М. Адибеков, *Коминформ и послевоенная Европа,* Москва 1994; Л. Гибианский, „Подготовка создания Коминформа и проблемя социалистического лагеря", *Istorija 20. veka,* br. 2/1998, str. 103-127.

избачена из његовог чланства. У само неколико мјесеци њена позиција и улога међу комунистичким партијама Европе значајно је промјењена. Осим на партијској и идеолошкој линији, Југославија је оптуживана и на међудржавној равни за кршење Споразума о узајамној консултацији по важним међународним питањима, потписаног 12. фебруара 1948. године, приликом боравка југословенске делегације у Москви.[584]

Иако су размјењена писма и објављена Резолуција биле препуне идеолошких оптужби за одступања од идеологије марскизма-лењинизма, скретања са социјалистичког пута развоја, склоност ка капитализму или чак фашизму, у позадини сукоба стајало је нешто сасвим другачије. Склоност режима у Београду ка самосталним спољнополитичким акцијама заузимала је, по свој прилици, најважније мјесто у међудржавном сукобу. Држање Југославије у питањима Трста, однос према сукобу у Грчкој и сарадња са Албанијом и Бугарском имала је дозу самосталности, потпуно несвојствену монолитном блоку, какав се стварао иза „жељезне завјесе". Преговори око федерације са Бугарском на Бледу у љето 1947. и планирано слање југословенске дивизије у Албанију из јануара 1948. године изазвали су нарочито огорчење у Кремљу. Самостални потези југословенског режима и у унутрашњој и у спољној политици представљали су проблем, како због тога што су одударали од монолитности совјетског лагера, тако и због могућност да и други слиједе примјер Јосипа Броза Тита. Та могућност је бринула Москву и навела је да предузме радикалне потезе.[585]

[584] ДАМСП, ПА, 1951, СССР, ф-80, досије 27, 17279; AJ, ЦК СКЈ, IX, 119/I-39; AJ, ЦК СКЈ, IX, 119/I-40; AJ, ЦК СКЈ, IX, 119/IV-68; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* III, str. 164-170 *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1948,* dok. br. 61, 65, pril. III, str. 152-153, 163-165; 617-627; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 149-151, 161, стр. 348-353, 368-374; *Писма ЦК КПЈ и писма ЦК СКП(б),* стр. 27, 52-54; *Bela knjiga,* dok. br. 16, 21, str. 63-64, 66-69; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* стр. 380-381; А. Б. Едемский, н.д., стр. 29-31; D. Marković, S. Kržavac, *Zavera informbiroa,* str. 206-209, 212-219; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 33, 60, 63, 73, str. 185-187, 285-286, 288-291, 299-306; S. Kržavac, D. Marković, *Informbiro*, str. 109-113, 119-134; Č. Štrbac, *Jugoslavija i odnosi...,* str. 100-106; G. Roberts, *The Soviet Union in World Politics. Coexistence, Revolution and Cold War 1945-1991,* London 2005, str. 28-30; J. C. Campbell, *Tito's Separate Road. America and Yugoslavia in World Politics,* New York 1967, str. 12-14.

[585] Đ. Tripković, „Iza gvozdene zavese. Početak i eskalacija sukoba Tito-Staljin prvih meseci 1948.", *Istorija 20. veka,* br. 1/1996, str. 89-99; Đ. Tripković, „Početak i eskalacija sukoba Tito-Staljin prvih meseci 1948", u: *1948. Jugoslavija i Kominform – pedeset godina kasnije,* Beograd 1998, str. 49-114; *The Cambridge History of Russia,* III, Edited by: R. G. Suny, Cambridge 2006, str. 670.

У земљама совјетског блока отпочела је снажна кампања против југословенског руководства. У кампању су бивали укључени и југословенски ђаци и студенти, који су се налазили на усавршавању у совјетским школама и академијама. Штампана гласила објављивала су њихова писма у којима су критиковали поступке југословенског руководства. Појавили су се, затим, и први написи емиграната из Југославије, који, попут Пере Попиводе, постају гласни експоненти совјетских ставова. У вријеме доношња Резолуције ИБ-а амбасадор у Румунији је био Радоња Голубовић, који је, 28. јула, у писму Президијуму Народне скупштине ФНРЈ поднио оставку и сложио се са свим критикама изнијетим у Резолуцији. Његово писмо је већ почетком августа објавила московска *Правда.*[586]

Половином децембра 1948. године акредитивна писма предао је у Москви нови југословенски амбасадор у СССР-у Карло Мразовић. Југославија је, очигледно, слањем искусног партијског кадра, какав је био К. Мразовић, настојала да ублажи већ распламсали сукоб. Међутим, он је на том мјесту остао мање од годину дана, пошто му је отказано гостопримство у Совјетском Савезу, о чему је МИП ФНРЈ био обавјештен 25. октобра 1949. године. У одговору на ову ноту југословенски МИП је нагласио да је још 15. октобра К. Мразовић изабран за предсједника Президијума Сабора НР Хрватске и да би он, свакако, напустио положај југословенског амбасадора у Москви. Југословенски амбасадор је био оптужен за „шпијунску и подривачку дјелатност против Совјетског Савеза“, као и „клеветничка измишљања“ на рачун Совјетског Савеза.[587]

[586] ДАМСП, ПА, 1951, СССР, ф-80, досије 27, 17279; АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/I-41.

[587] Почетком сукоба на врло неповољним дипломатским положајима нашли су се и Орен Ружић као конзул у Братислави, Ђуро Јовановић као посланик у Будимпешти, Радош Јовановић као амбасадор у Букурешту, Велизар Нинчић као стални делегат у Оршави, Маријан Стилиновић као амбасадор у Прагу, Јосип Ђерђа као амбасадор у Софији, Јакша Петрић као посланик у Тирани и Раде Прибићевић као амбасадор у Варшави. Управо је М. Стилиновић био први југословенски амбасадор који је протјеран из једне земље совјетског блока (4. октобра 1949. године). Најбољи опис ситуације у којој су се ове југословенске дипломате нашле дао је управо М. Стилиновић: „Али оних прашких, немирних дана, у оној предрезолуционашкој и касније резолуционашкој атмосфери, кад су се ријечи циједиле кроз зубе, руке знојиле и сваки нерв био устрептао и кад су се свакодневно очитовали знаци тешког судара... Чини ми се да је у отвореном оружаном рату све много лакше или точније речено – све једноставније. Напротив, у оваквом необичном, изузетном дипломатском рату, сукоб се испољавао у врло различитим облицима. Он је имао врло мало бљештавих ванских облика рата. Он је био сав састављен од много финих, истанчаних, психолошких детаља,

Недуго послије К. Мразовића из Москве је протјеран и Лазар Латиновић, опуномоћени министар, отправник послова Амбасаде ФНРЈ. Он је оптужен за „шпијунску и подривачку дјелатност“ против Совјетског Савеза. Совјетски амбасадор у Београду А. Ј. Лаврентијев напустио је Југославију 26. јула 1949. године.[588]

Друга Резолуција Информбироа под називом *Југословенска компартија у рукама убица и шпијуна* појавила се 29. новембра 1949. године, опет симболично, на дан када је проглашена ФНРЈ и одржано друго засједање АВНОЈ-а. У њој је руководство КПЈ оптужено за прелазак „од буржоаског национализма на фашизам и отворено издајство националних интереса Југославије“. Такође, „Титова клика“, како је југословенски режим приземно називан, оптуживана је да је претворила Београд „у амерички центар шпијунаже и антикомунистичке пропаганде“. У Југославији, писало је у Резолуцији, учврстио се „антикомунистички, полицијски државни режим фашистичког типа“.[589]

У једном документу Дипломатског архива Министарства спољних послова, у коме се анализира политика Совјетског Савеза према Југославији након 1948. године, описују се основна обиљежја сукоба. Наглашава се да су Совјети „мењањем метода и нападних тачака“ настојали да „држе овај хладни рат у непрекидном покрету“, као и да одржавају

невидљивих за обично око, нечујних за тврдо ухо, и често пута сакривених за све остале који су тој игри присуствовали.“ (ДАМСП, ПА, 1948, СССР, ф-133, досије 3, 431620; ДАМСП, ПА, 1949, Југославија, ф-60, досије 4, 60/99; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 2, 419631; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 3, 421182; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 2, 419351; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1949,* dok. br. 114, str. 268-269, pril. II, dok. br. 21, str. 480; D. Bekić, n.d., str. 85; M. Stilinović, *Sumrak u Pragu,* Zagreb 1952, str. 5). Опширније о положају југословенских дипломата у Чехословачкој, али и чехословачких у Југославији: S. Selinić, „Život diplomata u neprijateljskoj državi. Jugoslovenske diplomate u Čehoslovačkoj i čehoslovačke diplomate u Jugoslaviji 1949-1953.“, *Istorija 20. veka,* br. 2/2010, str. 53-66.

[588] А. Ј. Лаврентијев је наредних година био совјетски амбасадор у Чехословачкој, а затим у Румунији (ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 3, 421181; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 3, 420758; ДАМСП, ПА, 1951, СССР, ф-80, досије 27, 17279; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1949,* dok. br. 137, pril. II, dok. br. 22, str. 323, 481; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 232-233, 237, стр. 534-535, 552-553; *Bela knjiga,* dok. br. 63-66, str. 164-166; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* II, dok. br. 202, 209-210, str. 501-502, 522-523; Ю. С. Гиренко, *Сталин-Тито,* стр. 397).

[589] AJ, ЦК СКЈ, IX, 119/IV-74; *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996,* III, str. 215-220; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1949,* pril. II, dok. br. 25, str. 493-496; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 554-558; *Bela knjiga,* dok. br. 60, str. 156-160; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* II, dok. br. 213, str. 535-539; D. Marković, S. Kržavac, *Zavera informbiroa,* str. 268-272; S. Kržavac, D. Marković, *Informbiro*, str. 170-175; А. С. Барсенков, А. И. Вдовин, н.д., стр. 374.

„атмосферу нервозе и несигурности“ и да дејствују „на живце и равнотежу југословенског руководства и југословенских народних маса“.[590]

Већ у првим мјесецима након доношења Резолуције Информбироа појавили су се први емигранти на обје стране, како они који су из Југославије бјежали у сусједне земље совјетског блока, тако и они који су из Албаније, Бугарске, Румуније и Мађарске бјежали у Југославију. Већина ових емиграната била је враћана у њихове матичне земље. Југословенске власти су сматрале да је највећи број ових људи дошао, управо, повјеровавши у пропаганду о томе да је Југославија постала „привјезак Запада“. Прве групе емиграната враћене су почетком 1949. године. Међутим, Југославија је престала са враћањем ових људи након што је дошла до информација да су они често, по повратку у матичне земље, били приморани да свједоче о томе како су у Југославији видјели англо-америчке војнике и шпијунске центре.[591]

Након тога, емигранти су били примани у Југославију, али су били под темељном присмотром. Највећи број емиграната долазио је у Југославију крајем 1948. и током 1949. године, али се временом њихова слика, у идеолошком смислу, знатно промјенила. Сада су то били лијево оријентисани људи „добри патриоти, комунисти“ и други. У Југославији су често налазили запослење, али далеко од граница своје земље. Почело је и њихово политичко организовање. Емигранти из Албаније су издавали лист који је, понекад, пребациван и преко границе, док су емигранти из Бугарске штампали билтен, који је служио само њиховом, интерном, информисању. Организовани су прихватни центри за ове емигранте. За емигранте из Мађарске прихватни центар је био у Петрињи, за пребјегле из Бугарске у Зајечару, Нишу, Димитровграду и Штипу, а за емигранте из Албаније у Титограду, Пећи и Гостивару. До краја 1951. године њихов број је процјењиван

[590]ДАМСП, ПА, 1951, СССР, ф-80, досије 27, 417432.
[591]ДАМСП, ПА, 1951, СССР, ф-80, досије 27, *Рад емиграције из ИБ земаља;* Р. Лубурић, „Политичка емиграција из информбировских земаља у Југославији (1948-1953)“, *Годишњак за друштвену историју,* св. 3/1996, стр. 215-228; В. В. Dimitrijević, *Od Staljina do Atlantskog pakta,* str. 215-219.

на око 7.700, од чега је око 2.600 било из Албаније, око 1.800 из Бугарске, око 1.300 из Румуније, а око 1.000 из Мађарске.[592]

Југословенски емигранти, противници власти у Београду, наилазили су на пријем и подршку у свим земљама совјетског блока. Омогућавано им је да развију читаву медијску кампању против југословенских државних и партијских руководилаца. Финансиране су њихове радио станице и издавање листова на разних језицима који су се говорили у Југославији. Совјетски Савез је подршку образлагао мишљењем да су они „истински социјалисти и демократе, верни синови Југославије, непоколебљиви борци за независност Југославије, градитељи пријатељства између Југославије и Совјетског Савеза". У Москви је постојао и Координациони центар који је руководио цјелокупним радом политичке емиграције. Влада ФНРЈ је у више наврата улагала протесте због подршке југословенским емигрантима. Према неким подацима југословенска информбировска емиграција бројала је скоро 5.000 људи, од којих је око половине директно пребјегло из Југославије.[593]

Значајан број људи из партијске организације у читавој Југославији подржао је Резолуцију Информбироа. Притисак на источним границама Југославије (из Румуније и Бугарске) био је нарочито снажан. Чинило се да Источна Србија поново добија на значају, као и у завршној фази рата. Због тога је, сасвим логично, најтежа ситуација по броју присталица ИБ-а у НР Србији била у Зајечару, Бору, Неготину и Доњем Милановцу. У литератури се може наћи податак да се читав срески комитет у Кладову, на Дунаву, недалеко од Жељезних врата, изјаснио за Информбиро. Партијска организација у том мјесту је распуштена, а 156 чланова је било кажњено, од којих 146 искључењем. Након

[592] ДАМСП, ПА, 1951, СССР, ф-80, досије 27, *Рад емиграције из ИБ земаља;* Р. Лубурић, „Политичка емиграција из ИБ земаља у Југославији", стр. 216.

[593] *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ*, dok. br. 39, str. 83; pril. II, dok. br. 6, str. 452-453; Р. Лубурић, *Врући мир хладног рата. Хладни рат и сукоб Стаљин-Тито у карикатурама совјетске, информбировске и политемигрантске штампе,* Подгорица 1994, стр. 54; М. Митровић, С. Селинић, „Југословенска информбироовска емиграција у источноевропским земљама 1948-1964", *Токови историје,* бр. 1-2/2009, стр. 31-54; Р. Лубурић, „Југословенска информбировска емиграција између илузија и стварности (1948-1953)", *Историјски записи,* бр. 1/1997, стр. 1-26.

кладовског среза, по броју кажњених чланова, слиједили су зајечарски, крајински, па борски, али је укупан број кажњених у ова три среза био мањи од броја у кладовском срезу.[594]

Политбиро ЦК СКП(б) је 3. априла 1949. године донио одлуку о издавању часописа, *За социјалистичку Југославију* на српском језику, прихватајући приједлог групе југословенских политичких емиграната. Одлучено је да се за прво вријеме лист штампа у 10-15.000 примјерака два пута мјесечно. Први број листа је изашао већ 1. маја 1949. године. Радоња Голубовић је постављен на чело редакције листа, док су Перо Попивода и П. Лукин били његови замјеници. Финансирање листа преузео је на себе Совјетски Савез, а државна новинска агенција ТАСС (Телеграфное агентство Советского Союза) је обавезана да листу обезбјеђује „текуће информације и друге материјале из Југославије". Такође, П. Попивода и М. Савић су одређени да раде на оснивању листова југословенских емиграната у Румунији, Бугарској, Мађарској и Албанији. Укупно су изашла 264 броја листа *За социјалистичку Југославију*, а посљедњи је објављен 18. октобра 1954. године.[595]

Иако је био најзначајнији, лист *За социјалистичку Југославију* није био први међу југословенским политемигрантима. Њему је претходило оснивање листа *Нова борба,* чији је први број изашао у септембру 1948. године у Прагу. У Румунији су југословенски политички емигранти отпочели са издавањем листа *Под заставом интернационализма* (са тиражом од око 8.000 примјерака), а у јулу 1949. године почело је емитовање програма радио-станице *Слободна Југославија.* Бројеви овог, као и листа *За социјалистику Југославију,* расподјељивани су по Мађарској, Албанији, Бугарској, Чехословачкој, Пољској и Аустрији, како би могли бити убацивани у Југославију или дјељени међу Југословенима. На исти начин су растуране и све брошуре које су издаване од стране редакција поменутих листова. У Бугарској је излазио лист *Напред*, а у Албанији

[594] D. Bekić, n.d., str. 46-47; M. Mitrović, „Ibeovci Srbije 1948-1952. u partijskim izveštajima", u: *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1999, str. 223-234.

[595] *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953*, II, док. бр. 23, стр. 87-88; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 208, стр. 464-465; *Bela knjiga,* dok. br. 41-42, str. 97-99; А. Б. Едемский, н.д., стр. 40; Р. Лубурић, *Врући мир хладног рата,* стр. 57-58.

лист *За слободу*. Два политемигрантска листа на словеначком језику излазила су у Мађарској - *Za ljudsko zmago* и *Slovenski borec.* Као емигрантски лист мањег значаја, због малог броја емиграната, у Пољској је излазио лист *За победу*.[596]

Југославија је, такође, у складу са својим могућностима предузимала пропагандну дјелатност према земљама совјетског блока. Она је била далеко мањег обима због објективних потешкоћа, а спроводила се углавном преко преосталих службеника у дипломатско-конзуларним представништвима. Њима су, колико је то било могуће, достављане политичке и информативне брошуре, часописи и дневни листови, фотографије и филмови. Достављање пропагандног материјала било је активније током 1949, а знатно мање током 1950. и 1951. године. Пропаганда је током 1952. године интензивирана, а коришћени су и нови начини за дистрибуцију материјала. Успостављена је сарадња са дирекцијом ЈДРБ-а, којој су достављане фотографије, часописи и брошуре на језицима земаља совјетског блока кроз које су се кретала југословенска пловила (Мађарска, Румунија и Чехословачка).[597]

Након доношења Резолуција ИБ-а чести су били војни маневри, провокативног карактера, уз југословенску границу према земљама совјетског блока. Чести су били и инциденти различитог карактера на тим границама. Од хапшења, преко пуцања и рањавања, до убистава. Управо у страху од примјене оружане силе према Југославији било је формирано неколико обавјештајних центара уз границу са Албанијом (у Титограду, Приштини и Охриду), Бугарском (у Штипу и Нишу), Румунијом (у Вршцу) и Мађарском (у Новом Саду и Осијеку). Могућност отворене оружане акције против Југославије била је изузетно велика. Према многим мишљењима, само је избијање сукоба

[596] *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953,* II, док. бр. 76, стр. 216-222; *Bela knjiga,* dok. br. 43-44, 49, str. 99-100, 104-107; А. Б. Едемский, н.д., стр. 42; Р. Лубурић, *Врући мир хладног рата,* стр. 56-59; O. Vojtjehovski, „Informbiroovska emigracija u jugoslovensko-čehoslovačkim odnosima. Nacionalni i politički identitet jugoslovenskih informbiroovaca u Čehoslovačkoj", u: *Spoljna politika Jugoslavije 1950-1961* (zbornik radova)*,* Beograd 2008, str. 207-230; P. Dragišić, „*Napred* – list jugoslovenskih emigranata (pristalica Kominforma) u Bugarskoj", *Tokovi istorije,* br. 3-4/2005, str. 125-142; S. Selinić, *Jugoslovensko-čehoslovački odnosi,* str. 560-561.
[597] АЈ, ЦК СКЈ, IX, 119/IV-87.

у Кореји отклонило могућност за отварање фронта на Балкану и совјетски напад на Југославију.[598]

3.2. Проблем гашења ЈУСПАД-а и повратка совјетског улога

Мјешовита југословенско-совјетска друштва готово да су представљала проблем од самог оснивања. Само два мјесеца по њиховом формирању о томе је Едвард Кардељ говорио приликом сусрета са Ј. В. Стаљином. На сједницама Политбироа ЦК КПЈ се, такође, говорило о мјешовитим друштвима. На сједници од 1. марта 1948. године, говорећи о томе да су односи између ФНРЈ и СССР „дошли у ћорсокак у последње време", Ј. Б. Тито је поменуо и да је „Уговор о пловидби на Дунаву" (мислио је на постојање ЈУСПАД-а) „за нас сраман", док је „Ваздухопловни уговор" (мислио је на постојање ЈУСТА-е) „неравноправни уговор".[599]

Анализирајући записнике са сједница Управног и Надзорног одбора ЈУСПАД-а, као и са Опште скупштине акционара на, својеврсном, микроплану видимо укупне односе двије државе. Од почетних сједница испуњених међусобним уважавањем, разумјевањем и културним опхођењем, стигло се до сједница пуних непријатних ситуација, препирки, неслагања и надмудривања. Од пријатељства и савезништва представници двије земље су стигли до непријатељства и оптуживања.

Прва озбиљнија неслагања на сједницама Управног одбора уочавамо од краја септембра 1948. године (од деветнаесте редовне сједнице). Односи између двије државе већ су ушли у фазу озбиљног захлађења, од прве Резолуције Информбироа прошла су

[598] ДАМСП, ПА, 1951, СССР, ф-80, досије 27, *Наше обавештајно деловање према источноевропским земљама;* Р. Vukman, „The Possibility of a Soviet Military atack against Yugoslavia in British archival documents", *Токови историје,* бр. 1-2/2009, стр. 163-176; Д. Тасић, „Неостварена претња (Могућност совјетско-сателитске агресије на ФНРЈ 1948-1953)", *Војно-историјски гласник,* бр. 1/2009, стр. 81-98; Р. Лубурић, *Југославија између Истока и Запада 1945-1955. године,* Подгорица 2002, стр. 83-84.

[599] *Zapisnici sa sednica Politbiroa Centralnog komiteta KPJ (11. jun 1945-7. jul 1948),* priredio B. Petranović, Beograd 1995, str. 237; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I, dok. br. 36, str. 191-195.

пуна три мјесеца, и то се јасно могло видјети и у односима представника ових земаља у Друштву. Прва оптуживања настала су око питања нове локације за изградњу бродоградилишта. Југословенска страна је оптужена за неозбиљност, док су Совјети оптуживани за недостатак разумјевања и стрпљења. Промјењене околности илуструје и податак да нити једна од претходних сједница није трајала толико времена као поменута сједница, на којој се расправљало више од четири сата.[600]

Фебруара 1949. године постојали су извјесни покушаји са југословенске стране да се ситуација са ЈУСПАД-ом поправи. Стиче се утисак да су ти покушаји више били условљени жељом да се међудржавни сукоб, ако већ није могуће да се изгласи, даље не заоштрава. Министар саобраћаја Божидар Масларић обратио се Е. Кардељу за мишљење у погледу даљег постојања друштава. Поднијети су били приједлози који су имали за циљ промјену Статута, измјену уговора са ДРБ-ом и уговора о дизалицама, а све са циљем „да се исправе крупне грешке које смо раније учинили приликом склапања Споразума“, како је стајало у писму Б. Масларића. Посљедња реченица је, ипак, најбоље карактерисала односе који су у и око Друштва у том тренутку владали: „Главно је да ли ћемо повући наше објекте, да ли ћемо вршити притисак на СССР да он своје обавезе према Споразуму испуни, или ћемо се возати с њима као и до сада даље, да они раде шта хоће.“[601]

Убрзо је усљедило знатно погоршање општих односа у оквиру ЈУСПАД-а, изазвано одлуком Комисије државне контроле ФНРЈ да формира нарочиту комисију, са задатком „да изврши контролу рада и пословања ЈУСПАД-а“. Комисија, на чијем је челу био Томаш Перовић, почела је рад 22. фебруара 1949. године. У правном смислу њен рад је био заснован на одредбама Закона о државној контроли и Споразума између влада ФНРЈ и СССР о оснивању ЈУСПАД-а. Само три дана касније, одлуком генералног директора, Комисији је забрањен рад. Ову одлуку И. П. Кононов је донио „у име акционара СССР-а“, сматрајући да ревизију пословања ЈУСПАД-а може вршити искључиво Надзорни одбор

[600] АЈ, 43-1, *Записник деветнаесте седнице Управног одбора друштва ЈУСПАД одржане дана 29. септембра 1948. године у згради Министарства саобраћаја ФНРЈ у Београду.*
[601] АЈ, 50-3-6; АЈ, КМЈ, I-3-б/667.

Друштва. О сложености односа довољно говори чињеница да је ова забрана рада Комисији била саопштена у усменој форми, са роком престанка њеног рада од пет минута, а директор је наложио „својим подручним органима да не дозволе рад овлашћеној Комисији“. Сасвим је јасно да је овакав поступак генералног директора био посве бахат, али и да је он представљао праву слику како су односи, између државе у којој је боравио и државе из које је потицао, изгледали у том тренутку. Иако је И. П. Кононов негирао овакве, посредне, претње физичком силом органима државне контроле, сама чињеница да се оваква одлука доноси у име само једне стране довољно говори о стању у Друштву. Директно кршење Споразума о оснивању Друштва било је само посљедица свеукупне ситуације у међудржавним односима.[602]

Управо су ови догађаји показали да Друштво није могло имати никакве шансе за даљи опстанак и да се након двије године рада лагано почео тражити модалитет изласка из читавог пројекта мјешовитих друштава. Поступак И. П. Кононова наишао је на жестоку осуду југословенских чланова Управног одбора, који су сматрали да „поступак избегавања контроле оправдава сумњу у законито пословање ЈУСПАД-а и његовог генералног директора“. Сама чињеница да се оваква контрола појављује у Друштву, баш у фебруару 1949. године, открива сумњичавост југословенских власти према раду предузећа у коме су најважније позиције заузимали совјетски грађани. Њихов одговор на то открива велико неповјерење према југословенским властима. Игор П. Кононов ставио је до знања да „совјетски акционари не могу пристати на вршење контроле рада Друштва од стране неке супер-комисије“.[603]

[602] Члан 11. Споразума између Владе ФНРЈ и Владе СССР о оснивању ЈУСПАД-а гласио је: „Југословенско-совјетско паробродарско друштво пословаће у сагласности са законима и прописима ФНРЈ и користити сва права као и свако друго југословенско друштво.“ (AJ, 43-1, *Споразум између Владе ФНРЈ и Владе СССР о оснивању ЈУСПАД-а*; AJ, 43-1, *Записник двадесеттреће седнице Управног одбора*).

[603] Августа мјесеца 1947. године Комитет за законодавство и изградњу народне власти признао је да је Друштво ЈУСПАД несумњиво „посебног типа“, али и да се, сходно одредбама Статута Друштва, на њега примјењују „прописи закона који важе за државна привредна предузећа“ (AJ, 43-1, *Записник двадесеттреће седнице Управног одбора;* AJ, 43-2, *Саопштење свима службеницима и радницима ЈУСПАД-а*).

Недуго након ових дешавања у Дирекцији ЈУСПАД-а, Влада ФНРЈ се обратила совјетској амабасади у Београду нотом од 16. марта 1949. године и изнијела приједлог да се оба мјешовита друштва расформирају. Према југословенском становишту рад ових друштава није доприносио „обнови и повећању производних могућности Југославије“, а наносио је и штету „економским интересима ФНРЈ и односима између ФНРЈ и СССР-а“. Југословенска влада је оставила могућност да Совјетски Савез прода све своје акције у друштвима или да повуче сав материјал послат у Југославију (као и новчана средства) и добије новчану надокнаду за потрошни материјал. Девет дана касније совјетска амбасада је за неуспјех у изградњи ових друштава оптужила југословенску страну, а иницијатива за ликвидацијом друштава искоришћена је као доказ „непријатељске политике Владе ФНРЈ према СССР“ и сматрана једностраним актом. Мишљење Совјетске владе било је да приједлог о гашењу мјешовитих друштава „има за циљ даље погоршање совјетско-југословенских односа“. Због „непрекидних аката непријатељске политике према СССР-у“, које је онемогућавало пословање ЈУСПАД-а и ЈУСТА-е и Совјети су сматрали „бесциљним даљње постојање тих друштава“.[604]

Совјетски одговор на југословенски приједлог о ликвидацији ЈУСПАД-а и ЈУСТА-е био је повод да се снажна горчина осјети и у ријечима југословенског министра саобраћаја Божидара Масларића, [605]који је за првобитне Споразуме о оснивању друштава рекао да „личе на оне неједнаке уговоре које је некада Кина закључивала са

[604] АЈ, 43-2, *Информације 1947/1948;* ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 99/467; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 206, стр. 460-463 .

[605] Божидар Масларић, рођен у Дању 1895. године. Избијање Првог свјетског рата затекло га је на екскурзији у Србији. Ставио се на расположење војсци, а са главнином српске војске повлачио се према југу. Рањен је на Солунском фронту. Као комуниста двије године је провео на робији у Сремској Митровици, а од 1928. је у емиграцији. Најприје је боравио у Бечу, а затим у Москви. Учесник је Грађанског рата у Шпанији, а по слому републиканске стране успио је некако поново стићи до Совјетског Савеза. Радио је у Коминтерни, а током рата је радио у редакцији радија *Слободна Југославија.* У Југославију је стигао 1944. и учествовао у рату са чином генерал-мајора. Након рата налазио се на више функција. Био је управник Војнополитичке школе, члан ЦК СКЈ, члан ИК ЦК СК Хрватске, народни посланик у Савезној скупштини и Сабору Хрватске. На мјесто министра саобраћаја постављен је након што је извршена редукција министарстава у децембру 1948. године, а дотадашњи министар саобраћаја Т. Вујасиновић постао министар у новоформираном Министарству железница. Умро је априла 1963. године у Загребу (АЈ, 50-30-52; *Narodni heroji Jugoslavije,* II, str. 510-511).

западноевропским и америчанским империјалистима, а када се узме у обзир још и двогодишњи рад совјетских људи у тим друштвима, онда између њих и капиталистичких експлоататора нема никакве разлике“. Оштрину ријечи југословенског високог функционера посебно видимо у чињеници да он ова друштва назива „чиром на суверенитету наше државе“.[606]

Потпуни колапс Друштва био је сасвим примјетан када је одржана сједница Управног одбора 26. марта 1949. године без иједног представника совјетске стране. Генерални директор И. П. Кононов се у том тренутку налазио у Москви. С обзиром на претходне догађаје, сасвим је могуће да је сједница управо и сазвана баш када је генерални директор био одсутан. Међусобно оптуживање за кршење Статута Друштва било је само логична посљедица одржавање ове „непуноважне“ сједнице.[607]

Божидар Масларић је дао упутства о разматрању могућности за „тихим повлачењем“ југословенске имовине унијете у ЈУСПАД, односно за „тихом ликвидацијом“ друштава. Процјењено је да се лако могло повући око 30 пловила, под изговором неискоришћености, као и ослобађање ЈДРБ-а од „картелног Уговора“ са ЈУСПАД-ом, који је истекао 31. марта 1949. године. Такође, било је потребно да се омогући преузимање двије (од четири) ЈУСПАД-ове дизалице у Прахову. Први кораци југословенских власти очигледно су били усмјерени ка томе да се дунавски саобраћај Југославије ослободи било какве зависности од Совјета.[608]

Управни одбор ЈУСПАД-а посљедњи пут је засједао 25. априла 1949. године и сукоби, који су избијали готово око сваког питања, показали су да је даљи рад овог Друштва немогућ. Кашњење са подношењем извјештаја генералног директора био је

[606] АЈ, 43-47, стр. пов. бр. 35/49.

[607] Према члану 17. Статута Друштва: „Сва решења Управе морају бити донета у сагласности међу југословенским и совјетским делом чланова Управе. (...) Да би се седница Управе могла одржавати потребно је присуство 6 чланова Управе.“ (АЈ, 43-1, *Записник двадесетчетврте седнице Управног одбора друштва ЈУСПАД одржане 8. априла 1949. године у згради Министарства жељезница у Београду;* АЈ, 43-1, *Статут ЈУСПАД-а*).

[608] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 48933.

један од повода за напад на њега, а совјетска страна је оштро критикована и због одсуства преосталих чланова Управног одбора из реда совјетских грађана на сједницама, иако је такво стање било од самог почетка рада Друштва. Само је на првој сједници било присутно троје совјетских грађана, док су на свим осталим сједницама била присутна само двојица.[609]

Посљедња сједница Управног одбора представљала је и кулминацију сукоба око удјела совјетске стране у акцијски капитал Друштва. Совјетска страна је сматрала да кривицу за то сноси Југославија, због промјене дијела споразума о изградњи новог бродоградилишта и зато што „у току од скоро две године није дала свој конкретан предлог о новом месту за изградњу бродоградилишта". Због тога није било могуће достављање материјала за опремање модерног бродоградилишта, док је изостанак југословенског плана развитка ријечних пристаништа онемогућио достављање материјала и опреме за опремање ових пристаништа. Као аргумент је коришћена чињеница да је од двије порталне дизалице, испоручене још 1947. године, у употребу предата само једна.[610]

Као један од илустративнијих примјера неодговарајућег односа Совјета у погледу ЈУСПАД-а навођено је да је И. П. Кононов отежавао комуникацију између ЈУСПАД-а и ЈДРБ-а, због чега је њихов однос често обиловао неспоразумима и нетактичном искоришћавању вучне снаге и товарног простора.[611] Још боља илустрација је неједнака тарифа за превоз робе. Према одлуци генералног директора Кононова, један нето-тонски километар за превоз југословенске робе у 1948. години наплаћиван је 0,40 динара, совјетске 0,19, а за привреде осталих земаља 0,28 динара. Очигледно је на овом примјеру да је југословенска привреда плаћала 52% већу суму од совјетске и 30% од привреде осталих земаља. Совјети су се бранили аргументом о разлици у цијени сразмјерно повећању дужине пута, односно о нижој тарифи на дужим релацијама. Овакав примјер

[609] AJ, 43-1, *Записник двадесетпете седнице Управног одбора друштва ЈУСПАД одржане 25. априла 1949. године у згради Министарства жељезница ФНРЈ у Београду.*
[610] AJ, 43-1, *Записник двадесетпете седнице Управног одбора.*
[611] Оптужити само совјетску страну за недовољно добар однос између ЈУСПАД-а и ЈДРБ-а не би било потпуно тачно. Неспоразуми су постојали и током 1948. године када је ЈДРБ једнострано отказао закуп дизалице у Прахову и магацина на Сави у Београду и одбио да ЈУСПАД-у изда у закуп два пристана (AJ, 43-2, бр. 16874).

постојао је и за друго мјешовито друштво које је Југославија творила са Совјетским Савезом – Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА), које је за себе бирало „најфреквентније и најрентабилније“ линије. Југословенско искуство са мјешовитим друштвима, са почетком сукоба, постало је врло непријатно, зато не треба да чуди што је доминирајуће мишљење било да су друштва „уместо да помогну економском развоју Југославије, уместо да допринесу продубљењу пријатељских односа између две државе, она су једновремено постала кочница развоја југословенске привреде и извор дискусије и заплета између две земље“.[612]

„Тиха ликвидација“, коју је предлагао Б. Масларић, спроведена је у другом југословенско-совјетском мјешовитом друштву у неколико корака. Најприје је 2. маја 1949. године сво летачко особље ЈУСТА-е прешло у Југословенски аеротранспорт (ЈАТ), осим особља два авиона. Затим је, у поноћ између 4. и 5. маја Управа ваздушних пристаништа Министарства саобраћаја ФНРЈ преузела контролу над свим аеродоромима, њиховим особљем и постројењима. Тада су се на расположење Управи ваздушне пловидбе Министарства саобраћаја ФНРЈ ставили управници ваздушних пристаништа у Београду (Станислав Каменшчек), Загребу (Фадил Крајина), Задру (Франц Симчић), Сарајеву (Анте Делић) и Титограду (Славко Симић), као и њихови помоћници (Алојз Шеруга, Ивица Митречић и Миливоје Бојовић). Након ових корака створени су били сви предуслови да ЈАТ преузме све унутрашње линије у Југославији.[613]

Према подацима из маја 1949. године, оба мјешовита југословенско-совјетска друштва имала су огромне губитке. Због компликованих односа у управама друштава право стање је било тешко процјенити. Губитак ЈУСПАД-а је био 53,3 милиона динара, а губитак ЈУСТА-е око 40 милиона динара. За губитак настао у пословању ЈУСТА-е знатну одговорност сносила је југословенска страна. Предузеће за цивилно ваздухопловство није добијало летове које је планирало, није снабдијевано бензином у довољној мјери, а на линијама на којима је вршило превоз имало је знатан губитак. У тражењу најбољег начина

[612] АЈ, 43-2, *Информације 1947/1948; Bela knjiga,* dok. br. 206-208, str. 296-298.
[613] ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-99, досије 14, 23424; АЈ, 290-2, бр. 1409.

за ликвидацију друштава учествовали су и главни правни савјетник у МИП-у и опуномоћени министар др Милан Бартош и помоћник министра финансија Киро Глигоров, док су помоћник предсједника Привредног савјета Љубомир Бабић и помоћник министра саобраћаја Јосип Гиздић, били чланови делегације за процес ликвидације, а Љ. Бабић је био овлашћен и за потписивање протокола о ликвидацији.[614]

Прва сједница између делегација двије државе по питању ликвидације друштава одржана је 20. маја 1949. године и преговарачи се нису споразумјели нити око једног питања подјеле имовине. Закључно са 31. јулом 1949. године бродоградилишта у Београду и Новом Саду, која су се формално налазила у закупу ЈУСПАД-а, враћена су Југославији. Истог дана је и експлоатација пловног парка, претоварних уређаја (дизалица) и магацина престала да се одвија у овиру Друштва. Десет дана раније прекинуо је рад ауто-транспорт у оквиру ЈУСПАД-а. Министарство саобраћаја ФНРЈ преузело је економију и Службу радничког снабдијевања ЈУСПАД-а закључно са 15, односно 20. јулом исте године.[615]

Шеф совјетске делегације за преговоре о ликвидацији В. Сергејев инсистирао је на томе да је југословенска одлука о потреби расформирања друштава представљала „једнострано решење“, јер су у питању била „паритетна друштва“, за чије је боље функционисање југословенска страна могла да предложи конкретне мјере за побољшање њиховог рада, а не приједлог о расформирању. Према његовом мишљењу није било нужно да се друштва ликвидирају, јер то нису тражили „ни економски, ни политички услови“.[616]

[614] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 49304; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 3, 49493; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 4, 49618; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 4, 410799; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 207, стр. 463-464.
[615] АЈ, 43-47, *Записник са прве седнице делегација СССР-а и ФНРЈ по питању ликвидације друштава ЈУСПАД и ЈУСТА;* АЈ, 43-47, пов. бр. 416; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 18, 414696.
[616] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 4, 27/167.

Највећи проблем приликом ликвидације ових привредних субјеката представљало је питање повратка совјетске имовине унијете у друштва. Како би се утврдило „стварно стање опреме и материјала који су стигли из СССР-а на име улога у акционарски капитал А. Д. ЈУСПАД“ одређене су нарочите мјешовите комисије за сваки од организационих дијелова ЈУСПАД-а у који је ова опрема и материјал уношена. У централном магацину и у магацину на Сави стање је требало да утврде Леонид Кудирски и Томо Грего, у бродоградилишту на Ади Циганлији Павле Турчин и Карл Бартак, у бродоградилишту у Новом Саду Фјодор Верешчагин и Блаж Ујчић, а у одјељењу ауто-транспорта и осталих дијелова ЈУСПАД-а Василиј Бељаков и Живота Ранковић.[617]

Протокол о ликвидацији и ЈУСПАД-а и ЈУСТА-е потписан је у Београду 31. августа 1949. и од тог тренутка престао је да важи Споразум између двије владе од 4. фебруара 1947. године о оснивању мјешовитих друштава. Према овом Протоколу договорено је да се Совјетском Савезу у року од 12 дана врате сва средства која је уложио у ова друштва. Сав материјал и опрема који су слати ка Совјетском Савезу морао је бити ослобођен од плаћања пореза, царина и такса, а Југославија је на себе преузела трошкове у вези његовог демонтирања, паковања и утоварања. Такође, Југославија је на себе преузела и трошкове транспорта, а совјетска страна је имала право да одлучи да ли ће се за то користити жељезнички или ријечни транспорт. У првом случају Југославија је плаћала транспорт до станице Чоп, а у другом случају до пристаништа Рени. Совјетска страна се, ипак, одлучила за транспорт ове робе Дунавом. Највећи дио товара спремног за повратак у Совјетски Савез налазио се у магацину друштва на Сави (око 250 тона), у бродоградилишту у Бежанијском рукавцу налазило се око 130 тона, а у Новом Саду око 70 тона. Надгледање повратка ове робе било је повјерено Милошу Савину, са југословенске,

[617] АЈ, 43-47, *Наредба бр. 54.*

и Игору Туљакову, са совјетске стране. Товар је Југославију напуштао на СДГП-овим теретњацима, а отпреман је у различите луке, у Варну, Галац или Будимпешту.[618]

За један дио материјала и опреме, који није било могуће вратити, договорено је да се откупи од стране Југославије (укупне вриједности од око 6,7 милиона динара). Сав материјал и опрема које је совјетска страна унијела у друштва, а која су била искоришћена током његовог рада, морали су бити надокнађени у новцу (у износу од око 9,2 милиона динара). Такође, сума од 12,5 милиона динара, коју су Совјети у готовом новцу уложили у ЈУСПАД и ЈУСТА-у, морала је да буде враћена. На основу Протокола видимо да је укупна сума готовог новца коју је Југославија морала уплатити СССР-у достизала 28,5 милиона динара. Тај новац је морао бити уплаћен у року од седам дана од дана потписивања Протокола. Народна банка ФНРЈ је већ 7. септембра ставила на располагање московској Госбанци суму од око 570.000 долара, као противвриједност суми од скоро 28,5 милиона динара.[619]

Договорено је било и да совјетска страна подмири сва дуговања ових друштава према совјетским повјериоцима, док је југословенска страна преузела обавезу да подмири сва остала дуговања. О далекосежности посљедица хаварије реморкера *Tasz* најбоље говори чињеница да је поменута и у Протоколу о ликвидацији. Овим Протоколом ФНРЈ и СССР су се обавезале да предузму све неопходне мјере „да се случај са реморкером *Tasz* узме у објективно разматрање од стране надлежних органа, с тим што

[618] АЈ, 43-2, *Протокол о ликвидацији Југословенско-совјетског дунавског паробродарског акционарског друштва ЈУСПАД и Југословенско-совјетског акционарског друштва за цивилно ваздухопловство ЈУСТА*; АЈ, 43-47, пов. бр. 415940; АЈ, 43-47, *Отпрема СССР имовине из ЈУСПАД-а;* ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 5, 416060; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 416228; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1949,* dok. br. 76, str. 167-168; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 226, стр. 521-523.

[619] О томе колико је тежак био процес повратка ове имовине говори чињеница да је читав међудржавни проблем избио због недостатка 286,5 кг ексера који су, унијети у Друштво по цијени од 26,47 динара по килограму, укупно вриједјели 7.583,65 динара. Ова сума никако не представља значајнију вриједност ни Југославији ни Совјетском Савезу, али у ситуацији затегнутих односа коришћено је као повод за стара или нека нова оптуживања и сукобљавања (АЈ, 43-2, *Протокол о ликвидацији ЈУСПАД-а и ЈУСТА-е*; АЈ, 43-47, пов. бр. 377; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 5, 416060; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 421546).

се обе стране обавезују да обавезе, које би могле настати у вези с тиме, сносе на бази паритета“.[620]

Од имовине коју је посједовао ЈУСПАД, сав његов пловни парк, бродостанице, депои горива и мазива и имовина Службе радничког снабдијевања су предати Главној дирекцији ЈДРБ-а. Сва имовина у бродоградилиштима на Ади Циганлији и у Новом Саду предата је Главној дирекцији бродоградње, док је сва имовина пристанишних постројења и складишта предата Главној дирекцији експлоатације пристаништа и складишта. Министарство саобраћаја преузело је сву имовину пољопривредне економије и радничког ресторана. Предаја ове имовине требало је да буде извршена закључно са 1. августом 1949. године, а за то је био задужен М. Савин.[621]

На основу Протокола о ликвидацији Министарство саобраћаја и Министарство финансија ФНРЈ саставили су двије комисије које су имале задатак да спроведу поступак „правне и техничке ликвидације означених друштава“. У комисију која је извршавала посао око ликвидације ЈУСПАД-а ушли су Милош Савин, економско-комерцијални савјетник ЈУСПАД-а и дотадашњи замјеник генералног директора, Милан Ковачевић, виши књиговођа Главне дирекције ЈДРБ-а и Миодраг Б. Вучићевић, виши књиговођа Управе водних путева. Ликивдацију ЈУСТА-е спроводила је комисија коју су чинили: Јеврем Бјелица, дотадашњи замјеник генералног директора ЈУСТА-е, Рајка Каракашевић, виши комерцијалиста ЈУСТА-е и Богдан Богосављевић, виши комерцијалиста ЈУСПАД-а. Комисије су морале, у складу са Основним законом о државним привредним предузећима, да ликвидацију доврше закључно са 31. децембром 1949. године. Комисија је свој рад завршила 5. јануара 1950. године. [622]

Рад Ликвидационе комисије ЈУСПАД-а утврдио је (не)успјешност Друштва приликом испуњења задатака и извршења плана. Већ само летимичним погледом на

[620] AJ, 43-2, *Протокол о ликвидацији ЈУСПАД-а и ЈУСТА-е*.
[621] AJ, 43-47-1, *Наредба бр. 3 за Генералну дирекцију и све јединице А. Д. ЈУСПАД.*
[622] AJ, 43-47, пов. бр. 90; AJ, 43-47, бр. 13169; AJ, 43-47, *Записник шесте седнице Ликвидационе комисије;* AJ, 43-47, бр. 12713.

доњу табелу видимо да је испуњење плана постизано само у дјелатностима које су мање зависиле од временских прилика и опште ситуације на тржишту (рад у бродоградилиштима), као и у дјелатности аутотранспорта, који је, непланирано, основан унутар Друштва, након што је Совјетски Савез испоручио 19 камиона велике тонаже. Најслабије резултате остваривао је рад на дизалицама, које су, углавном због недостатка робе, биле далеко од испуњења планова.

Табела бр. 9: *Испуњење плана током рада ЈУСПАД-а*[623]

Дјелатност	Јединица мјере	1947 план	(9 мјесеци) извршење	1948 план	12 мјесеци извршење	1949 план	(7 мјесеци) извршење
Пловни парк	ткм	175.000.000	167.691.600 (96%)	320.00.000	275.500.000 (86%)	221.200.000	52.387.900 (24%)
	тона	200.000	261.600 (131%)	500.000	326.500 (65%)	320.000	116.012 (36%)
Дизалице	тона	275.000	136.437 (50%)	350.000	223.130 (64%)	168.350	83.930 (49,5%)
Ауто-транспорт	ткм	/	125.428	266.100	416.405 (156%)	175.739	140.566 (79,9%)
Бродоградилиште Београд	часова	173.230	244.020 (141%)	273.600	339.200 (123%)	282.000	172.870 (61,3%)
Бродоградилиште Нови Сад	часова	268.620	238.740 (89%)	499.900	447.100 (89%)	181.500	162.010 (89,2%)

Највећи дио службеника ЈУСПАД-а прешао је (можемо рећи и да се вратио) у Министарство саобраћаја ФНРЈ и Државно речно бродарство. Међутим, већ у почетној фази ликвидационог поступка појавиле су се сумње југословенских власти у рад појединих високопозиционираних службеника у ЈУСПАД-у. Већ првих мјесеци ликвидације ухапшен је члан Управног одбора Милутин Перишић и директор Бродоградилишта у Новом Саду

[623] АЈ, 43-45, *Преглед планских задатака и извршења плана периода 1947-1949. године.*

Иван Јакиша. Разлоге њиховог хапшења није било могуће установити на основу расположивих извора. По завршетку рада прве Ликвидационе комисије, можемо видјети да је слободе био лишен и Милош Савин, али нам документа на откривају разлоге за његово хапшење. Да ли је разлог за хапшење нека неправилност при свођењу рачуна Друштва или је у питању проблем идеолошког карактера, на основу расположивих података не можемо говорити.[624]

С обзиром на знатно погоршање односа између СССР-а и ФНРЈ у нарочито тешком положају нашли су се совјетски грађани који су били у радном односу у ЈУСПАД-у. Већ у првој фази смањења апарата Главне дирекције Друштва (у тренутку када је отпочео процес гашења Друштва било 89 службеника) 38 службеника је „стављено на расположење организацијама Министарства саобраћаја“, док је осам службеника „расходовано“ . Сви ови „расходовани“ службеници били су совјетски грађани. Двојица су добила отказ, двојица су ухапшена (Игор Савченко и Глигорий Скворцов), а тројица су протјерана из Југославије (Л. Кудирски, Ј. Чиљап и А. Кузмичов, који су крајем јула и почетком августа напустили Југославију), док о једном није било никаквих података у том тренутку. Касније се испоставило да је у питању био Александар Пасичников, који је побјегао из Југославије. Андреј Кузмичов је, такође, био привођен од стране југословенске полиције, оптужен да је, под дејством алкохола, псовао југословенског предсједника, а Југославију називао фашистичком. Андреј Кузмичов је на саслушању тврдио да се ничега не сјећа, након што је у једном београдском угоститељском објекту „попио три виљака“. Свједоци су навели читав арсенал псовки које је он изговорио, као и да је насртао на једног присутног полицајца. Након овог инцидента о свему је обавјештена совјетска амбасада у Београду, а А. Кузмичов је протјеран. Генерални директор Иван П. Кононов је истог дана када је потписан Протокол о ликвидацији напустио Југославију, док су остали

[624] Милош Савин је убрзо био суспендован, а затим му је уручен и отказ на дужност економско-комерцијалног савјетника у Министарству саобраћаја (АЈ, 43-45, пов. бр. 408; АЈ, 331-69-1; АЈ, 162-3, бр. 11571; АЈ, 162-3, бр. 11572).

совјетски грађани Друштво у процесу ликвидације напустили крајем септембра и почетком октобра.[625]

Међу совјетским грађанима који су радили у ЈУСПАД-у постојале су двије групе људи, совјетски грађани који су послати у Југославију управо због рада у Друштву и совјетски грађани емигранти. Однос југословенских власти према свим совјетским грађанима који су радили у Друштву био је подједнако испуњен сумњом, без обзира на то да ли су они били емигранти или су делегирани од стране Совјетског Савеза.[626]

С обзиром да прва Ликвидациона комисија није на задовољавајући начин довршила процес ликвидације ЈУСПАД-а, формирана је нова, почетком 1951. године. Другу комисију задужену за процес ликвидације ЈУСПАД-а чинили су: Милан Ковачевић, виши књиговођа, Миодраг Н. Вучићевић, виши књиговођа, и Миодраг Б. Вучићевић, ревизор, док су радну групу чинили Саватије Ћурчић, Татјана Ердељановић и Емил Клајн. Између рада двије комисије за ликвидацију посао свођења рачуна свих ЈУСПАД-ових предузећа обављао је управо С. Ћурчић. Друга Комисија за ликвидацију завршила је посао у октобру 1952. године и дала приједлог Министарству финансија ФНРЈ и Комисији за координацију ликвидације савезних установа, управа, предузећа и дирекција о потпуној ликвидацији ЈУСПАД-а. Крајем 1952. године потпуно је завршен, у цјелости гледано, неуспјешни пројекат југословенско-совјетског пловидбеног друштва на Дунаву.[627]

Правни савјет МИП-а тражио је, у својој ноти од 27. јула 1950. године, од Министарства саобраћаја сва она документа из пословања мјешовитих друштава „из којих се може установити да је рад ових предузећа био противан предвиђеним условима код оснивања истих, да је наша земља од пословања тих предузећа претрпела знатну материјалну штету“. Нарочито су тражена сва документа која су могла компромитовати

[625] AJ, 43-47, пов. бр. 332; AJ, 43-47, пов. бр. 360; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 12, 100/272; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 12, 100/273; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 12, 413904.
[626] AJ, 43-47, пов. бр. 332.
[627] AJ, 331-79, бр. 2818; AJ, 43-47, *Записник прве седнице измењене Комисије за ликвидацију ЈУСПАД-а, одржане 1. фебруара 1951;* AJ, 43-47, *Извештај о стању ликвидације друштва ЈУСПАД*.

рад директора ових друштава, као и докази за све губитке предузећа. Очигледно је и из овог документа да је једностран поглед карактерисао обје стране које су у њима учествовале. У већини каснијих написа говорило се о томе да се „југословенско руководство од почетка опирало стварању таквих мешовитих друштава“. За њих се говорило да су била оснивана само са циљем „убирања вишка рада југословенске радничке класе и извлачења профита из ФНРЈ“.[628]

Искуство Југославије са мјешовитим друштвима оставило је ружан утисак у сјећањима југословенских руководилаца. Карактеристичан примјер за то је епизода са совјетским пилотом ЈУСТА-е, на аеродорму у Титограду, коју је у својим мемоарима забиљежио Светозар Вукмановић Темпо. Описујући хаотично стање на аеродорму усред љетње сезоне, примање путника без карти, гужве, С. В. Темпо је покушао дочарати потпуно одсуство реда за које су, могло би се закључити, одговорни били совјетски стручњаци у мјешовитим друштвима. Бахатост совјетских стручњака, онако како су клишеизирано посматрани, приказао је у реченици којом му је совјетски пилот желио нагласити сву своју доминантност у односу на земљу у којој је радио: „То је моја ствар и биће онако како ја хоћу!“, а затим и одсјечно: „Овде ја наређујем!“ Описујући свој разговор са пилотом, С. В. Темпо наводи и реченицу: „Сви су ме молили да не попустим јер им се 'Рус' на главу попео.“[629]

Владимир Дедијер је 1969. године писао: „Фукционисање мешовитог предузећа за ваздухопловство ЈУСТА и дунавску пловидбу ЈУСПАД показало је да се ту не ради ни о каквој совјетској помоћи у економском развоју Југославије, већ само о чистој штети за нас.

[628] ДАМСП, ПА, 1950, СССР, ф-85, досије 27, 415127; ДАМСП, ПА, 1948, СССР, ф-132, досије 6, 432111.

[629] Завршавајући описивање инцидента на титоградском аеродрому С. В. Темпо је написао: „Такви и слични сукоби рушили су моју романтичарску представу о совјетским људима као о људима без слабости, али нијесу нимало утицали на мој однос према Совјетском Савезу. Сматрао сам да се Совјетски Савез не може процјењивати према понашању његових представника у другим земљама. Додуше, збуњивала ме чињеница да се у 'случајевима' чији сам свједок био није увијек радило о макар каквим представницима.“ (S. V. Tempo, *Revolucija koja teče.* Memoari, IV, Zagreb 1982, str. 11-13).

Совјетски Савез је хтео да задобије контролу и монопол у Југославији и да нас на тај начин лиши економске независности и суверенитета.“[630]

3.3. Дунав као граница између супротстављених земаља

Све заоштренији односи између Југославије и совјетског блока чинили су да Дунав, умјесто споне и ријеке сарадње, све више представља ријеку сукобљавања, границу и извор претње. Дунав је постао још један полигон за распламсали сукоб некадашњих савезника. У погледу Дунава овај сукоб се развијао у неколико праваца. Од ушћа Нере у Дунав па све до ушћа Тимока у Дунав ова ријека је представљала граничну линију између Југославије и Румуније, а самим тим и цијелог совјетског блока. Мноштво граничних инцидената, пуцања, убацивања пропагандног материјала, прелијетања авиона, извођења војних маневара обављани су управо преко Дунава или на Дунаву. Проблема је било и са кретањем бродова кроз остале секторе Дунава, као и са функционисањем бродарских агенција на Дунаву. Југословенских бродови су имали проблеме у совјетским, бугарским, румунским, мађарским, чехословачким и дијелу аустријских вода, док су совјетски бродови и бродови из земаља народне демократије имали проблеме приликом кретања кроз југословенски дио Дунава. Мјесто за сукобе било је и у дунавским управним органима – Дунавској комисији и Ђердапској администрацији.

Југословенски службеници и дипломате на Дунаву су почевши од 1948. године били изложени различитим видовима притисака, од забране пријема поште, преко честих легитимисања, саслушавања, ограничавања кретања и хапшења, па до протјеривања. Нарочито је тежак био положај југословенског особља у Ђердапској администрацији. Односи двије државне делегације, у оквиру Привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације, нису били нарочито добри ни прије доношења Резолуције ИБ-а, а са њеним доношењем су се додатно заоштрили и попримили другачије

[630] V. Dedijer, *Izgubljena bitka,* str. 100.

обрисе. Тада су односи између делегација добили идеолошки оквир и постали саставни дио односа између Румуније и Југославије, прожетих неповјерењем и непријатељством.[631]

Током постојања Привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације Румунија је, у неколико наврата, вршила промјену свог сталног делегата. Најприје је то био Аурелијан Паунеску, који је смјењен на инсистирање југословенске стране, да би у децембру 1947. године на то мјесто дошао инж. Сабин Сечеану. Он је био и посљедњи румунски делегат са којим је остваривана прихватљива сарадња. Његово смјењивање из јуна 1948. године услиједило је убрзо након што је, „у највећем поверењу", признао да му је снижење такси за пролазак кроз Сектор тражио пуковник Брјуханов, поморски аташе при совјетској амбасади у Букурешту. Нема директне потврде да су његово смјењивање и совјетска интервенција биле повезане, али је, како је Велизар Нинчић сматрао, „коинциденција тако очевидна да је свака претпоставка могућна". Након Сабина Сечеануа на то мјесто је био постављен први делегат који је донио дах сукоба, присутног у односима између Југославије и земаља ИБ-а, Септимију Ижаку. Након њега су постављани Стајку Врголићи, који је био члан румунске делегације на првом засједању ДК, Еуген Балаш и Мирчеа Павелеску. Југославија је само једном промјенила делегата. Од самог успостављања Привременог комитета то је био др Велизар Нинчић. Тек у првим мјесецима 1953. године умјесто њега је постављен Јаков Филиповић.[632]

Судећи по извјештајима југословенског сталног делегата, и прије сукоба између двије државе, односи између државних делегација у Привременом комитету зависили су од самих личности делегата. Током 1948. године, доношењем Резолуције ИБ-а и постављањем новог румунског делегата Септимија Ижакуа, све учесталији су постали

[631] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 9, 23374. На тежак положај југословенских службеника и дипломата у Ђердапу указује се и у раду: Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа*, стр. 121-125.

[632] ДАМСП, ПА, 1947, Ђердапска администрација, ф-85, досије 6, 425521; ДАМСП, ПА, 1947, Дунав-разно, ф-86, досије 3, 424671; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-58, досије 4, 48065; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 14, 412218; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 5, 47153; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 16, 410626; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 417985; АЈ, КМЈ, I-1/10, *Припремни материјал за југословенско-румунске разговоре*.

напади на југословенско руководство. Велизар Нинчић је крајем те године истицао да су се овакви напади, донекле идеолошког типа, трансформисали у нападе на националној основи, крајем 1948. године. Како се у извјештају МИП-у ФНРЈ од 12. јануара 1949. године наводи, румунски делегат је нарочито настојао да „изолује" југословенског делегата. Велизар Нинчић, међутим, поставља питање да ли румунски делегат ради „стриктно и прецизно" по упутствима своје Владе, или ради и ван њених упута. На крају извјештаја је закључено да је румунској Влади стало до тога да „пловидба буде осигурана", јер су у питању „не само њени, него и совјетски интереси."[633]

Први проблеми за југословенске дипломате и службенике на Дунаву настали су већ у јулу 1948. године (недуго након доношења Резолуције ИБ-а) када је почело њихово претресање, ометање уобичајене процедуре преласка у Оршаву, али су се у значајнијој мјери појавили од јесени исте године. Почетком септембра румунски граничари су пуцали на пловни објекат Администрације, како би особље приморали да пристане на дијелу обале који је био изузетно неповољан за то. Случајеви употребе ватреног оружја су се наставили и у наредном периоду, а заустављање пловних објеката под претњом употребе ватреног оружја постало је учестало, као и привођење југословенских службеника на информативне разговоре. О тежини свеопште ситуације на Ђердапу, додатно свједочи и неразријешени случај убиства два румунска службеника од стране југословенске пограничне патроле.[634]

Дана 7. октобра 1948. године румунске власти ухапсиле су у Лугошу Ивана Брозину, југословенског службеника при Ђердапској администрацији. Тадашњи југословенски амбасадор у Румунији Радош Јовановић упутио је оштар протест Министарству иностраних послова Народне Републике Румуније. Оштар протест упутило је и Министарство иностраних послова ФНРЈ и истакло да тај чин нарушава, ионако пољуљане односе између двије државе, али и „међународне обичаје уопште". Међутим, односи

[633] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 8, 41111.
[634] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 9, 23374; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-38, досије 2, 38/95.

између двије државе су већ били у поодмаклој фази захлађења, због чега је свака комуникација са румунским властима била у највећој мјери отежана. Тек 18. октобра МИП Румуније је предао ноту југословенској амбасади у којој се образлаже да је „Брозина задржан од полицијских власти јер је умешан у једну субверзивну и терористичку организацију, са задатком да одржава везу са непријатељским елементима НРР који су побегли у Југославију". Ово штуро објашњење румунских власти показало је да се у односима између двије земље као проблем постављало и питање емиграције. Такође, уочљива је и карактеристична терминологија са изразима „субверзивна", „терористичка".[635]

Иван Брозина је 15 година био службеник у Ђердапској администрацији, а посједовао је и службени пасош ФНРЈ. Тек четири дана након хапшења, румунске власти су дозволиле да представник амбасаде ФНРЈ у Букурешту Добривоје Богдановић посјети ухапшеног И. Брозину у затвору у Лугошу. Добривоје Богдановић је, том приликом, примјетио лоше услове у којима су се затвореници налазили. Према његовој процјени, просторија у којој је био ухапшени И. Брозина била је изузетно мала, а у њој се налазило „око 25-30 људи". Према свједочењу супруге ухапшеног И. Брозине, румунски полицајци су темељно претресли њихов стан, али се посебно не истиче њихово неприкладно понашање према њој за вријеме претреса. Према „приватном сазнању" Сталне делегације, румунске власти су посумњале да је Иван Брозина учествовао у растурању југословенских летака на румунском језику.[636]

Упркос многобројним протестима, како Сталне делегације у Оршави и југословенске амбасаде у Букурешту, тако и МИП-а ФНРЈ, Иван Брозина је пуштен на слободу тек 28. марта 1949. године, уз услов да у року од три дана напусти територију Румуније. Румунски МИП, у ноти којом обавјештава југословенску амбасаду о пуштању

[635] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 14, 431925; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 426647; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 426148; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 430006; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 427000.

[636] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 428414; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 428590; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 427579.

Ивана Брозине, истиче да је он задржан у затвору због истраге у вези његове наводне повезаности са „диверзантским групама“. Ивану Брозини није било дозвољено ни да преда своју службену дужност у Ђердапској администрацији, нити да понесе „своје личне ствари“.[637]

Секретар Сталне делегације ФНРЈ Јован Пауновић, писао је у једном извјештају да се у Ђердапском сектору итекако осјетио утицај Резолуције ИБ-а и да су румунски службеници, „као по команди“, заузели „агресиван став“ према Југословенима. Јован Пауновић је у извјештају нагласио да су Румуни Југословенима и југословенским службеницима претили „да ће их све покупити у логоре“ и да је њихов став према Југословенима „некомунистички“ и, чак, „псећи“. Међутим, и из поменутог извјештаја се види да су органи УДБА-е користили поједине службенике Ђердапске администрације за пребацивање пропагандног материјала на територију Румуније. Између осталог, растурани су летци са југословенским одговорима на оптужбе изнесене у Резолуцији ИБ-а, преведеним на румунски језик. Њих је „вешто протурио преко границе и растурио дуж Ђердапског сектора“ Душан Бакић. Нарочито важан дио извјештаја Јована Пауновића је онај у коме он оцјењује да југословенски службенички кадар у Ђердапској администрацији „није политички поуздан кадар у својој већини, нарочито стручњаци-пилоти“. Касније, ипак, признаје да се само један службеник-пилот „изјаснио за Коминформ“ и пребјегао на румунску страну.[638]

Стални делегат ФНРЈ при Привременом комитету за управљање пословима Ђердапске администрације др Велизар Нинчић, иако је посједовао пуни дипломатски имунитет, био је претресан од стране румунске полиције 22. фебруара 1949. године, ком приликом му је одузета лична преписка и југословенска штампа. И раније је В. Нинчић

[637] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 45815; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 49445; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 429740; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 46046; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 46394; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 43297; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 24, 543867.

[638] У питању је био пилот Никола Маринковић, који је убрзо, како Ј. Пауновић наводи, ангажован од стране совјетског дунавског пловидбеног друштва (ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 2, 432013; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-36, досије 14, 431925).

упозоравао да румунске власти „отварају и прегледају“ сву званичну пошту и да су је, често, односили у полицију „на контролисање“. Нарочито је истакао да контролу званичне поште врше и војници граничне страже и службеници полиције и царине.[639]

Амбасада ФНРЈ у Букурешту протествовала је код Министарства иностраних послова НРР и због односа пограничних власти према радницима који су се старали о постављању и одржавању пловних сигнала у секцији Голубац Ђердапског сектора. Румунске власти ухапсиле су 6. маја 1949. године Селимира Винуловића, радника сталне екипе за постављање пловних сигнала, и задржале га у притвору читавих 10 дана, без објашњења због чега је ухапшен. Већ 13. маја ухапшен је и надзорник пловних сигнала Гаврило Адамовић, скупа са шест радника, иако су сви они имали дозволу за рад и дозволу за кретање у Ђердапском сектору. Ова група службеника је задржана 24 часа у притвору, такође, без изношења разлога за хапшење. Сви ови случајеви хапшења ометали су редовне радове на Ђердапском сектору и обезбјеђење сигурне пловидбе, због чега је и сама Администрација била установљена. Честа хапшења и узнемиравања југословенских службеника знатно су отежавала њихов рад за који је била потребна, како је то писао В. Нинчић, „не само физичка снага, него и душевни мир“.[640]

Положај југословенских службеника и дипломата у Ђердапској администрацији није се промјенио ни у наредном периоду. У љето 1949. године румунске власти су саопштиле да протјерују са територије Румуније шефа Сервиса пловидбе инж. Гојка Марковића и надзорника пловидбе Владимира Митровића. Образложење за ову одлуку румунске власти нису дале.[641] Том приликом је донијета одлука и да се премјесте из

[639] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 2, 38/95; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 8, 429732.

[640] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 23, 411339; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 22, 49273; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 23, 49274; ВА, КНОЈ, арх. јед. 3714, бр. док. 1.

[641] Овакве одлуке румунских власти биле су директно у супротности са чланом 17. Споразума између Међународне дунавске комисије, Румуније и Југославије који се односи на образовање специјалних сервиса у Ђердапу који, између осталог, прецизира: „Једном именовани од Владе једне или друге од двеју прибрежних Држава на сектору, без изузетка сви службеници, који сачињавају сервисе, искључиво су стављени на расположење Администрацији, и ослобођени су, у погледу вршења њихових дужности према њој, сваког мешања, било посредног, било непосредног, од стране територијалних власти прибрежних

Оршаве у Текију југословенски службеници, пилоти Бранко Моловић и Леонард Вичевић, као и секретар Привременог комитета Мара Кондић.[642] Њима је дозвољено да само у току радног времена могу боравити на територији Румуније. Након њиховог протјеривања, у Оршави, која је била главно сједиште читаве Ђердапске администрације, остали су само стални делегат ФНРЈ Велизар Нинчић и шофер Ђердапске администрације Радован Поповић. Протјеривање шефа Сервиса пловидбе и надзорника пловидбе В. Нинчић је назвао „нечувеним поступком у аналима Дунава".[643]

Румунске власти су донијеле и једностране одлуке о одузимању дозвола за прелаз Југословенима који су радили у телефонској централи Администрације у Оршави (Димитрије Балић и Никола Марковић). Овај поступак је оправдаван чињеницом да је у питању румунски крај телефонског кабла Текија-Оршава и да се на њему морају налазити румунски службеници. Такође, с обзиром да су на локомотивској вучи на Сипском каналу радили само југословенски службеници то је искоришћено као оправдање за мјеру реципроцитета и уклањање два југословенска службеника са тегљача *Вашкапу*, Димитрија Ступаревића и Најдана Балића. Тешку ситуацију илустровао је и случај пуцања румунског граничара са осматрачнице на редара на броду *Вашкапу* Радивоја Јоновића, приликом његовог силаска са брода на румунску обалу.[644]

Управо због свих ових поступака румунских власти, Стална делегација ФНРЈ је на 77. засједању Привременог комитета, одржаном 2. и 3. августа 1949. године, констатовала да је „Делегација НРР узела сама у своје руке управљање пословима Ђердапске администрације и да је, следствено, Делегација ФНРЈ одбачена од управљања пословима Ђердапске администрације". Румунска делегација је истицала да је у питању само „право

Држава на сектору. Право опозивања ових службеника припада Влади прибрежне Државе сектора, која их је именовала." (*Службене новине КЈ*, 1. јун 1933, бр. 121).

[642] Положај Б. Моловића и Л. Вичевића био је особито тежак, јер су обојица годинама живјели у Румунији, били ожењени румунским држављанкама и посједовали имања на територији НРР (ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 24, 414542).

[643] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 24, 415785; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 24, 415787; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 24, 415786.

[644] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 24, 415786; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 13, 47805.

суверенитета“ румунске државе на својој територији. Велизар Нинчић је, у извјештају Одељењу за међународне организације МИП-а ФНРЈ истакао да се Сталној делегацији „оставља одговорност, а одузима јој се надлежност“. Такође, В.Нинчић је нагласио да се посљедњим поступцима румунских власти доводи у питање и ауторитет саме Сталне делегације, јер она није у стању „да заштити службенике југословенске држављане, нити је у стању да штити битне интересе југословенске државе и опште интересе дунавске пловидбе“. Предложио је да се, због тога, што прије повуче стални делегат ФНРЈ из Привременог комитета „било привремено, било дефинитивно“. Велизар Нинчић је поставио питање сврсисходности учествовања сталног делегата на засједањима Привременог комитета на којима му се, углавном, саопштавају „унилатералне одлуке румунских власти, које имају карактер наредби“. Очигледно је било да пословање Привременог комитета није више подразумјевало сарадњу двије државне делегације, већ „командовање румунске делегације у име румунских власти“.[645]

Нарочито проблематична одлука румунских власти била је она о ограничавању кретања преосталих југословенских службеника на румунској територији. Ова одлука се показала посебно погубном по југословенске спроводнике-пилоте, који су, по природи посла, некада бивали одсутни и по 20 дана. Ограничено кретање их је онемогућавало у снабдијевању основним животним намирницама, како приликом боравка на бродовима, тако и приликом чекања на нови распоред у пилотским станицама у Румунији. Савез радника и намештеника речне пловидбе и обалског рада Југославије, прецизније његова подружница у Ђердапској администрацији, истакла је, у свом писму Сталној делегацији, да се дешава да радници, који спроводе бродове „милијардске вредности свих демократских народа“, често гладују. Јован Пауновић је писао у марту 1949. године: „Често се не дозвољава нашим пилотима да понесу са собом најосновније намирнице за потребе на путовању које траје по неколико дана. Том приликом им се цигарете бацају у воду.“ У писму које је потписао инж. Душан Бабић овакви поступци румунских власти се

[645] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 24, 415786.

називају „нехуманим“ и „некомунистичким“, а оцјењује се „да по својој свирепости надмашују и поступак Хитлера на истом сектору почетком овог фаталног деценија“.[646]

Због тешког положаја у коме су се налазили југословенски пилоти, након одлуке румунских власти о ограничавању њиховог кретања, замољено је Министарство иностраних послова да протествује код румунских власти и „спречи гладовање наших трудбеника по пилотским станицама у Румунији“, као и да им се врати „пуна слобода, коју као поштени радници и заслужују“. Такође, тражено је да се омогући југословенским пилотима да се искрцавају у Великом Градишту, Добри и Кладову, а не као до тада само у Дренкови, Молдови Веке и Турну Северину. Издато је и упутство ГДУП-у да приступи изградњи пилотског стана у Добри, са могућношћу смјештаја 10-12 пилота.[647]

Слика бр. 8: Зграда Ђердапске администрације у Оршави (Nikola Račić, *Đerdap*)

Анализирајући ситуацију у Ђердапском сектору, Велизар Нинчић је предложио Министарству иностраних послова ФНРЈ да дозволи Сталној делегацији да затражи

[646] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 24, 26/524; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-58, досије 7, 410694; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 16, 23343.
[647] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 19, 417565.

премјештање сједишта Привременог комитета из Оршаве у Београд. Он је истакао да Записник о установљењу Привременог комитета предвиђа и могућност промјене његовог сједишта. Оваква промјена, сматрао је В. Нинчић, одвојила би румунску делегацију од Оршаве и „тежње директне команде у сектору“ и онемогућила румунске полицијске власти да наставе са својом политиком „шикана“ и „интрига“. Важно је било, по В. Нинчићу, не направити погрешку којом би се Румунима дали „јаки аргументи против нас“. Према његовом мишљењу никако није било корисно за Југославију да напусти Привремени комитет, нити да учини нешто што би се на румунској страни, односно, уопште на страни совјетског блока, могло гледати као провокација. За, евентуално, прекидање деловодства било је потребно, најприје, „припремити свјетску јавност“, односно изнијети проблем пред ОУН. Прецизније, требало је обзнанити да је Румунија кривац за неодговарајући однос између двије државе, као и за неиспуњење члана 21. Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву, који је предвиђао формирање нове специјалне управе на Ђердапу.[648]

Велизар Нинчић је истакао и потребу да се званично уложи протест код свих потписница Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву, у коме ће се посебно нагласити да Румунија не жели извршење члана 21. Конвенције[649], не пристаје на повећање ђердапских такси због чега Администрација нема довољне приходе, онемогућује сарадњу двије делегације, протјерује службенике Администрације југословенске држављане, на „малограђански начин“ шиканира службенике Администрације југословенске држављане и уз помоћ војних и полицијских снага претреса архиву Сталне делегације ФНРЈ и личне ствари самог сталног делегата. Велизар Нинчић је сматрао да је потребно предузети све

[648] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 417153; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-57, досије 3, 410536.

[649] Члан 21. Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву гласи: „На сектору Ђердапа (од Винце до Костола на десној обали и од Молдова Веке до Турну-Северина на левој обали Дунава) ствара се специјална речна Администрација Ђердапа у саставу претставника Румунске Народне Републике и Федеративне Народне Републике Југославије за извођење хидротехничких радова и регулисање пловидбе на означеном сектору. Администрација функционише на основу споразума између Влада земаља учесница Администрације. Седишта Администрације су Оршава и Текија.“ Цитирано према: *Службени лист ФНРЈ*, 26. јануар 1949. Текст Конвенције се, у цјелости, може видјети и на званичној интернет презентацији Дунавске комисије: *http://www.danubecommission.org/*.

техничко-наутичке мјере како би се југословенска обала оспособила за самостално управљање пловидбом на Ђердапском сектору[650], али и да је потребано донијети југословенске „диспозиције“ по питању прелаза границе и боравка и кретања на територији ФНРЈ службеника Администрације. Доношење југословенских диспозиција је било conditio sine qua non за сваки наредни потез југословенских власти у Ђердапском сектору. Таква ситуација је једино могла навести румунску страну на дјеловање према принципима равноправности између двије државе.[651]

Висина такси за пролазак кроз Ђердапски сектор остала је на приближно истој разини као и прије Другог свјетског рата. Међутим, пловидба кроз Сектор је била далеко мањег интензитета, због чега оне нису биле ни приближно довољне за издржавање Администрације. Тарифе су износиле 1,92 динара и 4 леја по једној тони носивости. У прољеће 1948. године и румунска страна је пристала на повећање такси. Нова висина такси од 2,5 динара и 7,5 леја по тони ступила је на снагу 1. јуна. Већ 16. јуна румунски делегат је тражио повратак такси на висину од прије 1. јуна. Румунски делегат је тврдио да је ова промјена била мотивисана интервенцијом совјетске амбасаде у Букурешту, која је била незадовољна овим повећањем. Након чврстих гаранција Румуније да ће зајмовима у лејима покрити потребе функционисања Ђердапске администрације и Југославија је пристала на обарање нове висине такси. С обзиром да су совјетска пловила у највећој мјери користила пловни пут кроз Ђердап, сасвим је јасно откуд њихов интерес за што нижим таксама.[652]

Кршећи његов дипломатски имунитет, румунске власти су упадале у стан сталног делегата у Оршави и са „упереном пушком“ вршиле преметачину. У децембру 1948. године у стан В. Нинчића упао је наоружани војник, обијајући том приликом браву на

[650] Под овим је подразумјевано обезбјеђење и опремање пилотске станице, обезбјеђење потребних транспортних средстава на води за превоз пилота, обезбјеђење потребних материјала за пловне сигнале, изградњу радионице у Текији и постављање телефонске линије (ДАМСП, ПА, 1950, ф-21, досије 11, 419732).
[651] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 417153; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 16, 422410; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 6, 41433; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 11, 419732.
[652] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 26, 26/605; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 29, 423555.

његовим улазним вратима. Приликом повратка из Београда у Оршаву, на граничном прелазу Жомбољ 12. маја 1949. године, вршен је детаљан преглед његових личних, али и службених ствари, што је представљало „повреду дипломатских обичаја“ и малтретирање дипломатског представника једне суверене државе. Претрес његових ствари је обављен иако је посједовао дипломатски пасош, имао ранг опуномоћеног министра и дипломатску легитимацију коју је издао МИП Румуније. У ноћи између 5. и 6. јула 1949. године полиција је поново упадала у стан В. Нинчића и легитимисала га. Без обзира на све ове непријатности, из извјештаја које је Велизар Нинчић слао Министарству иностраних послова, видимо да је његов став био суздржан и да је његов основни циљ био да не заоштрава, ионако тешку ситуацију. Управо из тог разлога, у извјештајима југословенских обавјештајаца са Ђердапа, В. Нинчић је критикован због „недовољног реаговања“, „опортуног“ и „незаинтересованог“ става. Међутим, В. Нинчић је добро знао да је највећи дио старих међународних правних аката, који регулишу управу Ђердапом, у суштини стављен ван снаге. Користећи се својеврсним „правним вакуумом“ румунска делегација је поступке својих државних органа објашњавала истичући „да ту не може бити речи о тешкоћама, него само о примењивању румунских законских и административних диспозиција“.[653]

Анализирањем положаја сталног делегата намеће се питање у којој су мјери имунитет и привилегије шефова дипломатских мисија обухватале и самог Велизара Нинчића као сталног делегата. Велизар Нинчић је посједовао легитимацију члана дипломатског кора, добијао је дипломатска материјална сљедовања и, дјелимично, респектована је пошта упућена сталном делегату. Са друге стране, румунске власти нису поштовале неповредивост стана сталног делегата, а забраниле су и пријем југословенске штампе, осим Службеног листа ФНРЈ, који је слало Министарство иностраних послова у запечаћеној коверти са осталом поштом. Стан сталног делегата био је под константном

[653] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 29, 423555; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 18, 49264; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 9, 23374; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 18, 410157; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 18, 412210; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 18, 412313.

полицијском присмотром. Чим би се његово кретање од стана до канцеларије одвојило „од праве линије пута“, а раздаљина између те двије локације је била 300-400 метара, „одмах би му прилазили оружници у разнобојним униформама тражећи му легитимацију и постављајући му при том разна питања“. Из тих разлога је В. Нинчић говорио да је његов положај „имао сва обележја кућног затвора“, а рад у Оршави је за њега постао „више него тегобан, мучан и опоран“.[654]

Југословенска делегација у Привременом комитету, услијед напред изложених разлога, донијела је одлуку о премјештању свог сједишта из Оршаве у Текију. Оваква одлука је саопштена румунској делегацији на 78. засједању Привременог комитета, одржаном 8. августа. Дозвола за прелазак у Текију издата је тек 5. септембра 1949. године. Од тог тренутка, југословенски делегат је у Румунију требало да прелази само ради обављања оних послова за које је било нужно његово присуство у Оршави.[655] Велизар Нинчић је нарочито истицао проблеме које су му правиле румунске власти приликом преношења ствари из Оршаве у Текију. Сваки комадић покућства је прегледан, као и сваки лист архиве Сталне делегације. Том приликом су стални делегат и његова супруга били задржани у полицијској станици 45 минута, ком приликом су се „потпоручник жандармерије и три подофицира кезили као кловнови, загледајући са свију страна сталног делегата у намери да га провоцирају“.[656] Иако је имао искуство дипломате у непријатељској земљи непосредно пред избијање рата, Велизар Нинчић је истакао да се поступак румунских власти према њему „и то у време када није било рата“, по

[654] ДАМСП, ПА, 1949, Југославија, ф-60, досије 4, 60/101; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 19, 413891; ДАМСП, ПА, Дунав, 1950, ф-21, досије 15, 417787; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 18, 41097.

[655] Стални делегат, међутим, није остао у Текији, већ је његово сједиште било у Београду у Смиљанићевој улици бр. 26 (ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 19, 414849; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 19, 414986; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 19, 414899; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 19, 415342; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 19, 416634).

[656] Велизар Нинчић детаљно описује претрес: „Све су ствари вађене комад по комад из кофера и сандука и свака засебно загледана. Исто тако архива Сталне делегације прегледана је лист по лист; документа нису читана, али су међу њима и у њима тражили ... летке и новац.“ (ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 15, 422134).

некоректности не може поредити ни са једним другим.[657] Румунске власти, а особито румунска делегација при Привременом комитету, како је писао В. Нинчић, „у своме настојању да приграби целу управу пословима Ђердапске администрације у своје руке, показују не само сву своју бруталну безобзирност у гажењу обавеза, своје необазирање на интересе ФНРЈ и на опште интересе дунавске пловидбе, него показују и једно непознавање посла и неспособност којој је немогућно наћи равна у историји Дунава". Румунске власти су на одлазак В. Нинчића из Оршаве гледале као на покушај саботирања нормалног рада Привременог комитета, јер је, не оставивши замјеника, онемогућио одржавање редовних засједања.[658]

Одлазак сталног делегата из Оршаве само је додатно отежао услове рада за преостале југословенске службенике који су прелазили на румунску територију. О ситуацији у којој су се налазили сви југословенски службеници Администрације који су, због потреба посла, прелазили у Оршаву, најбоље свједочи шеф Бироа рачуноводства Владета Крстић. Он је истакао да су „сви уопште врло непредусретљиви" према њима и да се сада више нема коме обратити за помоћ, с обзиром да ни стални делегат више није у Оршави. Владета Крстић је свој извјештај закључио ријечима: „Наша ситуација је сваким даном све тежа и ја се трудим да још што дуже останем у послу, али не верујем да ћу моћи дуго." Владета Крстић је био један од југословенских службеника у Ђердапској администрацији који је најдуже успио остати у Оршави. Жалио се и на тешкоће приликом пријема поште Привременог комитета, пошто се писма „по дан-два шетају којекуда по

[657] Велизар Нинчић се налазио на дужности писара у Генералном конзулату Краљевине Србије у Скопљу непосредно пред избијање Првог балканског рата, на дужности вице-конзула у Будимпешти непосредно пред почетак Првог свјетског рата и на мјесту Сталног делегата Краљевине Југославије при Међународној дунавској комисији 1938. године када су њемачке власти, након припајања Аустрије, донијеле одлуку о отказивању гостопримства МДК у Бечу, као и свим делегацијама које су у њеном раду учествовале (AJ, 334-179-502; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 15, 417787).

[658] Осим тешке ситуације у самој Оршави, разлог за одлазак В. Нинчића у Београд био је и у његовој потреби за лијечењем. Из тог разлога он је инсистирао да му се одобри боравак у Београду, јер је „стање плућног емфизема погоршано дугим боравком у Оршави, где је клима веома неповољна за оваква оболења" (ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-57, досије 3, 47711; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 13, 43504; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 12, 421757).

Оршави“, а често их је он сам крио „у постави од одела да би избегао давање исцрпних обавештења“.[659]

Румунски службеници, са погоршањем опште ситуације, ријетко су прелазили у Текију, гдје је био смјештен Сервис радова. Рад овог Сервиса је пребачен у Оршаву, без одобрења Привременог комитета. Шеф Сервиса радова Михаи Семенеску престао је долазити у Текију у септембру 1949. године. Југословенска делегација је потпуно изгубила увид у то шта је Сервис радова, уопште, радио у Ђердапском сектору. Додатну озбиљност оваквој одлуци румунске делегације дала је чињеница да се највећи дио водограђевина, о којима се Сервис радова старао, налазио на југословенској обали. Југославија је у овим актима видјела румунску намјеру да се Сервис радова премјести из Текије у Оршаву и тиме ишчезне управа Администрацијом из два центра.[660]

Најважнија акција коју су југословенске власти предузеле на Дунаву, била је преузимање локомотивске вуче на Сипском каналу. Локомотивска вуча успјевала је да проведе читав пловни конвој уз Сипски канал за мање од сат времена, док је један реморкер конвој могао провести, вукући сваки шлеп појединачно, тек за неколико сати, уз енормну потрошњу погонског горива. Надлежна југословенска министарства сматрала су да локомотивска вуча може пословати „потпуно самостално на привредној бази“. Министарство саобраћаја ФНРЈ је дало мишљење о потреби да се њена експлоатација врати у југословенске руке и да се земљи, која је њен власник и на чијој се територији налазила, препусти доношење и убирање такси. Таксе нису смјеле доносити никакву корист, а вуча је морала бити стављена на расположење свим земљама које су пловиле Ђердапским сектором Дунава. Југословенско Министарство иностраних послова се

[659] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 6, 41433; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 6, 42917.
[660] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 6, 42859; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 6, 43312; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 7, 45242; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-57, досије 3, 47711; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-57, досије 1, 46228; *Међународна политика,* бр. 9, 25. април 1951, стр. 4-5.

сложило са мишљењем Министарства саобраћаја и предузело неопходне дипломатске кораке са циљем преузимања управе над локомотивском вучом.[661]

Још од јула 1949. Југославија је имала план о отказивању Уговора о експлоатацији обалне вуче на Сипском каналу, који је био закључен 11. маја 1934. године између Међународне дунавске комисије и Краљевине Југославије. Уговор је био привременог карактера, а од стране Југославије никада није био ратификован.[662] Према том уговору Ђердапска администрација је плаћала Југославији 70.000 швајцарских франака годишње на име закупа. Од априла 1941. године плаћање закупа је престало, а није настављено ни након рата. До 1949. године дуг Ђердапске администрације према ФНРЈ, почевши од октобра 1945, износио је скоро 300.000 франака. Локомотивску вучу су опслуживали југословенски службеници, али је висину такси за њено коришћење одређивала Ђердапска администрација.[663]

Њемачка присилна експлоатација вуче оштетила је Југославију за 315.000 франака, а експлоатација без учешћа Југославије настављена је и у вријеме румунске управе од септембра 1944. до октобра 1945. године. Без обзира на то што је југословенски стални делегат у Привременом комитету у неколико наврата апеловао на ову уговорну обавезу, као и на чињеницу да је новац потребан за закуп вуче редовно укључиван у годишњи буџет Администрације, новац није уплаћиван Југославији. Неплаћање закупнине искоришћено је као основни разлог за отказивање Уговора из 1934. године и преузимање управе над вучом од стране Југославије.[664]

[661] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 4, 410378; ДАМСП, ПА, 1949, ф-27, досије 4, 410446; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 14, 419291.
[662] Мелентије Радовић наводи да је локомотивска вуча била уступљена на 40 година (М. М. Радовић, н.д., стр. 32-33).
[663] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 4, 27/258, ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-58, досије 16, 410802; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 6, 417985.
[664] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 4, 27/258.

Слика бр. 9: Локомотивска вуча на Сипском каналу (*Système hydro-enérgétique et navigable Đerdap*)

Коначну одлуку о потпуном преузимању контроле над локомотивском вучом на Сипском каналу југословенске власти су донијеле 2. септембра, а почеле примјењивати од 1. октобра 1952. године. Тада је основана Управа сипске локомитвске вуче (УСЛВ), као установа са самосталним финансирањем, са сједиштем у Кладову. Југославија је и до тада обављала све послове везане за одржавање локомотивске вуче, а овом одлуком је преузела и њену екплоатацију, као и одређивање висине такси и њихову наплату. О томе су обавјештени Привремени комитет за управљање пословима Ђердапске администрације, као и совјетска, румунска, бугарска, мађарска и чехословачка амбасада у Београду. Висина такси није повећана, а до 20. октобра се вуча одвијала нормално за сва бродарска друштва. Након тога су финансијска потраживања измириле само југословенска и чехословачка пловидба, док је за остале вуча обустављена. Губитак за све

пловидбе земаља совјетског блока био је огроман, а примјетан је био у вишеструком повећању потрошње погонског горива, упропаштавању машина због тешких маневара, и губитку времена.[665]

У вријеме сукоба са земљама совјетског лагера Југославија није имала нарочито значајну пловидбу кроз Ђердап. Она се сводила на путнички саобраћај и превоз камена, пирита и дрва из каменолома, рудника и шума око Ђердапа. Највећи дио тог транспорта остајао је у оквирима Југославије, односно, радило се о малој каботажи. Само је пирит извожен изван граница ФНРЈ, што је чинило око 20% свега што су југословенска пловила превозила кроз Сектор. С обзиром да су пловила са југословенском заставом чинила само нешто више од 7% у 1949. и нешто мање од 6% у 1950. години, од укупне пловидбе кроз Ђердап, оваква одлука је била директно предузета против земаља које су се налазиле у лошим односима са Југославијом, а које су чиниле преосталих више од 90% пловидбе кроз Сектор.[666]

Анализирајући учешће пловидбених друштава у пловидби кроз Ђердап, у годинама након Другог свјетског рата, лако је увидјети потпуни примат совјетског пловидбеног друштва (СДГП) и мјешовитих друштава под совјетском доминацијом (МЕСХАРТ, СОВРОМТРАНСПОРТ, али и ЈУСПАД у трогодишњем периоду). Предузећа у којима су Совјети имали одлучујућу или значајну улогу, према многим показатељима, спроводила су око 70% укупног транспорта кроз Ђердап у периоду 1946-1950. године. Нарочито је примјетан пораст промета мјешовитих друштава (совјетско-мађарског и совјетско-румунског), након 1948. године, али и пад промета југословенске државне ријечне пловидбе. Овај пад је, најприје, био изазван појавом југословенско-совјетског мјешовитог друштва, које је у знатној мјери преузело међународну пловидбу, а затим поремећеним међудржавним односима, услијед којих је пловидба југословенских

[665] ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-58, досије 16, 410802; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-58, досије 19, 415525; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 6, 417985; АЈ, 599-340, *Елаборат о пословању и тарифама Дирекције сипске локомотивске вуче;* АДК, ОА, ф-23/I, бр. 3822; *Međunarodna politika,* br. 20, 16. oktobar 1952, str. 5-6.
[666] ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 14, 419291.

пловила низводно од Ђердапског сектора била ријетка. Управо је и ова анализа учешћа пловидбених друштава у укупној пловидби кроз Ђердапски сектор показала колико је штете нанијето совјетској пловидби преузимањем локомотивске вуче и колико је та саобраћајница била важна за Совјетски Савез.

Табела бр. 10: *Учешће пловидбених друштава у пловидби кроз Ђердап 1946-1950. године*[667]

Друштво	1946.	1947.	1948.	1949.	1950.
СДГП	55,30%	41,94%	37,72%	37,12%	34,91%
ЧСДП	7,39%	10,67%	15,50%	17,05%	13%
ЈДРБ	13,84%	8,42%	8,19%	7,06%	5,82%
БРП	2,48%	2,79%	2,46%	4,02%	4,46%
МЕСХАРТ	1,72%	3,74%	5,62%	10,15%	14,98%
СОВРОМТРАНСПОРТ	15%	12,89%	12,58%	19,10%	21,51%
ДДСГ	/	/	2,90%	3,36%	5,32%
ЈУСПАД	/	12,79%	11,10%	1,44%	/
Остали	4,27%	6,76%	3,93%	0,70%	/

Румунија се одлучила за предузимање противмјере довлачењем тегљача *Вашкапу* са Гребена, гдје је до тада помагао у пловидби, на Сипски канал. Југославија је протествовала због овакве одлуке румунског дијела Привременог комитета, јер, за разлику од локомотивске вуче, *Вашкапу* није био власништво једне државе, већ Ђердапске администрације. Такође, југословенске власти су истакле непотребност довлачења тегљача *Вашкапу* на Сипски канал због тога што је локомотивска вуча била у раду, а процјењено је и да би он могао ометати нормално одвијање пловидбе. Када је тегљач дошао близу Сипског канала, у новембру мјесецу, југословенске власти су, под претњом оружјем, приморале посаду да пристане уз југословенску обалу. Румуни су, касније, оптуживали југословенску страну да је посада тегљача била нападнута „од

[667] ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 14, 419291.

великог броја људи са реморкера *Херцеговина*“, а затим малтретирана од стране органа УДБА-е у Текији.[668]

Осим проблема у којима су се нашли службеници Ђердапске администрације, на проблеме су наилазили и службеници југословенских бродарских агенција на Дунаву. Румунске власти су, у септембру 1949. године, забраниле даљи рад агенција ЈДРБ-а у Ђурђуу и Браили, а службенике ових агенција Василија Мескеа и Милисава Брчаревића протјерале са своје територије. Југословенска бродарска предузећа имала су своје агенције у румунским пристаништима на Дунаву још од 1925. године. Забрану рада ових агенција румунске власти су образложиле њиховом сувишношћу, с обзиром да ЈДРБ „не врши никакав транспорт својим пловилима преко румунског дела Дунава“. Претходно су, у јануару исте године, полицијски органи скинули слику Ј. Б. Тита са зида у просторијама агенције у Браили. Још у августу се у југословенском Министарству саобраћаја претпостављало да ће ове агенције бити укинуте, па се постављало питање да ли их треба угасити, или сачекати да буду угашене одлуком румунских власти. Одлуком совјетских власти, током 1949. и 1950. године, биле су затворене југословенске бродарске агенције у тамошњим пристаништима Ренију и Килији, а одлуком бугарских власти затворена је агенција у Русеу, док је њен службеник Илија Ђордић протјеран. У исто вријеме совјетско бродарство је имало шест агенција у југословенским пристаништима, због чега се Јован Пауновић залаго за примјену принципа реципроцитета. Крајем 1949. године југословенске власти су ухапсиле, а затим и протјерале, шефа агенције СДГП-а у Великом Градишту Јурија Наумова и шефа агенције у Смедереву Игора Чучувадзеа.[669]

[668] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 13, 412830; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 13, 4276; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 13, 414290; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 13, 414412; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 13, 414955; J. M. Paunović, *Sloboda plovidbe...,* str. 124-127.

[669] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 11, 419732; ДАМСП, ПА, 1950, СССР, ф-85, досије 22, 41981; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 418317; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 19, 418181; ДАМСП, ПА, 1949, Румунија, ф-92, досије 6, 417988; ДАМСП, ПА, 1949, Румунија, ф-92, досије 6, 418679; ДАМСП, ПА, 1949, Румунија, ф-92, досије 6, 419210; ДАМСП, ПА, 1949, Румунија, ф-92, досије 5, 41265; АЈ, 162-57, пов. бр. 2411; АЈ, 162-57, пов. бр. 3100; *Bela knjiga,* dok. br. 216, str. 306-307.

Од јесени 1949. године погоршавао се положај југословенских службеника и на територији Чехословачке. Стална праћења, провоцирања и малтретирања постала су саставни дио њихових живота. Временом су све учесталија била и хапшења, протјеривања, легитимисања и претресања, нарочито посјетилаца Амбасаде у Прагу и Конзулата у Братислави. Службеник ЈДРБ агенције у Комарну Владимир Радецки-Микулић, у исказу пред Одбором за иностране послове Народне скупштине ФНРЈ, говорио је да је први знак промјењених односа чехословачких власти према Југословенима била забрана достављања штампе, и уопште, поште из Југославије. Владимир Радецки-Микулић је обавјештен 3. јануара 1950. године о протјеривању из Комарна, али не и из Чехословачке. По наређењу југословенског Генералног конзулата В. Радецки-Микулић је био премјештен у агенцију ЈДРБ-а у Братислави. Након поновног хапшења, крајем јануара, саопштено му је да у року од 24 часа мора напустити територију Чехословачке. У пратњи три агента одмах је одвезен до границе са Аустријом, гдје је остављен по снажној мећави усред ноћи.[670]

На познатом процесу, вођеном у Прагу у љето 1950. године, против групе југословенских и чехословачких грађана оптужених за шпијунажу, шверц и „подривачку" дјелатност, суђено је и Миленку Томићу, шефу агенције ЈДРБ-а у Братислави и Антону Матахлији, службенику агенције у Комарну. За предводника ове скупине или „банде", како се наводи у оптужници, чехословачке власти су „прогласиле" вице-конзула Генералног конзулата ФНРЈ у Братислави Шефика Кевића. Антон Матахлија је оптужен за достављање извјештаја о садржини терета пристиглих Дунавом из Совјетског Савеза, Бугарске и Аустрије, а оптужен је и да је Ш. Кевићу предао „зимски план" пристаништа у Комарну. Миленко Томић је, наводно, правио детаљне скице дунавског пристаништа у Братислави. Антон Матахлија је осуђен на 10 година затвора, конфискацију цјелокупне

[670] Владимир Радецки-Микулић је у притвору детаљно испитиван о ситуацији у Југославији, растурању пропагандног материјала по Чехословачкој, о југословенским дипломатама и службеницима у Чехословачкој. Након што му је саопштена одлука о протјеривању један од агената му је поручио: „Пливаћеш по Дунаву без брода!" (ДАМСП, ПА, 1950, Чехословачка, ф-16, досије 6, 424168; ДАМСП, ПА, 1950, Чехословачка, ф-16, досије 6, 424151; ДАМСП, ПА, 1950, Чехословачка, ф-16, досије 6, 421383; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1950,* dok. br. 13, str. 20-21).

имовине и новчану казну од 10.000 круна, док је М. Томић осуђен на 18 година затвора, конфискацију цјелокупне имовине и новчану казну од 10.000 круна. Како наводи Слободан Селинић, нешто касније су ухапшена још тројица службеника ЈДРБ-а. Маја мјесеца 1950. ухапшен је Фердинанд Крхњак, иначе чехословачки држављанин, док су током 1952. године ухапшени спроводници бродова Чедомир Чубрић (у мају) и Стјепан Антешић (у новембру).[671]

Ни пролазак бродова сукобљених земаља по Дунаву није се могао одвијати без посљедица, с обзиром на односе Југославије са земљама совјетског блока.[672] Совјетска, као и пловила других земаља народне демократије била су под посебном присмотром југословенских власти. Осим редовног прегледа у царинарницама приликом уласка и изласка из југословенског дијела Дунава, ова пловила су добијала и посебне царинске спроводнике. У питању су били југословенски службеници који су боравили на пловилима за све вријеме њиховог боравка у југословенским водама. Чести су били случајеви да су се совјетске посаде буниле против ових мјера, али су чести били и случајеви да је са бродова у пролазу избациван пропагандни материјал, као и да су совјетски бродови избјегавали извршавање царинских формалности.

[671] Чедомир Чубрић је осуђен на двије и по године затвора, али је пуштен прије истека казне, док се С. Антешић нашао на списку политичких затвореника чију је размјену Југославија тражила 1954. Миленко Томић и А. Матахлија нашли су се на слободи тек након велике размјене политичких осуђеника између Југославије и Чехословачке у априлу 1955. године (ДАМСП, ПА, 1950, Чехословачка, ф-16, досије 6, 424217; ДАМСП, ПА, 1950, Чехословачка, ф-16, досије 6, 424149; ДАМСП, ПА, 1950, Чехословачка, ф-16, досије 6, 424151; ДАМСП, ПА, 1950, Чехословачка, ф-16, досије 18, 410152; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1950,* dok. br. 44, str. 84-85; S. Selinić, *Jugoslovensko-čehoslovački odnosi,* str. 466-467, 655-659).

[672] Чини са као да је, као својеврсни увод за све оно што се касније догађало током пловидбе на југословенском дијелу Дунава, послужио случај малтретирања чехословачког амбасадора у Југославији Јиржија Тауфера током породичног излета на броду од Београда до Радујеваца 24-26. јула 1948. године. Амбасадор је, како је то писало у ед-мемоару, у току ноћи неколико пута био легитимисан од стране припадника УДБА-е, а затим сутрадан, за вријеме ручка, од једног полицијског службеника. Југословенска страна је сматрала да је чехословачка штампа „увеличала“ овај случај, „изразила жаљење“, али и нагласила да је амбасадор без посебне дозволе боравио у пограничној зони. Амбасадор је, касније, у једном разговору са др Словеном Смодлаком, начелником одјељења протокола у МИП-у рекао „да он после свог случаја са путем у Ђердап уопће више не излази ван Београда“ (АЈ, КМЈ, I-3-б/187; АЈ, КМЈ, I-3-б/659, *Забелешка о разговору начелника одељења протокола Сл. Смодлаке са совјетским амбасадором Лаврентијевим, у присуству румунског амбасадора Руденка и чехословачког амбасадора Тауфера на пријему у иранском посланству 27. октобра 1948. године*).

Чести су били и случајеви малтретирања југословенских царинских спроводника на совјетским бродовима. Иако су, по слову Конвенције, југословенске власти имале право да стављају робу у транзиту на иностраним бродовима под царински надзор, на тај њихов поступак се није гледало благонаклоно. Југославија је оптуживана да је међу царинске спроводнике совјетских бродова убацивала полицијске службенике. Царински спроводници су често били остављани без кабине за спавање, изгладњивани и вријеђани. Југословенском царинском спроводнику на СДГП-овом броду *Хасан* било је забрањено, од стране чланова посаде, да чита лист *Борба,* јер се налази „на њиховом броду, поготову у салону где се налазе слике Лењина и Стаљина". Југословенском спроводнику совјетског брода *Измаил* посада је говорила о томе да ће Совјети „ускоро да постану господари на Дунаву" и да тада више нико неће моћи спроводити њихове бродове.[673]

Најдрастичнији случај угрожавања безбједности и малтретирања југословенских царинских спроводника на Дунаву догодио се 3. априла 1953. године, када је на совјетском броду *Ољега* тешко повређен царински спроводник Славољуб Петровић. Заједно са колегама Бранком Лилићем и Драгомиром Костићем, С. Петровић је био у пратњи конвоја од осам шлепова, колико је вукао брод *Ољега*. Приликом одмора у кабини, док је брод био усидрен ради преноћишта на обали Дунава наспрам Батајнице, С. Петровић је примјетио „како му је неко, кроз отворен прозор, осветлио ручном батеријом кабину". Убрзо након тога је на полици, која се налазила изнад кревета на коме је спавао, „пукла флаша и он је истога момента осетио течност по глави и лицу, која га је гушила и гризла кожу". Кожа на његовом лицу била је у тешком стању, а једно око му се нашло у врло озбиљној опасности. Према изјави капетана брода Владимира Степановича Бојка у тој флаши се налазила сона киселина. Увиђај на лицу мјеста показао је да су сви остали предмети са исте полице остали на свом мјесту, као и да је флаша пукла на два дијела. Међутим, истрага није могла доказати да је неко намјерно повредио југословенског

[673] Слично Југославији, мађарске власти су постављале царинске органе на југословенске бродове приликом њиховог проласка Дунавом кроз ову земљу (ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 419236; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 5, 47505; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 418317; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 252, 257, стр. 583-587, 591-592).

службеника, али је постојала „велика вероватноћа“ да је неко од чланова посаде разбио флашу „неким предметом, провлачећи руку кроз отворени прозор“.[674]

У поређењу са инцидентом на броду *Оњега*, инцидент на броду *Иркутск* изгледао је поприлично безазлено. Том приликом је један од морнара просуо пуну кофу воде у кабину у којој су се налазили југословенски царински спроводници Томислав Петровић и Гојко Кресовић, који су брод спроводили од Бездана ка Великом Градишту. Један од спроводника био је потпуно мокар. Капетан брода је у изјави пред управником царинарнице у Великом Градишту обећао да ће дотични морнар бити прописно кажњен.[675]

Југословенски царински органи су, приликом прегледа брода *Мурманск* у Великом Градишту, у трпезарији брода затекли „неколико разних карикатура у којима се маршал Тито приказује као империјалистички агент, са алком око врата и у ланцима Американаца и Енглеза, пред гомилом долара“. На другој карикатури су приказани ликови Ј. Б. Тита и Александра Ранковића „са кукастим крстом на капи, како лутају у једном америчанском граду, у коме им показује пут амерички саобраћајац“. Царински органи су брод задржали, али је према наређењу из Министарства унутрашњих послова, он убрзо пуштен да настави пут од Аустрије ка Румунији, и натраг. Такође, на броду *Красноводск* уочено је „неколико карикатура маршала Тита у разговору са Гебелсом, са словом 'С' на капи“.[676]

Југословенски службеници су и приликом прегледа совјетских бродова *Мурманск, Иркутск, Севастопољ, и Орел* наилазили на карикатуре југословенских функционера – Ј. Б. Тита, Александра Ранковића и Е. Кардеља, које су биле узете из совјетске, мађарске, румунске и чехословачке штампе. Службеник царинарнице у Бездану Саво Недић свједочио је о карикатури на којој Ј. Б. Тито „на улици чисти ципеле Американцима“, са

[674] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 3, 47496.
[675] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 3, 413232.
[676] Са брода *Красноводск* 15. јула 1952. године избачен је и сандук пропагандног материјала, на којег је наишао један дјечак код села Затоње и предао УДБА-и (ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 419924; ВА, КНОЈ, арх. јед. 3714, бр. док. 8).

коментаром на румунском језику. У бродском салону брода *Измаил* уочено је неколико разних карикатура на којима је Ј. Б. Тито био приказан „као патка, змија, пас итд.“ Совјети су истицали да простор на броду представља њихову територију и да, самим тим, имају право на стављање ових карикатура. Забиљежени су и случајеви да су југословенски цариници цјепали карикатуре по бродским салонима и да је, услијед тога, сваки сличан царински преглед био на ивици физичког обрачуна.[677]

Совјетски Савез је у више наврата протествовао због односа југословенских власти према посадама њихових бродова. Југословенске власти су се правдале неодговарајућим понашањем совјетског особља. Приликом прегледа брода *Мурманск* посада је називала југословенске службенике „империјалистичким шпијунима“. Совјети су тврдили да су југословенске власти, под претњом употребе ватреног оружја, зауставиле брод *Лењинград*. Протест због односа југословенских власти према совјетским пловилима уложен је 25. фебруара 1950. године. Међусобна оптуживања за кршење Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву била су саставни дио сваке ноте размјењене између Београда и Москве, а које су се тицале дунавске пловидбе.[678]

Протесте због односа југословенских власти према посадама њихових бродова улагала је и Бугарска. Бугари су протествовали због односа према посади брода *Русе* у Бездану, и због односа према товару шлепа 96705, приликом прегледа у Великом Градишту. Службеници царинарнице у Бездану оптуживани су да су затворили све чланове посаде у једну бродску просторију и претресали читав брод без њиховог присуства. Такође, Бугари су тврдили да су Југословени остављали пропагандни материјал на бугарском језику у свакој бродској просторији. МИП ФНРЈ је одбацио бугарске оптужбе и назвао их „неоснованим“ и „исконструисаним“.[679]

[677] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 5, 46722.
[678] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 5, 43799; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 240-241, стр. 561-563.
[679] ДАМСП, ПА, 1950, Бугарска, ф-14, досије 5, 422870; ДАМСП, ПА, 1950, Бугарска, ф-14, досије 6, 43011; ДАМСП, ПА, 1950, Бугарска, ф-14, досије 7, 42774; ДАМСП, ПА, 1950, Бугарска, ф-14, досије 7, 48132; ДАМСП, ПА, 1950, Бугарска, ф-15, досије 6, 422935.

Југословенске власти су критиковане и због ступања на снагу Уредбе о контроли посада страних бродова 16. марта 1950. године. Овом Уредбом ограничавало се пристајање страних бродова на југословенском дијелу Дунава на сљедећа пристаништа: Бездан, Апатин, Вуковар, Нови Сад, Београд, Смедерево, Велико Градиште, Доњи Милановац, Текија, Кладово и Прахово. Заустављање бродова и излазак посада на обалу ван ових пристаништа био је изричито забрањен. С обзиром на отежану ноћну пловидбу овакво правило је успоравало кретање бродова кроз југословенски сектор Дунава, пошто су бродови, због удаљености ових пристаништа, морали остајати на преноћишту усред дана. Према мишљењу ДК оваква југословенска Уредба кршила је Конвенцију из августа 1948. године, јер је „ометала нормалну навигацију Дунавом". О овој одлуци југословенских власти расправљало се и на трећем засједању ДК, када ју је жестоко критиковао шеф совјетске делегације Г. Н. Морозов.[680]

На трећем засједању Дунавске комисије Југославија је критикована и због случаја отварања ватре на румунски брод *Бега,* недалеко од Старе Паланке. Совјетски делегат оптуживао је југословенске власти за случај пуцања и на СДГП-ов брод *Мурманск*, недалеко од Великог Градишта, ком приликом је, пуком случајношћу, бродски стројар остао неповријеђен. Оштро оптужујући југословенску страну Г. Н. Морозов је питао: „Гдје је логика и гдје је правда? Правда се налази на страни Совјетског Савеза." И Југославија се жалила на отварање ватре на њен брод *Цер* и моторни чамац *Слободанка* од стране румунских граничних органа, у првој половини октобра 1951. године.[681]

Југославија је пристала на могућност да совјетски војни бродови, који су саобраћали од Совјетског Савеза до совјетске окупационе зоне у Аустрији и натраг, пролазе кроз њен дио Дунава. Ови бродови нису смјели бити прегледани нити стављани под надзор, али је обавеза јављања постојала. Међутим, и ово је у неколико наврата

[680] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 10, 49907; АДК, ОА, ф-18/2, бр. 6/50; *Протоколы Дунайской комиссии*, III, стр. 38-39; AJ, 50-24-43, *Уредба о контроли посаде на пловилима у унутрашњој пловидби; Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 242, стр. 564-565.
[681] *Протоколы Дунайской комиссии*, III, стр. 39-40; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 20, 416845, ВА, КНОЈ, арх. јед. 3714, бр. док. 6.

кршено. Посебно је карактеристичан био случај војног брода *Прут* који је, излазећи из Југославије ка Мађарској, „несмањујући брзину и без давања сигнала прошао поред места где стају бродови и где се врши ревизија“ код Бездана. Тај брод је, претходно, избјегао и улазну царинску контролу у Великом Градишту. Брод се није зауставио чак ни када је пред њега изашао мањи моторни чамац. Овакав поступак представљао је кршење царинских процедура, одредаба Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву, али и југословенског суверенитета.[682]

Врло често је са пловила у транзиту избациван и пропагандни материјал на југословенску територију. У Земун су, крајем новембра, са мађарских бродова избачене разне брошуре и леци: оптужница државног тужилаштва Мађарске против Ласла Рајка, совјетски одговори на југословенске ноте, памфлети Пере Попиводе *Од социјализма ка фашизму* и *Издајничка делатност клике Тито-Ранковић у периоду НОБ-а* и разни други материјал. Брошуре су биле упаковане „у виду кутија за цигарете“ и бацане на обалу. Међутим, даље растурање ових брошура по граду није било могуће због брижљивог чувања обале од стране југословенских органа реда. Југословенски МИП је упутио оштар протест мађарском посланству у Београду и запретио да ће, у случају да се овакви случајеви понове, „поступати према њиховим извршиоцима по законима који важе на територији ФНРЈ“. Пропагандни материјал избачен је и са совјетског брода *Стаљинград*, приликом проласка кроз Сипски канал.[683]

Са совјетских пловила избацивани су на југословенску обалу и бројеви југословенских емигранстких часописа *За социјалистичку Југославију, Под заставом интернационализма, Нова борба*, а убациване су и збирке карикатура, брошура и летака штампаних на српско-хрватском језику. Неколико дана прије избора за посланике

[682] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 4713; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 27/331; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 27/332; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 27/333; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 27/334; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 27/336; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 27/337; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 27/338; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 2317; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 2532; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 1, 4272.
[683] ДАМСП, ПА, 1949, Мађарска, ф-70, досије 7, 421897; ДАМСП, ПА, 1949, СССР, ф-100, досије 18, 421891.

Народне скупштине ФНРЈ од 26. марта 1950. године, са брода *Саратов* избачен је пропагандни материјал код села Винци, на Дунаву, у којем је становништво Србије позивано да не гласа за кандидате Народног фронта Југославије (НФЈ). Неколико дана касније сличан материјал је избачен са брода *Севастопољ,* недалеко од Чортановаца. На сам дан избора такав материјал је код Панчева избацила посада брода *Владивосток*. Код Острова, недалеко од Великог Градишта, пропагандни материјал је избачен и са брода *Мурманск*. Врло често су ови бродови пропагандни материјал избацивали и приликом узводног, као и приликом низводног кретања кроз југословенски дио Дунава. Слични поступци забиљежени су и од стране посада бродова *Харков,* који је избацио један сандук пропагандног материјала недалеко од мјеста званог Хајдучке воде на Ђердапу, и са брода *Сталинград*, који је пропагандни материјал избацио код села Пожежено, као и са брода *Болхас*. Пропагандни материјал убациван је у Југославију и са румунских и бугарских бродова. Са брода *Харков* чак се и пуцало на југословенску караулу недалеко од Прахова 6. априла 1950. године.[684]

Сандуци препуни пропагандног материјала проналажени су на Дунаву врло често. С обзиром да су се на свим бродовима који су пролазили Ђердапом налазили југословенски царински спроводници, могло се претпоставити да су многи од ових сандука доплутали са друге обале. За убацивање пропагандног материјала нарочито су биле погодне све ријеке које су се са румунске стране улијевале у Дунав. Судећи према извјештајима југословенских граничних јединица проналажење сандука са пропагандним материјалом било је нарочито интензивно током 1952. године. У мају су проналажени сандуци код села Усје, у дунавској притоци Нери, која је представљала границу између Румуније и Југославије, и на острвцету недалеко од Голупца. На сандуке су најчешће

[684] ДАМСП, ПА, 1950, СССР, ф-85, досије 6, 414197; ДАМСП, ПА, 1950, СССР, ф-85, досије 6, 422073; ДАМСП, ПА, 1950, Румунија, ф-79, досије 8, 24213; ДАМСП, ПА, 1950, СССР, ф-85, досије 6, 47934; ДАМСП, ПА, 1950, СССР, ф-85, досије 6, 412871; ДАМСП, ПА, 1950, СССР, ф-85, досије 28, 47470; ДАМСП, ПА, 1951, СССР, ф-80, досије 27, 17279; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 247, стр. 571-573; *Народна одбрана,* бр. 29, 15. јул 1950, стр. 3.

наилазили југословенски дунавски аласи. Рибар Драгомир Бајатић из села Затоње, умјесто рибе, уловио је 5 кутија пропагандног материјала 6. септембра 1952. године.[685]

С обзиром да је представљао границу између супротстављених држава, Дунав је постао мјесто преко кога су сви они незадовољни системом у својој земљи покушали наћи спас у земљи са друге стране дунавске обале. Случајеви оних који су спас успјели пронаћи на другој обали били су ријетки, а случајеви оних који су живот изгубили у ђердапским вировима, од пушчаних ватри са обје стране обале, или под елисама патролних чамаца били су далеко чешћи. У извјештају Јована Пауновића помињу се многи Румуни „који се нису закачили за кола власти“, већ су „решили да пребегну у Југославију у којој су 'оживеле' буржоаске слободе“. Наводи се да је „велики број таквих прешао границу у Ђердапском сектору, већином млађих година људи и већином пливајући“. Власници мањег транспортног предузећа из Оршаве пребацили су групу од 13 лица јеврејске националности у Текију и за то, како се наводи, узели суму од 200.000 леја. По повратку у Оршаву власници су били ухапшени, а затим стављени под присмотру. Примјетно је било да су румунске власти појачале граничне одреде, да је уведена забрана кретања по Ђердапском сектору од 18 увече до 6 сати ујутру, па чак и купање у Дунаву.[686]

Карактеристичан је био случај румунског војника који је покушао пребјећи у Југославију пливајући преко Дунава код румунског насеља Островул-Корбулуј. Био је примјећен од румунских граничара који су на њега отворили ватру и, ранивши га, приморали да се врати на своју обалу. Одмах по изласку из воде био је стрељан. Овај покушај бијега, који најбоље одсликава сву тежину ситуације на дијелу Дунава који је представљао границу, догодио се 23. маја 1950. године. Само два мјесеца касније још

[685] ВА, КНОЈ, арх. јед. 3714, бр. док. 8; ВА, КНОЈ, арх. јед. 3718, ф. 3, док. бр. 31.
[686] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 2, 432013.

један румунски војник је био убијен у покушају да преплива Дунав око 2 км низводно од Кладова.[687]

Београдска *Борба* писала је о покушају тројице Румуна да 1. маја 1953. године препливају на југословенску обалу Дунава са острва Островул Маре. Према свједочењима југословенских граничара двојица су се одмах вратила након првих упозорења румунских граничара, док је трећи пресретнут чамцем, док се налазио у румунском дијелу Дунава. Група људи је, у другој половини августа 1953. године, покушала прећи из Румуније у Југославију. Они су бацили већу количину сјена у ријеку Черну, која се недалеко од Оршаве улијева у Дунав. Пливајући под сјеном настојали су остати неопажени од стране румунских пограничних органа. Међутим, ушће Черне у Дунав било је премрежено густим редовима бодљикаве жице, па је њихов покушај био завршен уплитањем у жицу.[688]

Сликовит опис свог препливавања Дунава, приликом бјекства из Југославије у Румунију, дао је Милан Петровић, који је касније био новинар листа *Под заставом интернационализма* и генерални секретар редакције и уредник програма на српско-хрватском језику емигрантске радио-станице *Слободна Југославија*, која је свој програм, намијењен слушатељима у Југославији, емитовала из Букурешта од 1949. до 1954. године. Своје бјекство извео је скочивши са брода који је превозио путнике на редовној линији од Београда до Радујевца, у ноћи 13/14. августа 1948. године. О самом чину је написао: „Светиљке Турн Северина су се брзо приближавале, а брод је чак почео да скреће улево према Кладову, што је значило да би искрцавање и моје бекство опет пропало. Већ се чуло и капетаново звоно, команда за машинисте да успоре ход. А, ја још нисам могао да скочим. За разлику од првог покушаја бекства, сада је на броду, горе крај капетанског моста, био постављен митраљез. Секунде су пролазиле. Једно магновење, и био сам у

[687] У извјештају КНОЈ-а за 1952. годину, између осталог, писало је: „5. септембра 1952. године, у 21,15 сати, у реону границе 2,5 км југозападно од с. Текије, румунски гранични органи испалили су 40 ракета, 7 метака из пушке и 1 дуг рафал из митраљеза за једним Румуном, који је искочио из шлепа и пливао према нашој територији.“ (ДАМСП, ПА, 1950, Румунија, ф-80, досије 5, 411418; ДАМСП, ПА, 1950, Румунија, ф-80, досије 6, 415943; ВА, КНОЈ, арх. јед. 3714, бр. док. 6 и 8).

[688] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 6, 417985; *Борба,* бр. 118, 6. мај 1953, стр. 3.

води са стране где су огромне лопатице покретале машину. Ништа нисам ни чуо ни видео. У глави ми је било све помућено. Остао сам испод површине и када сам испливао – брод је већ био далеко целих сто и више метара.“[689]

Насупрот многима, Милан Петровић се успио домоћи сусједне обале. Карактеристичан је опис његове борбе са дунавским валима и оно митско сучељавање издржљивости људског бића и снаге природе, оличене у моћној ријеци: „Овде код Кладова, после Сипског канала, Дунав је невероватно брз. Тешко је пливати одевен и са цокулама на ногама. Ако то пливање траје више од један сат, онда то изискује огроман напор. Било је тренутака када сам халуцинирао. Видео сам како ме рибе једу. Прошла је поноћ. Ја сам у тамној августовској ноћи био сам насред широког Дунава. Једног тренутка ме је ухватио страх да нећу имати довољно снаге. Дотле сам пливао краул веома брзо, и потрошио много енергије. Морао сам се окренути на леђа да предахнем. Са моје леве стране биле су градске светиљке, које су убрзо почеле да се удаљавају јер ме је вода носила. Неколико километара даље, кад сам већ био потпуно исцрпљен, код једног острва, додирнуо сам муљевито дно. Био сам у Румунији.“ Захваљујући писању М. Петровића, више се сазнало и за Милорада Феликса, предратног новинара листа *Политика,* у рату логораша и партизанског борца, а затим књижевника, преводиоца и издавача који је те 1948. године, такође, препливао Дунав и прешао у Румунију. Међу људима који су, препливавши Дунав живот наставили у Румунији М. Петровић наводи и Момчила Лубурића, каснијег универзитетског професора и оснивача приватног универзитета у неколико румунских градова.[690]

У Ђердапском сектору, гдје је Дунав чинио границу између Југославије и Румуније, честе су биле, случајне или намјерне, провокације са мецима који су падали на југословенско тле. О атмосфери страха и могућег избијања оружаног сукоба ријечито говори овај дио из извјештаја југословенских граничних јединица за 1950. годину: „...на

[689] D. Simić, M. Petrović, *Dražesni KGB, javi se! Radio „Slobodna Jugoslavija“ iz Bukurešta izveštava,* Beograd 2009, str. 16.
[690] Isto, n.d., str. 16-17, 81-83, 137, 180-182.

овом делу границе ситуација се карактерише знатним појачањем граничних јединица и применом помоћних и препречних средстава, па чак и постављањем бодљикаве жице дуж Дунава." Најтежи инцидент са пуцањем „с оне стране Дунава" догодио се 8. октобра 1951. године када је Јованка Тошић из Текије била погођена пушчаним метком у дворишту своје куће.[691]

Цјелокупну атмосферу врло сликовито описује и случај покушаја опкољавања и заробљавња југословенских рибара, недалеко од села Врбица у близини Кладова, 7. септембра 1949. године. У покушају да опколе рибаре Румуни су прешли и на југословенски дио Дунава. Покушај хватања рибара и њихова одбрана са југословенске обале подсјећали су на праву ратну епизоду. У извјештају граничних јединица КНОЈ-а је писало: „Румунски војници с једним моторним чамцем покушали су да их опколе и похватају, у ком циљу су с чамцем прешли на нашу страну Дунава. Приметивши их, наша патрола, обзиром да су се Румуњи већ налазили на нашим територијалним водама, позвала их је да се искрцају на нашој обали. Пошто Румуњи нису хтели ово урадити, и поред неколико позива нашег стражара, један наш војник опалио је један пушчани метак преко њих. Румуњи су на ово одговорили ватром из неколико аутомата и, у исто време, под заштитом ватре, прешли на њихову страну Дунава. Пошто су се одмакли далеко од наше обале почели су псовати на руском језику наше граничаре 'мајку циганску'. Према изјави наших рибара на овом чамцу су се налазили руски војници." Карактеристичан је био и случај пуцања на групу жена које су, код села Милутиновац, прале рубље на Дунаву.[692]

С обзиром на овакву ситуацију на мјесту гдје је ток Дунава представљао граничну зону између Југославије и Румуније постављало се питање мјеста које је могао имати Дунав у случају напада совјетског блока на Југославију. У разматрању могућности за напад на Југославију Дунав је могао имати изузетан стратегијски значај, како у погледу главног правца напада, тако и главног одбрамбеног смјера. Почевши од 1951. године развијани су

[691] ВА, КНОЈ, арх. јед. 3705, бр. док. 6 и 7; ВА, КНОЈ, арх. јед. 3714, бр. док. 3.
[692] ВА, КНОЈ, арх. јед. 3714, бр. док. 1 и 6.

планови о минирању обала у Ђердапу, чиме је требало блокирати пловни пут. Свједочанство о плановима за обрушавање стрмих ђердапских обала оставио је генерал-пуковник Блажо С. Јанковић, који се годинама налазио на челу инжењерије у југословенским оружаним снагама. Како је он свједочио неколико деценија касније, наредбу о проучавању могућности за употребу дунавског пловног пута од стране земаља совјетског лагера за напад на Југославију добио је од тадашњег врха Генералштаба – начелника генерал-пуковника Коче Поповића и његовог замјеника Пека Дапчевића. Утврђено је да је стратешки положај Дунава у односу на смјер напада толико повољан да би његово искоришћење било у пуној мјери за транспорт људства и ратне технике. Додатна отежавајућа околност за Југославију лежала је у чињеници да су и друге значајне југословенске ријеке биле повезане са Дунавом, као и да се на тој мрежи налазио велики број важних пристаништа, која су у исто вријеме била и значајна жељезничка чворишта. Иако је разматрана могућност запречавања Дунава на уласку и изласку из Југославије, као вјероватнија могућност оцјењено је сурвавање стрмих ђердапских обала. Планирано је да се у Дунав сруче огромне количине камена (око 500.000 м^3) на дужини корита 50-100 метара чиме је пловидба требало да буде обустављена за најмање годину дана.[693]

Са планом је био упознат и нови државни секретар за народну одбрану Иван Гошњак. Како свједочи Блажо Јанковић, о свему је обавјештен и Ј. Б. Тито 10. јануара 1953. године, који се са планом сложио и наредио да се приступи реализацији. Највећи проблем реализације било је очување операције у строгој тајности, с обзиром на потребу за знатним људством и с обзиром на то да је територија Румуније у непосредној близини, односно на другој обали. Након неколико извиђања терена утврђено је да је најпогодније мјесто за спровођење ове замисли на улазу у Велики Казан. Велики радови су отпочели тек средином 1953. године. Неприступачност терена, покушаји скривања карактера радова, двије изузетно хладне зиме које су ледиле Дунав, учиниле су да се радови

[693] B. B. Dimitrijević, „Jugoslovenska armija 1948-1951 u iskušenju sukoba“, u: *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1999, str. 115-128; B. B. Dimitrijević, *Od Staljina do Atlantskog pakta,* str. 183-215; *Narodna armija,* br. 2650, 26.4.1990, str. 39.

одвијају спорије него што је то било предвиђено. Експлозив је допремљен шлепом из Обреновца тек у априлу 1956. године, а објекат је потпуно довршен у јуну исте године. Грађене су коморе, тунели који су водили до њих и пратећи објекти у којима је био смјештен експлозив.[694]

Како је сукоб између Југославије и земаља совјетског блока бивао озбиљнији и југословенска пловидба на Дунаву остајала је само на локалној разини, а у међународном транспорту одвијала се само према горњем Дунаву. Међутим, и ту је било потешкоћа. Приликом кретања пловила са југословенском заставом кроз совјетску окупациону зону у Аустрији тражене су специјалне пропуснице за пролазак, са чијим издавањем се често одуговлачило. Југословенски предстаници су сматрали непотребним тражење ове пропуснице, с обзиром да је Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву ступила на снагу. Југословенски МИП је улагао протест, па се ситуација донекле мијењала. Још већи проблем за југословенска пловила приликом кретања кроз аустријски дио Дунава, представљали су чести војни маневри на току Дунава између 1.974. и 1.988. км. Они су одржавани чак четири пута седмично и тада је пловидба била обустављена. Југословенски брод *Кривошија,* услијед погрешног сигнала, упао је у ватрену линију 17. маја 1950. године. Југославија је због овакве праксе совјетских снага у Аустрији уложила оштар протест Дунавској комисији.[695]

Одржавање војних маневара четири дана седмично бојевом муницијом наносило је највише штете југословенској дунавској пловидби, пошто су њена пловила саобраћала кроз совјетску окупациону зону Аустрије према америчким окупационим зонама Аустрије и Њемачке. Вршење војних маневара на Дунаву било је прихватљиво са становишта међународног права, али не и због ометање пловидбе услијед извођења истих. Иако Аустрија није била потписница Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву, она је морала

[694] *Narodna armija,* br. 2650, 26.4.1990, str. 40-41; Isto*,* br. 2651, 3.5.1990, str. 40.
[695] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 4, 419832; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 4, 411331; АДК, ОА, ф-18/2, бр. 13/50; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1950,* dok. br. 75, 79, str. 149-150, 155-156; *Југословенско-совјетски односи 19451956,* док. бр. 244, стр. 566; *Bela knjiga,* dok. br. 211, str. 301; *Међународна политика,* бр. 2, 20. јун 1950, стр. 5.

поштовати слободу пловидбе на Дунаву, као универзалну тековину међународног права. С обзиром да су окупационе снаге Совјетског Савеза вршиле власт на једном дијелу аустријског тока Дунава и оне су имале обавезу поштовања слободе пловидбе. Са друге стране, Совјетски Савез, као окупациона сила, али и као један од потписника Конвенције имао је обавезу да се стара о њеном спровођењу и поштовању.[696]

Таквих проблема, у исто вријеме, није било у аустријском дијелу Дунава под америчком окупацијом. Југословенским бродовима гарантован је слободан пролаз кроз дио Дунава кроз америчку окупациону зону Аустрије и Њемачке, као и слободно пристајање у свим пристаништима, снабдијевање погонским материјалом и намирницама. На бази реципроцитета, пловила под њемачком, британском, француском и америчком заставом могла су пловити под истим условима југословенским дијелом Дунава. О томе је договор са окупационим властима у западној зони Њемачке постигла југословенска специјална делегација која је, предвођена др Владимиром Глигоријевићем, боравила у Франкфурту на Мајни у септембру 1949. године. Чланови делегације били су представници ЈДРБ-а и ТРАНСЈУГ-а.[697]

С обзиром да је горњи Дунав остао једини правац југословенске пловидбе на овој великој саобраћајници, била је потребна што чвршћа веза са пловидбом у Њемачкој и Аустрији.[698] Аустријска и њемачка бродарска друштва (ДДСГ, Баварски Лојд и Бродарско акционарско друштво из Регензбурга) била су позвана, од стране ЈДРБ-а, на конференцију „у циљу постизања лојалне сарадње“ у јануару 1952. године у Београд. Резултат ове конференције био је споразум од 14. јануара о сарадњи ових бродарских друштава.

[696] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 10, 410390.
[697] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 4, 420407.
[698] Трговинска размјена са Њемачком имала је изузетан значај за Југославију у вријеме сукоба са земљама совјетског блока. Трговински и платни споразум био је склопљен 11. јуна 1952, годину дана након што су двије државе размијениле амбасадоре. Већ 1954. године СР Њемачка је заузимала прво мјесто у југословенском извозу и друго мјесто у југословенском увозу. Бон је, међутим, прекинуо дипломатске односе и повуковао свог амбасадора из Београда, након што је Југославија признала ДР Њемачку. О томе више: Д. Богетић, „Економска сарадња Југославије са СР Немачком у време сукоба са Коминформом (1948-1956)“, ЈИЧ, бр. 1-2/1998, стр. 183-212; B. Pavlica, „Odnosi Jugoslavije i SR Nemačke od uspostavljanja do prekida diplomatskih odnosa (jun 1951-oktobar 1957)“, *Istorija 20. veka,* br. 1-2/1990, str. 159-174.

Међутим, постојали су извјесни проблеми приликом обезбјеђивања сагласности за овај споразум, коју су морали дати власти односне земље, надлежне за бродарска друштва. У југословенском случају сагласност је морао дати Савет за саобраћај НР Србије, чији га је руководећи орган у првом моменту одбио. Коначна одлука је, касније, препуштена Привредном савјету Владе ФНРЈ. Одјек ове конференције у дијелу иностраних и домаћих медија био је велики, како је то указао аустријски посланик у Београду Браунијас у разговору са начелником у МИП-у Драгом Вучинићем, па је створена представа „о новој Дунавској конференцији“ и „стварању центра паралелног Галцу“.[699]

У другој половини јануара 1953. године представници ЈДРБ-а учествовали су на конференцији у Регензбургу, коју је организовао Баварски Лојд. Том приликом су се представници југословенског бродарства састали и са представницима Француског друштва за дунавску пловидбу (СФНД), који су понудили испомоћ у реморкажи пловила на горњем Дунаву, као и продају својих пловила, која су се налазила у румунским водама и на горњем Дунаву. Разговарало се и о коришћењу француских пловила на Рајни, која су у комбинацији са југословенским на Дунаву могла послужити за увоз робе из Француске, али и превоз пирита из Југославије. Изван конференције, Југословени су имали и састанке са представницима локалног бродоградитељског и шпедитерског сектора. Такође, са једним комбинатом из Бона преговарало се о превозу око 100.000 тона боксита из Дрниша, који је требало да буде утоваран на дунавске шлепове у Вуковару. Пословни разговори вођени су и са предузећем Валнер из Дегендорфа.[700]

На самој конференцији учествовали су представници ЈДРБ-а, ДДСГ-а, Валнера и Баварског Лојда. Разговарало се о могућностима проширења саобраћаја између Њемачке, Аустрије и Југославије. Транспортни програм је у 1953. години предвиђао око 200.000 тона узводно и око 160.000 тона за низводни саобраћај. Око 80% укупног транспорта обављано

[699] Југословенску делегацију на преговорима је предводио директор ЈДРБ-а Иван Гугић, а уз њега су били и Драгослав Петрашиновић и Боривоје Јовановић (ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 2, 410258; АЈ, КМЈ, I-3-б/85).
[700] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 5, 41869.

је између Југославије и Њемачке, а преосталих 20% између Југославије и Аустрије. Врло важно питање у овим разговорима односило се на могућност да што већи дио укупне међудржавне трговине буде транспортован ријечним путем, али и на могућност комбинованог транспорта до Солуна или ријечно-поморске везе са Блиским истоком.[701]

3.3. Дунавска комисија

Једна од посљедњих заједничких спољнополитичких иницијатива Совјетског Савеза и Југославије довела је до усвајања Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву, којом су, у потпуности, промјењене прилике на Дунаву. Једна од најзначајнијих тековина Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву и совјетско-југословенске сарадње пред потпуни прекид односа, а која и данас постоји, је нова Дунавска комисија. Као регионална међународна организација, Дунавска комисија и данас ужива самосталност и независност у свом раду. Има могућност да закључује уговоре, појављује се пред судом, стиче, узима у закуп и отуђује имовину. Чланови ДК и дио њених службеника уживају дипломатски имунитет. Имовина ове међународне организације ужива имунитет од свих врста административних и судских запљена. Чланови делегација земаља чланица, када иступају у име Комисије, уживају сва права која су дата дипломатским представницима на територији свих земаља чланица. Сви службеници ДК имају статус међународних службеника. Службене просторије, архива и документација ДК су неповредиви, а Дунавска комисија има свој печат и заставу. Грб Дунавске комисије и данас јасно свједочи о важности 1948. године за Дунав и достигнућу совјетско-југословенске „борбе за Дунав“.[702]

[701] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 5, 41869.
[702] M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 89-91; С. Аврамов, М. Крећа, н.д., стр. 381.

Слика бр. 10: Грб Дунавске комисије (http://www.danubecommission.org/)

Према првобитној организационој шеми најважније позиције у Дунавској комисији биле су функције предсједника, потпредсједника и секретара, који су бирани са мандатом од три године из реда земаља чланица Комисије. Предсједник Дунавске комисије руководио је засједањима Комисије, представљао Комисију, вршио контролу рада Секретаријата и служби у Комисији, водио рачуна о извршењу Пословника. Потпредсједник није имао своје нарочите функције, већ је замјењивао предсједника и, у тим случајевима, преузимао све његове функције. Секретар Комисије подносио је на одобрење Комисији пројекте буџета и план рада, који су били припремљени од стране Секретаријата и служби Комисије. Према Пословнику из 1949. године секретар је имао широка овлашћења, па је руководио Секретаријатом и службама, постављао њихове службенике и организовао њихов рад. Он је, у суштини, у то вријеме, био најважнији функционер у Дунавској комисији. Он је доносио буџет и план рада Комисије, а у случају његове одсутности замјењивао га је други члан делегације из његове земље, а не други функционер саме Дунавске комисије. Као руководилац Секретаријата требало је да буде одговоран Комисији, али је као „изборно лице и представник државе чланице“ био одговоран влади државе која га је одредила на то мјесто. Јован Пауновић је сматрао да су

секретару дате „командантне компетенције, на основу којих је он имао целу активност Комисије у рукама“.[703]

Секретар је био стално присутан у Галцу, док су предсједник и његов замјеник долазили само у вријеме засједања. Читав Секретаријат и службе Комисије, у одсуству предсједника и његовог замјеника, биле су потчињене секретару. Због тога се чинило „да апарат Комисије, са Секретаријатом на челу, пре личи на управу каквог предузећа где чланови, с времена на време, долазе на седнице на којима се могу упознати са пословима предузећа само кроз извештај директора“. Описујући овлашћења секретара врло оштар је био и Александар Антонић, који је у неколико наврата био члан југословенске делегације на засједањима ДК: „Руси су такав Пословник наметнули Дунавској комисији да би онај кога они одреде имао сву власт у својим рукама. А они ту власт хоће зато што су од Хитлера преузели и идеју, према којој Дунав треба да буде унутрашња речна магистрала империје.“ Током постојања оваквог режима Југославија није имала своје службенике у Секретаријату и службама ДК, а понуђено јој је било заузимање само четири службеничка мјеста мањег значаја, што је она одбила.[704]

Службенички апарат ДК састојао се од Секретаријата и служби. Њима су руководили директор и његови помоћници, а општу контролу над њиховим радом спроводили су предсједник и секретар Комисије. Директор је подносио извјештај о функционисању службеничког апарата, давао приједлоге о именовању службеника и припремао материјале и документа за засједања Комисије. Директора је ДК бирала на период од шест година. Он је морао бити биран од представника различитих држава и за

[703] M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 77-79.

[704] Југославија је сматрала да јој је од 62 стална службеничка мјеста припадало 7, различитих по значају. Међутим, њој је било нуђено само четири мјеста, од којих нити једно није било руководеће. Руководећих мјеста је укупно било 16 (предсједник, потпредсједник, секретар, два помоћника секретара и 11 шефова секција). Југословенска страна је пристајала на број, али не и на значај четири понуђена мјеста (ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 15, 47710; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 3, 17167; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 4, 46866; *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том I/Tome I, Галац/Galatz 1951, стр. 57, 83, 85-86; *Bela knjiga,* dok. br. 81-82, 85, str. 189-191, 194-195; A. Antonić, „Sovjetski Savez i njegovi sateliti na Dunavu“, *Međunarodni problemi,* br. 1/1953, str. 80-89).

вријеме свог мандата је био директно одговоран Комисији. Положај директора био је једна од најважнијих тековина новог Пословника из 1953. године. Он је имао три помоћника задужена за Секретаријат, службе и Рачуноводство.[705]

Секретаријат Комисије чиниле су двије секције. Секција за коресподенцију, издавање и архиву водила је преписку Комисије, састављала, преводила и издавала документа, организовала библиотеку и изучавала питања везана за пловидбу. Секција за администрацију и економат руководила је радом помоћног особља, обезбјеђивала услове за рад и живот службеника апарата. У оквиру служби Комисије постојале су четири секције – Техничка, Пловидбена, Хидрометеоролошка и Планско-статистичка.[706]

Функционисање ДК одвијало се на засједањима Комисије, састанцима радних група и група експерата, као и кроз стални рад Секретаријата и служби. У периоду од 1949-1958. године ДК је одржавала два редовна засједања годишње, а након тога само једно. Делегације земаља на засједањима Комисије обично су биле врло бројне, јер су се, паралелено са засједањима, одржавали и састанци радних група.[707]

Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву прецизирала је да се Дунавска комисија мора формирати најкасније шест мјесеци након што шеста држава потписница преда ратификационе инструменте Влади ФНРЈ. Услови за то су испуњени након што је Совјетски Савез 11. маја 1949. године предао ратификационе инструменте. Према томе, крајњи рок за конституисање Дунавске комисије је био новембар мјесец исте године. Влада НРР обавијестила је југословенски МИП 3. октобра о томе да је прво засједање Комисије

[705] M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 80.

[706] У погледу координације хидрометеоролошких служби земаља народне демократије, одржан је важан састанак у Прагу 2. марта 1951. године, на којем су се нашле делегације свих земаља чланица ДК (осим Југославије), представници Пољске, Демократске Републике Њемачке и саме Дунавске комисије (M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 80-81; Архив Дунайской Комиссии (АДК), Общий архив (ОА), ф. 34, *Положение о Планово-статистическом отделе Дунайской комиссии;* Исто, *Положение о Техническо отделе Дунайской комиссии;* Исто, *Положение об Отделе Гидрометеорологической и Навигационной служб Дунайской комиссии;* АДК, ОА, ф-33, бр. 37/1951).

[707] M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 82-83.

сазвано за 11. новембар 1949. године у Галцу, а Југославија је позвана да пошаље своју делегацију.[708]

Прве године рада Дунавске комисије протекле су у сталним сукобљавањима између југословенске и совјетске делегације, која је имала подршку од осталих земаља чланица. На овакву, „мучну“, атмосферу указивао је и Момир Стојковић у својој докторској дисертацији о Дунавској комисији. Он је истицао „руководећу улогу“ совјетских представника, „послушну гласачку машину“, коју су представљале остале земље учеснице, а положај југословенске делегације карактерисао је као „изолованост“. У раду М. Стојковића, с правом, изједначено је стање у ранијим Комисијама са стањем у ДК, у погледу доминантности великих сила. Са југословенске тачке гледишта прве године у раду ДК представљале су само „спровођење хегемонистичке политике Совјетског Савеза на Дунаву“.[709]

Баш због тога, рад свих југословенских делегација на засједањима Дунавске комисије у периоду од 1949. до 1953. године заслужио је нарочиту пажњу. Сукоб са совјетским блоком долазио је до изражаја и у другим међународним организацијама, али је ово била једина организација у којој су све преостале чланице биле изразито непријатељски расположене према Југославији, која је сједиште имала на територији државе са којом се Југославија граничила, а није имала чак ни отворен жељезнички саобраћај. Праћења чланова делегације од стране органа безбједности, прегласавања приликом одлучивања, оптуживања, нападања, па чак и вријеђања, само су одсликавала у каквим условима су, у том периоду, радили југословенски представници у ДК. Управо због тог редовног (два пута годишње) и директног сусретања Југославије са већином земаља совјетског блока (осим Пољске и Албаније) засједања ДК била су под значајном пажњом. Засједања су представљала својеврсни „полигон“ за совјетску политику према Југославији. Положај југословенских делегација у прве четири године рада Комисије

[708] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 17, 417953; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 17, 418664; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 16, 418108; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 10, 23466.
[709] ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 8, 417356; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 86.

најбоље дочаравају ријечи Јована Пауновића: „Жалосно је да се у једној међународној организацији, под утицајем Совјетског Савеза, све државе окупе за време одмора да вечају против једне!“[710]

Већ у извјештају са првог засједања Јован Пауновић је свједочио да су чланови југословенске делегације, убрзо након што су прешли на територију Румуније, примјетили да их „држе на оку више људи“. Каже да се то „лако могло приметити, јер су они свој посао буквално схватили и било је очигледно да имају задатак да нас прате “. Према извјештају Ј. Пауновића, за вријеме боравка делегације у Букурешту на путу ка Галцу, „појачана је екипа агената која иначе прати кретање наших службеника амбасаде“. Врло је карактеристичан случај сусрета са једним румунским агентом, по доласку првих чланова делегације у Галац, који је, према свједочењу Ј. Пауновића, пришао Југословенима и рекао: „Ја Вас познајем. Ја сам са Вама путовао и ево чекам Вас да Вас аутомобилом одвезем у вилу која ће бити стављена на расположење Вашој делегацији.“ Постојала је и сумња и да се телефонски разговори југословенске делегације прислушкују.[711]

О односу према члановима југословенске делегације у Галцу рјечито су говорили случајеви „ревносног сталног пратиоца, који одлично говори руски“ и возача два аутомобила која су била додјељена југословенској делегацији. О томе је Ј. Пауновић писао: „Када смо пешице хтели да одемо до зграде, где се одржавало заседање Дунавске комисије или просто да прошетамо, они су упорно возили полако за нама.“ Слично је ситуацију описивао и шеф југословенске делегације Радош Јовановић истичући да се „никакве техничке сметње“ не чине југословенској делегацији, али да су им стално „на расположењу“ агенти „да би нам, тобоже, били на услузи“. Са друге стране, вила, особље

[710] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48151.

[711] У извјештајима чланова југословенске делегације је писало: „Праћење, које је започело од преласка из Мађарске у Румунију, наставило се за цело време нашег боравка у Румунији. Пратили су нас колима и пешице. Појединца и групу пратили су по двојица и смењивали су се често. Физички су онемогућавали да ма с ким разговарамо.“ (ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 10, 27/542; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 4, 24251; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-56, досије 15, 47346; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 17, 419122).

виле и комплетна исхрана чланова југословенске делегације заслуживали су нарочите похвале од стране Јована Пауновића. У његовом извјештају похвално је оцјењено и цјелокупно засједање, почевши од сложеног службеничког апарата, преко увјежбане преводилачке службе, па до чињенице да је „цео ток заседања сниман на диктафону“.[712]

На првом засједању Дунавске комисије на челу југословенске делегације налазио се тадашњи амбасадор у Румунији Радош Јовановић. Његов избор не треба представљати изненађење. Као амбасадор у Букурешту добро је познавао прилике у тој земљи, која је била један од највјернијих подржаваоца совјетске политика, али је избор амбасадора из земље у којој је смјештена ДК за предводника делегације на засједању постала честа пракса и код других држава чланица Комисије. Замјеник шефа делегације је био Жарко Матијашевић, савјетник у МИП-у, док су, као експерти, делегацију чинили Осман Џикић, Јован Пауновић, инж. Радован Драговић и Саво Миловановић, који су радили у министарствима иностраних послова и саобраћаја.[713]

Од првог засједања Дунавске комисије било је очито да се Југославија налазила наспрам осталих пет чланица Комисије. У депешама, које су слали чланови југословенске делегације са засједања Дунавске комисије, истиче се да се, најчешће, југословенски приједлози одбацују, а ако се и усвајају, углавном се усвајају они техничког карактера, док се они од „политичке важности“ одбијају. Југословенски приједлози су одбацивани без озбиљнијег разматрања, а совјетски (и приједлози осталих чланица Комисије) су усвајани једногласно (ако изузмемо југословенски глас). О начину на који је посматрана југословенска делегација и њени приједлози на самом засједању довољно говори завршни дио извјештаја Ј. Пауновића од 23. новембра 1949. године: „Ово заседање Дунавске комисије протекло је у знаку јаког диктата спровођења политике СССР-а на

[712] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 10, 27/542; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 17, 420648.

[713] Радош Јовановић је постављен на мјесто амбасадора у Румунији 30. августа 1948. године, а претходно је био министар финансија НР Србије. Славољуб Ђера Петровић је написао да је Р. Јовановић упућен у Румунију „без икаквих припрема“ и да га у Букурешту није очекивала „нормална дипломатска мисија, већ груба вређања Југославије...“ (ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 17, 418664; AJ, 50-30-52; *Протоколы Дунайской комиссии*, I, стр. 11-13; S. Đ. Petrović, *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate,* Beograd 2007, str. 135).

Дунаву. Сви предлози и амандмани наше делегације, којима би се унео минимум демократичности у раду Дунавске комисије, одбачени су простим механичким надгласавањем. Совјетска делегација, а друге поготово, нису улазиле у суштинску дискусију, већ су се ограничавале на формалне приговоре и инсинуације да ФНРЈ има на Дунаву своје задње намере." Њему се, ипак, чинило да су Совјети водили рачуна о „извесним спољним формама демократије", али је прогнозирао да се за наредна засједања „готово сигурно може предвидети напуштање и тих форми". Како је у једном од извјештаја из Галца писало: „Ситуација је на заседању отприлике овако изгледала: фактички су на заседању постојале две делегације, две земље које су делале, а то су делегација ФНРЈ и делегација СССР-а. Остале делегације су формално присуствовале без икаквих права, а скоро и дужности, на овом заседању." Нарочити проблем за југословенску делегацију, која је учествовала на засједањима Дунавске комисије, био је прекид жељезничког саобраћаја између Југославије и Румуније, због чега су у Галац, почевши од другог засједања, путовали преко Мађарске.[714]

На првом засједању Дунавске комисије, одржаном од 11. до 17. новембра 1949. године, за првог предсједника је изабран представник Румуније, опуномоћени министар Теодор Руденко, члан румунске делегације на Београдској конференцији и амбасадор у Београду од јула 1947. до септембра 1949. године. За првог потпредсједника је изабран чехословачки представник Љубомир Линхарт, амбасадор у Румунији, док је први секретар ДК постао совјетски представник Григориј Николајевич Морозов, члан украјинске делегације на Београдској конференцији и генерални директор СДГП-а од његовог оснивања. Није прихваћен југословенски приједлог да се на мјесту првог предсједника нађе југословенски представник, образложен нарочито важним положајем који је ова

[714] Народна Република Румунија отказала је Конвенцију о регулисању пограничне службе и транзита, закључену 3. септембра 1946. између ФНРЈ и НРР, и почевши од 17. јануара 1950. године обуставила сав поштански и жељезнички саобраћај са Југославијом. Југославија је овакву одлуку Румуније називала „немирољубивим", „непријатељским" и „антијугословенским" актом (ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 10, 27/532; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 10, 27/542; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 49624; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 17, 419122; *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1950,* priredili: D. Bogetić i Đ. Tripković, Beograd 1993, dok. br. 7, str. 14-15, pril. II, dok. br. 2, str. 404; *Bela knjiga,* dok. br. 209-210, str. 298-300).

земља имала на Дунаву. Одбачен је југословенски, а прихваћен совјетски пројекат, и узет као база за израду првог Пословника Дунавске комисије (Правила процедуры Дунайской Комиссии). Совјетски пројекат је узет као база и приликом израде Статута Секретаријата и служби ДК (Положение об организации Секретариата и Рабочего аппарата Дунайской Комиссии). Сви југословенски амандмани на ове пројекте одбацивани су већином од пет гласова. Најчешће је гласање поводом неког југословенског амандмана описано констатацијом: „Поправка отклоняется пятью голосами, при одном голосе 'за'." Прихватани су само, евентуални, амандмани других земаља, али су пројекти усвајани без знатнијих измјена, док је југословенска делегација гласала против истих. О томе какав је одјек овог засједања био у међународној јавности довољно говоре ријечи Т. Руденка да „Дунав не тече више на Запад, већ на Исток, ка новој ери слободе и успеха земаља које се боре за демократију, као и целог света".[715]

Однос делегација осталих земаља чланица према совјетској на првом засједању Ј. Пауновић је карактерисао као „снисходљивост", а према његовом мишљењу, „све делегације су имале већ унапред одређене улоге, по свим тачкама дневног реда". Посебно је нагласио да је Бугарска послала „најслабију делегацију". Док су друге делегације, углавном, биле предвођене угледним дипломатама, бугарску делегацију је предводио капетан пристаништа у Русеу Христо Атанасов Манолов.[716] Чланови осталих делегација одржали су неколико пријема, на које југословенска делегација није била позивана. Међутим, важно је истаћи још један детаљ из извјештаја Ј. Пауновића у погледу односа чланова осталих делегација према југословенској изван самих засједања. Он истиче да су они према југословенским представницима били „коректни" и да су са њима „водили разговоре". Радош Јовановић је говорио да доста делегата има „отворене

[715] „Нет! Дунай больше не потечёт на Запад! Его путь лежит на Восток, к новой эре свободы, равенства и независимости народов, к новой, богатой и счастливой жизни придунайских народов, на благо и пользу всего мира." (ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 10, 27/542; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 17, 420650; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 17, 420698; *Протоколы Дунайской комиссии*, I, стр 24-25, 31-32, 39-41, 45-48, 51-54, 74-75, 79-88; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1949,* dok. br. 131-132, 134, str. 306-309, 318-319; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 68-69).

[716] Христо Атанасов Манолов је био представник Бугарске у Дунавској комисији и на наредним засједањима, све до маја мјесеца 1953. године, када је премјештен на другу дужност (АДК, ОА, ф-22/I, Б33/1953).

симпатије“ према југословенским приједлозима, а предводници совјетске и румунске делегације били су „љубазни“ и, чак су, „подилазили“ Југословенима. Његов утисак је био да су сви они жељели „да све ово прође глуво, јер немају чиме да бране своје позиције.“[717]

Почетак рада Комисије, засноване на Конвенцији о режиму пловидбе на Дунаву, није наишао на одобравање међу великим силама на Западу. Велика Британија је упутила протестну ноту поводом њеног формирања. Према мишљењу британске Владе нова Конвенција је допринијела „да се Дунавски басен одсјече од осталог свијета и да се пружи заштита монополистичким дјелатностима заједничких друштава под совјетском контролом на ријеци“. Такође, за Велику Британију је Статут Дунава из 1921. године остао на снази све док га не замјени споразум донијет „слободним преговорима од стране свих заинтересованих земаља“. Незадовољство стварањем ове Комисије показале су и САД понављањем непризнавања правоснажности Конвенције потписане у Београду, као и јурисдикције ДК установљене према тој Конвенцији, „над било којим дијелом ријеке Дунав“. САД су протестну ноту упутиле свим земљама чланицама нове ДК, а о томе су обавијестиле и ОУН. Американци су поновили да је Конвенција нарушила принцип пловидбе међународним пловним ријекама, присутан у Европи више од 130 година, а позвали су се и на кршење права Француске, Велике Британије, Италије, Грчке и Белгије, као земаља за које је дунавски пловни пут био од већег значаја. За њих је Статут Дунава из 1921. године, како је у ноти поново наглашено, остао на снази на читавом току Дунава. Американци су очекивали и да Југославија неће учествовати на засједању, као и да ће одступити од Конвенције, с обзиром на сукоб са Совјетима. Док су представници подунавских земаља засједали у Галцу неслагање су исказали и Белгија и Грчка, а након што је прво засједање Дунавске комисије одржано и она била конституисана, и Италија је обзнанила да је за њу Статут Дунава важећи све док се не донесе одговарајућа замјена. За

[717] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 10, 27/542; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 17, 420650; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 17, 420800.

њу је Конвенција представљала res inter alios acta и није могла имати легитимитет за Владу Италије.[718]

Без обзира на све ове протесте, Дунавска комисија је наставила свој рад, а Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву свој живот. Међутим, друго засједање ДК, одржано у Галцу од 23. до 27. марта 1950. године, појачало је горак осјећај код чланова југословенске делегације и питање о сврсисходности њиховог даљег учешћа на засједањима, с обзиром на чињеницу да се надгласавање и омјер гласова 5-1 наставило по било ком приједлогу југословенске или неке друге стране учеснице. Лагано се стварао утисак да совјетски делегат, када изгуби стрпљење или аргументе за расправу са југословенским делегатом, једноставно стави питање на гласање и на тај начин „ријеши" проблем. Ријетко када се догађало да се нешто изгласа са свих шест гласова. С тим у вези, мађарски представник у ДК Ендре Шик поставио је питање да ли југословенски делегат сматра да је демократизам када се већина потчињава вољи мањине и самоувјерено рекао: „Не, демократизам је онда када слободна воља већине стиче права." На другом засједању је верификована и промјена на челу Дунавске комисије, пошто је Теодор Руденко од стране своје Владе одређен за амбасадора у Пекингу, на његово мјесто је изабран нови шеф румунске делегације Григоре Преотеаса, замјеник министра иностраних послова. На другом засједању ДК југословенску делегацију је предводио Жарко Матијашевић, замјеник шефа делегације на првом засједању и један од бољих познавалаца дунавског питања, којег је МИП ФНРЈ у том тренутку имао. Његов замјеник је био Јован Пауновић, а тим екперата су чинили: О. Џикић, инж. Р. Драговић и Светозар Сепаровић, док је технички секретар била Вера Вукотић.[719]

[718] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 17, 421119; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 18, 421468; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 18, 421595; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 18, 421610; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-26, досије 18, 421761; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 1, 4536; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 411859; AJ, 50-47-103, пов. бр. 1548; D. Bekić, n.d., str. 107-108.

[719] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 4, 24116; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 1, 44701; *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том II/Tome II, Галац/Galatz 1951, стр. 64; *Протоколы Дунайской комиссии*, III, стр. 83.

У цјелости гледано, југословенска делегација је, осим непријатности са претресањем кофера приликом уласка у Румунију из Мађарске, наишла на добар пријем. Овога пута су чланови југословенске делегације били позивани на двије биоскопске пројекције, пловидбу по Дунаву, као и на општи пријем, на коме су, уз локалне функционере, били и поједини совјетски официри. Овакав однос према југословенској делегацији, ван засједања, објашњаван је жељом организатора „да буду тактичнији према југословенској делегацији“. Међутим, директни контакти са члановима осталих делегација били су малобројни.[720]

Иступи југословенког делегата током засједања окарактерисани су врло негативно у совјетској штампи. Како су обавјештавали преостали, малобројни службеници југословенске амбасаде у Москви, совјетска штампа је писала о томе да су „пропали сви покушаји Титовог провокатора да онемогући рад клеветничким иступима, који немају ничег заједничког са задацима Комисије“. С обзиром на карактеристичан „надимак“, ког је добио Жарко Матијашевић, види се да његови иступи нису гледани благонаклоно.[721]

На другом засједању Дунавске комисије Чехословачка и Мађарска су затражиле оснивање нарочите администрације на једном дијелу Дунава који чини њихову границу. Њихов приједлог је образложен студиозно припремљеном аргументацијом, у којој су изложене сметње пловидби које постоје на том сектору Дунава, као и историјат свих претходних радова на његовој регулацији. Оне су тражиле испуњење Анекса II Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву, али тако да тај сектор не буде само између Габчикова (Gabčíkovo) и Гоњуа (Gönyű), већ између Рајке (Rajka) и Габчикова, јер су и на том дијелу били потребни посебни радови за регулисање пловидбе. На трећем засједању Комисије, у децембру 1950. године, донијета је одлука о формирању посебне управе на дијелу Дунава од Рајке до Гоњуа (1.850-1.791. км), односно на сектору за 29 км дужем него што је то било предвиђено Конвенцијом. Против овакве одлуке ДК гласала је само Југославија,

[720] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 4, 24116; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 4, 24251.
[721] ДАМСП, ПА, 1950, СССР, ф-85, досије 9, 47238.

сматрајући да је Конвенција предвиђала специјалну администрацију на крађем сектору од изгласаног и да је, из тог разлога, оваква одлука представљала измјену Конвенције и да ДК за то није била надлежна.[722]

Цјелокупни однос према Југославији на прва два засједања Дунавске комисије утицао је да се, у оквиру Правног савјета МИП-а ФНРЈ, разматрају могућности и, евентуалне, посљедице по Југославију у случају да се одлучи за напуштање Дунавске комисије. Мишљење Правног савјета је било да је, евентуално, иступање морало бити добро припремљено и да се морало представити као „кривица сауговарача". Југославија је могла напустути ДК, а да, у исто вријеме, остане за њу важећа Конвенција из августа 1948. године. Конвенција је, у том случају, остајала на снази за све поптиснице, док се ингеренција Дунавске комисије протезала на ток Дунава изван Југославије. Искључење Југославије није било могуће без драстичног кршења међународног права, јер је чланство Југославије у ДК било по својству приобалне државе. Међутим, чак и у случају искључења, Југославији није било могуће забранити слободну пловидбу на Дунаву.[723]

Југославија је могла, евентуално, бити суспендована од стране ДК у случају неизвршавања обавеза у погледу уплате котизације, али је и у том случају она остајала чланица Комисије, па таква санкција не би имала суштинског утицаја. Евентуално иступање Југославије из ДК могло је бити тумачено и као намјера Југославије да се одрекне заједничке управе са Румунијом на Ђердапу. У томе је лежао круцијални проблем у случају да је Југославија напустила ДК. Међутим, у њеним рукама је била локомотивска вуча на Сипском каналу, као и знатан дио цјелокупног пловног пута, што ју је чинило незаобилазним чиниоцем дунавског питања. Мишљење Правног савјета МИП-а

[722] Двије државе су потписале Споразум о оснивању ријечне администрације на дијелу Дунава од Рајке до Гоњуа 23. априла 1952. године, али до ратификације и формирања управе није дошло све до 1968. године (ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 49470; *Протоколы Дунайской комиссии*, II, стр. 45-64; *Протоколы Дунайской комиссии*, III, стр. 49-52, 55-57, 136-139, 155; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 71-72; J. M. Paunović, *Sloboda plovidbe i uprava pribrežnih država na Dunavu,* Beograd 1957, str. 105-106; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа,* стр. 135).

[723] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 2, 411796.

било је да само надгласавање на засједањима ДК није довољан разлог, нити оправдање, за иступање Југославије из Комисије.[724]

У склопу припрема за треће засједање ДК у Југославији је припремана стратегија, којом би био припремљен терен за, евентуални, излазак из Комисије. Настављено је са неплаћањем котизације, која је представљала обавезу за све земље чланице. Југославија је намјеравала да издејствује уношење посебне тачке у дневни ред засједања, у оквиру које би био представљен „читав материјал у погледу дискриминације према Југославији". Проблем југословенског неплаћања котизације представљало је централно питање на трећем засједању, одржаном од 10. до 15. децембра 1950. године. Југославија је сматрала излишним плаћање котизације за учешће у међународној организацији у којој се не уважавају њена права и у којој она није равноправна са осталим земљама учесницама.[725]

Нарочито агресивне наступе према приједлозима југословенске делегације испољавао је совјетски делегат Г. Н. Морозов. Он је често, како извјештавају југословенски представници са трећег засједања ДК, стварао „помало напету ситуацију" својим „жучним и увредљивим говором". У југословенском МИП-у, међутим, критикована су иступања делегације на трећем засједању, јер се, на основу извјештаја које су слали у МИП, добијао утисак да не иступају „довољно офанзивно" и да се „сувише губе у конкретним питањима, која политички не коментаришу, не водећи рачуна о перспективи". Очигледно да је Југославија очекивала да на „позорници" званој Дунавска комисија добије још једно мјесто за изношење својих ставова у сукобу са Совјетским Савезом и њему блиским државама.[726]

Драгоје Ђурић, који је предводио југословенску делегацију на трећем засједању, био је изненађен оваквом критиком из МИП-а и сматрао је да је она била посљедица „непотпуних и изломљених извештаја". Он је посебно истакао да је ситуација на трећем

[724] Исто.
[725] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-21, досије 11, 422761; *Протоколы Дунайской комиссии*, III, стр. 83-87.
[726] ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 4, 423013; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 4, 423023; ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 4, 423153.

засједању „стално била заоштрена“ и да су тек на његовом крају прилазили совјетски (Г. Морозов), чехословачки (инж. Љ. Линхарт) и мађарски делегат (др Ендре Шик), са намјером „да се ублажи ситуација“. Током самог засједања, његови иступи наишли су на жестоке нападе од стране представника осталих земаља учесница. Све његове критике називане су „антисовјетским испадима“ и „копијом“ свега онога што је на првом засједању Комисије говорио Радош Јовановић. Сликовито је Г. Н. Морозов то описао као „стара пјесма, а композитор добро познат, и налази се преко океана“ („Старые песни, композиторы которых известны. Они находятся за океаном“). Другим ријечима, оптуживан је за „прелазак на страну англо-америчког блока“.[727]

Међу нарочито важним документима које је ДК донијела у првим годинама свог постојања била су: Основна правила о пловидби на Дунаву (Основные положения о плавании по Дунаю), која су усвојена на четвртом засједању Комисије и састојала су се од 84 члана, и Правила ријечног надзора на Дунаву (Правил речного надзора на Дунае), о којима се расправљало на четвртом, а усвојена су на петом засједању. Од мноштва југословенских примједби на приједлог Основних правила о пловидби и на Правила ријечног надзора усвојени су неки од амандмана, који су имали углавном технички карактер. Југославија се нарочито противила одредби којом је дата апсолутна предност, приликом мимоилажења, бродовима који плове Дунавом, у односу на оне који су долазили из пловних притока и канала. Велики недостатак, према мишљењу југословенских стручњака, био је у томе што Основна правила нису прецизирала надлежност приобалне државе за испитивање хаварија, судара и других прекршаја страних бродова, који су се могли догодити у њеним територијалним водама. Оштро

[727] У саставу југословенске делегације на трећем засједању ДК били су и: Ј. Пауновић, као замјеник шефа делегације, инж. Р. Драговић, капетан Милутин Поповић и Димитрије Хаџи-Павловић, аташе амбасаде у Букурешту, као експерти и Љубица Виталић, као технички секретар (ДАМСП, ПА, 1950, Дунав, ф-20, досије 4, 423906; *Протоколы Дунайской комиссии*, III, стр. 9-11, 37).

противљење југословенске делегације било је усмјерено и ка одредби Основних правила којом се забрањивало кретање сплавова по Дунаву.[728]

Према мишљењу југословенског МИП-а, прихватање „неважних и безначајних" амандмана био је само совјетски покушај да се „изигра" југословенски став. Југословенска делегација имала је поднијет чак 51 амандман, а све остале делегације заједно 19. У току самог четвртог засједања, које је одржано од 23. маја до 3. јуна 1951. године, југословенској делегацији је савјетовано из Београда да се, „ако већина одбије ма и један битни амандман који се односи било на ревизију Конвенције, било задире у економска и суверена права прибрежних земаља", напусти засједање, са објашњењем „да то мења ситуацију коју не може да решава делегација, већ о којој треба да донесе одлуку наша Влада". О напетој ситуацији на засједању извјештавао је шеф делегације Д. Ђурић, који је сматрао да је порука са упутствима о напуштању засједања „очигледно прислушкивана" и да због тога совјетски блок одуговлачи са наставком засједања и да они „траже излаз". Необично велики је био размак између сједница на четвртом засједању. Уобичајени темпо од двије сједнице дневно, на четвртом засједању се претворио у три засједања за седам дана (23, 25. и 31. маја).[729]

Већ 1. јуна Д. Ђурић је у телеграму језгровитог садржаја упућеном МИП-у ФНРЈ саопштио: „Имамо све услове за напуштање. Само чекамо седницу." Заиста, југословенска делегација је напустила четврто засједање Дунавске комисије 2. јуна, након што је већина одбила амандмане на одредбе којима се, како је то сматрала југословенска страна, кршила Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву. То је довело до „нове ситуације", о чијем разрјешењу југословенска делегација на засједању није била надлежна да разговара. Југославија је нарочито била незадовољна одредбом о праву вршења истраге приликом хаварија бродова, пошто ју је сматрала кршењем суверених права сваке

[728] ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 49470; *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том IV/Tome IV, Галац/Galatz 1951, стр. 59-63, 95-102, 119-146.
[729] ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 15, 47238; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 15, 47346; *Протоколы Дунайской комиссии*, IV, стр. 30-32.

приобалне државе. Југословенима је било јасно да ова одредба иде у прилог Совјетима, пошто је њихов дио Дунава сразмјерно мали, а њиме мало ко плови, осим совјетских бродова. Шеф југословенске делегације је у дужем говору објаснио разлоге због којих је сувишан даљи боравак на четвртом засједању. Осврнуо се и на укидање југословенских бродарских агенција у Совјетском Савезу, Румунији и Бугарској, као и на задржавање југословенских пловила, што је, све скупа, наносило огромне штете југословенским економским интересима. Убрзо по напуштању засједања чланови југословенске делегације кренули су возом из Галца за Букурешт.[730]

Након изласка југословенске делегације из просторије у којој је одржавана сједница, шеф совјетске делегације и секретар ДК Г. Н. Морозов оптужио је шефа југословенске делегације да је засједање ДК претворио у „политичку трибину за провокације и клевете и за све оно чиме би се додворили својим прекоокеанским господарима“. Све што је изречено на рачун СССР-а и ДК упоредио је са „клеветничким измишљотинама“ са радио програма Гласа Америке и ВВС-ја. Позивање Д. Ђурића на заштиту суверенитета подунавских држава назвао је „провокативном демагогијом“, додавши: „Нама је сасвим јасно како они штите 'суверена права' на 38. паралели у Кореји, скупа са америчким агресорима.“ У ријечима Г. Н. Морозова Југославија је поново сврстана у табор Запада и директно повезана са догађањима у Кореји, тада захваћеној ратним дешавањима, у којој су стубови хладноратовске подјеле свијета, САД и СССР, имали супротстављене интересе [731]

[730] Остали чланови југословенске делегације на четвртом засједању ДК били су: Ј. Пауновић, као замјеник шефа делегације, инж. Р. Драговић, Милутин Поповић, Димитрије Хаџи-Павловић, Александар Антонић, као чланови делегације, и Љубица Виталић, као секретар (ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 15, 47509; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 15, 47511; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 49624; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 49625; *Протоколы Дунайской комиссии*, IV, стр. 11, 73-76; *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том V/Tome V, Галац/Galatz 1952, стр. 59-62; *Међународна политика,* бр. 13, 20. јун 1951, стр. 13-14).

[731] *Протоколы Дунайской комиссии*, IV, стр. 76-78; G. Roberts, n.d., str. 33-35; *The Cambridge History of the Cold War,* I, str. 85-86, 109-110, 236-241, 266-287; R. McMahon, *The Cold War: A Very Short Introduction,* Oxford 2003, str. 50-55; V. M. Zubok, *A failed empire: the Soviet Union in the Cold War from Stalin to Gorbachev,* The University of North Carolina Press, 2007, str. 78-81.

Предсједник ДК Румун Г. Преотеаса рекао је да сваки напад на Совјетски Савез од стране југословенског делегата схвата као напад на све „приобалне државе и земље народне демократије“. Добру прилику за стицање поена пред совјетском делегацијом искористили су и делегати који су ријетко иступали на сједницама, попут Бугарина Х. А. Манолова, који је говорио о југословенским делегатима који су на засједање дошли, не због интереса подунавских држава, већ као „англо-амерички агенти“. Наравно, свим делегацијама је било јасно да је ово напуштање сједнице од стране југословенске делегације било унапријед припремљено и да се чекао само повод и погодан тренутак.[732]

Међутим, од самог чина напуштања четвртог засједања Југославија није очекивала нарочито велико погоршање прилика на Дунаву, јер „један обавезни modus vivendi намеће сама пловидба заинтересованим странама“. Могло се очекивати „пооштравање поступака и шикана“ према југословенским пловилима у подунавским државама блиским Совјетском Савезу и ништа друго.[733]

Након овог југословенског потеза у дијелу штампе на Западу почело се писати о стварању неке нове Дунавске комисије, у чије чланство би ушле Западна Њемачка, Аустрија, Југославија и Грчка, а којој би се, касније, придружиле и САД и Велика Британија. У штампи је навођено и да су честе консултације у погледу дунавске пловидбе водили југословенски и амерички представници и да се Југославија „још није дефинитивно одлучила, али да се очекује позитиван одговор Београда у најкраћем времену“. На основу доступних докумената нисмо у могућности да потврдимо или негирамо постојање иницијативе о оснивању овакве ДК, али је сасвим сигурно да су овакви написи имали великог одјека у совјетској јавности.[734]

Драгоје Ђурић је, у вријеме када је био шеф југословенске делегације на неколико засједања ДК, радио и у југословенској амбасади у Москви. С обзиром на лоше односе

[732] *Протоколы Дунайской комиссии*, IV, стр. 78-79.
[733] ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 15, 47710.
[734] ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 48956.

између Југославије и Совјетског Савеза, Југославија није слала амбасадора у Москву неколико година, а сви послови у амбасади били су повјерени отправнику послова. Управо из тог разлога Д. Ђурић је имао највиши ранг међу преосталим југословенским дипломатама и службеницима у амбасади у Москви. Ове двије функције чиниле су Д. Ђурића врло важним југословенским дипломатским представником у изузетно тешком периоду постојања социјалистичке Југославије. Боравећи у Москви Д. Ђурић се добро повезао са дипломатама западних земаља и успјевао је прикупити релевантне информације о совјетској политици према Југославији и могућностима за оружану интервенцију, са циљем обарања режима у Београду. Након што је предводио југословенску делегацију на трећем и четвртом засједању ДК истакао је своју жељу да делегацију предводи и на петом засједању.[735]

Како је од стране МИП-а ФНРЈ био одређен за шефа делегације и на петом засједању ДК Д. Ђурић је постао и најзначајнији југословенски дипломата у погледу дунавског питања у периоду сукобљавања између Југославије и осталих подунавских земаља чланица Комисије.[736] Међутим, његов покушај да стигне на пето засједање у Галац није био лак. Најприје је румунска амбасада у Москви одуговлачила са издавањем визе, а затим је у Галац морао путовати преко Стокхолма и Франкфурта на Мајни. Визу је добио тек након интервенције МИП-а ФНРЈ. Нарочиту важност међу члановима југословенске делегације имали су и Јован Пауновић[737], као замјеник шефа делегације и инж. Радован Драговић, као експерт.[738]

---

[735] У телеграму МИП-у из Москве од 3. новембра Д. Ђурић је писао: „Кроз месец дана заседање Дунавске комисије. Јавите да ли ћу ја или ко други бити наш делегат. Ја бих желео да идем, а познајем и проблематику". Драгоје Ђурић је по образовању био правник. Рођен је у Крагујевцу 1910. Радио је као судија и јавни тужилац, а у дипломатији је, осим службе у Москви, био и изванредни посланик у Израелу и амбасадор у Турској (ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 416712; А. Б. Едемский, н.д., стр. 50; *Ko je ko u Jugoslaviji,* Beograd 1970, str. 254).

[736] Уз Д. Ђурића, Ј. Пауновића и Р. Драговића, чланови делегације Југославије на петом засједању ДК били су и Душан Иброчић и Владимир Бенко, секретари у МИП-у, Александар Антонић, аташе у МИП-у и Љубица Виталић, као секретар делегације (ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 417607; *Протоколы Дунайской комиссии*, V, стр. 11, 26-27).

[737] Јован Пауновић је био родом из Михајловца, на Дунаву, код Неготина. Дипломирао је и докторирао на Правном факултету. Јован Пауновић је, како смо то већ раније навели, од 1945. године био у служби у МИП-у ФНРЈ. Након рада у МИП-у, био је секретар Народног одбора Крајинског среза и изабрани судија Среског

Процјена Југославије да значајнијег заоштравања, након напуштања четвртог засједања од стране делегације, неће бити показала се исправном. Доказ за то је извјештај Д. Ђурића са почетка петог засједања (одржаног од 10. до 19. децембра 1951. године). У његовом телеграму са почетка засједања стајало је: „Заседање Комисије почело мирно. Морозов и остали љубазни, као да ничег није било. Очекујем од њих помирљив курс, избегавање политичке дискусије и заоштравања.“ Наглашавао је и да је реаговање на његов говор било „врло одмерено и помирљиво“, али и процјену да ће совјетски блок остати при томе да, у случају хаварија бродова, истрагу спроводе власти земље којој је брод припадао, а не земље у чијим територијалним водама се хаварија догодила. Уколико би се то коначно изгласало, писао је Д. Ђурић, „напустићу заседање сагласно директиви“.[739]

Управо је овакав, „помирителjски“ однос на петом засједању ДК послужио као један од доказа Дарку Бекићу за тезу о „неочекиваним промјенама у совјетској политици“ и, могући, „Стаљинов покушај нормализације“. Он наводи да су се на засједању, „чији су састанци од времена Информбироа за Југословене били права мука“, сада совјетски делегати „понашали крајње коректно“. Радећи на француским и америчким документима

суда у Неготину (1952-1953), послије тога је, као стручњак за питање Дунава, пребачен у Управу поморства и речног саобраћаја. Говорио је француски, руски, енглески и румунски језик, а служио се и њемачким. Био је секретар Сталне делегације ФНРЈ при Привременом комитету, члан делегације на Мировној конференцији у Паризу и Дунавској конференцији у Београду. У служби Ђердапске администрације био је од почетка 1945. године, а за то га је нарочито квалификовало знање румунског и француског језика, чиме је био у могућности да комуницира са румунским службеницима, али и да има увида у званичну преписку (ДАМСП, ПА, 1954, Дунавска комисија, ф-58, досије 1, 4539; АЈ, 331-81, стр. пов. бр. 42; АЈ, фонд Управа поморства и речног саобраћаја, 617-9-1; Ј. Пауновић, *Дунав-река мог живота,* стр. 148-149).

[738] Радован Драговић је био један од најзначајних југословенских стручњака у погледу Дунава. Био је у саставу југословенске делегације на првих осам засједања ДК, а дунавским питањем се бавио још од краја Првог свјетског рата. Више од три деценије рада на овом проблему чинили су га, готово, незамјењивим у свим разматрањима дунавског питања и у социјалистичкој Југославији, иако је у првим годинама након рата било, итекако, присутно неповјерење у његову оданост новим властима. Чак и након што је пензионисан, крајем 1952. године, Управа поморства и речног саобраћаја узимала га је као хонорарног службеника, ради рјешавања важних питања дунавске пловидбе и обуке млађих стручњака. Због његове старости и здравствених проблема директор ове Управе Мирослав Драгустин исказивао је бојазан да ли ће се на вријеме оспособити његов замјеник (ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 5, 48964; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48528; АЈ, 617-3-1).

[739] ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 418325; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 16, 418371; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-56, досије 17, 418517; *Протоколы Дунайской комиссии*, V, стр. 84-91, 161-168.

Д. Бекић је анализирао, између осталог, и разговор Д. Ђурића са француским амбасадором у Москви, у којем је овај исказао чуђење због „видног настојања совјетске делегације да не изазове ни најмањи инцидент, који би југославенску делегацију навео да се повуче са заседања“. О другачијој атмосфери на засједању извјештавао је и амерички амбасадор у Београду. Овај „покушај нормализације“ био је праћен, како Д. Бекић наводи, и смањењем броја граничних инцидената и антијугословенских чланака у ИБ-овској штампи. Ова промјена у односима врло сликовито је објашњена на страницама листа *Међународна политика:* „Ако СССР данас заиста жели да избегне заплете, као што се то тврди, онда њему не остаје ништа друго него да нађе неки modus vivendi на Дунаву, у првом реду с Југославијом. Притом, он настоји да ипак очува оно што је битно у његовој политици у Дунавској комисији. За разлику од сателитских земаља, којима може да наређује, он мора с Југославијом да се погађа. А у погађању мора и да се попушта. Разуме се да СССР у том попуштању иде само до извесне мере, која је одређена схватањем СССР-а о томе какви односи треба да постоје између њега и подунавских земаља и његовом потребом да не ослаби свој положај према сателитима.“ Према мишљењу Д. Бекића на овакав однос СССР-а утицали су понајвише додјељивање америчке помоћи Југославији, као и зближавање Југославије и Грчке. Он преноси и мишљење Леа Матеса, дато у рецензији његове монографије, који се није сложио са његовим ставом о покушају нормализације односа у ДК, већ је све приписао совјетском страху од потпуне обуставе пловидбе, запрећеној као реципрочној мјери за проблеме на које су југословенски бродови наилазили у совјетској окупационој зони у Аустрији.[740]

Крај петог засједања донио је и одлазак Григорија Николајевича Морозова са позиције секретара ДК. Носилац совјетске политике сукобљавања са југословенском делегацијом у ДК повукао се услијед слабијег здравственог стања. Са његовим одласком сагласиле су се и совјетске власти, а на његово мјесто је био постављен некадашњи генерални директор ЈУСПАД-а и замјеник шефа совјетске делегације на свих пет претходних засједања ДК Иван Прохорович Кононов. Представници свих делегација

[740] D. Bekić, n.d., str. 345-347, 351; *Међународна политика,* бр. 1, 2. јануар 1952, стр. 9-10.

испратили су Г. Н. Морозова силним хвалоспјевима и правим одама захвалности због његовог двогодишњег рада у ДК. Југословенски представник Д. Ђурић је објаснио да је његов однос према Г. Н. Морозову, испуњен честим неслагањима, произлазио из саме чињенице да су њих двојица били представници Југославије и Совјетског Савеза, и да се у њиховом односу рефлектовао цјелокупни однос између двије државе.[741]

Долазак И. П. Кононова само је додатно заоштрио ситуацију у ДК. Он је, несумњиво, био изузетан стручњак за питање Дунава, али је имао и велико искуство рада са Југословенима и двогодишњег боравка у Југославији. Већ на шестом засједању ДК (одржаном од 23. јуна до 1. јула 1952. године), које је било прво откако се И. П. Кононов налазио на мјесту секретара Комисије, видјело се погоршање ситуације. Шеф југословенске делегације Д. Ђурић извјештавао је да је „нови секретар Кононов простачки избегао сваки сусрет, и игнорише нас, док је Морозов раније био далеко учтивији".У једном југословенском извјештају са засједања ДК И. П. Кононов је окарактерисан као „непријатељ Југославије првог реда". Заоштравању је допринијело и то што је Југославија од овог засједања затражила ревизију Пословника ДК и Правила о организацији Секретаријата и служби ДК, увођење Извршног комитета и функције директора, као и умањење овлашћења секретару. Југословенски Меморандум о неправилностима у раду ДК оштро су напали чланови делегације Мађарске, а затим Чехословачке, Бугарске, Румуније и Совјетског Савеза.[742]

За седмо засједање ДК, одржано од 15. до 26. децембра 1952. године, чланови југословенске делегације говорили су да је било „најгоре од свих ранијих", „најмучније и најзатегнутије од како постоји ова организација". Током цијелог засједања, писало је у једном од извјешатаја, „трајала је једна напета атмосфера", која је била начињена „методом грубог испада, па и вређања" југословенке делегације. Чланови југословенске

[741] *Протоколы Дунайской комиссии*, V, стр. 92-95.
[742] ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 5, 48485; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 5, 47304; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 418287; АДК, ОА, ф-18/2, Б59/1952; АДК, ОА, ф-18/2, Б41/1952; *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том VI/Tome VI, Галац/Galatz 1952, стр. 11, 16-17, 33-50, 53-66, 69-81.

делегације сматрали су „да ниједна земља, ни у једној међународној организацији није стављена у тако неравноправан положај, у тако тешке, скоро немогуће, услове рада, као што је то случај са нама, односно са нашим учешћем у Дунавској комисији“. Сматрало се да је „тактика сталне опструкције и отвореног, фронталног наступања“ против југословенске делегације, која је била „много грубља и дрскија него на прошлим заседањима“, имала за циљ „провоцирање и потпуно онемогућавање“ њеног рада у Комисији. Била је узета у обзир и могућност да је коначни циљ оваквог поступања одстрањивање Југославије из ДК, тако што би се њено даље присуство на засједањима потпуно обесмислило. Преостале југословенске дипломате у Букурешту посебно су истакле да ниједно засједање није толико привукло пажњу дипломатског кора, смјештеног у румунској престоници. Нарочито су детаљне информације о засједању тражили британски амбасадор и аустријски политички представник. Амерички амбасадор се више занимао за, евентуална, запажања чланова југословенске делегације о размјештају совјетских војних снага између Галца и Браиле. Нарочити интерес јавности привукло је то што је југословенска делегација открила прислушне уређаје у просторијама у којима је била смјештена у Галцу.[743]

Због укупне атмосфере југословенска делегација је била врло близу одлуке о напуштању засједања. Међутим, упутства из МИП-а ишла су у правцу остајања на засједању и, чак, прихватању, у случају понуде, неког од „часничких места“. Чини се да је одлука да се, по сваку цјену, остане на засједању изненадила Д. Ђурића и да је договор у Београду, прије поласка, био другачији. Главна спорења су била везана за југословенско инсистирање на измјени Пословника и изборима на руководећа мјеста у ДК. Додатно је Југославија била нападана због неизвршавања својих обавеза према ДК. Посебно су оштро иступали шефови мађарске и чехословачке делегације, Е. Шик и Љ. Линхарт. Они су оптуживали Југославију да на тај начин крши Конвенцију о режиму пловидбе на Дунаву. Након ових напада Д. Ђурић је извјештавао Министарство иностраних послова о томе да

[743] ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 8, 417566.

је „ситуација знатно напета“, а да је неплаћање обавеза искоришћено „у пуној мери за вређање и изазивање“.[744]

Дуг Југославије због неплаћања котизације већ тада је нарастао на 613.000 рубаља. Јасно је било да је, неизвршавањем обавеза према међународном организму чији је била члан, Југославија директно кршила Конвенцију о режиму пловидбе на Дунаву. Међутим, и Правни савјет југословенског МИП-а је био свјестан „да је ово далеко више политичко, него ли правно питање“. Југословенска страна је била свјесна да се према њој могу извршити и извјесне санкције, попут суспензије права гласа или, чак, искључења из Комисије. Јасно је да то није много бринуло Југославију, јер, како је то писало у мишљењу Правног савјета, са потписом др Милана Бартоша, „не бисмо много зажалили, ако се не би више налазили у овако лошем друштву“. Исто тако, Југославија је била свјесна да се не предузимају мјере за њено избацивање, такође, из политичких разлога, јер је Совјетима стало до „очувања угледа“ Конвенције из 1948. године. Према мишљењу М. Бартоша могло се тактизирати са уплатом котизације све „докле се јасно не осети тенденција Дунавске комисије за нашим искључењем“. У том случају, требало је то искључење предухитрити повлачењем из Комисије и отказивањем Конвенције. Другим ријечима, Југославија је имала могућност да одмах подмири сав дуг и тиме изазове „прикривени, злурадi, подсмех осталих чланова Комисије“, или да настави са неплаћањем и „вући их за нос“, све до евентуалног повлачења из Комисије.[745]

[744] Чланови делегације на седмом засједању били су: Илија Топалоски, савјетник у МИП-у, као замјеник шефа делегације, инж. Радован Драговић, Душан Иброчић, Милутин Поповић, Љубица Виталић и Владимир Марић (ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 6, 415351; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 7, 416065; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 7, 416065; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 8, 416161; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 8, 416202; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 8, 416315; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 8, 416445; ДАМСП, ПА, 1952, Дунав, ф-57, досије 8, 416547; *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том VII/Tome VII, Галац/Galatz 1953, стр. 11; АДК, ОА, ф-18/2, Б97/1952).

[745] Дуг Југославије Дунавској комисији на име котизације достигао је касније суму од 872.000 рубаља, односно 540.000 рубаља за 1950. годину, 100.000 за 1951, 150.000 за 1952, и 82.000 за 1953. Од тога, Југославија је уплатила 176.000 рубаља као аванс за котизацију за 1950. годину, па је њен укупни дуг износио 696.000 (ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 7, 41047; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 12, 414925; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 417570; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 418160;

Очигледно да је Југославија, свјесна чињенице да би њено избацивање или иступање из Комисије било „политички и морални крах СССР-а“, могла себи дозволити да одлучно одбија плаћање котизације, на које је била обавезна. Правдање неравноправним третманом и чињеницом да југословенска делегација углавном није гласала за приједлоге буџета, нити за завршне рачуне, није могло сакрити чињеницу да је и Југославија трошила буџетска средства самим боравком делегације у Галцу (смјештај и исхрана), преузимањем материјала ДК (записници, реферати, публикације), али и сазивањем нарочитих састанака (попут засједања Специјалног комитета), који је, такође, представљао значајан трошак за буџет Комисије.[746]

Осим око питања неплаћања котизације жестока расправа се водила око нове ситуације на Ђердапу, изазване југословенском одлуком да потпуно преузиме локомотивску вучу на Сипском каналу (о чему ћемо касније изнијети више детаља). На захтјев Румуније питање југословенских поступака на Жељезним вратима је накнадно убачено у дневни ред засједања. Никада до тада на засједањима ДК о једном проблему није дискутовано на чак пет сједница. Причало се о историјату вуче, праву на њену експлоатацију, о кршењима Конвенције, примјени силе. Донијета је била и Резолуција којом су осуђени „једнострани, незаконити поступци југословенских власти на сектору Ђердапа“, а од Југославије је затражено да „не омета нормалну пловидбу на Дунаву“ и „да строго поштује одредбе Дунавске конвенције од 1948. године“.[747]

Између седмог и осмог засједања ДК дошло је до значајних промјена у читавом совјетском блоку. Смрћу Јосифа Висарионовича Стаљина (умро 5. марта 1953. године)

АЈ, фонд Кабинет председника Републике, I-4-d/4; АЈ, 617-3, *Припреме за девето заседање Дунавске комисије*).

[746] Југословенски дуг је дефинитивно обрисан „без образложења због чега се то чини“ на дванаестом засједању ДК 1955. године. На тај начин је, посредно, признато да је стање у ДК 1949-1953. било неодговарајуће. Одлука о брисању дуга имала је велики материјални и још већи политички значај. Драгоје Ђурић је сматрао да је та одлука стварала и „један преседан за решења других спорних питања између нас и СССР-а, односно нас и осталих источно-европских земаља“ (АЈ, КПР, I-4-d/4, пов. бр. 260; АЈ КПР I-4-d/4, бр. 659).

[747] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 417570; АДК, ОА, ф-23/I, Б99/1952; *Протоколы Дунайской комиссии,* VII, стр. 99-107, 111-124, 127-142, 145-160.

завршена је велика ера сукобљавања, а полако је почело долазити до промјене цјелокупне ситуације у односима совјетског блока према Југославији. Иако су отпочети преговори између Румуније и Југославије о новој управи на Ђердапу из априла и маја показали да је до промјене дошло и на Дунаву, дефинитивна потврда нових прилика очекивала се на редовном јунском засједању ДК. Међутим, овом засједању је претходио рад Специјалног комитета. Већ током рада Специјалног комитета била је примјетна другачија атмосфера у ДК, у односу на ону која је владала на засједањима од 1949. до 1953. године. Југословенска делегација је лакше ступала у разговор са осталим делегацијама, које су углавном истицале потребу што скоријег превазилажења сукоба. Преостале делегације су према југословенској наступале видно другачије. Чинило се да „не одбијају контакте" са члановима југословенске делегације, а примјетно је било и њихово „коректно држање" и „иступи без увреда". Чланови југословенске делегације имали су утисак да су остале делегације добиле „одобрење, а можда чак и налог, да са нама ступају у краће разговоре". Међутим, југословенски приједлози и даље нису били усвајани. Чини се да је за потпуну промјену, ипак, требало мало више времена.[748]

На сједницама Специјалног комитета у Букурешту југословенска делегација предузимала је праву офанзиву у вербалном смислу. Како је писао шеф делегације на засједању Специјалног комитета Славољуб Ђера Петровић: „Центар нашег напада је Кононов, који прилично издржљиво трпи батине." [749] Описујући југословенску тактику, уз

[748] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48198; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 47666.

[749] Славољуб Ђера Петровић је рођен у Нишу 1920. Био је врло активан током Другог свјетског рата у јужним дијеловима Србије. Ушао је у проширени састав АВНОЈ-а и био посланик Уставотворне скупштине. Већ у мају 1950. Е. Кардељ му је саопштио да је одређен за амбасадора у Грчкој. Сматрао се недовољно спремним за тако важну дипломатску мисију, с обзиром на интензитет односа и важност какву је Грчка имала у спољној политици Југославије, па је одбио понуђено постављење. Неколико мјесеци касније био је послат у југословенску амбасаду у Паризу као министар-савјетник. Након тога се нашао на мјесту начелника Управе за проблеме Уједињених нација у оквиру МИП-а. У надлежности ове Управе било је и питање Дунава. О томе је касније писао: „Са посебним задовољством упознао сам подунавске земље, Дунавску конвенцију и проблеме пловидбе Дунавом. Чини ми се да смо у тим годинама двадесетог века имали најбоље познаваоце Дунава и проблема везаних за пловидбу Дунавом. Многе проблеме источноевропских земаља такође сам упознао, изучавајући Дунав." Након успјешно обављених преговора око успостављања ЂРУ био је постављен за амбасадора у Аргентини, са акредитацијама за Уругвај и Парагвај. Са само 33 године био је један од најмлађих југословенских амбасадора. С обзиром на бројност усташке емиграције у Аргентини

„врло јаку логику“ и „поткрепљеност добрим документима“, он истиче: „Углавном идемо за тим да Кононова изолујемо и да све нападе упутимо на њега. Остале у нашим излагањима, чак, и хвалимо. Кад год ми се да прилика ја цитирам понеког од њих, са којим се, тобоже 'слажем', али... итд.“ Очигледно да су промјењене околности охрабриле југословенску делегацију. Покушавала је да направи раздор између секретара И. П. Кононова и предсједника Г. Преотеасе утичући на „ситну душу“ предсједника, поручујући да се „недовољно осећа у Комисији“ и да мора да буде „централна личност у Комисији“. Ишло се и ка „неутрализацији“ мађарског делегата Е. Шика, док је бугарски делегат Георги Василев Генов окарактерисан као „примитиван и ограничен морнар, који каже само онолико колико му се напише“, који је „у почетку сав дрхтао, док је читао свој говор“, а касније се „прилично окуражио, па, донекле и обезобразио“. Тешким ријечима С. Петровић је окарактерисао чехословачког делегата Љ. Линхарта, који је био „највећа битанга“ у односу према југословенској делегацији и који се њој противио „и када треба, и када не треба“, и трудио се да буде „већи католик од папе“. О атмосфери на јунском засједању Специјалног комитета Дунавске комисије говори и овај дио извјештаја шефа југословенске делегације С. Петровића: „На неколико духовитих примедби смејали се сви сем Руса.“ Међутим, и за вријеме тог засједања су чланови југословенске делегације били праћени: „Сви чланови делегације су данонoћно праћени од стране полицијских агената. То изводе на груб и недискретан начин да прелази у провокације. Сликају нас када се крећемо улицама, кад излазимо из хотела или амбасаде. Данас су нас у два маха сликали.“ [750]

Још увијек рад ДК није постао довољно „конструктиван“, али ни атмосфера није била више у оноликој мјери „затрована“. На осмом засједању шефу југословенске

обављање дужности југословенског амбасадора у тој земљи представљало је сложен задатак. Након четири године проведене у Аргентини био је постављен за сталног представника у Дунавској комисији, а уједно је био и њен предсједник (1958-1962). Налазио се и на мјесту амбасадора у Мароку у вријеме кризе око Алжира, а затим и у Тунису и Белгији, са акредитивима и за Луксембург (S. Đ. Petrović, *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate,* str. 134-138, 150-154, 159-163, 182-185, 194-195, 222-223, 232-233, 263-264; *Ko je ko u Jugoslaviji,* Beograd 1970, str. 803).

[750] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 9, 47828; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 9, 47998; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48198; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 9, 47765.

делегације дато је челно мјесто у Радној групи за израду пројекта санитарних правила, што је било први пут да југословенски представник предводи једну радну групу на засједањима ДК. Шеф југословенске делегације на засједању Специјалног комитета језгровито је описао и наступ совјетског блока на засједањима. Он је истицао да је наступ земаља из тог блока „прилично уигран“, као и да „међу њима постоји подела рада и стриктна задужења“. Он је тврдио да сваки од делегата „још изјутра има написан говор и чека моменат када ће га употребити“.[751]

Слика бр. 11: Славољуб Ђера Петровић (први здесна) у друштву амбасадора Радоша Јовановића (у средини) и генерала Васе Смајевића (Slavoljub Đera Petrović, *Zapisi jednog borca i diplomate*)

Срдачност свих делегација према југословенској на засједању Специјалног комитета била је изузетно очигледна. Славољуб Петровић је писао: „Како наиђемо изјутра, тако и прилазимо и остајемо 'срдачни' у разговору све до почетка седнице, када заједнички уђемо у салу за конференције.“ Из разговора са осталим делегацијама извлачио је закључак „да им је одобрено да се са нама мешају и да је то њихов званичан став“. Он даље пише да „сви то изводе на прилично интелигентан начин, док је Бугарин

[751] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48198; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-11, 48766.

најнеотесанији и по његовом држању можемо да видимо да је то договор“, као и да им он „својом незграпношћу проваљује намере“. Постављало се само питање ко им је дао таква упутства, јер, како је сматрао С. Петровић, „ако су такву линију добили од својих влада, значи да је питање код њих о Југославији већ било у дискусији, бар делимично“.[752]

Однос према југословенској делегацији се мијењао како је засједање Специјалног комитета одмицало. Првих дана су поједини југословенски приједлози категорички одбијани, да би на крају засједања бивали прихватани. Појединачне одредбе одбијане су, углавном, из три разлога. Сматрало се да су поједине понуђене одредбе у супротности са Конвенцијом о режиму пловидбе на Дунаву, да су поједина питања прецизније и квалитетније била дефинисана у првом Пословнику, а поједине одредбе су сматране непотребним, јер су се „саме по себи разумеле“. Ипак, поједине одредбе које су биле одбачене на засједању Специјалног комитета, биле су прихваћене на засједању саме ДК. Југословенски представници су то оправдавали тиме да је „совјетски делегат морао најзад да увиди да владати Галцем, не значи владати Дунавом“. Након вишедневног рада прихваћен је југословенски приједлог о увођењу функције директора, коме би секретар био подређен. Оштро противљење на почетку засједања смјењено је прихватањем „у жељи успоставе добре сарадње свих делегација у ДК“, како је то И. П. Кононов образложио. Због тога је С. Петровић сједницу на којој је то прихваћено назвао „циркуском представом“. Од старог Пословника само 13 чланова није претрпјело никакву измјену, 22 члана су претрпјела значајније промјене, а додато је било и 18 потпуно нових чланова.[753]

[752] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48198; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 11, 48695.

[753] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48384; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48468; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 417847; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 417850; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 417852; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 417854; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 417893; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 417927; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 417901; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 418316; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 9, 47815; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 47578; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 47710; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48088; *Протоколы Дунайской комиссии*, VI, стр. 98-99, 179-196.

„Циркуска представа“ се наставила и на осмом засједању ДК, одржаном од 26. јуна до 3. јула 1953. године.[754] На самом осмом засједању Дунавске комисије посебно је истакнут однос чехословачког делегата инж. Љ. Линхарта, баш као и на засједању Специјалног комитета неколико дана раније. У извјештају са тог засједања наводи се да је он био „десна рука совјетском делегату, само је толико претеривао да улогу слуге-сателита није могао да игра тако како је то господар желео“. Мађарски делегат др Е. Шик је сматран „најинтелигентнијим и најспособнијим“, али једним од првих који је ублажио став према Југославији. Сваки његов иступ на овом засједању изгледао је као да жели, писало је у југословенском извјештају, да се „покрије пред совјетским делегатом и да би се обезбедио да му не 'замере' што не иступа“. За вријеме иступа југословенског делегата „претварао се да је болестан, да му је позлило, напуштао је заседање, понекад се правио да спава и то тако упадљиво да би га совјетски делегат могао да примети и да му то буде покриће за неиступање“. У својим мемоарима С. Петровић је написао да му је Е. Шик, „уз опрез да нас други делегати не би чули“, рекао: „Настала је харошаја пагода за друга Тита.“[755] Славољуб Петровић је добро схватао важност тих ријечи: „То је, после Стаљинове смрти, био први извештај, пристигао у Београд, да се ствари уопште, а посебно у односу на нас, повољно крећу.“ Румунски делегат и предсједник ДК Г. Преотеаса „изменио је став“, иступао „без цинизма, као што је то раније чинио“, уопште, примјетна је била његова „пасивност“. Очигледно да су већ на овом засједању представници свих држава у ДК, осим СССР-а, избјегавали сукобе са југословенском делегацијом.[756]

[754] Први пут је југословенску делегацију на једном засједању ДК предводио Славољуб Петровић. Његов замјеник је био Рафаел Табор, док су као делегати на засједању учествовали инж. Р. Драговић, Душан Иброчић, Пантелија Прокић и Димитрије Хаџи-Павловић. Секретар делегације била је Даница Соч (*Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том VIII/Tome VIII, Галац/Galatz 1953, стр. 13)

[755] Мирко Тепавац, који је касније као југословенски амбасадор у Мађарској сарађивао са Ендре Шиком док је овај био министар иностраних послова, говорио је за њега да је „веома образован човек и напаћени Стаљинов прогнаник“. И он напомиње да је од Е. Шика „потекла прва информација да је совјетско вођство решило да нормализује односе с Југославијом“ (A. Nenadović, *Mirko Tepavac. Sećanja i komentari,* Beograd 1998, str. 124-125).

[756] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 417901; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 418316; AJ 617-3, *Осмо заседање Дунавске комисије;* S. Đ. Petrović, *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate,* str. 156.

Сам одлазак југословенске делегације на ово засједање имао је извјесну симболику. Одређени шеф делегације С. Петровић изричито је захтјевао од румунске стране да делегација у Галац допутује директно из Југославије, а не као до тада преко Мађарске. Договорено је да југословенска делегација дође на тачно одређени дио границе у тачно одређено вријеме. Свједочанство С. Петровића о преласку границе је врло сликовито: „Одређеног дана у 7 сати наша делегација од 5 дипломатских службеника била је у колима на румунској граници. На њиховој страни није било никога!!! После дужег чекања почели смо, сиреном аутомобила, да алармирамо и протествујемо! Нико се не појављује! Најзад, појавио се већи број униформисаних лица и цивила. По различитости униформи вероватно је било више румунских и совјетских официра. (...) Почиње отварање границе, која је већ годинама затворена. Секу се бодљикаве жице, уклањају металне и дрвене барикаде, тешке машине уклањају гвожђе и балване! Цео видљиви терен, на коме је раније било више службених зграда ја заравнат и заоран а некадашњи асфалтни пут је нестао. (...) У глупој смо ситуацији! На сред тог пространог подручја стојимо сатима и губимо стрпљење. Нико нам не прилази, нико нас не поздравља! Леп дочек! Сами одлучујемо и прелазимо пар стотина метара напред! Дају нам знак да ту останемо. Опет нам нико не прилази! И тако више пута. У прелазу границе изгубили смо добар део дана. Најзад нам прилазе два службеника, прегледају пасоше и у знаку 'мирно' показују правац пута.“[757]

Провокације су се наставиле и током самог засједања, а врло карактеристичан случај је одржавање параде тенкова у улици у којој се налазило здање у којем је била смјештена Дунавска комисија и то током саме прве сједнице. Свједочанство С. Петровића је врло живописно: „На пола изговорене добродошлице почиње страховита бука, дрхтање прозора, вибрирање јаке и добро грађене зграде у којој се одржава заседање. Говорник се и поред микрофона уопште не чује! Сви су збуњени и изненађени! Не знамо шта се на улици збива! Машемо рукама јер се говорник не чује! Тотална збуњеност! Изгледа да су

[757] S. Đ. Petrović, *Sećanja i zapisi borca i diplomate,* Beograd 2012. (dopunjeno izdanje), str. 241-242.

Југословени (вероватно као ратници) први схватили да је то 'парада совјетских тенкова' који би требало да упозоре југословенску делегацију 'да се овде зна ко је газда'.“[758]

Југославија је на осмом засједању поставила питање промјене сједишта Комисије.[759] О томе, међутим, тада није било озбиљније расправе, јер су све делегације истакле да немају одобрење својих влада да о томе одлучују. Сасвим је јасно зашто је Југославија тражила промјену сједишта ДК. Галац је био „забачено и удаљено место, готово на самом ушћу Дунава“. То није био значајнији ни економски, ни саобраћајни центар на Дунаву, па је приспјевање већине делегација било отежано без потребе. Међутим, сасвим је јасно зашто је баш овај град изабран за сједиште ДК. Очигледно да је Совјетски Савез желио да Дунавску комисију „чак и физички, што више приближи својим границама и контроли“. На идућем засједању једногласно је усвојен југословенско-мађарски приједлог о премјештању сједишта ДК у Будимпешту. У мађарској престоници Комисија је започела рад 14. маја 1954. године, а највећи дио имовине је пренијет из Галца.[760]

Промјена ситуације у Дунавској комисији слиједила је промјену у укупним односима совјетског блока према Југославији. У оквиру нормализације поново су вршене размјене дипломатских представника највишег ранга. Отправнику послова југословенске амбсаде у Москви већ 6. јуна 1953. године саопштена је намјера о повратку совјетског амбасадора у Београд. Тада је затражен агреман за Василија Алексејевича Ваљкова,

[758] Isto, str. 243.

[759] Славољуб Петровић је о томе записао: „Сумирајући све, као шеф делегације, изјавио сам да нема никаквих услова да Дунавска комисија остане у граду Галцу и ја ћу одмах по повратку у Београд предложити мојој Влади да званично писменим предлогом предложи да се Дунавска комисија исели из румунског града Галца. Вероватно ћу предложити да се Дунавска комисија смести у Будимпешту, великом двоипомилионском граду, јаком универзитетском центру, где Дунавска комисија има из ранијих деценија неке зграде које могу корисно послужити да се, без додатних трошкова, сместе све службе Комисије. Претходног дана сам о овој својој намери обавестио мађарског делегата, министра спољних послова Мађарске, Ендре Шика, који ме је ћутећи саслушао, али са видним осмехом одобрио моје намере.“ (Isto, str. 245).

[760] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 11, 49153; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 12, 414925; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 417873; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 416694; AJ, 617-3, *Припреме за девето заседање Дунавске комисије*; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 89.

бившег амбасадора у Холандији, и савјетника амбасаде у Великој Британији, који је претежно радио у Министарству иностраних дјела у Москви.[761] Нови совјетски амбасадор присуствовао је пријему за представнике дипломатских мисија уприличеном на Бледу од стране Ј. Б. Тита 15. августа. Почетком септембра, о непоходности нормализације југословенско-совјетских односа, амбасадор Ваљков је разговарао са замјеницима државног секретара за иностране послове А. Беблером и Вељком Мићуновићем. Југославија је тек у другој половини септембра 1953. године поново поставила амбасадора у Москви. На ту дужност је био послат дотадашњи амбасадор у Бурми Добривоје Видић. Већ 10. августа агреман за свог новог амбасадора у Југославији Шандора Куримског затражила је и Мађарска. Југославија се са захтјевом за постављање свог новог амбасадора у Будимпешти обратила 29. септембра. Народна Република Бугарска је 1. октобра 1953. године затражила акредитиве за свог новог амбасадора у Београду Љубомира Рачова Ангелова. У децембру 1953. године ФНРЈ је послала свог амбасадора и у Софију. Први југословенски амбасадор у Бугарској у времену „отапања политичког леда“ био је Мита Миљковић, дотадашњи главни уредник дневног листа *Политика* и некадашњи политички комесар Прве косовско-македонске пролетерске бригаде.[762]

[761] Василиј Алексејевич Ваљков (1904-1972) је био у дипломатској служби од 1939. Радио је у Министарству иностраних дјела, у одјелима за земље Јужне и Централне Америке (1939-1941) и за земље Балкана (1951-1953). Највећи дио рата је провео на мјесту савјетника посланства у Лондону (1942-1945), а затим је четири године био амбасадор у Холандији (1945-1949). Амбасадор у Југославији је био до 1955. године (*Дипломатический словарь,* I, стр. 168).

[762] ДАМСП, ПА, 1953, СССР, ф-85, досије 31, 412909; ДАМСП, ПА, 1953, СССР, ф-85, досије 33, 47472; ДАМСП, ПА, 1953, СССР, ф-85, досије 33, 47492; ДАМСП, ПА, 1953, Бугарска, ф-13, досије 2, 418039; *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953,* II, док. бр. 307, 310-311, стр. 804-806, 812-815; *Pomirenje Jugoslavije i SSSR-a 1953-1955.* Tematska zbirka dokumenata, priredio R. Luburić, Podgorica 1999, str. 143-147, 179-182, 184; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 269, 274-276, стр. 619-620, 625-630; М. Миљковић, *Бурне дипломатске године. Из софијског дневника 1953-1956,* Београд 1995, стр. 19-29, 42-47; А. Б. Едемский, н.д., стр. 87-97; А. С. Аникеев, „Начални период нормализации советско-югославских отношений (1953-1954 гг.)“, u: *Spoljna politika Jugoslavije 1950-1961.* (zbornik radova), Beograd 2008, str. 66-92; Д. Богетић, „Југословенске спољнополитичке недоумице после Стаљинове смрти“, у: *Тито-Стаљин* (зборник радова са међународног округлог стола), Београд 2007, стр. 157-174; Đ. Tripković, „Normalizacija jugoslovensko-sovjetskih diplomatskih odnosa 1953. godine“, *Istorija 20. veka,* br. /1994, str. 111-122; В. Љ. Цветковић, „Нормализација дипломатских односа Југославије са Мађарском и Бугарском 1953-1954.“, *Токови историје,* бр. 3/2009, стр. 117-135.

Дефинитивна потврда промјењених односа на Дунаву дошла је на децембарском (деветом) засједању Дунавске комисије када је промјењен њен Пословник, укинута широка овлашћења генералног секретара Комисије, са тог мјеста смјењен носилац политике сукобљавања са Југославијом Игор Прохорович Кононов, а на његово мјесто изабран југословенски представник Драгоје Ђурић, али са другачијим овлашћењима. За разлику од начина на који је Комисију напустио Г. Н. Морозов, И. П. Кононова нико није испратио хвалоспјевима, већ је више изгледало као да је он из Комисије „одједном нечујно нестао". Шеф мађарске делегације у ДК Ендре Шик објашњавао је рад И. П. Кононова говорећи да је он радио „онако како му је тада налагала Москва, а да је сада сасвим друга ситуација". На том засједању донијета је и одлука да сједиште Комисије буде премјештено из Галца у Будимпешту. За Дунавску комисију више се није могло говорити да она представља само „совјетску генералну дирекцију за Дунав". Као што видимо, управо је Дунавска комисије била једно од првих поља на којима се могло видјети врло постепено отопљење у односима совјетског блока према Југославији. Разлог за то је лежао у чињеници да промјена односа унутар Комисије никако није могла штетити угледу СССР-а, већ само доприносити његовом престижу.[763]

Смјењивање И. П. Кононова и „других полицајаца из совјетске гарнитуре" Југословени су тумачили као жељу Совјета да се уклоне сви они који су се посебно истицали у сукобљавању са југословенском делегацијом. Он је сумњичен за „обавештајни рад" током боравка у Београду, у самој ДК је био „изразито груб" према Југословенима, па је његово смјењивање „извршено ћутке, тј. без помпе". Сматрало се да је својим „деспотским ставом" био „неподесан за даљу ситуацију". Нови совјетски делегат В. А.

[763] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 416864; ДАМСП, ПА, 1958, Дунав, ф-58, досије 15, 418160; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 418183; *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том IX/Tome IX, Галац/Galatz 1954, стр. 39-52, 55-69, 73-80, 112; K. Kovačević, „Obnavljanje jugoslovensko-mađarskih odnosa 1953-1954. godine", u: *Spoljna politika Jugoslavije 1950-1961* (zbornik radova)*,* Beograd 2008, str. 168-187; *Međunarodna politika,* br. 90, 1. januar 1954, str. 6.

Брикин оцјењен је као „сушта противност старом“, а и мађарски делегат је сматрао „да је добро што су Руси послали дипломату“.[764]

Ово засједање је означено као „позитиван преокрет“ у раду ДК, којим је завршен „један нелегални период“ у функционисању Комисије. Совјетска већина је, на том засједању, „фронтално усвојила све југословенске предлоге по њиховој суштини“. Готово све одлуке по питањима дневног реда представљале су „излажење у сусрет“ југословенским захтјевима. Штавише, изгледало је као да остале делегације избјегавају било какво „разилажење“ са Југословенима, „чак и по безначајним детаљима“. Драгоје Ђурић је извјештавао да се према њима сви опходе „са пуно такта“. Југословенска делегација је била оптимистична у погледу даље сарадње у ДК. Носиоци добре атмосфере и расположења према југословенској делегацији били су нови совјетски и стари мађарски делегат (В. А. Брикин и Е. Шик). Нови совјетски делегат је описан као човјек који је дјеловао „врло конструктивно, углађено и одмерено“. Похвално је оцјењено и држање новог чехословачког делегата (Франтишека Пишека), док се бугарски делегат (Тончо Иванов Стоилов), „иначе незграпан“, тешко сналазио „у новој ситуацији“.[765]

На улазу у Галац у децембру 1953. године још увијек је стајала карикатура Јосипа Броза, због чега је шеф југословенске делегације Драгоје Ђурић уложио оштар протест код совјетског и мађарског делегата. Мађарски делегат Е. Шик правдао се да „Румуни уопште заостају, да споро и неодлучно прилазе променама“. Након ове интервенције, карикатура је била уклоњена. О дометима промјењених односа довољно говоре и ријечи мађарског

[764] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 416646; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 416696; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 416864; АДК, ОА, ФНРЈ, Б90/1953.

[765] На овом засједању, које је представљало почетак једног сасвим другачијег периоду у развоју Дунавске комисије, југословенску делегацији су чинили: Драгоје Ђурић, опуномоћени министар, као шеф делегације, Јаков Филиповић, секретар у ДСИП-у, Милутин Поповић, секретар југословенске амбасаде у Букурешту, Јован Пауновић, службеник Управе поморства и речног саобраћаја, Сава Стајић, секретар у ДСИП-у, као чланови делегације и Љубица Виталић, секретар у ДСИП-у, као преводилац (ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 15, 418181; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 13, 415846; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 416902; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 416956; *Протоколы Дунайской комиссии,* IX, стр. 13; J. M. Paunović, *Sloboda plovidbe...,* str. 115-119; В. Љ. Цветковић, „Спољна политика Југославије и земље народне демократије у суседству 1953-1958“, у: *Југославија у хладном рату.* Прилози истраживањима (зборник радова), Београд 2010, стр. 77-96).

делегата Е. Шика који је, приликом пријема организованог од стране румунске делегације, истакао „да ће одлуке овог заседања бити од великог значаја за даљи развој односа и изван ДК“. Могуће је да је оваква кооперативност мађарске делегације у Дунавској комисији поновног покретања питања мађарске пловидбе Тисом, односно очекивања да ће кооперативност бити „награђена“ попуштањем.[766]

Први пут је ДК засједала ван Галца на десетом засједању, када је мађарска престоница Будимпешта и званично постала сједиште Дунавске комисије. Осим тога, засједање је било прво које је протекло у потпуно мирној атмосфери. Однос свих делегација према југословенској био је видно другачији. Већ самим погледом на састав совјетске делегације видимо да је мало ко преостао из састава оних „јуришних“ делегација на претходним засједањима. Поново се на њеном челу налазио В. А. Брикин, послат у ДК са очигледним задатком да ово тијело учини конструктивним, а као један од ријетких чланова старих састава остао је некадашњи експерт, а сада замјеник шефа делегације Л. Ј. Капикрајан. Састав својих делегација осјетно су измјениле и Бугарска, Румунија (у Будимпешти први пут након осам засједања није било Г. Преотеасе) и Чехословачка.[767]

3.5. Стварање нове администрације на Ђердапу (1949-1953)

Лоши односи између Југославије и Румуније, осим у погледу осипања Привременог комитета и Ђердапске администрације, одразили су се на том сектору Дунава и на формирање нове управе за Ђердап, предвиђене Конвенцијом о режиму пловидбе на Дунаву. Не само да годинама није био могућ договор око изгледа будуће управе, већ је

[766] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 5, 416957; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 14, 417043; V. Lj. Cvetković, *Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953-1958. godine,* Beograd 2012. (doktorska disertacija u rukopisu), str. 153-154.

[767] АДК, ОА, ф-19, бр. Б48; *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том X/Tome X, Будапешт/Budapest 1954, стр. 13-15.

било немогуће да се Румунија и Југославија уопште договоре око отпочињања преговора. Непостизању договора доприносио је и Совјетски Савез чија је политика настојала да постигне формирање такве управе која би била само „део техничке службе“, односно да буде потпуно зависна од Дунавске комисије у којој су они имали апсолутну превласт. Југославија је заступала становиште да представници Југославије и Румуније у новој ђердапској организацији морају имати дипломатски ранг и да морају бити самостални у односу на Дунавску комисију, нарочито у погледу такси.[768]

Први приједлог о отпочињању билатералних преговора о стварању нове управе на Ђердапу Југославија је дала још 23. маја 1949. године, убрзо након што је Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву и званично ступила на снагу. У наредних неколико мјесеци Румунија није дала одговор на југословенску ноту, због чега је Југославија запретила потпуним преузимањем локомотивске вуче и самоиницијативним подизањем висине ђердапских такси. Из Букурешта је одговорено тек 14. октобра. Румунија је сматрала да преговори могу отпочети тек након конституисања Дунавске комисије, а пријетња са повећањем такси и преузимањем вуче окарактерисана је као покушај Владе ФНРЈ „да оствари старе националистичке тенденције буржоаских београдских влада, које су увек тако радиле да од њих зависи пловидба у Ђердапском сектору“. Карактеристично је да у тој ноти није било уобичајених дипломатских, куртоазних, порука, као ни прецизно навођење назива државе ФНРЈ, већ само израз „југословенска Влада“. Због тога, као и због „увредљивог садржаја“ нота је била враћена румунском МИП-у, али је, након преправке и уметања званичног назива југословенске државе, она била поново упућена југословенској амбасади у Букурешту.[769]

Румунија је прве кораке са циљем договора око стварања нове администрације на Ђердапу предузела у августу 1951. године. Тада је дат приједлог да преговори отпочну 25.

[768] ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 2, 432015; ДАМСП, ПА, 1948, Дунав, ф-38, досије 5, 428001.
[769] ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 49446; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 6, 419235; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 419010; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 421759; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 48828; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 419235; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 419127; ДАМСП, ПА, 1949, Дунав, ф-27, досије 7, 420086.

септембра исте године у Букурешту. Југославија се сложила са датумом преговора, али је истакла да не види разлог да се конференција не одржи у Београду. До отпочињања преговора тада није дошло, а чини се да су Румуни били далеко спремнији за преговоре о Ђердапу тек након југословенског преузимања локомотивске вуче на Сипском каналу, које је нанијело велику материјалну штету свим бродарствима из земаља совјетског блока.[770]

У фебруару 1953. године Југославија је још једном одбацила могућност да се преговори одрже у Оршави и предложила Нови Сад као мјесто преговора. Компромисни приједлог о два мјеста у којима ће се разговори одвијати румунски МИП је дао крајем фебруара исте године. Када је коначно усаглашено да се преговори одржавају наизмјенично у Оршави и Текији, они су и отпочели 15. априла 1953. године.[771]

Најбољи доказ за то колико су преговори, које је Славољуб Петровић називао „необичним", били важни и за Југославију и за Румунију, али и за цјелокупне односе између Југославије и совјетског блока, налази се у саставу делегација. Док је југословенску делегацију предводио опуномоћени министар Славољуб Ђера Петровић, који је предводио југословенску делегацију и на засједању Специјалног комитета ДК у Букурешту и на осмом засједању ДК у Галцу, румунску делегацију је предводио помоћник министра иностраних послова и тадашњи предсједник ДК Григоре Преотеаса.[772]

Несумњиво да је до југословенско-румунских преговора, прије или касније, морало доћи, како би се ситуација на Ђердапу уредила и одредба Дунавске конвенција спровела у дјело, међутим, вријеме њиховог отпочињања (само нешто више од мјесец дана након

[770] ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-57, досије 2, 411256/2; ДАМСП, ПА, 1951, Дунав, ф-57, досије 2, 412131; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 5, 45091.

[771] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 5, 45091; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 7, 41731; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 5, 42668; *Međunarodna politika,* br. 8, 16. april 1953, str. 14.

[772] Замјеник шефа југословенске делегације био је Илија Топалоски, отправник послова амбасаде у Букурешту, а чланови делегације били су: Бошко Видаковић, инж. Радован Драговић, Душан Иброчић, Јаков Филиповић, Љубица Виталић, Младен Вукосављевић и Војин Влаховић. Замјеник шефа румунске делегације био је Михаи Магхем, начелник у МИП-у, а чланови делегације: Николае Гонда, Михаи Петрук, отправник послова румунске амбасаде у Београду, Драгош Србанеску, Лусијен Шербан и Лоза Хереску (ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 5, 44355; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 5, 44705).

смрти Ј. В. Стаљина) показује да су и ови преговори били саставни дио једне нове динамике у односима Југославије и совјетског лагера. Управо из тог разлога, али и због саме важности Ђердапског сектора, преговори у Оршави и Текији наишли су на велику пажњу у свјетским медијима и дипломатским круговима. Југословенски амбасадор у САД Владимир Поповић јављао је о интересовању у Стејт департменту за преговоре, као и о знатижељности Американаца о томе „да ли то представља почетак промене у односима и у којој мери“. Славољуб Петровић је у вези са тим записао: „Практично, између Москве и Београда није било никаквих контаката, па је Румунија (са совјетске стране) била изабрана да започне преговоре о стварању Ђердапске речне администрације са Југославијом (читај: да велики Совјетски Савез прихвата југословенски услов да се користи сипска локомотивска вуча, под условом да превозник редовно плаћа таксе превоза...)“.[773]

Описујући, у својим мемоарима, сам ток преговора Славољуб Петровић је писао: „То је био класичан пример неприпремљених и неусаглашених преговора, где су две делегације дошле са сасвим различитим циљевима. Југославија је дошла са циљем да испуни обавезу Дунавске конвенције и да се створи Ђердапска речна администрација. Са собом је донела пројекат неколико уговора, од преко 260 куцаних страна пречишћеног текста и дошла са врло јаком стручном екипом. Румунска страна је желела да, формално спаси углед велике силе – Совјетског Савеза и да по кратком поступку добије сагласност Југославије да и Руси користе локомотивску вучу. Више од двадесет дана трајало је само утврђивање дневног реда. Седнице су трајале и по 7-8 часова дневно. Отежавајућа околност је била што је румунски министар морао сваког дана (то је било наше чврсто уверење) да обавештава Москву о свим детаљима преговора. Министар је упорно седео у граду Оршава и преговарао са Ђером Петровићем пуна три месеца! Ипак је то предуго за једног министра спољних послова!“[774]

[773] *Pomirenje Jugoslavije i SSSR-a*, str. 105-106; S. Đ. Petrović, *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate,* str. 155.

[774] Славољуб Петровић, међутим, прави грешку и назива Г. Преотеасу румунским министром иностраних послова. Григоре Преотеаса јесте био министар иностраних послова, али тек од 4. октобра 1955. године. У моменту када је водио румунску делегацију на преговорима око Ђердапа био је помоћник министра иностраних послова. Такође, сва је прилика да ни утврђивање дневног реда није трајало 20 дана, како то С.

Као што се види из написа С. Петровића, локомотивска вуча је била једно од најважнијих, ако не и најважније питање у свим посљератним преговорима око Ђердапа. Држећи локомотивску вучу у својим рукама Југославија је држала кључеве Жељезних врата и читавог Ђердапа уопште, иако је, како смо већ изложили, фактички била искључена из Ђердапске администрације. Управо због тога је Славољуб Петровић имао утисак да румунски делегат „преговоре није смео прекинути ни по коју цену, а све наше понуђене документе је прихватао, скоро без икаквих измена, уверен да ће они регулисати и коришћење локомотивске вуче". Посебно је нагласио и „обострано коректну атмосферу", као и „љубазност и чест осмејак" румунског делегата. Такође, и београдски листови *Политика* и *Борба* писали су о томе да је највећи проблем приликом утврђивања дневног реда настојање румунске делегације „да се о питању локомотивске вуче, коју поседује Југославија, дискутује истовремено са главним питањем дневног реда конференције". Како због тешког постизања сагласности око дневног реда, тако и због комплексности самог проблема Ђердапа и броја докумената које је требало донијети, рад конференције се „споро одвијао". Пројекти свих предложених споразума разматрани су врло студиозно, члан по члан.[775]

Анализирање текстова споразума било је завршено 24. маја, међутим од тог дана отпочела је расправа о питању локомотивске вуче, о чему, првобитно, Југославија није имала намјеру ни да разговара на овој конференцији. Румунија је инсистирала да се локомотивска вуча преда у закуп Ђердапској речној управи, о чијем стварању је конференција у Оршави и Текији одлучивала. Југословенска страна није жељела да се враћа на некадашње позиције. Њена одлука из септембра 1952. године била је коначна. Схвативши то, Румуни су настојали да добију, макар, могућност утицаја на одређивање висине таксе за коришћење локомотивске вуче, односно, предлагали су да се њихово

Петровић наводи, већ седам дана, од 15. до 22. априла, како је извјештавала београдска штампа. Трећа непрецизност у излагању С. Петровића односи се на трајање преговора. Они су трајалиод 15. априла до 31. маја, а не три мјесеца како он то наводи (S. Đ. Petrović, *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate,* str. 156; *Политика,* бр. 14489, 23. април 1953, стр. 2).

[775] S. Đ. Petrović, *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate,* str. 156; *Политика,* бр. 14488, 22. април 1953, стр. 2; *Политика,* бр. 14492, 26. април 1953, стр. 3; *Борба,* бр. 107, 22. април 1953, стр. 3.

одређивање повјери Управи сипске локомотивске вуче и новој Ђердапској речној управи, међутим, Југославија ни на то није могла пристати. Југословенска делегација је чврсто остала на становишту да сва бродарска друштва могу користити локомотивску вучу под једнаким условима, као и да је висина такси таква да покрива расходе, али да не доноси зараду.[776]

Споразум о установљењу Ђердапске речне управе потписан је 31. маја 1953. године. Том приликом је потписан и низ других билатералних споразума о проблемима Ђердапа: Протокол о прелазу границе од стране службеника Ђердапске речне управе и о царинским питањима која се тичу Управе; Правилник о функционисању Ђердапске речне управе; Аранжман о одређивању надлежности власти дужних за гоњење прекршаја почињених на граничној линији или у непосредном суседству, те линије на Ђердапском сектору; Протокол о преносу надлежности Привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације на Ђердапску речну управу и Протокол о резултату дискусије по питању употребе пловне вуче у Ђердапском сектору. Овај комплекс споразума представљао је први међудржавни споразум између Југославије и неке од земаља совјетског блока, након потпуног прекида конструктивног међудржавног дјеловања.[777]

Споразумом је била установљена Ђердапска речна управа (ЂРУ, на румунском: Administratia Fluviala a Portilor de Fier) „на делу Дунава од Винце до Костола на десној обали и од Молдова Веке до Турну Северина на левој обали, названом Ђердапски сектор“, а са циљем „одржавања и побољшавања пловног пута и регулисања пловидбе“. Нова администрација на Ђердапу имала је два сједишта – Оршаву и Текију. Надлежност Управе престајала је у пристаништима и на обалама Ђердапског сектора. Самом управом

[776] *Политика,* бр. 14515, 25. мај 1953, стр. 4; Исто, бр. 14517, 28. мај 1953, стр. 2; *Борба,* бр. 133, 28. мај 1953, стр. 3.

[777] M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 70-71; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 12, 417896; AJ 617-2-1; АДК, ОА, ф-23/I, Б89/1953; АДК, ОА, ФНРЈ, Б101/1953; J. M. Paunović, *Sloboda plovidbe...,* str. 128-131; B. Babović, „Međunarodno-pravni položaj Đerdapa posle Drugog svetskog rata“, *Međunarodni problemi,* br. 4/1953, str. 136-143.

руководио је мјешовити Комитет, састављен од по једног представника кога су одређивале и финансирале владе ФНРЈ и НРР. Ови представници уживали су дипломатски имунитет, а гарантована је и неприкосновеност архиве и званичних докумената Управе. Сједнице су наизмјенично одржаване у Текији и Оршави, а њима је предсједавао онај члан Комитета на територији чије државе је сједница одржавана.[778]

Очигледно је да је ЂРУ брижљиво формирана у намјери да се отклоне све неједнакости које су постојале у Ђердапској администрацији и свим претходним варијантама ђердапских управа. Све одлуке Комитета морале су се донијети једногласно, а сваку су потписивала оба делегата. У случају да се сагласност око неког проблема није могла постићи, изношена је пред двије владе. Комитет је функционисао према Правилнику о функционисању Управе, прописивао је правила пловидбе кроз Сектор, али у сагласју са правилима која је доносила Дунавска комисија. Комитет је установљавао посебне таксе за пролазак кроз Сектор, као и модалитете за њихову наплату.[779]

Управа је обухаватала двије службе и двије секције, које су биле замјена за некадашње сервисе и бирое. У Текији су биле смјештене Служба радова (Serviciul Lucrarilor) и Финансијска секција (Sectia Financiara), а у Оршави Пловидбена служба (Serviciul Navigatiei) и Административна секција (Sectia Administrativa). Једнакост двије обале видјела се и из тога што је радионица (Atelierul de repatii), која је припадала Служби радова, имала два одјељка истог капацитета, од којих се један налазио у Текији, а други у Оршави. Секцијама и службама руководили су шефови изабрани на пет година. Мјеста шефова су била равномјерно расподјељена међу државама. Помоћници шефова су морали бити из различите државе у односу на шефове којима су помагали.[780]

---

[778] AJ, 190-10, *Споразум о установљењу Ђердапске речне управе;* AJ, 190-10, *Правилник о функционисању Ђердапске речне управе потписан између ФНРЈ и РНР 31. маја 1953. године у Текији и Оршави;* V. Dedijer, *Dokumenti o 1948,* III, dok. br. 305, str. 494-500.

[779] AJ, 190-10, *Споразум о установљењу ЂРУ.*

[780] AJ, 190-10, *Споразум о установљењу ЂРУ;* AJ, 190-10, *Правилник о функционисању ЂРУ потписан између ФНРЈ и РНР 31. маја 1953. године у Текији и Оршави.*

Слика бр. 12: Зграда Ђердапске речне управе у Текији (Nikola Račić, *Đerdap*)

Пловидбена служба је руководила пилотским кадром и старала се о контроли извршења пловидбених правила у Сектору. Служба радова се старала о обиљежавању пловног пута, изради пројеката, извршењу и одржавању радова и инсталација намјењених за обезбјеђење пловидбе кроз Сектор. Административна секција се старала о архиви и библиотеци ЂРУ, о преводу докумената на званичне језике Управе (српско-хрватски и румунски), о пријему, расподјели и експедицији преписке. Дужност Финансијске секције је била да води рачуноводство и благајну Управе. Прецизирана је и равномјерна расподјела особља између двије државе, чије је финансирање падало на терет Управе.[781]

Пилотажа кроз Сектор је била обавезна за све бродове. Њу су могли спроводити само пилоти ЂРУ или пилоти пловидбених друштава, које је сама Управа овластила за то. Нова Управа донијела је и равномјерну расподјељеност станица за искрацавње и укрцавање пилота на обје обале. На румунској страни пилотске станице су биле у Турну

[781] AJ, 190-10, *Споразум о установљењу ЂРУ*; D. Kostić, „Nova đerdapska uprava“, *Jugoslovenska revija za međunarodno pravo,* br. 1/1954, str. 95-104.

Северину, Дренкови и Молдови Веке, а на југословенској у Кладову, Добри и мјесту Винци. Радом пилота руководио је шеф пилота, који је биран на годину дана, наизмјенично од румунске и југословенске стране.[782]

У скупу споразума потписаних 31. маја 1953. године нарочито важан био је Протокол о резултату дискусије по питању употребе помоћне вуче у Ђердапском сектору, којим је дефинитивно признато да је локомотивска вуча у Сипском каналу „власништво Федеративне Народне Републике Југославије, у експлоатацији југословенске Дирекције помоћне локомотивске вуче". Вуча је стављена на располагање пловилима свих застава, без дискриминације, а таксе плаћане за коришћење њених услуга нису смјеле чинити „извор профита". Тегљач *Вашкапу* наставио је да обавља помоћну вучу на Гребену, а наплата такси за његово коришћење имала је за задатак чисто покривање његових расхода. На тај начин створени су услови и да се коришћење локомотивске вуче у потпуности нормализује. У августу 1953. године преко Народне банке ФНРЈ своја дуговања према Управи сипске локомотивске вуче измирили су СДГП, МЕСХАРТ, СОВРОМТРАНСПОРТ и БРП и то према прописаној тарифи и Правилнику, донијетом од стране УСЛВ. Након 20. августа те године отпочело је нормално коришћење локомотивске вуче од стране свих ових пловидбених друштава. На овај начин је и дефинитивно призната УСЛВ и легализован, претходно осуђени, поступак југословенских власти на Ђердапу из септембра и октобра 1952. године.[783]

Потписани споразуми су били пуно више од обичних међудржавних уговора и промјене прилика на Ђердапу. Успостављање Ђердапске речне управе означило је завршетак страшне ере сукобљавања, међудржавних провокација, разорне пропаганде, и таласа политичких емиграната на свим странама. Југославија и Румунија су поново могле бити, испред свега, сусједне земље. Споразум је био значајна потврда Југославији да се „с

[782] AJ, 190-10, *Споразум о установљењу ЂРУ,* AJ, 190-10, *Протокол о прелазу границе од стране службеника Ђердапске речне управе и о царинским питањима која се тичу Управе;* AJ, 190-10, *Правилник о функционисању ЂРУ потписан између ФНРЈ и РНР 31. маја 1953. године у Текији и Оршави.*

[783] AJ, 190-10, *Протокол о резултату дискусије по питању употребе помоћне вуче у Ђердапском сектору*; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 6, 417985.

оне стране Дунава“ нешто одиста промјенило. Југославија је добила „важан сигнал“, а „уклоњен је извор непрестаних сукоба са информбировским сусједима“, како је закључивао Дарко Бекић.[784]

Двије државе су у наредних неколико мјесеци ратификовале овај Споразум. Стварањем Ђердапске речне управе завршен је осмогодишњи период постојања Привременог комитета, као и саме Ђердапске администрације којом је он управљао. Сва имовина некадашње Ђердапске администрације, као и све надлежности некадашњег Привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације, прешле су на нову Ђердапску речну управу. Привремени комитет је имао обавезу да преда све дужности новом Комитету ЂРУ у року од три мјесеца од дана ступања на снагу Споразума, односно од дана када су га ратификовале обје владе.[785]

Комитет Ђердапске речне управе био је званично конституисан 15. октобра 1953. године. Први представник Југославије у Комитету био је Душан Иброчић (од октобра 1953. до марта 1956), члан југословенске делегације на неколико засједања Дунавске комисије, док је представник Румуније био Николае Гонда (од октобра 1953. до новембра 1955. године). Након Д. Иброчића југословенски представници у Комитету били су и Благоје Поповски (од априла 1956. до јула 1958), Цадик Данон (од августа 1958. до децембра 1961), инж. Димитрије Поповић (од јануара 1962. до децембра 1964), а најдуже је на том мјесту остао Љубиша Веселиновић (од јануара 1965. до октобра 1976. године). Румунију су у Комитету, осим Н. Гонде, представљали и Рудолф Стојан (од децембра 1955. до маја 1964) и инж. Александру Петреску (од јуна 1964. до октобра 1976. године). Током свог постојања ЂРУ је промјенила и сједишта, па је на румунској обали умјесто Оршаве то постала Дробета Турну Северин, а на југословенској, умјесто Текије Кладово. Са довршењем изградње ХЕПС Ђердап, којим су отклоњене сметње пловидби на том дијелу

[784] D. Bekić, n.d., str. 479.
[785] ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-59, досије 6, 412791; AJ, 190-10, *Споразум о установљењу ЂРУ;* AJ, 190-10, *Протокол о преносу надлежности Привременог комитета за управљање пословима Ђердапске администрације на Ђердапску речну управу.*

Дунава, престала је потреба за постојањем посебне ријечне администрације. О њеном укидању дискутовано је на другом ванредном засједању ДК 13. децембра 1973, а двије државе, које су је и твориле, споразумјеле су се о њеном укидању 10. септембра 1976. године у Београду. Подношењем завршног обрачуна, 30. октобра 1976. године, Комитет ЂРУ је престао да постоји.[786]

Иако између Румуније и Совјетског Савеза није постојало такво непријатељство као што је било присутно између Румуније и Југославије, Специјална ријечна администрација за доњи Дунав формирана је тек 5. децембра 1953. године. Њен рад је отпочео 1. јуна наредне године, а њени основни циљеви су били да изводи хидротехничке радове и регулише пловидбу на сектору Дунава од Браиле до ушћа у Црно море, преко Сулинског рукавца. Администрација се старала и о обиљежавању пловног пута, сигнализацији и пилотском вођењу пловила. Њеним стварањем дефинитивно је била укинута румунска Управа морског Дунава, основана 1938. године. Сједиште Администрације било је у Галцу. Међутим, Совјетски Савез се већ 18. јула 1957. повукао из ове Администрације и препустио „све функције и имовину“ Румунији. Оваква одлука је представљала кршење Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву, пошто је у њој сасвим јасно било прецизирано да двије државе морају творити ову специјалну администрацију. О намјери да цјелокупну управу препусти Румунији СССР је 13. септембра 1956. обавијестио Југославију као депозитара Конвенције из 1948. Завршни споразум између НРР и СССР-а био је потписан 8. јуна 1957.[787]

[786] AJ, 190-11-2; AJ, 190-13-6; R. Etinski, *Međunarodnopravno uređenje plovidbe na plovnom putu Rajna-Majna-Dunav,* Novi Sad 1985, str. 83.
[787] AJ, КПР, I-4-d/4, стр. пов. бр. 1113; AJ, КПР, I-4-d/4, стр. пов. бр. 1183; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 69-70; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа,* стр. 134.

4. ПЛАНОВИ ЗА БУДУЋНОСТ

4.1. Даље функционисање Дунавске комисије и њено проширење преосталим приобалним државама

Иако је нова Дунавска комисија била заснована на врло јасном начелу прибрежности, оно није могло бити испуњено у потпуности у тренутку њеног формирања, нити у првим годинама њеног рада. Разлог за то била је чињеница да су се међу приобалним земљама налазиле и двије (Аустрија и Савезна Република Њемачка) у којима је још увијек био на снази окупациони режим. Такође, ове двије државе још увијек нису биле у потпуном стању мира са Уједињеним народима.[788]

Уређење питања Аустрије преговорима између Велике Британије, САД-а, СССР-а и Француске трајало је готово цијелу деценију. Вишегодишњи преговори дали су резултате тек током 1955. године. Одлучујући корак направио је Совјетски Савез, који је позвао делегацију Аустрије на преговоре одржане у Москви од 12. до 15. априла, а завршене потписивањем заједничког меморандума о резултатима преговора и издавањем коминикеа. О резлутатима ових разговора владе САД-а, Велике Британије и Француске биле су обавјештене 19. априла и том приликом је дат приједлог о одржавању савјетовања министара иностраних послова у Бечу, уз присуство аустријског министра.[789]

Савјетовање је одржано у аустријској престоници од 2. до 12. маја 1956. године и тада је био усаглашен и усвојен текст Државног уговора о успостављању независне и демократске Аустрије, који је потписан у дворцу Белведере 15. маја. Уговор је поново

[788] Савезна Република Њемачка била је проглашена у Бону 21. септембра 1949. године, а настала је својеврсним обједињавањем њемачких територија које су представљале америчку, британску и француску окупациону зону (Д. М. Ковачевић, Б. Ћурчић, н. д., стр. 50).
[789] Исти, стр. 52-53.

успоставио суверену, независну и демократску Аустрију, уз гаранцију да ће бити поштована њена независност и територијална цјеловитост. Забрањена је могућност неког новог припајања Аустрије Њемачкој, као и стављање Аустрије у било какав положај економске зависности од Њемачке. Сва њемачка актива је предата аустријској држави, с тим што је Совјетском Савезу дата компензација у виду неких нафтних поља, индустријских постројења и имовине ДДСГ-а. Уговор је ступио на снагу 27. јула, а повлачење савезничких оружаних снага је завршено 25. октобра 1955. године.[790]

Совјетски Савез је овим Уговором добио, с роком важења од 30 година, концесије на нафтним пољима које су износил 60% од производње нафте у Аустрији у 1947. години. Такође, Совјети су добили концесију и на 60% свих терена за нафтна истраживања у источној Аустрији на осам година и експлоатацију истих на 25 година, од момента када почне експлоатација нафте. Совјетском Савезу су припале и рафинерије нафте с укупним годишњим капацитетом од 420.000 тона годишње. У погледу дунавске пловидбе Совјетима је припала сва имовина ДДСГ-а која се налазила у Мађарској, Румунији и Бугарској, као и сва имовина овог друштва која се налазила у источним дијеловима Аустрије.[791]

На име имовине Дунавског паробродарског друштва Совјетски Савез је преузео бродоградилиште у Корнојбургу на лијевој обали Дунава на 1.943. км тока, укупне површине око 220.000 $м^2$. Припала су му и четири подручја пристаништа града Беча и имовина и постројења агенција, ријечних станица и складишта у 23 различита мјеста на ријекама (Нидерана, Обермил, Нојхаус, Маутхаузен, Валзее, Грајн, Зарминггштајн, Ибс, Пехларн, Мелк, Шенбиел, Агсбах-Дорф, Шпиц, Вајсенкирхен, Дернштајн, Штајн, Кремс, Холенбург, Тулн, Грајфенштајн, Корнојбург, Хајнбург и Армсдорф), као и пристајалишта у мјестима: Мелкштром, Испердорф, Марбах, Вајтенег, Дојч-Алтенбург, Цвентендорф и Крицендорф. Совјетском Савезу је припало и 36 пловних објеката из некадашње флоте

[790] У Државни уговор је била унијета и одредба о пловидби на Дунаву (чл. 31) идентична оној из мировних уговора са Мађарском, Румунијом и Бугарском (Исто, н. д., стр. 53-54; 372-373).
[791] Исто, стр. 382.

ДДСГ-а, од чега два тегљача (*Vladivostok* и *Cronstadt*), један путнички брод (*Caucasus*), пет танкова, 16 теретњака, три дереглије, четири пристана, један мост за искрцавање и четири пловеће дизалице. Просјечна јачина брода је била око 967 КС (укупно 2.900 КС), а носивост третњака 671 тона (укупно 15.444 тона).[792]

Након што је ступио на снагу Мировни уговор са Аустријом 27. јула 1955. године стекли су се услови да Република Аустрија приступи Конвенцији о режиму пловидбе на Дунаву и да, након тога, постане пуноправна чланица Дунавске комисије. Због својих веза са државама које нису признавале ни Конвенцију ни Комисију, Аустрија није нарочито журила да уђе у Дунавску комисију. Њена сарадња са осталим подунавским земљама одвијала се преко пловидбених друштава још од 1952. године. Без обзира на то, све до 1954. године пловила са аустријском заставом пловила су, углавном, само до Беча. Те, као и наредне године Аустрија је склопила и уговоре о сарадњи са свим подунавским земљама.[793]

Питање пријема Аустрије у Дунавску комисију представљало је важно питање односа између Аустрије и осталих земаља са обала Дунава, а самим тим и односа са Југославијом. Из Београда је југословенској делегацији на осмом засједању ДК савјетовано да „иступи принципијелно“ и заложи се за успостављање сарадње са свим приобалним државама и „њихово активизирање у Дунавској комисији“. О томе је са аустријским послаником у Београду др Валтером Водаком у децембру 1953. године разговарао др Алеш Беблер. Као питања на којима се могла успоставити чврша сарадња између двије државе помињани су аустријско приближавање Балканском пакту и помоћ Југославије Аустрији да што прије уђе у ДК, као и могућност да југословенска делегација на засједањима ДК „de facto представља аустријске интересе“.[794]

---

[792] Исти, стр. 391-398.

[793] Са Мађарском је уговор склопљен 18. маја 1954, са Југославијом 10. новембра 1954, са Чехословачком 27. јануара 1955, са Бугарском 10. марта 1955, са Румунијом 14. маја 1955, а са Совјетским Савезом 14. јула 1957. године (M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 74; *Međunarodni transport,* br. 12, decembar 1959, str. 794; *Политика,* бр. 14506, 15. мај 1953, стр. 2).

[794] ДАМСП, ПА, 1953, Аустрија, ф. 4, досије 16, 416943; ДАМСП, ПА, 1953, Дунав, ф-58, досије 10, 48836.

Већ током 1955. године Дунавска комисија је позвала Аустрију да пошаље представнике који ће присуствовати сједницама Комисије. На петнаестом засједању Комисије (1956. године) присуствовали су представници Аустрије и Њемачке у својству посматрача експерата. Од тада је започела озбиљна сарадња између ових држава и Комисије. Хидролошки подаци о аустријском и њемачком сектору Дунава постали су саставни дијелови редовних билтена Комисије, а на шеснаестом засједању су њихови представници узели учешће у раду свих радних група. Чврста сарадња између Аустрије и Дунавске комисије довала је до тога да је Република Аустрија 7. јануара 1960. године приступила Конвенцији о режиму пловидбе на Дунаву и постала пуноправна чланица Дунавске комисије, депоновавши ратификациони инструмент Влади ФНРЈ. Приступање Аустрије Конвенцији о режиму пловидбе на Дунаву додатно је учврстило саму Конвенцију и допринијело значалу Београдске конференције. Изван Комисије остала је још само једна држава са обала Дунава – Њемачка.[795]

Нормализација политичких прилика у западном дијелу подијељене Њемачке отпочела је након 26. маја 1952. године када је у Бону потписан Уговор о односима Савезне Републике Њемачке и три силе. Овај Уговор омогућио је Њемачкој да потпуно преузме суверену власт у своје руке, како у погледу унутрашње, тако и спољне политике. Одредбама Уговора укинути су Окупациони статут, као нека врста врховног правног акта на територији француске, британске и америчке окупационе зона Њемачке, Савезничка висока комисија, као и „службе земаљских комесара“. Конференције у Лондону и Паризу у септембру и октобру 1954. године дале су додатни допринос конституисању СР Њемачке као независне државе. Тада су били прецизирани односи између трију западних сила и СР Њемачке, одређена права и обавезе страних оружаних снага на њемачкој територији.

[795] M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 74-75; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа,* стр. 136; D. Janča, „Pristupanje Austrije Konvenciji o režimu plovidbe na Dunavu“, *Međunarodni problemi,* br. 1/1960, str. 145-154.

Ратификовањем Париског уговора 5. маја 1955. године, сматра се, био је окончан окупациони режим на територији СР Њемачке.[796]

Њемачка је била у сталном контакту са Дунавском комисијом, након што је ступио на снагу Париски уговор. Стручњаци из Комисије обишли су њемачки сектор Дунава од Регензбурга до Пасауа. Учешћем у раду Комисије Њемачка је потврдила своју заинтересованост за дунавски пловни пут, а примјењујући препоруке Комисије показала је и сагласност са одлукама доношеним на њеним засједањима. Совјетски Савез је већ 1955. године предлагао да Њемачка буде примљена у Дунавску комисију. Током 1964. и 1965. године Њемачка је, посредством Аустрије, у неколико наврата „испитивала могућности и расположење" осталих земаља о приступању Њемачке Конвенцији. Почетком 1966. године Њемачка је, посредством француске амбасаде, од Југославије, као депозитара, затражила да позове остале земље потписнице Конвенције на преговоре о приступању Њемачке Конвенцији. Међутим, процес њемачког приступања Конвенцији се одужио, а политичке прилике у Европи мијењале. Након уједињења, моћна Савезна Република Њемачка дала је 1990. године 12 приговора на Конвенцију из 1948. године, захтјевајући њену ревизију. Након што су извјесне измјене учињене Њемачка је у Дунавску комисију ушла тек пола вијека након потписивања Конвенције у Београду – 1998. године.[797]

[796] Претходно је 25. јануара 1955. године Совјетски Савез издао Указ којим се „укида ратно стање између Совјетског Савеза и Немачке и међу њима се успостављају мирни односи" (Д. М. Ковачевић, Б. Ћурчић, н. д., стр. 51-52, 364-370; В. Лакер, *Историја Европе 1945-1992,* Београд 1999, стр. 110-111).

[797] Дана 26. марта 1998. године усвојен је Допунски протокол уз Дунавску конвенцију, којим је Савезна Република Њемачка приступила Конвенцији о режиму пловидбе на Дунаву и постала пуноправна чланица Дунавске комисије. Допуном Конвенције њене надлежности су проширене на ток Дунава од Келхајма до Црног мора. Њемачки језик је постао један од званичних језика у Комисији, уз руски и француски. Оригинални примјерак Допунског протокола дат је на чување Савезној Републици Југославији, као депозитару саме Дунавске конвенције (АЈ, КПР, I-4-d/4, бр. 165/1; M. Stojković, *Dunavska komisija*, str. 76-77; С. Аврамов, М. Крећа, н.д., стр. 382; Р. Р. Зечевић, *Дунав и међународно право,* стр. 169-173; *Međunarodni transport,* br. 3, mart 1959, str. 180-181; http://www.danubecommission.org/uploads/doc/convention-ru.pdf).

4.2. Југословенски и румунски планови о хидроенергетском коришћењу Ђердапа

По завршетку Другог свјетског рата Румунија је све више показивала интересовање да спроведе у дјело неостварену њемачку жељу о хидроенергетском искоришћавању Ђердапа.[798] Како су извјештавали југословенски представници у Румунији, о томе је све више писано у румунској штампи почетком 1946. године. Као доказ да у питању нису обична новинарска пропагандна писања послужио је поднесак румунског делегата у Привременом комитету за управљање пословима Ђердапске администрације, који је, у име румунског Института за енергију, тражио прецизне податке о Ђердапском сектору којима је Ђердапска администрација располагала.[799]

У другој половини марта 1946. године поједине дијелове Ђердапског сектора разгледала је специјална комисија румунских стручњака коју су чинили инж. др Дариу Павел, професор хидротехнике, инж. др Георги Василеску, професор пловидбе и грађења пристаништа, др Александру Кодарца, просефор геологије и инж. Овидију Босиу, геолог у Министарству рудника и нафте. Уз њих, у обиласку су били и представници Совјетског Савеза, као и двојица југословенских службеника у Привременом комитету инж. Душан Бабић и инж. Синиша Николић. Њихова истраживања су посебно била усмјерена ка локацију недалеко од села Лепена (у близини каснијег археолошког локалитета Лепенски

[798] Планова о хидроенергетском искоришћавању Ђердапа било је и прије њемачких пројеката. У посљедњој години Првог свјетског рата појавио се мађарски пројекат о изградњи хидроцентрале на Жељезним вратима. Румуни су први пројекат имали још по завршетку Првог свјетског рата (1923. године). Његов аутор је био инж. Павел Дорин, а према његовој замисли, хидроенергетски систем је требало да има степенасту структуру, од којих би три „степенице“ биле код Излаза, у каналу Јуц и на Жељезним вратима. Ове три централе, према том пројекту, требало је да имају укупно 44 турбине, које су могле давати 6,5 милијарди KWh. Сличан пројекат израдио је 1932. и инж. др Георги Василеску, професор политехнике у Букурешту, који је понудио могућност рјешења са двије и са три степенице. У првом случају оне би биле грађене између Излаза и Гребена и код Сипског канала, док би у другом случају степенице биле сграђене код Тахталије, узводно од Гребена, код Јуца, низводно од Доњег Милановца, и код Сипског канала (AJ, 331-81, бр. 33; M. Paunović, n.d., str. 752-753)

[799] Постојале су информације да су о искоришћавању хидроенергетских потенцијала Ђердапа крајем 1945. године преговоре водили румунски и бугарски стручњаци, али да њихови разговори нису донијели резултате (ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 20, 4397; AJ, 331-81, бр. 33).

вир) на 1.003. км тока Дунава, као и на дијелу тока између 979. и 988. км недалеко од водограђевине Јуц и села Плавишевица на румунској обали.[800]

Приликом путовања чланова комисије из Турну Северина у Оршаву осматрана су и мјеста око села Гура Вај, на којима су још њемачки стручњаци вршили сондажна испитивања. Неколико дана касније детаљно је испитивана и локација низводно од Сипског канала и локомотивске вуче код острва Црквиште, гдје су, такође, Нијемци 1943. године вршили геолошка испитивања. Управо је ова локација око 500 м низводно од Сипа, била „најповољније место за постављање бране“, како се тада сматрало. Чланови комисије су истакли и жељу да се око пројекта изградње хидроцентрале на Ђердапу ангажују и Румунија и Југославија, а о томе су већ обавијестили трговинску делегацију ФНРЈ у Букурешту, као и југословенског представника у Румунији Николу Груловића.[801]

Могућност да двије приобалне државе на Ђердапу заједничким снагама изграде хидроенергетски систем помињао је и Јован Пауновић у свом реферату под називом *Проблем Дунава* из маја 1946. године, који је био саставни дио документације коришћене у склопу припрема за Мировну конференцију у Паризу. Том приликом је Ј. Пауновић посебно наглашавао предности које би изградња хидроцентрале, захваљујући подизању нивоа воде, имала за развој и сигурност пловидбе у Ђердапском сектору. О изградњи хидроцентрале на Ђердапу говорио је и Борис Кидрич на сједници Политбироа ЦК КПЈ 22. септембра 1946. године, у свом извјештају о привредним питањима. Изградњу „електричне централе у рејону Гвоздене капије на Дунаву“ поменуо је и амбасадор В. Поповић у разговору са В. М. Молотовом 21. маја 1946. године, наводећи да је Југославија добила копију њемачких планова из англо-америчке зоне у Њемачкој. Промјене које би систем учинио у погледу пловидбе утицале су да и Совјетски Савез буде заинтересован за првобитне планове. Осим пловидбеног значаја, не треба занемарити ни значај који би

[800] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 20, 4397.
[801] Исто.

велике количине електричне енергије имале за развој привреде у Румуније, у којој је велики утицај и интерес имао Совјетски Савез, нарочито преко мјешовитих друштава.[802]

Нова румунска истраживања обављена су у јулу 1947. године, низводно од Сипског канала и узводно од Гребена. На тим мјестима су Румуни вршили геолошка испитивања и фотографисали околину. С обзиром да је у то вријеме југословенски стални делегат био на Мировној конференцији у Паризу, пратњу румунским стручњацима чинили су шеф Сервиса радова Г. Димитриу и шеф Бироа благајне С. Морариу. Ова испитивања су, под заштитом Администрације, представљала својеврсну повреду границе, јер се тим стручњака, без дозволе, кретао по Сектору са обје стране граничне линије.[803]

Децембра мјесеца 1947. године, приликом разговора у Букурешту, Георге Георгију Деж, генерални секретар Комунистичке партије Румуније, предложио је Сретену Жујовићу и Тодору Вујасиновићу образовање мјешовите комисије „чији би задатак био проучавање могућности искоришћавања Ђердапа као извора електроенергије“. Он је предложио и могућност да се у мјешовиту комисију позову и представници Бугарске. Том приликом се и С. Жујовић сложио са отварањем питања електоенергетског искоришћавања Ђердапа.[804]

Наредних година, међутим, услијед лоших односа између Југославије и земаља совјетског блока, преговора око хидроенергетског искоришћавања Ђердапа није било. Међутим, са стварањем Ђердапске речне управе, нормализацијом прилика у Дунавској комисији и нормализацијом међудржавних односа поново се могло размишљати и разговарати о могућности искоришћавања водне снаге Дунава на Ђердапу у енергетске сврхе и о дефинитивној регулацији најтежег дунавског сектора за пловидбу. Контакти између румунских и југословенских представника, у погледу Ђердапа, били су пажљиво посматрани у Москви. Совјетски Савез је имао велики интерес у изградњи хидроенергетског и пловидбеног система на Ђердапу, с обзиром на то колико је систем

[802] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 22, 15477; *Zapisnici sa sednica Politbiroa CK KPJ,* str. 175; *Југословенско-совјетски односи 1945-1956,* док. бр. 43, стр. 103-105.
[803] ДАМСП, ПА, 1946, Дунав, ф-20, досије 23, 15505.
[804] AJ, 50-64-138.

имао користи по одвијање његове, врло живе, пловидбе на Дунаву. Допринос система за производњу енергије био је велики за Југославију и Румунију, али допринос за пловидбу погодовао је и осталим земљама. Систем је омогућавао пуно коришћење бродског простора, отклањао је било каква ограничења у формирању бродских поворки и њиховом престизању и сустизању, омогућавао је пловидбу чак и у периодима ниског водостаја, као и ноћну пловидбу, чиме је увећавана пропусна моћ Сектора и скраћено вријеме путовања, а отклањана је и потреба обавезне пилотаже. Управо због тога не треба да чуди видно задовољство које је исказао Никита Сергејевич Хрушчов у писму ЦК СКЈ и Јосипу Брозу Титу од 3. марта 1956. године у којем је поздравио југословенски пристанак за учешће у изградњи хидроелектране на Дунаву.[805]

На основу истраживања Института *Јарослав Черни*, Института *Јован Жујовић*, Института за испитивање материјала СР Србије, и предузећа *Геосонда* из Београда, *Хидрозавод* из Новог Сада и *Геоистраживање* из Загреба Југославија је 1954. године приступила изради елабората о величини, главним карактеристикама и показатељима будућег објекта. Елаборат је израђен у другој половини те године у предузећу *Енергопројект* у Београду и представљао је полазну основу за разговоре са Румунима.[806]

Изградња хидроцентрале на Ђердапу била је предмет разговора Г. Г. Дежа и Ј. Б. Тита приликом посјете југословенске државне делегације Румунији крајем јуна 1956. године. Најважнији детаљ овог разговора је принципијелно залагање румунског предсједника за учешће само Румуније и Југославије у цијелом пројекту, иако је Ј. Б. Тито поставио питање могућности учешћа других заинтересованих земаља, попут Мађарске и Бугарске (став Румуније се током једне деценије, очигледно, промјенио). Током септембра мјесеца те године румунска и југословенска делегација су обишле терен и размјениле податке о стручној документацији. Југословенска страна је у преговоре са Румунима ушла посједујући њемачки пројекат о изградњи хидроцентрале, израђен у

[805] AJ, ЦК СКЈ, IX, 119/I-64; M. Paunović, n.d., str. 756-757.
[806] M. Paunović, n.d., str. 760-761.

Сименсу, који је у југословенским рукама завршио „после немачке капитулације нередовним путем“.[807] Према југословенским подацима о хидроенергетском коришћењу Ђердапа разговарало се и у Савјету за узајамну економску помоћ (СЕВ), а, према југословенским подацима, планирано је да радовима руководи *Гидроэнергопроект* из Москве.[808]

Приликом боравка Георге Георгију Дежа у Југославији у другој половини октобра 1956. године разговарало се о току преговора између државних делегација у погледу Ђердапа. Приликом разговора у Белом двору члан румунске делегације Александру Бирладеану, који се у то вријеме налазио на челу државног планирања, поновио је потребу оснивања једне мјешовите комисије, или заједничког института, са задатком детаљног проучавања питања Ђердапа. На његово излагање надовезао се сам Г. Г. Деж, рекавши: „Две владе су одлучиле да се изгради хидроцентрала. Шта још треба? Потребан је један заједнички институт, у коме би радили наши и југословенски стручњаци. Овај институт треба да има сва средства која би му омогућила да приступи изради потребних студија, да проанализира одговарајућа решења и састави један такав меморандум, заснован на комплексној студији свих потребних радова.“ Југословенски предсједник се сложио са потребом организације једног заједничког тијела, али се запитао „Да ли је цјелисходно да одмах почнемо са институтом?“ Сматрао је да је „много ефикасније да се у почетку почне с једном широм комисијом, која не би имала само стручни карактер, већ би била истовремено и политичко-технички орган“. Јосип Броз Тито је затим образложио

[807] Према Сименсовом пројекту предвиђена хидроелектрана имала би 16 агрегата са укупном инсталираном снагом од 1,6 милиона KW, а производила би 10,7 милијарди KWh електричне енергије годишње. Изградњом ове бране требало је да буде створено акумулационо језеро у дужини од 110 км, које би потпуно осигурало пловидбу. Њемачки пројекат је предвиђао четири пловне коморе укупног капацитета за промет од 60-80 милиона тона годишње. Сименсов пројекат је могао бити искоришћен као добра полазна основа због добре топографске, геолошке и хидролошке подлоге. Аерофотограметријска снимања, настала на извршених око 1.000 летова, опсежна геолошка површинска опажања и резултати дубинских бушења и хидролошки подаци базирани на вишегодишњем осматрању водомјерних станица представљали су добру полазну основу за југословенско-румунске планове (АЈ, КПР, I-2/7-2, *Коришћење водних снага Дунава у Ђердапском сектору*).

[808] АЈ, КПР, I-3-а/97-4, *Подсетник за предстојеће разговоре са румунском делегацијом;* АЈ, КПР, I-2/27-2, *Забелешка с другог пленарног састанка у згради Министарског савета Владе НР Румуније у Букурешту 26. 6. 1956. у 12 часова*.

претходно становиште: „Та комисија или орган руководиће, разумије се, и с истраживачким радовима, а у исто вријеме радиће и на припремама за стварање института, који ће послије имати стручни карактер. Ако сада читаву ствар дамо само специјалистима, ако одмах створимо институт, бојим се да ће бити натезања. Додуше, ја вјерујем у стручност специјалиста, али не вјерујем у њихове политичко-организаторске способности, у њихову експедитивност.“ Румунска страна се у потпуности сложила са изнијетим приједлозима југословенског предсједника. Договор о стварању мјешовите комисије ушао је и у заједничко саопштење двије државне делегације, издато на Брионима 27. октобра 1956. године. О заједничким плановима у погледу Ђердапу Ј. Б. Тито је говорио и у здравици на свечаном ручку у част румунске делегације 21. октобра, као о једном од најбољих доказа за напредак у међусобним односима.[809]

Мјешовита југословенско-румунска комисија задужена за руковођење и координирање радова на уређењу Дунава у сектору Ђердапа била је образована током 1957. године. На свом засједању у јуну те године донијела је свој Статут. Југословенско-румунски протокол о даљим корацима које је било потребно предузети у погледу изградње хидроенергетског система на Ђердапу био је потписан тек 23. децембра 1960. године. Сагласно овом протоколу разговори су вођени у Букурешту од 26. фебруара до 10. марта 1962. године у оквиру три посебне комисије: Техничке, Економско-финансијске и Правне. Низ споразума у вези са регулацијом и хидроенергетским искоришћењем Ђердапа потписан је између СФРЈ и Румуније у Београду 30. новембра 1963. године. Очигледно, комплекност проблема довела је до тога да је од стварања ЂРУ до завршетка преговора око регулације прошла читава деценија. Опуномоћени представници двије

[809] Југословенска страна је сматрала да изградња ХЕПС Ђердап за Румунију има изузетан привредни и политички значај. Изградњом система, сматрало се, Румунија је стварала могућности за привредно осамостаљивање, а постизала је и трајну повезаност са Југославијом, као могућим спољно-политичким ослонцем. Због тога, изгледало је тако Југославији, Румуни су показивали „очите знаке нервозе и настојања да што пре дође до његовог закључења“ (АЈ, КПР, I-3-а/97-4, *Забелешке о југословенско-румунским разговорима вођеним на Брионима и Белом двору;* Исто, *Заједничко саопштење поводом званичне посете делегације Владе Румунске Народне Републике Федеративној Народној Републици Југославији;* Исто, *Здравица председника Јосипа Броза Тита на свечаном ручку у част румунске делегације;* АЈ, КПР, I-3-а/97-11, *Неке напомене поводом посете Георги Георгију Дежа Југославији;* Исто, *Односи СФРЈ – Румунска Народна Република*).

државе Богољуб Стојановић Тине, предсједник Одбора за друштвени план СР Србије и предсједник југословенског дијела Мјешовитог комитета за Ђердап, и Николае Георгију, помоћник министра рударства и енергетике, потписали су неколико изузетно значајних споразума: Конвенцију о експлоатацији хидроенергетског и пловидбеног система (ХЕПС) Ђердап, Конвенцију о изради пројеката за изградњу ХЕПС Ђердап, Конвенцију о извођењу радова на ХЕПС Ђердап, Конвенцију о накнади штета проузрокованих изградњом ХЕПС Ђердап, Конвенцију о утврђивању вредности инвестиција и међусобном обрачуну у вези изградње ХЕПС Ђердап, Статут Југословенско-румунске мјешовите комисије за Ђердап, Протокол о преласку југословенско-румунске државне границе у вези изградње ХЕПС Ђердап. Сви потписани споразуми засновани су на потпуној једнакости двије земље, а према њима свака од страна је власник објеката на њеној обали и једне половине прелијевне бране.[810]

Потписивање низа споразума обављено је посљедњег дана посјете румунске државне делегације, предвођене предсједником Г. Г. Дежом, Југославији 22-30. новембра 1963. године. Румунска страна је предложила да споразуме потпишу два предсједника, са чиме се сложио и Ј. Б. Тито („У реду, он има перо, а имам га и ја, па можемо потписати.“), међутим на то је примједбу ставио Коча Поповић, сматрајући „да је ту најбоље држати се онога што је међународна пракса, да то не треба ни потцењивати ни прецењивати“. Југословенски предсједник је остао упоран држећи да „председници наших земаља потписивањем овог споразума желе да придају важност не Ђердапу, већ нашим односима“. Важност укупних споразума око Ђердапа истакли су и Г. Г. Деж („За нас овај споразум има велики значај, а не само економско-технички.“), Емил Боднарош, потпредсједник Министарског савјета НРР („Он је срачунат на хиљаду година.“) и Ј. Б. Тито

[810] АЈ, 599-296, *Записник државних делегација, Букурешт, март 1962*; АЈ, КПР, I-2/21, *Изградња ХЕПС Ђердап;* Р. Р. Зечевић, *Подунавље,* Београд 2007, стр. 149-249; Исти, *Србија и међународни положај Ђердапа,* стр. 157-159; *Système hydro-enérgétique et navigable Đerdap (Les Portes de Fer),* priredio A. Spasić, Beograd 1972, str. 12-13; M. Paunović, n.d., str. 761-764.

(„Да, он ће послужити као мост између наше двије земље.“). Два предсједника су и потписала Споразум о заједничкој изградњи ХЕПС Ђердап.[811]

Југословенске и румунске трошкове око изградње система требало је да подмири прикупљање пловидбених такса у периоду од 25-30 година. Сам пловидбени систем, базиран на двије двостепене бродске преводнице (дужине 310, ширине 34 и дубине на прагу 4,5 метара), планирано је да буде способан за пријем поворке дужине 30 метара, ширине 33 метра и бродским гажењем до 5 метара, односно да може примити конвој од једног тегљача са 9 шлепова од по 1.200 тона носивости. Претварање Ђердапског сектора у мирно језеро учинило је могућим кретање ријечно-морских бродова до 5.000 тона све до Београда. Пролазак читавог конвоја кроз бродску преводницу траје до 90 минута, а пловидба кроз сам Ђердапски сектор је скраћена са некадашњих 120 сати у оба правца на 31 сат. Пропусна моћ Сектора повећана је са 10-12 на 45 милиона тона годишње. Читав ХЕПС се састоји од двије електране са по шест агрегата, двије бродске преводнице и прелијевне бране са 14 поља у његовој средини. Према пројекту, укупна годишња производња електране је више од 10 милијарди KWh. Осим изградње главних објеката, грађене су спољне комуникације, објекти и уређаји за заштиту приобалног подручја и објекти и уређаји за заштиту акумулационог језера од наноса. Укупна вриједност радова износила је око 400 милиона америчких долара. Изградњом система и настанком акумулационог језера потопљен је велики број насеља на обје обале.[812]

---

[811] АЈ, КМЈ, I-3-а/97-11, *Забелешке о југословенско-румунским разговорима вођеним за време посете Г. Г. Дежа.*

[812] На југословенској обали потпуно су потопљена мјеста Сип, Текија, Голубиње, Мосна, Доњи Милановац и Добра, а дјелимично Бољетин, Брњица, Голубац, Усје, Винци, Пожежено, Велико Градиште и Кисиљево. На румунској обали су потопљени Верчиорово, Туфари, Оршава, Оградина, Тисовица, Козла и Дренкова, а дјелимично Корамник, Жупалник, Јешелница, Дубова, Плавишевица, Свињица, Берзаска, Љубкова, Молдова Веке и Базијаш. Судећи према писму грађана Доњег Милановца Ј. Б. Титу ентузијазам због грандиозног и значајног пројекта је био важнији од нестанка њихових насеља. У писму од 6. септембра 1964. године стајало је: „Наш град остаће на дну будућег Ђердапског језера, али то нас не жалости већ весели, јер ћемо на обали будућег језера саградити још лепши град у коме ћемо боље и срећно живети.“ (АЈ, КПР, I-2/21, *Изграња ХЕПС Ђердап;* АЈ, КПР, I-2/21, *Поздравни телеграм грађана Доњег Милановца упућен председнику Републике Титу за време свечаности поводом почетка радова хидроелектране Ђердап;* Ј. Пауновић, *Дунав-река мог живота,* стр. 52-53; D. Muškatirović, *Unutrašnji plovni putevi i pristaništa,*

Одобрење Дунавске комисије за пројекат Румуније и Југославије о изградњи хидроенергетског и пловидбеног система на Ђердапу није добијено лако. У јулу 1963. покренута је акција да се сазове ванредно засједање ДК, али без претходно обезбјеђене подршке. Ванредно засједање је одржано, а прије самог засједања једину подршку југословенско-румунском приједлогу дао је Совјетски Савез. Бугарска декларативно није била противна изградњи овог система, али изнијела је извјесне резерве у погледу штета од поплаве, плаћања такса за пролазак кроз систем, инвестиционих улагања. На самом засједању врло оштро се успротивила приједлозима Југославије и Румуније. Чехословачка и Мађарска су биле суздржане, а сматрале су да је потребно да се приједлози подробно проуче у експертским групама. Совјети су остали на равни подршке приједлогу, али без притисака на остале земље и са жељом да се постигне сагласност. Југословенска делегација, коју је предводио Мустафа Виловић, доживјела је неуспјех.[813]

Став Бугарске изненадио је, макар декларативно, и Југословене и Румуне, али и Совјете. Совјетски амбасадор у Београду Александар Пузанов је у разговору са Г. Г. Дежом, приликом његовог боравка у Београду, рекао „да не зна шта се догађа са Бугарима“. Бугарска је задржавала право на одштету у случају да им се догоди било каква штета након изградње хидроцентрале. Разговарајући о оваквом ставу Софије у згради СИВ-а 30. новембра 1963. године Ј. Б. Тито је Г. Г. Дежу рекао: „Не би требало да се изненадимо да једног дана и Западна Њемачка од нас затражи одштету, пошто Дунав извире у тој земљи.“ Преносећи мишљење југословенског амбасадора у Софији Едвард Кардељ је говорио о томе „да се Бугарска још више повлачи од ранијих ставова“, нагласивши да се ту ради о „још једном покушају да се изврши притисак“ и да бугарски став „није пријатељски“. Румунски предсједник је њихов став назвао „безобразним“ и закључио: „Изгледа да су они нашу обазривост према њима сасвим погрешно

Beograd 1993, str. 503-504; Р. Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа,* стр. 162-163; M. Paunović, n.d., str. 783-790, 799-800; Ђ. Бузгановић, М. Лазаревић, *Лична карта будућег Ђердапа,* Београд 1964, стр. 5-6, 14-23, 25-26, 36-37, 41-43).

[813] AJ, КПР, I-4-d/4, стр. пов. бр. 30.

протумачили.“ Судећи по наступу током овог разговора став Бугарске је изазвао значајно огорчење код румунског предсједника.[814]

Упркос свој сложености радова и неопходним дипломатским припремама развој пројекта је даље наставио тећи. Радове на изградњи хидроенергетског и пловидбеног система на Ђердапу између мјеста Сип и Гура Вај свечано су отворили предсједници СФРЈ и НРР Ј. Б. Тито и Г. Г. Деж 7. септембра 1964. године уз присуство значајних чланова руководства обје државе. Два државника су том приликом отворила спомен-обиљежја на обје стране, на оба службена језика.[815] Према првобитном румунском приједлогу отварање радова је требало да буде 23. августа, на дан рушења профашистичке владе из 1944. године, са чиме се Ј. Б. Тито није сложио. Румунски приједлог, према мишљењу чланова Мјешовите комисије, није одговарао ни стању радова на терену.[816]

На мјесто предвиђено за изградњу бране југословенски предсједник, са најужом пратњом, допутовао је бродом *Шумадинка* из Смедерева*,* док су остали југословенски функционери допутовали бродом *Крајина* из Београда*.* Југословенски функционери су у Текију допутовали ноћ пред саму церемонију отварања и преноћили су у згради Ђердапске речне управе и на самом броду *Крајина*. На свечаној вечери у Текији југословенски предсједник је говорио, како о економском, тако и о политичком значају ХЕПС Ђердап. Посебно је карактеристичан детаљ његовог говора о политичком значају система: „Иако ће ова брана бити од бетона, она ће уједно представљати спону између наша два народа, који су до недавно, стицајем околности, били прилично далеко један од другога, иако смо, тако рећи, један другом гледали у двориште.“[817]

---

[814] AJ, КПР, I-3-а/97-11, *Белешка о разговору друга председника са Георге Георгијем Дежом у згради СИВ-а на дан 30. новембра 1963.*

[815] На спомен-обиљежјима на румунском и српско-хрватском језику остало је записано: „Дана 7. септембра 1964. године, у присуству председника Социјалистичке Федеративне Републике Југославије, Јосипа Броза Тита, и председника Државног савета Румунске Народне Републике, Георги Георгију Дежа, свечано је отпочела изградња Хидроенергетског и пловидбеног система *Ђердап,* који симболизује пријатељство и сарадњу југословенског и румунског народа.“ (AJ, КПР, I-2/21, *Предлог текста за спомен-плоче*).

[816] AJ, КПР, I-2/21, *Документација о припремама и организацији пута;* N. Račić, n.d., str. 117-119.

[817] Југословенску делегацију су, између осталих, чинили: Јован Веселинов, секретар ЦК СК СР Србије, Душан Петровић Шане, предсједник Скупштине СР Србије, Милош Минић, потпредсједник СИВ-а и предсједник

Два државника су се сусрела на специјалном платоу постављеном на Караташу, на мјесту на коме је пројектована изградња бране, тачно у 9 сати по југословенском, односно у 10 сати по румунском времену. На плато су пристигли, како је и предвиђено, у истом тренутку. Њихов сусрет је био пропраћен топовском салвом из 21 артиљеријског оружја. Свечаност тренутка употпунило је интонирање државних химни од стране оркестара смјештених на обје обале и то тако да је југословенски оркестар свирао румунску, а румунски оркестар југословенску националну химну. Након откривања спомен-плоча и обиласка дијела Дунава на коме ће се изводити радови државне делегације су имале свечани ручак на румунском броду *Карпати,* а затим су присуствовале организованим културно-умјетничким и спортским свечаностима у Турну Северину. У одговору на здравицу румунског предсједника Ј. Б. Тито је истакао да сматра да је „са почетком изградње ове бране завршен један период, заправо једна временска епизода у току које су стварани односи какви не би смјели да постоје између социјалистичких земаља“, а затим додао да су „резолуције и разни писани споразуми ствари које врло брзо могу да изблиједе, међутим, овакви објекти чврсто везују народе и они не могу лако да изблиједе“. У заједничком саопштењу наглашено је „да ће заједничка изградња система Ђердап допринети даљем привредном јачању обеју земаља и да ће представљати мост пријатељства и сарадње између две суседне социјалистичке земље“. Југословенска државна делегација је Румунију напустила специјалним возом преко Темишвара, а велики ватромет је означио завршетак свечаности отварања радова и почетак једне нове ере за Ђердап, Дунав и Подунавље у цјелости.[818]

Мјешовитог комитета за привредну сарадњу између Југославије и Румуније, Слободан Пенезић Крцун, предсједник Извршног већа СР Србије, Филип Бајковић, савезни секретар за индустрију, Марин Цетинић, савезни секретар за саобраћај и везе, Арсо Милатовић, амбасадор СФРЈ у Румунији, Родољуб Станић, секретар за саобраћај и везе СР Србије, генерал-пуковник Милоје Милојевић, командант војне области, Мирко Тепавац, помоћник државног секератара за иностране послове, Богољуб Стојановић Тине и Мустафа Виловић, специјални савјетник за ДК у ДСИП-у. Такође, присутни су били и амбасадори свих подунавских земаља, чланица ДК, у Југославији (АЈ, КПР, I-2/21, *Списак руководилаца и функционера који ће присуствовати свечаном отварању ХЕПС Ђердап;* АЈ, КПР, I-2/21, *Здравица председника Тита на вечери у Текији*).

[818] АЈ, КПР, I-2/21, *Нацрт програма свечаности приликом отварања градилишта ХЕПС Ђердап;* АЈ, КПР, I-2/21, *Коминике;* АЈ, КПР, I-2/21, *Одговор председника Тита на здравицу председника Дежа.*

ЗАКЉУЧАК

Модерно уређење пловидбе на Дунаву, као и на другим ријекама, почело је од Бечког конгреса 1815. године када је пловидба свим међународним ријекама проглашена слободном. Изостанак изричитог помињања Дунава у Завршном акту Бечког конгреса омогућило је да се стриктна примјена начела слободне пловидбе на Дунаву одлаже све док Париским конгресом и тај проблем није отклоњен. Одредбе Париског конгреса имале су вишеструку важност за уређење пловидбе на Дунаву, јер су, осим проширења одредаба Завршног акта из Беча на Дунав, по први пут створене и дунавске комисије, односно посебни органи задужени за спровођење одредби о слободи пловидбе и извођење регулационих радова у циљу побољшања пловидбених услова.

Дунавска обалска комисија, која је требало да регулише пловидбу читавим током Дунава, готово да није ни заживјела. Интерес „Дунавске монархије“ није се поклапао са задацима Комисије, па је потрајала једва двије године, док је Европска дунавска комисија, установљена само ради извршења радова на прочишћењу ушћа Дунава, потрајала готово читав вијек. Осим проглашења слободне пловидбе на Дунаву и стварања првих дунавских комисија, XIX вијек је донио и замашне регулационе радове на Ђердапском сектору. И ови радови, спровођени у посљедњој деценији тога вијека, показали су апсолутну надмоћност Аустроугарске на Дунаву. Иако у географском смислу Дунав није био њена унутрашња ријека, њена доминантност на овој ријеци у војном, економском и чисто пловидбеном смислу, била је неоспорна.

Систем париских мировних уговора, којима је окончан Први свјетски рат, промјенио је карту Европе, али је промјенио и режим на Дунаву. Иако са извјесним промјенама, „привремена“ Европска дунавска комисија наставила је свој живот, али је створена и нова, стабилна и моћна Међународна дунавска комисија, са надлежношћу за

сав „ријечни“ Дунав. Она се старала о спровођењу начела слободне пловидбе, о спровођењу регулационих радова, унификацији прописа, али је и очувала могућност утицаја великих, неподунавских држава на уређење прилика на Дунаву, а и више од тога, и на дунавским притокама.

Стварање моћног Хитлеровог Трећег рајха 1930-их година повећало је значај дунавског пловног пута. Дунав је имао велику важност за Рајх, а нарочито након отпочињања ратних операција на тлу Европе. Као што је и раст моћи Рајха мијењао карту Европе, мијењао је и режим на Дунаву. Најприје је то искористила Румунија и ограничила надлежности Европске дунавске комсије, након тога је Њемачка изашла из чланства МДК, а затим ју је и протјерала са „њене“ територије. Коначно, Њемачка је оформила нови међународни орган за управу на Дунавом под називом Савјет ријечног Дунава, у коме је, сасвим јасно, она доминирала. Ширење њемачког „животног простора“ ишло је и у правцу тока Дунава. Најприје је спроведено прикључење Аустрије територији Рајха, затим је раскомадана млада Чехословачка Република, у савезништво са Њемачком ушле су Мађарска, Румунија и Бугарска, разорена је Југославија, а нападом на Совјетски Савез и напредовањем ка његовој престоници, Дунав је, слободно то можемо рећи, постао њемачка унутрашња ријека.

Важност коју је он имао за ратну машинерију Рајха добро су схватали савезници. Прве британске акције, са намјером да запрече дунавски пловни пут, спровођене су током 1939. и 1940. године. Британци су током рата преговарали са ЈВуО о извођењу саботажа на Дунаву, а након капитулације Италије, када су са својим авионима сами могли досегнути до Дунава разарали су мостове преко Дунава, гађали бродове и полагали мине. Дунав је постао и један од главних праваца за продор моћне Црвене армије ка срцу Европе. Црвена армија је успјела она ослободити сопствену обалу Дунава, укључити Румунију и Бугарску у савезнички табор, учествовати у ослобођењу Југославије, ступити на тле Мађарске и Аустрије. Очигледно, важност Дунава током читавог Другог свјетског рата била је несумњива.

Поново је Мировна конференција у Паризу мијењала слику Европе, али овога пута није могла промјенити и ситуацију на Дунаву. Питање Дунава разматрано је на Потсдамској конференцији, на савјетовањима министара иностраних послова четири велике силе и на самој Мировној конференцији у Паризу. Иако је потврда слободне пловидбе на Дунаву ушла у оквире мировних уговора са Бугарском, Мађарском и Румунијом, питање уређења режима на Дунаву морало је бити остављено нарочитој конференцији, уз учешће приобалних држава. Дунавско питање је већ тада постало саставни дио хладноратовских сукобљавања.

Савјетовање министара иностраних послова ипак је морало пристати на совјетски приједлог о сазивању конференције на којој би био устројен нови режим на Дунаву, уз учешће свих приобалних држава (осим Њемачке и Аустрије) и четири велике силе. Одлуке донијете на конференцији биле су побједа једног великог и важног начела у историји Дунава. Дунав је, коначно, дат дунавским народима. Међутим, осим несумњиве оправданости овакве одлуке, побједа овог начела означила је и постизање нове доминације на Дунаву, доминације Совјетског Савеза. СССР је имао снажан политички утицај у Бугарској, Румунији, Југославији, Мађарској и Чехолсовачкој, док је највећи дио аустријског дијела Дунава био у оквирима совјетске окупационе зоне. Осим ове чињенице доминација је била примјетна и на основу контроле над пловним парком. Свом државном пловидбеном друштву, формираном углавном од конфискованих њемачких, румунских и пловила других земаља, СССР је додао и контролу над мјешовитим друштвима за дунавску пловидбу формираним са Румунијом (СОВРОМТРАНСПОРТ), Југославијом (ЈУСПАД) и Мађарском (МЕСХАРТ). Контрола над знатним дјелом капацитета аустријског друштва (ДДСГ) давала је потпуну слику ове доминације. Осим питања уређења режима пловидбе, на Дунаву је било још пуно отворених питања и потешкоћа. Као што смо већ више пута истакли Дунав је представљао једну од најважнијих саобраћајница у завршној фази рата и у првим поратним годинама. Томе су допринијели разорени путеви и уништене жељезнице, али и његов стратешки положај. Дунав је био директна веза између Совјетског Савеза и његове окупационе зоне у Аустрији, њиме су пловили товари помоћи,

као и реституциони материјал. Мноштво порушених мостова, стотине потопљених пловила и хиљаде постављених мина чинили су и дунавски пловни пут врло ризичним, али ипак могућим и потребним.

Важност Дунава у укупним односима Југославије и Совјетског Савеза је била значајна и у суштинском и у симболичном смислу. Први сусрет Црвене армије и НОВЈ збио се на обали Дунава, а Црвена армија је, прелазећи Дунав, ступила на тле разорене Југославије. Управо је из правца Дунава кренуо ослободилачки вал југословенским простором, а Дунав је био и снажан оријентир и правац продирања током значајних операција на тлу Југославије. Дунавом је стизала помоћ из Совјетског Савеза, а на Дунаву су остварени и неки од најважнијих аката сарадње између двије изразито пријатељске земље (до 1948. године). Савезништво у ратним операцијама, помоћ приликом уређења прилика на Дунаву, који је за Југославију „значио живот“, како је то описао др Иван Рибар, али и мјешовито пловидбено друштво као врхунац сарадње на економском плану, чинили су да се око Дунава и на Дунаву плете мрежа сарадње, али и сукобљавања двије државе.

Формирање нове, јединствене Дунавске комисије и стварање праве, одане гласачке машине од свих делегација, осим Југославије, учинило је совјетску доминацију Дунавом потпуном. Међутим, сукоб са Југославијом, отпочет још у марту 1948. године повлачењем совјетских војних и цивилних стручњака из Југославије, кварио је совјетске планове. Југословенска самосталност у погледу потеза на Дунаву рушила је репутацију Дунавске комисије и, из совјетске визуре, нарушавала побједу начела „Дунав-дунавским народима“. Пролазак совјетских и сателитских бродова кроз југословенски дио Дунава био је важан са становишта Совјетског Савеза, док је за Југославију представљао константну претњу. Југословенске акције предузете са циљем потпуног преузимања локомотивске вуче на Сиспком каналу, као и онемогућавање противмјере у виду инсталирања тегљача *Вашкапу,* довели су сукоб на Дунаву до врхунца.

Дунав је, у вријеме када је постојала реална могућност од напада Совјетског Савеза и његових сателита на Југославију, поново представљао правац, могућег, совјетског продирања. Овога пута тај продор не би донио слободу, напротив. Према неким подацима спремала се тадашња Југославија и на спровођење у дјело старе британске намјере о урушавању стрмих ђердапских обала, али овога пута не као антињемачки, већ као антисовјетски акт. Умјесто ријека сарадње и ријека која спаја народе, како је Дунав често карактерисан, у то вријеме је постао ријека сукобљавања и ријека која раздваја. Сукоб је прекинуо преговоре око стварања нове управе на Ђердапу, југословенске и румунске планове о хидроенергетском искоришћењу Ђердапа, који су били тек у повоју. Све је прекинуто и заустављено за вишегодишњи период.

Тек након смрти совјетског самодршца Јосифа Висарионовича Џугашвилија Стаљина ситуација у међудржавним односима се почела мијењати. Као што је Београдска дунавска конференција из јула и августа 1948. године представљала посљедњи заједнички наступ Југославије и СССР-а на неком међународном скупу, иако је он отпочео мјесец дана након Резолуције Информбироа, тако је и почетак преговора око стварања Ђердапске речне управе из априла 1953. године представљао први знак да се ситуација у односима совјетског блока и Југославије мијења. Питање Дунава и Ђердапа представљало је крај оне посљератне сарадње и апсолутне југословенске окренутости ка Москви, као што је представљало и улазак у вријеме сасвим нових, другачијих односа и крај страшне ере сукобљавања.

Нови односи на Дунаву своју дефинитивну потврду добили су у децембру 1953. године када је промјењен Пословник ДК, укинута велика овлашћења која је имао свемоћни совјетски секретар (најприје Г. Н. Морозов, а затим И. П. Кононов), а први југословенски представници изабрани на руководеће функције у Комисији. Успостављањем функционалне Дунавске комисије постигнуто је пуно више од помирења, створени су услови да и Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву и Комисија створена према њеним одредбама покажу свој пуни капацитет за унапређење пловидбе на Дунаву

и коначно заживе. Тек је нормализација прилика у Дунавској комисији омогућила потпуну стабилизацију међународног тијела, које је наставило да постоји и у наредним деценијама и које постоји и данас чије постојање, на темељима Конвенције из 1948. године, не може бити оспорено.

Нормализацијом из 1953/1954. године створени су били услови да и преостале двије подунавске државе уђу у оквире Дунавске комисије, као и да се отклоне највеће потешкоће на дунавском пловном путу, које је причињавао Ђердапски сектор. Разговори највиших југословенских и румунских државних функционера, укључујући и Јосипа Броза Тита и Георге Георгију Дежа, отворили су питање, раније планираног хидроенергетског и пловидбеног система на Ђердапу. Почевиши од средине 1950-их година ово питање постаје једно од најважнијих питања у односима двије приобалне државе на Ђердапу. Њихова сарадња није наишла на општу и безрезервну подршку осталих чланица Комисија, али је пројекат ипак прихваћен и спроведен у дјело, чиме је и општа слика Дунава заувијек измјењена.

Извори и литература

Необјављени извори:

1. Архив Југославије, Београд
    1) Главна дирекција речног саобраћаја (331)
    2) Делегација Краљевине СХС на Конференцији мира у Паризу (336)
    3) Ђердапска речна управа Текија-Кладово (190)
    4) Југословенско речно бродарство-Агенција у Ђурђеву (291)
    5) Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА) (290)
    6) Југословенско-совјетско дунавско паробродарско акционарско друштво (ЈУСПАД) (43)
    7) Кабинет председника Републике (837)
    8) Канцеларија Маршала Југославије (836)
    9) Комисија за водопривреду Владе ФНРЈ (181)
    10) Министарство иностраних послова Краљевине Југославије (334)
    11) Министарство саобраћаја Краљевине Југославије (148)
    12) Министарство саобраћаја Владе ФНРЈ (162)
    13) Народна скупштина Краљевине Југославије (72)
    14) Председништво Владе ФНРЈ (50)
    15) Президијум Народне скупштине ФНРЈ (15)
    16) Савезна планска комисија (41)
    17) Савезни секретаријат за саобраћај и везе (599)
    18) Савет за саобраћај и везе Владе ФНРЈ (2)
    19) Стална делегација Краљевине Југославије при Међународној дунавској комисији (369)
    20) Управа поморства и речног саобраћаја (617)
    21) Централни комитет Савеза комуниста Југославије (507)
    22) Централни пресбиро Председништва Министарског савета (38)
2. Архив Србије, Београд
    1) Министарство саобраћаја
3. Војни архив, Београд
    1) Војска Краљевине Југославије
    2) Корпус народне одбране Југославије (КНОЈ)
    3) Народноослободилачка војска Југославије–Главни штаб

4) Немачка окупаторска војска
5) Четничка архива

4. Дипломатски архив Министарства спољних послова, Београд
   1) Поверљива архива (1945-1954)
5. Историјски архив Београда, Београд
   1) Српско бродарско друштво
6. Архив Дунайской Комиссии, Будимпешта
   1) Општи архив (1950-1953)

Објављени извори:

1. *27. mart 1941.* Tematska zbirka dokumenata, priredili: Branko Petranović i Nikola Žutić, Beograd 1990.
2. *AVNOJ i revolucija*. Tematska zbirka dokumenata 1941-1945, priredili: Slobodan Nešović i Branko Petranović, Beograd 1983.
3. *Aprilski rat 1941*. Zbornik dokumenata, I, priredio Dušan Gvozdenović, Beograd 1969.
4. *Aprilski rat 1941*. Zbornik dokumenata, II, priredio Antun Miletić, Beograd 1987.
5. *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996. Dvostrani i višestrani međunarodni ugovori i drugi diplomatski akti o državnim granicama, političkoj i vojnoj saradnji, verskim i etničkim manjinama*, II (1919-1945), priredio: Momir Stojković, Beograd 1998.
6. *Balkanski ugovorni odnosi 1876-1996. Dvostrani i višestrani međunarodni ugovori i drugi diplomatski akti o državnim granicama, političkoj i vojnoj saradnji, verskim i etničkim manjinama,* III (1946-1996), priredio Momir Stojković, Beograd 1999.
7. *Bela knjiga o agresivnim postupcima vlada SSSR, Poljske, Čehoslovačke, Mađarske, Rumunije, Bugarske i Albanije prema Jugoslaviji,* Beograd 1951.
8. *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji,* III, priredio Živko Avramovski, Beograd 1996.
9. Josip Broz Tito, *Sabrana djela*, XXIV, priredio Milovan Dželebdžić, Beograd 1982.
10. Josip Broz Tito, *Sabrana djela,* XXIX-XXX, priredio Milovan Dželebdžić, Beograd 1989.
11. Vladimir Dedijer, *Dokumenti o 1948,* I-III, Beograd 1980.
12. *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1941-1945,* I-II, priredio Bogdan Popović, Beograd 1988-1989.
13. *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1945,* priredio Đorđe Vasiljević, Beograd 1984.
14. *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1946,* I-II, priredio Đorđe Vasiljević, Beograd 1985.
15. *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1947,* I, priredili: Miloš Spajić i Đorđe Vasiljević, Beograd 1985.
16. *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1947,* II, priredili: Bogdan Popović i Đorđe Vasiljević, Beograd 1986.

17. *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1948,* priredili: Pavle Despotović, Stevan Jovanović i Konstantin Obradović, Beograd 1989.
18. *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1949,* priredila Rozita Levi, Beograd, 1991.
19. *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1950,* priredili: Dragan Bogetić i Đoko Tripković, Beograd 1993.
20. *Дунайская конференция, Белград 1948/Conference Danubiene, Beograd 1948.* Сборник документов/Recueil des documents, Белград/Beograd 1949.
21. Всеволод Николаевич Дурденевский, *Дунайская проблема.* Стенограмма публичной лекции прочитанной 6 мая 1947 года в Доме Союзов в Москве, Москва 1947.
22. *Zapisnici NKOJ-a i Privremene vlade DFJ 1943-1945,* priredili: Branko Petranović i Ljiljana Marković, Beograd 1991.
23. *Zapisnici sa sednica delegacije Kraljevine SHS na Mirovnoj konferenciji u Parizu 1919-1920,* priredili: Bogdan Krizman i Bogumil Hrabak, Beograd 1960.
24. *Zapisnici sa sednica Politbiroa Centralnog komiteta KPJ (11. jun 1945-7. jul 1948),* priredio Branko Petranović, Beograd 1995.
25. *Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije*, XII-1, priredio Antun Miletić, Beograd 1973.
26. *Извештаји Министарства иностраних послова Краљевине Југославије,* III, приредила Нада Петровић, Београд 2008.
27. *Jugoslavenske vlade u izbjeglištvu 1941-1943.* Dokumenti, priredio Bogdan Krizman, Beograd 1981.
28. *Југословенско-совјетски односи 1945-1956.* Зборник докумената, приредили: Љубодраг Димић, Миладин Милошевић, Ђорђе Борозан, И. В. Бухаркин, Л. В. Внукова, Ј. А. Зеленко, М. К. Кравченко и В. А. Сољански, Београд 2010.
29. Едвард Кардељ, *Говори на Париској конференцији,* Београд 1947.
30. *Kulturna, industrijalna i trgovačka karta Kraljevine Jugoslavije,* Zagreb 1930.
31. Вячеслав Михайлович Молотов, *Речи на Парижской мирной конференции,* Москва 1946.
32. *Односи Југославије и Русије (СССР) 1941-1945.* Документи и материјали, приредили: Бранко Петрановић, Урош Костић, Косара Вукасовић, Игор В. Бухаркин, Нина В. Васиљева, Виктор А. Сољанскиј, Нина А. Есаулова и Леонид Ј. Гибјанскиј, Београд 1996.
33. *Писма ЦК КПЈ и писма ЦК СКП(б),* Београд 1948.
34. *Pomirenje Jugoslavije i SSSR-a 1953-1955.* Tematska zbirka dokumenata, priredio Radoica Luburić, Podgorica 1999.
35. *Предлог закона о Уговору мира између сила савезничких и удружених и Немачке и протокол, потписани у Версаљу 28. јуна 1919,* Београд 1920.
36. *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том I-IV/Tome I-IV, Галац/Galatz 1951.
37. *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том V-VI/Tome V-VI, Галац/Galatz 1952.

38. *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том VII-VIII/Tome VII-VIII, Галац/Galatz 1953.
39. *Протоколы Дунайской комиссии/Proces-Verbaux de la Commission du Danube*, Том IX/Tome IX, Галац/Galatz 1954.
40. *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953,* Документы, I (1944-1948), приредили: Татьяна Викторовна Волокитина, Галина Павловна Мурашко, Альбина Федоровна Носкова, Москва 1999.
41. *Советский фактор в Восточной Европе 1944-1953,* Документы, II (1949-1953), приредили: Татьяна Викторовна Волокитина, Галина Павловна Мурашко и Альбина Федоровна Носкова, Москва 2002.
42. *Статистика пловидбе на рекама и каналима Краљевине Југославије за годину 1931,* Београд 1932.
43. *Статистика пловидбе на рекама и каналима Краљевине Југославије за годину 1936,* Београд 1937.
44. *Уговор о миру са Аустријом (Сен Жерменски уговор),* Београд 1927.
45. *Уговор о миру са Угарском (Тријанонски уговор),* Београд 1927.
46. *Уједињене нације 1941-1945.* Збирка докумената, Београд 1948.

Мемоари, дневници, сјећања:

1. Vladimir Velebit, *Sećanja,* Zagreb 1983.
2. Svetozar Vukmanović-Tempo, *Revolucija koja teče.* Memoari, IV, Zagreb 1982.
3. Vladimir Dedijer, *Izgubljena bitka J. V. Staljina,* Sarajevo 1969.
4. Георги Димитров, *Дневник (9. март 1933-6. февруари 1949),* София 1997.
5. Milovan Đilas, *Razgovori sa Staljinom,* Beograd 1990.
6. Ivan Karaivanov, *Ljudi i pigmeji. Političko-biografski eseji,* Beograd 1953.
7. Edvard Kardelj, *Borba za priznanje i nezavisnost nove Jugoslavije 1944-1957.* Sećanja, Ljubljana 1980.
8. Мита Миљковић, *Бурне дипломатске године. Из софијског дневника 1953-1956,* Београд 1995.
9. Прота Матеја Ненадовић, *Мемоари,* Београд 2005.
10. Aleksandar Nenadović, *Mirko Tepavac. Sećanja i komentari,* Beograd 1998.
11. Herman Nojbaher, *Specijalni zadatak Balkan*, Beograd 2005.
12. Велимир Пилетић, *Судбина српског официра*, Крагујевац 2002.
13. Slavoljub Đera Petrović, *Sećanja i zapisi borca i diplomate,* Beograd 2012
14. Slavoljub Đera Petrović, *Sećanja i zapisi jednog borca i diplomate,* Beograd 2007.
15. Mirko Pleiweiss, *Slomljeno sidro,* Beograd 1978.
16. Dragoslav Simić, Milan Petrović, *Dražesni KGB, javi se! Radio „Slobodna Jugoslavija" iz Bukurešta izveštava,* Beograd 2009.
17. Marijan Stilinović, *Sumrak u Pragu,* Zagreb 1952.

18. Сретен Ј. Стојковић, *На лепом српском Дунаву, од Београда до Радујевца,* Београд 1893.

Штампа и периодика:

1. *Борба* (1944, 1946, 1953)
2. *Бродарски гласник* (1945-1946)
3. *Дуга* (1948)
4. *Међународна политика* (1950-1954)
5. *Međunarodni transport* (1959)
6. *Narodna armija* (1990)
7. *Народна одбрана* (1950)
8. *Политика* (1944, 1946, 1953, 1995)
9. *Poruka* (1951)
10. *Службене новине Краљевине Југославије* (1931, 1933)
11. *Службене новине Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца* (1927)
12. *Службени лист Федеративне Народне Републике Југославије* (1949)
13. *Тридесет дана* (1948)

Монографије, чланци, зборници радова, специјалне публикације:

1. *1948. Jugoslavija i Kominform – pedeset godina kasnije* (zbornik radova), Beograd 1998.
2. Смиља Аврамов, Миленко Крећа, *Међународно јавно право*, Београд 2003.
3. Грант Мкртычевич Адибеков, *Коминформ и послевоенная Европа,* Москва 1994.
4. André Allix, „Le Danube jusqu'en 1939“, *Les Ètudes rhodaniennes*, br. 3-4/1942, str. 93-130.
5. Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002.
6. Анатолий Семенович Аникеев, *Как Тито от Сталина ушел: Югославия, СССР и США в начальный период 'холодной войны' (1945-1957),* Москва 2002.
7. Nikola Anić, „Jugoslovenska armija u završnim operacijama za oslobođenje Jugoslavije 1945. godine“, *Istorija 20. veka,* br. 1/1987, str. 59-84.
8. Boško Antić, „Prevoženje i snabdevanje na našim plovnim rekama u narodnooslobodilačkom ratu 1941-1945“, *Pozadina,* br. 6/1991, str. 98-109.
9. Boško Antić, *Rat na rekama kroz vekove,* Beograd 1986.
10. Boško Antić, *Rečna ratna flotila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije,* Beograd 1991.
11. Aleksandar Antonić, „Sovjetski Savez i njegovi sateliti na Dunavu“, *Međunarodni problemi,* br. 1/1953, str. 80-89.

12. Bogdan Babović, „Međunarodno-pravni položaj Đerdapa posle Drugog svetskog rata“, *Međunarodni problemi,* br. 4/1953, str. 136-143.
13. *Balkan posle Drugog svetskog rata* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1996.
14. Elisabeth Barker, *Britanska politika prema jugoistočnoj Evropi u Drugom svjetskom ratu*, Zagreb 1978.
15. Александр Сергеевич Барсенков, Александр Иванович Вдовин, *История России 1917-2004,* Москва 2005.
16. Milan Bartoš, *Međunarodno javno pravo,* II-III, Beograd 1956-58.
17. Darko Bekić, *Jugoslavija u hladnom ratu. Odnosi s velikim silama 1949-1955,* Zagreb 1988.
18. Миле Бјелајац, „Покушај стратешког ослонца Југославије на СССР 1939-1941“, *Војно-историјски гласник,* бр. 1-2/2006, стр. 41-66.
19. Драган Богетић, „Економска сарадња Југославије са СР Немачком у време сукоба са Коминформом (1948-1956)“, ЈИЧ, бр. 1-2/1998, стр. 183-212.
20. Dragan Bogetić, *Jugoslavija i Zapad 1952-1955. Jugoslovensko približavanje NATO-u,* Beograd 2000.
21. Драган Богетић, „Југославија у хладном рату“, *Историја 20. века,* бр. 2/2008, стр. 316-371.
22. Никола Божић, *Батинска битка,* Нови Сад 1990.
23. Laszlo G. Borhi, *The Merchants of the Kremlin: The Economic Roots of Soviet Expansion in Hungary,* Washington 2000.
24. Слободан Босиљчић, *Руси долазе... Црвена армија на Дунаву-јесен 1944,* Београд 2000.
25. Giuseppe Boffa, *Povijest Sovjetskog Saveza,* I-II, Opatija 1985.
26. Слободан Бранковић, „Немачка је почела рат на Балкану 1941. на Ђердапу нападом на Краљевину Југославију“, *Развитак,* бр. 1-2/1991, стр. 18-29.
27. Ђорђе Бузгановић, Мирољуб Лазаревић, *Лична карта будућег Ђердапа,* Београд 1964.
28. Алберт Вајс, „Дунавска конференција у Београду“, *Архив за правне и друштвене науке,* бр. 3/1948, стр. 439-444.
29. Milan Vanku, *Mala Antanta 1920-1938*, Titovo Užice 1969.
30. Jovan Vasiljević, *Mornarica Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije,* Beograd 1972.
31. *Velike sile i male države u hladnom ratu 1945-1955. Slučaj Jugoslavije* (zbornik radova sa međunarodne naučne konferencije), Beograd 2005.
32. Vuk Vinaver, „Jugoslovensko-sovjetski odnosi 1919-1929“, *Istorija XX veka* (zbornik radova), VII/1965*,* str. 93-186.
33. Вук Винавер, „Прилог историји југословенско-совјетских односа 1929-1934. године“, *Историјски гласник,* бр. 1/1965, стр. 3-59.
34. Vuk Vinaver, *Svetska ekonomska kriza u Podunavlju i nemački prodor 1929-1934*, Beograd 1987.

35. Вук Винавер, „Спољнополитичка позадина успостављања југословенско-совјетских дипломатских односа 1940. године“, *Зборник за друштвене науке,* св. 45/1966, стр. 5-60.
36. Петар Вишњић, *Београдски октобар 1944,* Београд 1994.
37. Петар Вишњић, *Операције за ослобођење Источне Србије, јун-октобар 1944*, Зајечар 1985.
38. Petar Višnjić, *Operacije za oslobođenje Srbije 1944,* Beograd 1972.
39. *Владе Србије 1805-2005,* Београд 2005.
40. Татьяна Викторовна Волокитина, Галина Павловна Мурашко, Альбина Федоровна Носкова, Татьяана Андреевна Покивайлова, *Москва и Восточная Европа*. *Становление политических режимов советского типа (1949-1953).* Очерки истории, Москва 2002.
41. Татьяна Викторовна Волокитина, Галина Павловна Мурашко, Альбина Федоровна Носкова, *Народная демократия: миф или реальност? Общественно-политические процессы в Восточной Европе 1944-1948. гг,* Москва 1993.
42. Ešref Vražalić, *Napad na Jugoslaviju i njena okupacija 1941. godine*, Beograd 1957. (doktorska disertacija u rukopisu)
43. Péter Vukman, „The Possibility of a Soviet Military atack against Yugoslavia in British archival documents“, *Токови историје,* бр. 1-2/2009, стр. 163-176.
44. Велимир Вукмановић, *Дунавски мостови: од извора до ушћа,* Нови Сад 2009.
45. Велимир Вукмановић, *Нови Сад на Дунаву. Скеле и понтонски мостови 294-2001,* Нови Сад 2002.
46. Velibor Gavranov, Momir Stojković, *Međunarodni odnosi i spoljna politika Jugoslavije,* Beograd 1972.
47. Леонид Гибианский, „Подготовка создания Коминформа и проблемя социалистического лагеря“, *Istorija 20. veka,* br. 2/1998, str. 103-127.
48. Юрий Степанович Гиренко, *Советско-югославские отношения,* Москва 1983.
49. Юрий Степанович Гиренко, *Сталин-Тито,* Москва 1991.
50. Александру Гиша, „Этапы придунайского сотрудничества. От Европейской комиссии по Дунаю к Дунайской комиссии“, *Родина,* бр. 11/2010, стр. 125-128.
51. Venceslav Glišić, „Saveznici i oslobođenje Srbije 1944. godine“, *Istorija 20. veka,* br. 2/1994, str. 109-117.
52. Grupa autora, *Beogradska operacija 20. oktobar 1944,* Beograd 1989.
53. Grupa autora, *Završne operacije za oslobođenje Jugoslvije 1944-1945,* Beograd 1957.
54. Grupa autora, *Ratna mornarica, pomorstvo i riječno brodarstvo Jugoslavije,* Split 1977.
55. Vladimir Dedijer, *Novi prilozi za biografiju Josipa Broza Tita,* I, Rijeka 1981.
56. Vladimir Dedijer, *Novi prilozi za biografiju Josipa Broza Tita,* III, Beograd 1984.

57. Владимир Дедијер, *Париска конференција*, Београд 1947.
58. Bojan B. Dimitrijević, „Jugoslovensko-sovjetski vojni odnosi 1945-1948“, *Istorija 20. veka,* br. 1/1997, str. 87-96.
59. Bojan B. Dimitrijević, *Od Staljina do Atlantskog pakta. Armija u spoljnoj politici Titove Jugoslavije 1945-1948*, Beograd 2005.
60. Bojan Dimitrijević, Dragan Bogetić, *Tršćanska kriza 1945-1954,* Beograd 2009.
61. Бојан Димитријевић, Станислав Сретеновић, „Спољна политика Краљевине СХС/Југославије 1918-1941“, *Историја 20. века,* бр. 2/2008, 45-83.
62. Љубодраг Димић, *Историја српске државности,* III, *Србија у Југославији,* Нови Сад 2001.
63. Petar Dragišić, *Jugoslovensko-bugarski odnosi 1944-1949,* Beograd 2007.
64. Petar Dragišić, „Napred-list jugoslovenskih emigranata (pristalica Kominforma) u Bugarskoj“, *Tokovi istorije,* br. 3-4/2005, str. 125-142.
65. Радован Драговић, „Међународни положај Дунава“, *XX век,* бр. 1/1939, стр. 67-75.
66. Радован Драговић, *Пловидба у Ђердапу*, Београд 1960.
67. Саво Дрљевић, „Ослобођење Београда октобра 1944. године“, *Годишњак Града Београда,* књ. VI/1959, стр. 585-613.
68. Душан Дукић, „Дунав-хидрографске особине и саобраћајни значај“, *Научни преглед,* св. 3/1976, стр. 129-176.
69. Младен Ст. Ђуричић, *Историја југословенског речног паробродства до 1926. године,* Београд 1965.
70. Митар Ђуришић, Борислав Ратковић, Саво Скоко, Драгољуб Живојиновић, Михаило Војводић, *Први светски рат*, II, *Општа историја*, Цетиње 1976.
71. Андрей Борисович Едемский, *От кофликта к нормализации. Советско-югославские отношения в 1953-1956 годах,* Москва 2008.
72. Сибила Енева-Симеонова, „Международная река. Правовой режим дунайского судоходства“, *Родина,* бр. 11/2010, стр. 129.
73. Rodoljub Etinski, *Međunarodnopravno uređenje plovidbe na plovnom putu Rajna-Majna-Dunav,* Novi Sad 1985.
74. Александар Животић, „Једно сведочанство о потписивању југословенско-совјетског пакта 5/6. априла 1941.“, *Архив,* бр. 1-2/2010, стр. 122-133.
75. Radoje R. Zečević, *Brodarstvo i carina na Dunavu,* Beograd 2004.
76. Радоје Р. Зечевић, *Дунав и међународно право,* Београд 2006.
77. Радоје Зечевић, *Ђердапска догађања, поуке за будућност,* Београд 2007.
78. Радоје Р. Зечевић, *Подунавље,* Београд 2007.
79. Радоје Р. Зечевић, *Србија и међународни положај Ђердапа. Историја и садашњост*, Београд 2000.

80. Vladislav Martinovich Zubok, *A failed empire: the Soviet Union in the Cold War from Stalin to Gorbachev,* The University of North Carolina Press, 2007.
81. Milorad Janković, *Rat špijuna u Kraljevini Jugoslaviji,* Zagreb 1982.
82. Dejan Janča, „Pristupanje Austrije Konvenciji o režimu plovidbe na Dunavu“, *Međunarodni problemi,* br. 1/1960, str. 145-154.
83. Jadranka Jovanović, *Jugoslavija u Organizaciji ujedinjenih nacija 1945-1953,* Beograd 1985.
84. Јован М. Јовановић, *Дипломатска историја Нове Европе 1918-1938*, I-II, Београд 1938-1939.
85. Мирослав Јовановић, *Досељавање руских избеглица у Краљевину СХС 1919-1924,* Београд 1996.
86. Мирослав Йованович, „Ленинским курсом. Как русские защищали Белград от австрийских мониторов на Дунае (1914-1915)“, *Родина,* бр. 11/2010, стр. 130-131.
87. *Jugoslavenska mornarica u završnim operacijama za oslobođenje Jugoslavije* (učesnici govore), Beograd 1986.
88. *Југославија у хладном рату.* Прилози истраживањима (зборник радова), Београд 2010.
89. *Југословенски речни портрети,* приредио Младен Ст. Ђуричић, Београд 1931.
90. *Југословенско-советските односи во Втората светска војна (1941-1945),* Скопје 1991.
91. *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948* (zbornik radova sa naučnog skupa), Beograd 1999.
92. Dejan Kostić, „Nova đerdapska uprava“, *Jugoslovenska revija za međunarodno pravo,* br. 1/1954, str. 95-104.
93. Savo Kržavac, Dragan Marković, *Informbiro-šta je to? Jugoslavija je rekla ne,* Beograd 1976.
94. Bogdan Krizman, *Vanjska politika jugoslavenske države 1918-1941*, Zagreb 1975.
95. Bogdan Krizman, *Hitlerov 'Plan 25' protiv Jugoslavije. Jugoslavija u svijetlu 'Nürnberških dokumenata'*, Zagreb 1953.
96. Душко М. Ковачевић, Бранислав Ђурчић, *Париска мировна конференција и мировни уговори из 1947*, Нови Сад 1996.
97. Волтер Лакер, *Историја Европе 1945-1992,* Београд 1999.
98. Lorejn M. Lis, *Održavanje Tita na površini. Sjedinjene Države, Jugoslavija i hladni rat,* Beograd 2003.
99. Ivan Iljič Loktionov, *Dunavska flotila u Velikom otadžbinskom ratu (1941-1945),* Beograd 1966.
100. Georg Lubenoff, „La question du Danube“, *Politique étrangère,* br. 5/1938, str. 468-488.
101. Радоица Лубурић, *Врући мир хладног рата. Хладни рат и сукоб Стаљин-Тито у карикатурама совјетске, информбировске и политемигрантске штампе,* Подгорица 1994.

102. Радоица Лубурић, *Југославија између Истока и Запада 1945-1955. године,* Подгорица 2002.
103. Радоица Лубурић, „Југословенска информбировска емиграција између илузија и стварности (1948-1953)“, *Историјски записи,* бр. 1/1997, стр. 1-26.
104. Радоица Лубурић, „Политичка емиграција из информбировских земаља у Југославији (1948-1953)“, *Годишњак за друштвену историју,* св. 3/1996, стр. 215-228.
105. Душан Лукач, „Интересовање у нацистичкој Немачкој за изградњу хидроенергетског система у Ђердапу“, *Balcanica*, br. VI/1975, стр. 189-199.
106. Душан Лукач, „Место Краљевине Југославије у плановима и експанзионистичким подухватима Трећег Рајха према југоистоку Европе до 1941“, *Balcanica,* XIII-XIV/1982–1983, стр. 295-306.
107. Душан Лукач, „Основне смернице Хитлерове балканске политике у току припрема напада на СССР“, *Balcanica,* br. II/1971, стр. 223-245.
108. Dušan Lukač, *Treći Rajh i zemlje jugoistočne Evrope*, I-III, Beograd 1982-1987.
109. Раде Мандић, „Завршне операције за ослобођење Источне Србије 1944. године“, *Браничево,* бр. 1/1955, стр. 45-52.
110. Jovan Marjanović, *Draža Mihailović između Britanaca i Nemaca*, Zagreb 1979.
111. Jovan Marjanović, *Ustanak i Narodno-oslobodilački pokret u Srbiji 1941*, Beograd 1963.
112. Dragan Marković, Savo Kržavac, *Zavera informbiroa,* Beograd 1987.
113. Иван Матовић, *Војсковођа с ореолом мученика. Повест о генералу Арсу Р. Јовановићу начелнику Врховног штаба НОВЈ и његовој трагичној судбини,* Београд 2001.
114. Nikola Milovanović, *Pukotine kraljevstva. Rat obaveštajnih službi na tlu Jugoslavije,* I-II, Beograd 1978.
115. Андреј Митровић, *Време нетрпељивих. Политичка историја великих држава Европе 1919-1939*, Подгорица 1998.
116. Andrej Mitrović, *Jugoslavija na Konferenciji mira 1919-1920*, Beograd 1969.
117. Andrej Mitrović, *Prodor na Balkan. Srbija u planovima Austro-Ugarske i Nemačke 1908-1918*, Beograd 1981.
118. Момчило Митровић, Слободан Селинић, „Југословенска информбироовска емиграција у источноевропским земљама 1948-1964“, *Токови историје,* бр. 1-2/2009, стр. 31-54.
119. *Мостови Новог Сада,* приредио Велимир Вукмановић, Нови Сад 2005.
120. Dragica Mugoša, „Sjedinjene Američke Države i jugoslovenska 1948“, *Istorija 20. veka,* br. 2/1983, str. 59-89.
121. Dragutin Muškatirović, *Unutrašnji plovni putevi i pristaništa,* Beograd 1993.
122. Robert McMahon, *The Cold War: A Very Short Introduction,* Oxford 2003.

123. Vojin Navalušić, „Batinska operacija“, *Godišnjak Društva istoričara SAP Vojvodine,* 1975, str. 9-16.
124. Коста Николић, *Генерал Драгољуб Михаиловић (1893-1946)*, Београд 2005.
125. Коста Николић, *Савезници и покрети отпора у Југославији (1941-1945),* Београд 2009.
126. Коста Николић, *Тито говори што народ мисли*. *Култ Јосипа Броза Тита 1944-1949*, Београд 2006.
127. Милета Новаковић, „Дунав према уговорима о миру“, *Архив за правне и друштвене науке,* књ. I (XVIII), бр. 2-3/1920, стр. 115-121, 187-198.
128. *Освобождение Юго-Восточной и Центральной Европы войсками 2-го и 3-го Украинских фронтов (1944-1945),* под общей редакцией М. В. Захарова, Москва 1970.
129. *Ослобођење Београда 1944. године* (зборник радова), Београд 2010.
130. Branko Pavlica, „Odnosi Jugoslavije i SR Nemačke od uspostavljanja do prekida diplomatskih odnosa (jun 1951-oktobar 1957)“, *Istorija 20. veka,* br. 1-2/1990, str. 159-174.
131. Stevan K. Pavlović, „28. jun 1948. Raskol i njegove posledice za Istočnu Evropu“, *Tokovi istorije,* br. 1-4/1999, str. 69-82.
132. Стеван К. Павловић, *Хитлеров нови антипоредак. Други светски рат у Југославији,* Београд 2009.
133. Јован Пауновић, *Дунав-река мог живота.* Аутобиографски записи, Београд 1996.
134. Jovan Paunović, *Istoriski razvoj principa slobodne plovidbe Dunavom i Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu od 1948. godine*, Beograd 1957.
135. Jovan M. Paunović, *Sloboda plovidbe i uprava pribrežnih država na Dunavu,* Beograd 1957.
136. Marinko Paunović, *Đerdap i Timočka Krajina,* Zagreb 1970.
137. Иво Пелицон, „Совјетско-румунска мешовита друштва – Совроми“, *Међународни проблеми,* бр. 1/1950, стр. 102-105.
138. Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918-1978*, Beograd 1981.
139. Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918-1988*, I-III, Beograd 1988.
140. Бранко Петрановић, *Југославија на размеђу (1945-1950),* Подгорица 1998.
141. Бранко Петрановић, Сава Даутовић, *Велика шизма. Четрдесетосма,* Подгорица 1999.
142. Branko Petranović, Sava Dautović, *Jugoslavija, velike sile i balkanske zemlje 1945-1948. Iskustvo narodne demokratije kao partijske države,* Beograd 1994.
143. Branko Petranović, Sava Dautović, *Jugoslovenska revolucija i SSSR (1941-1945),* Beograd 1988.
144. Branko Petranović, *Srbija u Drugom svetskom ratu 1939-1945,* Beograd 1992.
145. Милић Ф. Петровић, *Државни родослов Краљевине Југославије/СХС 1918-1941,* Београд 2008.

146. *Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове* (зборник радова са међународног научног скупа), Београд 1983.
147. Vladimir Požeg, *Vekovi srpskog pomorstva i rečnog brodarstva*, Beograd 2008.
148. Gligor Popi, *Jugoslovensko-rumunski odnosi 1918-1941*, Vršac 1984.
149. Чедомир Попов, *Од Версаја до Данцига*, Београд 1995.
150. Jovo Popović, *Oslobođenje Beograda. Kazivanja Peke Dapčevića,* Zagreb 1976.
151. Nikola B. Popović, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi u Drugom svetskom ratu (1941-1945),* Beograd 1988.
152. *Прилози за историју речног бродарства Југославије,* приредио Владета Чолић, Београд 2002.
153. Voyslav M. Radovanovitch, *Le Danube et l'application du principe de la liberté de la navigation fluviale*, Genève 1925.
154. Мелентије М. Радовић, *Дунав и његов међународни положај,* Београд 1945.
155. Милош М. Радојковић, *Србија и међународни положај Ђердапа од Париског конгреса до Светског рата,* Београд 1935.
156. *Razvoj oružanih snaga SFRJ 1945-1985,* V, *Ratna mornarica,* priredili: Miodrag Radosavljević, Tomislav Stanišić, Berislav Visković i Boško Antić, Beograd 1988.
157. Nikola Račić, *Đerdap,* Beograd 1965.
158. Андрија Ристић, *Дунав: геополитичка студија*, Београд 1939.
159. Milan D. Ristović, *Nemački novi poredak i Jugoistočna Evropa 1940/41-1944/45*, Beograd 1991.
160. Милан Ристович, „Стратегически важное течение. Дунай в планах Третьего рейха“, *Родина,* бр. 11/2010, стр. 142-143.
161. Geoffrey Roberts, *The Soviet Union in World Politics. Coexistence, Revolution and Cold War 1945-1991,* London-New York 2005.
162. Симо Росић, *Пловидба унутрашњим пловним путевима,* Београд 2010.
163. Joseph Rothschild, Nancy M. Wingfield, *Return to Diversity. A political History of East Central Europe Since World War II,* New York/Oxford 2000.
164. Radiša Savić, *Dejstva na plovnim rekama u NOR,* Beograd 1977.
165. Nikola Safonov, „Upotreba mina na Dunavu u drugom svetskom ratu“, *Mornarički glasnik,* br. 3/1980, str. 511-519.
166. Slobodan Selinić, „Život diplomata u neprijateljskoj državi. Jugoslovenske diplomate u Čehoslovačkoj i čehoslovačke diplomate u Jugoslaviji 1949-1953.“, *Istorija 20. veka,* br. 2/2010, str. 53-66.
167. Slobodan Selinić, *Jugoslovensko-čehoslovački odnosi 1945-1955,* Beograd 2010.
168. Anton Simović, *Rečne ratne flotile,* Split 1954.

169. Anton A. Simović, „Sadejstvo komande rečne plovidbe NOVJ sa Dunavskom flotilom SSSR 1944-1945. godine“, *Mornarički glasnik,* br. 6/1969, str. 769-780.
170. Милан Совиљ, „Посета Јосипа Броза Тита Чехословачкој марта 1946. године“, *Токови историје,* бр. 1-2/2007, стр. 133-153.
171. *Spoljna politika Jugoslavije 1950-1961* (zbornik radova), Beograd 2008.
172. Биљана Станић, *Београдска операција 1944,* Београд 1994.
173. Andrej Stančík, Slavoljub Jovanovič, *Hidrology of the River Danube/Гидрология реки Дунай/Hydrologie du Danube/Hydrologie der Donau,* Bratislava 1988, 84-98.
174. Edita Stojić-Karanović, *Dunav-reka saradnje,* Beograd 2005.
175. Momir Stojković, *Dunavska komisija*, Beograd 1970.
176. Momir M. Stojković, *Međunarodni položaj Dunava s osvrtom na ekonomski i politički značaj*, Beograd 1970.
177. *Système hydro-enérgétique et navigable Đerdap (Les Portes de Fer),* priredio Aleksandar Spasić, Beograd 1972.
178. Дмитар Тасић, „Неостварена претња (Могућност совјетско-сателитске агресије на ФНРЈ 1948-1953)“, *Војно-историјски гласник,* бр. 1/2009, стр. 81-98.
179. Алексей Тимофеев, „'Дунай шумит-Русские идут'. Форсирование великой реки Красной армией в годы Второй мировой войны“, *Родина,* бр. 11/2010, стр. 152-155.
180. Алексеј Тимофејев, „Покушаји успостављања односа представника СССР и покрета Драже Михаиловића 1941-1942“, *Архив,* бр. 1-2/2009, стр. 106-119.
181. Алексеј Ј. Тимофејев, *Руси и Други светски рат у Југославији. Утицај СССР-а и руских емиграната на догађаје у Југославији 1941-1945,* Београд 2011.
182. *Тито-Стаљин* (зборник радова са међународног округлог стола), Београд 2007.
183. Velimir Terzić, *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. Uzroci i posledice poraza*, I-II, Beograd 1982-1983.
184. Милан Терзић, „'Дунав, најважнији водени пут између Европе и Истока' (Извештаји Југословенској краљевској влади у Другом светском рату)“, *Војно-историјски гласник,* бр. 1/2009, стр. 72-80.
185. Milan Terzić, „Jugoslovenska kraljevska vlada, general Dragoljub Mihailović i savezničko bombardovanje ciljeva u Jugoslaviji 1942-1944. godine“, *Tokovi istorije,* br. 1-2/2005, str. 81-111.
186. Petar Tomac, *Prvi svetski rat 1914-1918*, Beograd 1973.
187. Љубица Д. Трајковић, *Дунав-Ђердап,* Београд 1950.
188. Donald W. Treadgold, Herbert J. Ellison, *Twentieth Century Russia,* Boulder 2000.
189. Ђоко Трипковић, *Београд под бомбама,* Београд 1999.
190. Đoko Tripković, „Zapadne sile i konflikt Tito-Staljin 1948. godine“, JIČ, br. 1-2/1996, str. 137-150.

191. Đoko Tripković, „Iza gvozdene zavese. Početak i eskalacija sukoba Tito-Staljin prvih meseci 1948.“, *Istorija 20. veka,* br. 1/1996, str. 89-99.
192. Đoko Tripković, „Izveštaj generala F. Maklejna – Beograd pod partizanima“, *Istorija 20. veka,* br. 1/1987, str. 175-195.
193. Đoko Tripković, „Normalizacija jugoslovensko-sovjetskih diplomatskih odnosa 1953. godine“, *Istorija 20. veka,* br. 1/1994, str. 111-122.
194. Đoko Tripković, „Spoljni faktori i politička kretanja u Jugoslaviji 1945-1955.“, *Istorija 20. veka,* br. 2/1995, str. 77-89.
195. *The Cambridge History of the Cold War,* I, Edited by: Melvyn P. Leffler, Odd Arne Westad, Cambridge 2010.
196. *The Cambridge History of Russia,* III, Edited by: Ronald Grigor Suny, Cambridge 2006.
197. *The Danube, European Security and Cooperation at the Beginning of the 21th Century* (zbornik radova), Bucharest 2002.
198. Дьёрдь Фекете, „Значение Дуная, как международной водной магистрали, с учетом создания трансконтинентальной водной магистрали Рейн-Майн-Дунай“, *ActaTechica Academiae Scientiarum Hungaricae,* Tomus 75(1-4)/1973, 137-159.
199. Spiridon G. Focas, *The Lower Danube River. In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948,* Boulder 1987.
200. John C. Campbell, *Tito's Separate Road. America and Yugoslavia in World Politics,* New York 1967
201. Vladimir Lj. Cvetković, *Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953-1958. godine,* Beograd 2012. (doktorska disertacija u rukopisu)
202. Владимир Љ. Цветковић, „Нормализација дипломатских односа Југославије са Мађарском и Бугарском 1953-1954.“, *Токови историје,* бр. 3/2009, стр. 117-135.
203. Славољуб Цветковић, *Југославија 1939-1941. Совјетска присутност у југословенском политичком животу на почетку Другог светског рата,* Београд 1999.
204. Slavoljub Cvetković, „Jugoslovensko-sovjetski pregovori 1941. oko zaključivanja ugovora o prijateljstvu i nenapadanju“, *Vojnoistorijski glasnik,* br. 1/1991, str. 11-25.
205. Milovan Dželebdžić, „Dejstva na komunikacije u Jugoslaviji od 1. do 7. septembra 1944. godine – operacija *Ratweek*“, *Vojnoistorijski glasnik,* br. 3/1970, str. 7-61
206. Čedomir Štrbac, „Britanski pogled na Jugoslaviju posle 1948.“, *Istorija 20. veka,* br. 2/1987, str. 103-133.
207. Čedomir Štrbac, *Jugoslavija i odnosi između socijalističkih zemalja. Sukob KPJ i Informbiroa,* Beograd 1984.
208. Čedomir Štrbac, *Svedočanstva o 1948. Fragmenti za istoriju,* Beograd 1989.
209. Mira Šuvar, *Vladimir Velebit – svjedok historije,* Zagreb 2001.

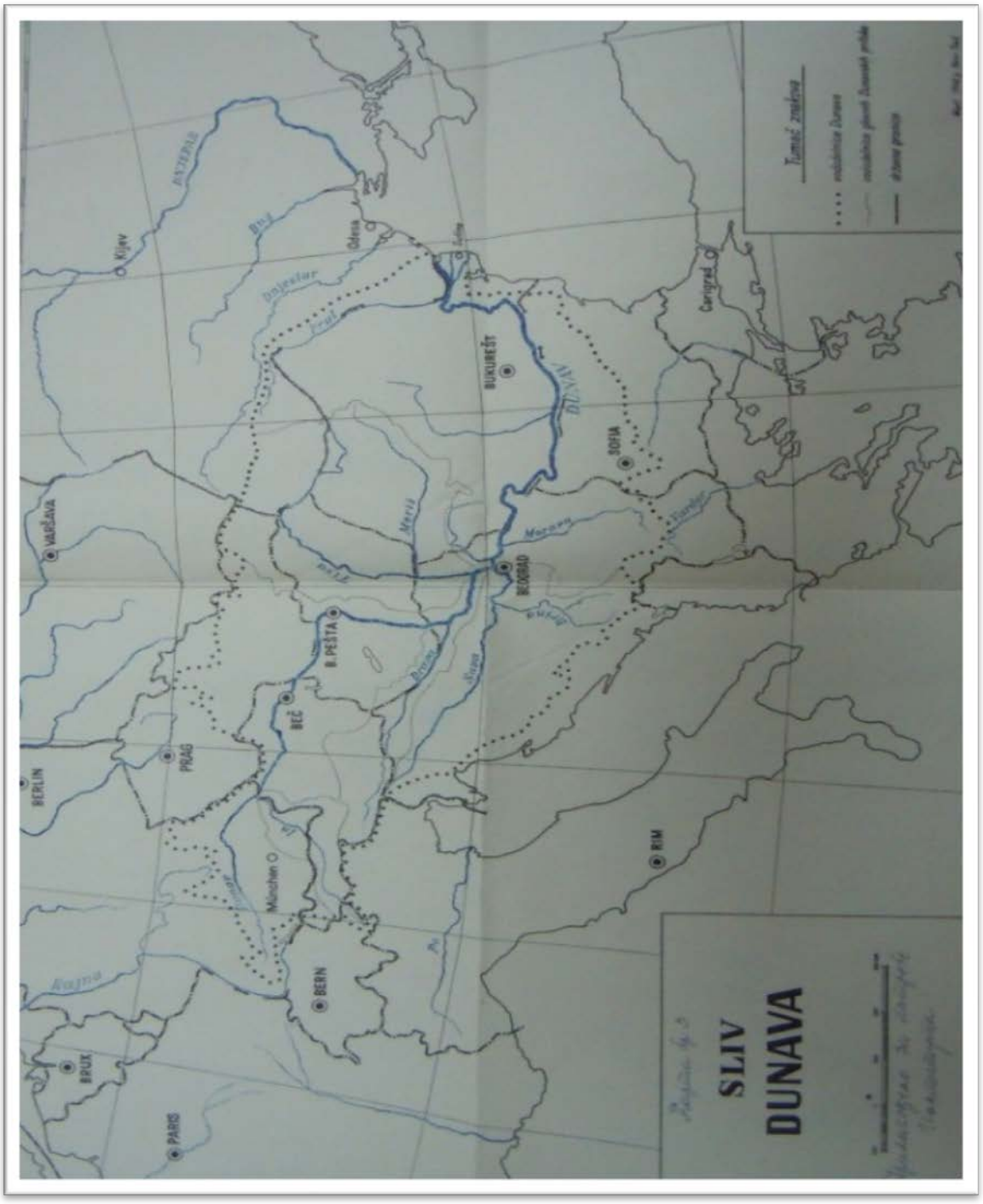
Енциклопедије и лексикони:

1. *Большая советская Энциклопедия,* VIII, Москва 1972.
2. *Biographical Dictionary of Central and Eastern Europe in the Twentieth Century,* Edited by: Wojciech Roszkowski and Jan Kofman, New York/London 2008.
3. *Brockhaus Enzyklopädie*, V, Wiesbaden 1968.
4. *Vojna enciklopedija*, II, Beograd 1959.
5. *Дипломатический словарь,* I-II, Москва 1984-1985.
6. *Encyclopedia Americana*, VIII, Danbury 2003.
7. *Encyclopedia Britannica*, V, Chicago 1974.
8. *Enciklopedija Jugoslavije*, III, Zagreb 1984.
9. *Enciklopedija Jugoslavije*, III, Zagreb 1958.
10. *Enciklopedija Leksikografskog zavoda*, II, Zagreb 1956.
11. *Encyclopedia of Eastern Europe. From the Congress of Vienna to the Fall of Comunism,* Edited by: Richard Frucht, New York 2000.
12. *Енциклопедија српског народа,* Београд 2008.
13. *Enciklopedija srpsko-hrvatsko-slovenačka*, I, Zagreb 1928.
14. *Ko je ko u Jugoslaviji,* Beograd 1970.
15. *Ко је ко у Недићевој Србији 1941-1944. Лексикон личности*, приредио Симо Ц. Ћирковић, Београд 2009.
16. *Leksikon Narodnooslobodilačkog rata i revolucije u Jugoslaviji 1941-1945*, I-II, Beograd 1980.
17. *Narodni heroji Jugoslavije,* I-II, Beograd/Titograd 1982.
18. *Pomorska enciklopedija*, II, Zagreb 1955.
19. *Tko je tko u NDH. Hrvatska 1941–1945,* Zagreb 1997.

Интернет базе података:

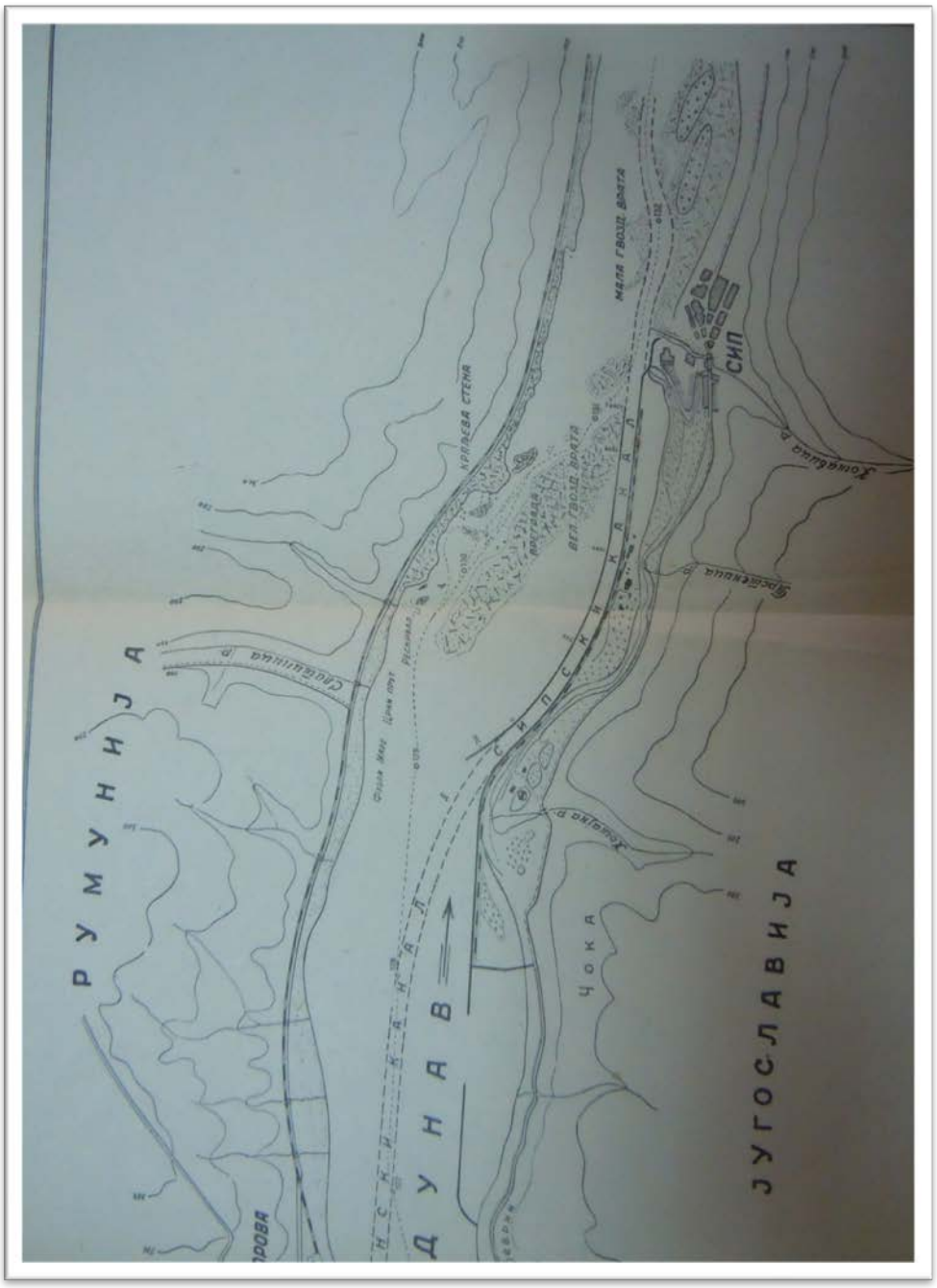
1. http://history.state.gov/departmenthistory/people/cannon-cavendish-wells (погледано марта 2012)
2. *http://www.danubecommission.org/* (погледано марта 2012)

Прилог А



Слив Дунава (AJ, 190, књ. 80)

Прилог Б



Жељезна врата и Сипски канал са уцртаном трасом локомотивске вуче (М. М. Радовић, н.д.)

Списак скраћеница

АВНОЈ	- Антифашистичко вијеће народног ослобођења Југославије
АДК	- Архив Дунайской Комиссии
АЈ	- Архив Југославије
АС	- Архив Србије
ББП	- Багерско-бродарско предузеће
ВВС	- British Broadcasting Corporation
БИБАД	- Бродарско и багерско акционарско друштво
БЛ/BL	- Bayerischer Lloyd Schiffarts Aktien Gesellschaft
БРП	- Българско речно плаване
БССР	- Бјелоруска Совјетска Социјалистичка Република
ВА	- Војни архив
ВКЈ	- Војска Краљевине Југославије
ВШ	- Врховни штаб
ГДДРС	- Главна дирекција државног речног саобраћаја
ГДРС	- Главна дирекција речног саобраћаја
ГДУП	- Генерална дирекција унутрашње пловидбе
ГУВС	- Главна управа ваздушног саобраћаја
ГУРС	- Главна управа речног саобраћаја
ГУУП	- Главна управа унутрашње пловидбе
ГШ	- Главни штаб
ДАМСП	- Дипломатски архив Министарства спољних послова
ДВТУ	- Дунавска војно-транспортна управа
ДДСГ/DDSG	- Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
ДК	- Дунавска комисија
ДР	- Демократска Република
ДРБ	- Државно речно бродарство
ДРП	- Државна речна пловидба
ДРФ	- Дунавска ратна флотила
ДСИП	- Државни секретаријат за иностране послове
ДУНД	- Државна управа народних добара
ДФЈ	- Демократска Федеративна Југославија
ДФО/DFO	- Danube Field Organization
ЂРУ	- Ђердапска речна управа
ЕДК	- Европска дунавска комисија
ИАБ	- Историјски архив Београда
ИК	- Извршни комитет
ИМПП	- Институт за међународну политику и привреду
ЈАТ	- Југословенски аеротранспорт

ЈВуО	- Југословенска војска у отаџбини
ЈДРБ	- Југословенско државно речно бродарство
ЈРП	- Југословенска речна пловидба
ЈУСПАД/ЮСПАД	- Југословенско-совјетско дунавско паробродарско акционарско друштво/ Югославско-советское дунайское пароходное акционерное общество
ЈУСТА/ЮСТА	- Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство/ Югославско-советское акционерное общество гражданской авиации
КЈ	- Краљевина Југославија
КМЈ	- Канцеларија маршала Југославије
КНОЈ	- Корпус народне одбране Југославије
КОМОС/COMOS	- Continentale Motorschiffahrtsgesellschaft-aktiengesellschaft
КПЈ	- Комунистичка партија Југославије
КПР	- Комунистичка партија Румуније
КПР	- Кабинет председника Републике
КРП	- Команда речне пловидбе
КСХС	- Краљевство/Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца
МДК	- Међународна дунавска комисија
МЕСХАРТ/MESZHART	- Венгерско-советское пароходное акционерное общество/ Magyar-szovjet hajózási részvénytársaság
МИД	- Министарство иностраних дела
МИП	- Министарство иностраних послова
МФТР/MFTR	- Magyar Királyi Folyam-és Tengerhajózási Részvénytársaság
НДХ	- Независна Држава Хрватска
НКОЈ	- Национални комитет ослобођења Југославије
НОВ	- Немачка окупаторска војска
НОВЈ	- Народноослободилачка војска Југославије
НОВ и ПОЈ	- Народноослободилачка војска и Партизански одреди Југославије
НОО	- Народноослободилачки одбор
НОР	- Народноослободилачки рат
НР	- Народна Република
НРР	- Народна Република Румунија
НФЈ	- Народни фронт Југославије
ОЗНА	- Одељење заштите народа
ОУН	- Организација уједињених нација
ПА	- Политичка архива
ПТТ	- Пошта, телеграф и телефон
РПХ	- Ријечна пловидба Хрватске
РСФСР	- Руска Совјетска Федерална Социјалистичка Република
САД	- Сједињене Америчке Државе
САНУ	- Српска академија наука и уметности

САРТИД - Српско акционарско рударско и топионичарско индустријско друштво
СБД - Српско бродарско друштво
СДГП - Советское Дунайское государственное пароходство
СЕВ - Савјет за узајамну економску помоћ
СИВ - Савезно извршно вијеће
СИНДА/SINDA - Società Italiana di navigazione Danubiana
СКЈ - Савез комуниста Југославије
СКК - Савезничка контролна комисија
СКП(б) - Свесавезна комунистичка партија (бољшевика)
СНК - Савјет народних комесара
СОВРОМТРАНСПОРТ - Societatea pe acțiuni de navigație Sovieto-Română/Акционерное советско-румынское пароходное общество
СПК - Савезна планска комисија
СР - Социјалистичка Република
СРПЈ(к) - Социјалистичка радничка партија Југославије (комуниста)
СССР - Савез Совјетских Социјалистичких Република
СФНД/SFND - Société Française de Navigation Danubienne
СФРЈ - Социјалистичка Федеративна Република Југославија
ТАСС - Телеграфное агентство Советского Союза
УДБА - Управа државне безбедности
УРС - Управа речног саобраћаја
УСЛВ - Управа сипске локомотивске вуче
УССР - Украјинска Совјетска Социјалистичка Република
ФНРЈ - Федеративна Народна Република Југославија
ХЕПС - Хидроенергетски и пловидбени систем
ХРИБРОД - Хрватско риечно бродарство
ЦК - Централни комитет
ЧСДП - Чехословачка дунавска пловидба
ЧСР - Чехословачка Република

Биографија аутора:

Милан Гулић (1985, Задар) основну и средњу школу похађао је у Бенковцу и Тополи. Студије историје на Филозофском факултету Универзитета у Београду уписао је 2003, а завршио 2008. године. Дипломирао је на теми *Моша Пијаде и уставно уређење југословенске државе (1945-1946)* на Катедри за историју Југославије. У школској 2008/2009. години уписао је докторске студије на поменутој катедри. Од 2009. године је стипендиста Министарства просвете и науке Републике Србије и сарађује на пројекту *Дунав и Балкан: културно-историјско наслеђе* (евиденциони број: 177006) при Балканолошком институту САНУ. Докторска дисертација је произашла из рада на наведеном пројекту. Објавио је неколико радова у научним часописима и зборницима радова. Бави се спољном политиком југословенске државе, са посебним освртом на питање Дунава.

Прилог 1.

Изјава о ауторству

Потписани-а Милан Гулић

број уписа _____

Изјављујем

да је докторска дисертација под насловом

Дуализ у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944–1953)

- резултат сопственог истраживачког рада,
- да предложена дисертација у целини ни у деловима није била предложена за добијање било које дипломе према студијским програмима других високошколских установа,
- да су резултати коректно наведени и
- да нисам кршио/ла ауторска права и користио интелектуалну својину других лица.

Потпис докторанда

У Београду, 06.09.2012.

М. Гулић

Прилог 2.

Изјава о истоветности штампане и електронске верзије докторског рада

Име и презиме аутора Милан Гулић

Број уписа

Студијски програм Историја Југославије

Наслов рада Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944-1953)

Ментор Др Мира Радојевић

Потписани Милан Гулић

изјављујем да је штампана верзија мог докторског рада истоветна електронској верзији коју сам предао/~~ла~~ за објављивање на порталу **Дигиталног репозиторијума Универзитета у Београду.**

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање академског звања доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада.

Ови лични подаци могу се објавити на мрежним страницама дигиталне библиотеке, у електронском каталогу и у публикацијама Универзитета у Београду.

Потпис докторанда

У Београду, 06.09.2012.

М. Гулић

Прилог 3.

Изјава о коришћењу

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Светозар Марковић“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду унесе моју докторску дисертацију под насловом:

Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу (1944 - 1953)

која је моје ауторско дело.

Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском формату погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију похрањену у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду могу да користе сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons) за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство

2. Ауторство - некомерцијално

3. Ауторство – некомерцијално – без прераде

4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима

5. Ауторство – без прераде

6. Ауторство – делити под истим условима

(Молимо да заокружите само једну од шест понуђених лиценци, кратак опис лиценци дат је на полеђини листа).

Потпис докторанда

У Београду, 06. 09. 2012.

М. Гулић