

Κεε : 8216

ΠΑΝΤΕΙΟΣ ΑΝΩΤΑΤΗ ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟΝ ΕΤΟΣ 1974 - 1975

ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΕΠΙ ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΑ

ΥΠΟ ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΜΑΤΙΑΔΗ ΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ
ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

Ἡ συγγραφή περὶ οἰκονομολογικῆς ἐξετάσεως τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ Δουνάβεως προσκοπτεῖ εἰς ἀνυπέρβλητα καὶ ὄχι εὐχάριστα γεγονότα, τὴν ἔλλειψιν δηλαδὴ παντελῶς σχεδὸν συγχρονισμένων καὶ πλήρων οἰκονομολογικῶν στοιχείων καὶ ἰδίᾳ συγγραμμάτων καὶ βιβλιογραφίας.

Εἰς τὸ σύγγραμμά του ὁ J. Κόμπε τοῦ ἔτους 1947 δέχεται ὅτι ὁ Δούναβις δέν προσφέρεται εἰς πλήρη ἀποτίμησιν τῶν συναλλαγῶν εἰς τόννους.

Δέν εἶναι μόνον ἐκεῖ τὸ πρόβλημα, τὸ πλῆθος τῶν παροχθίων Κρατῶν διὰ τῶν ὀργάνων των εἴτε συλλογικοῦ ἐλέγχου τοῦ ποταμοῦ ὥς ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ ἢ ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν παροχθίων Κρατῶν ἢ ἄλλων ἐπιτροπῶν ἢ ἀρχῶν, ὥς τελωνειακῶν, ἐλέγχου τῶν διοδίων ἢ ἀκόμη ὀργανισμῶν ἐκτελέσεων ἔργων ἢ λιμενικῶν τοιούτων ἢ φάρων κ.λ.π. ἀναμιχθέντων εἰς τὰ ἔργα τῆς οἰκονομίας, τοῦ ἐμπορίου, τῆς ναυσιπλοΐας κ.λ.π. δέν ἠὺνόησαν τὴν παροχὴν καὶ δημοσίευσιν στοιχείων στατιστικῶν καὶ λοιπῶν δεδομένων ὅσον εἰς ἄλλας περιο-
χὰς καὶ λιμένας καὶ ἰδίᾳ ἀπὸ εἰκοσαετίας λόγῳ τῶν γνωστῶν δυ-
σχεριῶν ἀνταλλαγῆς καὶ μεταδόσεως πληροφοριῶν μὴ εὐρεθέντων δέ
καὶ συγγραφέων νὰ ἐνδιαφερθῶσι διὰ συλλογὴν στοιχείων τοῦλάχισ-
τον εἰς γαλλικὴν καὶ ἀγγλικὴν γλῶσσαν.

Διὰ τοῦς ὡς ἄνω λόγους τὰ στοιχεῖα τῶν ἀριθμῶν καὶ αἱ στα-
τιστικαὶ εἶναι ἐνδεικτικαί, δέν δύναται δέ νὰ διατυπωθῇ σοβαρὰ
ἀξιῶσις νὰ ἐνσωματωθῶσι τῷ παρόντι καὶ νεώτεροι ἀριθμοί, ἰδίᾳ
ἀπὸ τοῦ 1955 μέχρι σήμερον, Πρέπει δηλαδὴ νὰ μεταφερθῇ ἐπὶ τό-
που ὁ συλλέκτης στοιχείων καὶ νὰ κάμῃ μέγα καὶ δαπανηρὸν ταξεί-
διον διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τοῦ σκοποῦ του.

Ἐπίσης δύο τινά ἐνδιαφέροντα παρουσιάζει ἡ ὡς ἄνω μελέτη
J.Κόμπε Α) τὸ γερμανικὸν ἐνδιαφέρον ἐνώσεως Ρήνου καὶ Δουνά-
βεως διὰ τοῦ Μπουτάν μὲ σχετικὴν πρόβλεψιν ἀρχικοῦ ποσοῦ ἐμπο-
ρευματικῆς κινήσεως 900.000 τόννων ἐμπορευμάτων καὶ γενικὴν
σύνδεσιν τῆς κοιλάδος τοῦ Ροδανοῦ, τοῦ Ρήνου καὶ τοῦ Δουνάβεως
μὲ σχετικὴν τακτοποίησιν τοῦ Ἄνω Ρήνου μεταξὺ Βασιλείας καὶ
Κωνσταντίνης τῆς Ἑλβετίας. Οὕτω ἡ Μασσαλία, ἡ Λυὼν, αἱ ποτάμιοι
λιμένες τῆς Ἑλβετίας, ἡ Ἀνβέρσα καὶ τὸ Ρόττερνταμ θὰ ἔχωσι
προσπέλασιν εἰς τὸν Ρήνον, Ροδανὸν καὶ Δούναβιν.

Β) Ἐκθέτει τὰς μέχρι τοῦ 1947 ὑπαρχούσας διώρυγας δηλαδὴ
τὴν σύνδεσιν μεταξὺ τῆς Ρατισμπόν καὶ τοῦ Οὐλμ καὶ πρὸ τοῦ
Βίρτσμπουργ, πρὸς τὰς πηγὰς τοῦ Ρήνου, ἥτις συνδέει τὸν Δούναβιν
καὶ τὸν Ρήνον καὶ ἐπὶ τοῦ Ρήνου μεταξὺ τοῦ Στρασβοῦργου καὶ
τῆς Βασιλείας, μία διώρυξ παράλληλος τοῦ ποταμοῦ συνδέουσα τὸν
Ρήνον καὶ τὸν Ροδανόν. -

Τὸ συμβαίνει ὅμως εἰς τὴν πραγματικότητα ;

Εἶναι γεγονός ὅτι ἡ Γερμανία οὐδόλως περιεγράφη εἰς τὴν παροῦ-
σαν διότι ὁ Δούναβις εἶναι πλωτὸς κυρίως μετὰ τοῦ Οὐλμ.

Πρὸ τῆς πόλεως ταύτης τὸ μικρὸν εἰς τόννους διεξαγόμενον
ἐμπόριον, κυρίως ἐπὶ μικρῶν σκαφῶν ἐνέχει μειωμένην σημασίαν.

Ἄλλο μέγα γεγονός περὶ Δουνάβεως εἶναι ὅτι ἀπὸ εἰκοσαετίας
αἱ διὰ τῶν σιδηροδρόμων καὶ κυρίως αἱ ὁδικαὶ μεταφοραὶ ἀντι-
καθιστοῦν τὰς ποταμίας γενικῶς εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν.

Οὕτω μειοῦται ἡ οἰκονομολογία καὶ ἡ οἰκονομικὴ σημασία τοῦ
ποταμοῦ. Τὰ ἀγαθὰ καὶ αἱ τιμαὶ καὶ αἱ ἀξίαι αὐτῶν μεταφέρονται
δὲ ἄλλων ὁδῶν. -

Πέριξ τοῦ Δουνάβεως ὁ ὁποῖος εἰς τὸν ῥοῦν του μήκους
1.725 μιλίων, συνδέει 8 χώρας καὶ συλλέγει ὕδατα ἀπὸ 4 ὁρο-

σειράς, και της κοιλάδος του ως φυσικοῦ ἐνωτικοῦ ὁρίου ἐπιζοῦν 90 ἑκατομμύρια κάτοικοι. Αἱ ὑπάρχουσαι διώρυγες Ρήνου - Δουνάβως ὑπὸ ψηφίον Β) ὡς ἄνω δέον νὰ διευρυνθοῦν καὶ νὰ ἀποπερατωθοῦν τὰ σχεδoασθέντα ἔργα ὑπὸ ψηφίον Α) ἅτινα καὶ μόνον διὰ τῆς εὐρύτητος, τῆς ὑποδομῆς αὐτῶν θὰ ἐπιτρέπωσι συμπλήρωσιν τῶν μεταφορῶν ἐμπορευμάτων τῶν διὰ σιδηροδρόμων καὶ ὁδικῶν ἀρτηριῶν διὰ τῶν ποταμίων ὁδῶν.

Μέ μιαν τοιαύτην διέξοδον τὸ τρίγωνον Ντάρτμουντ - Δενκέρκη - Βασιλεία τὸ ὁποῖον παράγει τὰ 3/4 τοῦ ἄνθρακος, τοῦ σιδήρου καὶ τοῦ χάλυβος τῆς Εὐρώπης, ὅλα τὰ βαρέα ὑλικά, τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ δι' ὑδατίνων ὁδῶν εἶναι ἰδιαιτέρως συμφέρουσα, θὰ δύναται νὰ προωθῇ τὰ προϊόντα τοῦ πρὸς ἀνατολάς τοῦ Δουνάβως, ὅπως πραγματοποιῇ τοῦτο ἤδη διὰ τοῦ Ρήνου, καὶ ἀργότερον πρὸς νότον διὰ τοῦ Ροδανοῦ.

Προσπαθοῦντες νὰ ἐκθέσωμεν ἂν ὅχι τὴν σημερινὴν κατάστασιν τοῦ ποταμοῦ, τούλάχιστον ἐντὸς τῶν τελευταίων 15 ἐτῶν ἃς ἀναφέρωμεν διάφορα ἐλάχιστα οἰκονομικά παραδείγματα τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως καὶ τῆς ναυσίπλοϊας.

Εἰς τὸ αὐστριακὸν τμήμα τοῦ ποταμοῦ κατὰ τὸ 1960 μετεφέρθησαν 6 ἑκατομμύρια τόννοι ἐμπορευμάτων. Τὸ ἔτος 1958 ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἀνῆλθε εἰς 4,5 ἑκατομμύρια τόννους καὶ ἦτο ἡξημένος κατὰ 46% τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ ἔτους 1956.

Γενικῶς τὰ κυριώτερα ἐκ τῶν μεταφερθέντων ἐμπορευμάτων ἦσαν ὑγρὰ καύσιμα, ἀκάθαρτον πετρέλαιον καὶ τὰ παράγωγά του πετρελαιοδὴ ἅπαντα κατὰ ποσοστὸν 33% τοῦ συνόλου τῶν μεταφερθέντων. Ἐπίσης ἄνθραξ καὶ κῶκ οἷτινες εἰσῆχθησαν κατὰ ποσοστὸν 30% καὶ σιδηρομετάλλευμα ποσοστοῦ 5% δι' ἐξαγωγὴν εἰς Δυτικὴν Εὐρώπην τοῦ ὑπολοίπου 32% συμπληρωθέντος διὰ φιαφδρῶν ἐμπορευμάτων.

Ἐνῷ πρὸ τοῦ πολέμου ὑπῆρχε μέγα ἐμπόριον ρουμανικῶν αἰτηρῶν πρὸς Δυτικὴν Εὐρώπην ἀπὸ τοῦ λιμένος τοῦ Γαλατσίου ὡς καὶ ἀκαθάρτου ρουμανικοῦ πετρελαίου ἀπὸ τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντίας, σήμερον τὰ προϊόντα ταῦτα διοχετεύονται κυρίως πρὸς τὴν Σοβιετικὴν Ἑνωσιν διὰ ποταμοπλοίων καὶ σιπλών ἀπ' εὐθείας διὰ τοῦ λιμένος τοῦ Ἰσμαήλ.

Ἡ ναυσιπλοΐα ἡ ὁποία διεξήγετο διὰ πλοίων μὲ σημαίας, μὴ παροχθίων Κρατῶν, μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ ἡ Ἑλλάς, διεξάγεται μόνον μὲ σημαίας τῶν παροχθίων, κατασχεθέντων τῶν προπολεμικῶν σκαφῶν ὡς " γερμανικῶν περιουσιῶν " καὶ ἀποζημιωθέντων τῶν ἰδιοκτητῶν.

Ὅτε ἐπὶ παραδείγματι ἡ γαλλικὴ ἐταιρεία ναυσιπλοΐας ἀνασυγκροτηθεῖσα ἐν μέρει μετὰ τὸν πόλεμον καὶ ἐνοικιάζουσα τὰ σκάφη τῆς εἰς αὐστριακὰς ἐταιρείας ἡτοιμάζετο νὰ διαλύσῃ τὸν στόλον τῆς τὸ 1967 κατόπιν ἐισηγήσεων τῆς γαλλικῆς Κυβερνήσεως, ἥδη εἶχεν ἐγκατασταθῇ εἰς τὸν λιμένα τῆς Βραύλας ἀπὸ τοῦ 1958 μὲν πολωνικὴ ἐταιρεία μεταφορῶν προϊόντων καὶ βιομηχανικῶν εἰδῶν τῶν παροχθίων Κρατῶν πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Εὐξείνου Πόντου, τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς Κίνας.

.....

Μετά τόν Βόλγαν ὁ Δούναβις ἀποτελεῖ τόν μακρύτερον πο-
ταμόν τῆς Εὐρώπης. Ἡ ἀπόστασις ἐκ τῶν πηγῶν εἰς τὰς ἐκβολὰς
ἔχει μῆκος 1.660 χιλιόμετρα
Καί ἡ ποταμία γενικῇ ἀνάπτυξις τοῦ 2.800 "
Ἡ χωρητικότης τῆς κοίτης τοῦ 820.000 " τετραγωνικά

Λόγῳ τοῦ ὅτι ρέει εἰς ὑψηλά καὶ πεδιάδας διέρχεται
πρὸς κλίμακας. Αἱ πόλεις Πασσάου καὶ Ὁρσοβα ἀποτελοῦν ση-
μεῖα χωρισμοῦ αὐτῶν.

Τὰ ὕδατα ἐκπηγάζωσι ἐκ τοῦ Μαύρου Δάσους εἰς Δυτικὴν
Γερμανίαν. Ἡ ναυσιπλοΐα ἀρχίζει ἀπὸ τοῦ Οὐλμ, πρὸ τοῦ Β.
Παγκοσμίου Πολέμου ἐκεῖ κατεσκευάζοντο σχεδία καὶ βάρκαι
ἐπιπέδου πυθμένος μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων μέχρι τῆς Βιέννης.
Μετά τὴν μεταρρύθμισιν αἱ ξύλινα βάρκαι διελύοντο καὶ ἡ ξυ-
λεῖα ἐπωλεῖτο.

Ἀπὸ τοῦ Πασσάου ἀρχεται ἡ κυρίως ναυσιπλοΐα, ἀτμο-
κίνητος κατὰ 90%. Λόγῳ στενότητος τοῦ ποταμοῦ ὑφίστανται
δυσκολίαι. Ἀναφορὰ πρὸς τὴν Κοινωνίαν τῶν Ἑθνῶν, πρὸ
τοῦ Β. Παγκοσμίου Πολέμου περιέγραφον τὴν κἀθοδὸν τῶν πλοῖ-
ων δι' ὑποχωρήσεων μέχρις ὅτου κάμωσι κανονικὴν στροφὴν.

Ἡ Βιέννη εἶναι μία τῶν μεγαλυτέρων πόλεων τῆς Κεντρι-
κῆς Εὐρώπης, 2.500.000 κατοίκων καὶ δύναται νὰ δημιουργηθῇ
εἰς Βιέννην εἰς ἐκ τῶν σπουδαιότερων λιμένων τοῦ Δουνάβεως.
Ἡ ἀνάπτυξις καὶ ἡ εὐημερία αὐτῆς ὀφείλεται εἰς τὴν γεωγρα-
φικὴν τῆς θέσιν καθότι κεῖται μεταξὺ τῆς Βοημίας, τῆς Μο-
ραβίας καὶ τῆς Οὐγγαρίας.-

Πρός τὰ κάτω τῆς Βιέννης ἐκ τῆς νήσου Λομπάου ἕως τὸ Βαγκράμ ἐκτείνεται ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Δουνάβεως μὲν μεγάλη πεδιάς.

Τὸ ἐπόμενον τμήμα τοῦ Δουνάβεως, συγκρινόμενον μετὰ τοῦ πρώτου, εἶναι ἐκ τῶν πλέον μονοτόνων .

Ἀπὸ τοῦ Ντεβλν μέχρι τοῦ Παρκάν ὁ ποταμὸς ἀποτελεῖ σύνορον μεταξὺ τῆς Τσεχοσλοβακίας καὶ τῆς Αὐστρίας ἐπὶ ἀποστάσεως μερικῶν χιλιομέτρων μόνον, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῆς Οὐγγαρίας καὶ δι' ἀπόστασιν καταλαμβάνουσιν τὸ μεγαλύτερον τμήμα.

Ἡ ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης κειμένη Μπρατισλάβα, ὀνομαζομένη ἄλλοτε Πόζονι ἢ εἰς τὴν Γαλλικὴν Πρεσβοῦργον ὑπῆρξεν ἡ ἱστορικὴ πρωτεύουσα τῆς Οὐγγαρίας. Σήμερον ἀποτελεῖ τὴν ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως διέξοδον τῆς Τσεχοσλοβακίας καὶ δὲν ἀποζητεῖ εἰ μὴ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ὑπὸ τὴν εὐναικὴν νέαν κατάστασιν τῶν συνθηκῶν τοῦ 1919 - 1920 καὶ τοῦ 1947.

Πρὸς τὰ κάτω τῆς Μπρατισλάβα ὁ ποταμὸς σχηματίζει διαφόρους βραχίονας τῶν ὁποίων οἱ πλέον ἀπόμακροι, δεξιόθεν καὶ πρὸς τὰ ἀριστερά, σχηματίζουσι πᾶς νήσους τῆς μεγάλης καὶ τῆς μικρῆς Σούτ. Κατερχόμενοι τὸν ποταμὸν συναντῶμεν ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης, τῆς Τσεχοσλοβακίας, τὸ Κομάρνο, ἄλλοτε Κομόρν καὶ τὸ Παρκάν. Ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης τὸ Ράμπ, ἢ καλύτερον τὸ "Ἐξτεργκομ διὰ τοῦ Οὐγγρικοῦ ὀνόματος αὐτοῦ τὸ ρωμαϊκὸν Στριγόνιον, ἀρχιεπισκοπικὸν κέντρον ἀπὸ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ Χριστιανισμοῦ εἰς Οὐγγαρίαν.

Ἀπὸ τοῦ "Ἐξτεργκομ ὁ ποταμὸς διέρχεται διὰ μέσου πορφύρων βράχων κειμένων ἐξ ἀριστερῶν καὶ λόφων κεκαλυμμένων ὑπὸ ἀμπελώνων ἢ δασῶν ἀριστερόθεν. Ἀλλ' ἀμέσως κάτωθεν τοῦ ἀγκυῶος τοῦ Βάνκ διακόπτει τὴν φυσικὴν κατεύθυνσιν αὐτοῦ καὶ εἰσέρχεται εἰς τὴν Οὐγγρικὴν πεδιάδα καὶ εἰς τὸ κάτω τμήμα αὐτῆς. Ἡ ταχύτης τοῦ ρεύματος μειοῦται καὶ ἡ ναυσιπλοΐα καθίσταται εὐκολωτέρα,

Μεταξύ Κομόρνο καὶ Βουδαπέστης διεξήχθησαν ὑπὸ τῆς Οὐγγαρίας ἐκσκαφαὶ κατὰ παράλληλον ἢ ὀριζόντιον, συνεχεῖς ἢ διακεκομμέναι ὡς καὶ φράγματα μορφῆς σπειρουνίων καὶ ἄλλα ἔργα ὥστε δι' ἅπαντα ταῦτα νὰ ἐμποδισθῶσι αἱ πλημμῦραι διὰ καναλιῶν καὶ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐξομάλυνσις τοῦ ῥοῦ τοῦ ποταμοῦ πρὸς τὰ μέσα ὕδατα.

Ἡ Βουδαπέστη ἀποτελεῖ κέντρον τοῦ Οὐγγρικοῦ Δουνάβεως, συγκεντρώνει μεταξύ τῶν δύο πόλεων, τῆς Βούδας καὶ τῆς Πέστης τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν βιομηχανίαν μετὰ τῶν ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ μεταφορῶν.

Πρὸς τὰ κάτω τῆς Βουδαπέστης, ὁ βραδύς ῥυθμὸς τοῦ ποταμοῦ φθάνει εἰς τὸ ἔπαρκον. Οἱ βάλτοι καὶ οἱ κάλαμοι οἱ ὅποιοι περιβάλλωσι αὐτὸν κυρίως ἐκ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς καθιστῶσι δύσκολον τὴν ἐπικοινωνίαν μετὰ τῆς γύρω περιοχῆς. Αἱ πόλεις καὶ τὰ χωρία σπανίζωσι. Ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὁχθῆς συναντῶμεν τὴν Καλόσκα ἕτερον κέντρον ἀρχιεπισκοπικὸν τῆς Οὐγγαρίας καὶ ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὁχθῆς, ὀλίγα μόνον χιλιόμετρα ἐκ τῆς σερβικῆς μεθορίου τοῦ Κοάντς.

Εἰσερχόμενοι εἰς τὸ τμήμα τὸ γιουγκοσλαβικὸν καὶ ρουμανικόν, τοῦ Δουνάβεως, ἔχομεν ἀλλαγὴν τῆς σκηνοθεσίας. Ὁ ποταμὸς ῥέει μεταξύ τῶν φυσικῶν ὄχυρῶν τῆς περιοχῆς τῆς Τρανσυλβανίας ὡς ἐπίσης καὶ τῆς περιοχῆς τῶν Βαλκανίων μέσῳ τῶν ὁποίων διὰ μιᾶς ὑστάτης προσπάθειας εὕρσκει ὁδόν.

Ἀφῆνων εἰς τὴν δεξιάν του τὸ Πετροβαράντ, τὸ Κάρλοβιτς, τὸ Σαλάνκεμεν, τὸ Σεμλίν καὶ τὸ Βελιγράδιον Πρωτεύουσαν τῆς Γιουγκοσλαυίας κείμενον ἐπὶ τοῦ παραποτάμου Σάβ, ὁ ποταμὸς εἰσέρχεται εἰς τὴν ἐπικίνδυνον περιοχὴν τοῦ στενοῦ τοῦ Καζάν.

Μεταξύ του Μπαζιλᾶς καὶ τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν τὰ ὕδατα ῥέ-
ωσι μεταξύ ὑψωμάτων 600 μὲ 700 μέτρων (τῶν παρακειμένων ὀρέ-
ων), ἔτινα ἄλλοτε μὲν ὦσι γυμνά, ἄλλοτε καλύπτονται ὑπὸ δα-
σῶν καὶ ὑφῶνται καθέτως ὑπεράνω τοῦ ρεύματος τὸ ὅποτον σχη-
ματίζει δίνας καὶ μικροὺς καταρράκτας. Δύο ὁδοὶ εὕρισκονται
εἰς τὰ κάθετα ὑψώματα ταῦτα, ἡ μία ἐξ ἀριστερῶν καὶ λαξευμέ-
νη ἐπὶ τοῦ βράχου, αὕτη εἶναι ἡ ὁδὸς Ζετσένι τοῦ παρακινήτοῦ
τῶν πρώτων ἔργων διωρυγοποιήσεως καὶ ἡ ἄλλη τῆς ὁποίας σώζον-
ται τὰ ἐρείπια εἶναι ἡ ὁδὸς τοῦ αὐτοκράτορος Τραϊανοῦ ὁμοι-
άζουσα πρὸς μέγα ἐπιμνηκὲς μπαλκόνιον ξύλινον σπυριζόμενον εἰς
δοκοὺς τεθέωτας ὀριζοντίως ἐντὸς τοῦ τεύχους τοῦ ὑψώματος.

Μετά τῷ στενὸν τοῦ Καζάν ὁ ποταμὸς ἀνέανει εἰς φάρδος,
οἱ βράχοι πληθύνονται καὶ εἰς τρομερὸς θόρυβος τῶν ὑδάτων ἀ-
ναγγέλλει τὰς Σιδηρὰς Πύλας ἀπὸ μίαν λεύγαν καὶ πλέον. Λαμβά-
νων φάρδος συνολικὸν 195 μέτρων ὁ ποταμὸς κατέρχεται διὰ σει-
ρᾶς μικρῶν καταρρακτῶν καὶ βευμάτων εἰς ἀπόστασιν 3 χιλιομέ-
τρων περίπου ἔχων μίαν κλίσιν 5 μέτρων. Ὁ θόρυβος τῶν ὑδά-
των καλύπτει τὴν φωνήν καὶ οἱ λεμβοῦχοι συνεννοοῦνται διὰ
νευμάτων.

Τὸ τμήμα τοῦτο τοῦ Δουνάβεως γενικῶς εἶναι εὐνοϊκόν
πρὸς τὴν ναυσιπλοΐαν πλὴν τῆς περιοχῆς τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν,
αὕτη ὅμως δέν εἶναι πολὺ ἀνεπτυγμένη.

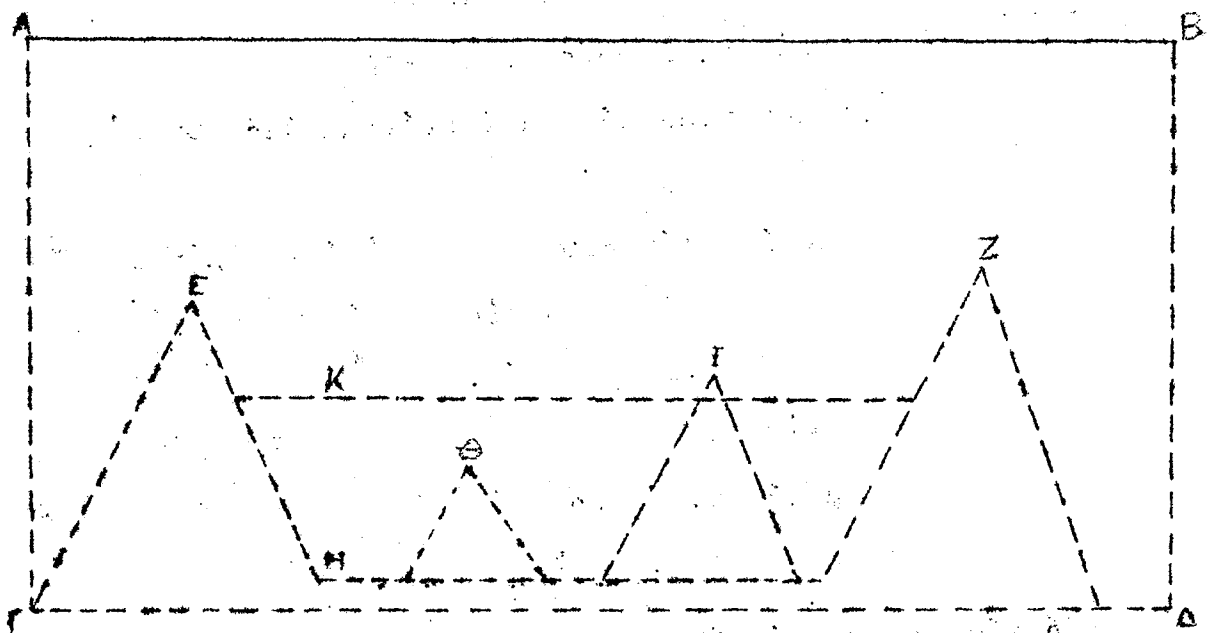
Ἐπ' αὐτοῦ συναντῶνται ὑποβρύχιοι νησίδες ἄμμου ἐκ τῶν ὁποίων
μίας εὕρεσκειται εἰς τὸν παραπόταμον Τίτσα. Ἐπίσης κορμούς πλε-
όντων δένδρων οἵτινες ὅταν βυθίζωνται μέχρι τῆς κοίτης ἀποτε-
λῶσι σοβαρὰ ἐμπόδια.

Εἰς Ὀρσοβαν τὰ ὕδατα ῥέωσι βραδύτερον τῶν λοιπῶν τμημά-
των ἐντὸς μιᾶς εὐρυτάτης κλίνης ἡ ὁποία φέρει νήσους ἢ ὑποβρυ-
χίους νήσους ἄμμου ἢ ἀκόμη πλῆθος βάλτων. Αἱ εὐφοροὶ πεδιάδες
τῆς Ρουμανίας αἱ ὅποιαι ἐπικάθηνται ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς Τρανσυλ-

βανίας, καί τὰ εὐφορα ὑψίπεδα τῆς Βουλγαρίας, περιβάλλον
κατά μῆκος τὰ ὕδατα. Μεταξύ τῆς εὐφόρου ταύτης περιοχῆς κεῖν-
ται ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης αἱ βουλγαρικαὶ πόλεις Βιδίνιον, Νι-
κόπολις, Σίστοβα, Ραυχτσούνιον, Σιλιστρία καί ἐπὶ τῆς ἀριστε-
ρᾶς αἱ ρουμανικαὶ Φούρνου - Σεβέριν, Καλαφάτ, Φούρνου-Μα-
γκουρέλε, Γιούργιεβον (ἢ Γκιούργιου), Βραΐλα, Γαλάτζιον καί
Ίσμαηλία. Τὸ Βιδίνιον καί τὸ Φούρνου - Μαγκουρέλε ἀποτελῶ-
σι λίαν ζωτικὰ ἐμπορικὰ κέντρα καί ἡ Βραΐλα τὸ Γαλάτζιον
καί ἡ Ίσμαῖλία τοὺς μεγάλους λιμένας τῶν ἐκβολῶν τοῦ Δουνά-
βως. Μετὰ τὸ Γαλάτζιον ἀρχίζει ἡ μεγάλη περιοχή τοῦ δέλτα
καί τῆς ὁποίας αἱ προσχώσεις ἀπετέθησαν ὑπὸ τοῦ ποταμοῦ κατὰ
τὴν διάρκειαν τῶν αἰώνων καί μέσθ τῶν ὁποίων φθάνει εἰς τὴν
Μαύρην Θάλασσαν.

Ἡ Βραΐλα καί τὸ Γαλάτζιον εὐρίσκονται εἰς ἀπόστασιν
171 καί 150 χιλιομέτρων ἀπὸ τὴν Σουλίναν ἐπὶ τῆς Μαύρης
Θαλάσσης.

Ὑπῆρξαν καί εἶναι σημεῖα διαμετακομίσσεως μεταξὺ



Σχηματική παράστασις συστατικῶν τοῦ ποταμοῦ.

E καί Z = ὄχθαι, Θ = ὑποβρύχιοι νῆσοι ἄμμου κ.τ.λ.

I = νῆσοι ὑπὲρ τὰ ὕδατα. H = κλίση, K = στάθμη τῶν ὑδάτων.

τῶν σκαφῶν μακροῦ ταξειδίου καί τῶν φορτηγῶν τοῦ Δουνάβεως. Συναντῶνται εἰς τοὺς δύο λιμένας αὐτοῦς πλοῖα διαφόρων ἐθνικοτήτων.

Ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ Πολέμου ὑπάρχει καί ἡ Ῥωσικὴ παρόχθιος πλευρά.

Τὸ φάρδος καί τὸ βάθος τοῦ Δουνάβεως διαφέρωσι κατὰ τόπους.

Βάθος ἔχομεν, 1. Εἰς Οὐλμ 2,50 μέτρα περίπου

2. Εἰς Πασσάου 5 μέτρα

3. Μεταξὺ Πασσάου καί Βιέννης 6 μέτρα μέσου βάθους.

4. Μετὰ τὴν Βουδαπέστην τὸ βάθος παραμένει περίπου τὸ αὐτό.

5. Εἰς τὸ στενὸν τοῦ Καζάν, τὸ βάθος ὑπερβαίνει τὰ 50 μέτρα.

Πλάτος ἔχομεν, εἰς α. Οὐλμ 67 μέτρα

εἰς β. Πασσάου 260 μέτρα

μεταξὺ γ. Πασσάου καί Βιέννης ἀπὸ 200 εἰς 400 μέτρα

μετὰ δ. τὴν Βουδαπέστην ἀπὸ 950 μέτρα φθάνον τὰ 1.200 εἰς Σεμλίνον εἰς τὸν παραπόταμον Σάβ.

εἰς ε. τὸ στενὸν τοῦ Καζάν 750 μέτρα

μετὰ στ. τὰς Σοδηρὰς Πύλας κατὰ τόπους ἀπὸ 1.000 ἕως 1.200 μέτρα.-

Τὸ φάρδος καί τὸ βάθος μειοῦνται κατὰ τὸ ἥμισυ περίπου τὴν ἐποχὴν τῶν χαμηλῶν ὑδάτων ἀπὸ Νοεμβρίου μέχρι Μαρτίου.

- Ἡ ταχύτης τοῦ ρεύματος, κατὰ τὴν περίοδον τῶν ὑψηλῶν ὑδάτων, εἶναι, 1. Εἰς Ρατισμπόν 2,50 μέτρα τὸ δευτερόλεπτον
2. Εἰς Πασσάου 3,20 μέτρα τὸ δευτερόλεπτον
3. μετὰ τὴν Μπρατισλάβαν 4 μέτρα τὸ δευτερόλεπτον.
4. μετὰ τὴν Βουδαπέστην 2 μέτρα τὸ δευτερόλεπτον.
5. Εἰς τὸν παραπόταμον Τίτσα 1,22 μέτρα τὸ δευτερόλεπτον.
6. εἰς τὸν ροῦν μεταξύ Ρουμανίας - Βουλγαρίας 1,22 τὸ δευτερόλεπτον.
7. μεταξύ Βραζίας καὶ Σουλίνας ἀπὸ 1 ἕως 0,80 μέτρον τὸ δευτερόλεπτον.

Μέσος ὅρος τοῦ ρεύματος ὑπολογίζεται εἰς 9.180 μέτρα συνολικῶς κατὰ δευτερόλεπτον. Ἦτοι πλεον τοῦ διπλασίου τοῦ Βόλγα.

Ὁ Δούναβις δέχεται τὰ ὕδατα 120 ἐτέρων μικροτέρων ποταμῶν ἐκ τῶν ὁποίων 60 σημαντικῶν.

Μεταξύ τῶν σπουδαιότερων ἐξ αὐτῶν δεόν νά ἀναφερθῶσι ἐκ τῆς δεξιᾶς ὀχθῆς ὁ Ἰλλερ, ὁ Λέσ, ὁ Ἰσαρ, ὁ Ἴνν, ὁ Δράβας, ὁ Σάβ καὶ ὁ σερβικὸς Μοράβας, καὶ ἐκ τῆς ἀριστερᾶς ὀχθῆς ὁ Τσεχοσλοβακικὸς Μοράβας ἢ Μάρς, ὁ Βάγκ. (Βάν), ὁ Τίτσα (Θάϊς) καὶ οἱ παραπόταμοι αὐτοῦ ὁ Κορός, ὁ Μαρὸς ἢ Μοῦρς, ὁ Βέγκας καὶ ὁ Τέμες, ὁ Ὀλτ ἢ Ἀλούτας, τέλος ὁ Σέρεθ καὶ ὁ Προῦθος.

Πλωτοὶ διὰ φορτηγὰ εἶναι μόνον ὁ Δράβας, ὁ Σάβ, ὁ Τίτσα, ὁ Βέγκας καὶ δι' ὀλίγα χιλιόμετρα ὁ Τέμες καὶ ὁ Κορός.

Τὸ πλωτὸν μῆκος τοῦ Δουνάβεως κατέχον 2.380 χιλιόμετρα ὑπερβαίνει τὸ μῆκος τοῦ Ρήνου ὅπερ κατέχει 828 χιλιόμετρα.

Ἡ σπουδαιότης ὅμως τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ Ρήνου ὑπερβαίνει τὴν τοῦ Δουνάβεως. Τοῦτο λόγῳ τῆς πενταμήνου διακοπῆς αὐτῆς ἐπὶ

τοῦ Δουνάβεως καὶ λόγῳ τοῦ κατωτέρου βιομηχανικοῦ ἐπιπέδου τῆς παραχθῆς περιοχῆς τοῦ Δουνάβεως.

Ἐπὶ τοῦ Ρήνου πρὸ τοῦ 1914 ἡ συναλλαγή ἀνῆρχετο εἰς 57.500.000 τόνους ἑτησίως ἐνῷ ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως εἰς 6.800.000 τόννους.

Πρὸ τοῦ Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου ὁ μέσος Δούναβις ἀνῆκε ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς Αὐστριακῆς Ἀτμοπλοῦ-αῖς Ἑταιρείας τῆς Ναυσιπλοῦας, μεταφερούσης ἐπιβάρτας καὶ ἐμπορεύματα. Τὰ μεγάλα σκάφη αὐτῆς δὲν συνῆντον συναγωνισμόν μεταξύ Λίντς καὶ Ὁρσοβας. Εἰς τὸν κάτω Δούναβιν ὑφίστατο τὸν μέγαν συναγωνισμόν τῶν σημαίων τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Ἑλλάδος μεταφερουσῶν πρὸς τὴν Βραζιλίαν καὶ τὸ Γαλάτζίον τὰ γεωργικά προϊόντα τῆς Ρουμανίας, τῆς Βουλγαρίας, ἐνῶτε τῆς Σερβίας, τὰ πετρέλαια καὶ τὴν ξυλείαν τῆς Ρουμανίας κ.λ.π.

Ἡ Ἑταιρεία τῆς Νοτλίου Γερμανίας ἔχουσα γερμανικὴν σημαίαν, ἀλλ' ἀνήκουσα εἰς τὴν Αὐστριακὴν Ἀτμοπλοῖκὴν Ἑταιρείαν ὡς καὶ τὸ Βαβαρικὸν Λόυδ ἰδρύθεν μετὰ τὴν κήρυξιν τοῦ πολέμου δὲν ἀπέστελλον τὰ πλοῖα αὐτῶν πέραν τοῦ Πασσάου.

Ἡ σημαία τῆς Σερβίας δὲν ἔφαινετο διόλου. Ἡ σημαία τῆς Βουλγαρίας δὲν ὑπῆρχε καθόλου. Αἱ δὲ ἐπιχειρήσεις τῆς Ρουμανίας δὲν μετέβαινον πρὸς τὰ κάτω τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν.

Ἐπὶ μακρὸν οἱ ἐθνικοὶ καὶ διεθνεῖς ποταμοὶ ὑπήγοντο εἰς τὸ δίκαιον τῆς ἀπολύτου κυριαρχίας καὶ ἀποκλειστικῆς χρήσεως τοῦ παροχθίου Κράτους.

Τὸ 1792 ἡ Γαλλικὴ Ἐθνικὴ Συνέλευσις ἐπικαλουμένη τὸ φυσικὸν δίκαιον, ἐκήρυξε ὅτι οἱ διεθνεῖς ποταμοὶ θά ᾔσαν κοινὴ ἰδιοκτησία τῶν παροχθίων Κρατῶν.

Ἡ ἀρχὴ ταύτη ἐφηρμόσθη τὸ πρῶτον εἰς τὴν Συνθήκην τῆς Χάγης τῆς 16ης Μαΐου 1795 συναφθεῖσαν μεταξύ τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας καὶ τῶν Ἠνωμένων Ἐπαρχιῶν. Διὰ τῆς πράξεως ταύτης ἐπεβλήθη ἡ ἐλευθερία τῆς ναυσιπλοῦας διὰ τὰς δύο χώρας διὰ τὸν Ρήνον, τὸν Μεῦσην καὶ τὸν Ἑσθὸν περιλαμβανομένων καὶ τῶν παραποτάμων αὐτῶν.

Ἡ Συνθήκη τῶν Παρισίων τῆς 30ῆς Μαΐου 1814, μεταξύ τῆς Αὐστρίας, τῆς Γαλλίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Πρωσίας, τῆς Σουηδίας, τῆς Πορτογαλλίας καὶ τῆς Ἰσπανίας, προχώρησε περισσότερο ἐκ τῆς Συνθήκης τῆς Χάγης. Τὸ ἄρθρον 5 ἀπεφάσισεν ὅτι ἡ ναυσιπλοΐα ἐπὶ τοῦ Ρήνου θά εἶναι ἐλευθέρη " κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ ἀπαγορευθῇ εἰς οἷονδήποτε " κατὰ συνέπειαν μὴ ἀποκλείουσα τοὺς παροχθίους.

Ἐπίσης προέβλεπε ὅτι τὸ θέμα τῶν ἐπιβληθησομένων φόρων ὑπὸ τῶν παροχθίων Κρατῶν, θά διακα νονίζετο εἰς τὸ μελλοντικὸν Συνέδριον, τῆς Βιέννης, " διὰ τοῦ πλέον ὁμοιομόρφου τρόπου καὶ τοῦ πλέον εὐνοϊκοῦ εἰς τὸ ἐμπόριον ἀπάντων τῶν Ἑθνῶν " .

Εἰς τὴν δευτέραν παράγραφον τὸ αὐτὸ ἄρθρον 5 διευκρύνετε ὅτι εἰς τὸ προσεχές Συνέδριον θά συνεζητῆται καὶ θά ἀπεφασίζετο " διὰ ποίου τρόπου, διὰ νὰ διευκολυνθῶσι αἱ συγκοινωνίαι μεταξύ τῶν λαῶν καὶ διὰ νὰ ἀχθῶσι ὁλοέν ὀλιγώτερον ξένοι οἱ μὲν πρὸς τοὺς δέ, ἢ ὡς ἄνω διατάξεις θά δύναται ὡσαύτως νὰ ἐπεκταθῇ εἰς ἅπαντας τοὺς λοιποὺς ποταμούς οἵτινες κατὰ τὸν πλωτὸν ῥοὺν αὐτῶν διαχωρίζωσι ἢ διασχίζωσι διαφορετικὰ Κράτη " .

Πλὴν ὅμως αἱ ἐλπίδες τὰς ὁποίας θά ἦτο δυνατόν νὰ προξενήσωσι αἱ διατάξεις αὗται, δέν πραγματοποιήθησαν.

ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΙΚΟΣ ΒΙΟΣ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

Μ Ε Ρ Ο Σ Α΄

ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥ 1408 - Έως τό - 1945.

Τό έπιβληθέν καθεστώς έπί τοῦ Δουνάβεως ὑπῆρξε προοδευ-
τικόν καί άνεπτύχθη βαθμηδόν ὅσον τό έμπορίον καί αἱ άνάγκαι
τῆς ναυσιπλοΐας έξελίσσοντο δι' ἰδίων μέσων εἰς σημαντικόν βαθ-
μόν, καί εἰς ἄμεσον σχέσιν μετά τῆς αὐξήσεως τῶν ἀνθρωπίνων ἀ-
ναγκῶν αἱ ὁποῖαι ἀπῆλθον ὁλοέν αὐξανομένην ἀνταλλαγὴν καί κυ-
κλοφορεῖαν τῶν διαφόρων προϊόντων.

Ὑπό τήν ῥωμαϊκὴν κυριαρχίαν, τὰ ὕδατα θεωροῦντο ὡς κοι-
νόν κτῆμα καί οὕτω τό καθεστώς τῆς έπί τοῦ Δουνάβεως ναυσιπλο-
ίας δέν ἦτο δυνατόν νά εἶναι ἄλλον τῆς πλήρους ἐλευθερίας.

Κατά τήν διάρκειαν τῆς περιόδου ἣ ὁποῖα ἐπηκολούθησε,
ἦτοι τῆς καθόδου τῶν βαρβάρων, δέν ὑπῆρχε διόλου έμπορίον καί
οὕτω δέν ἦτο δυνατόν νά ποιῆται συζητήσεις περὶ "καθεστώτος τῆς
ναυσιπλοΐας".

Ἀπό τοῦ σχηματισμοῦ τῶν νέων Ἑθνικῶν Κρατῶν ἕως τήν ἐ-
ποχὴν τῆς φεουδαρχίας, τό καθεστώς τοῦ ποταμοῦ έπί τοῦ "Ἀνω καί
Μέσου Δουνάβεως ὑπῆρξε τό φεουδαρχικόν τοιοῦτον ἦτοι φοροκρατι-
κόν καί καταπιεστικόν, πρᾶγμα ὅπερ χαρακτήριζε ἀφ' ἑτέρου τό οἰ-
κονομικόν σύστημα τῆς ἐποχῆς.

Ὅσον ἀφορᾷ τόν Κάτω Δούναβιν, τό ἐπ' αὐτοῦ καθεστώς ὑπῆρ-
ξε τό τῆς ἐλευθερίας τοῦ έμπορίου καί τῆς ναυσιπλοΐας παραχω-
ρούμενον ὑπό τῶν ἡγεμόνων τῶν περιοχῶν αὐτῶν δυνάμει ὠρισμένων
προνομίων. Ἡ Πρώτη Συμφωνία περὶ τοῦ Δουνάβεως ἐγένετο τό ἔτος
1408 μεταξύ τοῦ Πρίγκηπος τῆς Βλαχίας, Μιρκέα Μπασσαράμπ, καί
τοῦ Βασιλέως τῆς Οὐγγαρίας, Βλαδισλάβ, Αὕτη επέτρεπε εἰς τοῦς
Οὐγγρους τήν ἀγοραπωλησίαν έμπορευμάτων ἐφ' ὅλων τῶν σημείων

προσεγγίσεως τοῦ ποταμοῦ ἀπὸ τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν μέχρι Βραΐλας.

Μετά τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ Δουνάβεως ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς κυριαρχίας τῶν Ὀθωμανῶν, ἡ ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ ἐλευθερία τῆς ναυσιπλοΐας καθωρίσθη ἐντὸς τῶν κειμένων τῶν Συμβάσεων αἵτινες συνήφθησαν κατ'εὐρύτερον πλεόν περιεχόμενον ὑπὸ τῶν Ὀθωμανῶν, μετὰ τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν, καίτοι εὕρισκομένη ἡ Τουρκία ὡς ἡ μόνη παρόχθιος ἀπὸ τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν ἕως τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἐπέτρεπε εἰς ἅπαντα τὰ ἔθνη νὰ πλέωσι ἐλευθέρως ἐπὶ τοῦ τμήματος αὐτοῦ τοῦ ποταμοῦ. Εἰσήγαγε ἐντὸς τοῦ κειμένου ἀπασφν τῶν Συμβάσεων τὴν ῥήτραν τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας. Εὕρισκεται αὕτη εἰς τὴν Συνθήκην τοῦ Πασσάροβιτς τοῦ 1718 ἡ ὁποία ἀποτελεῖ τὴν βάσιν τῶν μελλοντικῶν συμφωνιῶν μεταξὺ τῆς Τουρκίας καὶ τῆς Αὐστρίας. Αἱ διατάξεις τῶν Συνθηκῶν αὐτῶν ἀνανεώθησαν καὶ ὑπὸ τῆς Συνθήκης τοῦ Βελιγραδίου τοῦ 1739 καὶ ὑπὸ τῆς Συνθήκης τῆς Κωνσταντινουπόλεως τοῦ 1784.-

Ἡ Συνθήκη τοῦ Βουκουρεστίου τοῦ 1812, ἡ ὁποία συνήφθη μεταξὺ τῆς Τουρκίας καὶ τῆς Ρωσσίας καὶ διὰ τῆς ὁποίας ἡ Ρωσσία ἐλάμβανε τὴν ρουμανικὴν ἐπαρχίαν τῆς Βεσσαραβίας καὶ καθίστατο οὕτω παρόχθιος τοῦ Δουνάβεως ἀπὸ τοῦ παραποτάμου Προύθου ἕως τοῦ στομίου τοῦ Δουνάβεως δηλαδὴ ἐφ'ἀπάσης τῆς ἀριστερᾶς ὀχθῆς τοῦ Βραχλόνος τῆς Κιλίας, προέβλεπε κατὰ τὸ ἄρθρον 6 αὐτῆς τὴν ἐλευθερίαν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ διὰ τὰ δύο παρόχθια Κράτη.

Διὰ τῆς Συνθήκης τοῦ Ἀκερμαν τοῦ 1826, ἡ Ρωσσία ἐγένετο κυρίαρχος ἐφ'ὅλοκλήρου τοῦ Βραχλόνος τῆς Σουλίνα καὶ διὰ τῆς Συνθήκης τῆς Ἀνδριανουπόλεως τοῦ 1828 ἔλαβεν ἐπίσης τὸν Βραχλόνα τοῦ Ἀγίου Γεωργίου. Ἡ αὕτη ὡς εἴρηται Συνθήκη ἐξησφάλιζε εἰς τὴν Ρωσσίαν τὴν ἐλευθέραν ὁδοδὸν ἐκ τῶν Στενῶν τῆς Μαύρης Θαλάσσης ὡς ἐπίσης καὶ τὴν ἐλευθερίαν τοῦ ἐμπορίου ἐφ'ὅλοκλήρου τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ρωσσίας

ἀπέκτησεν οὕτω σημαντικὴν ἐπιρροήν ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου τοῦ Δουνάβεως καὶ ἔλαβεν τὴν εὐκαιρίαν οὕτω νὰ ἐπιφέρῃ τὴν κα-
παστροφὴν τοῦ παραδουναβίου ἐμπορίου πρὸς ὄφελος τοῦ ἰδίου αὐ-
τῆς λιμένος τῆς Ὀδησσοῦ παραβιάσασα αὐτὰ ταῦτα τὰ ἄρθρα 108,
109 καὶ 113 τοῦ Συνεδρίου τῆς Βιέννης ὅπερ ἔφερε τὴν ὑπογραφήν
αὐτῆς.

Ἄλλ' ὅμως ἀπὸ τῆς ἐλεύσεως τῶν Τοῦρκων ἐντὸς τῆς Χερσο-
νήσου τῶν Βαλκανίων καὶ τῆς ἐξαπλώσεως τῆς κυριαρχίας των
ἐπὶ τῶν ρουμανικῶν Πριγκιπάτων, ἡ ἄμθησις τοῦ ἐμπορίου ἐπὶ
τοῦ Κάτω Δουνάβεως καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἔλαβε τέλος. Αἱ
μέχρι τῆς ἐποχῆς αὐτῆς ἀκμάζουσαι πόλεις καὶ οἱ λιμένες τῆς
Κωνσταντίας, τῆς Τουλτσέας, τοῦ Μασίου καὶ τῆς Σιλιστρίας δὲν
ἀπετέλουν πλέον εἰ μὴ ἐρελπια. Ἡ Κετάτα - Ἡ Ἀλμπα, ἡ Χιλία
καὶ ἡ Βραΐλα ἀπετέλεσαν τὰ Ἀρχηγεῖα τῶν τουρκικῶν σαντζακίων.
(Ἔως τότε οἱ Βενετοὶ καὶ ἰδίως οἱ Γενουῆσιοι εἶχον δημιουργή-
σει ἀποικίας εἰς τὴν περιοχὴν καὶ ἐμονοπώλησαν τὴν συναλλαγὴν
ἐπὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ ἐπὶ τῶν ποταμῶν οἱ ὅποιοι ἐξέβαλλον
εἰς αὐτήν. Ἡ σταθεροποίησις τῆς θέσεως ἰδίως τῶν Γενοσησίων
οἱ ὅποιοι συνετήρησαν ἴδιον προξενεῖον κατὰ τὸ τέλος τοῦ
14ου αἰῶνος λειτουργοῦσαν ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ Δουνάβεως
καὶ αὐτὸ τοῦτο ὅπερ ἐπιβεβαίωσεν τὰ συμφέροντα αὐτῶν διὰ τὴν ἐ-
ξαγωγὴν κυρίως σιτηρῶν, ὡς καὶ ἀκατεργάστων δερμάτων καβιλοι-
πῶν προΐδωντων εἶναι τὸ γεγονός ὅτι παρέσχον βοήθειαν τὸν 15ον
αἰῶνα εἰς τὴν δυναστείαν τῶν Παλαιολόγων, Αὐτοκρατόρων τοῦ Βυ-
ζαντίου εἰς τοὺς κατὰ τῶν Μουσουλμάνων ἀγῶνας αὐτῶν ἐπὶ σκοπῶ
ἐπανασυστάσεως τῆς Βυζαντινῆς αὐτοκρατορίας). Ἐπὶ ὁλοκλήρους
αἰῶνας ἡ ναυσιπλοΐα διεξήγετο μόνον καὶ μόνον διὰ τὴν εἰς εἰ-
δος καταβολὴν τοῦ φόρου ὑποτελείας τῶν Ρουμάνων Πρυγκήπων εἰς
τὸν Σουλτᾶνον.-

Ἡ Τουρκία οὐδέν ἔπραξε διὰ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν κατεχομένων χωρῶν, ἐζήτει μόνον τὴν καταβολὴν τῶν φόρων ὑποτελείας καὶ τὰς κατέστρεφε διὰ τῶν στρατευμάτων της ὅταν παρουσιάζετο ἡ κατάλληλος εὐκαιρία. Οἱ λιμένες τοῦ Γαλατζίου καὶ τῆς Βραΐλα ἐπυρπολήθησαν ἐπανειλημμένως κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πολέμων ἐναντὶον τῆς Ρωσσίας.

Μόνον μετὰ τὸ 1830, ἐπανερχεται κάποια κίνησις ἐπὶ τοῦ Κάτω Δουνάβεως, διὰ τῆς Συνθήκης τῆς Ἀνδριανουπόλεως τοῦ 1829 συναφθείσης μεταξὺ τῆς Ρωσσίας καὶ τῆς Τουρκίας, ἀνεγνωρίσθη ἡ αὐτονομία τῶν Πριγκιπάτων τῆς Μολδαβίας καὶ τῆς Μουντενίας. Ἡ αὐθαιρεσία ἡ ὅποια ὑφίστατο εἰς τὰς ἐμπορικὰς σχέσεις τῶν Πριγκιπάτων τῆς Ρουμανίας καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ μέχρι τότε ἐξηφανίζετο. Αὐτοὶ τοῦτοι οἱ Τοῦρκοι ἔδει νὰ καταβάλλωσι τοὺς μετρητοὺς δι' οἷανδήποτε ἀγορὰν γενομένην ἐν ταῖς χώραις αὐταῖς.

Λόγω ὅμως τῶν δυσχερειῶν τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τῶν στομίων τοῦ Δουνάβεως ὡς τοῦ κινδύνου τῆς ἐμφράξεως ὑπὸ τῆς ἄμμου, τοῦ κινδύνου λόγω ἐλλείψεως καταφυγίου εἰς περιπτώσιν θυέλλης κ.λ.π. ἡ ναυσιπλοΐα ἀνεπτύσσετο διὰ βραδυτάτου ρυθμοῦ.

Ἡ ἀρχικὴ ἀρχὴ τῆς οἰκονομολογικῆς διεθνοποιήσεως τῶν ποταμῶν.

Συνθήκη τῶν Παρισίων τοῦ 1814

Πρᾶξις τοῦ Συνεδρίου τῆς Βιέννης τοῦ 1815

(Ἐφαρμοσθεῖσαι ἐπὶ τοῦ καθεστῶτος τοῦ Δουνάβεως μετὰ τὸ 1856).

Ἡ Γαλλία κατέχει τὴν τιμὴν τῆς ἀρχικῆς διατυπώσεως τῶν γενικῶν ἀρχῶν αἵτινες δέον νὰ καθορίζωσι τὴν διεθνή ποτάμιον ναυσιπλοΐαν. Ἡ Συμβατικὴ Συνέλευσις κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 16ης Νοεμβρίου 1792, ἔθεσε τὰς πρώτας βάσεις τῆς πο-

ταμίου ἐλευθερίας, δίδουσα μίαν εὔρεΐαν ἐφαρμογὴν εἰς τὴν ἀρχὴν ἣ ὅποια ἐγένετο ἀποδεκτὴ διὰ τοῦ διατάγματος τῆς 6ης Ὀκτωβρίου 1791 διὰ τὰ φυσικὰ πρόσωπα (τοὺς ἰδιώτας) τὸ ὅποτον ὀρίζε ὅτι "οὐδεὶς δύναται νὰ ἀξιῶσθι ἀποκλειστικὴν κυριαρχίαν ἐπὶ τῶν ὑδάτων μιᾶς ὑδατίνης ὁδοῦ ἢ ἐνός ποταμοῦ ἐπιτρέποντος τὴν ναυσιπλοΐαν ἢ ἀπλῶς πλωτοῦ".

Ἡ ψηφισθεῖσα προκήρυξις τῆς προσωρινῆς ἐκτελεστικῆς ἐπιτροπῆς ἀποτελεῖ ἀπὸ τῆς ἐποχῆς αὐτῆς τὸ δημόσιον δικαίον τῆς ποταμίου ναυσιπλοΐας.

Μετά τὴν πτώσιν τοῦ Ναπολέοντος, οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν Δυνάμεων τῆς Εὐρώπης, συνηθροίσθησαν καὶ ἀπεφάσισαν τὴν εἰσαγωγὴν ἐντὸς τοῦ κειμένου τῆς Συνθήκης τῶν Παρισίων τῆς 30ῆς Μαΐου τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας ἐφ' οἷουδῆπου ποταμοῦ διασχίζοντος ἢ διαχωρίζοντος πολλὰς χώρας.

Ἔως τότε ἡ ἐπὶ τοῦ Ρήνου ναυσιπλοΐα ἦτο ἐλευθέρᾳ μόνον διὰ τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Γερμανίαν, αἱ λοιπαὶ χῶραι ἐχρησιμοποιοῦν τὸν ποταμόν μόνον μετὰ τὴν ἔγκρισιν τῶν ὡς ἄνω Κρατῶν. Εἰς τὴν Συνθήκην τοῦ 1814 καθωρτίσθη ὅτι ἡ ναυσιπλοΐα θὰ εἶναι ἐλευθέρᾳ δι' ἅπαντα τὰ Κράτη ἐφ' ὅλοκλήρου τοῦ Ρήνου ἀπὸ τοῦ πλωτοῦ σημείου αὐτοῦ ἕως τὴν θάλασσαν καὶ ἀντιστρόφως.

Ὡσαύτως ἀπεφασίσθη ὅτι κατὰ τὸ προσεχές Συνέδριον τῆς Βιέννης τοῦ 1815 θὰ συνεζητῆται τὸ ζήτημα τῶν εἰσπραχθησομένων φόρων ὑπὸ τῶν παροχθίων Κρατῶν ὡς καὶ ἐπὶ ποίας βάσεως θὰ ἐπεβάλλοντο οὗτοι σχετικῶς μετὰ τοῦ πλέον συμφέροντος καὶ ἀρμόζοντος τρόπου δι' ἅπαντα τὰ Κράτη. Τὸ αὐτὸ Συνέδριον θὰ ἀπεφάσιζε ἐπίσης ἐπὶ τῆς παροχῆς συγκοινωνιακῶν διευκολύνσεων μεταξὺ τῶν διαφόρων λαῶν καὶ ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἤδη ἐπιβληθέντος ἐπὶ τοῦ Ρήνου καθεστῶτος τῆς ἐλευθερίας τῆς

ναυσιπλοίας εἰς ἅπαντας τοὺς λοιποὺς ποταμοὺς οἱ ὅποιοι διὰ τοῦ πλωτοῦ ῥοῦ αὐτῶν διασχίζωσι ἢ διαχωρίζωσι πολλάς χώρας.

Αἱ ἀρχαὶ αὐταὶ ὅμως ἐφηρμόσθησαν ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως μόνον μετὰ τὸ 1856 ὅταν τὸ συνεληθὲν Συνέδριον τῶν Παρισίων ἀνεκήρυξε τὸν Δούναβιν διεθνῇ ποταμὸν καὶ ἀνεγνώρισε τὸ εὐρωπαϊκὸν ἐνδιαφέρον ἐπὶ τῆς ναυσιπλοίας τοῦ ποταμοῦ τούτου.

Ἡ Συνθήκη τοῦ Σάν-Πέτερσμπουργκ

τοῦ 1840

Τὸ ἔτος 1840 συνήφθη μεταξύ τῆς Ρωσσίας καὶ τῆς Αὐστρίας ἡ Συνθήκη τοῦ Σάν - Πέτερσμπουργκ ἡ ὅποια ἀφεώρα κυρίως τὴν ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ναυσιπλοίαν. Διὰ τῶν διατάξεων αὐτῆς παρέλχεται πλήρης ἐλευθερία ναυσιπλοίας ἐφ' ὅλοκλήρου τοῦ ποταμοῦ διὰ τὰ ἐπὶ τῶν αὐστριακῶν ἢ ῥωσικῶν πλοίων μεταφερόμενα ἐμπορεύματα, ἐπίσης ἡ Ρωσσία ὑπεχρεοῦτο νὰ κάμῃ τὸ ταχύτερον τὴν ἔναρξιν τῶν ἀπαραιτήτων ἐργασιῶν αἵτινες θὰ ἠμπόδιζον τὸ στόμιον τοῦ ποταμοῦ εἰς τὴν Σουλίνα ἀπὸ τοῦ νὰ ὑποστῇ ἔμφραξιν ὑπὸ τῆς ἄμμου καὶ θὰ διετήρουν τὸν Βραχίονα τῆς Σουλίνα πλωτόν.

Ἡ Ρωσσία γνωρίζουσα ὅτι μόνον ἡ Αὐστρία θὰ εἶχε πλεονεκτικὴν θέσιν ἐκ τῆς Συνθήκης ἐπὶ τοῦ βραχίονος τῆς Σουλίνα ὥς κατέχουσα σκάφη κινούμενα δι' ἄτμοῦ, ἀφῆκε τὸν ἐν λόγῳ βραχίονα νὰ πληρωθῇ δι' ἄμμου κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε μετὰ 13 ἔτη τὸ 1853 ἡ ναυσιπλοία ἐκ τοῦ σημείου αὐτοῦ κατέστη σχεδὸν ἀδύνατος.

Τὸ 1854, οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν Κρατῶν τῆς Εὐρώπης παρενέβησαν εἰς τὴν Βιέννην ὑπὸ τὴν παρακίνησιν τῆς Αὐστρίας πρὸς τὸν ἀντιπρόσωπον τῆς Ρωσσίας, πρίγκηπα Γκορτσανώφ, καὶ ἐζήτησαν τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ Κάτω Δουνάβεως ὑπὸ τὸν ἑλεγχον μιᾶς μονίμου δικαιοδοσίας συνδικαίου Κρατῶν. Κατόπιν τῆς ἀποφάσεως

αὐτῆς, οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν Μεγάλων Δυνάμεων συνεφώνησαν κατὰ τὴν συνεδρίαν τῆς 23ης Μαρτίου 1855 ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν σημείων:

1) Τὸ μεταξὺ τοῦ σημείου ὅπου ὁ Δούναβις καθίσταται κοινός εἰς τὴν Αὐστρίαν καὶ τὴν Τουρκίαν καὶ τῆς θαλάσσης τμῆμα τοῦ ποταμοῦ τίθεται ὑπὸ τὴν κοινὴν ἐξουσίαν τῶν παραχθῶν Κρατῶν καὶ ἐφαρμόζονται ἐπ' αὐτοῦ αἱ ἀρχαὶ τῆς Συνθήκης τῆς Βιέννης τοῦ 1815.

2) Ἰδρύεται μία Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ καὶ συντίθεται αὕτη ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν Μεγάλων Δυνάμεων αἱ ὁποῦναι θὰ ἀναλάβωσι νὰ ἀφαιρέσωσι τὰ ἐμπόδια ἅτινα ἐκώλυον τὴν ναυσιπλοΐαν μεταξὺ Γαλάτzi καὶ τῆς θαλάσσης.

Διὰ τῆς συμφωνίας αὐτῆς ὁ Δούναβις διηρεῖτο εἰς δύο τμήματα. Τὸ πρῶτον τμῆμα ἤρχιζε ἀπὸ τοῦ σημείου ὅπου ὁ ποταμός καθίσταται πλωτός καὶ τελειώνει ἕως τὸ σημεῖον ὅπου οὗτος καθίσταται κοινός εἰς τὴν Αὐστρίαν καὶ τὴν Τουρκίαν ἣτις κατεῖχε καὶ τὴν ὕψηλὴν ἐπικυριαρχίαν ἐπὶ τῆς Βλαχίας, τῆς Μολδαυίας καὶ τῆς Σερβίας. Τὸ δεῦτερον τμῆμα ἤρχιζε ἀπὸ τοῦ τελευταίου ὡς ἄνω σημείου καὶ ἔφθανε ἕως τὴν θάλασσαν. Βεβαίως τὸ πρῶτον τμῆμα παρέμενε ὑπὸ τὴν κυριαρχίαν τῆς Αὐστρίας, τὸ δεῦτερον ὅμως ἐτίθετο ὑπὸ τὴν διοίκησιν καὶ τὸν ἔλεγχον τῆς Εὐρώπης. Τοῦτο ἀπετέλει μίαν παρέκκλισιν ἐκ τῶν ἀρχῶν τῆς Συνθήκης τοῦ 1815 τῆς Βιέννης, αἱ ὁποῖαι προέβλεπον ἐνιαῖον καθεστώς δι' ὁλόκληρον τὸν πλωτὸν ῥοὺν τῶν διεθνῶν ποταμῶν. Τοῦτο εἶχε ζητηθῇ ὑπὸ τῆς Αὐστρίας ἐπιθυμοῦσης νὰ παραμείνῃ κυρίαρχος τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Ἄνω Δουνάβεως.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν συζητήσεων αἵτινες ἔλαβον χώραν ἀπὸ 23ης Μαρτίου 1855 ἕως 1ης Φεβρουαρίου 1856, ἡμερομηνίαν ὑπογραφῆς τῶν προκαταρκτικῶν ἐγγράφων τῆς Εἰρήνης εἰς τὴν Βιέννην, ἀπεφασίσθη μία ἐπαναφορὰ τῶν παλαιῶν ἀρχῶν ἡ ὁποία ἐπετεύχετο χάρις εἰς τὸ διάβημα τῆς ἀντιπροσωπείας τῆς Γαλλίας ἡ ὁποία κατε-

ριψε τὰς προτάσεις τῆς Αὐστρίας. Οὕτω ἀπεφασίσθη νά τεθῇ ἡ ἐλευθερία τῆς ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ναυσιπλοΐας ὑπὸ τὴν ἐγγύησιν τοῦ Δημοσίου Δικαίου τῆς Εὐρώπης.-

Ἡ Συνθήκη τῶν Παρισίων τοῦ 1856

Ἡ Συνθήκη τῶν Παρισίων ὑπογραφεῖσα τὴν 30ὴν Μαρτίου 1856 ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων τῆς Τουρκίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Αὐστρίας, τῆς Ρωσσίας καὶ τῆς Γαλλίας ἐπέβαλλε τὴν διεθνοποίησιν τοῦ Δουνάβεως διὰ τῶν κάτωθι διατάξεων:

Ἐπιβληθεισῶν τῶν ἀρχῶν αἵτινες προορίζοντο νά διακανονίσωσι τὴν ἐλευθερίαν ἐπὶ τῶν ποταμῶν τῶν διαχωριζόντων ἢ διασχιζόντων πολλὰ Κράτη διὰ τῆς Πράξεως τοῦ Συνεδρίου τῆς Βιέννης, αἱ Συμβαλλόμεναι Δυνάμεις τοῦ Συνεδρίου τοῦ 1856 συνεφώνησαν μεταξύ ἀλλήλων ὅτι εἰς τὸ μέλλον αἱ ὡς ἄνω ἀρχαὶ θὰ ἐφαρμόζωνται καὶ ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, ὡς καὶ ἐπὶ τῶν στομίων αὐτοῦ. Δηλοῦσι ἐπίσης ὅτι αἱ διατάξεις αὗται ἀποτελοῦσι εἰς τὸ μέλλον τμῆμα τοῦ Δημοσίου Δικαίου τῆς Εὐρώπης καὶ τὰς ἀναλαμβάνωσι ὑπὸ τὴν ἐγγύησιν αὐτῶν. Οὐδέν ἐμπόδιον δέν εἶναι δυνατόν νά ἐπέλθῃ ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ Δουνάβεως, ἡ ὁποία δέον νά μὴν ἐπιβαρύνεται δι' οὐδενὸς φόρου ὁ ὁποῖος δέν θὰ προβλέπεται ῥητῶς ὑπὸ τῶν διατάξεων αἵτινες περιέχονται εἰς τὰ ἐπόμενα ἄρθρα".

Ἡ Συνδιάσκεψις τῶν Παρισίων ἀπεφάσισε ἐπίσης

α) νά ἰδρύσῃ μίαν προσωρινὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν ἀποτελουμένην ὑφ' ὅλων τῶν ὑπογραφάντων Κρατῶν, ἔχουσα σκοπὸν αὐτῆς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων καθαρισμοῦ ἅτινα θὰ ἀπαιτοῦντο εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ Δουνάβεως, ἀπὸ τῆς Ἰσακίας ἕως τοῦ σημείου ὅπου ὁ ποταμὸς ἐκχύνεται εἰς τὴν θάλασσαν ἐπὶ σκοπῷ βελτιώσεως ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον τῶν ὕδρων τῆς ναυσιπλοΐας.

β) νά ἐξουσιοδοτήσῃ τήν Ἐπιτροπήν νά ὀρίξῃ κατόπιν ψηφοφορίας τοὺς εἰσπραττομένους φόρους ἐπὶ τῶν σκαφῶν οἰασδήποτε ἐθνικότητος, διὰ τήν κάλυψιν τῶν δαπανῶν τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὰ ὡς ἄνω ἔργα.

γ) νά ἰδρύσῃ μίαν μόνιμον Ἐπιτροπήν τῶν παροχθίων, ἀποτελουμένην ἐξ ἀντιπροσώπων ἀπάντων τῶν παροχθίων Κρατῶν καὶ ἐξ Ἐπιτρόπων τῶν Παραδουναβίων Πριγκιπάτων ὡς ἐπίσης καὶ τῆς Σερβίας. Ἡ Ἐπιτροπὴ αὕτη κατεῖχε τὸ δικαίωμα 1) ἐπεξεργασίας τῶν κανονισμῶν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῆς ποταμίου ἀστυνομίας ὑπὸ τήν ἐπιφύλαξιν μεταγενεστέρως ἐγκρίσεως αὐτῶν ὑπὸ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς, 2) διευθετήσεως τῶν οἰασδήποτε φύσεως κωλυμάτων ἅτινα ἐμποδίζωσι τήν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Συνεδρίου τῆς Βιέννης τοῦ 1815, 3) καθορισμοῦ καὶ ἐκτελέσεως τῶν ἀπαραιτήτων ἔργων δι' ὁλόκληρον τὸν ῥοῦν τοῦ Δουνάβεως καὶ 4) ἐπαγρυπνήσεως ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τῶν στομίων τοῦ Δουνάβεως μετὰ τήν διάλυσιν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ ὅποια ὅμως οὐδέποτε ἐλειτουργήσῃ οὔτε ἐγκατεστάθῃ.

Αἱ δύο Ἐπιτροπαὶ ἔδει νά περατώσωσι τὸ ἔργον των ἐντός προθεσμίας δύο ἐτῶν, μετὰ τήν ὅποیان ἔδει νά συναθροισθῶσι εἰς μίαν κοινὴν συνδιάσκεψιν διὰ νά ἀνταλλάξωσι τὰς ἐπιτεύξεις αὐτῶν. Τότε θά ἐπήρχετο ἡ διάλυσις τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν Παροχθίων θά ἀνελάμβανε τήν συνέχισιν τοῦ ἔργου τῆς ἀπολαύουσα ἐπιπροσθέτως ἀπασῶν τῶν ἐξουσιῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς.

Διὰ τήν ἐξασφάλισιν τῆς ἐπιβολῆς τῶν κανονισμῶν ἐν συσχετισμῷ μετὰ τῶν διατάξεων τῆς Συνθήκης, διὰ κοινῆς συμφωνίας, τὰ ὑπογράψαντα Κράτη ἀπέκτησαν τὸ δικαίωμα σταθμεύσεως δύο πολεμικῶν ἐλαφρῶν σκαφῶν ἐπὶ τῶν στομίων τοῦ Δουνάβεως,

Τὸ προοδευτικόν, ἐκπολιτιστικόν καὶ ὑψηλῆς πολιτικῆς προβλέψεως ἔργον τῆς Συνθήκης τῶν Παρισίων ὅχι μόνον ἀναβίωσε τὰς ἀρχάς

τοῦ Συνεδρίου τῆς Βιέννης τοῦ 1815, ἀλλά ἀπέδειξε ὅτι κατεῖχετο ὑπὸ λίαν ὑψηλῶν ἀρχῶν φιλελευθερισμοῦ. Οὕτω δὲν ἐπιφέρει οὐδέν κώλυμα εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, παρέχον τὴν ἐλευθερίαν τῆς ναυσιπλοΐας ὅχι μόνον ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῶν σημαίων ἀπάντων τῶν Κρατῶν, παροχθῶν ἢ μὴ. Ἐπίσης θέτει τὰ συμφέροντα τῶν μὴ παροχθῶν Κρατῶν ἐπὶ τῆς αὐτῆς βάσεως ἰσότητος μετὰ τῶν Παροχθῶν Κρατῶν καὶ ὥς ἐκ τούτου διακηρύττει τὴν συναδέλφωσιν τῶν λαῶν ἐπὶ τῶν διεθνῶν ποταμῶν.

Ἄλλο σημεῖον σημαντικὸν γεγονὸς ὑπῆρξεν ἡ ἀπομάκρυνσις τῆς Ρωσσίας ἐπὶ τῶν στομίων τοῦ ποταμοῦ, διὰ τῆς παραδόσεως τῶν τριῶν ἐπαρχιῶν τῆς Βεσσαραβίας εἰς τὰ Πριγκιπᾶτα τῆς Ρουμανίας. Οὕτω ἡ Εὐρώπη ἡσυχος, ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἐπιβολὴν ἐνός Εὐρωπαϊκοῦ καθεστώτος τοῦ Δουνάβεως μὴ ἔχουσα πλέον τὸν φόβον τῆς ἀναμίξεως τῆς πρώην Παροχθῆς Ρωσσίας εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ.

Ἐκτοτε τὰ Πριγκιπᾶτα τῆς Ρουμανίας, ἀνεῦρον ἐντός τῆς ἐνώσεως τῶν συμφερόντων ἀπάντων τῶν Κρατῶν τῆς περιοχῆς ταύτης αὐτὴν ταύτην τὴν βάσιν τῆς μεταγενεστερᾶς ὑπάρξεώς των. Ἡ Συνθήκη τῶν Παρισίων καὶ ἡ ἐπακολουθήσασα Σύμβασις παρέσχον τὴν δυνατότητα ἀναπτύξεως καὶ προόδου τῶν Κρατῶν αὐτῶν διὰ νὰ γίνωσι ταχέως πλέον οἱ φύλακες τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν Εὐρωπαϊκῶν καὶ παγκοσμίων συμφερόντων ἐπὶ τῶν στομίων τοῦ Δουνάβεως.

Οἰκονομολογικὴ Σύμβασις τοῦ 1858

Τὸ ἔτος 1858, ἔληγε ἡ προθεσμία τῶν δύο ἐτῶν ἡ ταχθεῖσα διὰ τὴν ὑπαρξιν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Γαλλίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Πρωσίας, τῆς Ρωσίας, τῆς Σαρδηνίας, τῆς Αὐστρίας καὶ τῆς Τουρκίας συνηθροίσθησαν εἰς Παρίσιους διὰ νὰ ζητήσωσι τὴν παράτασιν τῆς ἐντολῆς των μέχρι ἀποπερατώσεως τῶν ἐκτελουμένων ἤδη ἔργων. Ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς

Αυστρίας ἀντέκρουσε τὴν πρότασιν ταύτην, παρὰ τὴν ἀντίδρασιν ὅμως αὐτὴν ἀπεφασίσθη, ὅτι ἡ ὑπαρξίς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς θὰ παρατείνεται ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. Οὐδεμίαν ὅμως ἀπόφασιν ἐλήφθη σχετικῶς μέ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν παροχθίων Κρατῶν.

Ἡ Μεγάλη Βρεττανία ἐζήτησε νὰ δοθῇ προσοχή ὑπὸ τῶν λοιπῶν ὑπογραψάντων Κρατῶν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης βελτιώσεως τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τῆς περιοχῆς τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν αἱ ὁποῖαι ἀπετέλουν ἐμπόδιον τὸ ὅποτον διηυκόλυνε τὰ βλέψεις τῆς Αὐστρίας καὶ διεχύριζε τὸν Δούναβιν εἰς τὸν αὐστριακὸν καὶ εἰς τὸ εὐρωπαϊκὸν τμήμα.

Οἰκονομολογικὴ Συνδιάσκεψις τῶν Παρισίων

τοῦ 1866

Μία νέα Συνδιάσκεψις, συνελθοῦσα εἰς Παρίσιους τὴν 28ην Μαρτίου 1866 καὶ ἔχουσα ἀντικείμενον συζητήσεως τὸν Δούναβιν, ἀπεφάσισε τὴν παράτασιν τῆς ὑπάρξεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς διὰ πέντε ἔτη ἦται μέχρι τοῦ ἔτους 1871.

Οἰκονομολογικὴ Συνδιάσκεψις τοῦ Λονδίνου

τοῦ 1871.

Ἡ προθεσμία τῶν πέντε ἐτῶν τῆς ὑπάρξεως, ἡ ὁποία εἶχε παραχωρηθῇ εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν ἔληγε τὴν 24ην Αὐγούστου 1871. Τὴν 3ην Φεβρουαρίου 1871 μία νέα Συνδιάσκεψις συνεκλήθη εἰς Λονδίνον, ἡ ὁποία ἀπεφάσισε τὴν παράτασιν τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ δύο ἔτη, ἦτοι μέχρι τῆς 24ης Αὐγούστου 1873, ἡμερομηνίας λήξεως τῆς προθεσμίας ἐξοφλήσεως τοῦ συναφθέντος δανείου ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς, τῇ ἐγγυήσει τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν.

Ἐπίσης ἀπεφασίσθησαν:

1) νά ἐπιτραπῇ εἰς τήν Ῥωσσίαν νά διατηρῇ πολεμικόν στόλον ἐπὶ τῆς Μαύρης θαλάσσης καθόσον ἕως τότε ὁ ἀριθμὸς τῶν Ῥωσσικῶν πολεμικῶν πλοίων ἐπὶ τῆς θαλάσσης αὐτῆς ἦτο περιορισμένος.

2) νά ἐπιτραπῇ εἰς τήν Τουρκίαν νά διατηρήσῃ τὸ δικαίωμα ἀνοίγματος ἢ τοῦναντίον κλεισίματος τῶν Στενῶν, ὡς εἶχε ἀποφασισθῇ τὸ 1856 ὑπὸ μιᾶς μυστικῆς συνθήκης Ῥωσσοτουρκικῆς ἡ ὁποία ἐξ ἄλλου παρεῖχε μεγάλα πλεονεκτήματα εἰς τήν Ῥωσσίαν.

3) νά ἐπιτραπῇ εἰς τήν Αὐστρίαν, διὰ νά ἱκανοποιηθῇ αὕτη ἐκ τῆς παρασχεθείσης ἐγκρίσεως περὶ παρατάσεως τῆς ὑπάρξεως τῆς Ἐπιτροπῆς, νά γίνῃ ἑναρξίς ὑπ' αὐτῆς μιᾶς κυριαρχίας ἐπὶ τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν.

Οὕτω ἡ Συνδιάσκεψις ἀπεφάσισε ὅτι τὰ παρόχθια Κράτη ἐπὶ τῶν σημείων ὅπου ὁ Δούναβις σχηματίζει τὰς Σιδηράς Πύλας ἢ "Καταρράκτας" λόγῳ τῆς κακῆς ναυσιπλοΐας ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς τοποθεσίας, λαμβάνωσι τὸ δικαίωμα κατόπιν προηγουμένης συμφωνίας νά ἐκτελῶσι ἔργα πρὸς ἀφαίρεσιν τῶν φυσικῶν ἐμποδίων καὶ νά ἐπιβάλλωσι φόρους ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων οἱασδήποτε σημαίας μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς πλήρους ἐξοφλήσεως τοῦ συναφθησομένου χρέους διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐν λόγῳ ἔργων.

Τὸ Συνέδριον τοῦ Βερολίνου τοῦ 1878

Τὸ Συνέδριον τοῦ Βερολίνου τὸ ὅποῖον συνεκλήθη μετὰ τὸν πόλεμον τῆς Ῥωσσίας, Ρουμανίας καὶ Τουρκίας διὰ τῆς ὑπογραφείσης τῇν 13ην Ἰουλίου 1878 Συνθήκης ἐπέβαλλε τοὺς κάτωθι ὅρους:

I. Διὰ νά αὐξήσωσι τὰ ἐγγυήσεις πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, ἐλευθερίας ἀναγνωρίσεως ὡς Εὐρωπαϊκοῦ ἐνδιαφέροντος, αἱ Συμβαλλόμεναι Δυνάμεις

ἀποφασίζωσι ὅτι ἅπασαι αἱ εὐρισκόμεναι ὀχυρώσεις καὶ οἰαδήποτε ἄλλα ὀχυρωματικά ἔργα ἐπὶ τῆς μιᾶς ἢ τῆς ἄλλης ὀχθῆς τοῦ Δουνάβεως ἀπὸ τοῦ σημείου τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν ἕως τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ δεὸν νὰ καταστραφῶσι καὶ οὐδεμίᾳ πλέον ὀχύρωσις νὰ μὴ ἀνεγερθῇ πλέον, οὐδὲν πολεμικὸν σκάφος θὰ ἐπιτρέπεται νὰ πλεύσῃ κάτω τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν, πλην τῶν ἐλαφρῶν σκαφῶν τῶν προορισθέντων διὰ τὴν ποτάμιον ἀστυνομίαν καὶ τὴν τελωνειακὴν ὑπηρεσίαν, Ἐπίσης ἀπεφασίσθη ὅτι αἱ φυλακίδες ἐπὶ τῶν στομίων τοῦ Δουνάβεως θὰ δύνανται νὰ ἀνέλθωσι ἕως τὸ Γαλάτζι.

2. Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ εἰς τὴν ὅποian θὰ ἀντιπροσωπεύεται καὶ ἡ Ρουμανία, διατηρεῖται ἀσκοῦσα ἐξουσίαν ἕως τὸ Γαλάτζι, αὕτη καθίσταται ἀπολύτως ἀνεξάρτητος ἀπάσης ἐδαφικῆς κυριαρχίας.

3. Ἐν ἔτος πρὸ τῆς ἐκπνοῆς τῆς ταχθείσης προθεσμίας διὰ τὴν διάρκειαν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς νὰ ἐπέλθῃ συμφωνία ἐπὶ τῆς παρατάσεως τῆς προθεσμίας ταύτης ὡς ἐπίσης καὶ ἐπὶ τῶν τροποποιήσεων αἱ ὁποῖαι θὰ ἐκρίνοντο ὡς ἀπαραίτητοι.

4. Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ θὰ καταστρώνῃ τοὺς κανονισμοὺς ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας, τῆς ποταμίου ἀστυνομίας καὶ τοῦ ποταμοῦ ἐλέγχου ἀπὸ τὰς Σιδηρᾶς Πύλας ἕως τὸ Γαλάτζι, βοηθουμένη ὑπὸ τῶν παροχθίων Κρατῶν καὶ προσαρμόζουσα αὐτοὺς ἐν ἁρμονίᾳ μετὰ τῶν ἤδη ἐπιβληθέντων ἢ τῶν ἐπιβληθησομένων ἐπὶ τοῦ τμήματος τοῦ Δουνάβεως ἀπὸ Γαλάτζι καὶ κάτω.

5. Ἡ ὡς ἄνω Ἐπιτροπὴ θὰ ἀναλάβῃ τὴν συντήρησιν τοῦ φόρου τῆς Νήσου τῶν Ὁφρων.

6. Τὰ ἔργα διὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἐμποδίων τὰ ὁποῖα αἱ Σιδηραὶ Πύλαι καὶ οἱ καταρράκται ἐπιφέρωσι εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, ἀνατίθενται εἰς τὴν Αὐстроουγγαρίαν. Τὰ παρόχθια Κράτη τοῦ τμήματος αὐτοῦ τοῦ ποταμοῦ, δεὸν νὰ παρέχωσι ἀπάσας τὰς διευκολύν-

σεις διά τήν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων τούτων.

Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 6 τῆς Συνθήκης τοῦ Λονδίνου τοῦ 1871 αἱ σχετικαί μέ τό δικαίωμα ἐπιβολῆς προσωρινοῦ φόρου διά τήν κάλυψιν τῶν ἀπαιτουμένων δαπανῶν τῶν ὡς ἄνω ἔργων, διατηροῦνται ὑπέρ τῆς Αὐστροουγγαρίας.

Οὕτω ἡ Συνθήκη τοῦ Βερολίνου καθιστᾷ τήν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν ἀνεξάρτητον τῶν τοπικῶν ἀρχῶν καί ἐκτείνει τήν δικαιοδοσίαν αὐτῆς ἕως τό Γαλάτ兹. Ἐπιβάλλει εἰς τὰ παρόχθια Κράτη τοῦ περιλαμβανομένου τμήματος μεταξύ τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν καί τῶν στομίων τοῦ ποταμοῦ, τήν ὑποχρέωσιν κατεδαφίσεως τῶν ὀχυρώσεων, Ἐπίσης ἐπιβάλλει εἰς τήν Ρουμανίαν καί τήν Σερβίαν νά παράσχωσι διευκολύνσεις εἰς τήν Αὐστροουγγαρίαν, ὑπό τό πρόσχημα διεξαγωγῆς τῶν ἐπὶ τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν ἔργων.

Ἡ Συνθήκη τοῦ Βερολίνου ἐπιβάλλουσα εἰς τήν Ρουμανίαν τήν ὑποχρέωσιν παροχῆς ἀδείας εἰς ἓν καί μόνον Κράτος ἐκτελέσεως ἔργων ἐπὶ τοῦ ἐδάφους της εὐρίσκεται εἰς ἀντίθεσιν μέ τήν Συνθήκην τῶν Παρισίων τοῦ 1856, ἡ ὁποία ἀπεφάσισε ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν Παροχθίων Κρατῶν θά ἐξετέλῃ τὰ ἀπαιτούμενα ἔργα ἐφ' ὅλοκλήρου τοῦ βου τοῦ Δουναβέως. Ἐπίσης ἀντικρούει τήν Συνθήκην τοῦ Λονδίνου τοῦ 1871 ἡ ὁποία ἐπέβαλλε τήν ἐκτέλεσιν τῶν ὡς ἄνω ἔργων μόνον κατόπιν συμφωνίας μετὰ τῶν παροχθίων Κρατῶν.

Ἡ Συνθήκη τοῦ Βερολίνου ἀφαιρεῖ ἐπίσης ἀπὸ τήν Ἐπιτροπὴν τῶν Παροχθίων Κρατῶν, τήν μὴ ἐγκατασταθεῖσα ἀκόμη μέχρι τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς, τό δικαίωμα ἐπιβολῆς, τῶν κανονισμῶν τῆς ναυσιπλοΐας, τῆς ναυτικῆς ἀστυνομίας καί ἐπιβλέψεως, τοὺς ὁποίους θά καθώριζε μελλοντικῶς ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ βοηθουμένη ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν Παροχθίων Κρατῶν.

Ἀφ' ἑτέρου ὅμως, κατὰ τήν Συνθήκην τῶν Παρισίων ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κανονισμῶν αὐτῶν καθίστατο ἀδύνατος.

Αἱ ἐργασίαι τῆς Συνδιασκέψεως αὐτῆς ἔσχον ἰδιαιτέραν σημασίαν διὰ τῆς ἀντινομίας ἣ ὅποια δημιουργήθη ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς εἰσδοχῆς τῆς Ρουμανίας εἰς τὰς συζητήσεις διὰ ἀποφαστικῆς ψήφου.

Ἡ Ρουμανία καίτοι μέλος τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς δέν συμμετέσχεν εἰς τὰς ἐργασίας τῆς Συνδιασκέψεως. Τοῦτο ἐγένετο λόγῳ τῆς στάσεως τῆς Αὐστρίας, ῥητῶς ἀντιθέτου, ὑπὸ τὴν ἀφορμὴν ὅτι εἰς περὶπτωσιν παραχωρήσεως τοῦ δικαιώματος ψήφου εἰς τὴν Ρουμανίαν, θά δημιουργήτω ἀνεπεθύμητος κατάστασις, ἐφ' ὅσον θά ἠδύνατο νὰ ἀντιτάξῃ αὕτη ψήφον ἀρνησικυρίας. Κατόπιν τούτου ἡ Ρουμανία προσκληθεῖσα νὰ λάβῃ μέρος μετὰ συμβουλευτικῆς μόνου ψήφου εἰς τὰς ἐργασίας τῆς Συνδιασκέψεως ἠρνήθη νὰ παραστῇ καὶ νὰ δεχθῇ τὰς ἀποφάσεις τῶν συναθροισθέντων Κρατῶν.

Ἡ Αὐστρία ἐζήτησε ὅπως αἱ διατάξεις τῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Λονδίνου αἱ ἀφορῶσαι ἅπαντα τὸν Δούναβιν κηρυχθῶσι ἐκτελεσταί. Ἡ Ρουμανία δέν ἀνεγνώρισε τὰς ἀποφάσεις τῆς Συνδιασκέψεως, οὕτω δέκ κατέστη δυνατόν νὰ ἐφαρμοσθῶσι αὗται ἐπὶ τοῦ τμήματος μεταξὺ τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν καὶ τῆς Βραΐλα.

Ἡ Συνδιάσκεψις τοῦ Λονδίνου ἀπεφάσισε:

1. Τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐξουσιῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς ἕως τὴν Βραΐλαν.

2. Τὴν ἔγκρισιν καὶ ἐπικύρωσιν τοῦ ἤδη καταστρωθέντος καὶ ἐτοιμασθέντος κανονισμοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 55 τῆς Συνθήκης τοῦ Βερολίνου τοῦ 1878. (Ἡ Ρουμανία δέν ὑπέγραψε οὔτε ἀνεγνώρισε τὸν κανονισμόν αὐτόν).

3. Τὴν παράτασιν τῶν ἐξουσιῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς.

Ἡ Ρουμανία διὰ τῆς σταθερᾶς καὶ ἀνεξαρτήτου στάσεώς της ἠμπόδισε τὴν ἐγκατάστασιν ἐπὶ τοῦ Κάτω Δουνάβews καθεστῶτος ναυσιπλοΐας ἀντιθέτου πρὸς τὰς ἐπιβληθείσας ἀρχὰς τοῦ Δημοσίου Δικαίου, ὅπερ θὰ ἔβλαπτε βεβαίως τὰ συμφέροντα ἀπάντων τῶν Κρατῶν τῆς Εὐρώπης.-

Μ Ε Ρ Ο Σ Β.

Ο ἱ κανονισμοὶ λογικόν

καθεστῶς τοῦ Δουνάβews πρὸ καὶ
μετὰ τὸν πόλεμον τοῦ 1914-1918

Πρὸ τῆς κηρύξεως τοῦ πολέμου τοῦ 1914 - 1918, ὅστις θὰ παρέλυε διὰ πέντε ἔτη τὴν κίνησιν ἐπὶ τοῦ Δουνάβews, ἡ ναυσιπλοΐα ἦτο διηρημένη εἰς τμήματα καὶ ὑπόκειτο εἰς διαφορετικοὺς κανονισμοὺς. Διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κανονισμῶν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ποταμίου κοινότητος, ὑφίσταντο τέσσαρες Ἐπιτροπαὶ ἐγκατεστημέναι κατὰ μῆκος τοῦ Δουνάβews. Μία τῶν Κρατῶν τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Αὐстроουγγαρίας ἐπὶ τοῦ ἄνω Δουνάβews μέχρι τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν, μία διὰ τὴν Σερβίαν - Ρουμανίαν καὶ τὴν Βουλγαρίαν - Ρουμανίαν ἡ ὁποία ἐπεξεργάσθη ἰδίους κανονισμοὺς διὰ τὸ περιλαμβανόμενον τμῆμα μεταξύ τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν καὶ Γαλάτzi, μία διὰ τὴν Ρωσσίαν - Ρουμανίαν ἐπὶ τοῦ Βραχίονος τῆς Κίλια καὶ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν ἡ ὁποία περιελάμβανε ἀντιπροσώπους τῆς Γαλλίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Γερμανίας, τῆς Αὐстроουγγαρίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Ρωσσίας καὶ τῆς Ρουμανίας ἐπὶ τοῦ περιλαμβανομένου τμήματος μεταξύ Γαλάτzi καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου, καίτοι ὁ Δούναβις οὐδετεροποιήθη καὶ κατὰ συνέπειαν οὐδεμία ἐχθρική ἐνέργεια δέν θὰ ἐλάμβανε χώραν ἐπ' αὐτοῦ, οἱ Σέρβοι κατεσκεύασαν φράγματα ἐκ νερῶν ἐντὸς τῶν ἰδίων αὐτῶν ὑδάτων, ἐμποδίσαντες οὕτω τὴν ναυσιπλοΐαν.

Ἐν τῶν μεταξύ ἀνεκαλύφθη, ὅτι τὸ Αὐστριακὸν προσωπικὸν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς διεξῆγε κατασκοπεῖαν εἰς βάρος τῆς Ρουμανίας, εὐρεθείσης ὑποχρεωμένης νὰ ἀπελάσῃ τοὺς ἐνόχους.

Τὸν αὐτὸν χρόνον οἱ Ρῶσοι ἀπέστειλλον ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως πλῆθος σκαφῶν μετὰ τηλεβόλων πρὸς βοήθειαν τῶν Σέρβων καὶ ἐναντὶον τῶν Κρατῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῶν συμμάχων των (Γερμανίας, Αὐστρουγγαρίας, Τουρκίας καὶ Βουλγαρίας).-

Ἡ Ῥουμανία διὰ νὰ προσπλῇ τὴν θέσιν της ὡς οὐδετέρου Κράτους, κατεσκεύασε φράγματα ἐκ ναρκῶν κατὰ μῆκος τοῦ Δουνάβεως ἀπὸ τοῦ Τούρκισμιλ ἕως τὴν ἐκβολὴν τοῦ Προύθου, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον ἠμπόδισε τὴν ὁδὸν τῶν αὐστριακῶν πολεμικῶν σκαφῶν τῶν ἀποσταλέντων ἐναντὶον τῶν ῥωσικῶν τοιούτων.

Τὸ 1916 διὰ τῆς εἰσόδου εἰς τὸν πόλεμον τῆς Ρουμανίας καὶ τὸ τελευταῖον μέλος τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς κατέστη ἐμπόλεμον.

Μετὰ τὴν κατάληψιν τῆς Ντομπρουντζά ὑπὸ τῶν Γερμανοαυστριακῶν στρατευμάτων, ἡ ἔδρα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς μετετέθη εἰς τὴν Ὀδησσὸν μεθ' ἑνὸς τμήματος τῶν ἀρχέων.

Ἐπίσης μετὰ τὴν κατοχὴν τῶν ῥουμανικῶν χωρῶν ὑπὸ τῶν αὐτῶν ὡς ἄνω στρατευμάτων ἢ ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ναυσιπλοῖα ἀποκατεστάθη ἕως τὴν Βρατλα. Αἱ δυνάμεις κατοχῆς κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον διεξάγωσι ἔργα καὶ ἀνωθῶσι τὰ βυθισθέντα πλοῖα τὰ ὁποῖα ἕως τότε ἠμπόδιζον τὴν ποτάμιον συγκοινωνίαν, ἐπίσης κατασκευάζωσι ἀνυψωτήρας ἐντὸς τῶν παραδουναβίων λιμένων καὶ ἕναν ἀγωγὸν ἀπὸ τῆς πετρελαιοφόρου περιοχῆς τοῦ Πλοέστι ἕως τὸν παραδουνάβιον λιμένα τοῦ Γκιούργγιου διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν πετρελαιοειδῶν τῶν προοριζομένων διὰ τὴν Γερμανίαν.

Συνθήκη τοῦ Βουκουρεστίου τοῦ 1918.

Εἰς τὴν Συνθήκην Εἰρήνης τοῦ Βουκουρεστίου τοῦ 1918 ἡ ὁποία διεδέχθη τὴν καταστροφὴν τῶν Ρώσων εἰς Μπρέστ - Λιτόβσκ, αἱ Δυνάμεις τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἐπέβαλλον τοὺς κάτωθι ῥους σχετικῶς μέ τὴν ναυσιπλοΐαν ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως.

1. Τὴν κατάργησιν τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Παροχῶν Κρατῶν ἡ ὁποία θά ἀντικαθίστατο διὰ τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Στοιμῶν τοῦ Δουνάβεως μέ συμμετοχὴν τῆς Γερμανίας, τῆς Αὐстроουγγαρίας, τῆς Ρουμανίας, τῆς Βουλγαρίας καὶ τῆς Τουρκίας.

2. Τὴν παροχὴν εἰς τὴν Γερμανίαν τοῦ δικαιώματος χρησιμοποιοῦσεως ἐπ' ἄδριστον τῶν μηχανικῶν ἀνυψωτῶν τῶν ὁσπρίων καὶ τῶν γαιανθράκων τῶν ἐγκατεστημένων ἐπὶ τῶν παραδουναβίων λιμένων - Καλαφάτ, Κοράμπια, Τούρνου Μαγκουρέλε, Γκιούργκιου καὶ Ἐτένιτσα.

3. Τὴν παραχώρησιν εἰς τὴν Αὐстроουγγαρίαν διὰ μίαν χρονικὴν περίοδον 99 ἐτῶν καὶ ἕναντι ποσοῦ 1.000 λέϊ ἐτησίως τοῦ ναυτικοῦ ναυπηγίου τοῦ Τούρνου - Σεβερλν.

4. Τὴν παραχώρησιν δωρεάν εἰς τὴν Γερμανίαν μιᾶς ἐδαφικῆς περιοχῆς ἐπὶ τοῦ ρουμανικοῦ λιμένος Γκιούργκιου διὰ τῆς ἀνέγερσιν ἐνὸς νέου ναυτικοῦ ναυπηγίου.

5. Τὴν ἀποκατάστασιν καθεστῶτος ἰσότητος διὰ τὰ Κεντρικὰ Εὐρωπαϊκὰ Κράτη ὅσον ἀφορᾷ τοὺς ἐπιβαλλομένους ἐπὶ τῆς παραδουναβίου ναυσιπλοΐας φόρους.

6. Τὴν ὑποχρέωσιν διὰ τὴν Ρουμανίαν διεξαγωγῆς τῆς τοπικῆς μικρᾶς ἐμπορικῆς ναυσπλοΐας.

7. Τὴν ἐπιβολὴν μειωμένου τιμολογίου διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν

ἐμπορευμάτων προελεύσεως Γερμανίας ἐπὶ τῶν σιδηροδρόμων τῆς Ρουμανίας καὶ τὴν ἐξασφάλισιν πρωτεριάδοτος πωλήσεως τῶν ἐμπορευμάτων αὐτῶν ἐπὶ τῆς ρουμανικῆς ἀγορᾶς.

Διὰ τῆς Συνθήκης αὐτῆς τὰ Κράτη τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης στιγμιαίως νικηφόρα ἐπὶ τοῦ μετώπου τῆς Ἀνατολῆς, διὰ τῆς ἐπελεύσεως τῆς ἐπαναστάσεως εἰς Ρωσίαν, ἀπέκλειον ἐκ τῶν ζητημάτων τοῦ Δουνάβεως τὰ 3 Κράτη τῆς Δύσεως, τὴν Γαλλίαν, τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Μεγάλην Βρεττανίαν ἃτινα κατεῖχον ἀνέκαθεν ἡγετικὴν θέσιν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας.

Ἡ Ρουμανία ἐβράδυνε νὰ ὑπογράψῃ καὶ νὰ ἐπικυρώσῃ τὴν Συνθήκην τοῦ Βουκουρεστίου διὰ νὰ μὴ ἐπέλθωσι νομικαὶ συνέπειαι. Ὀλίγον χρόνον ἀργότερον ὁ ρουμανικὸς στρατὸς ἔλαβε τὰ ὄπλα. Ὁ πόλεμος ἔληξε διὰ τῆς ὑπογραφῆς τῆς γενικῆς ἀνακωχῆς τοῦ 1918.

Ἡ Συνθήκη τῶν Βερσαλλιῶν τοῦ 1919

Μία τῶν διατάξεων τῆς Συνθήκης Εἰρήνης τῶν Βερσαλλιῶν, ἡ ὁποία ἠκολούθησε τὴν ἀνακωχὴν τοῦ 1918, ἐκήρυξε ἄκυρον τὴν Συνθήκην Εἰρήνης τοῦ Μπρέστ - Λιτόβσκ ὡς καὶ τὴν Συνθήκην τοῦ Βουκουρεστίου τοῦ 1918.

Ἡ Συνθήκη τῶν Βερσαλλιῶν καθώρισε κατ' ἀρχὴν νέον καθεστὼς ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως καὶ ἐπεφυλάχθη τοῦ δικαιώματος καθορισμοῦ τοῦ ὁριστικοῦ καθεστώτος τοῦ Δουνάβεως εἰς μίαν προσεχῆ Συνδιάσκεψιν ἡ ὁποία θὰ ἐλάμβανε χώραν προσεχῶς.

Ἡ Συνδιάσκεψις αὕτη κατέληξε εἰς τὴν Σύμβασιν τῶν Παρισίων τῆς 23ης Ἰουλίου 1921 ἡ ὁποία ἐπέβαλλε τὸ ὁριστικὸν καθεστὼς τοῦ Δουνάβεως. Αὕτη ὑπεγράφη ὑπὸ τοῦ Βελγίου, τῆς Γαλλίας,

τῆς Μεγάλῃς Βρετανίας, τῆς Ἑλλάδος, τῆς Ἰταλίας, τῆς Ρουμανίας, τοῦ Βασιλείου τῆς Σερβίας - Κροατίας - Σλοβενίας καὶ τῆς Τσεχοσλοβακίας.

Ἡ Γερμανία, ἡ Αὐστρία καὶ ἡ Βουλγαρία ὑπέγραψαν αὐτὴν μὴ λαβοῦσαι μέρος εἰς τὰς συζητήσεις.

Ὁ Δούναβις ἐκηρύχθη διεθνὴς ἀπὸ τοῦ Οὐλμ ἕως τὴν θάλασσαν ὡς ἐπίσης καὶ ἅπαντες οἱ φυσικῶς πλωτοὶ παραπόταμοι αὐτοῦ καὶ ἐὰν διασχίζωσι δύο ἢ περισσότερα Κράτη.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως διατηρεῖται μεθ' ἁπάντων τῶν προπολεμικῶν προνομίων αὐτῆς ἐπὶ τοῦ κατονομαζομένου τμήματος : παράλιος Δούναβις.

Ἰδρύεται μὲν Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως ἐπιφορτισμένη διὰ τοῦ ἐλέγχου καὶ τῆς ἐπιβλέψεως τοῦ πλωτοῦ τμήματος τοῦ ποταμοῦ, τῶν διωρύγων ὡς καὶ τῶν κηρυχθέντων διεθνῶν παραποτάμων τοῦ Δουνάβεως. Καίτοι ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ ἐκτελεῖ τὴν ἐντολὴν αὐτῆς ἐν πλήρῃ ἀνεξαρτησίᾳ ἐνώπιον τῆς ἐδαφικῆς κυριαρχίας ἡ Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ ἀποτελουμένη ἐξ ἐνὸς ἀντιπροσώπου ἐκάστου παροχθίου Κράτους καὶ ἐκ τῶν ἀντιπροσωπευομένων εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν, ἀφίνει ἅπασαν τὴν ἄσκησιν τῆς κυριαρχίας εἰς τὰ παρόχθια Κράτη ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ μὴ δημιουργοῦνται ἐμπόδια εἰς τὴν φυσιολογικὴν ναυσιπλοΐαν ὡς ἐπίσης ἅπασαι αἱ σημαῖαι νὰ γίνωνται δεκταὶ ἐν πλήρῃ ἰσότητι ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ κυκλοφορίαν ὡς καὶ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν λιμένων καὶ τῶν ἐπ' αὐτῶν ἐγκαταστάσεων.

Καθίσταται πάντως ἀποδεκτόν, ὡς ἐξαίρεσις, τὸ παρασχεθέν δικαίωμα εἰς τὰ παρόχθια Κράτη τὸ κατονομασθέν " Ἐμπορικὴ τοπικὴ ποτάμιος ναυσιπλοΐα " διὰ τὴν τακτικὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ αὐτοῦ Κράτους.

Ἡ συντήρησις τοῦ ποταμοῦ εἰς κατὰστασιν εὐρύθμου ναυσιπλοΐας καὶ τὰ ἔργα βελτιώσεως ἀνατίθενται εἰς τὰ παρόχθια Κράτη.

Ἐάν τὰ ἔργα ταῦτα κατέχωσι ἰδιαιτέραν σημασίαν, μὲν τὰ δαπανηθέντα ποσὰ δύνανται νὰ ἀναληφθῶσι ἐκ φόρων ἐπιβληθέντων ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας κατόπιν συμφωνίας μετὰ τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς.

Οἱ προτεινόμενοι κανονισμοὶ τῆς ποταμίου ναυσιπλοΐας ὑποβάλλονται διὰ κοινῆς συμφωνίας ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς καὶ κατόπιν ἐφαρμόζονται ἐφ' ὅσον μετατραπῶσι εἰς ἐθνικὸν νόμον, ὑπὸ τῆς ποταμίου ἀστυνομίας ἐκάστου Κράτους ἀντιστοίχως.

Διὰ τὸ τμήμα τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν, ἡ Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ διαχειρίζεται προσωρινῶς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς πλοηγείας εἰς Ὀρσοβα, μέχρι τῆς συνάψεως μιᾶς προσεχοῦς " συμφωνίας " μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Γιουγκοσλαβίας διὰ τὴν ἱδρύσιν καὶ τὴν λειτουργίαν μιᾶς Κοινῆς παροχθίου ὑπηρεσίας τεχνικῆς καὶ διοικητικῆς ἀποτελουμένης καὶ διευθυνομένης ὑπὸ ὑπαλλήλων Ρουμάνων, καὶ Γιουγκοσλάβων διορισμένων ὑπὸ τῶν δύο ἀντιστοίχων Κυβερνήσεων, ὑπηρεσίας ἡ ὁποία τελικῶς θὰ ἡργάζετο ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς.

Ἡ δημιουργηθεῖσα κατάστασις εἰς τὴν Ρουμανίαν ἐκ τοῦ νέου καθεστώτος τοῦ Δουνάβεως.

Ἡ ληφθεῖσα ἀπόφασις ὑπὸ τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλιῶν καὶ αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως τοῦ Δουνάβεως περὶ διατηρήσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς καὶ δημιουργίας τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς, προξένησε δυσარέσκειαν εἰς τὴν Ρουμανίαν κυρίως ὅσον ἀφορᾷ τὴν Πρώτην Ἐπιτροπὴν.

Καίτοι αἱ δύο Ἐπιτροπαὶ ἐπαγρυπνῶσι βεβαίως ἄνευ μεροληψίας διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας εἰς ἀπάσας τὰς σημαίας, ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ ἐκτελεῖ τὰ ἔργα ῥυθμίσεως τοῦ ποταμοῦ ὅποτε καὶ ὅπως αὕτη κρίνει καλόν, ἐπιβάλλει

τούς αστυνομικούς κανονισμούς καὶ εἰσπράττει φόρους ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας ἄνευ οὐδενὸς περιορισμοῦ καὶ ἄνευ λήψεως οἰασφῆ- ποτε γνώμης ἐκ τοῦ παροχθίου ἐνδιαφερομένου Κράτους. Ἐντὸς τῆς Ἐπιτροπῆς ἡ πλειοψηφία τῶν μελῶν συνίστατο ἐκ μὴ παροχθί- ων Κρατῶν, τῆς Γαλλίας, τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανί- ας. Ἡ Ρουμανία, μόνη παρόχθιος καὶ ἡ πλέον ἐνδιαφερομένη εὗρί- σκετο εἰς μειονεκτικὴν θέσιν καὶ δὲν εἶχε οὐδεμίαν ἀρμοδιότητα καίτοι αὕτη κατεῖχε πλέον τοῦ ἡμίσεος τοῦ πλωτοῦ τμήματος τοῦ Δουνάβους ὡς ἐπίσης καὶ ἅπαν τὸ πλωτὸν παράλιον τμήμα αὐτοῦ. Τὰ 3 λοιπὰ Κράτη κατέχουσι ἐντὸς τῆς Ἐπιτροπῆς τὴν πολιτικὴν διεύθυνσιν, τὴν τεχνικὴν ὡς καὶ τὴν οἰκονομικὴν τοιαύτην ἥτοι τὸ ἅπαντον τῶν ἀρμοδιοτήτων.

Ἡ Ρουμανία μὴ μετέχουσα τοῦ διευθύνοντος ἢ τεχνικοῦ προσωπικοῦ εὗρσκετο ἀγνοημένη καὶ ἀπομεμακρυσμένη ἐκ τῆς ἀληθοῦς διοικήσε- ως καὶ διευθύνσεως τῶν ἐργασιῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς ἡ ὁ- ποία ἀπετέλει ἓν ἀνεξάρτητον Κράτος ἐντὸς τοῦ ρουμανικοῦ ἐδά- φους.

Ἐκ τῆς προσεκτικῆς ἐξετάσεως τῶν κανονισμῶν τῶν 2 αὐτῶν Ἐπιτροπῶν, διαφαίνεται σαφῶς ἡ τάσις τῶν Μεγάλων Δυνάμεων προα- γορᾶς καὶ κατευθύνσεως τοῦ παραδουναβίου ἐμπορίου πρὸς τοὺς λι- μένας τῆς Δύσεως. Τὰ μετέπειτα ἔργα τῆς κατασκευῆς διωρύγων ὡς καὶ αἱ συνδεδεασμέναι τιμαὶ μετὰ τῶν σιδηροδρόμων θὰ ἐπεράτωναν τὸ ἔργον των εἰς βάρος τῶν χωρῶν "τῶν περιορισμένων συμφερόντων".

"Ἐδει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι τὸ καθεστὼς τῆς βραδείας ἐξελι- ξεως τῆς νομικῆς διαρθρώσεως ἐπὶ τοῦ Δουνάβους ὑπέστη μεταβολήν, οὕτω ἡ κατοχὴ τῆς Τουρκίας ἐπὶ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Δουνάβους παρῆλ- θεν ὡς ἐπίσης καὶ ἡ κατοχὴ τῆς Ρωσσίας καὶ ἡ τεχνικὴ ἀνεπάρκει- α τῆς ἐπὶ τῶν Χωρῶν τοῦ Δουνάβους ἐγκατεστημένης ἄλλοτε Τουρκί- ας ἀντεκατεστάθη διὰ τῆς πλήρους τεχνικῆς καταρτίσεως καὶ προό- δου τῆς Ρουμανίας. Ἐπίσης τὰ πολιτικὰ συμφέροντα ἐπὶ τῶν ἐκβο- λῶν τοῦ ποταμοῦ ἦσαν τελείως διαφορετικά.-

Ἡ Ρουμανία διὰ τῆς σταθερᾶς καὶ ἐνεργητικῆς στάσεώς της ἐβεβαίωσε τὴν θέσιν της ὡς παροχθίου Κράτους τοῦ Δουνάβεως καὶ τῶν στομίων αὐτοῦ μετὰ μακρὰν ἀναμονὴν πολλῶν ἐτῶν. Ἡ Συνδιάσκεψις τῆς Σινάγια ἐπέφερε διὰ τὴν Ρουμανίαν μίαν δικαίωσιν ἡθικὴν καὶ ὑλικήν. Ἀπαντα τὰ συμμετέχοντα εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν Κράτη ἀνεγνώρισαν ἐπὶ τέλους τὰ ἀναμφισβήτητα ταῦτα δικαιώματα.

Ἐλαβον μέρος ἡ Γαλλία, ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ ἡ Ρουμανία, τὸ καθεστῶς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς ἐτροποποιήθη καὶ αἱ δικαιοδοσίαι αὐτῆς προσηρμόσθησαν συμφώνως μὲ τὰ κυριαρχικά δικαιώματα τῆς Ρουμανίας, οὕτω ἡ Ἐπιτροπὴ κατέστη ἕν ὄργανον ἐπιβλέψεως τὸ ὁποῖον ἐξησφάλιζε τὴν ἐλευθερίαν τῆς ναυσιπλοΐας, ὡς συμβαίνει μὲ τὴν περὶπτωσιν ἀπάντων τῶν λοιπῶν ποταμῶν.

Ὁ διακανονισμὸς ὑπῆρξε περιληπτικῶς ὡς ἑξῆς:

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως καὶ οἱ πράκτορες αὐτῆς παύσει νὰ ἀσκῶσι τὰς ἀνατεθείσας ἐξουσίας ὅσον ἀφορᾷ τὴν ναυσιπλοΐαν, αἱ ὁποῖαι εἶχον ἐπιβληθῇ διὰ τῶν ἄρθρων 8, 9 καὶ 10 τῆς Δημοσίας Πράξεως τῆς 2ας Νοεμβρίου 1865, διὰ τοῦ ἁρθρου 2 τῆς ἐπιπροσθέτου Πράξεως τῆς 28ης Μαΐου 1881 καὶ τῶν ἁρθρῶν I ἕως II9 τοῦ Κανονισμοῦ τῆς Ναυσιπλοΐας.

Ἡ αὕτῃ Ἐπιτροπὴ καὶ οἱ πράκτορες αὐτῆς παύσει νὰ ἀσκῶσι τὰς παρασχεθείσας εἰδικὰς ἐξουσίας ἐπὶ τοῦ λιμένος καὶ τοῦ ὅρμου τῆς Σουλίνα,

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ προετοιμάζει τὸν κανονισμὸν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῆς ἀστυνομίας τὸν ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως καὶ τῶν στομίων αὐτοῦ ἐμπνεομένη ὑπὸ τῶν παρουσιαζομένων

προτάσεων τῆς Ρουμανίας. Ἡ ἐπικύρωσις καὶ ἐφαρμογή τοῦ κανονισμοῦ ἀνατίθεται εἰς τὴν Ρουμανίαν. Κατὰ συνέπειαν ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ καὶ οἱ πράκτορες αὐτῆς παύσι νὰ ἀσκῶσι τὰς ἐξουσίας των ἀναφορικῶς μὲ τὰς διατάξεις τῆς ἀσκήσεως τῆς ναυσιπλοΐας.

Τὸ σῶμα τῶν πλοηγῶν τίθεται ὑπὸ τὴν αὐτὴν σύνθεσιν ὑπὸ τὰς διαταγὰς τῶν ἀρμοδίων ρουμανικῶν ἀρχῶν. Διὰ τὰς δημιουργουμένους κενὰς θέσεις οἱ πλοῆγοι τῆς Ρουμανίας θὰ πληρώσωσι αὐτάς μέχρι ποσοστοῦ 60% τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ.

Ἡ Ρουμανία δημιουργεῖ μίαν αὐτόνομον ὑπηρεσίαν κατονομαζομένην " Διεύθυνσιν τοῦ Παραλλοῦ Δουνάβεως ", ἐπιφορτισμένην ἐπὶ τῶν σχεδίων καὶ ἐπὶ τῶν ἔργων ἐπὶ τοῦ παραλλοῦ Δουνάβεως καὶ τῶν στομίων αὐτοῦ ὡς ἐπίσης ἐπὶ τῆς ἐκτελέσεως αὐτῶν καὶ ἐπὶ τῆς εἰσπράξεως φόρων καὶ διαχειρίσεως τῶν σχετικῶν ποσῶν. Ἡ αὐτόνομος Διεύθυνσις ὑποβάλλει εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν τὰ σχέδια τῶν ἔργων βελτιώσεως καὶ συντηρήσεως τὰ ὅποια δεόν νὰ διεξαχθῶσι πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τὰ ὅποια καταστρώνονται ἀπὸ συμφώνου μετὰ μιᾶς Ἐπιτροπῆς Μηχανικῶν συμβούλων συντεθειμένης ὑπὸ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς. Ἐπὶ ἀναφορῶν τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Μηχανικῶν, ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ κρίνει ἐάν τὰ ὡς ἄνω σχέδια συμφωνῶσι μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ναυσιπλοΐας, δύναται δὲ νὰ τὰς τροποποιήσῃ ἐάν κρίνῃ τοῦτο ἀπαραίτητον.

Αἱ ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ἀποφάσεις τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς λαμβάνονται κατὰ πλειοψηφίαν τῶν ψήφων, τῆς ψήφου τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς Ρουμανίας ἀποτελοῦσης τμῆμα τῆς πλειοψηφίας. Αἱ ἀποφάσεις δεόν νὰ λαμβάνωσι ὑπ' ὄψιν τὰ τεχνικά, οἰκονομικά καὶ χρηματικά συμφέροντα τῆς Ρουμανίας.

Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Παραλλοῦ Δουνάβεως ἢ καὶ οἱ αἰδήποτε ἑτέρα ρουμανικὴ διεύθυνσις διεξάγει ἄνευ προκαταρκτικῆς ἐγκρίσεως

τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς, τὰ ἔργα τὰ ὁποῖα θά ἀπαιτοῦντο ὑπὸ ἀπροβλέπτων καὶ ἐπειγουσῶν περιστάσεων.

Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Παραλλοῦ Δουνάβεως ἢ οἱ αἰδηποτε ἄλλη ἀρμδία ρουμανικὴ ἀρχὴ παραδίδει εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν μὲν περιληπτικὴν περιγραφὴν ἀπάντων τῶν ἀπαιτουμένων ἔργων διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ρουμανίας, συγκεκριμένως τὰ προληπτικὰ τῶν πλημμυρίδων ἔργα, τὰ ἀφορῶντα τὰς ἀρδεύσεις καὶ ἅτινα θά ἐκτελοῦντο ἐπὶ τοῦ παραλλοῦ Δουνάβεως ἢ ἐπὶ τῶν ἐκβολῶν αὐτοῦ.

Οἱ ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας φόροι θά εἶναι ἡλαττωμένου ὕψους καὶ ἴσοι δι' ἀπᾶσας τὰς σημαίας. Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Παραλλοῦ Δουνάβεως ὑποβάλλει τὸ τιμολόγιον εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν ἢ ὁποῖα τὸ καθορίζει κατὰ πλειοψηφίαν τῶν ψήφων, ἢ ψῆφος τοῦ ἀντοπροσώπου τῆς Ρουμανίας ἔδει νὰ εἶναι ὑπὲρ τῆς πλειοψηφίας πάντοτε. Τὸ προϊόν τῶν φόρων κατατίθεται εἰς τὸ Ταμεῖον τῆς Διευθύνσεως τοῦ Παραλλοῦ Δουνάβεως καὶ θά ἔχῃ ὡς ἀποκλειστικὸν προορισμὸν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ καὶ οἱ πράκτορες αὐτῆς παύσει νὰ ἀσκῶσι τὰς εἰδικὰς ὑγειονομικὰς αὐτῶν ἀρμοδιότητας.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ παρέχει εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Παραλλοῦ Δουνάβεως διὰ νὰ χρησιμοποιηθῶσι ἐν πλήρῃ ἐλευθερίᾳ συμφώνως μὲ τὸν προορισμὸν αὐτῶν πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ναυσιπλοΐας, τὴν ἀκίνητον καὶ κίνητην περιουσίαν αὐτῆς, συγκεκριμένως τὰ πλωτὰς ἀτμομηχανάς, τὰς ἐγκαταστάσεις, τὰ ὑλικά εἰς τὰ συνεργεῖα, τὰ λατομεῖα, τὰ νοσοκομεῖα τῆς Σουλίνα καὶ τοὺς φάρους τῆς Νήσου τῶν Ὁφίων, τῆς Σουλίνα καὶ τοῦ Ἀγίου Γεωργίου.

Ἡ Ρουμανία διορίζει τὰς ἀρμοδίας ἀρχὰς διὰ τὴν ἐκδίδασιν κατὰ πρωτοβάθμιον δόκην τῶν παραβάσεων τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ἀστυνομίας.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ καὶ οἱ πράκτορες αὐτῆς παύσιν νὰ ἀσκῶσι τὰ δικαστικὰ δικαιώματα τὰ ὅποια κατεῖχον.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ παραιτεῖται τῆς ταχυδρομικῆς ἀτελείας ὡς ἐπίσης καὶ τῆς τηλεγραφικῆς καὶ τηλεφωνικῆς.

Ὁ παρῶν διακανονισμὸς θὰ εἶναι προσετὸς εἰς τὴν προσχώρησιν οἰουδήποτε Κράτους ἀντιπροσωπευομένου ἢ ἀντιπροσωπευθεσομένου μελλοντικῶς εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν.

Ο Ἰ κ ο ν ο μ ι κ ὸ ν

Σύμφωνον τοῦ Βουκουρεστίου τοῦ 1939

Τὴν 1ην Μαρτίου τοῦ 1939, οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Γαλλίας, τῆς Γερμανίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Ρουμανίας συναθροισθέντες εἰς Βουκουρέστιον, υπέγραψαν ἓν Σύμφωνον προβλέπων τὴν εἰσδοχὴν τῆς Γερμανίας εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Δουνάβεως ἐν ἰσοτιμίᾳ πρὸς τὰ λοιπὰ ἀντιπροσωπευόμενα Κράτη.

Ἡ Κυβ. ἐρνήσις τῆς Γερμανίας, τῆς Αὐστρίας συμπεριληφθεῖσης ἐντὸς τοῦ Ράιχ μετὰ τὸ Ἄνσλους, ἥτοι διὰ τῆς Κοινῆς Συμφωνίας τῆς 13ης Μαρτίου 1938, καὶ ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἰταλίας ἐδήλωσαν ὅτι προσχωρῶσι εἰς τὸν Διακανονισμὸν τῆς Σιγᾶγια τῆς Σιγᾶγια τῆς 18ης Αὐγούστου 1938 τὸν σχετικὸν μὲ τὴν ἀσκήσιν τῶν ἐξουσιῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς.

Τὸ ἄρθρον 4 τοῦ Διακανονισμοῦ τῆς Σιγᾶγια τροποποιεῖται ὡς ἀκολουθεῖ:

Ἡ Τὸ σῶμα τῶν πλοηγῶν τίθεται ὑπὸ τὴν παροῦσαν αὐτοῦ σύνθεσιν, ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἀρμοδίων ρουμανικῶν ἀρχῶν.

Διὰ τὰς δημιουργουμένας κενὰς θέσεις οἱ μὴ ρουμανικῆς

ὀπηρεοῦτητας,

πλοηγοὶ θὰ ἀντικαθίστανται ὑπὸ Ρουμάνων πλοηγῶν μέχρι πληρώ-
σεως τῶν δύο τρίτων τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν θέσεων. Κατὰ
τὸν Διακανονισμόν ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς ἀνήρχετο εἰς τὰ 60%.

Ἡ σύνοδος εἰς Βελιγράδιον τῆς Διεθνοῦς

Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἡ Ρουμανία ἐπεθύμει νὰ
διατηρήσῃ τὴν γενικὴν οὐδετερότητα αὐτῆς τὴν ὅποσαν διεκήρυ-
ξε ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῶν ἐχθροπραξιῶν, οὕτω ἀνέλαβε τὴν πρωτο-
βουλίαν νὰ συγκαλέσῃ τὴν Διεθνήν Ἐπιτροπὴν τοῦ Δουνάβεως ἐπὶ
σκοπῷ λήψεως ἀποφάσεων διασφαλιζουσῶν τῆς ἀσφάλειαν τῆς ναυσι-
πλοΐας τοῦ ποταμοῦ καὶ τὴν τήρησιν τῆς τάξεως.

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Βουλγαρίας, τῆς Οὐγγαρίας, τῆς Ρου-
μανίας καὶ τῆς Γιουγκοσλαβίας συνηθροίσθησαν εἰς Βελιγράδι-
ον τὴν 17ην Ἀπριλίου 1940, καὶ συνεφώνησαν ἐπὶ πολλῶν θεμά-
των μελζονος σπουδαιότητος.

Ἡ ἀπόφασις γενομένη ἀποδεκτὴ δι' ἀπάντων τῶν ψήφων ἐξε-
τέθη ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς Ρουμανίας, Προέβλεπε τὰ κάτωθι:

" Ἡ ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως κυκλοφορία ἀποκλείεται εἰς πλοῖα
ἔχοντα διαφόρους σκοποὺς τῶν τῆς μεταφορᾶς, ἐπιβατῶν καὶ ἔμπο-
ρευμάτων. Ὁ ὅρος οὗτος δὲν ἀφορᾷ σκάφη ἀνήκοντα εἰς παρόχθια
Κράτη καὶ εὐρισκόμενα ἐντὸς τῶν σχετικῶν τμημάτων.

Ἡ μεταφορὰ ὄπλων, πολεμικῶν ἐφοδίων καὶ ἐκρηκτικῶν ὑ-
λῶν δὲν θὰ ἐπιτραπῇ ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ἄνευ προηγουμένης ἀδεί-
ας τοῦ παροχθίου ἐνδιαφερομένου Κράτους.

Οὐδεμία μεταφορὰ βαρέων ὑλικῶν, ὡς τσιμέντων, μεταλλευμά-
των καὶ πέτρας δὲν θὰ ἐπιτρέπεται νὰ διέλθῃ ἐκ τοῦ τμήματος
τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν καὶ τῶν Καταρρακτῶν ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας.

Ἡ Διοίκησις τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν θά λάβῃ εἰδικὰ προληπτικά μέτρα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς τυχόν διελεύσεως παρομοίων μεταφορῶν.

Τὰ παρόχθια Κράτη ὑποχρεοῦνται νὰ διεξάγωσι ἔλεγχον ἐπὶ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τὰ ὅποια κυκλοφοροῦσι ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ καὶ δέν θά ἐπιτρέπωσι ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ μεγαλύτερον ἀριθμὸν ἀπὸ αὐτοῦ ὁ ὅποτος καθωρίσθῃ ὡς ὁ ἀπαιτητός. Τὸ ἐπὶ τοῦ πλοίου πλήρωμα δεόν νὰ κατέχωσι ἓν ἐπίσημον ἔγγραφον πιστοποιοῦν τὴν ταυτότητα ὡς ἐπίσης τὸν χαρακτηρισμὸν καὶ τὴν πραγματικὴν ἐργασίαν τὴν ὅποیان ἐκτελεῖ ἐπὶ τοῦ ἀντιστοίχου πλοίου.

Ἐφ' ἅπαντος τοῦ μήκους τοῦ Δουνάβεως ἐπὶ τοῦ ὁποίου διεξάγεται ἡ συναλλαγὴ τῆς ναυσιπλοΐας, τὰ παρόχθια Κράτη θά λάβωσι πᾶν χρήσιμον μέτρον διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτελέσεως τῶν διατάξεων αὐτῶν.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συνεδριάσεως τῆς 23ης Μαΐου 1940, ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Ρουμανίας προέβη εἰς μίαν δήλωσιν πρὸς τὰ μέλη τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τῆς ὁποίας τὸ κείμενον ἐνεκρίθη ὑφ' ἁπάντων τῶν ψήφων.

Ἡ δήλωσις αὕτη κατέθετε ὅτι ἡ Ρουμανία ὅσον ἀφορᾷ τὸν παράλιον Δούναβιν καὶ λόγῳ τῆς ἐκτάκτου παρούσης καταστάσεως ἡ ὁποία ἐδημιουργήθη, ὡς ἐκ τοῦ δικαιώματός της νὰ διεξάγῃ ἀστυνομικὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῶν ἰσίων αὐτῆς ὑδάτων, ἀπεφάσισε νὰ θέσῃ τέρμα εἰς τὰ μέτρα ἀσφαλείας τὰ ἐμπνευσθέντα ὑπὸ τῶν διατυπωθεισῶν ἀρχῶν ἐν τῇ ἀποφάσει τοῦ Βελιγραδίου τῆς 17ης Ἀπριλίου 1940 ὑπὸ τῆς Διεθνoῦς Ἐπιτροπῆς.

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Γερμανίας, τῆς Γαλλίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν ἐψήφισαν κατόπιν τῆς προτάσεως τῆς Ρουμανίας τὴν κάτωθι ἀπόφασιν:

" Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως, λαβοῦσα γνῶσιν τῆς ἀνακοινώσεως τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς Ρουμανίας, σχετικῶς μέ

τὴν ἀπόφασιν τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως τῆς 17ης
Ἀπριλίου 1940.

Ἀναγνώρισσα ὅτι τὰ αὐτὰ συμφέροντα ἐπιβάλλωσι ἐπὶ τοῦ
Παραλίου Δουνάβεως μέτρα ἀπορρέοντα ἐξ ἀναλόγων ἀρχῶν.

Ἀναγνώρισσα ἐπίσης ὅτι τοιαῦτα μέτρα εὐρίσκονται ἐντός
τῆς ἀρμοδιότητος τῆς Ρουμανίας λόγῳ τοῦ ἀποκλειστικοῦ δικαιώ-
ματος αὐτῆς νὰ διεξάγῃ ἀστυνομικὸν ἔλεγχον ἐπὶ τοῦ τμήματος
αὐτοῦ τοῦ ποταμοῦ.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ λαμβάνει τὴν ἀπόφασιν καὶ υἱοθε-
τεῖ τὴν δῆλωσιν τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς Ρουμανίας περὶ τῆς ἐπιθυ-
μίας τῶν ἀρμοδίων ρουμανικῶν ἀρχῶν ὅπως ἐπιβάλλωσι παρόμοια μέ-
τρα, ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς
τμήματος τοῦ Δουνάβεως ”.

Ἡ ρουμανικὴ ἐπίτευξις ὑπῆρξε μεγάλη καὶ ἡ ἐπιτυχία ὑ-
πῆρξε πλήρης διὰ τῆς δημιουργίας μοναδικοῦ προηγουμένου ἐντός
τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου ἥτοι τῆς συμφωνίας ἐπὶ τῶν συμφερόντων
τῶν ἐμπολέμων Κρατῶν τῆς Γερμανίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Γαλλίας
καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ὡς ἐπίσης καὶ τῆς ἀσκήσεως τοῦ αὐτοῦ
πειθοῦς ἐπὶ τῶν ἀντιπροσώπων αὐτῶν ὥστε νὰ δεχθῶσι ἄνευ ἐπιφυλά-
ξεων τὰς προτάσεις τῆς οὐδετέρας Ρουμανίας.

Ἡ Συνδιάσκεψις τῆς Βιέννης τοῦ 1940

Συνῆλθεν εἰς Βιέννην μία νέα Συνδιάσκεψις ἡ ὅποια κατήρ-
γησε ἀρχικῶς τὴν Διεθνῇ Ἐπιτροπῇ. Ἀντ’ αὐτῆς ἐδημιουργήθη
ἓν Συμβούλιον τοῦ Ποταμοῦ Δουνάβεως ἐπιβλέπον τὴν ναυσιπλοΐ-
αν ἀπὸ Μπρατισλαβάς (Πρεσβούργου) ἕως τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ.
Τὸ Συμβούλιον ἀπετελέσθη ἐξ ἀντιπροσώπων τῆς Γερμανίας, τῆς
Ἰταλίας, τῆς Ρουμανίας, τῆς Γιουγκοσλαβίας, τῆς Οὐγγαρίας,
τῆς Βουλγαρίας καὶ τῆς Σλοβακίας. Μετὰ τὴν προσάρτησιν τῆς Βεσ-
σαραβίας ὑπὸ τῆς Ε.Σ.Σ.Δ., τὸ Κράτος τοῦτο ἐγένετο ἀποδεκτὸν

τῇ αἰτήσῃ του εἰς τό Συμβούλιον τοῦ Παραλλοῦ Δουνάβεως ὡς παρόχθιον.

Ἡ Ἱδρυσις μιᾶς Ἐπιτροπῆς τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν εἰς τήν ὁποῖαν λαμβάνωσι μέρος ἡ Γερμανία, ἡ Ρουμανία καί ἡ Γιουγκοσλαβία ἀπεφασίσθη περαιτέρω, ὡς ἐπίσης καί μίς μόνιμος Εἰδική Ἀντιπροσωπεῖα ἡ ὁποία θά διαχειρίζεται τὰ ἔργα τῶν Διεθνῶν Ἐπιτροπῶν τοῦ Δουνάβεως καί θά ἀποτελεῖται ὑπό τῶν πληρεξουσίων τῆς Ἰταλίας, τῆς Ρουμανίας καί τῆς Οὐγγαρίας.

Τό καθεστῶς τοῦ παραλλοῦ Δουνάβεως ἀπό τῆς Βραΐλα ἕως τῆς Μαύρης θαλάσσης παρέμενε πρός τό παρόν ἀμετάβλητον,

Ὡς συνέπεια τούτων ἐξάγεται ὅτι ἐκ τῶν ἀποφάσεων τῆς Βιέννης ὁ Δούναβις θά διοικῆται ὑπό τῶν ὀργάνων τοῦ Ράιχ ἀπό τοῦ σημείου τῶν πηγῶν αὐτοῦ ἕως τήν Μπρατιαλάβαν (Πρεσβοῦρον) διασχίζων ἔδαφος γερμανικό, πρώην αὐστριακόν ὡς καί Τσεχοσλοβακικόν.-

Οἰκονομολογική Συνδιάσκεψις τῆς Βιέννης τοῦ 1942

Κατά τὰς ἀρχάς τοῦ μηνός Μαρτίου τοῦ 1942, συνεκλήθη εἰς τήν Βιέννην μίς νέα Συνδιάσκεψις ὑπό τήν πρωτοβουλίαν τῆς Γερμανίας.

Αἱ ἀντιπροσωπευόμεναι χῶραι εἶναι ἡ Γερμανία, ἡ Οὐγγαρία, ἡ Ἰταλία, ἡ Ρουμανία, ἡ Βουλγαρία, ἡ Σλοβακία καί ἡ Κροατία.

Σχέδια διά τήν ἀποπεράτωσιν τῆς

κατασκευῆς τῶν καταληγουσῶν εἰς τόν

Δούναβον διωρύγων.

Ι. Διώρυξ Ρήνου - Δουνάβεως.

Διά τῆς προσεχοῦς ἀποπερατώσεως τῆς Διώρυγος Ρήνου -

Μέγην - Δουνάβεως ή Βόρειος θάλασσα καί ό 'Ατλαντικός θά συνδε-
θῶσι μετά τῆς Μαύρης θαλάσσης. Ἡ μελλοντική αὐτή διαγώνιος
τῶν συγκοινωνιῶν διά μέσου τῆς Εὐρώπης θά διαδραματίσῃ μίαν
ἡμέραν σπουδαῖον ρόλον, τοσοῦτον σημαντικόν ὡς αὐτός τό ὁποῖος
ἔσχον ἄλλοτε ή Διώρυξ τοῦ Σουέζ καί ή Διώρυξ τοῦ Παναμαᾶ. Τό
πλωτόν μήκος αὐτῆς ἀπό τοῦ Ρόττερνταμ ἕως τήν Σουλίνα θά εἶναι
3.454 χιλιομέτρων.

Θά εἶναι ή πλέον σημαντική ποτάμιος ἀρτηρία τῆς Εὐρώπης
καί ἐπίσης σημαντική συμβολή τῆς παραγωγικῆς καί ἐμπορικῆς
δράσεως τῆς ζώνης ή ὁποία περιλαμβάνεται μεταξύ τῆς Βορείου
θαλάσσης καί τῆς Μαύρης θαλάσσης. Ὁ Δούναβις θά ἀρχίζῃ ἀπό
τό Ρόττερνταμ καί ό Ρήνος ἀπό τῆς Σουλίνα.

Ἐν παλαιόν σχέδιον ὑπῆρξεν ἀπό τῆς ἐποχῆς τῆς Βασιλείας
τοῦ Κορλομάγνου προβλέπον τήν ἑνωσιν τῶν δύο ποταμῶν μεταξύ
Ἄλτρουλ καί Ρέγκνατ ἐπὶ ἐνός μήκους 5 χιλιομέτρων. Τά ἔργα ἀπέ-
τυχον, τό σχέδιον ὅμως ἐπανῆλθε πολλάκις διά μέσου τῶν αἰώνων
καί ό Ναπολέων ἔσχεν ἐπίσης ἴδιον σχέδιον ἐπ' αὐτοῦ.

Ἡ πρώτη ἐπίτευξις ἔλαβε χώραν μεταξύ 1836 καί 1846 ὑπό τῆ
Βασιλείαν τοῦ Λουδοβίκου τοῦ Ιου τῆς Βαβαρίας, διά τῆς κατασκευῆς
τῆς Διώρυγος τοῦ Λουδοβίκου μεταξύ Μπάρπεργκ καί Κέλχαϊμ ἐπὶ ἐ-
φανείας 17^{1/2} χιλιομέτρων. Ἀπό τοῦ 1845 ἕως τό 1850 ή ἐταιρία
ή ὁποία ἀνέλαβε τήν κατασκευήν κατέβαλλε καί μέρος. Τό 1850
ή κυκλοφορία ἔφθασε τοῦς 196.000 τόννοι. Πλήν ὅμως ό μεγάλος ἀ-
ριθμός τῶν ὑδατοπτώσεων, αἱ πολύ μικραί διαστάσεις τῆς Διώρυγος
μή ἐπιτρέπουσαι κυκλοφορίαν σκαφῶν μεγαλύτερων τῶν 30-40 τόννων
τά ὁποῖα σκάφη διεξῆγον μόνον μεταφοράς πέτρας, ἄμμου, τούβλων
καί λοιπῶν ἐμπορευμάτων ἄνευ

άξιας και κυρίως ο ανταγωνισμός των σιδηροδρόμων έμείωσαν την κυκλοφορίαν.

Κατά την διάρκειαν του πολέμου του 1914 - 1918 ή έλλειψις μιᾶς κατ'εὐθείαν διώρυγος ἐγένετο αίσθητή και το 1946 συνεκλήθη μεγάλος αριθμός συσκέψεων διά τόν προσηλυτισμόν οπαδῶν ὑπέρ του ζητήματος αὐτοῦ. Το 1921 ιδρύθη ή 'Εταιρεία Ρήνου - Μέρην - Δουνάβεως κατέχουσα κεφάλαια 900.000.000 μάρκων και ἔκτοτε τά ἔργα ἐξηκολούθησαν ἄνευ διακοπῆς. Διά τῆς κατασκευῆς τῆς Διώρυγος αὐτῆς ἐπετεύχθη μία οἰκονομική σύνδεσις μεταξύ Βορείου Θαλάσσης και Μαύρης Θαλάσσης, μεταξύ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης και τῶν παραδουναβίων χωρῶν ὡς ἐπίσης και μετά τῆς Ρωσίας και Τουρκίας μετά του 'Ιράκ και περαιτέρω ο ποταμός Τίγρης και ο ποταμός Εὐφράτης παρεῖχον σύνδεσμον πρός τόν Περσικόν Κόλπον, διά δέ τῶν Στενῶν τῆς Τουρκίας μετά του Αἰγαίου Πελάγους και τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου και κατόπιν διά τῆς Διώρυγος του Σουέζ μετά τῶν 'Ινδιῶν.

Τό κύριον πρόβλημα εἶναι ή ἀποκατάστασις μιᾶς κατ'εὐθείαν συγκοινωνίας μεταξύ του Ρήνου και του Δουνάβεως ή ὅποια θά ἐπέτρεπε την κυκλοφορίαν του στόλου ἀπό του ἑνός ποταμοῦ εἰς τόν ἕτερον. Οὕτω θά ἐξησφαλίζετο ἐντατική οἰκονομική συναλλαγή μεταξύ τῶν χωρῶν τῶν δύο τούτων ποταμῶν και ή ἀνθρακοφόρος βιομηχανοποιηθεῖσα περιοχή του Ρήνου θά συνεδέετο μετά τῶν γεωργικῶν περιοχῶν του Δουνάβεως, προσέτι τά μεταφερόμενα εἰς την Βόρειον Θάλασσαν ἐμπορεύματα θά ἦτο δυνατόν νά διέλθωσι μέ εὐθύνάς τιμάς ἕως την Ναύρην Θάλασσαν και ἀντιστρόφως, ή και ἀκόμη νά φθάνωσι εἰς τά ἐνδότερα τῆς Εὐρώπης.

2. Ἕτεροι διώρυγες. (Διώρυξ τῆς Βέσερ και Διώρυξ "Οντερ - Δουνάβεως).

Διά τῆς κατασκευῆς διώρυγος παρά τόν ποταμόν Βέσερ προβλέπεται διά τῆς ἐπεκτάσεως τῆς διώρυγος ταύτης ή σύνδεσις του

ποταμού Βέσερ μετά της Διώρυγος Ρήνο - Μέην - Δουνάβεως.

Από τοῦ 1942 διεξάγονται ἔργα κατασκευῆς τῆς Διώρυγος "Οντερ - Δουνάβεως ἡ ὁποία θά ἔχῃ μήκος 315 χιλιομέτρων καί θά συνδέσῃ τό Στεττίνον μετά τοῦ Δουνάβεως παρά τήν Μπρατισλάβαν (Πρεσβοῦργον). Ἡ Διώρυξ αὕτη θά ἐπικοινωνήσῃ μετά μιᾶς ἐτέρας ἡ ὁποία θά πραγματοποιήσῃ τήν σύνδεσιν μετά τοῦ "Ελβα καί ἰδίως μετά τοῦ Ἀμβούργου.

Μία ἄλλη διώρυξ ἀπό τοῦ Κάσσελ ἕως τοῦ Γκλάιβιτζ, θά ἐξασφαλίσῃ τήν σύνδεσιν τῆς γαιανθρακούχου περιοχῆς τῆς Ἀνω Σιλεσίας μετά τῶν κυριωτέρων ὁδῶν ναυσιπλοΐας τῆς περιοχῆς ταύτης. Τό 1940 ἤρχισαν ἔργα διὰ νά ἀχθῇ ὁ ποταμός Βιστούλας πλεύσιμος καί προσιτός εἰς πλοῖα 1.000 τόννων, καί ἀφ' ἐτέρου προβλέπεται νά συνδεθῇ ὁ ποταμός Βιστούλας μετά τοῦ "Οντερ εἰς Κάτοβιτζ.

Διὰ τόν Ρήνον ἐπὶ τοῦ ὁποίου δύνανται νά πλεύσωσι πλοῖα 2.000 τόννων μέχρι Βασιλείας, προβλέπεται ἡ κατασκευή διώρυγος Βασιλείας - Κωνσταντίας προσιτῆς εἰς τούς ἐμπορικούς πλόας, ἀφ' ἐτέρου πλῆθος προσκειμένων διωρύγων θά συντομεύωσι τό ταξιδίον συνδέουσai τὰ στόμια τοῦ ποταμοῦ.

Ἐντός τῆς Δυτικῆς Ἑλβετίας, αἱ συνδετικαί διώρυγες ἐκκινῶσαι ἐκ τῆς Λίμνης Μαζέρ θά κατευθυνθῶσι μέσῳ τοῦ ποταμοῦ Πάδου πρὸς συνάντησιν τοῦ Ἀδριατικοῦ Πελάγους. Ἀναπλέοντες ἀπὸ τήν Ἀντὰ μία προσκειμένη διώρυξ θά ἐξασφαλίσῃ τήν σύνδεσιν μετά τοῦ Μιλάνου ὅπου ὑφίσταται προϋπολογισμός συναλλαγῆς 3 - 4.000.000 τόννων. Ἡ πραγματοποίησις τοῦ σχεδίου τούτου θά δημιουργήσῃ διὰ τήν Ἑλβετίαν ἕναν σπουδαῖον λιμένα εἰς Λοκάρνο.

Τελευταίως ἐτέθη ὑπὸ μελέτην ἡ κατασκευή μιᾶς πλωτῆς διώρυγος μεταξύ τοῦ Δουνάβεως καί τοῦ Ἀδριατικοῦ Πελάγους, ἐντός τοῦ πλαισίου τῆς συνεργασίας Ἰταλίας καί Κροατίας.

Τοῦτο θά ἐγένετο ἀπό τοῦ Πιούκαρι μέχρι τοῦ ποταμοῦ Κούλπα, καί ἐξ αὐτοῦ διά τῆς παρεκκλίσεως τοῦ ῥοῦ τοῦ ποταμοῦ τούτου ἤ καί τοῦ Σάβ μέχρι τοῦ Δουνάβεως. Τά πλέοντα ἐπὶ τῆς διώρυγος αὐτῆς πλοῖα θά κατεῖχον συνολικόν ἀριθμόν 1.500 τόννων. Οὕτω τό 'Αδριατικόν Πέλαγος θά εὑρίσκετο συνδεδεμένον μετά τοῦ Δουνάβεως καί τοῦ δικτύου αὐτοῦ.

Κατ'αὐτόν τόν τρόπον, ὁ Δούναβις θά συνδέεται μετά τῆς Κεντρικῆς Γερμανίας, τῆς 'Ανατολικῆς Γερμανίας καί τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ὡς ἐπίσης μετά τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης, τῆς Βορείου Θαλάσσης καί τοῦ 'Αδριατικοῦ Πελάγους. 'Απασαι αὗται αἱ ὁδοί συγκοινωνίας θά εἶχον ὡς ἐπίκεντρον τήν Βιέννην ἡ ὅποια θά καθίστατο οὕτω εἰς μέγας ἐσωτερικός λιμὴν τῆς 'Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης. Διά τῶν σχεδίων τούτων προβλέπεται ἡ οἰκονομική καί κοινωνική ἀνόρθωσις τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καί ἀκόμη περαιτέρω τῆς 'Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης (ἀποκλειομένων τῶν Βρεττανικῶν Νήσων) καί τοῦτο βεβαίως ὑπὲρ τῆς Γερμανικῆς κυριαρχίας, 'Αφ'ἐτέρου ἀπὸ τοῦ 1940 ἕως τοῦ 1942 διεξήγοντο ἔργα κατασκευῆς τῆς Βιέννης εἰς λιμένα καί ὡς ἐκ τούτου τά ὡς ἄνω ἔργα παρουσιάζουν εὐρύτατην προοπτικήν.

Μ Ε Ρ Ο Σ Γ'
~~'Εμποροὶ ἡδυνόμικαί - σύμβασεις~~
~~'Η Σύμβασις τοῦ Σάλτμουργκ τοῦ 1918~~

'Η Γερμανία ἤχθη εἰς τὴν τελωνειακὴν ἔνωσιν μετά τῆς Αὐστροουγγαρίας διότι 1) ἐάν προσήγγιζε τὴν Ρωσσίαν, λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ ῥωσσικὴ οἰκονομία θά συνεπλήρου τὴν γερμανικὴν θά ἐκινδύνευε αὕτη νὰ χάσῃ τὴν ἀνεξαρτησίαν της, 2) ἐάν προσήγγιζε τὴν Μεγάλην Βρεττανίαν θά ἔπρεπε νὰ ἀναγνωρίσῃ τὴν ναυτικὴν ἡγεμονίαν αὐτῆς, μὴ δυναμένη νὰ λάβῃ εἰ μὴ μόνον δευτερευούσαν θέσιν ἔναντι ταύτης καί 3) καθότι μίαν μόνον λύσιν ἀπέμενε εἰς αὐτήν, ἥτοι νὰ ἀποτελέσῃ μίαν δύναμιν ἐνδοευρωπαϊκὴν περιλαμβάνουσαν τὴν Γερμανίαν καί τὴν Αὐστροουγγαρίαν ἡ ὅποια

θά περιέκλειε κατόπιν εἰς τὴν ἐπιρροὴν αὐτῆς τῆς Σερβίαν, τὴν Βουλγαρίαν, τὴν Ρουμανίαν καὶ τὴν Τουρκίαν καὶ θά εὑρίσκε δι' αὐτῶν διέξοδον πρὸς τὴν Μεσόγειον θάλασσαν καὶ πρὸς Ἀνατολάς ἕως τὸν Περσικόν Κόλπον δίδοντος διέξοδον πρὸς τὴν ὁδὸν τῆς Βαγδάτης.

Διὰ τὴν ἔνωσιν αὐτὴν ἀπὸ τῆς 15ης Νοεμβρίου 1915 αἱ Βουλαι τῶν δύο Κρατῶν ἀνέλαβον τὴν διεξαγωγὴν διαπραγματεύσεων. Μετὰ τὴν ἄρνησιν τῆς Οὐγγαρίας ἡ Αὐστρία εὐρέθη πρὸ συνταγματικῶν δυσχερειῶν καὶ μόνον κατόπιν τῆς ὑποχωρήσεως αὐτῆς, ἐπανελήφθησαν αἱ διαπραγματεύσεις μετὰ τὴν ὑπογραφήν ὑπὸ τῆς Οὐγγαρίας μιᾶς πράξεως διαιτησίας τὴν 24ην Φεβρουαρίου 1917 καὶ κατέληξαν εἰς τὴν μεταξύ Γερμανίας καὶ Αὐστρίας Σύμβασιν τοῦ Σάλτσμπουργκ.

Ἡ Σύμβασις καθόριζε τὴν τελωνειακὴν ἔνωσιν τῶν δύο Κρατῶν καὶ τὴν ἐπιβολὴν εἰδικοῦ τιμολογίου. Αὕτη κατέστη ἄκυρος τὴν 11ην Νοεμβρίου 1918 διὰ τῆς καταστροφῆς τῶν Δυνάμεων τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

Ἡ Συνδιάσκεψις τῆς Ρώμης τοῦ 1921

Ἔλαβον μέρος τὰ διάδοχα Κράτη τῆς Αὐстроουγγαρίας ἐκτὸς τῆς Αὐστρίας καὶ τῆς Οὐγγαρίας. Ὑπῆρξε ἐκ τῶν πρώτων συνδιασκέψεων αἵτινες ἔλαβον χώραν μετὰ τὴν διάλυσιν τῆς Αὐстроουγγαρίας, ὡς καὶ ἡ Συνδιάσκεψις τοῦ Πόρτο-Ρόζ τῆς 15ης Ὀκτωβρίου 1921. Ἔλαβε χώραν εἰς τὴν Ρώμην τὴν 6ην Ἰουνίου 1921.

Τὰ νέα Κράτη, ἐκτιμῶντες τὴν ἄρτι ἀποκτηθεῖσαν ἐλευθερίαν των ἐπεζήτησαν νὰ παγιολογήσωσι αὐτὴν λαμβάνοντα ἅπαντα τὰ μέτρα τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν σταθεροποίησιν τῆς οἰκονομικῆς καὶ πολιτικῆς καταστάσεως τῶν χωρῶν αὐτῶν. Ἐπίσης ἔλαβον ἀπᾶσας τὰς προφυλάξεις αὐτῶν κατὰ τῆς τυχόν οἰκονομικῆς προσεγγίσεως ἢ ὅποια θά ἐπέφερε ἡ τὴν ἐπανάδρυσιν τῆς Δυαδικῆς Μο-

ναρχίας ή τήν έπαναφοράν τοῦ πρώην αὐτοκρατορικοῦ οἴκου.
Οὕτω οὖν εἶχον ἔναντι ἀλλήλων τό δικαίωμα τῆς ἴσης μεταχει-
ρίσεως καί πρὸς τοῦτο κυρίως ἀπέβλεπον.

Ἡ Συνδιάσκεψις τοῦ Πόρτο - Ρόζ

τῆς 15ης Ὀκτωβρίου 1921

Ἐλαβον μέρος ἡ Αὐστρία, ἡ Οὐγγαρία, ἡ Ἰταλία, ἡ Πο-
λωνία, ἡ Ρουμανία, ἡ Τσεχοσλοβακία καί ἡ Γιουγκοσλαβία.

Ἀπεφασίσθη μία οἰκονομική συνεργασία καί διὰ πρώτην
φοράν μετὰ τὸν πόλεμον ἀνελήφθησαν αἱ σχετικαί δεσμεύσεις
αἱ ὁποῖαι ἐπέφερον ἀργότερον τήν ὑπογραφήν ἐπὶ τῶν αὐτῶν
βάσεων τῶν πρώτων οἰκονομικῶν συνθηκῶν μεταξὺ τῶν παραδου-
ναβίων Κρατῶν καί τήν μεταξὺ τῶν Ἑκρατῶν αὐτῶν ἐλευθερίαν
τῶν ἀνταλλαγῶν, κατ' ἀρχήν τοῦλάχιστον.

Ἡ Συνδιάσκεψις τῆς Βουδαπέστης

ἀπὸ 2ας ἕως 24ης Ἰουλίου 1930

Διὰ πρώτην φοράν συνηντήθησαν τὰ παραδουνάβια γεωργικά
Κράτη, ἡ Ρουμανία, ἡ Οὐγγαρία, ἡ Γιουγκοσλαβία (καί ἡ Βουλγα-
ρία), διὰ μίαν οἰκονομικήν συνεργασίαν.

Ἡ προκαταρκτικὴ Συνδιάσκεψις τῆς Γενεύης ἀπὸ 17ης ἕως
24ης Μαρτίου 1930 συνεζήτησε τό γεωργικόν πρόβλημα τῆς Εὐρώ-
πης, ἡ αἵτησις ὅμως τῶν γεωργικῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν περὶ ἀ-
πορροφῆσεως τῶν προϊόντων αὐτῶν ὑπὸ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν
ἔμεινε ἄνευ ἀποτελέσματος λόγῳ τῆς ἀντιδράσεως τῶν χωρῶν τῶν
πέραν τῶν θαλασσῶν αἱ ὁποῖαι ἐβασίζοντο ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς πλέ-
ον εὐνοουμένης χώρας.

Ἀπεφάσισαν νά κηρυχθῶσι ὑπὲρ τῶν παρεχόντων ἐξαιρέσεις

τιμολογών, ὑπὲρ τῆς καταργήσεως τοῦ γεωργικοῦ προστατευτισμοῦ τῶν εὐρωπαϊκῶν βιομηχανικῶν χωρῶν καὶ τῆς παροχῆς εἰς τὰς γεωργικὰς χώρας μακροπροθέσμων πιστώσεων, Ἐνδιεφέρθησαν ἐπίσης καὶ διὰ τὴν ἄνοδον τῶν τιμῶν τῶν γεωργικῶν προϊόντων διὰ τῆς προβλεπομένης ἰδρύσεως δικτύου ἀποθηκῶν ὡς ἐπίσης καὶ ἐνὸς ὀργανισμοῦ ἐξασφαλίζοντος τὴν ὁμοιόμορπον πολιτικὴν τῶν πωλήσεων.

Ἡ Συνδιάσκεψις τῆς Σινάγια τοῦ 1930

Ἡ κοινὴ ἀπόφασις τῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Βουκουρεστίου ἐπανελήφθη ὑπὸ τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Γιουγκοσλαβίας πρὸς τὸν σκοπὸν συνάψεως οἰκονομικῆς συνεργασίας, μεταξὺ τῶν 2 χωρῶν εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν τῆς Σινάγια ἡ ὁποία συνήλθε ἀπὸ 31ης Ἰουλίου ἕως 1ης Αὐγούστου 1930.

Ἡ Συνδιάσκεψις τῆς Βαρσοβίας τοῦ 1930

Αὕτη ἔλαβε χώραν ἀπὸ 28ης ἕως 30ῆς Αὐγούστου 1930 ὑπὸ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς Πολωνίας. Ἐλαβον μέρος ἡ Βουλγαρία, ἡ Ἑσθονία, ἡ Λεττονία, ἡ Οὐγγαρία, ἡ Πολωνία, ἡ Ρουμανία, ἡ Τσεχοσλοβακία καὶ ἡ Γιουγκοσλαβία. Ὁ κύριος σκοπὸς αὐτῆς ὑπῆρξε ἡ λύσις τῆς ἀγροτικῆς κρίσεως καὶ τὸ θέμα ἀντιμετωπίσθη ὡς Εὐρωπαϊκόν. Λόγῳ ὅμως τῆς ἰδιαζούσης καταστάσεως εἰς τὰς παραδουναβλους χώρας καὶ παρὰ τὸ ἐξαίρετον ἔργον τῆς Συνδιασκέψεως, τὰ παραδουνάβια Κράτη δέν θά ἀπεμακρύνοντο ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων τῆς Συνδιασκέψεως τῆς Βουδαπέστης κατὰ πολὺ.

Ἡ Σύνοδος τῆς Κοινωνίας τῶν Ἑθνῶν τοῦ 1930.-

(11η Σύνοδος) τῆς 10ης Σεπτεμβρίου 1930.

Διὰ τῶν ἀποφάσεων τῆς Βαρσοβίας τὰ γεωργικά Κράτη συνήλθον

ἐκ νέου εἰς Γενεύην, τὴν 10ην Σεπτεμβρίου 1930.

Ἡ Μεγάλη Βρετανία, ἡ Ἰταλία, ἡ Ὑλλανδία, ἡ Ἱρλανδία, τὰ Σκανδιναυικά Κράτη, καὶ τὰ Ὑπερπόντια τοιαῦτα ἀντετέθησαν εἰς αἵτησιν τῶν πρώτων περὶ παραχωρήσεως εὐνοϊκοῦ καθεστῶτος διὰ τὰ εὐρωπαϊκά γεωργικά εἶδη προβάλλοντα τὴν ῥήτραν τοῦ μᾶλλον εὐνουμένου Κράτους. Αἱ κυριώτεραι ἀποφάσεις ἐπὶ τοῦ γεωργικοῦ προβλήματος ἀνεβλήθησαν δι' ἄργότερον. -

Ἡ Συνδιάσκεψις τοῦ Βουκουρεστίου

τῆς 18ης Ὀκτωβρίου 1930.

Λόγω τῶν μὴ ικανοποιητικῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ὥς ἄνω Συνόδου τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν, αἱ ἀντιπροσωπεῖται τῆς Βουλγαρίας, τῆς Ρουμανίας, τῆς Γιουγκοσλαβίας, τῆς Οὐγγαρίας, τῆς Τσεχοσλοβακίας, τῆς Πολωνίας, τῆς Ἑσθονίας καὶ τῆς Λεττονίας συνηθροίσθησαν ἐκ νέου εἰς Βουκουρέστιον τὴν 18ην Ὀκτωβρίου 1930. Ἐλήφθησαν πολλαὶ ἀποφάσεις πρὸς σταθεροποίησιν τῆς θέσεως τῶν ἀγροτικῶν Κρατῶν.

Αἱ Διεθνεῖς Συνδιασκέψεις τοῦ 1931 καὶ

1932 καὶ αἱ παραδουνάβιοι χῶραι.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν συνόδων τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Μελετῶν διὰ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐνωσιν ἦτοι:

- 1) Εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν Δημητριακῶν τῶν Παρισίων, τῆς 23ης - 28ης Φεβρουαρίου 1931. -
- 2) Εἰς τὴν Διεθνῆ Συνδιάσκεψιν διὰ τὸν Σίτον τῆς Ρώμης, τῆς 26ης Ματίου 1931,
- 3) Εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Λονδίνου, τῆς 18ης - 23ης Μαΐου 1931 καὶ.
- 4) Εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν τῆς Στρέσσας τῆς 5ης Σεπτεμβρίου 1932.

Τά παραδουνάβια γεωργικά Κράτη συνηντήθησαν μετά τῶν λοιπῶν γεωργικῶν Κρατῶν διά νά προσπλῶσι τά οἰκονομικά αὐτῶν συμφέροντα, Τά ἀποτελέσματα ὑπῆρξαν μέτρια λόγῳ τῶν αὐτῶν ἀντιρρήσεων τῶν εὐρωπαϊκῶν βιομηχανικῶν χωρῶν ὡς καί τῶν γεωργικῶν Ὑπερποντίων Κρατῶν.

Μόνη ἡ θέσις τῆς Γαλλίας ὑπῆρξε ἄκρως συμβιβαστική κατὰ τήν διάρκειαν τῆς 3ης Συνόδου τῆς Εὐρωπαϊκῆς Συνδιασκεφῆς τῶν Δημητριακῶν εἰς Γενεύην ἀπό τῆς 15ης ἕως τῆς 21ης Μαΐου 1931 ὅπου παρουσίασε ἕν " ἐποικοδομητικόν ὑπόμνημα " πρὸς παροχὴν σαφῶν καί πρακτικῶν λύσεων ἐπὶ τῶν πλέον ἐπειγόντων οἰκονομικῆς φύσεως ζητημάτων τῆς Εὐρώπης. Τό "ὑπόμνημα " τοῦτο ἐπέφερε μερικὴν ἐφαρμογὴν τοῦ εὐνοιοκρατικοῦ καθεστώτος.

Καί ἐν συνεχείᾳ ἡ Συνθήκη μεταξὺ Ρουμανίας καί Γερμανίας ὡς ἐπίσης καί ἡ Συνθήκη μεταξὺ Οὐγγαρίας καί Γερμανίας συνήφθη ἐπὶ βάσεως παροχῆς εὐνοίας, κατὰ τήν ἐποχὴν δέ τήν ἐπακολουθήσασαν τήν οἰκονομικὴν κρίσιν τοῦ 1930 - 1932, ἡ Γερμανία ἀνέλαβε ἐνεργὸν ἀνάμιξιν εἰς τὰς ἀνταλλαγὰς τῶν παραδουνάβιων χωρῶν, ὥσαύτως ἡ Γαλλία παρέσχεν καθεστῶς εὐνοϊῶν διά τόν σίτον προελεύσεως Ρουμανίας, Οὐγγαρίας καί Γιουγκοσλαβίας.

Τήν 4ην Ἰουνίου 1930 συνηθροίσθησαν εἰς Βουκουρέστιον οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Γιουγκοσλαβίας, Οὐγγαρίας, Τσεχοσλοβακίας, Ἑσθονίας, Λεττονίας καί Πολωνίας καί συνεφώνησαν νά διατηρήσωσι τὰς προηγουμένας ἀξιιώσεις αὐτῶν, δεχόμενοι ὡς βασικὴν ἀρχὴν τήν παροχὴν εὐνοιοκρατικοῦ καθεστώτος ὑπὲρ τῶν εὐρωπαϊκῶν γεωργικῶν προϊόντων.

Εἰς τήν Νομισματικὴν καί Οἰκονομικὴν Παγκόσμιον Συνδιάσκεψιν τοῦ Αὐγούστου 1930, συγκληθεῖσαν εἰς Λονδίνον τὰ αὐτὰ Κράτη ἀντεπροσωπεύθησαν διά μίαν εἰσέτι φορὰν. Ἡ Συνδιάσκεψις ἀπέδωκε πολὺ ὀλίγα ἀποτελέσματα ἐπὶ τοῦ γεωργικοῦ ζητήματος τῆς Εὐρώπης λόγῳ τῆς ἀντιδράσεως τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν.

"Εκτοτε ἡ Διεθνὴς κίνησις παύει. Ἡ Παγκόσμιος κρίσις διατρέξασα τὸν κανονικὸν αὐτῆς κύκλον ἐξαφανίζεται προοδευτικῶς καὶ μίᾳ νέᾳ περιόδῳ ἐμφανίζεται. /Γερμανίῃ ἐπιρροή ἐπὶ τῶν παραδουναβίων χωρῶν, ἐξαφάνισις τῆς Βρεττανικῆς Ἐπιρροῆς /.

Καὶ οὕτω δὲν ὑπάρχει πλέον λόγος συγκλίσεως Συνδιασκέψεων.

Ἡ τελωνειακὴ ἔνωσις μεταξύ Αὐστρίας καὶ
Γερμανίας.

Αἱ παλαιαὶ ἰδέαι τοῦ "Ανσλους καὶ οἱ ἰδεολογικοὶ προσανατολισμοὶ τῆς γερμανικῆς ὑπεροχῆς ἐπὶ τῆς Εὐρώπης τοῦ 1915 - 1918 κατέληξαν μετὰ τὴν κρίσιν τῶν ἐτῶν 1929 καὶ 1930 εἰς τὸ σχέδιον τῆς τελωνειακῆς ἐνώσεως μεταξύ Αὐστρίας καὶ Γερμανίας τοῦ μηνὸς Μαρτίου 1931. Τοῦτο ἔτυχε τῆς ἐπιδοκιμασίας τῆς Μεγάλης Βρεττανίας ἀποβλεπούσης εἰς τὴν ἀπλοποίησιν τοῦ οἰκονομικοῦ συστήματος τῆς Εὐρώπης.

Ἀντέδρασαν ἡ Γαλλία, ἡ Ἰταλία ὡς καὶ τὰ Κράτη τῆς Μικρῆς Ἀντάντ προβλέψασαι ὡς συνέπειαν τοῦ σχεδίου τὴν καταστροφὴν τοῦ συστήματος τῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν αἵτινες εἶχον ὡς βάσιν τὴν ἀρχὴν τῆς ρήτρας τοῦ μᾶλλον εὐνοουμένου Κράτους καὶ εἶχον ἤδη ἐπιβληθῇ διὰ τῶν διατάξεων αὐτῶν ἐπὶ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Τὸ σχέδιον ἀπερρίφθη τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1931.

Τὸ σχέδιον Ταρντιέ τοῦ 1932

Ὁ Πρόεδρος τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου τῆς Γαλλίας κ. Ταρντιέ, κατόπιν τῶν ὁλοθρύλων ἀποτελεσμάτων τῆς κρίσεως τοῦ 1929 - 30 ἐπὶ τῶν παραδουναβίων χωρῶν παρουσίασε ἓν σχέδιον τὸ ὁποῖον προέβλεπε διὰ τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην.

* καθεστώς εὐνοιοκρατικὸν ἐφαρμοσθησόμενον πλήρως ἐπὶ τῶν παραδουναβίων χωρῶν, οἰκονομικὴ συνεργασία καὶ οἰκονομικαὶ στεναὶ σχέσεις, πύκνωσις τῶν ὀνταλλαγῶν, οἰκονομικὴ καὶ χρηματικὴ κάθαρσις τῶν χωρῶν τῶν παραδουναβίων Κρατῶν *.

Τὸ σχέδιον προέβλεπε τὴν ἐφαρμογὴν αὐτοῦ καὶ εἰς τὴν Αὐστρίαν, Οὐγγαρίαν, Τσεχοσλοβακίαν, Γιουγκοσλαβίαν καὶ Ρουμανίαν.

Τοῦτο ὑπεβλήθη πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὴν Μεγάλῃν Βρετανίαν, Γερμανίαν καὶ Ἰταλίαν αἵτινες συνεφώνησαν κατ' ἀρχὴν, οὐχὶ ὅμως καὶ ἐπὶ τῶν μέσων πραγματοποιήσεως αὐτοῦ, φοβηθεῖσαι σκοτεινάς πολιτικὰς βλέψεις.

Ἡ Συνδιάσκεψις τῶν Τεσσάρων τοῦ 1932

Διὰ τῆς ἀντιδράσεως τῆς Μεγάλῃς Βρετανίας ἐματαιώθη τὸ σχέδιον Ταρντιέ καὶ τελικῶς ἐπέλσθη καὶ ὁ κ. Ταρντιέ περὶ προσεχοῦς συμμετοχῆς τῆς Γαλλίας εἰς μίαν Συνδιάσκεψιν τῶν Τεσσάρων ἣ ὅποια καὶ ἔλαβε χώραν ἀπὸ τῆς 4ης ἕως τῆς 8ης Ἀπριλίου 1932. Αὕτη παρετάθη καὶ ἀνεβλήθη μὴ ἐπιτευχθεῖσης συμφωνίας μεταξὺ τῶν Τεσσάρων Κρατῶν ἅτινα ἐπέμενον ἐπὶ τῶν ἀπόψεων αὐτῶν. (Μεγάλῃς Βρετανίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ἰταλίας).-

Ἡ Συνδιάσκεψις τῆς Λωζάννης τοῦ 1932

Ἐλαβε χώραν τὸν Ἰούλιον τοῦ 1932 καὶ ἐπέφερε μείωσιν τῆς οἰκονομικῆς ἐντάσεως εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην.

Ἡ Συνδιάσκεψις τῆς Στρέσσα τοῦ 1932

Τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1932 συνήλθεν εἰς Στρέσσα ἡ ἰδρυθεῖσα Ἐπιτροπὴ ὑπὸ τῆς Συνδιασκέψεως τῆς Λωζάννης. Ἀντιπροσωπεύθησαν εἰς Στρέσσα 15 Κράτη τῆς Εὐρώπης.

Κατά τήν προπαρασκευήν τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ σχεδίου τῆς Συμβάσεως προσετέθη μία παράγραφος ἀποτελέσασα τὸ κεντρικὸν σημεῖον τοῦ ἔργου τῆς Συνδιασκέψεως, καὶ προβλέπουσα τήν κατάργησιν τῆς ἀρχῆς τῆς ῥήτρας τοῦ πλέον εὐνοουμένου Κράτους ἐφαρμοστέαν εἰς τὰ παραδουνάβια Κράτη.

Τοῦτο δὲν συνέφερε τὴν Μεγάλην Βρεττανίαν καὶ κατόπιν τῆς ἀντιδράσεώς της αἱ προτάσεις τοῦ Συνεδρίου δὲν ἐφηρμόσθησαν.

Ἡ Μικρὴ Ἀντάντ τοῦ 1933

Λόγω τῶν δυσχερειῶν τῆς διεθνοῦς θέσεως τῶν χωρῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης προήλθε μία ἀντίδρασις αὐτῶν καὶ προέκυψε ἡ σύσφιγξις τῶν 3 Κρατῶν τῆς Μικρῆς Ἀντάντ διὰ μίαν στενωτέραν συνεργασίαν.

Τὴν 15ην Φεβρουαρίου 1933 ἐξεδόθη ὑπὸ τῆς Κοινωνίας τῶν Ἑθνῶν ἡ νέα σύνθεσις τῶν Κρατῶν τῆς Μικρῆς Ἀντάντ τὰ ὅποια ἐπετέλουν μίαν " Διπλωματικὴν Ἐνωσιν " καὶ μίαν διεθνῇ κοινότητά ἐφοδιασμένην διὰ νομικῆς προσωπικότητος ῥητῶς καθωρισμένης.

Ἡ Συνθήκη μεταξὺ τῶν 3 Κρατῶν ἀνενεώθη ἐπ' ἄοριστον εἰς ἓν ἔγγραφον ἀποτελέσαν Καταστατικόν, Ἰδρύθη ἓν Μόνιμον Συμβούλιον ἐκ τῶν 3 Ὑπουργῶν τῶν Ἐξωτερικῶν, ἓν Οἰκονομικόν Συμβούλιον καὶ μία Μόνιμος Γραμματεία.

Τὸ Ὑπόμνημα τῆς Ἰταλίας τοῦ 1933

Τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1933 ἡ Ἰταλία ὑπέβαλλε πρὸς τὰς Μεγάλας Δυνάμεις καὶ τὰ Κράτη τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἓν Ὑπόμνημα περιέχον τοὺς ὅρους τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς παραδουναβίου περιοχῆς. Προέβλεπε τὴν δημιουργίαν μιᾶς παραδουναβίου ὁμάδος Κρατῶν διὰ τῆς συνάψεως πολυμεροῦς συμφωνίας καὶ ἐτάσσετο ὑπὲρ ἐνὸς συστήματος διμερῶν συμφωνιῶν.

Ἐπίσης προέβλεπε καθεστῶς προτιμήσεων τιμολογίου ὑπὲρ τῶν γεωργικῶν προϊόντων τῶν παραδυναβίων χωρῶν καὶ ὑπὲρ τῶν βιομηχανικῶν εἰδῶν τῆς Αὐστρίας, βελτίωσιν τῆς ἐμπορικῆς ἰσορροπίας τῶν παραδυναβίων χωρῶν καὶ αὐξήσιν τῶν ἐξαγωγῶν, μέτρα ὑπὲρ τῆς διοχετεύσεως τοῦ ἐμπορίου διὰ τῶν πατροπαράδοτων ὁδῶν αὐτοῦ ὡς καὶ ὑπὲρ τοῦ οἰκονομικοῦ ἰσοζυγίου ὡς καὶ αὐτοῦ τῶν πληρωμῶν.

Τὸ Σύμφωνον τῆς Ρώμης τοῦ 1934

Ἄμεσον ἀποτέλεσμα τοῦ Ὑπομνήματος τῆς Ἰταλίας ὑπῆρξε τὸ λεγόμενον Σύμφωνον τῆς Ρώμης τοῦ Μαρτίου 1934 μεταξύ Ἰταλίας, Αὐστρίας καὶ Οὐγγαρίας. Ἀποτελεῖτο ἐκ δύο πρωτοκόλλων, πολιτικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ. Δὲν ἀνεκοινώθη εἰς τὴν Κοινωνίαν τῶν Ἐθνῶν ἀντιθέτως πρὸς τὴν συνθήειαν περὶ τῶν τοπικῶν Συνθηκῶν.

Ἀπὸ τῆς πολιτικῆς πλευρᾶς ἡ κυριωτέρα ῥήτρα ὑπῆρξε ἡ σχετικὴ μετὰ τοῦ ζητήματος τῶν ἀπὸ κοινοῦ συσκέψεων τῶν 3 Κρατῶν.

Ἀπὸ τῆς Οἰκονομικῆς πλευρᾶς ἠκολουθήθησαν ἐκ τοῦ πληθύνοντά ἀποτελέσματα τῆς Συνδιασκέψεως τῆς Στρέσσα καὶ ἐγένετο προσπάθεια ἐφαρμογῆς αὐτῶν.

Τὸ Σύμφωνον ἐπέφερε σημαντικὰ ἀποτελέσματα εἰς τὴν διατήρησιν τῆς Εἰρήνης εἰς τὴν Κεντρικὴν καὶ Παραδυναβίον Εὐρώπην.

Τὸ Σύμφωνον τῶν χωρῶν τοῦ Δυναβέως τοῦ 1935

Διὰ τοῦ Συμφώνου τῆς 6ης Ἰανουαρίου 1935 μεταξύ Γαλλίας καὶ Ἰταλίας ἐπετεύχθη σημαντικὴ πρόοδος ὡς πρὸς τὴν σταθεροποίησιν τῆς Παραδυναβίου Εὐρώπης. Ἐπίσης προεβλέπετο καὶ ἡ ὑπογραφή ὑπὸ τῶν παραδυναβίων χωρῶν ἰδιαιτέρου συμφώνου ὅπερ

τελικῶς δὲν ἐγένετο λόγῳ τῆς κηρύξεως τοῦ πολέμου μεταξὺ τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Αἰθιοπίας.

Τὰ Πρόσθετα Πρωτόκολλα τοῦ 1936

Μετά τὸ τέλος τῆς ἐκστρατείας τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν Αἰθιοπίαν, τὸ ἐνδιαφέρον αὐτῆς συνεκεντρώθη πάλιν πρὸς τὰς παραδουναβίους χώρας.

Τὴν 23 Μαρτίου 1936 ὑπεγράφησαν μεταξὺ Ἰταλίας, Αὐστρίας καὶ Οὐγγαρίας, 3 πρόσθετα Πρωτόκολλα τοῦ Συμφώνου τῆς Ρώμης τοῦ 1934, διὰ τῶν ὁποίων αἱ τάσεις πρὸς σταθεροποίησιν εἰς τὴν παραδουνάβιον περιοχὴν ἐγένοντο ἀποτελεσματικώτεραι.

Διὰ τοῦ Ιου Πρωτοκόλλου τὰ 3 Κράτη ἀπετέλουν μέλη τοῦ αὐτοῦ ὀργανισμοῦ, ἔχοντος μόνιμον ὄργανον λήψεως ἀποφάσεων, διὰ τοῦτου τὰ 3 Κράτη οὐδὲν θὰ ἔπραττον μετ' ἐτέρου παραδουναβίου Κράτους ἄνευ προηγουμένης συνεννοήσεως, πλὴν διμερῶν οἰκονομικῶν συμφωνιῶν καὶ διὰ τοῦ 3ου ἰδρύετο μόνιμον ὄργανον ἐκ τῶν 3 Ὑπουργῶν Ἐξωτερικῶν διὰ μίαν μόνιμον ἀνταλλαγὴν ἀπόψεων.

Τὸ Σχέδιον Χόντζα τοῦ 1936

Ἡ Τσεχοσλοβακία διὰ τοῦ Σχεδίου Χόντζα τοῦ 1936 ἐπεζήτει τὴν λύσιν τῶν προβλημάτων τῶν παραδουναβίων Κρατῶν. Ἐπραγματεύετο τὴν ἀπόλυτον ἀναγκαιότητα ὑπάρξεως μιᾶς οἰκονομικοπολιτικῆς ὀργανώσεως τῶν παραδουναβίων χωρῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ ὡς ἀποτέλεσμα τούτου τὴν αὐξήσιν τῶν οἰκονομικῶν σχέσεων μετὰ τῶν γειτονικῶν Κρατῶν ἥτοι τῆς Γερμανίας, Ἰταλίας, τῶν Κρατῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ρωσίας.

Ὁ πυρὴν τῆς Ὀργανώσεως ταύτης θὰ συνίστατο ἐκ τῶν παραδουναβίων Κρατῶν Αὐστρίας, Οὐγγαρίας, Τσεχοσλοβακίας, Γιουγκοσλαβίας, Ρουμανίας καὶ Βουλγαρίας. Οὕτω ἤρχισε ἡ συνεργασία τῶν

Κρατῶν τῆς Μικρῆς Ἀντάντ καὶ τοῦ Συμφώνου τῆς Ρώμης καὶ ἀποδείξεις τοῦτου τοῦ περιεχόμενον τῶν ἐμπορικῶν συνθηκῶν τῶν συναφθειῶν μεταξύ Τσεχοσλοβακίας καὶ Οὐγγαρίας.

Πέριξ τοῦ ἐπικέντρου συνεργασίας θὰ ἀναπτύσσοντο καὶ ἄλλαι σχέσεις μέ ἕτερα Κράτη, πρὸς τοῦτο προεβλέπετο ἡ τμηματικὴ ἐπέκτασις τοῦ συστήματος εἰς ἅπαντα τὰ Μέλη τοῦ Συμφώνου τῆς Ρώμης, τοῦ Βαλκανικοῦ Συμφώνου καὶ τοῦ Βαλτικοῦ Συμφώνου

“ Ἀνσλους ” τῆς 13ης Μαρτίου 1938

“ Ἐν γεγονόσιν ὑπῆρξεν ἡ ἔνωσις τῆς Αὐστρίας εἰς τὴν Γερμανίαν τῆς 13ης Μαρτίου 1938 ὑπὸ τὴν κατονομασίαν ” Ἀνσλους ”.

Τὸ κείμενον τοῦ αὐστριακοῦ νόμου τῆς Ἐνώσεως ἔτασσε ὅτι “ Ἡ Αὐστρία ἀποτελεῖ χώραν τοῦ γερμανικοῦ Ράϊχ. Ἐν ἐλευθέρῳ καὶ μυστικῶν δημοψήφισμα δι’ ἅπαντας τοὺς ἄνδρας καὶ τὰς γυναῖκας ἡλικίας πέραν τοῦ 21ου ἔτους τῆς Αὐστρίας θὰ λάβῃ χώραν τὴν 10ην Ἀπριλίου 1938 διὰ τὴν ἔνωσιν μετὰ τοῦ γερμανικοῦ Ράϊχ. Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ δημοψηφίσματος θὰ καταστῇ ἀποφασιστικὸν κατὰ πλειοψηφίαν.”

Ἀφ’ ἑτέρου τὸ γερμανικὸν κείμενον τοῦ νόμου τῆς ἑνώσεως ἔτασσε τὰ ἑξῆς: “ Ὁ συνταγματικὸς ὁμοσπονδιακὸς νόμος ὁ ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς ὁμοσπονδου αὐστριακῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῆς ἐπαναφορᾶς τῆς Αὐστρίας ἐντὸς τοῦ γερμανικοῦ Ράϊχ, τῆς 13ης Μαρτίου 1938, καθίσταται γερμανικὸς νόμος τοῦ Ράϊχ ”.

Τὸ παρὸν ὑφιστάμενον δίκαιον ἐν Αὐστρίᾳ παραμένει ἐν ἰσχύει νέχρη νεωτέρας διατάξεως. Ἡ εἰσαγωγή τοῦ δικαίου τοῦ Ράϊχ ἐντὸς τῆς Αὐστρίας θὰ πραγματοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ Καγκελαρίου - Φύρρερ ἢ ὑφ’ ἐνός Ὑπουργοῦ τοῦ Ράϊχ ἐπὶ τούτῳ ἐξουσιοδοτημένου ὑπ’ αὐτοῦ. Ὁ νόμος θὰ ἰσχύσῃ ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἀνακηρύξεως αὐτοῦ.

Τό Οικονομικόν Σύμφωνον μεταξύ Γερμανίας καί
Ρουμανίας τοῦ 1939, καί τό Πενταετές Σχέδιον.

Τό ὑπογραφέν τήν 23ην Μαρτίου 1939 γερmano - ρουμανικόν οικονομικόν σύμφωνον εἰς τό Βουκουρέστιον προβλέπει ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τά κάτωθι:

" Ἡ Ρουμανία καί ἡ Γερμανία ἔχουσαι τήν πρόθεσιν, ἐντός τῶν συμφερόντων τῶν δύο χωρῶν, νά συνδέσωσι ἐμβαθύνουσαι τὰς οικονομικάς αὐτῶν σχέσεις αἵτινες εὐρίσκονται ὑπό συνεχιζομένην ἐξέλιξιν καί νά φθάσωσι εἰς συνεργασίαν τῆς ὁποίας τό πρόγραμμα δέον νά ἐπέχῃ μεγάλην ἔκτασιν ἐπὶ τοῦ οικονομικοῦ πεδίου καί πρὸς τόν σκοπόν ἐκτελέσεως τῶν εἰρηνικῶν αὐτῶν ἐπιδιώξεων, συνεφώνησαν ὅπως συνάψωσι μίαν συνθήκην " .

Ἀ ρ θ ρ ο ν Ἰ ο ν

" Ἐπὶ σκοπῷ συνεργασίας μεταξύ τῶν συμβαλλομένων χωρῶν καί ὡς συμπλήρωμα τοῦ ὑφισταμένου διακανονισμοῦ τῶν οικονομικῶν ρουmano-γαρμανικῶν ἀνταλλαγῶν, θά καταστρωθῇ ἓν οικονομικόν σχέδιον πολλῶν ἐτῶν τό ὅποῖον θά κατέχῃ ὡς βασικήν αὐτοῦ ἀρχήν τήν ἰσορροπίαν τῶν ἀμοιβαίων οικονομικῶν ἀνταλλαγῶν.

Τό οικονομικόν σχέδιον δέον νά λάβῃ ὑπ' ὄψιν, ἀφ' ἑνὸς τὰς ἀνάγκας τῶν γερμανικῶν εἰσαγωγῶν καί ἀφ' ἑτέρου τήν δυνατότητα ἀναπτύξεως τῆς ρουμανικῆς παραγωγῆς, τὰς ἐσωτερικὰς ρουμανικὰς ἀνάγκας, τὰς ἀνάγκας τῶν οικονομικῶν ἀνταλλαγῶν τῆς Ρουμανίας μετὰ τῶν ἄλλων χωρῶν " .

Ἦκολούθουν διάφοροι διατάξεις τοῦ σχεδίου ἀναφερδμεναι εἰς τήν ἀνάπτυξιν τῆς γεωργικῆς ρουμανικῆς παραγωγῆς ἐφ' ὅλων τῶν τομέων αὐτῆς λεπτομερῶς. Ἐπίσης καί διὰ τήν βιομηχανικήν

τοιαύτην λεπτομερῶς. Δι' ανταλλαγὰς εἰδικῶν, Διὰ τὴν ἱδρυσιν μικτῶν ρουμανογερμανικῶν ἐταιρειῶν διαφόρων τομέων, ὡς ἐπίσης καὶ μιᾶς διὰ τὰ πετρέλαια καὶ τὸ μαζούτ. Διὰ τὴν ἱδρυσιν ἐλευθέρων ζωνῶν ἐφοδιασμένων διὰ διαφόρων ἐμπορικῶν, βιομηχανικῶν, ναυτικῶν ἐγκαταστάσεων συνεργείων, ἀποθηκῶν, ὡς καὶ ἐγκαταστάσεων διὰ τὴν γερμανικὴν ναυτιλιακὴν διαμετακόμησιν. Διὰ τὴν παράδοσιν πολεμοφοδίων καὶ ἐξαρτημάτων διὰ τὸν στρατόν, τὸ ναυτικόν καὶ τὴν ἀεροπορίαν ὡς καὶ διὰ τὴν πολεμικὴν ρουμανικὴν βιομηχανίαν. Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν συγκοινωνιακῶν ὁδῶν καὶ τῶν μέσων μεταφορᾶς τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου ὡς καὶ τῶν ποταμίων ὁδῶν. Διὰ τὴν οἰκονομικὴν καὶ τραπεζικὴν συνεργασίαν.

Τὸ ἄρθρον 4 προβλέπει οἰκονομικοὺς συνδυασμοὺς κεφαλῶν καὶ ἐπενδύσεων.

Τὸ ἄρθρον II καθορίζει τὰς διαφόρους ἱδρυομένας ἐπιτροπὰς.

Ἡ ἡμερομηνία λήξεως θά ᾔτο ἡ 31η Μαρτίου 1944.

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἀπετέλεσε ἐπιτυχίαν καὶ ὑπῆρξεν νεωτερισμὸς εἰς τὰς σχέσεις μεταξύ Κρατῶν, τὰς οἰκονομικάς βεβαίως.

Ἀνενεώθη καὶ συνεπληρώθη διὰ νέων λεπτομερῶν συμφωνιῶν.

Μ Ε Ρ Ο Σ Δ΄
Χαρακτηριστικά τοῦ Δούναβως ἐπὶ
τοῦ ρουμανικοῦ τομέως.

Ὁ Δούναβις φθάνει εἰς τὴν Ρουμανίαν εἰς Μπαζιάς, σχηματίζει τὰ δυτικὰ σύνορα τῆς Χώρας ἐπὶ ἀποστάσεως μῆκους περίπου 700 χιλιομέτρων, καὶ κατόπιν συνεχίζει τὸν ροὺν τοῦ ἐπὶ ρουμανικοῦ μόνον ἐδάφους ἐπὶ ἀποστάσεως μῆκους πλέον τῶν 300 χιλιομέτρων. Ἐπὶ τοῦ κατωτέρου τούτου τμήματος αὐτοῦ διαιρεῖται εἰς πολλοὺς βραχίονας αἱ ὁποῖαι ἀκολουθοῦσι τὰ κοιλώματα τῆς πεδιάδος καὶ σχηματίζουσι τὴν διαίρεσιν τῆς κοίτης τὰ τμήματα τῆς ὁποίας ἄλλοτε συνδέονται καὶ ἄλλοτε χωρίζονται ἕως ὅτου σχηματίσῃ εἰς τὸ δέλτα τρεῖς διαφόρους βραχίονας διὰ τῶν ὁποίων ὁ ποταμὸς ἐκχύνεται εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

Φθάνων εἰς τὴν ρουμανικὴν ὄχθην, ὁ Δούναβις εἰσέρχεται κατόπιν ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῶν ὀρέων γνωστῆς διὰ τοῦ ὀνόματος Καζάν καὶ Σιδηραὶ Πύλαι. Ὁ ποταμὸς διαχωρίζει εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τὰ Καρπάθια Ὅρη ἐκ τῶν Βαλκανίων Ὀρέων καὶ διὰ μέσου πολλῶν στροφῶν καὶ στενῶν ἀποτελουμένων ἐκατέρωθεν ἐκ βράχων μὴ ἐπιτρεπόντων ἐνίοτε ἀνοιγμάτων μεγαλύτερον τῶν 150 ἢ 170 μέτρων εἰσέρχεται ἐντὸς τῆς ρουμανικῆς κοιλάδος.

Ἡ ναυσιπλοΐα ἦτο πολὺ ἐπικίνδυνος ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ διότι ἡ στάθμη τοῦ ὕδατος εἶναι πολὺ χαμηλὴ καὶ ἐπιτρέπει τὴν ἐμφάνισιν καταρρακτῶν καὶ πληθώρας βράχων ἀπειλητικῶν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας.

Τὸ 1878 ἤρχισαν κατόπιν τῶν ἀποφάσεων τοῦ Συνεδρίου τοῦ Βερολίνου τοῦ 1878 τὰ πρῶτα ἔργα ἐκτελούμενα ὑπὸ τῆς Οὐγγαρίας. Ὁ ροὺς τοῦ ποταμοῦ ἔδει νὰ καταστῇ κανονικὸς διὰ τῆς κατασκευῆς διωρυγῶν καὶ διὰ τῆς καταστροφῆς τοῦ πλήθους τῶν συμπαγῶν ἐμποδίων. Τὰ ἀποπερατωθέντα, τὸ 1896, ἔργα ὑπῆρξαν ἀνεπαρκῆ, Ἀκόμη καὶ σήμερον τὰ ἔργα δεόν νὰ ἀρχίσωσι ἀκαταπαύστως καὶ ἐπὶ μεγάλῃς ἐκτάσεως. / 1896 ; /

Όταν διέλθῃ τὰς Σιδηρὰς Πύλας ὁ Δούναβις κατηυνασμένος καὶ γαλήνιος διέρχεται μίαν μεγάλην κοιλάδα ἐπιφέρων μόνιμον πλημμύραν καὶ φθάνει δι' αὐτῆς εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Οὕτω διασχίζει τὸ κοίλωμα τῆς Βλαχίας ἐπὶ ἀποστάσεως μήκους 600 χιλιομέτρων ἐκ δυσμῶν πρὸς ἀνατολὰς καὶ ἐπὶ ἀποστάσεως πλάτους πλεον τῶν 150 χιλιομέτρων. Ριπτόμενος διὰ τῶν καρπαθικῶν παραποτάμων αὐτοῦ πρὸς δυσμὰς, συσφίγγεται πρὸς τὴν ὄχθην τοῦ βουλγαρικοῦ ἐπιπέδου ὅπερ κυριαρχεῖ αὐτοῦ. Δέχεται ἅπαντὰ τὰ ὕδατα τοῦ ρουμανικοῦ ἐδάφους ἐπὶ τοῦ τετάρτου τῆς παραδουναβίου κοιλάδος καὶ καταλαμβάνει πλήρως τὸ περίφημον δέλτα.

Ὁ Δούναβις, ἐκπηγάζων ἐξ αὐτῆς ταύτης τῆς καρδίας τῆς Εὐρώπης καὶ ἐνισχυόμενος κατὰ τὸ πρῶτον τμήμα αὐτοῦ ὑπὸ τῶν κατερχομένων ἐκ τῶν Ἀλπεων παραποτάμων, κατέχει κατὰ τὴν διάβασιν αὐτοῦ ἐκ τοῦ ρουμανικοῦ ἐδάφους καθεστώς κατὰ μέγα μέρος λειτουργοῦν διὰ τοῦ κλιματικοῦ παράγοντος καὶ τὸ ὅποτον εἶναι χαρακτῆρος καθαρῶς ἡπειρωτικοῦ, ἀλλὰ χαρακτηριζόμενον καὶ διὰ μεσογειακῶν ἐπιρροῶν.

Αὐτὸ τὸ ὅποτον χαρακτηρίζει κατὰ συνέπειαν τὸ πρῶτον τοῦτο τμήμα τοῦ ποταμοῦ εἶναι ἡ μεγάλη αὔξησις τῆς ποσότητος τοῦ ὕδατος καὶ μίᾳ χαμηλῇ κλίσει τῆς κλιτύος ἐπὶ τῆς ὁποίας οὗτος ἐκρέει, πρᾶγμα τὸ ὅποτον ἐπιφέρει πολὺ ἀδύνατον τάχυστητα ροῆς.

Εἰς τὴν Βιέννην ἐπὶ παραδειγματι ἡ μέση ροὴ εἶναι μόλις $1.600 \mu^3$ κατὰ δευτερόλεπτον, εἰς τὴν Βουδαπέστην 2.370, εἰς τὴν Ἰσμαϊλλίαν πρὸ τοῦ διαχωρισμοῦ τοῦ ροῦ εἰς τρεῖς βραχίονας ἡ μέση ροὴ ὑπελογίσθη εἰς $7.230 \mu^3$ κατὰ δευτερόλεπτον. Τὸ ρεῦμα εἶναι λίαν εὐμετάβλητον εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν, ἐνίοτε ἀνέρχεται μέχρι τοῦ ἀνωτάτου ποσοῦ τῶν 35.000 μ^3 , κατὰ δευτερόλεπτον κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν μεγάλων βροχῶν αἵτινες ἐπέρχον-

ται μετά μεγάλης συχνότητος διά νά κατέλθῃ κατόπιν εἰς ἓν κα-
τώτατον ὄριον 2.000 μ³ κατά δευτερόλεπτον τήν ἐποχὴν κατὰ τήν
ὅποیان τὰ ὕδατα εἶναι χαμηλά, κατὰ τήν διάρκειαν τῆς μεγάλης
ξηρασίας.

Α Ἰ Λ Ἰ μ ν α ἰ

Ἡ μεγάλη αὕτη διαφορά μεταξύ τῆς ὑψίστης καί τῆς μαχη-
λοτέρας στάθμης τῶν ὑδάτων ἐπιβάλλει τήν ἀνάγκην διαθέσεως ἐπὶ
τοῦ ρουμανικοῦ Δουνάβεως μιᾶς μεγάλης ζώνης διὰ τήν πλημμύραν
προοριζομένης νά δεχθῇ τό τεράστιον τοῦτο ὑπόλοιπον ὕδατος
καί ἡ ὁποία δεόν νά ἀναμένῃ τήν ἀρχήν διοχέτευσιν τοῦτου πρὸς
τήν θάλασσαν. Ἡ ζώνη διὰ τήν πλημμύραν ὑφίσταται καταλαμβά-
νουσα αὕτη περιοχὴν πλεον τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου ἑκταρίων.
Αὕτη δὲν ἐνοῦται μετά τοῦ γειτονικοῦ λεκανοπεδίου τό ὅποτον
καθορίζεται καί διαχωρίζεται παντοῦ διὰ μιᾶς ἀποκρήνου ὀχθῆς,
ἐκτός ἀπὸ τήν Κοιλάδα τοῦ Πάννωνος ἐπὶ παραδείγματι ὅπου ἡ
πλημμύρα δύναται νά ἐπεκταθῇ ἐπὶ μεγάλων ἀποστάσεων ἄνευ
οὐδενὸς περιορισμοῦ.

Ἡ δυνατότης ἀποθηκεύσεως ὕδατος εἰς τήν ρουμανικὴν ζώ-
νην τῆς πλημμύρος εἶναι πολὺ μεγάλη, μέχρι τοιοῦτου σημείου
ὥστε τό 1897 ὑπελογίζετο ὅτι ἐδέχετο αὕτη παγίαν ποσότητα ὕ-
δατος πλεον τῶν 24 δισεκατομμυρίων μ³ ὕδατος. Μόνον ἡ νῆσος
τῆς Βρατλα, συνολικῆς ἐπιφανείας 87.000 ἑκταρίων, ἡ ὁποία
κατὰ τήν διάρκειαν τῆς πλημμύρας μετατρέπεται εἰς μίαν τερα-
στίαν λίμνην, εἶχε ἐναποθηκεύσει περὶ τὰ 5.500 ἑκατομμύρια
μ³ ὕδατος πρᾶγμα ὅπερ ἐπέφερε μεγάλην μείωσιν τοῦ ἐνδεχομέ-
νου ἀνωτάτου σημείου ὕψους τῶν ὑδάτων ἐάν ταῦτα ὑπεχρεοῦντο
νά ῥέωσι ἐκ τῆς συνήθους μόνον κοίτης τοῦ ποταμοῦ. Αἱ φυσι-
καὶ αὗται λίμναι ἀποτελοῦσι ἕν εἶδος τεραστίων ἀποθηκῶν ὕδατος
καί λαμβάνωσι τήν θέσιν ἑνὸς ἐπιστομίου ἀσφαλείας. Παρά τόν

μεγάλον κίνδυνον τεραστίας πλημμύρας, οἱ κάτοικοι τῶν σχε-
τικῶν περιοχῶν θεωρῶσι αὐτάς ὡς ἔξ' χάρισμα τῆς φύσεως τοῦ
ποῦτον γονιμοποιεῖ τὰς ἐκτάσεις των καὶ παρέχει μίαν καλὴν
συγκομιδὴν ἰχθύων ἐντὸς τῶν λιμνῶν.

Αἱ προσχώσεις

Ὁ ὑδάτινος ὄγκος ὁ διοχετευόμενος ἐκ τοῦ Δουνάβεως
πρὸς τὴν Μαύρην θάλασσαν ὑπολογίζεται κατ' ἀνώτατον ἐτήσιον
ποσὸν εἰς 228 δισεκατομμύρια μ^3 . Τὰ ἐκάστοτε ἄκρα ἐτήσια
ποσά ὑπῆρξαν διὰ τὸ 1887, 143 δισεκατομμύρια μ^3 ὕδατος καὶ
διὰ τὸ 1871, 341 δισεκατομμύρια μ^3 ὕδατος, τὸ μικρότερον πο-
σὸν διοχετεύθη τὸ 1887 καὶ τὸ ἀνώτατον τὸ 1871. Μεγάλην ση-
μασίαν ἐπέχωσι ἐπίσης τὰ ποσά τῶν διοχετευθεισῶν προσχώσεων
ὑπὸ τοῦ Δουνάβεως, κατόπιν δὲ παρατηρήσεων καὶ ὑπολογισμῶν
γενομένων ἀπὸ 25ετίας (πρὸ τοῦ 1942) διεπιστώθη ὅτι τὸ
συνολικὸν ποσὸν τῶν προσχώσεων αὐτῶν δύναται νὰ κυμαίνεται
μεταξὺ 3,25 χιλιογρ. καὶ 0,002 χιλιογρ. δι' ἕκαστον μ^3 ὕδα-
τος. Αἱ προσχώσεις αὗται ἐκχύνονται κατὰ ἓν τμήμα ἐντὸς τῆς
περιοχῆς ἣ ὅποια δέχεται τὰς πλημμύρας αἵτινες καταστῶσι γο-
νίμους τοὺς ἀγρούς καὶ κατὰ ἓν ἕτερον τμήμα ἐντὸς τῆς θαλάσ-
σης ὅπου δημιουργοῦν φράγματα λίαν ἐπικίνδυνα διὰ τὴν ναυσι-
πλοΐαν ὡς ἐπίσης καὶ νησιδῶς ἄμμου ἐντὸς αὐτῆς ταύτης τῆς
κοίτης τοῦ ποταμοῦ. Ὁ μεγαλύτερος ὅμως κίνδυνος διὰ τὴν
ναυσιπλοΐαν εἶναι τὸ ὅτι αἱ ὡς ἄνω νῆσοι ἄμμου μετακινῶνται
καὶ ἀπαιτῶσι μίαν μόνιμον ὑπηρεσίαν ἐκσκαφῶν διὰ τὴν ἐφα-
σφάλισιν τῆς ὀμαλοῦς ναυσιπλοΐας. Τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν
πρὸς τὴν Μαύρην θάλασσαν προσχώσεων ἀνέρχεται εἰς ἓν μέσον
ἐτήσιον τοιοῦτον 82,06 ἑκατομμυρίων τόννων.

Ἡ πηξίς τοῦ ὕδατος εἰς πᾶγον

Ἐν ἕτερον χαρακτηριστικὸν τοῦ Δουνάβεως ἐπὶ τοῦ ρου-

μανικοῦ τμήματος ἀποτελεῖ τὸ γεγονὸς τῆς πήξεως τῶν ὑδάτων εἰς πάγον κατὰ τοὺς ψυχροὺς χειμῶνας, ἀλλὰ καὶ ὅταν ἀκόμη ὁ ποταμὸς δέν καλύπτεται ὑπὸ πάγου ἢ ναυσιπλοῖα δέν εἶναι δυνατόν νά μή διακοπῇ καθ' ἑκαστον ἔτος τοῦλάχιστον κατὰ τὸν Ἰανουάριον καὶ τὸν Φεβρουάριον, λόγῳ τῶν πελωρίων τεμαχίων πάγου τὰ ὅποια πλέωσι ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ.

Ἡ τῆξις τῶν πάγων

Περισσότερον ἐνδιαφέρουσα καὶ ἐπικίνδυνος εἶναι ἡ τῆξις τῶν πάγων, ἐντὸς τοῦ τμήματος αὐτοῦ. Κατόπιν τῆς ξαφνικῆς ἀνόδου τῆς θερμοκρασίας καὶ τῆς ἐπαναλήψεως τοῦ φαινομένου τούτου ὁ πάγος θραύεται ἀποτόμως καὶ ῥέει πρὸς τὴν θάλασσαν. Λόγῳ ὅμως τοῦ πλήθους τῶν στομίων τοῦ ποταμοῦ, τὰ τεμάχια τοῦ πάγου δύνανται νά σταματήσωσι καὶ νά δημιουργήσωσι τεράστια φράγματα πάγου τὰ ὅποια προξενῶσι ἐνίοτε καταστροφικὰς πλημμύρας. Τὸ φαινόμενον ἔλαβε χώραν τὸ 1942 εἰς Οὐγγαρίαν, εἰς Βουλγαρίαν καὶ εἰς Ρουμανίαν ὅπου καὶ ὁ λιμὴν καὶ ἡ πόλις Γκιούργου ἐξεκενώθησαν τελείως λόγῳ τῶν προξενηθειῶν πλημμυρῶν ὑπὸ τῶν φραγμάτων αὐτῶν.

Τὸ Δέλτα

Ἀπὸ τὸ σύνολον τοῦ Δουνάβεως καὶ ἰδίως τοῦ ρουμανικοῦ τομέως τοῦ ποταμοῦ, τὸν πλέον χαρακτηριστικὸν τμήμα αὐτοῦ διὰ τῆς ἰδιαζούσης ποικιλίας καὶ τοῦ πλήθους τῶν προβλημάτων αὐτοῦ, ἀπάντων σχεδὸν οἰκονομικῆς φύσεως εἶναι ἀναμφιβόλως τὸ Δέλτα τοῦ Δουνάβεως. Ἐπίσης εἶναι καὶ τὸ πλέον ἄγνωστον τμήμα εἰς πολλάς χώρας τοῦ Κόσμου ἀκόμη δέ καὶ εἰς πολλοὺς ἐκ τῶν κατοίκων τῆς Ρουμανίας.

Τό Δέλτα ἀρχίζει εἰς τό Σεάταλουλ 'Ισμαΐλ ὅπου ὁ Δούναβις διαχωρίζεται εἰς δύο βραχίονας: 1) τῆς Κιλία, βορείως καί 2) τῆς Τουλτσέα, νοτίως. Ὁ Βραχίων τῆς Τουλτσέα διαχωρίζεται εἰς ἑτέρους δύο βραχίονας: α) τῆς Σουλίνα δυτικῶς καί β)) τοῦ 'Αγίου Γεωργίου,

Εἰς τήν πραγματικότητα, τό Δέλτα εἶναι μία τεραστία λίμνη κατάλοιπον ἐνός ἀποκλεισθέντος σχεδόν κόλπου ὑπό τῶν προσχώσεων αἵτινες ἐναπετέθησαν ὑπό τοῦ ποταμοῦ ἐπὶ τῆς παραλίου κοίτης ὡς καί ὑπό μιᾶς παραλίου ἀλύσεως τῆς θαλάσσης. Ἡ στάθμη τοῦ ὕδατος εἶναι γενικῶς μικροτέρα εἰς τό Δέλτα ἀπό τήν στάθμην τοῦ λοιποῦ ποταμοῦ. Μέγα πλῆθος μικρῶν διωρύγων ὁδηγοῦσι πρός τὰς δημιουργηθείσας μεταξὺ τῶν Βραχιόνων τοῦ ποταμοῦ μικράς λίμνας αἵτινες ὁμοιάζωσι πρός μεγάλας ἐκτάσεις λιμναζόντων ὑδάτων. Ἐπίσης αὗται ἀντανакλῶσι ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας αὐτῶν τό φυσικόν φέγγος καί καλύπτονται ὑπό τεραστίων δασφῶν σχολίων καί καλᾶμων χρώματος πρασίμου διακοπτομένων κατὰ διαστήματα ὑπό δασῶν, λίεας, λεώκης ἢ καί ὑπό μεγάλων ἐκτάσεων βοσκῶν.

Αἱ ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ ἐπιπλέουσαι
μικραὶ νῆσοι

Ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω φυσικῶν λιμνῶν τοῦ ποταμοῦ ἐπιπλέωσι μικραὶ νῆσοι πυκνότητος 90 ἑκατοστῶν τοῦ μέτρου (αἱ " Πλαβούρι ") αἱ ὅποται καλύπτονται ὑπό βλαστήσεως καί ἄγονται καί φέρονται ὑπό τοῦ ἀνέμου. Τό στρώμα ῥιζωμάτων ἐκ σχολίων ἐκ τοῦ ὁποῦ ἀποτελοῦνται σχηματίζει ἓν ἐξαίρετον φυσικόν ἄσυλον διὰ φωλεὰς ἰχθύων. Αἱ πλωταὶ νῆσοι καλύπτωσι ἔκτασιν 72.000 ἑκταρίων περὶπου.

Τμῆμα 65.000 ἑκταρίων, τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῆς ὁλικῆς ἐκτάσεως τῶν 430.000 ἑκταρίων τοῦ Δέλτα, ἀποτελεῖται ἐκ ξηροῦ

ἑδάφους μὴ δεχομένου τὴν πλημμύραν.

Ἀλλὰ ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου μόνον 14.000 ἑκτάρια δὲν ὑπέστησαν τὴν πλημμύραν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεγάλης πλημμύρας καὶ κατὰ συνέπειαν ἡ ἔκτασις τοῦ ἑδάφους τὸ ὅποτον ἐπιζέχεται τὴν πλημμύραν ἐντὸς τοῦ Δέλτα ἀποτελεῖται ἐκ 51.000 ἑκταρίων.

Ἀντιθέτως ἡ ἔκτασις ἡ ὅποια καλύπτεται ὑπὸ τῶν σχολίων καὶ τῶν καλῶν εἶναι 379.000 ἑκταρίων.

Δὲν πρέπει πάντως νὰ θεωρηθῇ τὸ Δέλτα ὡς βάλτος ἢ ἔλος διότι ἀντιθέτως ἡ περιοχὴ καλύπτεται ἀπὸ μίαν στρωσὶν ὕδατος ὕψους 2 μέτρων.

Τὸ Δέλτα θεωρεῖται ὡς τὸ νεώτερον τμήμα τοῦ ποταμοῦ. Πράγματι ἐπ' αὐτοῦ ὁ ποταμὸς ἐκτελεῖ ἓν τεράστιον ἔργον ἀπὸ αἰῶνας διὰ νὰ ἐπεκτείνῃ τὸν ῥοὺν του καὶ τὴν περιοχὴν αὐτοῦ, πρᾶγμα τὸ ὅποτον πραγματοποιεῖται καθ' ἕκαστον ἔτος κατὰ πολ-
λὰς ἑκατοντάδας μέτρων. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου δύναται νὰ διαπιστωθῇ ὁ τρόπος μὲ τὸν ὅποτον ἐχρησιμοποίησε ὁ ποταμὸς τὰς μεγάλας ποσότητας τῶν προσχώσεων διαμέσου τοῦ χρόνου.

Εἰς τὸ σημεῖον ὅπου ὁ ποταμὸς ῥίπτεται εἰς τὴν θάλασσαν, τὰ στόμια αὐτοῦ ὑφίστανται ἔμφραξιν ὑπὸ φραγμάτων ὑποβρυχίων προσχώσεων. Μόνον τὸ στόμιον τοῦ βραχίονος τῆς Σουλίνα εἶναι προσιτὸν εἰς τὴν παράλιον ναυσιπλοΐαν, διὰ τῶν ἐκτελουμένων ἐπ' αὐτοῦ ἔργων. Ὁ Βραχίων οὗτος ἀποτελεῖ τὴν συντομωτέραν ὁδὸν πρὸς τὴν θάλασσαν.

Τὰ πτηνά

Μία πολὺπλοκος καὶ μυστηριώδης ζωὴ ὑφίσταται εἰς τὸν κόσμον τῶν ὑδροφίλων πτηνῶν καὶ τῶν ζώων τὰ ὅποια ζῶσι ἐπὶ τοῦ Δέλτα. Τὰ σχοῖνα καὶ οἱ κάλαμοι ἀποτελοῦσι ἓνα πραγματικὸν παράδεισον, Ἐντὸς τῶν κλάδων τῶν δασῶν ἰτέας ἀποζητῶσι ἄσπλον στρατιαὶ ἐρωδιῶν, Κορμορανί, (Cormorants), πελαργῶν

κ.λ.π., ενώ έντός των σχολών παράγονται νήσσαι, άγριοπαππιαί, κύκνοι, πελεκάνοι ώς καί πλήθος άγριοχοίροι.

Όταν τά ύδατα άνέρχονται καί αί λίμναι καί οί βάλτοι ύφίστανται τήν πλημμύραν, δημιουργεΐται μία πραγματική έορτή διά τόν κόσμον των πτηνών ώς έπίσης καί διά τούς άλιεΐς καί κυνηγούς.

Ό Δούναβις ώς πηγή πλούτου

I) Οί Ιχθύες.

Ή μεγάλη ύδατίνη έκτασις του Δουνάβεως, ιδίως επί του Δέλτα, καί αί φυσικαί προϋποθέσεις αναπτύξεως των Ιχθύων εΐναι μοναδικαί εις τήν Εύρώπην, πλην όμως ή άπόδοσις τής άλιείας επί των ύδάτων του ποταμού δέν εΐναι ικανοποιητική.

Ή άλιεία εις τήν Ρουμανίαν άποτελεΐ έν είδος κρατικού μονοπωλίου (Τό 1942). Ή συνολική μέση ποσότης μεταξύ του 1895 καί του 1925 ήτο 20.000.000 χιλιογράμμων κατ'έτος, ό άριθμός ούτος θά ήτο δυνατόν νά διπλασιασθῇ μετά μίαν συστηματικήν άξιοποίησιν.

Περίπου 1.1.800.000 κάτοικοι ζώσι εις τάς λίμνας, τούς βάλτους, τά χωρικά ύδατα, τήν περιοχήν ή όποία επιδέχεται τήν πλημμύραν κ.λ.π. καί χρησιμοποιώνται διά τήν άλιείαν. (Ός επί των λιμνών των βάλτων, των επιδεχομένων τήν πλημμύραν χωρών του Καλαφάτ καί τής Τουλτσέα, επί τής Δυτικής Βεσσαραβίας, ώς καί έφ'όλοκληρου τής έκτάσεως αύτης, επί του Δέλτα καί έφ'όλης τής περιοχής του ποταμού).

Ό άριθμός ούτος καί αί ζώναι αύταί περικλείωσι άπαντα τόν άριθμόν αύτόν έντός τής ζώνης ή όποία επιδέχεται τήν πλημμύραν, ώς έπίσης καί έντός τής περιοχής ή όποία βρέχεται υπό του ποταμού καί άποτελεΐ ιδιοκτησίαν του Κράτους από του Μπαζιάς έως τήν θάλασσαν.

Πλήν όμως μόνον 60.000 κάτοικοι εργάζονται εις την άλιειαν
ώς καί 14.000 ειδικευμένοι άλιεῖς. Έντός τοῦ Δέλτα, εις την
περιοχήν τοῦ Βαλκὸς εὑρίσκεται τὸ κέντρον τῆς παραγωγῆς χα-
βιαρίου τῆς Ρουμανίας. Δυστυχῶς πολὺ μικραὶ προσπάθειαι ἐγέ-
νοντο διὰ τὴν βελτίωσιν καὶ αὔξησιν τῆς παραγωγῆς / Τὸ 1942 /.

2) Τὰ ὑδροβία φυτὰ

Ταῦτα ἀποτελῶσι ἑτέραν πηγὴν πλοῦτου διὰ τὴν Ρουμανίαν
κυρίως ἡ παραγωγή τοῦ καλάμου ὡς ἐπίσης καὶ ἡ παραγωγή τῶν
φαρμακευτικῶν φυτῶν καὶ τοῦ ξύλου.

3) Αἱ ἀρδεύσεις

Τὸ μέγα πρόβλημα τῆς Ρουμανίας τῆς βελτιώσεως τῶν ὄρων
τῆς γεωργίας συσχετίζεται μὲ τὸ πρόβλημα τῶν ἀρδεύσεων.
Τὸ Ρουμανικὸν λεκανοπέδιον δύναται νὰ ἐνισχυθῇ καὶ νὰ διασω-
θῇ καὶ ἡ ἐκτίστοτε συγκομιδὴ ἡ ὅποια καλεῖται ὑπὸ τοῦ καυστικοῦ
ἡλίου τοῦ τροπικοῦ θέρους, διὰ τῶν ἀρδεύσεων ἢ ἐκ τοῦ ποταμί-
ου ὕδατος ἢ ἐκ τοῦ ὕδατος τῶν βροχῶν.

4) Ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργειαν

Ὁ Δούναβις δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ νὰ δώσῃ εἰς
τάς χώρας τὰς ὅποιας διέρχεται μὲν μεγάλην δυναμικότητα ἠλε-
κτρικῆς ἐνεργείας διὰ τοῦ ρεύματος τῆς ῥοῆς τῶν ὑδάτων αὐτοῦ,
οὕτω καὶ ἡ βιομηχανία ὁλόκληρος θὰ ἀναπτυχθῇ. Οὗτος δύναται
νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν Ρουμανίαν 1.000.000 H.P. (= ; ἡ Κιλο-
βατῶρια) εἰς περὶπτωσιν ἀξιοποιήσεως τῆς περιοχῆς τῶν Σιδηρῶν
Πυλῶν.

Ἡ Ρουμανία καὶ τὸ τεχνικὸν αὐτῆς

Ἔργον ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως

Τὰ πρῶτα ἔργα τῆς Ρουμανίας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ ἐγένοντο

τὸ 1870 καὶ τὸ 1874 ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Γκιούργιου ὅπου κατεσκευάσθη μίᾳ προκυμάλᾳ καὶ ἐγένετο ἡ ἐκσκαφή τῆς Διώρυγος τοῦ Ἀγίου Γεωργίου ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Ἀγίου Γεωργίου.

Κατόπιν κατεσκευάσθησαν ἀποβάθραι ἐντὸς τῶν λιμένων τῆς Κατάτα, τοῦ Μπιστρέτ, τοῦ Μπεσέτ καὶ τοῦ Καλαφάτ.

Τὸ 1875 ἐκλήθησαν ἄλλοδαποὶ μηχανικοὶ διὰ τοὺς λιμένας Τούρνου, Μαρουγκέλε καὶ Βραΐλας.

Ἡ Ρουμανία κατεσκεύασε συνολικῶς 34 λιμένας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ἐκτὸς τῶν ἔργων τῶν ἐκτελεσθέντων ἐντὸς τῶν λιμένων ὡς ἡ κατασκευὴ προβλήτων, ἀκαταποντίστων ἐπιπέδων, συνεργείων, πλωτῶν τμημάτων προβλήτων προσεγγίσεως πλοίων, μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, συνδέσεων μετὰ σιδηροδρόμων κ.λ.π. ἡ Ρουμανία κατεσκεύασε καὶ ἔργα ἐντὸς αὐτοῦ τούτου τοῦ πυθμένος τοῦ ποταμοῦ.

Ἡ ὑδραυλικὴ ρουμανικὴ ὑπηρεσία κατέχει μίαν ἰδιαιτέραν ὑπηρεσίαν ἐκκαθαρίσεως τῶν προσχώσεων ἄμμου ὡς καὶ τῶν λοιπῶν ἐμποδίων καὶ ἡ ὁποία ἐξασφαλίζει διὰ τῶν ἐκτελουμένων ἔργων αὐτῆς 2 μέτρα βάθους ἐπὶ τῆς προσιτῆς εἰς τὴν ναυσιπλοῦσαν πλευρᾷ τοῦ ποταμοῦ, Ὅταν τὰ ὕδατα εἶναι χαμηλά, τὸ πλωτὸν τμήμα ἐνδείκνυται διὰ πλεόντων ναυτικῶν λιμενικῶν σημάτων καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτός διὰ φωτεινῶν ποιούτων πλεόντων φάρων. Ἐπίσης χαράσσεται εἰς χάρτης διὰ τὰ φιάφορα βάθη τῶν ὑδάτων ἀποστελλόμενος εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας ἀρχάς, μίᾳ ἀνακοίνωσις ἐμφανίζεται ἡμερησίως εἰς ἓνα ἕκαστον τῶν λιμένων δεικνύουσα τὸ βύθισμα τοῦ ὕδατος μεταξὺ 2 λιμένων οἵτινες εὗρισκονται πλησιέστερον πρὸς τὰ ἄνω καὶ πρὸς τὰ κάτω τοῦ ποταμοῦ, καὶ τέλος ἀνακοινοῦται, διὰ τοῦ ραδιοφώνου 2 φορές ἡμερησίως ἡ στάθμη τῶν ὑδάτων ἐπὶ τῶν χαρακτηριστικῶν σημείων τοῦ ποταμοῦ.

Ἰδρύθησαν λιμενικαὶ δεξαμεναὶ διὰ τὴν προστασίαν τῶν πλοίων τὴν ἐποχὴν τῆς πῆξεως τῶν πάγων. Ἐπίσης πρὸ τῆς ἐποχῆς τῶν παγετώνων, ὅταν ὁ Δούναβις φέρει μεγάλα τεμάχια πάγων θέτοντα εἰς κίνδυνον τὰ σκάφη, ταῦτα προστατεύονται μεταβαλνόντα τάχιστα εἰς προστατευτικὸν ἄσυλον. Τὰ φυσικὰ τοιοῦτα ἄσυλα εἶναι λίαν σπάνια.

Διὰ τὰ σκάφη τὰ ὅποια ὑπέστησαν οἰανδῆποτε βλάβην κατὰ τὴν εἴσοδον αὐτῶν ἐντὸς τοῦ Δουνάβεως κατεσκευάσθησαν πλωτὰ συνεργεῖα ἐπισκευῶν ἐντὸς τῶν ὁρίων τὰ σκάφη αὐτὰ δύνανται νὰ τεθῶσι ἐπὶ στεγανοῦ καὶ νὰ ἐπισκευασθῶσι.

Μόνη ἡ Ρουμανία ἐξετέλεσε τὰ ἔργα ταῦτα, ἄνευ ἐπιβολῆς οἰανδῆποτε φόρων. Τὰ λοιπὰ παρόχθια Κράτη ἐφάνησαν τελείως ἀδιάφορα καὶ δέν συνέβαλλον εἰς οὐδέν.

Τεχνικαὶ ἐπιτεύξεις τῆς Ρουμανίας

Πολιτικὴ τῶν μεταφορῶν

Ἡ Ρουμανία κατηύθυνε τὴν πολιτικὴν τῶν σιδηροδρόμων αὐτῆς οὕτως ὥστε ὁ Δούναβις νὰ ἀποτελέσῃ ἀναπόσπαστον τμήμα τῶν Ἑθνικῶν συγκοινωνιακῶν ὁδῶν αὐτῆς.

Ἐντὸς ὁλοκλήρου τῆς Ὀλτενίας καὶ τῆς Μουντενίας, ἀπὸ τοῦ Τούρνου Σεβερίν, μέχρι τῆς Βραῦλας, ὑφίστανται διακλαδώσεις ἐκκινῶσαι ἐκ τοῦ κεντρικοῦ δικτύου, διασχίζουσαι τὰς ζώνας τῆς μεγάλης πυκνότητος τοῦ πληθυσμοῦ καὶ φθάνουσι μέχρι τοῦ Δουνάβεως μετὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν κυριωτέρων γεωργικῶν περιοχῶν, εἰς τὴν Μολδαυίαν αἱ 2 σιδηροδρομικαὶ ὁδοὶ αἵτινες διασχίζουσι αὐτὴν ἀπὸ Βορρᾶν πρὸς Νότον, φθάνουσι ἀμφότεραι εἰς Γαλάτζι.

Ἐπίσης ὑφίστανται συνδεδεασμένα τιμολόγια διὰ τὰ ἐξαγόμενα ἐμπορεύματα διὰ τῆς ὑδατίνης κυρίως ὁδοῦ.

Χαρακτηριστικά τῆς συναλλαγῆς

ἐπὶ τοῦ Κάτω Δουνάβεως

Οἱ λιμένες τοῦ Γαλάτζι καὶ τῆς Βραΐλας εὐρίσκονται ἀντιστοίχως ἐπὶ ἀποστάσεως 150 καὶ 170 χιλιομέτρων ἀπὸ τῆς Σουλίνα ἡ ὁποία ἀποτελεῖ τὸ στόμιον τοῦ Δουνάβεως ἐπὶ τῶν συνήθων σημείων μεταφορᾶς μεταξὺ τῶν ἀτμοπλοίων μεγάλης ἀποστάσεως καὶ τῶν λοιπῶν ποταμοπλοίων. "Ἀλλοτε τὰ φορτηγὰ ποταμόπλοια κατήρχοντο εἰς Σουλίνα διὰ νὰ μεταφορτώσωσι τὸ φορτίον αὐτῶν ἐπὶ τῶν ἀτμοπλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης ἢ διὰ νὰ δεχθῶσι φόρτωσιν.

Εὐρισκόμενον ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Δουνάβεως, τὸ Γαλάτζι κατέχει ἓν εὐνοϊκὸν γεωγραφικὸν σημεῖον. Ὁ ποταμὸς παραπλέων τὸ μολδαυικὸν πεδῖον, συνεχίζει δι' ἑνὸς ἀγκῶνος τὸν ῥοὺν αὐτοῦ ἔναντι τοῦ Γαλάτζι καὶ λαμβάνει κατεύθυνσιν δυτικοανατολικήν. Ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης ὡς καὶ ἐπὶ τῆς ὡς ἄνω ζώνης ἐλλείπωσι τελείως οἱ βάλτοι καὶ αἱ αὐλακες οἱ ὅποιοι καὶ αἱ ὁποῖαι συναντῶνται συχνότατα εἰς τὸ παραδουνάβιον τοπίον.

Εἰς ἀπόστασιν 15 χιλιομέτρων ἀναπλέοντες τὸν ποταμὸν ἀπὸ τὸ Γαλάτζι, κεῖται ὁ λιμὴν τῆς Βραΐλα ὁ ὁποῖος κατέχει ἓν σημεῖον ἐξ ἴσου εὐνοϊκὸν ὡς τὸ Γαλάτζι. Ὁ Δούναβις κυματίζων ἔναντι τοῦ λεκανοπεδίου τοῦ Κάτω Δουνάβεως πρὸ ὁποῖον δεσπόζει αὐτοῦ κατ' ὀλίγας δεκάδας περίπου μέτρων, δέν παρουσιάζει ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης οὐδεμίαν λίμνην καὶ οὐδὲν ἕλος ἐπὶ τοῦ σημείου τῆς Βραΐλα. Ἡ ὄχθη ἀπόκρημνος παρουσιάζει μίαν γραμμὴν σχεδὸν εὐθεῖαν ἔχουσα βορειοδυτικὴν καθαρῶς κατεύθυνσιν. Τὸ βάθος τῶν ὑδάτων κυμαίνεται μεταξὺ 12 καὶ 16 μέτρων πρᾶγμα τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπει τὴν διέλευσιν τῶν μεγάλων ποντοπόρων πλοίων, τῶν ἰδίων ἅτινα διέρχονται ἐκ Γαλάτζι.

Πρό τῆς ἑνώσεως τῶν Πριγκηπάτων τῆς Μολδαυίας καὶ τῆς Μουντενίας, οἱ λιμένες τοῦ Γαλάτzi καὶ τῆς Βραΐλα εἶχον μέγαν συναγωνισμόν μεταξύ των, μετὰ τὴν ἑνωσιν ὅμως τῶν χωρῶν αὐτῶν, οἱ δύο οὗτοι λιμένες ἔλαβον καθαρῶς ἐπαρχιακὸν χαρακτῆρα. Ἡ ἐνδοχώρα τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος τοῦ Γαλάτzi συνίσταται ἐκ τῆς Μολδαυίας ἡ ὅποια ἀντιπροσωπεύει τὰς ἐξαγωγὰς καὶ ἐκ τῆς Ἀνατολικῆς Μουντενίας ἡ ὅποια ἀντιπροσωπεύει τὰς εἰσαγωγὰς καὶ ἀντιθέτως ὁ λιμὴν τῆς Βραΐλα φέρει πρὸς τὴν θάλασσαν τεραστίαν ποσότητα δημητριακῶν αἱ ὅποια φθάνωσι πρὸς αὐτὸν κυρίως ἐκ τῆς πεδιάδος τοῦ Κάτω Δουνάβεως, διὰ τοῦ Δουνάβεως καὶ διὰ σιδηροδρόμου.

Τὸ τμήμα τοῦ Δουνάβεως πρὸς τὰ κάτω τῆς Βραΐλα εἶναι γνωστὸν ὡς " ὁ παράλιος Δούναβις ". Αἱ γενόμεναι μεταφοραὶ ἐπὶ τοῦ τμήματος τούτου προορίζονται διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ τὰς ἐξαγωγὰς καὶ ὅποια ἐκινῶσι ἐκ τῶν χωρῶν τῶν πέραν τῶν θαλασσῶν καὶ αἱ ὅποια κατευθύνονται πρὸς αὐτάς. Ἡ συναλλαγὴ τῶν ἐξαγωγῶν περιλαμβάνει κυρίως δημητριακὰ καὶ λοιπὰ γεωργικὰ προϊόντα προελεύσεως Ρουμανίας ὡς ἐπίσης καὶ προελεύσεως Βουλγαρίας καὶ Σερβίας, ξυλείαν οἰκοδομήσιμον, πετρέλαιον ὡς καὶ ὑποπρόϊόντα αὐτοῦ προελεύσεως ἐπίσης Ρουμανίας.

Ἡ συναλλαγὴ ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν περιλαμβάνει κυρίως διάφορα ἐμπορεύματα φθάνοντα διὰ θαλάσσης ἐκ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης εἰς τὴν Ρουμανίαν καὶ τὴν Βουλγαρίαν.

Ἐκτὸς τῶν ἐμπορευμάτων τὰ ὅποια ὑφίστανται μεταφόρτωσιν ἐπὶ ποταμοπλοίων ἢ τὰ ὅποια φορτώνονται ἀπὸ τὰ ποταμόπλοια εἰς τὰ πλοῖα ἀνοικτῆς θαλάσσης, τὰ τελευταῖα ταῦτα ἀνταλλάσσωσι εἰς τὴν Βραΐλα καὶ τὸ Γαλάτzi μετὰ τῶν σιδηροδρόμων σημαντικὴν εἰς τόννους ποσότητα.

Ὁ Δούναβις πρὸς τὰ ἄνω τῆς Βραΐλα καὶ τοῦ Γαλάτzi

είναι γνωστός ως "ο ποτάμιος Δούναβις". "Εν μέγα ποσοστόν υπολοίπου δημητριακών καὶ λοιπῶν γεωργικῶν προϊόντων προελεύσεως Βουλγαρίας καὶ Ρουμανίας κατέρχεται πλέον τῷ Δούναβιν ἕως τὴν Βραῦλα καὶ τὸ Γαλάτζι διὰ νὰ προσφερθῇ πρὸς ἐξαγωγὴν.

Οἱ δύο τοῦτοι λιμένες εἶναι ἐφοδιασμένοι δι' ἀφθόνων συγχρονισμένων ἐγκαταστάσεων καὶ μεταξύ ἄλλων δι' ἀποθηκῶν καὶ ἀνυψωτήρων διὰ τὰ δημητριακὰ καὶ εἰδικῶν δεξαμενῶν διὰ τὴν ξυλείαν. Αἱ ἀποθήκαι διαχειρίζονται ὑπὸ μιᾶς αὐτονόμου ἐποπτείας τῆς Ρουμανίας καὶ ἀποτελῶσι μέρος τοῦ λιμένος.

Ἡ κίνησις τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ παραλίου Δουνάβεως ἐξάγεται ἐκ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐξερχομένων ἐκ τῶν στομίων τοῦ ποταμοῦ σκαφῶν, δηλαδή ἐκ τῆς Σουλίνα. Ὁ κάτωθι πίναξ δεικνύει τὸν συνολικὸν ἀριθμὸν εἰς ἑκατομμύρια τόννους διὰ τὰς κυριωτέρας σημαίας.

	1925	1929	Μέσος ἔτος 1929	1930	1931	1932	1933 (9 μηνῶν)
Ἑλληνικῆς	367	333	293	466	391	287	327
Ἰταλικῆς	191	353	243	434	212	214	214
Ἀγγλικῆς	268	336	271	369	120	114	89
Ρουμανικῆς	118	89	105	126	81	101	144
Διαφόρων	459	298	384	605	362	285	233
	1.403	1.409	1.296	2.000	1.166	1.001	1.007

Τὰ μεταφερθέντα ἐμπορεύματα ὑπὸ τῶν ἐξελεθόντων σκαφῶν εἶναι κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τὰ δημητριακὰ καὶ ἡ ξυλεία.

Τὰ φορτία τῶν δημητριακῶν κατανέμονται μεταξύ τῶν λιμένων Ὀλανδίας, Γαλλίας, Βελγίου, Μεγάλης Βρετανίας, Ἰταλίας, Γερμανίας καὶ Ἑλλάδος.

Ἡ ξυλεία μεταφέρεται πρὸς τὴν Αἴγυπτον, Ἑλλάδα, Συρίαν καὶ Παλαιστίνην.

Κατὰ τὴν ἑτησίαν στατιστικὴν τῆς Κοινωνίας τῶν Ἑθνῶν ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐξελθόντων πλοίων ἐκ τῶν παραλίων Ῥουμανικῶν λιμένων Κωνσταντίας, Γαλάτσει, Βραΐλας καὶ λοιπῶν ἀνῆρχετο εἰς

3.571.000	τόννους	διὰ	τὸ	ἔτος	1922
4.646.000	τόννους	"	"	"	1926
5.828.000	"	"	"	"	1929
καὶ 8.109.000	"	"	"	"	1930

Ἐπίσης ἡ ἐξαγωγή τοῦ πετρελαίου κατέχει εἰς τὴν Ῥουμανίαν σπουδαίαν θέσιν ὡς καὶ τὰ δημητριακὰ καὶ πραγματοποιεῖται διὰ τοῦ παραλίου λιμένος τῆς Κωνσταντίας. Εἰς ἀγωγὸς ὁ ὁποῖος ἀρχίζει ἐκ τῆς πετρελαιοφόρου περιοχῆς τῆς Καμπίνα φθάνει ἕως τὸν λιμένα τοῦ Γκιούργκιου ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως. Τὸ πετρέλαιον φορτῶνεται ἐπὶ φορτηγῶν δεξαμενοπλοίων τὰ ὅποια ἀνέρχονται ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ καὶ ἔχουσι σταθμὸν προορισμοῦ τὴν Γιουγκοσλαβίαν, τὴν Οὐγγαρίαν, Τσεχοσλοβακίαν καὶ Αὐστρίαν.

Ἡ ὁδὸς τὴν ὅποیان ἀκολουθεῖ ὁ Δούναβις.

Ὁ Δούναβις λαμβάνει μίαν διάμεσον ὁδὸν ροῆς τῶν ὑδάτων αὐτοῦ, ἀντιθέτως πρὸς τοὺς λοιποὺς ποταμούς οἱ ὅποιοι κατευθύνονται πρὸς τὴν περιφέρειαν καὶ τελῶσι νά φθάσωσι διὰ τῆς συντομωτέρας ὁδοῦ πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἐπίσης ὁ Δούναβις διατρέχει ἅπασαν σχεδὸν τὴν Ἠπειρωτικὴν Εὐρώπην καὶ χάρις εἰς τὸ γεγονὸς τοῦτο καὶ εἰς τὴν μετὰ τοῦ Ρήνου γειτνίασιν ὁμοιάζει ὡς προοριζόμενος ὑπὸ τῆς φύσεως νά ἐπιβάλλῃ μετὰ τῶν Βιομηχανικῶν χωρῶν οἰκονομικὴν συναλλαγὴν μετὰ τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης, τῆς Μικρᾶς Ἀσίας, τῆς Μεσοποταμίας, τῶν Ἰνδιῶν καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Από το 1942 η σημασία του Δουνάβως είναι ακόμη μεγαλύτερα. Αί χώραι του Κάτω Δουνάβως παράγουν περίπου 35.000.000 τόννους δημητριακών ήτοι σχεδόν τό Ι / ΙΟ τής παγκοσμίου παραγωγής, τό δέ ήμισυ τής ποσότητος αύτης προορίζεται διά τήν εξαγωγήν.

Εάν πραγματοποιηθώσι εις τό μέλλον τά σχέδια αποπερατώσεως τών έργων διά τήν Διώρυγα Λούντβιγκ ή όποια θά συνδέσῃ τόν Δούναβιν μετά τοῦ Ρήνου, θά επέτρεψαι τήν ναυσιπλοΐαν εις πλοΐα 1.500 καί 2.000 τόννων, οὔτω θά πραγματοποιηθῇ ἕν σπουδαιότατον ἔργον πρός διευκόλυνσιν τής γενικῆς συναλλαγῆς.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Ν Γ΄

ΑΠΟ ΤΟΥ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ

Μ Ε Ρ Ο Σ Α΄

Ἡ Σύμβασις περὶ τοῦ καθεστῶτος τοῦ Δουνάβεως τῆς 18 Αὐγούστου 1948, ὑπεγράφη ὑπὸ τῶν 7 παροχθίων Κρατῶν πλὴν τῆς Γερμανίας καὶ Αὐστρίας εἰς Βελιγράδιον καὶ ἐπεκυρώθη μέχρι τοῦ Μαΐου 1949.-

Ἐπίσημα κείμενα εἰς τὴν ῥωσικὴν καὶ γαλλικὴν γλῶσσαν κοινοποιηθέντα ὑπὸ τοῦ μονίμου ἀντιπροσώπου τῆς Γιουγκοσλαβίας παρὰ τῷ Ὀργανισμῷ τῶν ἑνωμένων Ἐθνῶν, Ἡ καταχώρησις ἔλαβε χώραν τὴν 12ην Αὐγούστου 1949.-

- 78 -

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΕΠΙ ΤΟΥ
ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΑ ΕΝ ΒΕΛΛΙΓΡΑΔΙΩ ΤΗΝ 18ην ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1948.

Ἡ Ἑνωσις τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν,
ἡ Λαϊκὴ Δημοκρατία, τῆς Ρουμανίας, ἡ Δημοκρατία τῆς Οὐγγαρίας,
ἡ Λαϊκὴ Δημοκρατία τῆς Βουλγαρίας, ἡ Σοβιετικὴ Σοσιαλιστικὴ
Δημοκρατία τῆς Οὐκρανίας, ἡ Δημοκρατία τῆς Τσεχοσλοβακίας
καὶ ἡ Λαϊκὴ Ὁμόσπονδός Δημοκρατία τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Λαβοῦσαι ὑπ' ὄψιν τὴν ἀπόφασιν τοῦ Συμβουλίου τῶν Ὑ-
πουργῶν ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν τῆς 12ης Δεκεμβρίου 1946 περὶ
συγκλίσεως μιᾶς Διασκέψεως τῶν Ἀντιπροσώπων τῶν εἰς τὴν ἀ-
πόφασιν ταύτην ἀναφερομένων Κρατῶν, ἐπὶ σκοπῷ συνάψεως νέας
Συμβάσεως περὶ τοῦ καθεστῶτος τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Δουνά-
βεως καὶ,

Ἐπιθυμοῦσαι νὰ ἐξασφαλίσωσι τὴν ἐλευθέραν ναυσιπλοΐαν
ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ἐν συσχετισμῷ μετὰ τῶν συμφερόντων καὶ τῶν
κυριαρχικῶν δικαιωμάτων τῶν παραδουναβίων χωρῶν καὶ νὰ συσφύγ-
ξωσι τοὺς οἰκονομικοὺς καὶ πνευματικοὺς δεσμοὺς τῶν παραδουνα-
βίων χωρῶν μετὰ ἄλλήλων αὐτῶν καὶ μετὰ αὐτῶν καὶ τῶν ἄλλων
χωρῶν.

Ἐλαβον τὴν ἀπόφασιν νὰ συνάψωσι Σύμβασιν περὶ τοῦ κα-
θεστῶτος τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως καὶ διώρισαν, διὰ
τόν σκοπὸν τοῦτον, τοὺς ὑπογεγραμμένους πληρεξουσίου, οἵτι-
νες μετὰ τὴν κατάθεσιν τῶν πληρεξουσίων αὐτῶν, ἀναγνωρισθέν-
των ἐν ἀπολύτῳ τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἐπόμενα.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Ν Ι.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον Ι

Ἡ ναυσιπλοΐα ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως θά εἶναι ἐλευθέρα καὶ ἀνοικτὴ διὰ τοὺς ὑπηκόους, διὰ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα καὶ διὰ τὰ ἐμπορεύματα πάντων τῶν Κρατῶν ἐπὶ ἴσοις ὅροις ὅσον ἀφορᾷ τοὺς δασμοὺς τῶν λιμένων καὶ τοὺς φόρους ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας ὡς ἐπίσης καὶ τὰς διατάξεις διὰ τῶν ὁποίων διέπεται ἡ ἐμπορικὴ ναυσιπλοΐα. Αἱ ὡς ἄνω διατάξεις δὲν θά ἔχωσιν ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῆς συναλλαγῆς μεταξὺ τῶν λιμένων ἐνός καὶ τοῦ αὐτοῦ Κράτους.

Ἄρθρον 2.

Τὸ ἐπιβληθὲν καθεστῶς ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐφαρμόζεται ἐπὶ τοῦ πλωτοῦ τμήματος τοῦ Δουνάβεως (ποταμοῦ ἀπὸ τοῦ Οὐλμ ἕως τὴν Μαύρην θάλασσαν διερχομένου διὰ τοῦ βραχίονος τῆς Σουλίνα καὶ ἔχοντος διέξοδον πρὸς τὴν θάλασσαν διὰ τῆς Διῶρυγος τῆς Σουλίνα.

Ἄρθρον 3.

Τὰ παραδουνάβια Κράτη ὑποχρεοῦνται νὰ διατηρῶσι πλωτοὺς τοὺς καθ' ἑκάστον τομεῖς τοῦ Δουνάβεως διὰ τὰ ποτάμια πλοῖα, καὶ ὅσον ἀφορᾷ τοὺς κατ' ἰδίαν τομεῖς διὰ τὰ ποντοπόρα σκάφη νὰ ἐκτελῶσι τὰ ἀπαραίτητα ἔργα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν καὶ βελτίωσιν τῶν ὁρῶν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ νὰ μὴ ἐμποδίσωσι ἢ παρακωλύωσι τὴν ναυσιπλοΐαν ἐντός τῶν πλευσίμων διωρῶν

τοῦ Δουνάβεως. Τὰ παραδουνάβια Κράτη θά συνδιασκέπτονται ἐπὶ τῶν ὀριζομένων ζητημάτων εἰς τὸ παρὸν ἄρθρον μετὰ τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως (ἄρθρον 5 ὡς κάτωθι).

Τὰ παρόχθια Κράτη θά ἔχωσι τὸ δικαίωμα νά ἐκτελῶσι ἐντός τῶν ὀρίων τῶν κατ' ἰδίαν συνόρων τὰ ἔργα ἅτινα θά ἀπαιτοῦντο λόγῳ ἀπροβλέπτων καὶ ἐπειγουσῶν περιστάσεων καὶ θά εἶχον σκοπὸν νά καλύψωσι τὰς ἀνάγκας τῆς ναυσιπλοΐας. Τὰ Κράτη δεόν ἐν πάσῃ περιπτώσει νά πληροφοροῦν τὴν Ἐπιτροπὴν διὰ τοὺς λόγους οἵτινες αἰτιολογῶσι τὰ ἔργα ταῦτα καὶ νά ἐφοδιάζωσι αὐτὴν διὰ μιᾶς περιληπτικῆς περιγραφῆς.

Ἄρθρον 4.

Εἰς τὴν περίπτωσιν παραδουναβίου Κράτους μὴ δυναμένου ἀφ' ἑαυτοῦ νά ἐκτελέσῃ τὰ ἔργα τῆς ἰδικῆς τοῦ ἐθνικῆς ἐδαφικῆς ἀρμυδιότητος, τὸ Κράτος τοῦτο ὑποχρεοῦται νά ἐπιτρέψῃ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῶν διὰ τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως (ἄρθρον 5) καὶ διὰ τῶν ὁρῶν τοὺς ὁποίους θά προσδιορίσῃ αὕτη καὶ ἄνευ δυνατότητος ἀναθέσεως τῆς ἐκτελέσεως εἰς ἕτερον Κράτος, πλὴν ὅσον ἀφορᾷ τὰ τμήματα τῆς ποταμίας ὁδοῦ τὰ ἀποτελοῦντα σύνορον ἐνὸς τοιούτου Κράτους. Ἐπὶ τῆς τελευταίας ταύτης περιπτώσεως, ἡ Ἐπιτροπὴ θά καθωρίσῃ τὸν τρόπον τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἔργων τούτων.

Τὰ παραδουνάβια Κράτη ὑποχρεοῦνται νά παρέχωσι παντός εἶδους βοήθειαν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ἢ τὸ ἐκτελοῦν Κράτος πρὸς περάτωσιν τῶν ἐν λόγῳ ἔργων.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Ν Ι Ι

ΟΡΓΑΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Τμήμα Ι. 'Επιτροπή τοῦ Δουνάβεως

"Αρθρον 5.

'Ιδρύεται μία 'Επιτροπή τοῦ Δουνάβεως, χαρακτηριζομένη ὡς ἔπεται διὰ τοῦ τίτλου " 'Επιτροπή ". Αὕτη συντίθεται ἐξ' ἀντιπροσώπων τῶν παραδουναβίων χωρῶν, ἕναν δι' ἐκάστην χώραν.

"Αρθρον 6.

'Η 'Επιτροπή ἐκλέγει μεταξύ τῶν μελῶν αὐτῆς, τὸν πρόεδρον, τὸν ἀντιπρόεδρον καὶ τὸν γραμματέα αὐτῆς οἵτινες ἐκλέγονται διὰ μίαν περιοδὸν τριῶν ἐτῶν.

"Αρθρον 7.

'Η 'Επιτροπή ὁρίζει τὴν ἀρχὴν καὶ τὴν λήξιν τῶν συνόδων τῆς καὶ καταστρώνει τὸν ἐσωτερικὸν κανονισμόν αὐτῆς.

'Η πρώτη συνεδρία τῆς 'Επιτροπῆς θά λάβῃ χώραν ἐντός προθεσμίας ἕξ μηνῶν ἀπὸ τῆς χρονικῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συνθήκης.

"Αρθρον 8.

'Η ἀρμοδιότης τῆς 'Επιτροπῆς ἐκτείνεται ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ὡς αὕτη καθορίζεται εἰς τὸ ἄρθρον 2.

'Ανετέθησαν ὡς δικαιοδοσίαι τῆς 'Επιτροπῆς τὰ ἑξῆς:

α) νὰ ἐπαγρυπνῇ ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως.

β) νά ἐκπονῇ, βάσει τῶν προτάσεων καί τῶν ὑποβληθησομένων σχεδίων τῶν παραδουναβίων Κρατῶν καί τῶν εἰδικῶν ποταμίων Ὁργανισμῶν (ἄρθρα 20 καί 21), τό γενικόν σχεδιάγραμμα τῶν μεγάλων ἔργων τῶν ἐνδιαφερόντων τήν ναυσιπλοΐαν, ἐπίσης νά ἐτοιμάσῃ τόν γενικόν προϋπολογισμόν τῶν ἐξόδων τῶν ἀφορώντων τά ἔργα ταῦτα,

γ) νά ἐκτελῇ ἔργα, κατὰ τήν προβλεπομένην περίπτωσιν ἐν τῷ ἄρθρῳ 4.

δ) νά δίδῃ ὁδηγίας καί νά κάμνῃ συστάσεις εἰς τά παραδουναβία Κράτη σχετικῶς μέ τήν ἐκτέλεσιν τῶν προβλεπομένων ἔργων εἰς τήν παράγραφον (β) τοῦ παρόντος ἄρθρου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν τεχνικῶν καί οἰκονομικῶν συμφερόντων, τῶν σχεδίων καί τῶν δυνατοτήτων τῶν καθ' ἕκαστα Κρατῶν.

ε) νά δίδῃ ὁδηγίας καί νά κάμνῃ συστάσεις εἰς τοὺς εἰδικοὺς ποταμούς Ὁργανισμοὺς (ἄρθρα 20 καί 21) καί νά προβάλῃ εἰς ἀνταλλαγὴν πληροφοριῶν μετὰ τῶν Ὁργανισμῶν αὐτῶν.

στ) νά ἐγκαθιστᾷ ἐφ' ὁλοκλήρου τοῦ πλωτοῦ ῥοῦ τοῦ Δουνάβεως ἓν ἐνιαῖον σύστημα κανονισμοῦ τῶν πλωτῶν ὁδῶν καί νά καθορίσῃ, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν κατ' ἰδίαν συνθηκῶν ἐκάστου οἰουδήποτε τομέως, τὰς κυριωτέρας διατάξεις τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, περιλαμβανομένων τῶν διατάξεων τῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοηγῶν.

ζ) νά ἐνοποιῇ τὰς διατάξεις τῆς ποταμοῦ ἐποπτείας,

η) νά συντονίσῃ τήν δρᾶσιν τῶν ὑδρομετεωρολογικῶν ὑπηρεσιῶν ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, νά δημοσιεύῃ ἓν μηνιαῖον ὑδρολογικόν δελτίον καί ὑδρολογικά προγνωστικά βραχείας καί μακρᾶς διάρκειας διὰ τόν Δούναβιν.

θ) νά συγκεντρῶνῃ τὰ στατιστικά δεδομένα σχετικῶς μέ τήν ναυσιπλοΐαν ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, προκειμένου περὶ θεμάτων τῆς ἀρμοδιότητος τῆς Ἐπιτροπῆς.

ι) νά δημοσιεύη διά τās ανάγκας τῆς ναυσιπλοΐας, συστατικὰς πληροφορίας, χάρτας ὁδῶν, χάρτας ναυσιπλοΐας καὶ ἄτλαντας.

ια) νά ἐτοιμάζῃ καὶ ἐγκρίνῃ τὸν προϋπολογισμόν τῆς Ἐπιτροπῆς, ἐπίσης νά ἐπιβάλλῃ καὶ νά εἰσπράττῃ τοὺς προβλεπομένους φόρους κατὰ τὸ ἄρθρον ΙΟ.

Ἄρθρον 9.

Πρὸς διεκπεραίωσιν τῶν ἀνατεθεισῶν ὑποχρεώσεων διὰ τοῦ προηγουμένου ἁρθρου, ἡ Ἐπιτροπὴ διαθέτει μίαν Γραμματεῖαν καὶ τὰς ἀπαραιτήτους ὑπηρεσίας τῶν ὁποίων τὸ προσωπικὸν προσλαμβάνεται ἐκ τῶν ὑπηκόων τῶν παραδουναβίων Κρατῶν.

Ἀνήκει εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ἀφ' ἑαυτῇ ἡ ὀργάνωσις τῆς Γραμματείας καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῆς.

Ἄρθρον ΙΟ.

Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐτοιμάζει τὸν προϋπολογισμόν τῆς καὶ ἐγκρίνει αὐτόν κατὰ πλειοψηφίαν τῶν ψήφων ἀπάντων τῶν μελῶν αὐτῆς. Ὁ προϋπολογισμὸς δεόν νά προβλέπῃ τὰ ἀπαραίτητα ἔξοδα πρὸς συντήρησιν τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῆς· τὰ ἔξοδα ταῦτα θά καλύπτονται δι' ἐτησίων συνεισφορῶν καταβαλλομένων ὑπὸ τῶν παραδουναβίων Κρατῶν, ἰσοπόσων δι' ἕνα ἕκαστον ἐξ αὐτῶν.

Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἐξόδων τῶν εἰδικῶν ἔργων ἐκτελεσθησομένων ἐν ὧρει ἐξασφαλίσεως ἢ βελτιώσεως τῶν ὁρῶν τῆς ναυσιπλοΐας, ἡ Ἐπιτροπὴ δύναται νά ἐπιβάλλῃ εἰδικούς δασμούς.

"Αρθρον II

Αί αποφάσεις της 'Επιτροπής λαμβάνονται κατά πλειοψηφίαν των ψήφων των παρισταμένων μελών, πλην των ειδικών περιπτώσεων των προβλεπομένων υπό της παρούσης Συμβάσεως (άρθρα ΙΟ, Ι2 καί Ι3).

'Η άπαρτία της 'Επιτροπής συνίσταται έκ πέντε μελών.

"Αρθρον Ι2

Αί αποφάσεις της 'Επιτροπής περί των όρισθέντων ζητημάτων έν τοις παραγράφοις β, γ, στ, ε, του άρθρου 8 δέον νά λαμβάνονται κατά πλειοψηφίαν των ψήφων άπάντων των μελών, μή ύπεροϋντος έν πάσῃ περιπτώσει του Κράτους επί του έδάφους του όπολου δέον νά έκτελεσθώσι τά έργα.

"Αρθρον Ι3

'Η 'Επιτροπή έχει την έδραν αύτης είς Γαλάτzi.

Δύναται πάντως, δι' άποφάσεως των μελών αύτης, νά αλλάξη τόν τόπον της έδρας της.

"Αρθρον Ι4

'Η 'Επιτροπή άπολαύει της νομικής προσωπικότητας άπορροϋσης έκ της ναμοθεσίας του Κράτους του τόπου της έδρας αύτης.

"Αρθρον Ι5

'Η γαλλική καί ή ρωσική γλώσσα είναι αί επίσημοι γλώσσαι της 'Επιτροπής.

"Αρθρον Ι6

Τά μέλη της 'Επιτροπής καί οί διορισθέντες ύπ' αύτης ύ-

πάλληλοι ἀπολαύσι διπλωματικῆς ἀσουλᾶς.

Οἱ ἐπισήμοι χῶροι, τὰ ἀρχεῖτα καὶ τὰ πάσης φύσεως ἔγγραφα τῆς κυριότητος τῆς Ἐπιτροπῆς εἶναι ἀπαραβίαστα.

"Ἀρθρον 17

Οἱ ὑπάλληλοι τῆς Ἐπιτροπῆς ἐφοδιασμένοι δι' οἰκειᾶς διοικητικῆς ἐξουσίας θὰ πληροφοροῦσιν τὰς ἀρμοδίας ἀρχάς τῶν παραδουναβίων Κρατῶν διὰ τὰς παραβάσεις τῶν κανονισμῶν ναυσιπλοΐας, τῶν ὑγειονομικῶν μέτρων καὶ τῆς ποταμοῦ ἐμποτείας τῶν ὁποίων ἡ Ἐπιτροπὴ θὰ ἔλαβε ἤδη γνῶσιν. Αἱ ἀρμοδία ἀρχαὶ ὑποχρεοῦνται νὰ πληροφορῶσι ἐξ ἄλλου τὴν Ἐπιτροπὴν περὶ τῶν ληπτέων μέτρων ἀναφορικῶς μετὰ τὰς ἀνωτέρω ὑπομνηθεύσας καὶ κοινοποιηθεύσας παραβάσεις.

"Ἀρθρον 18

Ἡ Ἐπιτροπὴ κατέχει τὴν σφραγίδαν τῆς, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν σημαίαν τῆς τὴν ὁποίαν ἔχει δικαίωμα νὰ ὑφοῖ ἐπὶ τῶν ὀρισθέντων ὡς ἐπισήμων κτιρίων αὐτῆς καὶ ἐπὶ τῶν σκαφῶν αὐτῆς.

"Ἀρθρον 19

Τὰ παραδουνάβια Κράτη ὑποχρεοῦνται νὰ παρέχωσι εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν, τοὺς ὑπαλλήλους καὶ τὸ προσωπικὸν αὐτῆς τὴν πρέπουσαν συνδρομὴν αὐτῶν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ταχθέντων ἔργων δυνάμει τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Οἱ ὑπάλληλοι οὗτοι καὶ τὸ προσωπικὸν τοῦτο θὰ ἔχωσι, κατὰ τὴν ἄσκησιν τῶν ἐπισήμων καθηκόντων αὐτῶν, τὸ δικαίωμα τῆς ἐλευθέρας κυκλοφορίας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ καὶ ἐντὸς τῶν λιμένων, ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς δικαιοδοσίας τῆς Ἐπιτροπῆς, ὑπὸ τὸν ὅρον τοῦ σεβασμοῦ τῆς κυριάρχου τοπικῆς νομοθεσίας.

Τμήμα II. Είδικοί ποτάμιοι 'Οργανισμοί

"Αρθρον 20

'Επί τοῦ Κάτω Δουνάβεως (ἀπὸ τῆς ἐκβολῆς τῆς Διώρυγος τῆς Σουλίνα ἕως τῆς Μπραΐλα συμπεριλαμβανομένης) ἰδρύεται εἰς εἰδικὸς ποτάμιος 'Οργανισμὸς ἐπὶ σκοπῷ ἐκτελέσεως ὑδροτεχνικῶν ἔργων καὶ ῥυθμίσεως τῆς ναυσιπλοΐας· συντίθεται ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν προσκειμένων αὐτοῦ παροχθίων Κρατῶν (τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς 'Ενώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν).

'Ο 'Οργανισμὸς λειτουργεῖ βάσει μιᾶς συμφωνίας μεταξύ τῶν Κυβερνήσεων τῶν χωρῶν αἱ ὁποῖαι συμμετέχωσι.

'Ο 'Οργανισμὸς ἔχει τὴν ἑδραν τοῦ εἰς Γαλάτζί.

"Αρθρον 21

'Επὶ τοῦ τομέως τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν (ἀπὸ τοῦ Βίνς ἕως τοῦ Κοστόλ ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὀχθῆς καὶ ἀπὸ τοῦ Μόλντοβα Βέσε ἕως τοῦ Τοῦρνου - Σεβερίν ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὀχθῆς τοῦ Δουνάβεως) ἰδρύεται εἰς εἰδικὸς ποτάμιος 'Οργανισμὸς τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν· ὁ 'Οργανισμὸς οὗτος συντίθεται ἐξ ἀντιπροσώπων τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς 'Ομοσπόνδου Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας, ἔχει ὡς σκοπὸν τὴν ἐκτέλεσιν ὑδροτεχνικῶν ἔργων καὶ τὴν ῥύθμισιν τῆς ναυσιπλοΐας ἐντὸς τῆς ἐνδεικνυομένης ζώνης.

'Ο 'Οργανισμὸς οὗτος λειτουργεῖ βάσει μιᾶς συμφωνίας μεταξύ τῶν Κυβερνήσεων αἵτινες συμμετέχωσι.

'Ο 'Οργανισμὸς ἔχει τὴν ἑδραν τοῦ εἰς "Ορσοβα καὶ Τέκλιζα.

Άρθρον 22

Αί συμφωνίαι αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τοὺς εἰδικοὺς ποταμοὺς Ὀργανισμοὺς (οἵτινες κατωτέρω ἀναφέρονται ὑπὸ τὸν τίτλον " Ὀργανισμός "), αἱ περιεχόμεναι εἰς τὰ ἄρθρα 20 καὶ 21, φέρονται εἰς γνῶσιν τῆς Ἐπιτροπῆς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

ΤΜΗΜΑ Ι΄ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Άρθρον 23

Ἡ ναυσιπλοΐα ἐπὶ τοῦ Κάτω Δουνάβεως καὶ ἐντὸς τοῦ τμήματος τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν ἐκτελεῖται συμφώνως μέ τὰς ἐπιβληθησομένας διατάξεις τῶν Ὀργανισμῶν τῶν ἀναφερομένων ζωνῶν. Ἡ ναυσιπλοΐα ἐπὶ τῶν ἄλλων τμημάτων τοῦ Δουνάβεως ἐκτελεῖται συμφώνως μέ τὰς σχετικὰς διατάξεις τῶν οἰκείων παραδουναβίων χωρῶν, τῶν ὁποίων τὸ ἔδαφος διασχίζεται διὰ τοῦ Δουνάβεως καὶ ἐπὶ τῶν ζωνῶν ὅπου αἱ ὄχθαι τοῦ Δουνάβεως ἀνήκωσι εἰς δύο διάφορα Κράτη, συμφώνως μέ τὰς ἐπιβληθησομένας διατάξεις διὰ μιᾶς κοινῆς συμφωνίας μεταξὺ τῶν Κρατῶν τούτων.

Κατὰ τὴν δημιουργίαν τῶν διατάξεων τῆς ναυσιπλοΐας, τὰ παραδουνάβια Κράτη καὶ οἱ Ὀργανισμοὶ λαμβάνουσιν ὑπ' ὄψιν τὰς βασικὰς κατευθύνσεις τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, τὰς χαραχθεῖσας ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς.

Άρθρον 24

Τὰ πλεοντα ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως σκάφη ἀπολαύωσι τοῦ δικαιώματος τῆς εἰσόδου ἐντὸς τῶν λιμένων, τῇ ἐπιχειρήσεως

φορτώσεων καὶ ἐκφορτώσεων τῆς ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως ἐπιβατῶν καὶ τῆς προμηθείας καυσίμων ὑλῶν, τροφίμων καὶ τὰ λοιπὰ, ὑπὸ τὸν ὅρον τοῦ σεβασμοῦ τῶν ἐπιβληθεισῶν διατάξεων ὑπὸ τῶν οἰκείων παραδουναβίων χωρῶν.

Ἄρθρον 25

Ἡ τοπικὴ συναλλαγὴ ταξειδιωτῶν καὶ ἐμπορευμάτων καὶ ἡ συναλλαγὴ μεταξὺ τῶν λιμένων ἐνδὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ Κράτους δὲν θεωρεῖται προσιτῆ εἰς μίαν ξένην σημαίαν ἐκτός ἐάν τοῦτο συμμορφοῦται μετὰ τῶν ἐθνικῶν διατάξεων τοῦ ἐν λόγῳ παραδουναβίου Κράτους.

Ἄρθρον 26

Οἱ ἰσχύοντες ὑγειονομικοὶ καὶ ἀστυνομικοὶ κανονισμοὶ ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ἐφαρμόζονται ἄνευ διακρίσεως εἴτε λόγῳ τῆς σημαίας, εἴτε λόγῳ τοῦ σημείου τῆς ἐκκινήσεως ἢ τῆς ἀφίξεως τῶν σκαφῶν, ἢ εἴτε λόγῳ ἐτέρων αἰτίων.

Τὸ λειτούργημα τῆς τελωνειακῆς, τῆς ὑγειονομικῆς καὶ τῆς ποταμίου ἐποπτείας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, ἐκτελεῖται ὑπὸ τῶν παραδουναβίων Κρατῶν. Τὰ Κράτη κοινοποιῶσιν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τοὺς θεσπισθέντας κανονισμοὺς, οὕτως ὥστε ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ δυνηθῇ νὰ συμβάλλῃ εἰς τὴν ἐνοποίησιν τῶν τελωνειακῶν καὶ ὑγειονομικῶν διατάξεων καὶ νὰ ἐνοποιήσῃ τὰς διατάξεις τῆς ποταμίου ἐποπτείας (ἄρθρον 8 " ς ").

Οἱ τελωνειακοί, ὑγειονομικοὶ καὶ ἀστυνομικοὶ κανονισμοὶ δέον νὰ ἀποτελοῦνται ἐκ περιεχομένου μὴ παραβλάπτοντος τὴν ναυσιπλοΐαν.

Ἄρθρον 27

Ὅτε αἱ δύο ὁχθαὶ τοῦ Δουνάβεως ἀποτελῶσι μέρος τοῦ ἐ-

δάφους τοῦ αὐτοῦ Κράτους, τὸ Κράτος τοῦτο κέννηται τὸ δικαίωμα τοποθετήσεως τῶν ἐμπορευμάτων ὑπὸ ἐλευθέραν διαμετακώμισιν ὑπὸ σφράγισιν ἢ ὑπὸ τὴν φύλαξιν τελωνειακῶν ὑπαλλήλων. Ἐν τοιοῦτον Κράτος κατέχει ἐπίσης τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαιτήσῃ ἐκ τοῦ πλοιαρχοῦ, τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ κυβερνήτου μίαν ἔγγραφον δήλωσιν πιστοποιοῦσαν ἀπλῶς τὸ ὅτι μεταφέρει ἢ ὅτι δέν μεταφέρει ἐμπορεύματα τῶν ὁποίων ἡ εἰσαγωγή εἶναι ἀπηγορευμένη ὑπὸ τοῦ ὑπὸ διέλευσιν Κράτους, ἄνευ δικαιώματος ἐν πάσῃ περιπτώσει ἀπαγορεύσεως τῆς διελεύσεως. Αἱ διατυπώσεις αὗται δέν δύνανται νὰ ἐπιβάλλωσι ἢ νὰ δώσωσι ἀφορμὴν εἰς ἐπίσκεψιν τοῦ φορτίου, οὔτε νὰ καθυστερήσωσι τὴν ὑπὸ ἐλευθέραν διαμετακώμισιν διέλευσιν. Ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ ἐφοπλιστὴς ἢ ὁ κυβερνήτης ὅστις θὰ ἔδιδε μίαν ψευδῇ δήλωσιν θὰ εἶναι ὑπεύθυνος σμφῶνως τοῖς νόμοις τοῦ Κράτους πρὸς τὸ ὅποῖον θὰ ἐγένετο ἡ δήλωσις.

Ὅτε ὁ Δούναβις σχηματίζει σύνορον μεταξύ δύο Κρατῶν, τὰ πλοῖα, τὰ πλοίαρκα, οἱ ταξειδιῶται καὶ τὰ ἐμπορεύματα ὑπὸ ἐλευθέραν διαμετακώμισιν ἐξαιροῦνται πάσης τελωνειακῆς διατυπώσεως.

Ἄρθρον 28

Τὰ σκάφη ἅτινα προορίζονται ὑπὸ τῶν παραδουναβίων Κρατῶν διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ποταμίου (ἀστυνομικῆς) ἐποπτείας ὑποχρεοῦνται νὰ ὑφῶν ἐπὶ πλέον τῆς ἐθνικῆς αὐτῶν σημαίας ἐν εὐδιάκριτον καὶ ἐνιαῖον ἔμβλημα * τὰ χαρακτηριστικὰ καὶ ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν δεόν νὰ φέρωνται εἰς γνῶσιν τῆς Ἐπιτροπῆς. Τὰ σκάφη ταῦτα, ὡς ἐπίσης καὶ τὰ προορισθέντα διὰ τὴν τελωνειακὴν ὑπηρεσίαν τῶν παραδουναβίων χωρῶν, δύνανται νὰ ταξειδεύωσι ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως μόνον εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῶν συνόρων τῶν χωρῶν τῶν ὁποίων τὸ σκάφος ὑφῶ τὴν σημαίαν καὶ

μόνον μετά συγκατάθεσυν των οικείων παραδουναβίων Κρατών,
έκτός των ως εΐρηται συνόρων

"Άρθρον 29

Τά ταξιδεύοντα επί του Δουνάβεως σκάφη δύνανται να
χρησιμοποιώσι τους σταθμούς άσυρμάτου τηλεγράφου τους εύρι-
σκομένους επί του πλοίου ως έπίσης και τά παράκτια μέσα έπι-
κοινωνίας των όποιων θα έχωσι ανάγκην διά τους σκοπούς της
ναυσιπλοΐας.

"Άρθρον 30

Η ναυσιπλοΐα επί του Δουνάβεως άπαγορεύεται εις τά πο-
λεμικά σκάφη άπάντων των μη-παραδουναβίων χωρών.

Τά πολεμικά σκάφη των παραδουναβίων χωρών δέν δύνανται
να ταξειδεύωσι επί του Δουνάβεως έξω των συνόρων της χώρας
της όποιας τό σκάφος ύφοΐ την σημαίαν, έκτός προηγηθείσης
συμφωνίας μεταξύ των ένδιαφερομένων παραδουναβίων Κρατών.

ΤΜΗΜΑ II. Ύπηρεσία πλοηγείας

"Άρθρον 31

Συγκροτούνται σώματα πιλότων επί του κάτω Δουνάβεως
και έντός του τμήματος των Σιδηρών Πυλών· ταύτα έξαρτώνται
έν των άντιστοίχων Όργανισμών (Άρθρον 22).

Οι κανονισμοί της ύπηρεσίας πλοηγείας έκπονούνται υπό
των Όργανισμών συμφώνως με τάς βασικάς διατάξεις τάς άφορώ-
σας την ναυσιπλοΐαν επί του Δουνάβεως (Άρθρον 8 "στ"), ούτοι
δέον να γνωστοποιούνται εις την Έπιτροπήν.

"Αρθρον 32

Ἡ πλοηγεσία τῶν σκαφῶν ἐπὶ τοῦ κάτω Δουνάβεως καὶ ἐντὸς τοῦ τμήματος τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν ἐξασφαλίζεται διὰ πιλότων ἀνηκόντων εἰς οἰκεῖα σώματα πιλότων ἢ διὰ πιλότων οἵτινες ὑπέστησαν μίαν ἐξέτασιν ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἀρμοδίου ποταμοῦ Ὁργανισμοῦ καὶ ἔλαβον ἄδειαν ἐξασκήσεως τῆς πλοηγεσίας ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ τούτου.

"Αρθρον 33

Τὸ προσωπικὸν τοῦ σώματος τῶν πιλότων προσλαμβάνεται ἐκ τῶν ὑπηκόων τῶν παραδουναβίων χωρῶν μελῶν τῶν οἰκείων Ὁργανισμῶν. Ὁ τρόπος προσλήψεως διενεργεῖται δι' εἰδικῶν συμφωνιῶν συναπτομένων μεταξὺ τῶν ὡς ἄνω ἀναφερομένων μελῶν (ἄρθρα 20 καὶ 21) τῶν Ὁργανισμῶν τούτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV.

ΤΡΟΠΟΙ ΚΑΛΥΨΕΩΣ ΤΩΝ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΩΝ ΕΞΟΔΩΝ
ΠΡΟΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

"Αρθρον 34

Ἡ χρηματοδότησις τῶν ὑδροτεχνικῶν ἔργων ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, τῶν ἐκτελουμένων ὑπὸ τῶν παραδουναβίων χωρῶν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 3 τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐξασφαλίζεται ὑπὸ τῶν οἰκείων παραδουναβίων χωρῶν.

Ἡ χρηματοδότησις τῶν προβλεπομένων ἔργων εἰς τὸ ἄρθρον 8 γ) ἐξασφαλίζεται ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς.

"Αρθρον 35

Διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀπαραιτήτων ἐξόδων πρὸς ἐξασφάλισιν

τῆς ναυσιπλοΐας, τὰ παραδουνάβια Κράτη δύνανται, κατόπιν συμφωνίας ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς Ἐπιτροπῆς νὰ ἐπιβάλλωσι δασμούς ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας εἰσπραττομένους ἐπὶ τῶν σκαφῶν καὶ τῶν ὁποίων τὸ τμήμα θὰ προσδιορίζεται ἐν συναφείᾳ πρὸς τὸ κόστος τῆς συντηρήσεως τῆς ποταμίας ὁδοῦ καὶ τῶν προβλεπομένων εἰς τὸ ἄρθρον 34 ἔργων.

Ἄρθρον 36

Διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀπαιτούμενων ἐξόδων πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ἐκτέλεσιν τῶν ἀναληφθέντων ἔργων ὑπὸ τῶν Ὀργανισμῶν, οὗτοι ἐπιβάλλωσι ἰδιαιτέρως φόρους εἰσπραττομένους ἐπὶ σκαφῶν πλεόντων ἐντὸς τῶν τομέων τῶν περιλαμβανομένων μεταξύ τοῦ στομίου τῆς Διωρυγος τῆς Σουλίνα καὶ Μπραΐλα, καὶ μεταξύ Βίνσε καὶ Κοστόλ ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὄχθης, καὶ μεταξύ Μόλντοβα Βέσε καὶ Τούρνου - Σεβερίν ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς ὄχθης τοῦ Δουνάβεως.

Οἱ Ὀργανισμοὶ θὰ φέρωσιν εἰς γνῶσιν τῆς Ἐπιτροπῆς τοὺς ὑπ' αὐτῶν ἐπιβληθέντας εἰδικοὺς δασμούς ὡς ἐπίσης καὶ τὰς διατυπώσεις τῆς εἰσπράξεως τούτων.

Ἄρθρον 37

Τὰ προκύπτοντα ποσὰ ἐκ τῶν ἰδιαιτέρων φόρων, τῶν δικαιωμάτων τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῶν εἰδικῶν δασμῶν, εἰσπραττόμενα ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς, ὑπὸ τῶν παραδουναβίων Κρατῶν καὶ ὑπὸ τῶν Ὀργανισμῶν δέν δύναται νὰ ἐποτελέσῃσι πηγὴν προσόδου.

Ἄρθρον 38

Αἱ διατυπώσεις εἰσπράξεως τῶν ἰδιαιτέρων φόρων τῶν δικαιωμάτων ναυσιπλοΐας καὶ τῶν εἰδικῶν δασμῶν καθορίζονται δι' ἐκπονηθησομένων ὁδηγιῶν ἀμοιβαίως ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς, ὑπὸ τῶν παραδουναβίων Κρατῶν καὶ ὑπὸ τῶν Ὀργανισμῶν.

Αἱ ἀπορρέουσαι ὁδηγεῖται ἐκ τῶν παραδουναβίων Κρατῶν καὶ τῶν Ὀργανισμῶν συμφωνῶσι μετὰ τῆς Ἐπιτροπῆς.

Οἱ δασμοὶ καὶ τὰ δικαιώματα ὑπολογίζονται ἐπὶ τῆς χωρητικότητος τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 39

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ τμήματα τοῦ Δουνάβεως τὰ ἀποτελοῦντα ἑθνικὰ σύνορα, ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἔργων καὶ ἡ κατανομή τῶν γενομένων δαπανῶν διακανονίζονται ἀπὸ συμφώνου μεταξὺ τῶν οἰκείων ὁδῶν Κρατῶν.

Ἄρθρον 40

Τὰ λιμενικὰ δικαιώματα εἰσπράττονται ἐπὶ τῶν σκαφῶν διὰ τῶν οἰκείων ἀρχῶν τῶν παραδουναβίων Κρατῶν. Καμία διάκρισις δέν θά ἐπιτραπῇ ἐπὶ τούτου λόγῳ τῆς σημαίας τῶν σκαφῶν, τοῦ σημεῖου ἐκκινήσεως ἢ προορισμοῦ αὐτῶν ἢ λόγῳ ἄλλων αἰτίων.

Ἄρθρον 41

Τὰ σκάφη εἰσερχόμενα ἐντὸς τῶν λιμένων διὰ φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν θά ἔχωσι τὸ δικαίωμα χρησιμοποίησεως μηχανῶν φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, συνεργείων ἀνταλλακτικῶν, καταστημάτων, χώρων ἀποθηκεύσεως ἐμπορευμάτων καὶ τὰ λοιπὰ κατόπιν συμφωνιῶν μετὰ τῶν οἰκείων ὑπηρεσιῶν τῶν ἐπιφορτισθησομένων τῶν μεταφορῶν καὶ τῆς ἀποστολῆς.

Τὸ ἄθροισμα τοῦ ὀλικοῦ ποσοῦ, πρὸς πληρωμὴν τῶν προσφερθεισῶν ὑπηρεσιῶν θά διατίθεται ἄνευ οὐδεμιᾶς διακρίσεως.-

Τὰ παρεχόμενα προνόμια, συμφώνως τοῖς ἐμπορικοῖς ἐθέμοις, λόγῳ τοῦ ὄγκου τῶν ἔργων καὶ τῆς φύσεως τῶν ἐμπορευμάτων, δέν θεωροῦνται ὡς διακρίσεις.

"Αρθρον 42

Τὰ πλοῖα, τὰ πλοιάρια, οἱ ταξιδιωταὶ καὶ τὰ ἐμπορεύματα, δέν δύνανται νά ἐπιβαρυνθῶσι δι' οὐδενὸς τέλους μόνον ἐν τοῦ γεγονότος τῆς ἐλευθέρας διελεύσεως αὐτῶν.

"Αρθρον 43

Τὰ τιμολόγια τῶν δασμῶν πλοηγεσίας ἐπὶ τοῦ κάτω Δουνάβεως καὶ ἐντὸς τοῦ τμήματος τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν ἐπιβάλλονται ὑπὸ τῶν οἰκείων Ὁργανισμῶν καὶ κοινοποιοῦνται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V.

ΤΕΛΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

"Αρθρον 44

Ἐντὸς τῆς παρούσης Συμβάσεως οἱ ὅροι " παραδουνάβιον Κράτος " ἢ " παραδουνάβιος χώρα " ὑποδηλῶσι ἓν Κράτος ἐντὸς τοῦ ἐδάφους τοῦ ὁποῦ περιλαμβάνεται τὸ ὀλιγώτερον μὲν ὅχθη τοῦ Δουνάβεως ὡς οὗτος προσδιορίζεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 2.

"Αρθρον 45

Πᾶσα διαφορά μεταξὺ τῶν ὑπογραφάντων τὴν παροῦσαν Σύμβασιν Κρατῶν, ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐφαρμογῆς ἢ τῆς ἐρμηνείας τῆς Συμβάσεως ταύτης, μὴ ἐπιλυθεῖσα διὰ τῆς ὁδοῦ τῶν ἀπ' εὐθείας διαπραγματεύσεων, κατόπιν αἰτήσεως ἑνὸς τῶν διαδίκων, θά ὑποβάλλεται ὑπὸ τὴν κρίσιν μιᾶς συμβιβαστικῆς ἐπιτροπῆς συντεθειμένης ἐξ ἑνὸς ἀντιπροσώπου ἐκάστου τῶν διαδίκων καὶ ἑνὸς τρίτου μέλους διοριζομένου ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς

τοῦ Δουνάβεως.

Ἡ ἀπόφασις τῆς συμβιβαστικῆς Ἐπιτροπῆς εἶναι ὀριστικὴ καὶ ὑποχρεωτικὴ διὰ τοὺς διαδόχους.

Ἄρθρον 46

Ἡ παροῦσα Σύμβασις δύναται νὰ ἀναθεωρηθῇ, κατόπιν αἰτήσεως τῆς πλειοψηφίας τῶν ὑπογραψάντων Κρατῶν.

Ἡ αἴτησις αὕτη θά ἀπευθύνεται πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Ὁμοσπόνδου Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας ἣτις θά προκαλέσῃ, ἐντὸς τῆς βραχυτέρας δυνατῆς προθεσμίας, τὴν σύγκλησιν μιᾶς Συνδιασκέψεως εἰς τὴν ὅποian ἅπαντα τὰ ὑπογράψαντα Κράτη θά προσκληθῶσι νὰ λάβωσι μέρος.

Αἱ ἀναθεωρηθεῖσαι διατάξεις θά ἰσχύωσι μετὰ τὴν κατάθεσιν τῶν τίτλων τῆς ἐπικυρώσεως ἕξ ἐκ τῶν ὑπογραψάντων Κρατῶν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἄρθρον 47

Ἡ παροῦσα Σύμβασις, συμπεριλαμβανομένων τῶν Παραρτημάτων, μέ ἰσχύν ἐπὶ τοῦ γαλλικοῦ καὶ τοῦ ῥωσικοῦ κειμένου, δεόν νὰ ἐπικυρωθῇ καὶ θά ἰσχύσῃ μετὰ τὴν κατάθεσιν ἕξ τίτλων ἐπικυρώσεως. Οἱ τίτλοι ἐπικυρώσεως θά κατατεθῶσι παρὰ τῇ Κυβερνήσει τῆς Λαϊκῆς Ὁμοσπόνδου Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας, ἐν τοῖς ἀρχείοις τῆς ὁποίας θά ἔχῃ κατατεθῇ τὸ αὐθεντικὸν ἀντίτυπον τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Λαϊκῆς Ὁμοσπόνδου Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας θά καταθέσῃ εἰς ἕν ἕκαστον τῶν ὑπογραψάντων τὴν Σύμβασιν Κρατῶν ἀπὸ ἕν ἀντίγραφον δεόντως κεκυρωμένον. Θά γνωστοποιῇ εἰς τὰ ὑπογράψαντα τὴν Σύμβασιν Κράτη τὴν κατάθεσιν τῶν τίτλων τῶν ἐπικυρώσεων βαθμηδὸν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς λήψεως αὐτῶν.

Π Ι Ν Α Ξ Τ Ω Ν Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α Τ Ω Ν

Παράρτημα I. Περί της είσδοχῆς τῆς Αὐστρίας ἐντός τῶν κόλπων
τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως.

Παράρτημα II. Περί τοῦ τμήματος τοῦ Γκαμπσίκοβο - Γκόνγιου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I.

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΙΣΔΟΧΗΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΚΟΛΠΩΝ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ

I. Ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Αὐστρίας θά γίνῃ δεκτός ἐντός
τῶν κόλπων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως μετὰ τὸν διακανονισμόν
τοῦ ζητήματος τῆς Συνθήκης τῆς Αὐστρίας.

2. Τὸ παρὸν παράρτημα θά ἰσχύσῃ ταυτοχρόνως μετὰ τῆς
Συμβάσεως περὶ τοῦ καθεστῶτος τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Δουνά-
βεως καὶ θά ἀποτελέσῃ ἀναπόσπαστον τμήμα τῆς Συμβάσεως ταύ-
της.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II.

ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΓΚΑΜΠΣΙΚΟΒΟ - ΓΚΟΝΓΙΟΥ

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἀπαραίτητα ἔργα πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν ὀ-
μαλῶν προϋποθέσεων τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ τμήματος τοῦ
Γκαμπσίκοβο - Γκόνγιου (ἀπὸ τοῦ χιλιομέτρου 1821 ἕως τοῦ χι-
λιομέτρου 1791), τὰ Συμβαλλόμενα Μέρη συνεφώνησαν νὰ ἀναγνω-
ρίσωσι ὅτι ἀποτελεῖ μέγα συμφέρον ἡ διατήρησις τοῦ τμήματος
τοῦτου εἰς καλὴν πλεῦσιμον κατάστασιν καὶ ὅτι τὰ ἐπὶ τούτῳ

ἀπαραίτητα ἔργα ὑπερβάλλωσι κατὰ πολὺ τὰ ἔργα ἅτινα δύνανται κατὰ τὸ κριτήριον τῆς λογικῆς νὰ ἀνατεθῶσι εἰς τὰ ἀρμόδια παρὸχθια Κράτη.

Συνεπεὶα τοῦτου, συνεφωνήθη ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως θὰ αὐξητήσῃ τὸ ζήτημα καὶ θὰ ἀποφασίσῃ ἐάν ἐπὶ τῷ σκοπῷ τούτῳ θὰ ἦτο ἐφαρμόσιμον νὰ ἰδρῦσῃ ἓνα εἰδικὸν ποτάμιον Ὀργανισμόν ὅμοιον τῶν προβλεπομένων ἐν τοῖς ἄρθροις 20 καὶ 21 ἢ ἐάν θὰ ἤρκῃ ἡ ἐφαρμογὴ ἐπὶ τοῦ τμήματος αὐτοῦ τῶν διατάξεων 4 καὶ 34 (παράγραφος 2) τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Διατάξεις ἀνάλογοι τοῦ ἁρθρου 20 τῆς παρούσης Συμβάσεως, τῆς ὁποίας τὸ Παράρτημα τοῦτο ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον μέρος, θὰ ἐπιβληθῶσι εἰς περιπτώσιν ἰδρύσεως ἐνός Ὀργανισμοῦ.

OMNYONTES ΠΙΣΤΙΝ ΑΥΤΩΝ οἱ ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν καὶ ἔθεσαν τὰς σφραγίδας.

EGENETO ἐν τῇ πόλει τοῦ Βελιγραδίου τὴν 18ην Αὐγούστου χίλια ἑννεακόσια τεσσαράκοντα ὀκτώ.

ΠΡΟΣΘΕΤΟΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

Εἰς τὴν ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ, ΥΠΟΓΡΑΦΕΝ ΕΝ ΒΕΛΙΓΡΑΔΙΩ ΤΗΝ 18ην ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

1948

I. Ἐπιστοποιήθη ὅτι τὸ ἐπιβληθέν προγενεστερῶς καθεστῶς ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ πράξεις αἵτινες προέβλεπον τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ καθεστώτος τοῦτου καὶ ἰδὼς ἡ ὑπογραφεῖσα ἐν Παρίσις Σύμβασις τὴν 23ην Ἰουλίου 1921, δὲν ἰσχύωσι πλέον.

2. Ἀπασα ἡ περιουσία ἡ ἀνήκουσα εἰς τὴν παλαιάν Εὐρω-

παῖκην Ἐπιτροπὴν τοῦ Δουνάβεως μεταβιβάζεται εἰς τὸν εἰδικὸν ποτάμιον Ὁργανισμόν ἐπὶ τοῦ Κάτω - Δουνάβεως ἰδρυθέντα συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 20 τῆς Συμβάσεως εἰς τὴν ὁποίαν ἀναφέρεται τὸ παρὸν Πρωτόκολλον.

3. Συνεφωνήθη ὅτι ἅπασαι αἱ ὑποχρεώσεις τῆς παλαιᾶς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως αἱ ἀφορῶσαι τὴν ἀπόδοσιν τῶν χορηγηθεισῶν πιστώσεων ὑπὸ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Γαλλίας, τῆς Ρωσίας καὶ ἄλλων Κρατῶν θεωροῦνται καταργηθεῖσαι.

4. Αἱ ὑποχρεώσεις τῆς παλαιᾶς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, ὡς καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῆς παλαιᾶς Διαχειρίσεως τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν καὶ τῶν Καταρρακτῶν, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ συναφεῖς ἐγγυήσεις θεωροῦνται καταργηθεῖσαι.

5. Ἡ μὴ ἐκκαθαρισθεῖσα περιουσία τῆς παλαιᾶς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως μεταβιβάζεται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Δουνάβεως τὴν προβλεπομένην ἐν τῷ ἄρθρῳ 5 τῆς Συμβάσεως τῆς ὁποίας ἀναφέρεται τὸ παρὸν Πρωτόκολλον, τὸ μερίδιον τῆς περιουσίας τῆς παλαιᾶς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, τὸ τεθὲν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς παλαιᾶς Διαχειρίσεως τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν καὶ Καταρρακτῶν καὶ ἅπαντα ἡ περιουσία τῆς παλαιᾶς Διαχειρίσεως τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν καὶ τῶν Καταρρακτῶν μεταβιβάζονται εἰς τὸν εἰδικὸν ποτάμιον Ὁργανισμόν τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν τὸν ἰδρυθέντα συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 21 τῆς Συμβάσεως εἰς τὴν ὁποίαν ἀναφέρεται τὸ παρὸν Πρωτόκολλον.

ΕΓΕΝΕΤΟ ἐν τῇ πόλει τοῦ Βελλιγραδίου τὴν 18ην Αὐγούστου χίλια ἑννεακόσια τεσσαράκοντα ὀκτώ.

Ἔπονται ἑπτὰ ὑπογραφαί.

Κ Ε Ρ Α Μ Ε Ρ Ο Σ Β'

Ἡ νέα οἰκονομολογική γραμμὴ τοῦ Δουνάβεως.

Αἱ τροποποιήσεις τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948.

Ἡ μέθοδος τῆς διεθνοῦς διοικήσεως τῆν ὅποσαν αἱ Δυνάμεις ἀπεζητούν πάλιν δέν κατέστη δυνατόν νά ἐπιβληθῇ ἀπορριφθεῖσα ὑπὸ τῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Βελιγραδίου, ἡ ὅποια ἐπέβαλλε εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Δουνάβεως ἐθνικὸν χαρακτῆρα, ἐκάστου παροχθίου Κράτους διοικοῦντος ἀφ' ἑαυτοῦ τὴν ἰδίαν αὐτοῦ λωρίδα τοῦ ποταμοῦ ἡ ὅποια διασχίζει ἢ περιβάλλει τὸ ἔδαφος τοῦτου.

Εἰς διεθνῆς ὀργανισμὸς ἀπεκατεστάθη βεβαίως ἐν τῷ προσώπῳ τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, πλὴν ὅμως αὕτη διαφέρει ὡς πρὸς τὴν σύνθεσιν, τὸν τρόπον τῆς λειτουργίας καὶ τὰς ἀρμοδιότητας ἀπὸ τὰς δύο Ἐπιτροπὰς τῆς Συμβάσεως τοῦ 1921.

Ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως δέν κατέχει ὡς αἱ Ἐπιτροπαὶ τοῦ 1921, μίαν μικτὴν σύνθεσιν. Ἐνῷ αἱ Ἐπιτροπαὶ αὗται ἀπετελοῦντο ὑπὸ ἀντιπροσώπων τῶν παροχθίων Κρατῶν καὶ τῶν μὴ παροχθίων τοιούτων ἦτοι τῆς Γαλλίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Ἰταλίας, ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως περιλαμβάνει μόνον ἀντιπροσώπους τῶν παροχθίων Κρατῶν. Τὸ ἄρθρον 5 τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948 ὁρίζει ὅτι " Ἰδρύεται μία Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως καθοριζομένη ὡς κάτωθι ὑπὸ τὸν τίτλον Ἐπιτροπῆς.

Συντίθεται ὑπὸ ἀντιπροσώπων τῶν παραδουναβίων Χωρῶν ἓνα δι' ἕκαστον ἐξ αὐτῶν ".

Καίτοι ἡ Αὐστρία δέν ἐκλήθη νά ὑπογράψῃ τὴν σύμβασιν τοῦ Βελιγραδίου, τὸ παράρτημα II εἰς τὴν Σύμβασιν ταύτην

προέβλεψε τήν είσδοχήν ένδος άντιπροσώπου αύτής παρά τῇ 'Επιτροπῇ μετά τόν διακανονισμόν τοῦ ζητήματος τῆς Συνθήκης μετά τῆς Αύστρίας. Ούδεμία διάταξις τῆς Συμβάσεως ἢ τῶν Παραρτημάτων αύτής ἀφεώρα τήν Γερμανίαν.

Ἡ 'Επιτροπή τοῦ Δουνάβεως λειτουργεῖ ὡς ἀνεξάρτητος ἔναντι τῶν ἀντιπροσωπευομένων παρ' αὐτῇ Κρατῶν. Ἔχει τήν ἔδραν αύτής εἰς τό Γαλάτζι (ἄρθρον 13). Κατέχει γραφεῖον ἀποτελούμενον ἐξ ένδος Προέδρου, ἐνός ἀντιπροέδρου καί ένός Γραμματέως. Τά τρία πρόσωπα ταῦτα ἐκλέγονται δι' ἐν χρονικόν διάστημα τριῶν ἐτῶν (ἄρθρον 6) δι' ἐπιλογῆς μεταξύ τῶν μελῶν τῆς 'Επιτροπῆς. Ἡ 'Επιτροπή καθορίζει ἡ ἰδίᾳ τήν ἑναρξιν καί τήν διάρκειαν τῶν συνόδων αύτής καί ἐπιβάλλει τόν ἐσωτερικόν κανονισμόν αύτής (ἄρθρον 7).-

Διὰ τήν ἐκπλήρωσιν τοῦ σκοποῦ της, ἡ 'Επιτροπή τοῦ Δουνάβεως, " διαθέτει ένδος Γραμματέως καί τῶν ἀπαιτούμενων ὑπηρεσιῶν τῶν ὁποίων τό προσωπικόν λαμβάνεται ἐκ τῶν ὑπηκόων τῶν παραδουναβίων Κρατῶν " (ἄρθρον 9).

Τά μέλη τῆς 'Επιτροπῆς καί οἱ διοριζόμενοι ὑπ' αὐτῆς ὑπάλληλοι ἀπολαύσι διπλωματικῆς ἀσυλίας. Τά ἐπίσημα κτίρια, τά ἀρχεῖα καί τά ἐπίσημα ἑγγράφα πάσης φύσεως ἀνήκοντα εἰς τήν 'Επιτροπήν εἶναι ἀπαραβλάστα (ἄρθρον 16).

Ἡ 'Επιτροπή τοῦ Δουνάβεως κατέχει ἕνα αὐτόνομον προϋπολογισμόν (ἄρθρον 10). Τά ἀπαιτούμενα ἔξοδα διὰ τήν λειτουργίαν τῆς 'Επιτροπῆς καλύπτονται δι' ἐτησίων καταβολῶν πληρωτέων ὑπό τῶν παραδούναβίων Κρατῶν, δι' ένός ἴσου ποσοῦ δι' ἕκαστον ἐξ αὐτῶν. Τά ἀναληφθέντα ἔργα ὑπό τῆς 'Επιτροπῆς καλύπτονται διὰ τῆς εἰσπράξεως εἰδικῶν φόρων.

Ἡ 'Επιτροπή λαμβάνει τάς ἀποφάσεις τῆς κατά πλειοψηφίαν τῶν ψήφων ἀπᾶντων τῶν ψήφων αύτής (ἄρθρον 11) πλὴν τῶν εἰδικῶν προβλεπομένων περιπτώσεων ὑπό τῆς Συμβάσεως (ἄρθρον 10,

I2, καὶ I3). Ἡ ἀπαρτίς τῆς Ἐπιτροπῆς ἀποτελεῖται ἐκ πέντε μελῶν.

Ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως ἔχει δικαιώματα διεξαγωγῆς ἐρευνῶν ἐναντι τῶν παροχθίων Κρατῶν. Ὡς ἡ Σύμβασις τοῦ 1922, οὕτω καὶ ἡ Σύμβασις τοῦ 1948 (ἄρθρον 9) προβλέπει ὅτι τὰ παραδουνάβια Κράτη δεόν νά παρέχωσι εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ἢ εἰς τοὺς πράκτορας αὐτῆς " τὴν ἀπαιτουμένην συνδρομὴν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀνατεθειμένων εἰς αὐτὴν ἔργων ... " Τὸ αὐτὸ κείμενον ὁρίζει ὅτι οἱ ὑπάλληλοι καὶ τὸ προσωπικὸν τῆς Ἐπιτροπῆς ἔχωσι τὸ δικαίωμα, κατὰ τὴν ἄσκησιν τῶν ἐπισήμων αὐτῶν καθηκόντων, νά κυκλοφορῶσι ἐλευθέρως ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ καὶ ἐντὸς τῶν λιμένων. Πλὴν ὅμως καθορίζεται ὅτι τὸ δικαίωμα τοῦτο κυκλοφορίας θά ἀσκηθῇ " ὑπὸ τὸν ὅρον τοῦ σεβασμοῦ τῆς ἐθνικῆς νομοθεσίας ".

Διαφέρουσα τῶν Ἐπιτροπῶν τοῦ 1921, ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως δέν διαθέτει τεχνικὴν ὑπηρεσίαν, ὑπηρεσίαν ναυσιπλοΐας καὶ ὑπηρεσίαν λογιστηρίου καὶ καταχωρήσεως τῶν φόρων. Τὸ μειονέκτημα τοῦτο τῶν μέσων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως ἐξηγεῖται διὰ τοῦ γεγονότος τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἀρμοδιοτήτων τῆς Ἐπιτροπῆς ἐν συγκρίσει μὲ τὰς Ἐπιτροπὰς τοῦ 1921.

Ἡ Σύμβασις τοῦ 1921 παρεχῶρει τὰς ἀρμοδιότητας κατὰ διάφορα ποσοστά ἀντιστοίχως εἴτε ἐπρόκειτο διὰ τὸν ποτάμιον Δούναβιν εἴτε διὰ τὸν παράλιον τῆς νομοθετικῆς, τῆς ἐκτελεστικῆς καὶ τῆς δικαστικῆς ἐξουσίας εἰς τὴν Διεθνή, Ἐπιτροπὴν καὶ εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν. Ἀντιθέτως, ἡ Σύμβασις τοῦ 1948 ἀποδίδει τὰς ἀρμοδιότητας ταύτας εἰς μόνὰ τὰ παρόχθια Κράτη.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν νομοθετικὴν ἐξουσίαν, ἡ Σύμβασις τοῦ 1921 παρεῖχε τὴν δυνατότητα εἰς τὰς δύο Ἐπιτροπὰς τῆς καταστρώσεως τῶν ἰδίων αὐτῶν κανονισμῶν ναυσιπλοΐας διὰ τὸ ἀντίστοιχον πλωτὸν τμήμα αὐτῶν. Ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Δουνάβεως, ἡ

Διεθνής 'Επιτροπή ἔδει νά ἐμπνέεται εἰς τό ἔργον αὐτῆς ὑπό τῶν προτάσεων τῶν παροχθίων Κρατῶν. 'Επὶ τοῦ παραλλοίου Δουνάβεως, ἡ Εὐρωπαϊκὴ 'Επιτροπὴ ἀνήργει δι' ἰδίας πρωτοβουλίας. 'Επὶ τῶν δύο περιπτώσεων ἡ ἀποφασιστικὴ ἐξουσία ἀνῆκε εἰς ἓνα διεθνὴ ὀργανισμόν. Ἀντιθέτως ἡ Σύμβασις τοῦ 1948 ἀφορᾷ τό πλεῖστον τῆς ἀποφασιστικῆς ἀρμοδιότητος εἰς τὰ παρόχθια Κράτη ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τοῦ σεβασμοῦ τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας ὡς αὕτη ὀρίζεται ὑπὸ τῆς ἐν λόγῳ Συμβάσεως. Τὸ ἄρθρον 23 προβλέπει ὅτι ἡ ναυσιπλοΐα " ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως καὶ ἐντός τοῦ τμήματος τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν πραγματοποιεῖται συμφώνως μὲ τοὺς κανόνας τῆς ναυσιπλοΐας τοὺς ἐπιβληθέντας ὑπὸ τῶν διοικήσεων τῶν ὑποδειχθεισῶν ζωνῶν. Ἡ ἐπὶ τῶν ἄλλων τμημάτων τοῦ Δουνάβεως ναυσιπλοΐα πραγματοποιεῖται συμφώνως μὲ τοὺς ἐπιβληθέντας κανόνας ὑπὸ τῶν ἀντιστοιχῶν παραδουνάβιων χωρῶν τῶν ὁποίων τό ἔδαφος διασχίζεται ὑπὸ τοῦ Δουνάβεως καὶ συμφώνως μὲ τοὺς κανόνας τοὺς ἐπιβληθέντας διὰ κοινῆς συμφωνίας μεταξύ τῶν Κρατῶν τῶν κατεχόντων δύο διαφορετικὰς ὁχθας τοῦ Δουνάβεως ὅπου αἱ ζῶναι τοῦ ποταμοῦ ἀνήκωσι εἰς τὴν ὡς ἄνω εἰδικὴν περίπτωσιν, Κατὰ τὴν κατάστρωσιν τῶν κανόνων τῆς ναυσιπλοΐας τὰ παραδουνάβια Κράτη καὶ αἱ διοικήσεις λαμβάνωσι ὑπ' ὄψιν τὰς βασικὰς ἀρχὰς τὰς σχετικὰς μὲ τὴν ναυσιπλοΐαν ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως τὰς καθορισθείσας ὑπὸ τῆς 'Επιτροπῆς ". Τὸ ἄρθρον 26 ὀρίζει ὅτι " Οἱ τελωνειακοί, ὑγειονομικοὶ καὶ ἀστυνομικοὶ κανονισμοὶ δέον νά εἶναι τοιαύτης φύσεως ὥστε νά μὴ ἐμποδίσωσι τὴν ναυσιπλοΐαν ".

'Επίσης ἡ ἐκτελεστικὴ ἐξουσία κατὰ τό πλεῖστον παρέχεται εἰς τὰ παρόχθια Κράτη ὑπὸ τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948.

Ἡ Σύμβασις τοῦ 1921 ἐνεπιστεύετο τὴν φροντίδα τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κανονισμῶν τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν 'Επιτροπὴν διὰ τὸν παράλιον Δούναβιν, ὡς ἐπίσης καὶ εἰς αὐτὰ ταῦτα τὰ παρόχθια Κράτη ὑπὸ τὸν ἑλεγχον τῆς Διεθνοῦς 'Επιτροπῆς διὰ

τόν ποτάμιον Δούναβιν. Ἡ Σύμβασις τοῦ 1948 ἀφίνει ἐλεύθερον ἕκαστον παρόχθιον Κράτος νά φροντίσῃ διά τήν ἐπιβολήν τοῦ κανονισμοῦ τόν ὁποῖον ἐξεπόνησε. Ἰδιαιτέρως, αἱ ὑπηρεσίαι τῆς πλοηγείας ἐξαρτῶνται ἐκ τῶν παροχθίων Κρατῶν (ἄρθρον 3^Ι καί ἐπόμενα).

Ὅσον ἀφορᾷ τά ἔργα τῆς ναυσιπλοΐας, ἡ Σύμβασις τοῦ 1921 παρεῖχε τήν ἀρμοδιότητα ἐγκρίσεως καί τήν πραγματοποίησιν τῆς ἐκτελέσεως αὐτῶν εἰς τήν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν ὅσον ἀφορᾷ τόν παράλιον Δούναβιν καί εἰς τήν Διεθνῇ Ἐπιτροπῇ συγχρόνως καί τὰ παρόχθια Κράτη ὅσον ἀφορᾷ εἰς τόν ποτάμιον Δούναβιν. Ἡ Σύμβασις τοῦ 1948 παρέχει ἀντιθέτως τὰς ὡς ἄνω ἀρμοδιότητας εἰς μόνα τὰ παρόχθια Κράτη. Τό ἄρθρον 3 τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948 προβλέπει τήν ὑποχρέωσιν δι' ἕκαστον παρόχθιον Κράτος τῆς διατηρήσεως τοῦ ἰδίου αὐτοῦ τμήματος εἰς καλήν πλεύσιμον κατάστασιν. Ἐκαστον παρόχθιον Κράτος ἀναλαμβάνει ἔργα συντηρήσεως ἢ βελτιώσεως. Ὁφείλει νά παραδώσῃ μίαν περιληπτικὴν περιγραφὴν εἰς τήν Ἐπιτροπὴν τοῦ Δουνάβεως. Δύναται νά ἐπιβάλλῃ δικαιώματα ναυσιπλοΐας συμβουλευόμενον σχετικῶς τήν Ἐπιτροπὴν (ἄρθρον 35). Ἡ Ἐπιτροπὴ δύναται νά ἀντικαταστήσῃ ἐν παρόχθιον Κράτος εἰς περιπτώσιν ἀδυναμίας αὐτοῦ νά ἐκτελέσῃ τὰ ἀπαραίτητα ἔργα πρὸς διασφάλισιν τῆς ναυσιπλοΐας (ἄρθρον 4), Ἡ Ἐπιτροπὴ δύναται νά ἐπιβάλλῃ εἰδικούς φόρους διά τήν κάλυψιν τῶν ἀπαιτουμένων ποσῶν διά τήν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων αὐτῆς (ἄρθρον 10).-

Ἡ δικαστικὴ ἐξουσία παρέχεται κατὰ τό πλεῖστον ὑπὸ τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948 εἰς τὰ παρόχθια Κράτη. Σημειοῦ, συγκρινομένη μετὰ τοῦ συστήματος τοῦ 1921, μίαν νέαν ἐπαναστροφὴν τοῦ καθεστώτος τῆς διεθνοποιήσεως. Ἡ Σύμβασις τοῦ 1921 παρεῖχε ἀρμοδιότητα εἰς τήν Εὐρωπαϊκὴν Ἐπιτροπὴν νά δικάζῃ διά τῶν ἰδίων αὐτῆς δικαστηρίων, τὰς παραβάσεις τοῦ κανονισμοῦ ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ παραλλοῦ Δουνάβεως.

Ἀνεγνώριζε εἰς τὰ τοπικά δικαστήρια τῶν παροχθίων Κρατῶν τὴν ἀρμοδιότητα τῆς πρωτοβαθμίου καὶ δευτεροβαθμίου δέιης διὰ τὰς παραβάσεις τὰς γενομένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Δουνάβεως. Ἀλλ' ὅμως ἡ Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ ἔδει νὰ ἦτο ἡ μόνη ἀρμοδίᾳ δι' ἅπαντα τὰ ζητήματα τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ἐρμηνείαν καὶ ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως (ἄρθρον 38). Προσφυγὴ κατὰ τῶν ἀποφάσεων τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς ἡδύνατο νὰ κατατεθῇ εἰς τὸ Διαρκὲς Δικαστήριον Διεθνοῦς Δικαιοσύνης. Ἀντιθέτως ἡ Σύμβασις τοῦ 1948 δὲν παρέχει οὐδὲν ἔνδικοιον μέσον ἔναντι τῆς δικαστικῆς ἐξουσίας τῶν παροχθίων Κρατῶν.

Οὕτω ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως περιορίζεται εἰς ἓνα ῥόλον συντονισμοῦ καὶ ἐποπτείας. "Ἐκκινούμεν, ἐδήλωσε ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Ε.Σ.Σ.Δ, ἐκ τῆς ἀρχῆς ὅτι ἅπαντα τὰ ζητήματα τῆς παραδουναβίου ναυσιπλοΐας δεόν νὰ παραμένωσι ἐντὸς τῆς ἀρμοδιότητος τῶν παραδουναβίων Κρατῶν καὶ ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως δεόν νὰ μὴ καταστῇ ἀπόλυτος κύριος ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ ἀλλὰ κέντρον συντονισμοῦ ἐπιτρέπον τὴν ἀποφυγὴν τῶν διαφωνιῶν καὶ ἀντιθέσεων ἐπὶ τοῦ κανονισμοῦ τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῶν ἀστυνομικῶν, τελωνειακῶν καὶ ὑγειονομικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἰδρυθεισομένων ἐπὶ σκοπῷ ἐπιλύσεως τῶν ἀντιθέσεων αὐτῶν καὶ ἐξασφαλίσεως τῆς ἀπαραιτήτου ἐνότητος ἐπὶ τοῦ τομέως αὐτοῦ ὑπὸ τῶν ἰδίων τῶν παραδουναβίων Κρατῶν " .

Κεκτημένη ἰδίων ὀργάνων καὶ ἐξουσιῶν, ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως κατέχει ἡθικὴν νομικὴν προσωπικότητα. "Ἡ Ἐπιτροπὴ ἀπολαύει τῆς νομικῆς προσωπικότητος συμφῶνως μὲ τὴν νομοθεσίαν τοῦ Κράτους τοῦ τόπου τῆς ἑδρας αὐτῆς. " (ἄρθρον 14). " Ἡ Γαλλικὴ γλῶσσα καὶ ἡ Ἑλληνικὴ γλῶσσα εἶναι αἱ ἐπίσημαι γλῶσσαι τῆς Ἐπιτροπῆς " (ἄρθρον 15).

Ἡ Ἐπιτροπὴ εἶναι κατὰ συνέπειαν ὑποκείμενον δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων. Ἐν πρόσθετον πρωτόκολλον εἰς τὴν Σύμβασιν τοῦ 1948 προβλέπει τὴν μεταβίβασιν εἰς τὴν νέαν Ἐπιτροπὴν

τῆς περιουσίας τῶν ἱδρυθεισῶν δύο Ἐπιτροπῶν τὸ 1921 καὶ τὴν ἀπόσβεσιν τῶν χρεῶν τῶν Ἐπιτροπῶν αὐτῶν.

Τὰ χρέη αὐτὰ κατὰ πρῶτον λόγον ἦσαν αἱ ἀποζημιώσεις ἀπολύσεως αἱ συντάξεις καὶ οἱ ὀφειλόμενοι μισθοὶ πρὸς τοὺς μονίμους ὑπαλλήλους καὶ τοὺς πράκτορας τῶν δύο Ἐπιτροπῶν, καὶ κατὰ δεύτερον λόγον ἦτο τὸ ὑπόλοιπον τοῦ δανείου τὸ ὅποτον ἔλαβε ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ τὸ 1929 διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ φέρῃ εἰς πέρας μεγάλα ἔργα ναυσιπλοΐας εἰς τὸ στόμιον τοῦ Δουνάβεως.

Τὰ χρέη εἶχον ἀφ' ἑτέρου τὴν ἀρχὴν αὐτῶν εἰς ἓν δάνειον τοῦ 1895 τοῦ ὁποίου αἱ δανεισταὶ κατοικῶσι εἰς τὰς δέκα περίπου τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ χάρις εἰς τὸ ὅποτον ἀφηρέθησαν τὰ ἔμπόδια τὰ ὅποτα παρεκάλουν τὴν ναυσιπλοΐαν ἐντὸς τοῦ τμήματος τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν καὶ τῶν Καταρρακτῶν.

Ἡ Σύμβασις τοῦ 1948 παρέχει εἰδικὸν καθεστῶς διὰ τὸ τμήμα ἀπὸ τοῦ σπηλίου τῆς Διῶρυγος τῆς Σουλίνα ἕως τὴν Μπρατλα ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὸ τμήμα τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν (σημεῖον ὅπου ὁ Δούναβις διέρχεται τὴν οὐγγρικὴν κοιλάδα φθάνων εἰς τὴν ρουμανικὴν τοιαύτην διασχίζων τὰ Καρπάθια Ὅρη).

Εἰς ἓνα ἕκαστον τῶν τμημάτων αὐτῶν ἐγκατεστάθη ἀπὸ μίᾱ εἰδικὴ ποταμῖα διοίκησις ἀποτελουμένη ἐξ ἀντιπροσώπων μόνον τῶν ἀπ' εὐθείας παροχθίων Κρατῶν. Ἡ λειτουργία τοῦ Ὁργανισμοῦ αὐτοῦ καθορίζεται διὰ μιᾶς συμφωνίας μεταξὺ τῶν Κυβερνήσεων τῶν χωρῶν αἵτινες μετέχουσι. Τὸ ἄξλωμα τῆς κυριαρχίας τῶν παροχθίων Κρατῶν παραμένει σεβαστόν. Οὕτω τὸ στόμιον τοῦ Δουνάβεως διοικεῖται ὑπὸ μιᾶς ρουμανο-σοβιετικῆς διαχειρίσεως καὶ τὸ τμήμα τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν ὑπὸ μιᾶς ρουμανο-γιουγκοσλαβικῆς τοιαύτης.

Ἡ Σύμβασις τοῦ 1948 δὲν περιέχει οὐδεμίαν διάταξιν συνδέουσάν τὴν διοίκησιν τοῦ Δουνάβεως μετὰ τοῦ Ὁργανισμοῦ τῶν Ἑνωμένων Ἐθνῶν. Τὸ Βρεττανικὸν ὑπόμνημα τῆς 5ης Αὐγούστου 1948 ἐζήτει νὰ ὑπάρχωσι " ἐντὸς τῆς συμβάσεως ὅροι κατὰ

τούς όποίους ή έπιτροπή τοῦ Δουνάβεως θά άπέκτα σχέσεις μετά τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν επί σκοπῷ ύποβολῆς έτησίων άπολογισμῶν επί τῆς λειτουργίας τῆς συμβάσεως εἰς τήν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικήν 'Επιτροπήν (ή εἰς τὸ Οἰκονομικόν καί Κοινωνικόν Συμβούλιον, 'Επιτροπήν τῶν Μεταφορῶν καί τῶν Συγκοινωνιῶν). "

'Η πρότασις ὁμῶς αὕτη δέν ἐγένετο άποδεκτή.

Τό ἄρθρον 45 τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948 παρέχει τήν δυνατότητα ύποβολῆς εἰς μίαν έπιτροπήν συμβιβασμοῦ τῶν διαφορῶν αἱ ὁποῖαι θά ἦτο δυνατόν νά προκύψωσι μεταξύ τῶν ὑπογραψάντων Κρατῶν τῶν σχετικῶν μέ τήν εφαρμογήν ή έρμηνείαν τῆς Συμβάσεως καί αἱ ὁποῖαι δέν θά εἶχον διευθετηθῇ διά τῶν άπ'εὐθείας διαπραγματεύσεων. 'Η 'Επιτροπή αὕτη επέχει εἰς τήν πραγματικότητα χαρακτήρα διαιτητοῦ. Συντίθεται " ἐξ ἑνός αντιπροσώπου ἐκάστου μέρους καί ἑνός τρίτου μέλους ὀριζομένου ὑπό τοῦ Προέδρου τῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως μεταξύ τῶν ὑπηκόων ἑνός Κράτους άμετόχου τῆς διαφορᾶς καί εἰς περίπτωσιν ὅπου ὁ Πρόεδρος τῆς 'Επιτροπῆς θά ἦτο μέλος Κράτους μετέχοντος εἰς τήν διαφοράν, διά τῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως ". 'Η 'Επιτροπή, ἀποκαλουμένη συμβιβασμοῦ, ἔχει τήν δικαιοδοσίαν νά θέσῃ τέρμα εἰς τήν διαφοράν. " 'Η άπόφασις τῆς έπιτροπῆς εἶναι ὀριστική καί ὑποχρεωτική διά τούς μετέχοντας τῆς διαφορᾶς ". 'Η προσφυγή εἰς τήν διαιτησίαν τῆς 'Επιτροπῆς εἶναι ὑποχρεωτική. Τό ἄρθρον 45 προβλέπει πράγματι ὅτι " πᾶσα διαφορά μεταξύ τῶν ὑπογραψάντων Κρατῶν τήν παροῦσαν σύμβασιν ὅσον άφορᾷ τήν εφαρμογήν ή τήν έρμηνείαν τῆς Συμβάσεως ταύτης ἥτις δέν θά εἶχε διευθετηθῇ διά τῆς ὁδοῦ τῶν άπ'εὐθείας διαπραγματεύσεων, θά ὑπεβάλλετο εἰς μίαν έπιτροπήν συμβιβασμοῦ κατόπιν αίτήσεως ἑνός τῶν μετεχόντων τῆς διαφορᾶς..... ",

'Αλλά ή ὑποχρέωσις αὕτη προσφυγῆς εἰς διαιτησίαν κινδυνεύει νά παραμείνῃ νεκρὸν γράμμα. 'Η 'Επιτροπή διαιτησίας δύναται νά λειτουργήσῃ μόνον μετά προηγούμενον φιορισμόν τῶν αντιπρο-

σώπων ὑφ' ἐνάστου διαδίκου. Ἐκαστον διάδικον Κράτος δύναται πρακτικῶς νά ἐμποδίσῃ τήν σύνοδον τῆς Ἐπιτροπῆς μή διορίζον τόν ἀντιπρόσωπον αὐτοῦ, πρᾶγμα ὅπερ συνέβη εἰς τήν λειτουργίαν τῶν ἐπιτροπῶν συμβιβασμοῦ τῶν ὀρισθεισῶν διά τῶν συνθηκῶν εἰρήνης τῶν συναφθεισῶν τό 1947 μετά τῆς Ἰταλίας, τῆς Ρουμανίας, τῆς Οὐγγαρίας καί τῆς Βουλγαρίας. Αἱ συνθήκαι αὗται ὥριζον ὅτι αἱ διαφοραί ἐπὶ τῆς ἐρμηνείας ἢ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἰδίῶν αὐτῶν διατάξεων θά ὑπόκειντο εἰς προσφυγὴν ἐνώπιον ἐπιτροπῆς ἐχοῦσης μίαν σύνθεσιν καί δικαιοδοσίαν ἀνάλογον αὐτῶν τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως. Ἡ Ρουμανία, ἡ Οὐγγαρία καί ἡ Βουλγαρία κατηγορήθησαν ὑφ' ἐνῶν ὑπογραψάντων τὰς συνθήκας εἰρήνης ὡς παραβιάσασαι τὰς διατάξεις τὰς σχετικὰς τῶν ἀτομικῶν δικαιωμάτων. Ἐγένετο πρὸς αὐτάς πρότασις πρὸς ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῶν σχετικῶν τοῦ διακανονισμοῦ τῶν διαφορῶν. Ἀλλὰ ἡ Ρουμανία, ἡ Οὐγγαρία καί ἡ Βουλγαρία ἡρνήθησαν νά ὀρίσωσι τοὺς ἀντιπροσώπους αὐτῶν παρὰ ταῖς προβλεπομέναις ἐπιτροπαῖς τοῦ διακανονισμοῦ τῶν διαφορῶν αὐτῶν. Δέν κατέστη δυνατόν νά συνέλθωσι αἱ Ἐπιτροπαί.

Εἰς μίαν εἰδοποίησιν τῆς 30ῆς Μαρτίου 1950, τό Διεθνὲς Δικαστήριον Διεθνoῦς Δικαιοσύνης προέβη εἰς τήν διαπίστωσιν ὅτι αἱ ἐνδιαφερόμεναι Κυβερνήσεις εἶχον τήν ὑποχρέωσιν διορισμοῦ τῶν ἀντιπροσώπων αὐτῶν παρὰ ταῖς προβλεπομέναις ὑπὸ τῶν συνθηκῶν ἐπιτροπαῖς.

Ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως συνήλθε κατὰ πρώτην συνεδρίασιν εἰς Γαλάτзи ἀπὸ τῆς 11ης ἕως τῆς 17ης Νοεμβρίου 1949. Ἐλάβον μέρος ἡ Ε.Σ.Σ.Δ., ἡ Βουλγαρία, ἡ Ρουμανία, ἡ Γιουγκοσλαβία, ἡ Τσεχοσλοβακία καί ἡ Οὐγγαρία.

Ἐξελέγησαν: Πρόεδρος, ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Ρουμανίας. Ἀντιπρόεδρος, ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Τσεχοσλοβακίας, Γενικὸς Γραμματεὺς, ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Ε.Σ.Σ.Δ.,

Ἡ Ἐπιτροπὴ υἱοθέτησε ἓνα κανονισμόν ἐργασίας καὶ ὥρισε τὴν ἡμερησίαν διάταξιν τῆς ἐπομένης συνεδριάσεως προβλεπομένης διὰ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1950.

Αἱ Δυτικαὶ Δυνάμεις αἱ ὑπογράψασαι τὴν Σύμβασιν τοῦ 1921 ἠρνήθησαν νὰ ἀναγνωρίσωσι τὴν ἰσχὺν τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948. Ἡ Γαλλία καὶ Μεγάλη Βρεττανία αἱ ὅποται εἰς τὸ τέλος τῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Βελιγραδίου ἠμφισβήτησαν ὡς μὴ ἔγκυρον τὴν Σύμβασιν τοῦ 1948, διετύπωσαν τὰς ἰδίας αὐτῶν ἀπόψεις ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς πρώτης συνόδου τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως. Τὴν 15ην Νοεμβρίου 1949, ἡ Διεύθυνσις τῶν Τεχνικῶν Συμφωνιῶν τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν εἰς Παρίσιους δημοσίευε μίαν Μετάδοσιν τοῦ τύπου κατὰ τὴν ὁποίαν * Κατόπιν τῆς συγκλίσεως εἰς Γαλάτζί τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τῆς ὑπογραφείσης εἰς τὸ Βελιγράδιον τὴν 18ην Αὐγούστου 1948, ὁ Ὑπουργὸς τῶν Ἐξωτερικῶν ἀπηύθυνε μίαν διαμαρτυρίαν πρὸς τοὺς εἰς Παρίσιους ἀντιπροσώπους τῶν ὑπογραφάντων τὴν σύμβασιν ταύτην δυνάμεων. Ἡ διαμαρτυρία ὀρίζει ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῆς Γαλλίας δὲν ἀναγνωρίζει οὐδεμίαν διεθνῇ ἰσχὺν εἰς τὴν Σύμβασιν τοῦ Βελιγραδίου, θεωρεῖ ὅτι ὡς μόνη διεθνὴς πράξις, καθορίζουσα τὸ καθεστῶς τοῦ Δουνάβεως, παραμένει ἡ Σύμβασις ἡ ἐπιβάλλουσα τὸ μόνιμον καθεστῶς τοῦ Δουνάβεως ἡ ὑπογραφεῖσα εἰς Παρίσιους τὴν 23ην Ἰουλίου 1921. Μία ἀνάλογος ἐνέργεια ἐγένετο ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Μεγάλης Βρεττανίας παρὰ τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν ἐνδιαφερομένων δυνάμεων εἰς τὴν Οὐάσιγκτων καὶ εἰς τὸ Λονδῖνον. Τὸ Βέλγιον, ἡ Ἑλλάς καὶ ἡ Ἰταλία, μὴ προσκληθεῖσαι νὰ συμμετάσχωσι εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Βελιγραδίου τὸ 1948, κατέθεσαν εἰς τὴν Γραμματεῖαν τῆς Συνδιασκέψεως ἓν ὑπόμνημα περιέχον ἐπιφυλάξεις ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῶν ἀποφάσεων τὰς ὁποίας θὰ ἐλάμβανε ἡ Συνδιάσκεψις.

Αί 'Ηνωμένα Πολιτεία καίτα δέν ἔλαβον μέρος εἰς τήν Συνδιάσκεψιν τοῦ 1921, ἐτάχθησαν ἀλληλέγγυοι πρὸς τήν Γαλλίαν καί τήν Μεγάλην Βρεττανίαν, ὡς τοῦτο ἐξάγεται ἐκ τῆς ἀνωτέρω ἐκτεθείσης Μεταδόσεως τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν εἰς Παρισίους.

Ὅσον ἀφορᾷ τήν Αὐστρίαν, ὁ ἀντιπρόσωπος αὐτῆς εἰς τήν Συνδιάσκεψιν τοῦ Βελιγραδίου ἐδήλωσε τήν 18ην Αὐγούστου 1948: " Μία σύμβασις μή ὑπογραφεῖσα καί ἐπικυρωθεῖσα ὑπὸ τῆς Αὐστρίας, δέν θά εἶναι δυνατόν νά θεωρηθῇ ἔγκυρος ἐντὸς τῆς χώρας ταύτης, κατὰ συνέπειαν ἡ Ὁμόσπονδος Κυβέρνησις τῆς Αὐστρίας ἐπιφυλάσσει τῶν δικαιωμάτων αὐτῆς ἔναντι τῶν ἀποφάσεων αἵτινες ἐλήφθησαν ὑπ' αὐτῆς τῆς Συνδιασκέψεως " .

Μέγα ποσὸν ἐκ τοῦ συνολικοῦ προπολεμικοῦ ἐμπορίου ἀνῆλθε εἰς τὸ μερίδιον τῶν μὴ παροχθίων Κρατῶν, διεξαχόμενον διὰ τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Ἐπὶ 1,4 ἑκατομμυρίων τόννων σκαφῶν τὸ 1929 ἐπὶ παραδειγματι ἤτινα ἀνεχώρουν ἐκ τῶν στομίων τοῦ ποταμοῦ τὰ 87% ἦσαν μὴ παρόχθια σκάφη.

Τὸ 1934 καί τὸ 1938 τὰ μὴ παρόχθια Κράτη κατέβαλλον περὶ τὸ 70% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἐπιβληθέντων ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας φόρων.

Ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωσις εἰσήγαγε ἓν σχέδιον ἀποβλέπον τήν ἱδρύσιν μιᾶς Ἐπιτροπῆς ἐντὸς τῆς ὁποίας θά ἀντεπροσωπεύοντο μόνον μέλη τῶν παροχθίων Κρατῶν. Ἡ ἔδρα αὐτῆς θά εὕρισκετο εἰς Γαλάτζι ὡς ἐπίσης καί ἰδιαιτέραι διοικήσεις ἐπὶ τοῦ τμήματος ἀπὸ τοῦ στομίου τῆς Διώρυγος τῆς Σουλίνα ἕως Βραΐλας (Ε.Σ.Σ.Δ. καί Ρουμανίας) καί ἐπὶ τοῦ τμήματος τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν (Γιουγκοσλαβίας καί Ρουμανίας).

Δύο παραρτήματα καί ἓν πρόσθετον πρωτόκολλον ἐπέτρεπον α) τήν συμμετοχὴν τῆς Αὐστρίας μετὰ τήν ὑπογραφήν τῆς συνθήκης εἰρήνης δι' αὐτήν β) εἰδικὰς διαπραγματεύσεις διὰ τήν τυχόν ἱδρύσιν

ένδς ειδικοῦ ὀργανισμοῦ (Οὐγγαρίας καὶ Τσεχοσλοβακίας) διὰ τὸ
τμήμα ἀπὸ Ράζνα ἕως Γιδγγιου, καὶ γ) ἐκχώρησιν ἀπάσης τῆς πε-
ριουσίας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως εἰς τὸν εἰδι-
κὸν ὀργανισμόν ἐπὶ τῶν στομῶν τοῦ ποταμοῦ καὶ ἀκύρωσιν τῶν
ὑποχρεώσεων τῆς περὶ πληρωμῆς τῶν παραχωρηθέντων δανείων προ-
πολεμικῶς ὑπὸ τῶν μὴ παροχθίων Κρατῶν, περιλαμβανομένου τοῦ Ἡ-
νωμένου Βασιλείου, ὡς ἐπίσης καὶ ἐκχώρησιν τῆς περιουσίας τῆς
Διεθνoῦς Ἐπιτροπῆς εἰς τὴν νέαν ἐπιτροπὴν καὶ ἀκύρωσιν τῶν ὑ-
ποχρεώσεων τῆς πρώτης.

Τὸ σοβιετικὸν σχέδιον ἐγένετο δεκτὸν διὰ τῶν 7 ψήφων
τοῦ σοβιετικοῦ συνασπισμοῦ ἔναντι 1 τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν,
οἱ δὲ ἀντιπρόσωποι τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Γαλλίας
ἀπέσχον τῆς ψηφοφορίας. Αἱ Δυτικαὶ Δυνάμεις, τῶν Βρεττανῶν
ὁμιλούντων καὶ ἐξ ὀνόματος τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Βελγίου, τῆς
Ἑλλάδος καὶ τῆς Ἰταλίας αἵτινες εἶχον ζητήσῃ τὴν ὑπεράσπι-
σιν τῶν συμφερόντων των μέσῳ αὐτῶν, ἐδήλωσαν ὅτι δέν ἐπρόκει-
το νὰ ὑπογράψωσι οὔτε νὰ ἀναγνωρίσωσι τὴν νέαν σύμβασιν, ὅτι
ἐθεώρουν τὴν Σύμβασιν τοῦ 1921 ὡς μόνην ἰσχύουσαν εἰσέτι καὶ
ὅτι ἐπεφύλαττον ἅπαντα τὰ δικαιώματα αὐτῶν. Κατηγορηματικὰ
δηλώσεις ὑπὸ τὴν αὐτὴν ἔννοιαν ἀπεστάλλησαν ἀντιστοίχως καὶ
πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τὰς ἀντιπροσωπευομένας ἐντὸς τῆς νέας
ἐπιτροπῆς.

Ἀποτελέσματα τῆς ῥήξεως μεταξὺ τῆς Γιουγκοσλαβίας

Πρὸ τῆς πρώτης συνόδου τῆς Ἐπιτροπῆς τὴν ὅποian ὁ σοβιε-
τικὸς συνασπισμὸς εἶχε συγκαλέσει διὰ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1949
καὶ ἥτις θὰ συνήρχετο ἀνά δύο ἔτη ἡ ἰδεολογικὴ διαφωνία μεταξὺ
Γιουγκοσλαβίας καὶ τῶν χωρῶν τῆς Κομινφόρμ χρονολογούμενη ἀπὸ τῆς
ἐποχῆς τῶν ἐργασιῶν τῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Βελιγραδίου, καίτοι

μή προξενήασα ἐπιρροήν εἰς τὴν στάσιν τῶν ἀντιπροσώπων τῆς Γιουγκοσλαβίας ἔναντι τῶν προτάσεων τῆς Ε.Σ.Σ.Δ., ἐξεληχθῇ εἰς μίαν καθολικὴν διακοπὴν τῶν διπλωματικῶν σχέσεων. Ὁ σοβιετικὸς συνασπισμὸς δὲν ἀντιμετώπισε τὸν μετέπειτα ἐπιβληθέντα οἰκονομικὸν ἀποκλεισμόν εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, μέχρι τοῦ σημείου ὥστε νὰ δυνηθῇ νὰ ἐμποδίσῃ τὸ ἐμπόριον τῆς Γιουγκοσλαβίας ἀπὸ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἑαυτῶν τμημάτων τοῦ Δουναβέως, διὰ τὸν λόγον ὅτι ἡ Γιουγκοσλαβία κατεῖχε ἓν πλεονέκτημα τακτικῆς ἐφ' ὅσον ἀμφότεραι αἱ ὄχθαι τοῦ ποταμοῦ αἱ διερχόμεναι διὰ γιουγκοσλαβικοῦ ἐδάφους εὗρισκονται ἐπὶ μεγάλῃ ἀποστάσεως μεταξύ τῆς Οὐγγαρίας καὶ τῆς Ρουμανίας. Ἡ συναλλαγὴ τῆς Γιουγκοσλαβίας ὑπόκειτο εἰς εἰαφόρους προθεσμίας καὶ εἰς περιορισμοὺς παντὸς εἴδους.

*Ἐντὸς τῆς Ἐπιτροπῆς, ὁ διοικητικὸς διευθυντὴς καὶ τὸ τεχνικὸν ἐπιτελεῖον αὐτοῦ ἦσαν ὑπεύθυνοι ἐνώπιον ἑνὸς ῥώσου γραμματέως ὁ ὅποτος εἶχε τὸν πλήρη ἔλεγχον τῆς δράσεως αὐτῆς, οἱ δὲ Γιουγκοσλάβοι δὲν κατεῖχον οὐδεμίαν σπουδαίαν θέσιν.

Κατόπιν ἐπανελημμένων παραπόνων, ἡ Γιουγκοσλαβία τελικῶς ἀνεκοίνωσε τὴν 24ην Αὐγούστου, ὀλίγον μετὰ τὴν τετάρτην συνεδρίασιν τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἰουνίου 1951 ἡ ὁποία κατέστρωσε τοὺς κανόνας ὡς καὶ τοὺς κανονισμοὺς αὐτῆς, ὅτι ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης καὶ μετέπειτα ἀπεφάσισε τὴν ἐπιβολὴν τῶν ἰδίων αὐτῆς κανόνων ἐπὶ τοῦ γιουγκοσλαβικοῦ τμήματος τοῦ ποταμοῦ. Οὗτοι θὰ περιεῖχον ἀπάσας τὰς γιουγκοσλαβικὰς προτάσεις τὰς ἀπορριφθεῖσας ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς καὶ θὰ παρέκλινον ἐκ τῆς γραμμῆς τῆς θεωρουμένης ὑπὸ τῆς Γιουγκοσλαβίας ὡς ἀντιθέτου πρὸς τὴν συμφωνίαν τοῦ 1948 ὡς ἐπὶ παραδείγματι εἰς τοὺς κανόνας τοὺς προορισθέντας νὰ εἰδοποιῶσι τὰς γιουγκοσλαβικὰς ἀρχὰς διὰ τὴν προσδρμησιν πλοίων τῆς Κομινφόρμ εἰς περίπτωσιν δυστυχήματος ὡς ἐπίσης εἰς τὴν κατάργησιν τοῦ δικαιώματος τῆς ἐλευθέρως ἐκφορτώσεως ξυλίας, κανονισμοῦ ἰδιαιτέρας σημασίας διὰ

τὴν Γιουγκοσλαβίαν τῆς ὁποίας ἀνεβιβάζετο ὁ ἀριθμὸς τῆς μεταφο-
ρᾶς ξυλίας εἰς 100.000 κυβικά μέτρα ὑπὸ ὁμαλᾶς συνθήκας.

Ὡσαύτως ἀνεφάνησαν ἀνωμαλῆαι μετὰ τὴν ἄρνησιν τῆς κα-
ταβολῆς τοῦ ἔτησι τοῦ ἐνοικίου εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν ὑπὸ τοῦ
Εἰδικοῦ γιουγκοσλαβο-ῤουμανικοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τὰς Σιδηρὰς
Πύλας, ὅστις διηύθυνε τὴν διαχείρισιν τῶν γιουγκοσλαβικῆς
ιδιοκτησίας ἀτμομηχανῶν τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ῤυμουλικῶν
σκαφῶν ἐν μέσῳ τῆς Διῶρυγος Σ.Π. εἰς τὰς Σιδηρὰς Πύλας. Ὡς
ἀπάντησιν ἡ Γιουγκοσλαβία ἀπέσυρε τὰς ἀτμομηχανὰς ἐκ τοῦ Εἰ-
δικοῦ Ὁργανισμοῦ καὶ ἀνέλαβε τὴν κατ' ἴδαν διαχείρισιν τοῦ-
των, ζητήσασα τὴν προκαταβολὴν τῶν ἐξόδων ῤυμουλικήσεως. Ἡ
κατάστασις αὕτη παρέμεινε προσωρινῶς ἀδιέξοδος.

Συνεδριάσις τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τὸν Μάρτιον τοῦ

1953

Κατὰ τὸ διεληθὸν χρονικὸν διάστημα, τὸν Μάρτιον τοῦ
1953, συνήλθεν εἰς συνεδρίαν ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δου-
νάβεως ὑπὸ τῶν Ἠνωμένων Βασιλείων, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰτα-
λίας, τὸ κύριον ἔργον τῆς ὁποίας ὑπῆρξεν ἡ πληρωμὴ συντάξεων
εἰς τοὺς ἄλλοτε ὑπαλλήλους. Μεταγενεστέρως ἡ Ἐπιτροπὴ συνήρ-
χετο κατ' ἔτος.

Αἱ ἀρχαὶ μιᾶς " τῆξεως " ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως

Ὀλίγον μετὰ τὸν θάνατον τοῦ Στάλιν, ἡ σοβιετικὴ πολιτικὴ
ἐπὶ τῶν ζητημάτων τοῦ Δουνάβεως ὑπῆρξεν κατὰ τὴν ὀλιγώτερον ἁ-
καμπτος. Τὰ πρῶτα συμπτώματα τῆς ἀλλαγῆς ταύτης ἀνεφάνησαν
εἰς τὴν γιουγκοσλαβο-ῤουμανικὴν συμφωνίαν τοῦ Μαΐου 1953 ἐπὶ
τοῦ Εἰδικοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τὰς Σιδηρὰς Πύλας καὶ εἰς τὴν
αὐστρο-οὐγγρικήν τοιαύτην ἐπὶ τῆς ἐνάρξεως τῆς ναυσιπλοΐας

μεταξύ Βιέννης και Βουδαπέστης. Αργότερον κατά τὸ αὐτὸ ἔτος διὰ πρώτην φοράν αἱ σοβιετικαὶ ἀρχαὶ ἐν Αὐστρίᾳ ἐπέτρεψαν εἰς γαλλικὰ καὶ εἰς γερμανικὰ πλοῖα νὰ χρησιμοποιηθῶσι ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν Βιέννην. Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1953 ἡ ὑπὸ σοβιετικὸν ἔλεγχον Ἐπιτροπὴ ἀίφνιδίως ἥλλαξε τὴν μέχρι τοῦδε πολιτικὴν αὐτῆς, συμφωνήσασα νὰ τροποποιήσῃ τοὺς κανόνας καὶ τὴν διοικητικὴν διάρθρωσιν αὐτῆς κατὰ τὰς γιουγκοσλαβικὰς ἐπιθυμίας. Ὁ διοικητικὸς διευθυντὴς κατέστη ὑπεύθυνος ἐφ' ἀπάσης τῆς δικαιοδοσίας τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ δὲν ἦτο πλέον ὁ γραμματεὺς τῆς ἐκτελεστικῆς ἐξουσίας, θέσις ἡ ὅποια κατεῖχετο πλέον κατ' ἔτος ἀλληλοδιαδόχως μεταξύ ὑπηκόων τῶν Κρατῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ δὲ ἔδρα τῆς Ἐπιτροπῆς μετεφέρθη ἀπὸ Γαλάτσι εἰς Βουδαπέστην. Ἐν συνεχείᾳ συνεφωνήθη μίᾳ ἀνακατανομῇ τῶν κυρίων διοικητικῶν θέσεων καὶ ἐξελέγη γραμματεὺς τῆς ἐκτελεστικῆς ἐξουσίας εἰς Γιουγκοσλάβος, ὁ κ. Ντζούρκι, ὅστις ἐδήλωσε τὴν 30ὴν Δεκεμβρίου 1953 ὅτι " ὁ Δούναβος εὕρεσκειται ἀνοικτός ὡς διεθνὴς ὑδατίνη ὁδὸς εἰς ἀπάσας τὰς χώρας τοῦ κόσμου ". Τὸν αὐτὸν μῆνα ἡ ἐφημερὶς " Πράβδα " ἐδήλωσε ὅτι ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. καὶ ἡ Ρουμανία ἱδρυσαν ἓνα Εἰδικὸν Ὁργανισμόν διὰ τὸ τμήμα τῆς Σουλίνα ἐπὶ τοῦ στομίου τοῦ ποταμοῦ. Ἡ ναυσιπλοΐα ἐπυκνώθη ἔτι περισσότερον ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ μετὰ τὴν ὑπόγραφὴν ὑπὸ τῆς Αὐστρίας συμφωνιῶν ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας μετὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας τελευτῶντος τοῦ Μαΐου 1953, μετὰ τῆς Τσεχοσλοβακίας τὸν Ἰούνιον τοῦ 1954, μετὰ τῆς Βουλγαρίας τὸν Νοέμβριον τοῦ 1954 καὶ μετὰ τῆς Ρουμανίας τὸν Μάϊον τοῦ 1955.

Ἡ Συνθήκη Εἰρήνης μετὰ τῆς Αὐστρίας

Ἡ Συνθήκη Εἰρήνης μετὰ τῆς Αὐστρίας, ὑπογραφεῖσα τὴν

15ην Μαΐου 1955 καθώρισε την επί του Δουνάβεως ναυσιπλοΐαν ἐλευθέραν καί προσιτήν εἰς ἅπαντα τὰ Κράτη, ἐν ἰσοτιμίᾳ ἀναφορικῶς μέ τὰς ὑποχρεώσεις ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας καί τοὺς ὅρους τῆς ἐμπορικῆς ναυσιπλοΐας (ἄρθρον 31). Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν προηγηθεῖσων διαπραγματεύσεων τῆς Συνθήκης συνεφωνήθη ὅτι ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. θά μεταβίβαζε εἰς τὴν Αὐστρίαν ἐντὸς προθεσμίας δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως καί ἐφαρμογῆς αὐτῆς ἅπασαν τὴν περιουσίαν, τὰ δικαιώματα καί τὰ συμφέροντα τὰ ἀπορρέοντα ἐξ αὐτῆς ὡς γερμανικά χρέη, πλὴν τῶν ὑποχρεώσεων τῆς Ναυτιλιακῆς Ἑταιρείας τοῦ Δουνάβεως εἰς Βουλγαρίαν, εἰς Οὐγγαρίαν καί εἰς Ρουμανίαν. Ἡ Αὐστρία θά κατέβαλλε τὸ ποσὸν τῶν 2 ἑκατομμυρίων δολλαρίων εἰς τὴν Ε.Σ.Σ.Δ., ἔναντι τῶν ὑποχρεώσεων τῆς Ἑταιρείας εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Αὐστρίαν.

Τὴν 27ην Μαΐου ἀνεφέρθη ὅτι ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. προσεκάλεσε τὴν Αὐστρίαν νὰ μετᾶσχη τῆς Ἐπιτροπῆς.-

Ὡς ὑπὸ τὸ οἰκεῖον κεφάλαιον Αὐστρία κατωτέρω θά ἐκτεθῇ τὸ συνολικὸν ποσὸν τῆς τελικῆς ἐξαγορᾶς τῶν ὑποχρεώσεων ἃτινας ἀπεπλήρωσεν ἡ Αὐστρία ἀνῆλθενεῖς τὸ ποσὸν τῶν 150 ἑκατομμυρίων δολλαρίων συμπεριλαμβανομένων καί τῶν ὡς εἴρηται 2 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

.//.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Ν Δ΄

Έμπορικαί σχέσεις καί οίκονομική κάτοψις
τῶν παραδουναβίων χωρῶν.

Αἱ πρῶται έμπορικαί συνθήκαι αἱ ὁποῖαι υπεγράφησαν
ὑπό τῶν παραδουναβίων Κρατῶν μεταπολεμικῶς συνήφθησαν μετά
τῆς Ε.Σ.Σ.Δ.

Οὕτω συνήφθησαν αἱ ἐξῆς έμπορικαί συνθήκαι μετά τῆς
Ε.Σ.Σ.Δ.

Μετά τῆς Ρουμανίας τήν 19 'Ιανουαρίου 1945.

" " Βουλγαρίας τήν 9 Μαρτίου 1945.

" " Γιουγκοσλαβίας τήν 13 'Απριλίου 1945.

" " Ούγγαρίας τήν 8 Αύγουστου 1945.

" " Τσεχοσλοβακίας τήν 24 Σεπτεμβρίου 1945.

Μ Ε Ρ Ο Σ Α΄

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Ἡ Σοβιετική Ἐνωσις κατέστη παρόχθιος τοῦ Δουνάβεως διὰ τῆς Συνθήκης Εἰρήνης μετὰ τῆς Ρουμανίας προσαρτήσασα τὴν Βεσσαραβίαν καὶ κατέχουσα ἔκτοτε ἓνα βραχίονα πρὸς τὸ ἔδαφος τῆς ἐκ τῶν τριῶν τῶν ἐκβολῶν τοῦ Δουνάβεως.

Ἀπαξ καὶ ἓν πλοῖον θὰ εἰσέρχεται εἰς ἓνα λιμένα θὰ ἡδύνατο νὰ τύχη τῶν λιμενικῶν διευκολύνσεων ὡς τὴν φόρτωσιν, ἐκφόρτωσιν, ἐναποθήκευσιν μόνον χάρις εἰς Συμφωνίας μετὰ τῶν διαχειριζομένων τὰς συγκοινωνίας ἀρχῶν (ἄρθρον 4I), "Ἦτοι αἱ τοπικοί, " ἐθνικοποιηθέντες " ὀργανισμοὶ εἴτε αἱ ἐταιρεῖται, εἴτε αἱ ὑπηρεσίαι (ἢ ἀρχαί) εἶχον ἀπόλυτον ἐλευθερίαν ἐπιβολῆς εὐνοϊκῶν ἢ μὴ δασμολογίων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας τοῦ ἐνὸς Κράτους καὶ οὐχὶ τοῦ ἄλλου.

Τὸ αἶτημα τῶν Κρατῶν τῆς Δύσεως ὅπως ἡ νέα Ἐπιτροπὴ ἢ ὅποια δὲν θὰ περιελάμβανε εἰμὴ ἀντιπροσώπους τῶν παροχθίων Κρατῶν καὶ ἐπὶ πλεόν τοὺς τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καὶ Οὐκρανίας τεθῇ ὑπὸ τὴν προστασίαν τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν δὲν ἐγένετο ἀποδεκτόν.

Αἱ Ἠνωμένοι Πολιτεῖαι, ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ ἡ Γαλλία δὲν ἀνεγνώρισαν τὴν νέαν Σύμβασιν τοῦ Δουνάβεως. Ἡ Ἰταλία, τὸ Βέλγιον καὶ ἡ Ἑλλάς προσέθεσαν τὰς διαμαρτυρίας αὐτῶν εἰς τὴν ἄρνησιν τῶν λοιπῶν Κρατῶν.

Α Ι Ε Π Ι Τ Ρ Ο Π Α Ι

Ἡ νέα Ἐπιτροπὴ τοῦ Κάτω-Δουνάβεως διαχειρίζεται ὁλόκληρον τὴν Διώρυγα τῆς Σουλίνας, ἢ ὅποια εὕρεσκειται ἐπὶ τοῦ

έδαφους τής Ρουμανίας. Ούτω έπέρχεται μείωσις τής έδαφικής κυριαρχίας τής παροχθίου Ρουμανίας.

‘Ως έξετέθη ή Σύμβασις τοῦ Δουνάβεως ύπεγράφη είς Βελιγράδιον τήν 18ην Αύγουστου 1948. Αὔτη ήρχισε ίσχύουσα τήν 11ην Μαΐου, 1949”.

‘Η πρώτη σύνοδος τής νέας ‘Επιτροπής τοῦ Δουνάβεως συνήλθεν τόν Νοέμβριον 1949.

Αί Δυτικά Δυνάμεις έλαβον εύκαιριαν νά διατυπώσωσι μίαν διαμαρτυρίαν. Είς τήν διακοίνωσιν αὐτῶν ύπεστήριξαν ὅτι ή Σύμβασις τοῦ Δουνάβεως παραβιάζει τά δικαιώματα τής Γαλλίας, Μεγάλης Βρετανίας, ‘Ηνωμένων Πολιτειῶν, Γερμανίας, Αὔστρας, ‘Ιταλίας, Βελγίου καί ‘Ελλάδος, καί ὅτι θέτει τόν Δούναβιν ὑπό ἀποκλειστικήν σοβιετικήν έπιρροήν, ὡς έπίσης καί ὅτι παραβιάζει τήν Συμφήκην Είρήνης μετά τής Βουλγαρίας, τήν μετά τής Οὔγγαρίας τοιαύτην καί τήν μετά τής Ρουμανίας.

Τόν Μάρτιον τοῦ 1949 ή Σοβιετική ‘Ενωσις ἀπέρριψε τήν ἀποφιν πῶν Δυτικῶν Δυνάμεων καί ἀπήντησεν ὅτι ή ἀπόφιν αὔτη ήδη ἀπερρίφθη κατά τήν Συνδιάσκεψιν τοῦ Βελιγραδίου ὑπό τής πλειοψηφίας πῶν συμμετασχόντων Κρατῶν.

Κατά τήν διάστασιν τής Γιουγκοσλαβίας μετά τής Σοβιετικής ‘Ενώσεως ή ‘Επιτροπή τοῦ Δουνάβεως ήσκησε πλεσιν έπὶ τής Γιουγκοσλαβίας.

Είς τήν πρώτην σύνοδον τής ‘Επιτροπής τοῦ Δουνάβεως ή γραμματεία ἀνετέθη είς τόν έκλεγέντα ἀντιπρόσωπον τής Σοβιετικής ‘Ενώσεως.

Μετά ταῦτα ή γραμματεία τής ‘Επιτροπής μετεβλήθη είς ὑπηρεσίαν διαχειρίσεως καί έλέγχου. Οὔτω ὁ γραμματεὺς καταστρώνει τόν κατάλογον πῶν συνόδων καί ἀναθέτει τά έργα πρός περálωσιν είς τά παρόχθια Κράτη, οὗτος έπίσης διορίζει τό προσωπικόν ὄντι προηγουμένης συνεννοήσεως κατά τό μεταξύ δύο συνόδων

χρονικόν διάστημα.

Ἡ Ἐπιτροπή δέον νά ἐπικυροῖ τὰς ἐνεργείας τοῦ γραμματέως.

Τό δασμολόγιον μεταφορῶν ἐγένετο εὐθύς ἐξ' ἀρχῆς ἀποδεκτόν. Τοῦτο παρεῖχεν μεγάλην εὐνοίαν πρὸς τὴν Σοβιετικὴν Ἑνωσιν.

Εἰς τὴν δευτέραν σύνοδον τοῦ θέρους τοῦ 1950 ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως κατέστρωσε τὰ θέματα τῆς ἡμερησίας διατάξεως. Ἡ Γιουγκοσλαβία διετύπωσε διαμαρτυρίαν κατὰ τῆς καταργήσεως τῆς ἀρχῆς τῆς ἰσότητος ἣτις ἔλαβε χώραν.

Κατὰ τὴν τρίτην σύνοδον τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1950 ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως καὶ γραμματεὺς ἀνέγνωσε μίαν ἀναφορὰν περὶ τῆς δράσεως τοῦ γραφείου τῆς Ἐπιτροπῆς εἰς ὃ ἐμφάνετο ὅτι ἡ Γιουγκοσλαβία δέν εἶχε λάβει διόλου μέρος. Ὁ ὑπόλοιπος χρόνος ἀφιερῶθη εἰς τὴν ἐπικύρωσιν τῆς σοβιετικῆς ἀναφορᾶς.

Εἰς τὴν τετάρτην σύνοδον τῆς 2ας Ἰουνίου 1951 ἐγένετο ἀποδεκτὴ μία σειρά κανόνων καὶ διατάξεων ναυσιπλοΐας τὴν ὅποίαν ἡ Γιουγκοσλαβία κατήγγειλε ὡς παραβιάζουσιν τὴν ἰσότητα καὶ παρέχουσιν ἀπαράδεκτον εὐνοϊκὴν μεταχείρησιν. Ἐπίσης ἡ Γιουγκοσλαβία κατήγγελλε ὅτι ἡ Σοβιετικὴ Ἑνωσις ἀπεζήτη μεμονωμένως τὴν ἱκανοποίησιν συμφερόντων. Μὴ ἐπιτευχθεῖσης οὐδεμιᾶς λύσεως, ἡ Γιουγκοσλαβία ἀπεσύρθη.

Κατὰ τὴν πέμπτην σύνοδον τοῦ Δεκεμβρίου 1951 ἐγένετο ἀποδεκτὴ μία σειρά προτάσεων τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως, μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ ἡ ἐνοποίησης τῶν ὑφισταμένων διατάξεων τῆς ναυσιπλοΐας ὡς καὶ τῆς ἀρχῆς ὅτι αἱ ναυτικαὶ ζημίαι θά τυγχάνωσι ἐρεῦνης μεμονωμένως ὑπὸ τῶν Κρατῶν - ἰδιοκτητῶν καὶ οὐχὶ ὑπὸ τῶν παρακτῶν ἀρχῶν τῶν παροχθίων Κρατῶν. Ἡ Γιουγκοσλαβία διεμαρτυρήθη καὶ πάλιν ἐναντίον ὠρισμένων ὑγειονομικῶν καὶ τελωνειακῶν διατάξεων ἅτινας ἐθεώρει ὡς ἐπιζημιῶν δι' ἐαυτήν.

Εἰς τὴν σύνοδον τοῦ Ἰουνίου 1952 ἡ Γιουγκοσλαβία διετύ-
πωσε τὴν πρότασιν συστάσεως μιᾶς ἐκτελεστικῆς ἐπιτροπῆς, ἀπο-
τελεσθησομένης ὑπὸ ἀντιπροσώπων ἀπάντων τῶν Κρατῶν μελῶν, διὰ
τὴν ἐποπτεῖαν καὶ τὸν ἔλεγχον τῆς δράσεως τῆς Ἐπιτροπῆς κατὰ
τὴν χρονικὴν διάρκειαν μετὰ τῶν συνόδων αὐτῆς. Ἡ πρότασις
ἐλήφθη ὑπ' ὄψιν διὰ περαιτέρω μελέτην. Ἐπίσης ὠρισμένος ἀριθ-
μὸς Γιουγκοσλάβων διωρίσθη εἰς θέσεις ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς Ἐ-
πιτροπῆς. Ἀργότερον ὅμως, ὅταν τὸ 1953 ἰδρύθη εἰς εἰδικὸς ὁρ-
γανισμὸς διὰ τὸ τμήμα τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν, ἡ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ με-
λέτης ἀπέρριψε τὴν πρότασιν τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Κατὰ τὴν ἑβδόμην σύνοδον τῶν μέσων Δεκεμβρίου 1952 νέα
διαστάσις ἔλαβε χώραν.

Ὁ ἰδρυθεὶς προσωρινὸς ὁργανισμὸς διὰ τὸ τμήμα τῶν Σιδη-
ρῶν Πυλῶν ἀρχομένου τοῦ 1945, διελύθη ὑπὸ τῶν ἀρχῶν τῆς Ρουμα-
νίας αἱ ὁποῖαι συνέλλαβον ἢ ἐξετόπισαν ὠρισμένον ἀριθμὸν Γιου-
γκοσλάβων ἀξιωματούχων τοῦ κοινοῦ τούτου σώματος. Ὡς οἱ Γιου-
γκοσλάβοι ὁρθῶς ἔθεσαν ὑπ' ὄψιν, τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε ὅτι ἡ διὰ
τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν συναλλαγὴ διεκόπη τελείως. Ἡ βραχύδης κατὰ
τοῦ Δουνάβεως καὶ αἱ Σιδηραὶ Πύλαι καθιστῶσι πρακτικῶς ἀδύνατον
τὴν ναυσιπλοΐαν ὅταν τὰ ὕδατα ᾧσι χαμηλὰ.

Συνεπεία τοῦτου κατεσκευάσθη πλησίον τῆς Γιουγκοσλαβικῆς ἀκτῆς
ἐν κανάλιον ἔχον πλησίον καὶ κατὰ μῆκος αὐτοῦ ἐπὶ τῆς ἀκτῆς μί-
αν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν, ἐξασφαλισθεῖσης τῆς ρουμουλικήσεως
διὰ τῶν ἀτμομηχανῶν ὑπὸ οἷα σδῆποτε ὑδρογραφικὰς προϋποθέσεις.
Τὸ ὑδάτιον ῥεῦμα εἶναι τόσον γοργόν ἐπὶ τῆς περιοχῆς ταύτης,
ὥστε τὰ χαμηλῆς ἐντάσεως ρουμουλικά δέν δύνανται νὰ πλεύσωσι
μέχρι τέλους δι' ἰδίων δυνάμεων καὶ ἰδίως ὅταν σύρῃσι προσδε-
δεμένα φορτηγά. Αἱ ἐγκαταστάσεις τῆς Διώρυγος τῶν Πλοίων εὐρί-
σκονται ἅπασαι ἐπὶ τῆς γιουγκοσλαβικῆς ἀκτῆς καὶ ἡ Γιουγκοσλα-
βία ἐπανειλημένως ἀπεζητεῖ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ Ἀρθροῦ
21 τῆς Συμβάσεως τοῦ Δουνάβεως διὰ τῆς ἰδρύσεως τῆς προβλεπομέ-

νης κοινής επιτροπής. Η Ρουμανία εν τούτοις επέμενε αρνυ-
μένη τὰς ἀπ' εὐθείας καὶ διμερεῖς διαπραγματεύσεις τοῦ ζητήμα-
τος τούτου μετὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Ἐν τῷ μεταξύ ἡ Γιουγκοσλαβία ἐζήτησε πληρωμὴν διὰ τὰς ὑπη-
ρεσίας ῥυμουλκήσεως καθωρίσασα ἐν ἐκτιμηθέν ἐτήσιον ποσὸν
72.000 φράγκων Ἑλβετίας δι' αὐτὴν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς τελευ-
τάρας μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Γιουγκοσλαβίας Συμφωνίας τοῦ
1943. Πλὴν ὅμως ἡ Γιουγκοσλαβία (κατὰ τὴν ἐβδόμην σύνοδον)
κατηγορεῖτο τῶρα ὅτι δὲν κατέβαλλε τὴν πρὸς τὴν Ἐπιτροπὴν
τοῦ Λουναβέως ὀφειλὴν τῆς ἡ ὅποια καθωρίσθη περίπου εἰς τὸ
αὐτὸ ποσὸν τὸ ὅποσον ἤξλου αὕτη διὰ τὰς ὑπηρεσίας ῥυμουλκή-
σεως.

Τὸ ἀδιέξοδον ἐπῆλθεν τὴν 1ην Ὀκτωβρίου 1952 ὅταν ἡ
Γιουγκοσλαβία ἠρνήθη νὰ χορηγήσῃ τὰς ὑπηρεσίας ῥυμουλκήσεως
εἰς τὴν μὴ - γιουγκοσλαβικὴν ναυτιλίαν πλὴν ἀμέσου καταβολῆς
τῶν ἐξόδων.

Ἡ Ρουμανία προσεπάθησε νὰ προμηθευθῇ διεκολύνσεις ῥυμουλκή-
σεως διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ἑνὸς πεπαλειωμένου ῥυμουλκοῦ,
τοῦ "Βασκαπού", πλὴν ὅμως ἡ Γιουγκοσλαβία ἠρνήθη τὴν ἔγκρι-
σιν τοιαύτης λύσεως λόγῳ τοῦ κινδύνου ἐπελεύσεως ζημιῶν καὶ
τοῦ καναλίου καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτοῦ. Μετὰ τὸ ἐπεισόδιον
τοῦ "Βασκαπού" ἡ Ρουμανία ἀπεδέχθη τὴν ἔναρξιν φιαπραγμα-
τεύσεων αἵτινες κατέληξαν εἰς τὴν σύναψιν τῆς πρώτης Συμφω-
νίας μετὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας. Εἷς εἰδικὸς ὀργανισμὸς τῶν Σι-
δηρῶν Πυλῶν ἰδρύθη ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὑπογραφείσης Συμφωνίας
τῆς 31ης Μαΐου 1953. Τὸ νέον καθεστῶς τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν ἐπι-
βάλλει τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ τμή-
ματος τούτου τοῦ ποταμοῦ καὶ ἱκανοποιεῖ κατὰ μέγα μέρος τὰς
ἀξιώσεις τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Μετὰ τὴν ἀπόρριψιν τῆς προτάσεως περὶ τῆς διαδικασίας
τῆς Γιουγκοσλαβίας ὡς ἄνω ἐλέχθη, ἡ Σοβιετικὴ Ἐννοια κατέθε-

σε πρότασιν τροποποιήσεως τῶν ὑφισταμένων διατάξεων αἵτινες ἐφαίνοντο μέχρι τότε ὡς μὴ ἐπιδεχόμεναι τροποποιήσεις.

Τὸ σοβιετικὸν σχέδιον περιεῖχε πολλὰ κοινὰ σημεῖα μετὰ τοῦ γιουγκοσλαβικοῦ τοιούτου. Οὕτω ἐγένετο ἀποδεκτὸν ἓν σύστημα ἀνακυκλίσεως διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ προσώπου τοῦ γραμματέως τῆς Ἐπιτροπῆς, καὶ ἰδρύθη ἐπίσης μία Ἐκτελεστικὴ Ἐπιτροπή.

Τὸ νέον καθεστῶς ἐγένετο ἀποδεκτὸν κατὰ τὴν ὁγδόην σύνοδον τοῦ Ἰουλίου 1953.

Ἡ ἐπομένη σύνοδος τοῦ Δεκεμβρίου 1953 ἀπεφάσισε τὴν ἐκλογὴν ἑνὸς Γιουγκοσλάβου ἀντιπροσώπου διὰ τὴν θέσιν τοῦ γραμματέως καὶ τὴν μεταφορὰν τῆς ἑδρας τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως ἀπὸ τοῦ Γαλατζίου εἰς τὴν Βουδαπέστην.

Ἐκτοτε αἱ σύνοδοι τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως τοῦ 1954 καὶ τοῦ 1955 κατέστησαν ἐξαιρετικῶς ὁμαλαί, Ἐπίσης ἐπελύθησαν καὶ τὰ περισσότερα τῶν παραπόνων τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Τὴν 5ην Δεκεμβρίου 1953 ὑπεγράφη μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Σοβιετικῆς Ἐνώσεως μία Συμφωνία διὰ τὴν διαχείρισιν τοῦ κάτω Δουνάβεως περιλαμβάνουσα τὴν Διώρυγα τῆς Σουλίνας. Αὕτη ἀπετέλεσε ἐπικύρωσιν τῶν ἀποφάσεων τῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Βελιγραδίου τοῦ 1948, συμφώνως πρὸς τὴν " DE FACTO " πραγματικὴν κατὰστασιν.

Κατά τὴν συγκληθεῖσαν Συνδιάσκεψιν εἰς τὸ ἀνάκτορον Σε-
σίλιενχοφ, εἰς τὸ Πότσνταμ ἀπὸ τῆς 17ης Ἰουλίου μέχρι τῆς
2ας Αὐγούστου 1945 ἀπεφασίσθησαν τὰ κάτωθι:

Γερμανικαὶ ἐπανορθώσεις

Παράγραφος 8η

Ἡ Σοβιετικὴ Κυβέρνησις παραιτεῖται ἀπασῶν τῶν ἀπαιτή-
σεων ἐξ ἀποζημιώσεων ἀπορρεουσῶν ἐκ τῶν μεριδίων τῶν ἐπιχειρή-
σεων τῆς Γερμανίας αἵτινες εὐρίσκονται εἰς τὰς Δυτικὰς Ζώνας
κατοχῆς τῆς Γερμανίας ὡς ἐπίσης καὶ τῶν περιουσιῶν ἀλλοδαπῆς
τῆς Γερμανίας εἰς ἀπᾶσας τὰς χώρας πλὴν τῶν ἀπαριθμουμένων
εἰς τὴν ὑπ' ἀριθμ. 9 κατωτέρω παράγραφον.

Παράγραφος 9η

Αἱ Κυβερνήσεις τοῦ Ἑνωμένου Βασιλείου καὶ τῶν Ἑνωμέ-
νων Πολιτειῶν παραιτοῦνται ἀπασῶν τῶν ἀπαιτήσεων ἐξ ἀποζημιώ-
σεων ἀπορρεουσῶν ἐκ τῶν μεριδίων τῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Γερμα-
νίας αἵτινες εὐρίσκονται εἰς ἀνατολικὴν Ζώνην κατοχῆς τῆς
Γερμανίας ὡς ἐπίσης καὶ τῶν περιουσιῶν ἀλλοδαπῆς τῆς Γερμανί-
ας εἰς τὴν Βουλγαρίαν, Φινλανδίαν, Οὐγγαρίαν, Ρουμανίαν καὶ
Ἀνατολικὴν Αὐστρίαν.

Κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τῆς Γυάλλτας ἡ Σοβιετικὴ Ἑνωσις
ἔθεσε ὑπ' ὄφιν ὅτι καθώρισε τὸ ποσὸν τῶν ἀποζημιώσεων τῆς
Γερμανίας. Κατόπιν τούτου ἰδρύθη ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν Ἐπανορθώ-
σεων ἥτις ἔλαβε ὡς βάσιν συζητήσεως καὶ ἐρεῦνης τὸ καθορισθέν
ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως ποσὸν ὅπερ ἀνήρχετο εἰς 20 δισε-
κατομμύρια δολλάρια.

Τὸ θέμα ἐπανεσυζητήθη κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Πότσνταμ.

Ἡ Ἐπιτροπή δέν εἶχε ἀποπερατώσει τήν ἔρευναν αὐτῆς. Κατόπιν προτάσεως τῆς Μ. Βρετανίας ἡ Σοβιετική Ἑνωσις παρητήθη μερικῶν ἀξιώσεων αὐτῆς καί περιωρίσθη εἰς τό νά αὐξήσῃ ἀπό 12% εἰς 15% τό ποσόν τῶν κεφαλαίων καί ἐξοπλισμῶν ὅπερ θά ἐλάμβανε ἐκ τῆς Δυτικῆς Ζώνης τῆς Γερμανίας ἀντί προϊόντων ὡς τροφίμων, ἄνθρακος κ.λ.π. Οὕτω σχετικῶς ἐδηλώθη ὅτι ἡ Μεγάλη Βρετανία καί αἱ Ἑνωμέναι Πολιτεῖαι δέν θά καθώριζον τό ποσόν τῶν ἀποζημιώσεων.

Τόν Ὀκτώβριον τοῦ 1945 τὰ Ἐπιτελεῖα τῶν Στρατιωτικῶν Διοικήσεων ἀπεχωρίσθησαν (τῶν στρατιωτικῶν) διοικήσεων καί ὑπήχθησαν εἰς Γραφεῖα Στρατιωτικῆς Διακυβερνήσεως εἰς τήν Φραγκφούρτην καί εἰς τό Βερολῖνον, τῶν πρώτων διατηρηθέντων ὡς τμήμα τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Στρατοῦ πλην ὅμως καταργηθέντων τόν Μάρτιον τοῦ 1946. Τότε ἡ Ζώνη τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν διερέθη εἰς τρεῖς (Βαβαρίας, Μεγάλης Ἑσσης καί Βυρτεμβέργης-Βάδης). Τό ἐπιτελεῖον Ἐλέγχου συνεπύχθη διά νά ἀντιστοιχῇ ὑπό Διευθυντάς Στρατιωτικῆς Διοικήσεως (τῶν περισσοτέρων μὴ στρατιωτικῶν) οἵτινες ὑπήγοντο κατ'εὐθεῖαν εἰς Βερολῖνον.

Αἱ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑΝ
Οἱ Σοβιετικοὶ μετὰ τῆς Γερμανίας κατὰ τόν πόλεμον τοῦ

1939, καίτοι συνεφώνησαν περὶ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς Γαλλίας καί τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἐκ τῆς διαχειρίσεως τοῦ ποταμοῦ δέν ὑπέγραψαν σύμφωνον περὶ τοῦ καθεστώτος τοῦ παραλλοῦ Δουνάβεως, λόγῳ τῶν ὑπερβολικῶν ἀξιώσεων τῶν Σοβιετικῶν. Οὗτοι ἐζήτουν τό ἀποκλειστικόν δικαίωμα διά τὰ σοβιετικά καί ρουμανικά πολεμικά σκάφη εἰσόδου ἐντός τοῦ Βραχίονος τῆς Σουλίνας, ἐπίσης ἐζήτουν νά πεθῶσι ἅπαντες οἱ Βραχίονες τοῦ Δουνάβεως ὑπὸ μίαν σοβιετο - ρουμανικὴν διοίκησιν. Ἐζήτουν δηλαδή νά καταστῶσι κύριοι τοῦ Δέλτα.

Οἱ Γερμανοὶ βεβαίως δέν ἠδύναντο νά ἀποκλεισθῶσι ἐντός τοῦ ποταμοῦ ἢ νά ἐξαρτῶνται ἐκ τῶν Σοβιετικῶν.

Μετά τήν κατά τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως ἐπίθεσιν οἱ Γερμανοὶ προσεπάθησαν νά ἰδρῦσωσι μικτάς γερμανο - ρουμανικάς ἐταιρείας, δέν κατόρθωσαν ὅμως νά ἐπιβληθῶσι, παρά τήν ἀρχικήν συγκατάθεσιν τῆς Ρουμανίας, λόγῳ ἑλλείψεως τεχνικοῦ προσωπικοῦ ἢ λόγῳ παραγκωνισμοῦ ὑπὸ τῶν Ρουμάνων τοῦ ἀποστελλομένου τοιοῦτου γερμανικοῦ.

Μία τῶν κυριωτέρων ὅμως μικτῶν ἐταιρειῶν εἶναι ἡ ἐταιρεία Ρόζιφερ, ἰδρυθεῖσα διὰ τήν διαχείρισιν τῶν μεταλλουργικῶν βιομηχανιῶν ἃς κατέσχε ἡ Ρουμανία ἀπὸ τὸν Μαλάξα μετὰ τήν παράδοσιν τοῦ Ἰανουαρίου 1941. Αἱ ἐταιρεῖαι " Χέρμαν Γκέρλινγκ Βέρκε " ἀπέστελλον τήν τεχνικήν βοήθειαν, τὸ ρουμανικὸν Κράτος ἐξησφάλιζε τήν χρηματοδότησιν.

Ἡ ἐπιτροπὴ τῶν διπλωματικῶν ἀντιπροσώπων τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τῆς Συνθήκης Εἰρήνης τοῦ 1947 μετὰ τῆς Ρουμανίας, οὐδέποτε συνήλθε. Οὕτω πλὴν τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως τὰ λοιπὰ Κράτη δέν ἠδυνήθησαν νά ἐγείρωσι ἀξιώσεις ἐπὶ τῶν δικαιωμάτων ἅτινα παρέσχεν αὐτοῖς ἡ Συνθήκη. Ἡ Ρουμανία κατεῖχε 6.000 γαλλικά βαγόνια μεταφερθέντα ὑπὸ τῶν γερμανικῶν στρατευμάτων, πλὴν ὅμως παρέδωσε μόνον ἓν βαγόνιον εἰς τὴν Γαλλίαν.

Τὸ 1946 ἡ ὑφαντουργικὴ βιομηχανία εἰς Ρουμανίαν ὑφίστατο ἑλλειψιν πρώτων ὑλῶν.

Ἐπίσης αἱ σοβιετικαὶ ἀρχαὶ λαμβάνωσι τὰ ἀποθέματα τῶν ἐργοστασίων ἢ καὶ τὰ βιομηχανικά ὑλικά ἰδίως κατὰ τὰς πρώτας ἐβδομάδας τῆς εἰσόδου τῶν στρατευμάτων εἰς Ρουμανίαν. Ἰδιοποιήθησαν, ὡς ἀποζημιώσεις ἢ ἀποκαταστάσεις ἀγαθῶν, ἐπὶ παραδειγματι ἅπαντας τοὺς καθετήρας σωλήνας. Ὡς διέλυσαν ἐπίσης ὠρισμένα ἐργοστάσια μηχανικῆς ἐλασματοποιίας τῶν βιομηχανιῶν Μαλάξα ἅτινα παρήγον τοὺς σωλήνας αὐτούς, αἱ βιομηχανίαι πετρελαίων ἐστερήθησαν τοῦ ὑλικοῦ πρὸς ἐκσκαφὴν νέων φρεάτων.

Κατόπιν τῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Πότσνταμ τῆς 17ης / 13ης 'Ιουλίου 1945 οἱ Σοβιετικοὶ ἔλαβον τὰς γερμανικὰς περιουσίας τὰς εὐρισκομένας εἰς τὴν Ρουμανίαν ὡς βοηθητικὰς ἀπανορθώσεις.

Τὴν 8ην Μαΐου ὁ Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν τῆς Ρουμανίας ὑπέγραψεν εἰς Μόσχαν εἰς τὸ ῥωσσικὸν κείμενον, ὅπερ ἐκ παραδρομῆς δέν μετεφράσθη, πλῆθος Συμφωνιῶν παραδόσεως διαφόρων εἰδῶν πρώτης ἀνάγκης. Ἐπίσης περὶ ἰδρύσεως τῶν μικτῶν σοβιετο - ρουμανικῶν ἐταιρειῶν.

Αἱ ἐταιρεῖαι αὗται ἀπετέλεσαν τὰ " Σοβρόμ ". Τὸ ρουμανικὸν μερίδιον ἀπετελέσθη ἀρχικῶς ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς Ρουμανίας συνεισφορᾶς ἴσου ποσοῦ πρὸς τὸ μερίδιον τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως.

Τὸ μερίδιον τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως ἀπετελέσθη ἐκ τῶν πρώην γερμανικῶν περιουσιῶν αἵτινες ἀπεκτήθησαν ὑπ' αὐτῆς δυνάμει τῆς ἀνακωχῆς, ἥτοι μετοχὴν εἰς διαφόρους βιομηχανικὰς ἐπιχειρήσεις, ἀσφαλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, ἐπιχειρήσεις μεταφορῶν, Τραπεζας, βιομηχανία πετρελαίου, δασικὰς ἐπιχειρήσεις, κ.λ.π. Ἡ Ρουμανία ὅμως εὐρέθη ἐν ἀδυναμίᾳ συνεισφορᾶς κατὰ τὸ πλεῖστον. Οὕτω ἠναγκάσθη νὰ ἰδιοποιηθῇ, νὰ κρατικοποιήσῃ κ.λ.π, ἰδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις.

Αἱ ἐταιρεῖαι ὥριζαν γενικὸν διευθυντὴν σοβιετικὸν ὑπὴκοον καὶ πρῶτον τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου ρουμᾶνον τοιοῦτον.

Οὕτω δημιουργήθη τὸ Σοβρομπετρανσπόρτ διὰ τὰς ναυτικὰς μεταφορὰς καὶ τὰς διὰ ξηρᾶς ποιαύτας.

Ἐπίσης τὸ Σοβρομπετρούλ, τὸ Σοβρομπάνκ, ἡ ΤΑΡΕ διὰ τὰς ἐναερίους μεταφορὰς, τὸ Σοβρομφίλμ, τὸ Σοβρομλέμν διὰ τὴν βιομηχανίαν ξύλου, τὸ Σοβρομσίμ διὰ τὴν χημικὴν βιομηχανίαν καὶ κατόπιν ἐπεξετάθη ἡ διαδικασία αὕτη εἰς τοὺς πλεόν δια-

φόρους κλάδους τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἢ ὅποια χάρις εἰς συμβάσεις τοῦ πλέον καπιταλιστικοῦ τύπου θὰ εὐρεθῇ κατὰ μέγα μέρος ὑπὸ σοβιετικὸν ἔλεγχον.

Ὁ βιομήχανος Μαλάξα ἐπέτυχε ἀποζημιῶσιν 3 δισεκατομμυρίων λέϊ διὰ τὴν περίοδον καθ' ἣν ἀπεκλείσθη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ρουμανίας τῶν ἐπιχειρήσεών του. Ἐπίσης ἐπιτυχᾶναι μετὰ ταῦτα τὴν ἀποδόσευσιν πάσης σχέσεως ἐργασίας διὰ ποσοῦ 2.460.000 δολλαρίων, ὡς ἀποζημιῶσιν τῶν σοβιετικῶν κατασχέσεων τῶν μηχανῶν αὐτοῦ. Τὸν Ἰούνιον τοῦ 1946 οὗτος ἔλαβε ἄδειαν καὶ ἀπῆλθεν εἰς τὴν ἁλλοδαπὴν.

Κατὰ τὸ Σύνταγμα τοῦ 1948 τὸ ἔδαφος ἀποτελεῖ ἰδιοκτησίαν οἰουδήποτε ὅστις ἐργάζεται εἰς αὐτό. Ὁ ὑπόγειος πλοῦτος, τὰ δάση, τὰ μέσα συγκοινωνίας διὰ σιδηροδρόμου, τὰ μέσα συγκοινωνίας δι' ὕδατος, διὰ τοῦ ἀέρος, θεωροῦνται κοινὰ ἀγαθὰ τοῦ λαοῦ. / Ὡς καὶ ἡ ραδιοφωνία, τηλέφωνα, τηλεγράφοι / . (Ἡ Μεγάλῃ Ἐθνικῇ Συνέλευσις, τὸ Πρεσβντιουμ ἐκ 19 μελῶν ἔχον περιωρισμένας ἐξουσίας ἀρχηγοῦ Κράτους καὶ ἡ Κυβέρνησις ἀποτελῶσι τὴν συνταγματικὴν : ἀνωτάτην ὀργάνωσιν.).

Τὴν ἄνοιξιν τοῦ 1948 αἱ ἐταιρεῖαι πετρελαίου συμμετοχῆς τῶν Ἀγγλων, τῶν Γάλλων καὶ τῶν Ἀμερικανῶν ὑπόκεινται ὑπὸ τὴν διοίκησιν ἐνός διορισθέντος μοναδικοῦ διαχειριστοῦ, τῶν διευθυντῶν τεθέντων ὑπὸ τὴν ἐξουσίαν αὐτοῦ καὶ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου καταργηθέντος, ὡς ἐγένετο καὶ διὰ πλῆθος ἄλλων ρουμανικῶν ἐταιρειῶν.

Τὴν 11ην Ἰουνίου 1948 ἐθνικοποιήθησαν ἅπασαι αἱ βιομηχανικαὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ τραπεζικαὶ τοιαῦται, αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν ὀρυχείων (τοῦ ὀρυκτοῦ πλοῦτου δηλαδή) αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις ὡς καὶ αἱ ἐπιχειρήσεις μεταφορῶν. Διὰ τοῦ μέτρου τούτου ἐθνικοποιήθησαν 690 ἐπιχειρήσεις. Πᾶς Σοβρὸν ἐξηρέθησαν.

Ἡ κατάσταση κατέστη σοβαρά τὸ 1951 κατόπιν τοῦ ὑπὸ ἐκτέλεσιν πενταετοῦς σχεδίου τῆς Κυβερνήσεως ὅπερ ἐθεσπίσθη τὸ 1950.

Προεβλέπετο ἐν αὐτῷ καὶ ἡ ἀποπεράτωσις τῆς Διώρυγος Δουνάβευς - Μάυρης Θαλάσσης. Αὕτη ἤρξατο τὸ 1949, μῆκους 70 χιλιομέτρων πρὸς σύνδεσιν τῆς Σέρνα - Βόντα διὰ τῆς Μιδίας, πόλιν ἐὺρισκομένης 20 χιλιομέτρα βορείως τῆς Κωνσταντίας, τῆς ὁποίας θὰ κατασκευάσωσι ἓνα παράλιον λιμένα τέσσαρας φορὰς μεγαλύτερον τοῦ ὑπάρχοντος λιμένος τῆς Κωνσταντίας.

Ἡ Διώρυξ θὰ συντομεύσῃ κατὰ 200 χιλιομέτρα τὴν σήμερον διανοομένην ἀπόστασιν ἀπὸ Σέρνα - Βόντας μέχρι Σουλίνας καθὼς ἡ Μιδία εὕρεσκειται πλησιέστερον.

Ἐὰν σημειωθῇ ὅτι ἀπὸ τοῦ πολέμου αἱ διὰ τοῦ Δουνάβευς συναλλαγαὶ ἐμειώθησαν μεγάλως, ὅτι αἱ κυριώτεραι ἐξαγωγαὶ τοῦ ρουμανικοῦ πετρελαίου πραγματοποιοῦνται διὰ τοῦ ἄγωγου Πλοέστι - Γαλατζίου - Ρένι πρὸς τὴν Σοβιετικὴν Ἑνωσιν, ὅτι αἱ ἐξαγωγαὶ ξυλείας καὶ δημητριακῶν τῆς Μπουκοβίνας καὶ τῆς Μολδαβίας συγκεντροῦνται εἰς Γαλατζιον ἥτοι 150 χιλιομέτρα πρὸς τὰ κάτω τῆς Σέρνα - Βόντας, ὅτι ἡ Διώρυξ θὰ ἀπομονοῦται ὑπὸ τῶν πάγων ἕκαστον χειμῶνα περισσότερον χρόνον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν λοιπὸν Δούναβιν δύναται νὰ διερωτηθῇ μήπως τὰ γιγαντιαῖα ταῦτα ἔργα τυγχάνωσι δυσανάλογα πρὸς τὴν χρησιμότητα αὐτῶν.

Τὸν Αὐγούστον τοῦ 1953 τὰ ἔργα ἐσταμάτησαν τελείως.

Ἡ παραγωγή πετρελαίου εἰς Ρουμανίαν ἔφθασε μέχρι 8.700.000 τόννους τὸ 1936.

Λόγῳ τῆς μειώσεως τῶν ἀποθεμάτων τῆς περιοχῆς τοῦ Πλοέστι τῆς μόνης τυχοῦσης ἐκμεταλλεύσεως μέχρι σήμερον πλην ἐνὸς μικροῦ τεμαχίου τῆς Μολδαβίας. Ἡ παραγωγή παρέμεινε στάσιμος δι' ὀλίγα ἔτη εἰς 3.500.000 τόννους. Τὸ 1950 ἀνῆλθεν εἰς 4.000.000 τόννους. Διὰ τὸ 1955 ἡ παραγωγή θὰ ἔφθανε εἰς 10.000.000 τόν-

νους διά τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν κοιτασμάτων τῆς Μολδαυίας καί τῆς Βλαχίας.

Ἐπίσης συμβάλλουν εἰς τὴν οἰκονομίαν αἱ Μεταλλοβιομηχαναὶ τῆς Ρεσίτσα καί τὰ ἀνθρακωρυχεῖα τοῦ Πετροσάνι.

Ἐπίσης προστίθενται πλὴν τῶν ἔργων τῆς Διῶρυγος Δουνάβεως - Μαύρης θαλάσσης καί τὰ ἔργα τοῦ Ὑδροηλεκτρικοῦ Κεντρικοῦ Σταθμοῦ τοῦ Μπικάζ εἰς τὰ Καρπάθια τῆς Μολδαυίας.

Μ Ε Ρ Ο Σ Β :

Γ Ι Ο Υ Γ Κ Ο Σ Λ Α Β Ι Α

Τὸν Μάρτιον τοῦ 1953, ἡ Ρουμανία ἀπεδέχθη τὰς ἀπόψεις τῆς Γιουγκοσλαβίας, δηλαδή μίαν ἀπλὴν αἵτησιν διαδικασίας περὶ συγκλήσεως μιᾶς διασκεφέως εἰδικῶν διὰ τὸν διακανονισμόν τῶν διαφορῶν περὶ τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ Δουνάβεως εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν.

Ἀπὸ τῆς διενέξεως τῆς Γιουγκοσλαβίας μετὰ τῆς Κομινφόρμ παρόμοιαι ἐνέργειαι εἶχον πάντοτε ἀπορριφθῇ ἢ ἀπλῶς δὲν εἶχον ληφθῇ ὑπ' ὄψιν.

Τὸν Ἰούνιον τοῦ 1953 συνήλθεν μία ἑκτακτος Σύνοδος τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως διὰ νὰ ἐξετάσῃ τὰς προτάσεις τῆς Γιουγκοσλαβίας διὰ τὰς ἀλλαγὰς εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς Ἐπιτροπῆς ἡ ὁποία παρέσχε μέχρι τότε δικτατορικὰς ἐξουσίας εἰς τὸν ἀντιπρόσωπον τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καί γραμματέα τῆς Ἐπιτροπῆς. Τὸ πλεῖστον τῶν προτάσεων τῆς Γιουγκοσλαβίας ἐγένετο ἀποδεκτόν.

Αἱ ὑπὸ τῶν Σοβιετικῶν γενόμεναι παραχωρήσεις ὑπῆρξαν μεγάλαι.

Το πρώτον σημεῖον τῆς ἀλλαγῆς μεταξύ τῶν σχέσεων τῆς Γιουγκοσλαβίας καὶ τῶν Κρατῶν τῆς Κομινφόρμ ὑπῆρξεν ἡ ἐγκυκλίωσις τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1953 μιᾶς μικτῆς ρουμανο - γιουγκοσλαβικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν διοικήσιν ἑνὸς τμήματος τοῦ Δουνάβως.

Ὑπὸ τὴν προτροπὴν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ἡ Γιουγκοσλαβία ἐνέκρινε τὴν ἐπανάληψιν τῶν διακοπεισῶν διπλωματικῶν σχέσεων μετὰ τῆς Ρουμανίας. Ἠκολούθησαν ἔν τὰ λοιπὰ Κράτη τῆς Κομινφόρμ. Ἐν τῷ μεταξύ, ὁ ἀριθμὸς τῶν μεθοριακῶν ἐπείσοδων ἐμειώθη καὶ ἐπιτροπαὶ ἐγκυκατεστάθησαν πρὸς ἐπίλυσιν αὐτῶν.

Ποτάμιοι ὁδοί

Ἡ Γιουγκοσλαβία κατέχει 369 χιλιόμετρα ἐπὶ τοῦ Δουνάβως μόνη τοιαύτη καὶ ὁμοῦ μετὰ τῆς Ρουμανίας 229 χιλιόμετρα ἢ 20% τοῦ συνολικοῦ μήκους τοῦ Δουνάβως.

Ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς ὁ Δούναβις προσφέρει εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν εὐθυνὴν διὰ τῆς ὑδατίνης ὁδοῦ συναλλαγὴν διὰ τὰς ἐξαγωγὰς καὶ εἰσαγωγὰς αὐτῆς.

Τὸν Ἰούλιον καὶ τὸν Αὐγουστον τοῦ 1956 ἀπεξητήθη καταστροφὴ τῆς ἐπιρροῆς τῆς Γιουγκοσλαβίας εἰς τὰ Κράτη τῶν δορυφόρων χωρῶν ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως.

Εἰς Σόφίαν ἰδρύθη εἷς Ὁργανισμὸς Ναυσιπλοΐας τοῦ Δουνάβως ὑπὸ τῶν Ἀνατολικῶν Κρατῶν, ἀποκλεισθεῖσης τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Αἱ διώρυγες Βελίκι, Μαλί καὶ Μπεγκιέγ χρησιμοποιοῦνται οὐχὶ μόνον διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν, ἀλλὰ καὶ δι' ἀρδεύσεις ὡς καὶ διὰ τὴν κατανομὴν ὕδατος.

Δύο σημαντικαὶ διώρυγες εὐρίσκονται ὑπὸ κατασκευὴν. Ἡ μία θὰ εὐρύνῃ τὴν Διώρυγα Βελίκι καὶ θὰ ἐπεκτείνῃ αὐτὴν ἀπὸ

τοῦ Μπεγκιέγ, μέσῳ τοῦ Ζρενγιανίν καὶ τοῦ Βροάν ἕως τὸ Μπανά-
τσα Παλάγκα ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως. Ἡ ἐτέρα θὰ συνδέσῃ τὸ Σισάκ
μετὰ τοῦ Ποντσούσεριτ πλησίον τοῦ Ζάγκρεμπ ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Σά-
βα, ἐπεκτείνουσα οὕτω τὸ πλωτὸν τμήμα τοῦ ποταμοῦ Σάβα ἀπὸ τοῦ
Σισάκ ἕως τὸ Ζάγκρεμπ.

Ὁ Δούναβις καὶ οἱ παραπόταμοι αὐτοῦ
ἐν Γιουγκοσλαβίᾳ.

Ποταμός

Μήκος εἰς Γιουγκοσλαβίαν εἰς χιλιόμετρα

I) Συνολικόν

2) Πλωτὸν

Δούναβις	591	591
Σάβας	940	593
Τίζας	151	151
Ντράβας	437	105
Μοράβας	245	-

Ὁ Δούναβις κατέχει τέσσαρας μεγάλους παραποτάμους τὸν
Ντράβα, τὸν Τίζα, τὸν Σάβα καὶ τὸν Μοράβα. Ὁ Σάβας καὶ ὁ Μο-
ράβας ῥέωσι ἐντὸς τῆς Γιουγκοσλαβίας καὶ μόνον, ὁ Ντράβας ῥέ-
ει ἐκ τῆς Αὐστρίας καὶ ὁ Τίζας φθάνει ἐκ τῆς Οὐγγαρίας.

Ὁ Δούναβις κατέχει μέσον βάθος 4 μέτρων, πλὴν ὅμως εἰς διάφο-
ρα σημεῖα τὸ βάθος φθάνει 45 μέτρα καὶ εἰς τὸν αὐχένα Ντγιέρν-
νταπ 160 μέτρα. Λόγῳ τῶν βράχων τοῦ αὐχένος Ντγιέρνταπ κατε-
σκευάσθη τὸ κανάλιον Σίπσκι μήκους 2.200 μέτρων πλάτους 73 μέ-
τρων καὶ βάθους 2.4 μέτρων ἀπὸ τοῦ χαμηλοτέρου ὑδατίνου ἐπιπέ-
δου. Καὶ τοῦτο κυρίως διὰ νὰ κατορθωθῇ ἡ ναυσιπλοΐα.

Ὁ Σάβας ὅστις ἀποτελεῖ τὸν μεγαλύτερον αὐτόχθονα ποτα-
μὸν τῆς Γιουγκοσλαβίας εἰσέρχεται ἐντὸς τοῦ Δουνάβεως εἰς Βε-
λιγραδίου. Χάρις εἰς τὴν κλίσιν του (μόνον 45 μέτρα μεταξὺ
Ζάγκρεμπ καὶ Βελιγραδίου) ὁ Σάβας καθίσταται πλωτὸς κατὰ τὰ

δύο τρίτα σχεδόν τοῦ συνολικοῦ ροῦ αὐτοῦ. Οἱ κυριώτεροι παραπό-
ταμοὶ αὐτοῦ εἶναι ὁ Ντρίνας διαχωρίζων μερικῶς τὴν περιοχὴν
τῆς Σερβίας ἐκ τῆς Βοζνίας - Ἑρζεγκοβίνας, ὁ Βρμπάς καὶ ὁ
Μπόσνας τῆς Βοζνίας καὶ Ἑρζεγκοβίνας, ὁ Οὔνας ὅστις χρησιμεύ-
ει μερικῶς ὡς ὄριον μεταξύ Βοζνίας - Ἑρζεγκοβίνας καὶ Κροατί-
ας ὡς καὶ ὁ Κούπας εἰς τὴν Κροατίαν.

Κυριώτεροι παραπόταμοι τοῦ Σάβα εἰς Γιουγκοσλαβίαν

Μῆκος εἰς χιλιόμετρα

	<u>Συνολικόν</u>	<u>Πλωτὸν</u>
Δρίνας	346	-
Βρμπάς	240	-
Μπόσνας	271	-
Οὔνας	255	-
Κούπας	296	69

Πληθυσμός

Ἡ Γιουγκοσλαβία, κατὰ τὴν ἀπογραφὴν τῆς 31ης Μαρτίου
1953, κατέχει πληθυσμὸν 16.927.300 κατοίκων. Τὴν 1ην Ἰουλί-
ου 1956 ὁ πληθυσμός ἐξετιμήθη εἰς 17.799.000 κατοίκους.

Ὁ πληθυσμὸς τῆς Ζώνης Β' τοῦ Ἐλευθέρου Ἐδάφους τῆς
Τεργέστης ἡ ὁποία ἀπετέλεσε τμήμα τῆς Γιουγκοσλαβίας τὴν 5ην
Ὀκτωβρίου 1954 ἀνῆρχετο εἰς 62.700 κατοίκους τὸ 1953.
(Οὗτος προσετέθη εἰς τὸν γενικὸν ἀριθμὸν).

Πίναξ των 4 εις Γιουγκοσλαβίαν γενομένων απογραφών.

Έτος -----	Πρό τοῦ 1941 μεθόριος -----	Σύνορα μετά τό 1945 πλήν τῆς Ζώνης Β' τῆς ----- Τεργέστῆς (Κοπάρ-Καί-Μπούγιε) -----
1921	11.985.000	12.473.000
1931	13.934.000	14.457.000
1948	15.326.000	15.772.000
1953	-	16.927.000

Ὁργάνωσις

Ἐξ ὁμοσπονδιακῆς δημοκρατίας ἀποτελῶσι τό Κράτος τῆς Γιουγκοσλαβίας. Ἡ ὁμοσπονδιακή Κυβέρνησις ἀποτελεῖ τήν μόνην ἀρμοδίαν ἀρχήν διά τās ἐξωτερικάς ὑποθέσεις, τήν ἐθνικήν ἄμυναν, τās συγκοινωνίας, τήν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, τήν ταχυδρομικήν ὑπηρεσίαν καί τό ἐξωτερικόν ἐμπόριον.

Ἡ Γιουγκοσλαβία τήν 31ην Ἰανουαρίου 1946 ἀπεδέχθη νέον Σύνταγμα ὁμοιάζον πρός τό τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καί ἐπιβάλλον μίαν ὁμοσπονδιακὴν ὀργάνωσιν.

Τό ἄρθρον 115 τοῦ Συντάγματος τοῦ 1946 τῆς Γιουγκοσλαβίας προβλέπει ἐνιαίαν δικαστικήν ὀργάνωσιν τεσσάρων βαθμῶν. Δικαστήρια κομητείας, δικαστήρια ἐπαρχίας, ἀνώτατα δικαστήρια ἐκάστης δημοκρατίας καί αὐτονόμου ἐπαρχίας καί τό ἀνώτατον ὁμοσπονδιακόν δικαστήριον.

Τό ἄρθρον 121 προβλέπει τήν ὑπό τοῦ νόμου σύστασιν εἰδικῶν δικαστηρίων.

Τήν 13ην Ἰανουαρίου 1953 ἡ Συνέλευσις τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας ἀπεδέχθη πρότασιν τροποποιήσεως τοῦ Συντάγματος τοῦ 1946.

Νέαι διατάξεις ἀντικατέστησαν τὰς τῶν Κεφαλαίων VI - XII (Σύστασις τῆς Κυβερνήσεως) καὶ τὰς τοῦ Κεφαλαίου XV (Σχέσεις μεταξύ τῶν Ὁργάνων τῆς Κρατικῆς Ἐξουσίας καὶ τῶν Ὁργάνων τῆς Κρατικῆς Διοικήσεως).

Ἀντιθέτως παρέμειναν ὡς εἶχον τὰ Κεφάλαια I - V (Βασικαὶ Ἀρχαί), τὸ Κεφάλαιον XIII (Δικαστήρια), τὸ Κεφάλαιον XIV (Δημοσίας Κατηγορίας), καὶ τὸ Κεφάλαιον XVI (Στρατός).

Ἡ νέα τροποποίησις τοῦ Συντάγματος προέβλεπε ἐπίσης διὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν μονέμου πολιτικῆς ὑπηρεσίας (Ὁμοσπόνδου Διοικήσεως) περιλαμβανοῦσης πέντε κρατικὰ ὑπουργεῖα (Ἐξωτερικῶν, Ἐσωτερικῶν, Ἀμύνης, Προϋπολογισμοῦ καὶ Ἐθνικῆς Οἰκονομίας) καὶ ἐπὶ πλέον ἐνίων αὐτονόμων διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν ἀπασῶν ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Ἐκτελεστικοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Συμβουλίου καὶ ὑπευθύνων ἐνώπιον αὐτοῦ.

Αὐτόνομοι διοικητικαὶ ὑπηρεσίαι ἰδρύθησαν ἐπίσης διὰ τὰς ὑλικὰς προσόδους, τὰς διὰ θαλάσσης καὶ ἑσωτερικῶν ὁδοῦν μεταφορᾶς, τὴν οἰκονομικὴν καὶ τεχνικὴν βοήθειαν, τὴν ὕδρο-μετεωρολογικὴν ὑπηρεσίαν, τὴν ὑπηρεσίαν γεωδαισίας, καὶ τὸν σχεδιασμόν καὶ τὰς στατιστικὰς.

Αἱ ἔξι δημοκραταὶ τῆς Γιουγκοσλαβίας κατέχουσι ἰδίᾳ συντάγματα καὶ κυβερνήσεις ὑπαγομένας εἰς τὴν κεντρικὴν τοιαύτην. Ἡ συνταγματικὴ σύνθεσις ὡς καὶ ἡ τῆς κεντρικῆς κυβερνήσεως τοιαύτη, περιλαμβάνει ἓν ἐκτελεστικὸν συμβούλιον, μίαν συνέλευσιν, ἓνα δημόσιον κατήγορον καὶ ἓν ἀνώτατον δικαστήριον. Ἐνῶ παρὰ τῇ ὁμοσπόνδῳ κυβερνήσει ὑπάρχουσι πολλὰ ὑπουργεῖα, παρὰ ταῖς δημοκραταῖς ὑπάρχουσι μόνον πέντε. Δέν ὑπάρχει ὑπουργεῖον διὰ τὰς ἑξωτερικὰς ὑποθέσεις ἢ τὴν ἑθνικὴν ἄμυναν, ἀλλ' ὑφίσταται ἓν διὰ τὴν δικαστικὴν διοίκησιν.

Ο Ι Κ Ο Ν Ο Μ Ι Α

Εν Τόν Δεκέμβριον τοῦ 1946 τό πλεῖστον τῆς βιομηχανίας τῶν μεταλλείων ὡς ἐπίσης καί ἅπασαι αἱ ἐργασίαι μεταφορῶν, τραπεζῶν καί γενικοῦ ἐμπορίου ἐθνικοποιήθησαν.

Πλήν τῶν περιοχῶν τῆς Βογιβοντίνας, Σλαβονίας καί μεταπολεμικῆς Σλοβενίας τά παρά τόν Δούναβιν χαμηλά ἐδάφη καί τά παρά τόν Σάβαν ποταμόν τῆς περιοχῆς τῆς Σερβίας παράγωσι τεῦτλα σακχαρώς.

Ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, Σάβα, Ντράβα, Τίσα καί Μοράβα διενεργεῖται φάρευμα εἰς Γιουγκοσλαβίαν. Εἰς Βελιγράδιον ὑπάρχει τό Κεντρικόν Ἰνστιτοῦτον Ἀλιείας, πρὸς μελέτην τῶν θεμάτων ἀλιεύσεως.

Παραγωγή μεταλλευμάτων, ἐτῶν 1939 καί 1955

<u>Μετάλλευμα</u>	<u>Μονάς</u>	<u>1939</u>	<u>1955</u>
Ἀνθραξ	χιλιάδες μετρικῶν τόννων	7.032	15.207
Ὀρυκτόν ἔλαιον	μετρικοὶ τόννοι	1.100	257.200
Φυσικόν φωταέριον	χιλιάδες κυβικά μέτρα	2.628	55.106
Σίδηρος	χιλιάδες μετρικοὶ τόννοι	667	1.398
Χαλκός	χιλιάδες μετρικοὶ τόννοι	984	1.477
Μόλυβδος ἢ			
Τσίγκος	χιλιάδες μετρικοὶ τόννοι	775	1.650
Βωξίτης	χιλιάδες μετρικοὶ τόννοι	719	791
Μαγγάνιον	μετρικοὶ τόννοι	5.700	11.000
Χρῶμιον	μετρικοὶ τόννοι	44.800	126.200
Ἀντιμόνιον	μετρικοὶ τόννοι	19.000	80.500
Πυρίτης	μετρικοὶ τόννοι	78.000	227.000
Υδράργυρος	μετρικοὶ τόννοι	400	500
Βισμοῦθιον	μετρικοὶ τόννοι	-	104,1

<u>Μετάλλευμα</u>	<u>Μονάς</u>	<u>1939</u>	<u>1959</u>
"Αργυρος	μετρικοί τόννοι	1.3	92.8
Χρυσός	μετρικοί τόννοι	2,2	1.1
Μαγνησίτης	μετρικοί τόννοι	32.800	117.100
"Αλας όρυκτοειδές	μετρικοί τόννοι	-	3.900
"Αλας θαλάσσιον	μετρικοί τόννοι	54.000	98.000
"Ασβέστιον	μετρικοί τόννοι	22.000	42.000

Εξαγωγή μετάλλων τών έτών 1939 καί 1954 - 55

(εις μετριοός τόννους)

<u>Μετάλλευμα</u>	<u>1939</u>	<u>1954</u>	<u>1955 Κυριώτεροι είσαγω- γείς κατά τό 1954-55</u>
Σιδηρομετάλλευμα	384.978	15.983	- Αύστρια
Συμπυκνωτικά χαλ- κού	2.394	-	-
Ακατέργαστος χαλκός	27.300	-	-
"Ηλεκτρολυτικός "	-	11.020	6.244 Η.Π.Α., Δυτική Γερμα- νία, Ήνωμένον Βασίλειον
Μολυβδομετάλλευμα	1.204	1.111	-
Συμπυκνωτικά μολύβ- δου	65.448	-	-
Διϋλισθείς μό- λυβδος	-	57,072	62.555 Η.Π.Α., Ήνωμένον Βασί- λειον, Έλβετία Δυτική Γερμανία
Μετάλλευμα τσίγγου	1.964	-	-
Συμπυκνωτικά "	47.190	42.373	44.511 Γαλλία, Δυτική Γερμανία Πολωνία, Η.Π.Α.
Ακατέργαστος τσίγγος	539	405	1.205 Αύστρια
Διϋλισθείς τσίγγος καί εις κόνιν	-	3.128	2.984 Δυτική Γερμανία, Γαλλία, Βραζιλία, Έλβετία.

Μετάλλευμα193919541955Κυριώτεροι ελ-
σαγωγείς κατά
τὸ 1954-1955

Βωξίτης	226.513	562.097	658,348	Δυτική Γερμα- νία, Ἰταλία
Μετάλλευμα χρωμίου	18.323	3.444	27.490	Δυτική Γερμα- νία, Η.Π.Α. Γαλλία.
Συμπυκνωτικά χρωμίου	-	4.738	18,000	Ἑλβετία - Σουηδία.
Συμπυκνωτικά αντιμονίου	70	-	-	
Ἀντιμόνιον φυσιολογικόν	-	1.201	1.318	Η.Π.Α., Βραζι- λία, Δ.Γερμανία
Μετάλλευμα Πύρριτου	74.217	5.504	3.403	Δυτ.Γερμανία, Αὐστρία
Συμπυκνωτικά πυρίτου	-	125.053	212.044	Δυτ.Γερμανία, Τσεχοσλοβακία, Πολωνία, Ἰταλία
Ἵδράργυρος	-	408	455	Η.Π.Α., Δ.Γερμα- νία.
Βισμοϋθιον	-	110	96	Η.Π.Α., Δ.Γερμα- νία
Ἀργυρος	20	76	55	Ἑλβετία, Δ.Γε- ρμανία
Σιδηροῦχον χρώμιον	1.818	1.885	3.546	Η.Π.Α., Αὐστρία Σουηδία.
Σιδηροῦχον μαγγάνιον	2.218	2.251	4.084	Η.Π.Α., Ἑλβε- τία
Ἄλλαι σιδηροῦχοι μίξεις	2.688	358	1.491	Δυτική Γερμα- νία - Η.Π.Α.

Τό πλεῖστον τοῦ ἀκαθαρίστου πετρελαίου φθάνει ἐκ τῆς Κροατίας καί ἐκ τῆς πετρελαιοπηγῆς Ντόνζα Λένταβα τῆς Σλοβενίας.

Πλήν ὅμως νέαι πηγαί ἀνεπτύχθησαν κατὰ τό 1950 ὡς αἱ πετρελαιοπηγαί τοῦ Βελίνα Γκρέντα εἰς Βοζβοντίναν τῆς Λίμνης Σκαντάρ εἰς Μοντεμέγκρο καί τῆς Τούζλας εἰς Βοσνίαν.

Ἡ Γιουγκοσλαβία κατέχει τήν πρώτην θέσιν ἐν Εὐρώπῃ ὡς πρὸς τήν παραγωγὴν χαλκοῦ. Αἱ κυριώτεραι τοποθεσίαι παραγωγῆς εὐρίσκονται εἰς Ἀνατολικήν Σερβίαν εἰς Μπόρ καί Μαζντανπέκ.

Ὁ βωξίτης τῆς Γιουγκοσλαβίας ἐξαιρετοῦ ποιότητος καί εἰς πλούσιον μεγάλως ἀριθμόν εὐρίσκεται κατὰ μήκος τῆς ἀκτῆς τῆς Ἀδριατικῆς ἀπὸ τῆς Ἰστρίας ἕως τῆς Ἀλβανίας.

Αἱ περιοχαί βωξίτου εἶναι ἡ Ἰστρία εἰς τὰς ζώνας εἰς Ροβίντ καί Οὐμάγη, ἡ Δαλματία περὶ τό Σίντ καί Ντράβις πλησίον τοῦ Σιμπενίκα καί τοῦ Σπλιτ ἀντιστοίχως, ἡ Ἑρζεγκοβίνα εἰς τό Κιτλούκ, εἰς Καπλίζινα καί Σιρόκι Μπριζέγκ, ἡ Βοσνία μεταξὺ τοῦ Μπιχάν, Μποςάνσκι Μετροβάν καί Κρούπα.

Ἡ Γιουγκοσλαβία φθάνει δευτέρα ἐν Εὐρώπῃ εἰς τήν παραγωγὴν χρωμίου καθ' ὅσον τοῦτο εὐρίσκεται πλούσιον ἐν Μακεδονίᾳ κυρίως ἀλλὰ καί εἰς Σερβίαν καί Βοσνίαν.

Ἡ σπουδαιότερα περιοχή ἀπὸ ἀπόψεως παραγωγῆς εὐρίσκεται εἰς Ραντούζαν πλησίον τῶν Σκοπίων.

Ἡ Γιουγκοσλαβία φθάνει πρώτη ἐν Εὐρώπῃ εἰς τήν παραγωγὴν ἀντιμονίου. Πλήν τῶν ἐγκαταλειφθέντων μεταλλείων, Κρουπάντ, Λίτσας (κατὰ τό 1950) καί Μπουζάνοβακ (τό 1952) μόνον τό τῆς Ζαζάνας παράγει τό πλεῖστον τῆς παραγωγῆς.

Τὰ ἀποθέματα τῶν ὡς εἴρηται μεταλλείων εὐρίσκονται εἰς Σερβίαν, ἀλλὰ καί εἰς Βοσνίαν ὅπου προπολεμικῶς ἐτύχνηαον ἐκμεταλλεύσεως εἰς Κεμερνίαν.

Ο πυρίτης παρήγετο εις τό Μαζντανπέν τῆς Σερβίας καί
εις Τρέπια. Ἐξακολουθεῖ ἡ λειτουργία μόνον τοῦ μεταλλείου τοῦ
Μαζντανπέν.

Ἡ Γιουγκοσλαβία φθάνει τρίτη ὡς πρός τὴν παραγωγὴν χρυ-
σοῦ εις Εὐρώπην, καί κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη φθάνει πρώτη εις
Εὐρώπην ὡς πρός τὴν παραγωγὴν ἀργύρου.

Ἡ Γιουγκοσλαβία ἐπίσης φθάνει τρίτη εις Εὐρώπην ὡς πρός
τὴν παραγωγὴν ὑδραργύρου.

Ἡ Γιουγκοσλαβία ἀποτελεῖ ἓνα μέγαλον παραγωγόν καί ἑξα-
γωγέα μαγνησίτου. Τὰ μεγαλύτερα ἀποθέματα εὕρισκονται εις Σερ-
βίαν ὡς ἐπίσης καί ἡ περιοχὴ τῆς μεγαλυτέρας παραγωγῆς καί ἰ-
δίως εις τό μεταλλεῖον Γκόλνις πλησίον τοῦ Λζιπλζιάν, εις τό
Μπέλα Στένα πλησίον τοῦ Ζοσανίνα Μπάνζα, εις τὸ Σουμαντζα
πλησίον τοῦ Κανάν ὡς καί εις τό Ντρενίνα τοιοῦτον πλησίον
τοῦ Βουκίτριν.

Μία σύγκρισις μεταξὺ τοῦ προπολεμικοῦ καί μεταπολεμικοῦ
ἐπιπέδου τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῆς εις τόννους χωρητικότητος
τῶν πλοίων τῆς Γιουγκοσλαβίας παρέχει τὰ ἑξῆς:

Διὰ τὰ πλοῖα θαλάσσης ὁ ἀριθμὸς ἀνῆρχετο εις 405.006 τό ἔτος
1939, ἐπίσης οὗτος ἀνῆρχετο εις 291.539 διὰ τό ἔτος 1954.

Ἦτοι ἡ ναυτιλία ὑπέστη μείωσιν.

Εἰς Γιουγκοσλαβίαν τό 1955 ἡ συνολικὴ θερμοηλεκτρικὴ ду-
ναμικότης ἀνῆλθεν εις 1.378.000 χιλιοβατῶρια, περιλαμβανομένης
καί τῆς ἐρχομένης ἐκ τῶν πρώην ἰταλικῶν δυναμικῶν σταθμῶν.

Αἱ σπουδαιότεραι ἐγκαταστάσεις ὑδροηλεκτρικῆς δυνάμεως
περικλείωσι τὰς τοῦ Βινοντόλ, Ζαμπλανίνας, Ζβορνίκ, Βλασίνας
Μαυρόβου ὡς ἐπίσης καί τὰς πέντε ἐγκαταστάσεις ἐπὶ τοῦ ποτα-
μοῦ Ντράβα.

Αἱ μεγαλύτεραι θερμοδυναμικαὶ ἐγκαταστάσεις εἶναι αἱ τοῦ
Σοστάνζ, Κολουμπάρα, Κανάνζ, Κοναίνας καί Κοστολάκ. Τό 1955

μόνον αὐ τοῦ Κοστολάκ ἐλειτουργοῦν ἐν πλήρει δυνάμει.

Μέαι ὑδροηλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις πρόκειται νὰ ἐγκαθιδρυθῶσι εἰς Κοκλὶν Μπρόντ, Γκοζάν, Βουχρέντ, Περούσινα καὶ Γκιλομπόβισα.

Σχετικῶς 5 νέαι μεγάλαι ὑδροηλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις ἐσχεδιάσθησαν ἐπὶ τῶν ποταμῶν Ἰντρέζικα, Λίνα ὁ Γκάννα, Περούσινα, Κετλίνα καὶ Τρεμπινζτσόικα, τῶν ὁποίων ἡ συνολικὴ δυναμικότης θὰ ἀνέλθῃ εἰς 1.674.000 χιλιοβατῶρια, πλην τῶν ἄλλων σχεδίων δι' ἐγκαταστάσεις ἐπιτρεπούσας ἐξαγωγῆν.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἡ Γιουγκοσλαβία κατεῖχε 2 ναυπηγεῖα εἰς Κραλζεβίσα καὶ εἰς Σπλίτ ἅτινα κατεῖχον ἐξειδικευσιν εἰς ἐργασίας ἐπισκευῆς καὶ συντηρήσεως, ὡς ἐπίσης καὶ 83 τοπικὰ ναυπηγεῖα διὰ κατασκευὰς ξυλίνων πλοιαρίων.

Τὸ 1945 τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ἰταλίας τῆς Ριζέκα, Πούλα καὶ Λοσέντ ἐκχωρήθησαν εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, πλην ὅμως αὐ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καταστροφὰς εἶχον μειώσει τὴν ἰσχύν αὐτῶν εἰς ποσοστὸν ἀπὸ 20 ἕως 30% τῆς προπολεμικῆς τοιαύτης. Μετὰ τὸν πόλεμον τὰ 3 ἰταλικὰ ναυπηγεῖα ὡς καὶ 4 μέσου μεγέθους τοιαῦτα ἦτοι τὸ τοῦ Κραλζεβίσα, Τρογκίρ, Κορκοῦλα καὶ Λοσέντ ἀνακατασκευάσθησαν.

Πρόσθετοι ἐγκαταστάσεις ἐγένοντο εἰς Καρλοβάν, Ζαντάρ, Μπρεγκάβαν καὶ Ριζέκαν.

Καίτοι ἡ Γιουγκοσλαβία κατέχει μῆκος πλέον τῶν 1.200 χιλιομέτρων πλωτῶν ποταμῶν ὑδατίνων ὁδῶν ἡ βιομηχανία ποταμῶν σκαφῶν ἔχει παραμεληθεῖ. Τὸ ἔτος 1954 ὑπῆρχον 4 ποτάμια ναυπηγεῖα χρησιμοποιοῦντα περὶ τοὺς 2.500 ἐργάτας καὶ μετατρέποντα περὶ τοὺς 5.000 τόννους χάλυβος ἑτησίως.

Μόνον τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βελιγραδίου καὶ τοῦ Ἀπατίν κατέχουσι μηχανικὰς μηχανάς.

Από τοῦ Ἀπριλίου 1945 ἕως τοῦ Ἰουνίου 1947 αἱ παροχαί τῆς Οὐγγρᾶ συνεποσοῦντο συνολικῶς εἰς 415,6 ἑκατομμύρια δολλάρια. Κυρίᾳ πηγῇ παροχῶν ὑπῆρξαν αἱ Ἑνωμέναι Πολιτεῖαι.

Τὸ 1949 αἱ χώραι τοῦ σοβιετικοῦ συνασπισμοῦ ἔπαυσαν τὰς συναλλαγὰς μετὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Από τοῦ 1949 ἕως τοῦ 1954 ποσοστὸν 60 ἕως 70% τῶν συναλλαγῶν τῆς Γιουγκοσλαβίας πραγματοποιήθη μετὰ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ὅπου ἡ Γιουγκοσλαβία ἔσχε κυρίως συναλλαγὰς μετὰ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, τοῦ Ἑνωμένου Βασιλείου, τῆς Ἰταλίας, τῆς Αὐστρίας καὶ ἀπὸ τοῦ 1953 τῆς Τουρκίας.

Ἀφ' ἐτέρου αἱ συναλλαγαί μετὰ τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν ἐνῶ τὰ ἔτη 1937/1938 ἀνῆρχοντο εἰς δολλ. 13.000.000 ἢ 5,4% τοῦ συνολικῶν τοιούτων τῆς Γιουγκοσλαβίας τὸ ἔτος 1948 ἀνῆλθον εἰς δολλ. 18.500.000 ἅτινα ὅμως ἀντεπροσώπευον ποσοστὸν μόνον 3% τοῦ συνολικοῦ.

Ἐκτοτε δέ ἀνῆλθον κατὰ πολὺ, ἥτοι εἰς δολλ. 173.000.000 τὸ 1951 ἦτοι εἰς ποσοστὸν 30% τοῦ συνολικοῦ. Εἰς δολλ. 162.000.000 τὸ 1953 ἦτοι εἰς ποσοστὸν 28% τοῦ συνολικοῦ. Ὡς καὶ εἰς δολλ. 170.000.000 ἦτοι εἰς ποσοστὸν 25% τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν συναλλαγῶν τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Οἱ λοιποὶ ἐπὶ τῶν συναλλαγῶν ἐταῖροι τῆς Γιουγκοσλαβίας πέραν τῶν θαλασσῶν πλὴν τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν ὑπῆρξαν ἡ Αἴγυπτος, τὸ Ἰράκ, τὸ Ἰσραήλ, ἡ Ἀργεντινὴ καὶ ἀπὸ τοῦ 1954 ἡ Βραζιλία.

Τὸ 1954 ἔλαβε χώραν ἡ ἐπανασύνδεσις τῶν συναλλαγῶν μετὰ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καὶ τῶν λοιπῶν χωρῶν τοῦ σοβιετικοῦ συνασπισμοῦ.

Τὸ 1955 αἱ συναλλαγαί μετὰ τῶν χωρῶν τοῦ σοβιετικοῦ συνα-

σπισμοῦ ἀνῆλθον εἰς δολλ. 63.000.000 σχεδόν ἢ περί τὰ 9% τοῦ συνολικοῦ ποσοστοῦ τῆς Γιουγκοσλαβίας. Αἱ συναλλαγαὶ μετὰ τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπῃς ἐπίσης εἰς τό αὐτό περίπου ποσοστόν.

Σί συναφθεῖσαι ἐμπορικαί συνθήκαι τό 1955, μετὰ τῆς Τσεχοσλοβακίας, τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας, τῆς Οὐγγαρίας, τῆς Πολωνίας καί τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως προβλέπωσι εἰσαγωγάς διαφόρων κεφαλαιουχικῶν ἀγαθῶν, ἄνθρακος καί ξυλῶν καὶ ὡς καί προϊόντων πετρελαίων.

Πρό τοῦ πολέμου ἡ συναλλαγή διὰ τῶν ἐσωτερικῶν ὁδοῦν ἐνεῖχε ἰδίαν σπουδαιότητα διὰ τήν Γιουγκοσλαβίαν καί ἰδίως ὡς πρὸς τήν μεταφοράν τῶν γεωργικῶν προϊόντων.

Τό 1939 ποσοστόν 13% τῶν ἐξαγωγῶν καί 30% τῶν εἰσαγωγῶν διήρχετο διὰ τῆς ὁδοῦ τῶν ποταμῶν ἢ τῶν καναλίων. Ὡσαύτως ποσοστόν 87% τῶν γεωργικῶν προϊόντων διὰ τῶν ποταμῶν ὁδῶν, καί ποσοστόν 2,6% μόνον διὰ θαλάσσης λόγῳ τῶν πενιχρῶν σιδηροδρομικῶν συνδέσεων μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς Θαλάσσης καί τῶν πληθωρικῶν περιοχῶν τροφίμων τοῦ ἐσωτερικοῦ. Τό μεγάλο ποσοδόν τῆς ποταμίας συναλλαγῆς εὕρισκετο ἐπὶ τῶν 588 χιλιομέτρων τοῦ Δουνάβεως ἅτινα περιλαμβάνοντο ἐντός τῶν ὁρίων τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Κατὰ τόν πόλεμον τό μεταφορικόν σύστημα ὑπέστη σοβαρὰς ἀπωλείας, ἰδίως τό ποτάμιον καί θαλάσσιον τοιοῦτον καί πλεον τῶν 2/3 τῶν πλοίων διεκδικοῦνται ὡς ἀπωλεσθέντα. Παρά ταῦτα αἱ ἀπώλειαι τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ποταμῶν καί θαλασσίων μεταφορῶν δέν ἀνεπληρώθησαν εἰσέτι καίτοι τὰ προπολεμικά ἐπιπεδα εἶχον οὐ μόνον ἐπιτευχθῆναι ἀλλά καί εἶχον ὑπερβῆναι αὐτά, τὰ ἐπιπεδα τῶν ἐτῶν 1947 καί 1948 δι' ἀπάσας τὰς λοιπὰς μεταφοράς.

Πρό τοῦ πολέμου ἡ Κυβέρνησις κατεῖχε τήν ἰδιοκτησίαν καί διοίκησιν τῶν σιδηροδρομικῶν καί ποταμῶν μεταφορικῶν συστημάτων, ὡς ἐπίσης καί τό ταχυδρομικόν - τηλεγραφικόν - τηλεφωνικόν σύστημα, ἐνῷ τό διὰ θαλάσσης καί ἀέρος μεταφορικόν σύστημα

ήλεγχετο έμμέσεως μέσω πανονιστικών διατάξεων και κυβερνητικών εισφορών.

Άμέσως μετά τον πόλεμον, οι ιδιωτικής ιδιοκτησίας μεταφορικά διευκολύνσεις έθνικοποιήθησαν και έκαστος κλάδος μεταφορών οργανώθη ως Κυβερνητικός Όργανισμός. Έπιπροσθέτως οι μεταφορές διά της ποταμίας όδοϋ και οι δι' αέρος έτέθησαν υπό τον έλεγχον μικτών σοβιετο - γιουγκοσλαβικών εταιρειών της ΖΟΥΣΠΑΝΤ και της ΖΟΥΣΤΑ αΐτινες τελικώς διελύθησαν τό 1949 μετά την διακοπήν των σχέσεων Γιουγκοσλαβίας και Σοβιετικής Ένώσεως.

Κατά τάς αρχάς τοϋ 1950 οι μεταφορές αναδιοργανώθησαν και ή συναλλαγή διά θαλάσσης, διά των ποταμίων όδών, διά των όδών και δι' αέρος έτέθη υπό την έκμετάλλευσιν οικονομικών επιχειρήσεων υπευθύνων εις ανώτατα κυβερνητικά όργανα. Έκτοτε μία και μόνη αεροπορική εταιρεία υφίσταται ή Γιουγκοσλαβίαερο Τρανσπόρτ, αντίθέτως όμως πολλές τοιαύται υφίστανται δι' έκαστον των λοιπών κλάδων των μεταφορών. Οι σιδηρόδρομοι και τό ταχυδρομικόν - τηλεγραφικόν - τηλεφωνικόν σύστημα παρέμειναν ως κυβερνητικοί όργανισμοί.

Η συναλλαγή διά των ποταμίων όδών εις Γιουγκοσλαβίαν καθίσταται βραδεία και πολυέξοδος λόγω των έξόδων της φορτώσεως και της εκφορτώσεως των αγαθών και όποϊαι διενεργούνται κατά μέγα πρόσκοτον διά της χειρονακτικής εργασίας.

Ποτάμιος στόλος

Ο ποτάμιος στόλος της Γιουγκοσλαβίας υπέστη μεγάλας καταστροφάς κατά τον πόλεμον.

Η Γιουγκοσλαβική Ποτάμιος Έταιρεία Ναυσιπλοΐας ή όποια έλέγχει τό μεγαλύτερον μερίδιον τοϋ ποταμίου στόλου κατείχε 79 μικρά σκάφη μετά δυνάμει 31.888 τάς αρχάς τοϋ

1954 ως έπλευσης καί 353 ρυμουλκά συνολικής δυνάμεως 236.875 τόννων. Πλέον του ήμισους των μικρών σκαφών κατέχει άτμομηχανάς χρονολογούμενας από 36 έως 48 έτών καί ή μέση ήλικία των σκαφών είναι 59 έτη. Συνεπώς αί έπισκευαί ωσι συχναί. Μία οικονομική περιοδική έκδοσις της Γιουγκοσλαβίας δημοσίευσε έκτεμνησιν δυνάμει της όποιας τά μικρά σκάφη άφιερῶσι ποσοστόν 38% του έργασίμου χρόνου εις τά ναυπηγεΐα δι' έπισκευάς.

Άλλά καί τό ποσοστόν του ποταμίου στόλου κατά την μεταφοράν των αγαθών εισαγωγής καί εξαγωγής έμειώθη μεγάλως μετά τό πόλεμον. Τό 1939 ό ποτάμιος στόλος μετέφερε ποσοστόν 13% των εξαγωγών καί 30% των εισαγωγών της Γιουγκοσλαβίας. Άντιθέτως τό 1952 μετέφερε μόνον 9% ποσοστόν 9% των εξαγωγών καί 6% των εισαγωγών.

	Ποτάμιος στόλος κατ' έτη			
	<u>1939</u>	<u>1946</u>	<u>1947</u>	<u>1948</u>
Ποτάμιος στόλος				
άριθμός σκαφών	1.243	492	827	928
Συνολική εις ήππους				
δύναμις	60.047	21.965	29.956	38.120
Δυναμικότης				
έπιβατών	12.459	1.680	4.500	6.486
Δυναμικότης φορτο-				
έκφορτώσεων	445.996	220.734	332.614	350.020

	1949 ----	1950 ----	1951 ----	1952 ----
Ποτάμιος στόλος, ἀριθμός σκαφῶν	938	960	943	956
Συνολικὴ εἰς ἵππους δύναμις	37.008	37.958	38.832	38.805
Δυναμικότης ἐπι- βατῶν	4.866	5.016	5.436	5.996
Δυναμικότης φορτοεκφορτώ- σεων.	350.020	338.121	336.282	334.780

Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ πίνακος δεικνύουσι τὴν πραγματικὴν κατά-
στασιν μόνον εἰς ὠρισμένην ἡμερομηνίαν, προσθέτοντες ἀδροίσμα-
τα εἰς τὸν στόλον καὶ τῶν πεπαλαιωμένων σκαφῶν. Τοῦτο προφα-
νῶς ἐξηγεῖ διατὶ ὁ στόλος ηὐξήθη κατὰ 10 σκάφη ἀπὸ τοῦ 1948 ἕως
τοῦ 1949 καίτοι ἡ εἰς ἵππους δύναμις ὡς ἐπίσης καὶ ἡ δυναμικό-
της τῶν φορτοεκφορτώσεων καὶ τῶν ἐπιβατῶν ἐμειώθη κατὰ τὸ
χρονικὸν διάστημα τοῦτο.

Ποτάμιος συναλλαγὴ, ἔτη 1946 - 1953

Ἑταιρεία Γιουγκοσλαβικῆς Ποταμίου Ναυσιπλοΐας Ἐπιβατὰι Πάξειδιώδικα Φορτοεκφορτώσεις				
ἔτη	(εἰς χι- λιάδας)	Χιλιόμετρα (εἰς χιλιάδας)	(εἰς χιλιάδας τόννους)	Φορτοεκφορτώσεις (εἰς ἑκατομμύρια τόννους χιλιόμετρα)
1946	969	17.000	887	241
1947	911	14.000	1.026	386
1948	1.651	27.000	1.419	537
1949	1.753	41.000	1.281	303
1950	1.746	46.000	1.141	471
1951	2.575	58.990	1.162	578
1952	1.514	23.670	1.050	631
1953	995	26.659	845	411

Ποτάμιος συναλλαγή, Έτη 1946 - 1953

Έταιρεία Έκσκαφών Ναυσιπλοΐας

Έτη	Φορτοεκφορτώσεις (είς χιλιάδας τόννους)	Φορτοεκφορτώσεις (είς εκατομμύρια τόννους - χιλιόμετρα)
1946	441	12
1947	935	28
1948	1.202	41
1949	1.662	48
1950	2.001	54
1951	2.229	59
1952	1.927	57
1953	1.864	53

Νομισματικά - αξιοποιήσεις, 1956

Παρά τήν κατά τό παρελθόν Έτος διακοπήν τών γερμανογιουγκο-σλαβικῶν διπλωματικῶν σχέσεων ἡ Γερμανία ἀπεφάσισε νά συνεχίσῃ τήν καταβολήν τοῦ δανείου, τό ὅποτον ἐχορηγήθη εἰς τήν Γιουγκο-σλαβίαν δυνάμει τῆς συμφωνίας τῆς 10ης Μαρτίου 1956.

Ἡ ἐν λόγῳ συμφωνία προβλέπει δάνειον πρὸς τήν Γιουγκοσλαβίαν ἐκ 240.000.000 μάρκων πληρωτέον εἰς πέντε ἔτησας δόσεις καί ἐξοφλητέον ἐντός 99 ἐτῶν. Τήν 1ην Μαΐου θά καταβληθῇ ἡ τρίτη δό-σις ἐκ 50.000.000 μάρκων.

ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ, 1958.

Κατά τό τρέχον Έτος 1958 θά ἤρχιζεν ἡ κατασκευή ἀρκετῶν ἀκό-μη τμημάτων τοῦ δικτύου διωρύγων Δουνάβεως - Τίζας - Δουνάβεως. Ὑπολογίζεται ὅτι μέχρι τέλους τοῦ Έτους θά ἔχουν ἀνασκαφῇ πέντε

ἐκατομμύρια κυβικά μέτρα γῆς ἐν τῇ πλαίσι τῶν ἐργασιῶν τοῦ προγράμματος τούτου, τὸ ὅποτον θεωρεῖται ὡς τὸ μεγαλύτερον ἔργον ἀξιοποιήσεως τῆς γῆς, τὸ ὅποτον ἔχει γίνεи μέχρι τοῦδε εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν. Ἡ κατασκευὴ τοῦ ἐν λόγῳ δικτύου διωρύγων ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἀπαιτήσῃ δέκα ἔτη, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὁποίων θὰ ἀνασκαφοῦν συνολικῶς 128 ἐκατ. κυβικά μέτρα γῆς.

Η ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ ΕΓΕΝΕΤΟ ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΓΚΑΤΤ.1959

Ἡ Γιουγκοσλαβία ἐγένετο δεκτὴ εἰς τὸν ὀργανισμόν τῆς Γκάττ ὡς " μέλος ὑπὸ ἰδιαίτουςαν περιστάσεων ", ὡς ἀνεκοινώθη ἐπισήμως.

Μ Ε Ρ Ο Σ Γ :

Ο Υ Γ Γ Α Ρ Ι Α

Κατὰ τοὺς ὅρους τῆς ὑπογραφείσης εἰς τὴν Μόσχαν τὸν Ἰού-νιον 1945 ἀνακωχῆς ὑπὸ τῆς Οὐγγαρίας, αὕτη ὑπεχρεοῦτο νὰ καταβάλλῃ εἰς τὴν Ε.Σ.Σ.Δ. ἐντὸς ἑξ ἑτῶν ἐπανορθώσεις ποσοῦ 200 ἐκατομμυρίων δολларίων (100 ἐκατομμύρια ἔδει νὰ καταβληθῶσι ὡς ὀφειλὴ εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν). Ἡ πληρωμὴ θὰ πραγματοποιηῖτο ὑπὸ μορφήν ἐμπορευμάτων καὶ μάλιστα εἰς μηχανάς, εἰς ἐξοπλισμόν, εἰς ποταμόπλοια, εἰς δημητριακὰ καὶ λοιπά.

Μεταξὺ Μαρτίου καὶ Ἀπριλίου 1946, ἰδρύθησαν μικταὶ ἐπι-τροπαὶ καὶ μεταξὺ αὐτῶν μία ἡ ὁποία ἀφεώρα τὰς μεταφορὰς τῆς ποταμοῦ ναυσιπλοΐας, τὴν Μέτχαρτ. Κατὰ τὰ δημοσιευθέντα διατάγμα-τα τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1947, αἱ ἐταιρεῖαι αὗται ἐξαιροῦνται ἐκ τῶν περισσοτέρων φόρων ὡς τοῦ φόρου εἰσοδήματος, ἰδιοκτησίας, μεταβιβάσεως περιουσίας καὶ ἄλλων καὶ βεβαίως ἀποτελοῦν μίαν μόνιμον πηγὴν προνομίων διὰ τὴν Ε.Σ.Σ.Δ.

Ἡ προσφορὰ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως συνίσταται εἰς γερμα-νικά ἀγαθὰ 201 ἐταιρειῶν ὡς ἐπίσης καὶ εἰς ἰταλικά τοιαῦτα 90.000.000 δολларίων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν ἀποκτηθέντα κα-

τόπιν τῶν Συμφωνιῶν τοῦ Πότσταμ καὶ κατόπιν μιᾶς ὁμοιομόρφου ἐνεργείας. Παρ' ὅλον ὅμως ὅτι πρόκειται περὶ μιᾶς ἴσης κατ' ἀρχὴν συμμετοχῆς τῶν δύο χωρῶν ὅσον ἀφορᾷ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον, ἡ θέσις τοῦ προέδρου γενικοῦ διευθυντοῦ ἢ ὅποια εἶναι ἀποφασιστικὴ καταλαμβάνεται πάντοτε ὑπὸ μιᾶς σοβιετικῆς προσωπικότητος ἡ ὅποια διευθύνει οὐσιαστικῶς τὴν ἐταιρείαν δεδομένου ὅτι τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον δέν συνέρχεται παρὰ μόνον ἐτησίως.

Τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1948, παρεχωρήθησαν εἰς τὴν Οὐγγαρίαν ὑπὸ τῆς Ε.Σ.Σ.Δ. συγκοινωνιακαὶ διευκολύνσεις λόγῳ τῆς δυσμενοῦς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς Οὐγγαρίας.

Διὰ τῆς Συνθήκης Εἰρήνης τοῦ 1947, ὑπογραφείσης τὸν Φεβρουάριον τοῦ αὐτοῦ ἔτους ἡ Οὐγγαρία ὑπεχρεώθη νὰ παραχωρήσῃ μικρὸν τεμάχιον τοῦ ἐδάφους αὐτῆς κείμενον ἔναντι τῆς Μπρατισλάβας, εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν.

Ὁ ἀρχηγὸς τῆς ἀντιπροσωπείας τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Βελιγραδίου ἐδήλωσε τὴν 13ην Αὐγούστου 1948 τὰ ἑξῆς:

" Εἶναι ἀξιοσημείωτον ὅτι ἡ μεταπολεμικὴ Κυβέρνησις τῆς Οὐγγαρίας τὴν 12ην Νοεμβρίου 1945 ἀπήλυθε μίαν διακοίνωσιν πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως περὶ τῶν ἀπόψεων αὐτῆς ἐπὶ τοῦ ζητήματος τοῦ Δουνάβεως. Ἐπέσυρε τὴν προσοχὴν εἰς τὸ ὅτι ἐπέχει μεγάλην σημασίαν διὰ τὴν Οὐγγαρίαν ἓν καθεστὼς ἐχέγγυον ὑπὲρ τῆς πλήρους ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας. Διετύπου τὴν ἀποφίν ὅτι τὸ προπολεμικὸν σύστημα τῆς διεθνoῦς ναυσιπλοΐας ἔδει νὰ ἐπαναφερθῇ μετὰ διατάξεων δι' ἀπαιτουμένους ἀλλαγὰς ὑπὸ τῶν νέων συνθηκῶν. Ἡ Κυβέρνησις τῆς Οὐγγαρίας δέν ἀντιμετωπίζει τὸν ἀποκλεισμόν τῆς μὴ - παροχθλοῦ ἀντιπροσωπεύσεως, ἀλλὰ ἀποζητεῖ τὴν σταθεροποίησιν ἐντὸς μιᾶς ἐπιτροπῆς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς Διεθνoῦς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως. Ἀμφότεραι αἱ Ἐπιτροπαὶ

ὡς ἡ Συνδιάσκεψις ἐπληροφορήθη περιελάμβανον τὴν μὴ - παρόχθιον ἀντιπροσώπευσιν. Ἀλλαγαὶ ἔλαβον χώραν ἀπὸ τοῦ 1946 πλὴν ὅμως πιστευόμεν ὅτι τὰ μακρᾶς προθεσμίας συμφέροντα τῆς Οὐγγαρίας παραμένωσι τὰ αὐτά ".

Πλὴν ὅμως ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Οὐγγαρίας οὐδέν ἀπήντησεν εἰς ταῦτα, εἰμὴ μόνον ὑπεστήριξε τὴν ἄποψιν τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως.

Κατὰ τὴν Διάσκεψιν τῶν Ὑπουργῶν τῶν Ἐξωτερικῶν εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν τῶν Παρισίων (Ἰούλιος - Ὀκτώβριος 1946) ἡ ἀντιπροσωπεία τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἐπρότεινε τὴν μείωσιν τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν ὑπὸ τῆς Οὐγγαρίας καθορισθεισῶν ἐπανορθώσεων ἀπὸ 300 ἑκατομμύρια δολλάρια εἰς 200 τοιαῦτα. Τοῦτο δὲν ἐγένετο ἀποδεκτόν.

Τὸ ἄρθρον 5 τῆς Συνθήκης Εἰρήνης προέβλεψε διαπραγματεύσεις μεταξὺ Οὐγγαρίας καὶ Τσεχοσλοβακίας διὰ τὸ ζήτημα τοῦ (ἐκ 200.000) πληθυσμοῦ τῆς Οὐγγαρίας εἰς Τσεχοσλοβακίαν.

Ἐπίσης ἡ Τσεχοσλοβακία ἔλαβε τρεῖς χωρὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν Οὐγγαρίαν ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὀχθῆς τοῦ Δουνάβεως ἔναντι τῆς Μπρατισλάβας.

Λ Ι Μ Ε Ν Ε Σ

Ἡ Βουδαπέστη ἀποτελεῖ τὸν μεγαλύτερον ποτάμιον λιμένα (τῆς Οὐγγαρίας) δεχόμενον ποντοπόρα πλοῖα ἐκ τῆς Μεσογείου μέσῳ τῆς Μαύρης θαλάσσης. Οἱ λοιποὶ μεγάλοι λιμένες δύνανται νὰ ἐπιμετρηθῶσι συμφώνως πρὸς χαρακτηρισμὸν ἀναφερόμενον πρὸς τὰς πρώτας ὕλας, ἥτοι βωξίτου Γκυόρ, Κομαρόμ, Λαμπατλάν, ἄνθρακος Ἐξτεργκομ, Κόμαρομ, Μοάνς, σιδηρομεταλλεύματος Ζταλινβάρος (Ντουναπεντέλε), πετρελαίου Ζέπελ, Ἀλμασφούζιτο, ἄμμοκονίας Λαμπατλάν, Νιεργκεσουόφαλου καὶ ξυλείας τὸ Βίτσεγκραντ.

Οἱ λιμένες τῆς Τίβας, Τοκάτ, Ζολνός καὶ Τζεγκέντ χαρακτηρίζονται εἰδικῶς ἐκ δημητριακῶν καὶ οἰκοδομησίων ὑλῶν.

Πληθυσμός καὶ νέα πόλεις

Ὁ πληθυσμός τῆς Οὐγγαρίας ἀνῆρχετο τὴν 1ην Ἰουλίου 1955 εἰς 9.808.000 κατοικοῦς κατὰ τὰς ἐπίσημους στατιστικάς τῆς Οὐγγαρίας. Ἡ τελευταία ἀπογραφὴ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1949 ἀπέδωσε ἀριθμὸν 9.204.799 κατοίκων.

Τὸ παραχωρηθέν ἔναντι τῆς Μπρατισλάβας πρὸς τὴν Τσεχοσλοβακίαν ἔδαφος τῆς Οὐγγαρίας περιλαμβάνει 62 τετραγωνικά χιλιόμετρα ἢ 24 τετραγωνικά μίλλια καὶ κατέχει τρεῖς χωρὶς τὸ Ντουνάβουμ, τὸ Ὁροζβάρ καὶ τὸ Χορβατζάρφαλου, μετὰ 3.000 κατοίκων.

Τὸ Γκυόρ κατέχει πληθυσμὸν 66.000 κατοίκων καὶ εὐρίσκεται εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἐνώσεως τοῦ Ράμπα μετὰ τοῦ Δουνάβεως.

Ἀποτελεῖ τὴν ἑδραν Καθολικῆς Ἐπισκοπῆς ὡς καὶ ἓν κέντρον Βιομηχανίας μηχανῶν, Ἐπίσης ἀποτελεῖ σιδηροδρομικὸν κέντρον ἐνώσεως τῆς ὁδοῦ Βουδαπέστης - Βιέννης.

Ἡ νέα πόλις τοῦ Ζταλινβάρος ἡ παλαιὰ Ντουναπεντέλε ἀποτελεῖ βιομηχανικὸν κέντρον μετ' αὐξάνοντος πληθυσμοῦ. Εὐρίσκεται ἐπὶ τῆς δεξιᾶς ὀχθῆς τοῦ Δουνάβεως εἰς ἴσην ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς Βουδαπέστης καὶ ἀπὸ τῆς μεθορίου τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Ἰδρύθη ὑπὸ τοῦ πρώτου Πενταετοῦς Σχεδίου ὡς κέντρον βαρελ-ας βιομηχανίας, ὁ πληθυσμός ἀνῆλθε ταχέως εἰς 30.000. Αἱ ὑψικάμιννοι αὐτοῦ παράγωσι χάλυβα ἐκ τοῦ σιδηρομεταλλεύματος τοῦ Κριβόζ Ρόγι τῆς Οὐκρανίας ὅπερ φθάνει διὰ ποταμοπλοίων καὶ ποντοπόρων πλοίων μέσῳ τῆς Μαύρης Θαλάσσης διὰ τῆς ὁδοῦ τοῦ Δουνάβεως (ἀνερχόμενα τὸν Δούναβιν).

Δικαστήρια

Τὸ ἀνώτατον Δικαστήριον τῆς Οὐγγαρίας ἐπιλαμβάνεται 1) Εἰδικῶν ὑποθέσεων κατὰ πρώτην δίκην σοβαρῶν εἰδικῶν ὑποθέσεων κατὰ πρώτην δίκην ὑποβαλλομένων ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Εἰσαγγελέως καὶ 3) ὑποθέσεων στρατιωτικῆς φύσεως καὶ ὑποθέσεων ἀφορουσῶν τὰς συγκοινωνίας.

Ειδικά δικαστήρια ανεξάρτητα αρχικώς τοῦ συστήματος τῶν δικαστηρίων ὑπάρχονταί πλέον εἰς τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον. Συμφώνως πρὸς τὸν Νόμον Ἀριθμὸς 2 τοῦ 1954 ὑπάρχωσι δύο τύποι τῶν δικαστηρίων τούτων τὰ Δικαστήρια τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ τὰ Στρατιωτικὰ Δικαστήρια, λόγῳ τῆς περιωρισμένης δικαιοδοσίας αὐτῶν δὲν διατροῦνται εἰς εἰδικὰ τμήματα.

Τὰ Δικαστήρια τῶν Συγκοινωνιῶν, νεωστὶ ἰδρυθέντα, ἐπιλαμβάνονται τῶν ἐγκλημάτων ἅτινα συνδέονται πρὸς τὰς τηλεπικοινωνίας καὶ τὰς σιδηροδρομικάς, τὰς διὰ τῶν ὁδῶν, τὰς διὰ τοῦ ἀέρος καὶ τὰς διὰ τῶν ὑδάτων διευκολύνσεις τῶν μεταφορῶν. Ταῦτα ἰδρύθησαν προφανῶς, ὡς καὶ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας τῆς σοβιετικῆς ἐπιρροῆς λόγῳ τῆς κρισίμου σπουδαιότητος τῶν διευκολύνσεων αὐτῶν καὶ τοῦ ὅτι ὑπόκεινται εἰς δολιοφθοράν. Πλὴν ὅμως τὰ ἐγκλήματα ἅτινα διαπράττονται εἰς βάρος τῆς κοινωνικῆς λειτουργίας ἢ τῆς ἀσφαλείας τῶν δι' ὁδῶν συγκοινωνιῶν ἢ τῶν τηλεπικοινωνιῶν δύνανται νὰ δικάζωνται ἐνώπιον εἴτε τῶν Δικαστηρίων τῶν Συγκοινωνιῶν, εἴτε τῶν τακτικῶν δικαστηρίων κατὰ τὴν βούλησιν τοῦ Γραφεῖου τοῦ Γενικοῦ Εἰσαγγελέως.

Σ κ α φ η

Κατὰ παρασχεθείσας ἀνακοινώσεις ὁ Στολίσκος τοῦ Δουνάβεως ἐνέχει ὡς κύριον σκοπὸν τὴν προσπάθεισιν τοῦ κατὰ Ξηρὰν Στρατοῦ εἰς τὰς κατὰ μῆκος τοῦ ποταμοῦ μάχας, τὸ 1954 συνίστατο οὗτος ἐκ 2 ναυτικῶν μονάδων, 2 μοίρας ναρκοθετῶν, 3 μοίρας προστασίας τῶν ποταμίων ὀχθῶν, 1 ἐκπαιδευτικῆς μοίρας, 1 μοίρας καὶ ὠρισμένων " μονάδων κολυμβήσεως "

Βιομηχανοποίησις

Σχετικῶς πρὸς τὴν βιομηχανοποίησιν ἡ περιοχὴ τῆς Βουδαπέστης διετήρησε τὴν κυρίαρχον θέσιν αὐτῆς. Ἐπίσης ἡ βιομηχανικὴ ἐργασία ἔλαβε τριπλασίαν ἕως ἑξαπλασίαν ἀύξησιν ἀπὸ τοῦ

1939 εἰς τὰς περιοχὰς τῆς κομητείας τοῦ Κόμαρομ, τῆς κομητείας τοῦ Φέζερ, τῆς κομητείας Πέστης - Μπάκς - Κίσκουν ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὰς κομητείας τοῦ Χέβες, Ζολνόν καὶ Μπαράννας.

Τὸ Ζταλινβάρος (σίδηρος), ἡ Καζινιμπάρσικα (βαρεῖα χημικὴ βιομηχανία), ἡ Βέζπρεμ (χημικὴ), τὸ Τιζαλόν (ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια) καὶ τὸ Ζεγκέτ (ἐριοβιομηχανία) ἀπετέλεσαν πόλεις νέας ἐργατικῆς συγκεντρώσεως.

Τὸ 1956 οἱ ἐργάται τῶν συγκοινωνιῶν καὶ τῶν μεταφορῶν ὡς ἐπίσης καὶ οἱ ὑπάλληλοι τῶν σιδηροδρόμων καὶ οἱ ναυτιλόμενοι ἀντεπροσωπεύοντο εἰς τὸ Ἐθνικὸν Συμβούλιον τῶν Ἑργατικῶν Ἐνώσεων, τὸ πρῶτον Συμβούλιον Ἑργατικῶν Ἐνώσεων.

Ἐπισκεψή Ἀνθρακος κατὰ τὰ ἔτη 1939 - 1960

Ἔτη	Σκληρὸς ἄνθραξ	Βαθύχρωμος ἄνθραξ καὶ λιγνίτης	Ἰσοποσόν Σκληροῦ ἄνθρακος	Σύνολον
(εἰς ἑκατομμύρια μετρικοὺς τόνους)				
1939	1.042	8.318	-	9.348
1943	1.373	10.789	-	11.575
1945	711	3.574	-	4.285
1949	-	-	7.800	11.840
1951	1.822	-	9.680	15.270
1952	2.000	-	11.250	18.750
1953	2.000	-	12.180	21.290
1954	2.000	-	12.360	22.000
1955	-	-	-	22.270
1956	-	-	-	23.750
1960	2.600	-	16.000	29.400

Τὸ πετρέλαιον εἰς βιομηχανικὸν ἐπίπεδον ἐνεκαινιάσθη τὸ 1937 ὑπὸ τῆς Στάνταρντ "Οἶλ Κόμπανν. Κατὰ τὸν πόλεμον αἱ πετρελαιοπηγαὶ ὑφίσταντο τὴν διαχείρισιν μιᾶς γερμανικῆς ομάδος.

Μετά τον πόλεμον η βιομηχανία πετρελαίου επέρασε υπό μίαν Ούγγρο - Αμερικανικήν εταιρείαν τήν MAORT. Το 1948 εθνικοποιήθη αὕτη. Μέχρι τοῦ 1952 ἡ κυριώτερα πετρελαιοπηγή ἦτο ἡ τῆς Λίπσε, δυτικοανατολικῶς τῆς Λίμνης Μπάλατον πλησίον τῆς μεθορίου τῆς Γιουγκοσλαβίας ἐκ τῆς ὁποίας εἰς ἀγωγὸς πάχους 8 ἰντσῶν κατευθύνεται πρὸς τὰ κεντρικὰ διυλιστήρια τῆς Βουδαπέστης.

Ἡ νέα πετρελαιοπηγή εἶναι ἡ τῆς Μεζοτούρ εἰς τὴν Μεγάλην Οὔγγρικὴν πεδιάδα δυτικοανατολικῶς τῆς Βουδαπέστης.

Ἐπιπροσθέτως ὑφίστανται δέκα ἕτεραι πετρελαιοπηγαί.

Πετρέλαιον ἐξαχθέν εἰς χιλιάδας μετρικοὺς τόννους

καὶ ἔτη

42	1938
839	1943
500	1949
490	1951
590	1952
830	1953
1.190	1954
1.600	1955
2.000	1960

Ἐξαγωγή Σιδηρομεταλλεύματος, Μεταλλεύματος Μαγγάνου καὶ Βωξίτου
(εἰς χιλιάδας μετρικῶν τόννων)

Ἔτη	Σιδηρομετάλλευμα (39% Fe (σιδήρου))	Μετάλλευμα Μαγγάνου (25% Mn (Μαγγάνου))	Βωξίτης
1938	297	16	540
1949	340	22	560
1954	390	50	1.260
1955	-	-	1.290
1960	-	-	1.600

Τό Έτος 1950 ήρχισε ή κατασκευή ενός γιγαντιαίου φράγμα-
τος είς Τίτσαλον τό όποϊον θά επέτρεπε τήν άρδευσιν 114.000 έκτα-
ρών έδάφους καί θά απέδιδε 60 εκατομμύρια χιλιοβατώρια.

Ό ποταμός Τίτσα θά άπενανθίστατο ώς πλωτός πλέον μέχρι τοϋ
Ντόμπραντ καί ό ποταμός Μπόντραγκ μέχρι τών συνόρων. Ό προβλε-
πόμενος ήλεκτρικός σταθμός θά απέδιδε έξ φοράς περισσότερον
ρεύμα άπό τούς ύπάρχοντας καί λειτουργούντας τό 1950 ύδροηλε-
κτρικούς σταθμούς.

Η αύξησις τής παραγωγής τοϋ ήλεκτρισμοϋ είς τήν Ούγγα-
ρίαν συμποσοϋται είς Καζινξμπάρσικα τής κομητείας Μποροδόντ
καί είς Τίτσαπαλιόνια τήν έδραν τών βιομηχανικών συμπλεγμάτων
τών παραγόντων χημικά είς βόρειον Ούγγαρίαν, όπου ύποτίθεται
ότι ή παραγωγή φθάνει ή υπερβαίνει τό ποσόν τών 200 μεγαβάτ,
έκ τών όποϊων τό Σχέδιον τοϋ 1960 προβλέπει τριπλασίαν καί
πλέον παραγωγήν διά τής έκτελέσεως καί άλλων έγκαταστάσεων.

Η παραγωγή κατ' έτη καί κατ' άισεκατομμύρια

Ώρια των χιλοβάτ

1938	1.40
1943	2.14
1945	0.76
1949	2.52
1954	4.88
1954	6.93
1954	5.10
1954	4.83
1955	5.40
1960	8.35

Αί σχετικαί πρός τόν σιδηρόν καί τόν χάλυβα ἐγκαταστάσεις παραμείναι μετά τήν ἐφαρμογήν τῆς Συνθήκης τοῦ Τριανόν τοῦ 1920 εἰς Οὐγγαρίαν ἔδει νά τύχωσι προσαρμογῆς πρός τά νέα ὅρια. Τοῦτο ἐπετεύχθη διά τῆς εἰσαγωγῆς σιδηρομεταλλεύματος ἐκ τῆς Σλοβακίας, ὑπό εἰδικούς ὁρους ταχθεῖντας διά τῆς ὡς ἄνω Συνθήκης, καί ἐκ τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Ἐπίσης ἄνθραξ κῶν εἰσήχθη ἐκ τῆς περιοχῆς τοῦ Ρούρ καί τῆς Τσεχοσλοβακικῆς Σιλεσίας. Τό πλεῖστον ἀπάντων αὐτῶν εἰσήχθησαν μέσῳ τῆς ὑδατίνης ὁδοῦ (Δουνάβεως) δι' εὐθύνων τιμῶν.

Ἀρχικῶς τό μέταλλον παρήγετο εἰς μίαν μεγάλην βιομηχανικήν συντεχνίαν τήν Ἐτ. Ριμαμούρανο - Σαλγκοταρζάν, ἀργότερον ἐλεγχομένην ὑπό κεφαλαίων τῆς Γερμανίας, εἴτα τοῦ Κράτους. Σχεδόν ἅπασαι αἱ ἐγκαταστάσεις εὗρισκοντο πλησίον τοῦ Μισκόλν. εἰς τήν κομητείαν τοῦ Μπορόντ εἰς τήν βορειοανατολικήν Οὐγγαρίαν.

Ἡ κατασκευή νέων προσαρτημένων ἐγκαταστάσεων ἤρχισεν εἰς Μοάκς ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως πλησίον τῆς μεθορίου τῆς Γιουγκοσλαβίας. Αὗται ἔδει νά δέχωνται μετάλλευμα ἐκ Γιουγκοσλαβίας. Τό 1948 αὗται ὑπέστησαν ἐγκατάλειψιν τοῦ σχεδίου λόγῳ τῆς μεταστροφῆς τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Μετά ταῦτα ἤρχισε ἡ κατασκευή ἄλλων ἐγκαταστάσεων εἰς τό πρώην Ντουναπεντέλε, τό Ζταλινβαρδς, ὅπερ εὗρσκεται δυτικῶς τῆς Βουδαπέστης. Εἰς αὐτάς χρησιμοποιεῖται σιδηρομετάλλευμα τοῦ Κριβότ Ρόγκι μεταφερόμενον μέσῳ τοῦ Δουνάβεως.

Μέχρι τῆς πλήρους ἀναπτύξεως αὐτῶν τήν πρώτην θέσιν ἔχουσι αἱ κρατικαί ἐγκαταστάσεις εἰς Ντιοσκυόρ πλησίον τοῦ Μισκόλν.

Ἐάν πραγματοποιήτο τό παλαιόν σχέδιον τῆς Διῶρυγος Ὄντερ - Δουνάβεως ἡ Οὐγγαρία θά ἐδέχετο, ἐντός τῶν ἀπαιτήσεων τῶν σχεδίων (διά τό 1960) ἄνθρακα κῶν ἐκ Πολωνίας φορτονώμενον εἰς Γκλίβις τῆς Σιλεσίας καί μετάλλευμα ἐκ Σουηδίας μέσῳ Στεττίνου.

Παραγωγή Σιδήρου και Χάλυβος κατ' Έτη

(εἰς χιλιάδας μετρικοῦς τόννους)

<u>Έτη</u>	<u>Σιδηρος</u>	<u>Χάλυψ</u>	<u>Χάλυψ εἰς ρόλους</u>
1913	190	443	-
1938	335	648	470
1942	417	785	-
1949	398	890	470
1953	716	1.543	842
1954	1.280	2.200	890
1954	843	1.491	817
1955	855	1.623	880
1960	1.410	2.240	1.400

Παραγωγή Βωξίτου, Ἀλουμίνας και Ἀλουμινίου κατ' Έτη

(εἰς χιλιάδας μετρικοῦς τόννους).

<u>Έτη</u>	<u>Βωξίτης</u>	<u>Ἀλουμίνα</u>	<u>Ἀλουμίνιον</u>
1938	540	7	1,2
1943	998	-	7,0
1949	560	31	14,5
1954	1.260	132	32,8
1955	1.290	155	37,0
1956	-	-	41,0
1960	1.600	224	47,5

Ἡ βιομηχανία σιδηρῶν κατασκευῶν καὶ μηχανῶν ἀναπτυχθεῖσα πρὸ τοῦ 1914 ὑπέστη μεγάλην μείωσιν μετὰ τὸ 1919. Αὕτη κυρίως εὗρεσκειτο πέρα τῆς Βουδαπέστης καὶ τῶν περιχώρων. Κατὰ τὰ ἔτη τοῦ πληθωρισμοῦ τοῦ 1919 - 1924 πολλὰ ἐγκαταστάσεις διελύθησαν ἢ ἔλλαβεν ἰδιοκτησίαν. Μετὰ τὸ 1925 ὑφίσταντο 3 μεγάλα

Κοωσέρνς. Ἡ μία ἡ ΜΑ ΒΑΓΚ ἢ Οὐγγρικά Ἐθνικὰ ἔγκαταστάσεις Σιδήρου καὶ Μηχανῶν, ἦτο κρατικὴ καὶ συνεδέετο πρὸς τὰς ἔγκαταστάσεις σιδήρου καὶ χάλυβος εἰς Ντιοσγκυόρ.

Αἱ δύο ἕτεραι τῶν συνεργείων Γκάντζ - Ντανούμπιους καὶ Μάνφρεντ Βάις ἐλεγκτοῦργουν εἰς ἔγκαταστάσεις πλησίον τῆς Πρωτεύουσας καὶ τῶν περιχώρων εἰς ἃς παρήγον ἅπαντα τὰ ἀγαθὰ τοῦ σιδηροῦ κλάδου ἦτοι ἐκ τῶν βελουῶν ἕως τῶν ἀτμομηχανῶν τραίνων, τῶν πλοίων καὶ ἀεροπλάνων (καὶ κατὰ τὸν πόλεμον τάνκς, μηχανοκίνητα, ἀεροπλάνα κ.λ.π.).

Μηχαναὶ κατ' ἔτη καὶ Μηχανικὸς ἔξοπλισμὸς

Εἶδος	1949	1954	1955	Σχέδιον 1960	Σχέδιον 1956-60
Ἀτμόπλοια	-	-	-	-	200
Σκάφη	3.200	13.500	3.800	6.800	-

Λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ Οὐγγαρία ὑπῆρξε σύμμαχος τῆς Γερμανίας κατὰ τὸν πόλεμον, ὑπεχρέωθη νὰ καταβάλλῃ ἀπᾶσαν τὴν περιουσίαν τῆς Γερμανίας ἣ ὅποια εὗρισκετο εἰς Οὐγγαρίαν.

Κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Πότσνταμ ἡ Σοβιετικὴ Ἐννοσίᾳ ἀπεφασίσθη νὰ λάβῃ τὴν εἰς Οὐγγαρίαν περιουσίαν τῆς Γερμανίας, καὶ ἤσκησε τὸ δικαίωμα τοῦτο αὕτη ἐπὶ τοῦ πεδίου τῶν συγκοινωνιῶν διὰ τῆς ἰδρύσεως δύο "μικτῶν ἐταιρειῶν". Ὁ ἔλεγχος αὐτῶν ἦτο σοβιετικὸς καὶ οὐγγρικὸς.

Αὗται ἦσαν ἡ ΜΑΖΟΒΛΕΤ Οὐγγρο - Σοβιετικὴ Ἐταιρεία Ναυσιπλοΐας. Αὗται εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους 1954 ἐπανήλθον ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς Οὐγγαρίας καὶ ὑπῆχθησαν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Μεταφορῶν.

Αἱ ἔγκαταστάσεις τῶν λιμένων τῆς Οὐγγαρίας ὑπέστησαν σοβαρὰς καταστροφὰς λόγῳ τοῦ πολέμου. Ἡ Γερμανία κατέσχε μεγάλο τμήμα τῶν στόλων τῶν ποταμῶν Δουνάβεως καὶ Τίσα. Πλὴν ὅμως ἐπὶ σης μεγάλο τμήμα τοῦ πρώτου ὕλικου ἀπεδόθη εἰς τὴν Οὐγγαρίαν

ὑπὸ τῶν Συμμάχων.

Κατὰ τὸ Πενταετές Σχέδιον καὶ κατὰ τὴν περίοδον 1950-1953, οἱ στρατιωτικοὶ λιμένες τοῦ Μισκόλν καὶ Φερεντζβάρος (Βουδαπέστης) ἐπανηγέρθησαν καὶ συνεχρονίσθησαν, Αἱ γέφυραι τοῦ Δουνάβεως εἰς Βάζα, Τασκόνι καὶ Οὐζπέστ ἐπανηγέρθησαν καὶ νῆαι τοιαῦται συνεπληρώθησαν εἰς Ντουναζολντβάρ καὶ Κόμαρομ.

Ἡ Οὐγγαρία ἔχει μεγάλας ἐγκαταστάσεις κατασκευῆς αὐτοκινήτων εἰς Ζέπελ πλησίον τῆς Βουδαπέστης. Τὸν Μάρτιον τοῦ 1952 παρήγον 10.000 αὐτοκίνητα καὶ ἔκτοτε 15.000 πρὸς ἐξαγωγὴν. Ἐπίσης αἱ ἐγκαταστάσεις Ἰκαρούζ παράγωσι λεωφορεῖα.

Αἱ ὑδάτινοι ὁδοὶ τῆς Οὐγγαρίας

Ὁ Δούναβις ἀποτελεῖ τὴν σπουδαιότεραν ὑδατίνην ὁδὸν τῆς Οὐγγαρίας καὶ ἐχρησιμοποιήθη ὡς ἡ κυριωτέρα διεθνὴς ὁδὸς μεγάλης ἀποστάσεως ἐκ τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Αὐστρίας μέχρι τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Μεσογείου Θαλάσσης.

Τὸ τμήμα τοῦ Δουνάβεως τῆς Οὐγγαρίας ὑπέστη διακανονισμὸν καὶ διωρυγοποίησιν τὸν 19ον αἰῶνα. Ἀρχικῶς ἔσχε μικροτέραν σημασίαν διὰ τὴν Οὐγγαρίαν, ἀλλὰ μετὰ τὸν Α΄ Παγκόσμιον Πόλεμον ἡ ἀνάγκη ἐνὸς ἐμπορικοῦ στόλου ποταμίου καὶ θαλασσοῦ τοιοῦτου κατέστη ἐπιτακτικὴ. Πρὸ αὐτοῦ τὰ 25% σχεδὸν τοῦ συνόλου τοῦ οὐγγρικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου διήρχοντο διὰ τῶν ἐσωτερικῶν ὑδατίνων ὁδῶν τοῦ Δουνάβεως καλύπτοντος ποσοστοῦ 90% τοῦ γενικοῦ ἀριθμοῦ.

Αἱ ὑδάτινοι ὁδοὶ τῆς Οὐγγαρίας ἀπομονοῦνται ὑπὸ τῶν πάγων καὶ καθίστανται ἀπρόσιτοι διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν ἀπὸ τοῦ τέλους Δεκεμβρίου ἕως τοῦ Φεβρουαρίου. Τὰ φορτηγὰ τοῦ Δουνάβεως συνήθως προσορμίζονται (δένονται) εἰς καταλλήλους διὰ τὸν χειμῶνα λιμένας ὡς πρὸ τοῦ Βενέκ (πλησίον τοῦ Γκυόρ), τῆς Βουδαπέστης, τῆς

Ὁ βοῦδας, τοῦ Οὐπζέστ, τοῦ Ζταλινβάρος (πρώην Ντουναπεντέλε) καὶ τῆς Μπάζας. Ἄλλοι σπουδαῖοι λιμένες εἶναι τὸ Ἐξτεργκομ, τὸ Ντουναφολντβάρ καὶ τοὺς Μοάκς ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως καὶ τὸ Λ Ζολνδν, τὸ Σογγκράντ, καὶ τὸ Ζεγκέντ ἐπὶ τοῦ Τίζα.

Τὸ οὐγγρικὸν τμήμα τοῦ Δουνάβεως εἶναι πλωτὸν διὰ σκάφη 900 τόννων. Ὁ ποταμὸς Τίζα ὅστις ὡς καὶ ὁ Δούναβις διεθνοποιήθη διὰ τῆς Συνθήκης τοῦ Τριανόν, παρέχει διέξοδον διὰ τὴν ἀγροτικὴν παραγωγὴν τῆς πλουσίας κοιλάδος τοῦ Μπανάτ.

Ὁ Τίζα γενικῶς εἶναι πλωτὸς μέχρι τοῦ Ζολνδν διὰ σκάφη 600 τόννων καὶ μέχρι τοῦ Τοκάϊ ὑπὸ εὐνοϊκᾶς συνθήκας.

Αἱ λοιπαὶ ὑδάτινοι ὁδοὶ εἶναι κυρίως τοπικῆς σημασίας. καὶ διευκολύνωσι τὴν μεταφορὰν γεωργικῶν προϊόντων καὶ ὀρυκτῶν.

Ὁ ποταμὸς Κορὸς εἶναι πλωτὸς μέχρι τοῦ Μπενεζεντάντρας διὰ σκάφη ἀπὸ 400 ἕως 600 τόννους. Ὁ ποταμὸς Ντράβα εἶναι πλωτὸς μέχρι τοῦ Μπάρκς διὰ πλοῖα ἀπὸ 400 ἕως 600 τόννους. Ἐπίσης ἡ Διῶρυξ Σίλο ἐπίσης εἶναι πλωτὴ διὰ τὰ σκάφη τοῦ Δουνάβεως γύρω τῶν 900 τόννων.

Τὸ τριετές πρόγραμμα ἐχορήγησε μόνον 3,8% ἐκ τῶν πρὸς τὰς συγκοινωνίας ἐπενδύσεων διὰ τὰς ὑδατίνους ὁδοὺς κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη. Ἐπιπροσθέτως τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς μετασκευῆς μικρῶν πλωτῶν μέσων (βάρκες) θὰ βελτιοῦντο αἱ λιμενικαὶ ἐγκαταστάσεις καὶ θὰ εὐρύνετο ὁ κεντρικὸς λιμὴν τοῦ Ζέπελ. Ἐπίσης θὰ κατεσκευάζετο ἡ Διῶρυξ Σίλο συνδέουσα τὴν Λίμνην Μπάλατον μετὰ τοῦ Δουνάβεως, 110 χιλιόμετρα δυτικῶς τῆς Βουδαπέστης καὶ ἡ ὁποία ἀποπερατώθη τὸ 1949. Ὡς καὶ ἡ κυρίᾳ Ἀνατολικῇ Διῶρυξ Τράνς-Τίζα ἡ ὁποία θὰ διέσχισε τὴν οὐγγρικὴν πεδιάδα ἐκ τοῦ Δουνάβεως μέχρι τοῦ Τίζα, μὴ γενομένης ἐνάρξεως τῶν ἔργων μέχρι τοῦ 1952 ἐγκατελήφθησαν ταῦτα.

Ναυσιπλοΐα τῶν ὑδατίνων ὁδῶν τῆς Οὐγγαρίας

Ὅδος	Συνολικὴ ἀπόστασις	Πλεῦσιμος ἀπόστασις
	(εἰς μίλια)	
Δοθναβίς	265	265
Τέζας	373	336
Κόρος	71	71
Ντράβας	69	53
Διῶρυξ Σίο	68	68
Μποντρόγκ	35	1
Λίμνη Μπάλατον	77	77
Σύνολον	958	871

Τὸ Πενταετές Πρόγραμμα ἀνέφερε τὴν κατασκευὴν πέντε νέων λιμένων. Ὁ στόλος τοῦ Δουνάβεως θὰ ἐδέχετο αὖξησιν διὰ τῆς κατασκευῆς 2 ἐπιβατικῶν ἀτμοπλοίων, 6 ῥυμουλκῶν, 59 φορτηγῶν καὶ 3 ποντοπόρων πλοίων. Τὰ κατὰ ποῖον ποσοστὸν ἐξετελέσθησαν τὰ σχέδια ταῦτα δὲν κατεδείχθη ἀκριβῶς.

Εἰς μεγάλῃς σημασίας λιμὴν κατεσκευάσθη εἰς Ζταλινβάρος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεγάλων ἐγκαταστάσεων χάλυβος αἵτινες κεῖνται λιένταῦθα. Ὁ λιμὴν τοῦ Ζέπελ εἰς Βουδαπέστην ἔλαβε σημαντικὴν μεγένθυσιν δεχόμενος τὸ 1953 τριπλασίαν κίνησιν ἣν ἐδέχετο τὸ 1938. Ἐπίσης τὸ 1954 ἀνεκοινώθη ὅτι ἡ πλωτὴ δύναμις τῆς Οὐγγαρίας ἐξισώθη πρὸς τὴν προπολεμικὴν τοιαύτην.

Κίνησις φορτίων διὰ τῶν ὑδατίνων ὁδῶν
τῆς Οὐγγαρίας

<u>Ἔτη</u>	<u>Ὅγκος</u> (εἰς χιλιάδας με- τρικοῦς τόννους)	<u>Ποσοστὸν</u> (1949=100).
1937	762	102
1938	610	82
1947	280	38
1948	516	69
1949	746	100
1950	1.153	155
1951	1.575	211
1953	1.908	256
1954	1.746	234

Ἡδὴ ἀπὸ τῆς νέας προσεγγίσεως τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως πρὸς τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἡ ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως συναλλαγή ηὔξηθη κατὰ κάποιον τρόπον.

Συναλλαγή ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως Διαμετακομιστικὴ
μέσω τῆς Γιουγκοσλαβίας.

(εἰς χιλιάδας μετρικοῦς τόννους)

	<u>1937</u>	<u>1948</u>	<u>1952</u>	<u>1953</u>
<u>Πρὸς τὰ ἄνω συναλλαγή</u>				
Ἐκ Βουλγαρίας πρὸς τὴν Οὐγγαρίαν	3	13	99	106
Ἐκ Ρουμανίας πρὸς τὴν Οὐγγαρίαν	291	25	82	83
Ἐκ Σοβιετικῆς Ἐνώσεως πρὸς τὴν Οὐγγαρίαν	-	64	245	118

	<u>1937</u>	<u>1948</u>	<u>1952</u>	<u>1953</u>
Πρός τὰ κάτω Συναλλαγή				
'Εξ Ούγγαρίας προς				
Βουλγαρίαν	7	24	19	18
'Εξ Ούγγαρίας προς				
Ρουμανίαν	118	18	23	22
'Εξ Ούγγαρίας προς Σο-				
βιετικήν Ένωσην	-	120	431	527

Τὰ ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως πλοῖα μεταφέρωσι ἐπιβάτας ἐν Βου-
δαπέστης πρὸς βορρᾶν ἕως τὸ Ντόμος καὶ πρὸς νότον ἕως Μοῦνς
ἐγγὺς τῶν συνόρων τῆς Γιουγκοσλαβίας. Ὑπάρχει ἐπίσης ὑπηρεσία
δι' ἐπιβάτας ἐπὶ τοῦ Τίζα, ἐπὶ τοῦ Κόρος καὶ ἐπὶ τῆς Λίμνης Μπά-
λατον.

Συναλλαγή ἐπιβατῶν δι' ὑδατίνων ὁδῶν εἰς Ούγγαρίαν

<u>Ἔτη</u>	<u>Ἐπιβάται</u>	<u>Ποσοστὸν</u>
	(εἰς χιλιάδας)	(1949=100)
1937	1.863	73
1949	2.552	100
1953	2.801	110

Τὰ εἰς Βουδαπέστην ναυπηγεῖα Γκεδργκου - Ντέζ, πρώην
Γκάνζ - Ντανοῦμπιους, ἀπὸ τοῦ 1945 καὶ ἐντεῦθεν ἐξώπλισαν περὶ
τὰ 50 φορτηγά τῶν 1.100 τόννων διὰ τὴν Σοβιετικήν Ένωσην, Αἴ-
γυπτον καὶ Ἡπειρωτικήν Κίναν. ὡς ἐπίσης καὶ ἐπιβατικά πλοῖα
διὰ τὴν Σοβιετικήν Ένωσην. Ἐπίσης παρήγαγον καὶ μεγαλύτερα
πλοῖα ἀπὸ 1.800 τόννων ἕως 3.000 τόννων. Ἐν τῶν φορτηγῶν ἔλα-
βεν ἡ Ούγγαρία ἀποκτήσασα οὕτω συνολικῶς 6 τοιαῦτα.

Β Ο Υ Λ Γ Α Ρ Ι Α

Εἰς τὴν Βουλγαρίαν τὸν Νοέμβριον τοῦ 1950 διετάχθη ἡ κατασκευὴ τοῦ φράγματος " Στάλιν " ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ "Ικσαρ ἐφοδιασμένου μετὰ μιᾶς ἀποθήκης χωρητικότητος 670 ἑκατομμυρίων κυβικῶν μέτρων ὕδατος. Ὁμοίως ἐπὶ τοῦ "Ικσαρ τριῶν κεντρικῶν ἡλεκτρικῶν σταθμῶν δυνάμεως 57.000 χιλιοβατορίων. Ἐπίσης ἡ κατασκευὴ ἐπὶ τῆς κοιλάδος τῆς Σόφια ἐνὸς δικτύου διωρύγων διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἀρδεύσεως 57.400 ἑκταρίων ἐδάφους.

Διὰ τὴν Βουλγαρίαν ὁ Δούναβις ἀποτελεῖ σύνορον μὲ λοιπὰς χώρας καὶ οὐχὶ ζωτικὴν πλωτὴν ὁδὸν μειουμένης τῆς σημασίας της λόγῳ ὁδικῶν καὶ σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν, πράγματι ὁ ποταμός διασχίζει τὰ βόρεια σύνορα τῆς Βουλγαρίας, καὶ μόνον ὡς πρὸς μίαν ὄχθην, τὴν νότιον τοιαύτην.

Ἡ Βουλγαρία εὐρέθη εἰς τὸ τέλος τοῦ πολέμου εἰς μίαν πλέον εὐνοϊκὴν περίστασιν συγκρινομένην μετὰ τῆς τῶν γειτόνων της Οὐγγρῶν καὶ Ρουμάνων τοιαύτης, Μὴ κηρύξασα τὸν πόλεμον ἐναντὶον τῆς Ε.Σ.Σ.Δ. ἀντιθέτως ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. τῆς ἐκήρυξε τὸν πόλεμον τὴν 5τὴν Σεπτεμβρίου 1944, ἀλλὰ ἡ Κυβέρνησις τῆς Βουλγαρίας ἐζήτησε ἀμέσως ἀνακωχὴν καὶ κατόπιν ἐκήρυξε τὸν πόλεμον κατὰ τῆς Γερμανίας τὴν 9ην Σεπτεμβρίου 1944, ὅταν πλέον τὰ ῥωσσικά στρατεύματα εἰσῆλθον ἐντὸς τοῦ βουλγαρικοῦ ἐδάφους. Ἡ ἀνακωχὴ μετὰ τῆς Ε.Σ.Σ.Δ. ὑπεγράφη τὴν 28ην Ὀκτωβρίου 1944. Ἡ Βουλγαρία δὲν ὑπεχρεώθη νὰ καταβάλλῃ ἐπανορθώσεις παρὰ μόνον εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν ποσὸν δολλαρίων 25.000.000 καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα ποσὸν δολλαρίων 45.000.000.

Μεταξὺ Βουλγαρίας καὶ Ε.Σ.Σ.Δ. ὑπεγράφη τὴν 1ην Ἀπριλίου 1948 μία Συνθήκη Ἐμπορίου καὶ Ναυσιπλοΐας περιλαμβάνουσα τὴν ῥήτραν τοῦ πλέον εὐνοομένου Κράτους.

Ἡ οἰκονομία γενικῶς βασίζεται κυρίως εἰς ἀγροτικήν καὶ κτηνοτροφικήν ἐκμετάλλευσιν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν προϊόντων ἀρωματοποιίας τῆς κοιλάδος τῆς Ρωμυλίας.

Αἱ μεταξύ Ρουμανίας καὶ Βουλγαρίας Συμφωνίαι

Μεταξύ Ρουμανίας καὶ Βουλγαρίας ὑπεγράφη τὴν 12ην Μαΐου 1945 μίᾳ Ἐμπορικῇ Συμφωνίᾳ παραταθεῖσα διὰ τοῦ ὑπογραφέντος τὴν 19ην Ὀκτωβρίου 1947 Πρωτοκόλλου μεταξύ τῶν δύο Κρατῶν. Δι' αὐτῶν διέποντο αἱ οἰκονομικαὶ σχέσεις τῶν δύο Κρατῶν.

Ἐντός αὐτῶν συνήφθη μίᾳ Συμφωνίᾳ μεγαλυτέρας σημασίας ἀλλὰ σχετικῆς σπουδαιότητος αὐτῆς καὶ ἑαυτῆς κατὰ τὰς ἀρχὰς τῶν σχεδίων παραγωγῆς καὶ ὑδροηλεκτρικῆς ἐνεργείας καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν συγκοινωνιῶν διὰ τῆς κατασκευῆς μιᾶς γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως.

Αἱ μόναι παρασχεθεῖσαι πληροφορίες σχετικῶς μὲ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ὡς ἄνω Συμφωνιῶν ἀνεφέρθησαν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῆς λειτουργίας καλωδίου ὑψηλῆς τάσεως μεταξύ Ρουσσίου καὶ Βαζντράντ τὸν Αὐγούστου τοῦ 1949 διὰ τῆς ὁποίας τὰ ὀρυχεῖα ἄνθρακος τῆς Βουλγαρίας ὡς καὶ ἄλλαι πηγαὶ ἐνεργείας κατέστη δυνατόν νά τροφοδοτηθῶσι διὰ τοῦ εἰσαγομένου ἐκ Ρουμανίας ἡλεκτρικοῦ ρεύματος καθότι ὑφίσταντο ἔλλειψιν ὑδατίνου ῥοῦ.

Μ Ε Ρ Ο Σ Ε :

ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ

Τὸ 1946 ἡ Σοβιετικὴ Ἐνῶσις ἀπέδωσε τὰ σκάφη τὰ ὅποια ἀνήκον εἰς τὴν Τσεχοσλοβακικὴν Ἐταιρείαν Μεταφορῶν τοῦ Δουνάβεως. Ὡσαύτως παρέσχε ὠρισμένους διευκολύνσεις σχετικὰς μὲ τὴν συγκοινωνίαν μετὰ τοῦ Ἀμβούργου διὰ τοῦ Ἑλβα.

Τὴν 11ην Δεκεμβρίου 1947 μετὰ τετραμήνους διαπραγματεύσεις ὑπεγράφη ὑπὸ τῶν Ὑπουργῶν τοῦ Ἐμπορίου τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καὶ τῆς Τσεχοσλοβακίας, μίᾳ Συνθήκῃ Ἐμπορίου καὶ Ναυσιπλοΐας ἀπεριοριστοῦ χρονικῆς διαρκείας. Ἡ συνθήκη αὕτη ἀνεπλήρωσε τὴν συνθήκην τοῦ ἔτους 1936. Περιλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν τῶν συμβαλλομένων περὶ ὑποταγῆς εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ῥήτρας τοῦ μᾶλλον εὐνοουμένου Κράτους διὰ τῆς μεταξύ ἀλλήλων σχέσεις ἐπὶ δασμολογικοῦ καὶ τελωνειακοῦ πεδίου, ἀπὸ ἀπόψεως φόρων ὡς ἐπίσης καὶ ἐπὶ τῶν συγκοινωνιῶν καὶ ἀναφέρει εἰς ἓν εἰδικὸν ἄρθρον περὶ τῆς ἀρχῆς διὰ μίαν στενὴν οἰκονομικὴν συνεργασίαν ὡς αὕτη συνεφωνήθη εἰς τὸ σὺμφωνον συμμαχίας τῆς 12ης Δεκεμβρίου 1943.

Κατόπιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν συμφωνιῶν καὶ συνθηκῶν αὐτῶν ὡς καὶ τῶν ἐπακολουθησασῶν, ἡ Τσεχοσλοβακία ἀποτελεῖ πλέον ἓν μεγάλον ἐργοστάσιον προοριζόμενον νὰ συμβάλλῃ εἰς τὴν βιομηχανοποίησιν μεγάλων ἐδαφῶν τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ. Ἐξαρτᾶται ἐξ αὐτοῦ πλέον διὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ὑπ' αὐτῆς εἰσαγομένων πρώτων ὑλῶν καὶ εἰδῶν διατροφῆς ἐκ τῶν τόπων τῆς καταναλώσεως τῶν προϊόντων αὐτῆς. Οὕτω ἐπέρχεται μίᾳ οἰκονομικῇ ἐξάρτησιν πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν πολιτικῶν δεσμῶνντὰ ὅποια εἶχον ἐπιβληθῇ ἕως τότε ὑπὸ τῆς Ε.Σ.Σ.Δ.

~~Τσεχοσλοβακία: Σύνδεσμος Δουνάβεως - Πολωνίας.~~
~~Πλὴν ὁμῶς ἡ Τσεχοσλοβακία ἐπικρίνεται~~ μετὰ τὸν Δουνάβιν μόνον διὰ τοῦ Λιμένος τῆς Μπρατισλάβα. Κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐξυπηρετεῖται διὰ τῶν ὁδικῶν καὶ σιδηροδρομικῶν ὁδῶν ὡς πρὸς τὸ ἔμπόριον καὶ τὴν οἰκονομίαν.

Ἐπὶ τοῦ πεδίου τῶν συγκοινωνιῶν ἡ σύμβασις τῆς 4ης Ἰουλίου 1947 μετὰ τὴν Πολωνίαν προέβλεψε τὴν βελτίωσιν καὶ τροποποιῆσιν τοῦ Ὀντερ καὶ τὴν κατασκευὴν τῆς Διῶρυγος Ὀντερ - Δουνάβεως ἡ ὅποια εὑρίσκετο σχεδὸν ἐξ ὁλοκλήρου ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τῆς Τσεχοσλοβακίας, ἐπίσης ἡ βελτίωσις καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τῆς ἐλευθέ-

θέρας ζώνης τῆς Τσεχοσλοβακίας ἐντός τοῦ λιμένος τοῦ Σιζεσλίν.
Ἡ Πολωνία ἡ ὁποία πρὸ τοῦ πολέμου ὑφίστατο μεγάλον συναγωνι-
σμόν ὑπὸ τῆς ὁδοῦ τοῦ Ἀμβούργου ὡς καὶ ὑπὸ τῆς δασμολογικῆς
πολιτικῆς τῆς Γερμανίας ἐβελτίωσε τὴν θέσιν της διὰ τῆς προ-
σκήψεως τοῦ Σιζεσλίν ἢ Στεττίνου πρᾶγμα τὸ ὁποῖον ἐπέτρεψε εἰς
αὐτὴν νὰ προσφέρῃ εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν τὴν συντομωτέραν ὁδὸν
καὶ πρὸς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ πρὸς τὴν Βαλτικὴν Θάλασσαν
ὡς ἐπίσης καὶ μίαν διέξοδον πρὸς τὰς παραλίους γραμμὰς μέσῳ
τῆς ὁδοῦ τοῦ Ὀντερ. Ἀφ' ἑτέρου ἡ ἔλλειψις συναλλάγματος ὑγειοῦς
νομίσματος δὲν ἐπιτρέπει εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν νὰ χρησιμοποίῃ
τὸ Ἀμβούργον ὅπως προηγουμένως διότι καὶ τὰ ἔξοδα τῆς διαμετα-
κομίσεως δέον νὰ καταβάλλωνται εἰς Μάρκα Γερμανίας, (ὡς κατὰ
τὰ πρῶτα μεταπολεμικά ἔτη εἰς δολλάρια). Ἡ Πολωνία κατενόησε
τὴν προνομιοῦχον ταύτην θέσιν καὶ προσεπάθησε νὰ σταθεροποιήσῃ
τὴν θέσιν της διὰ τῆς μελλοντικῆς μειώσεως τῆς περιπτώσεως γερμα-
νικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ ἐκτός τῆς προσφορᾶς πρὸς τὴν Τσεχοσλοβα-
κίαν τοῦ λιμένος τοῦ Στεττίν καὶ τῶν προσπάθειων διὰ τὴν πραγμα-
τοποιήσιν τῆς Διώρυγος Ὀντερ - Δουνάβεως, διεπραγματεύθη μετ'
αὐτῆς τὴν ἐγκατάστασιν σιδηροδρομικῶν δρομολογίων κατ' εὐθείαν
καὶ διαμετακομίσεως διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ἐκκινουῦντα ἀπὸ τὰς πα-
ραδουναβίους χώρας καὶ φθάνοντα εἰς τὴν Βαλτικὴν Θάλασσαν ὡς ἐ-
πίσης καὶ τὴν ἐγκατάστασιν μιᾶς συνεργασίας ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς
ποταμίου ναυσιπλοΐας καὶ τῆς παραθαλασσίου τοιαύτης. Τέλος ἡ Πο-
λωνία συγκατένευσε ἐπὶ τῆς δῆμιουργίας μιᾶς Τσεχοσλοβακικῆς Ἑ-
ταιρείας Ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Ὀντερ 30ετοῦς χρονικῆς προθεσμί-
ας. Ἡ Ἑταιρεία αὕτη ἀνελάμβανε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀποκτήσῃ μέ-
χρι τέλους τοῦ 1948 σκάφη συνολικοῦ ποσοῦ 30.000 τόννων ὡς καὶ
σκάφη τὰ ὁποῖα θὰ ἠδύνατο νὰ ἀποκτήσῃ ἡ Τσεχοσλοβακία ἐπὶ τοῦ
παλαιοῦ ποσοῦ τῶν τόννων αὐτῆς ἐπὶ τοῦ Ὀντερ.

Ἀποτέλεσμα τούτων ὑπῆρξεν ἡ αὕξησις τῆς ἀνταλλαγῆς τοῦ
συνόλου τῶν ἐμπορευμάτων.

Ιούλιος Δε-
κέμβριος
1947

Ιανουά-
ριος Ι-
ούνιος
1947

Ιανουά-
ριος Ι-
ούνιος
1948

Ιούλ.
Δεκέμ-
βριος
1948

Εισαγωγή Τσεχο-

σλοβακίας

88,7

600,7

849

1.174,8

Εξαγωγή Τσε-

χοσλοβακίας.

95,4

383,0

1.271

1.371,5

Αριθμός εις εκατομμύρια κορώνας.

Από τοῦ 1949 δέν δημοσιεύθησαν ἀριθμοί περὶ τοῦ ἐμπο-
ρίου μεταξύ Πολωνίας καὶ Τσεχοσλοβακίας. Αἱ μεταξύ τῶν δύο
Κρατῶν πούτων ἀνταλλαγᾶι αἱ ὁποῖαι ἠύξηθησαν μετὰ τὸ 1949 καὶ
ἡ μεγαλυτέρα οἰκονομικὴ τάσις πρὸς τὸν προσανατολισμὸν αὐτὸν
πρὸς τὴν οἰκονομίαν τῆς Ε.Σ.Σ.Δ. καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανί-
ας ἐπέφεραν τὴν μὴ ἐφαρμογὴν τῶν περισσοτέρων διατάξεων τοῦ
Συμφώνου τῆς 4ης Ἰουλίου 1947. Ἐπίσης ἀπὸ τοῦ 1949 αἱ ἀρχαὶ
τῆς Πολωνίας δέν ἔδωσαν οὐδεμίαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ τὴν
ἐκτέλεσιν τῶν σχεδίων τῶν κοινῶν κατασκευῶν ἢ μὲ τὴν πολιτι-
κὴν συντονισμόν τῶν σχεδίων ἢ μὲ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς Συμφωνίας
σχετικῶς μὲ τὴν παράδοσιν τῶν ἀγαθῶν ἐπενδύσεως τῆς Τσεχοσλο-
βακίας. Οὕτω ὁ οἰκονομικὸς συνασπισμὸς Πολωνίας - Τσεχοσλο-
βακίας φαίνεται ὅτι συνεπτύχθη ἐντὸς ἑνὸς εὐρυτέρου ἐμπορίου.

Ἀλλὰ αἱ οἰκονομικαὶ σχέσεις τῆς Πολωνίας μετὰ τῶν παρα-
δουναβίων γειτονικῶν Κρατῶν αὐτῆς ἔχουσιν βάσεις αἵτινες ἀπορρέ-
ωσι ἐκ συμβάσεων καὶ αἱ ὁποῖαι εἶναι εὐρύτεραι τῶν σχέσεων
μετὰ τῆς Τσεχοσλοβακίας. Αὕτη συνῆψε μεθ' ὅλων τῶν παραδουνα-
βίων Κρατῶν συμβάσεις οἰκονομικῆς συνεργασίας αἱ ὁποῖαι βασί-
ζοντο ἅπασαι ἐπὶ συνθηκῶν ἀμοιβαίας βοήθειας. Αἱ Συνθήκαι ἀ-
μοιβαίας βοήθειας ὑπεγράφησαν 1) μετὰ τῆς Ε.Σ.Σ.Δ. τὴν 21ην
Ἀπριλίου 1945 διὰ 20 ἔτη, 2) μετὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας τὴν 18ην
Μαρτίου 1946 ἡ ὁποία κατηγγέλεθ' τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1949, 3)

3) μετά της Τσεχοσλοβακίας τήν 10ην Μαΐου 1947, 4) μετά της Βουλγαρίας τήν 29ην Μαΐου 1948, 5) μετά της Ούγγαρίας τήν 18ην 'Ιουνίου 1948 καί 6) μετά της Ρουμανίας τήν 26ην 'Ιανουαρίου 1949. Αἱ Συνθήκαι αὗται προβλέπωσι εἰς τὸ ἄρθρον 5 αὐτῶν ἀντιστοιχῶς (καί εἰς τὸ ἄρθρον 7 εἰς τήν Συνθήκην μετά της Ε.Σ.Σ.Δ.) αὐξήσιν τῶν οἰκονομικῶν σχέσεων καί ἀμοιβαίαν βοήθειαν.

Ἡ Πολωνία συνήψε μετά της Ούγγαρίας μίαν Σύμβασιν Οἰκονομικῆς Συνεργασίας τήν 13ην Μαΐου 1948 διὰ χρονικὴν περίοδον 5 ἐτῶν, προβλέπουσαν τήν σύνοδον διαφόρων Ὑποεπιτροπῶν διὰ τήν βιομηχανίαν, τὸν σχεδιασμόν καί τήν στατιστικήν, τήν γεωργίαν καί τὰς συγκοινωνίας αἱ ὁποῖαι κατὰ τὰς ἐπισήμους εἰδήσεις ἐπέτυχον τήν πραγματοποίησιν μεγάλων ἐπιτεύξεων.

Αἱ Η.Π.Α. ἐπιστρέφουν τὸ ἔτος 1974 εἰς τήν Τσεχοσλοβακίαν

18 τόννους χρυσοῦ

Πλέον τῶν 18 τόννων χρυσοῦ, οἱ ὁποῖοι ἐφυλάσσοντο εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν θησαυροφυλάκιον ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου, θὰ ἐπιστραφῶν συντόμως εἰς τήν Τσεχοσλοβακίαν, εἰς τήν ὁποίαν ἀνήκουν, δυνάμει συμφωνίας, ἡ ὁποία ὑπεγράφη προσφάτως μεταξύ της Τσεχ/κῆς καί της Ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως.

Ὁ χρυσὸς εἶχε κλαπῇ ἀπὸ τοὺς Χιτλερικούς, μετά τήν κατάληψιν της Τσεχοσλοβακίας, τῷ 1938. Ἀρχικῶς μετεφέρθη, εἰς τὰ θησαυροφυλάκια της Γερμανικῆς Κρατικῆς Τραπεζῆς, ὅπου καί ἀνευρέθη καί κατεσχέθη ὑπὸ τῶν παρελαυνόντων, τὸ 1945, Ἀμερικανῶν στρατευμάτων.

Ἡ καθυστέρησις της ἐπιστροφῆς τοῦ χρυσοῦ εἰς τήν Τσεχοσλοβακίαν, ὀφείλεται εἰς τήν κατάσχέσιν καί τήν δήμευσιν τῶν Ἀμερικανικῶν περιουσιῶν, εἰς τήν μετέπειτα Σοσιαλιστικὴν Τσεχοσλοβακίαν καί εἰς τήν ἐν συνεχείᾳ ἀντίστοιχον δέσμευσιν τοῦ χρυσοῦ, ἀπὸ μέρους της Ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, λόγῳ της ἀρνήσεως της κυβερνήσεως της Πράγας, νὰ χορηγήσῃ λογικὰς ἀποζημιώσεις εἰς τοὺς Ἀμερικανοὺς ἰδιοκτῆτας τῶν κατασχθειῶν περιουσιῶν.

ΓΕΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ἡ ὑπογραφεῖσα τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1945 Συμφωνία μετὰ τῆς Ρουμανίας προέβλεπε μεταξύ ἄλλων διατάξεων ὅτι ἡ διαχείρισις τῶν ρουμανικῶν σιδηροδρόμων θά ἀνετίθετο πάλιν εἰς τὰς ρουμανικὰς ἀρχάς, ὅτι θά ἐπεστρέφοντο εἰς τὴν Ρουμανίαν 28 πλοῖα καὶ 25 φορτηγὰ παραχωρηθέντα εἰς τὴν Ε.Σ.Σ.Δ.

Αἱ προβλέψεις αἱ ἀφορῶσαι τὴν ἠλεκτρικὴν ἐνέργειαν βασίζονται συχνώτατα ἐπὶ σχεδίων μεγάλων ἔργων τὰ ὅποια δέον νὰ ἐπιτρέψωσι μίαν σημαντικὴν αὐξησιν τῆς ὑδρο-ἠλεκτρικῆς παραγωγῆς τῆς ἐνεργείας ὡς ἐπίσης καὶ τὴν ἄρδευσιν ἐδαφῶν καὶ προσέτι τὴν δημιουργίαν πλευσίμων τῶν διαφόρων ὑδατίνων ὁδῶν.

Εἰς τὴν Ρουμανίαν τὸ ἐκπονηθὲν πρόγραμμα ἠλεκτρισμοῦ δέον νὰ ἀναβιβάσῃ τὴν διαθέσιμον ποσότητα ἀπὸ 740.000 χιλιοβατῶρια τοῦ ἔτους 1950, εἰς 2.600.000 χιλιοβατῶρια τὸ ἔτος 1960. Τὸ ποσοστὸν τῆς ὑδραυλικῆς ἐνεργείας δέον νὰ αὐξηθῇ ἀπὸ 8% εἰς 29,4% κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου αὐτῆς.

Παραλλήλως ἐνὸς μεγάλου ὑδρο-ἠλεκτρικοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ τοῦ Στεγιάρ ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Μπιστρίνα, δυνάμει ἐγκαταστάσεων 210.000 χιλιοβατῶρων θά κατασκευασθῇ τὸ φράγμα τοῦ "Ἰσβορούλ Μουτέλου" τοῦ ὁποῦ τὰ ὕδατα θά ἐπιτρέψωσι τὴν ἄρδευσιν εἰς 300.000 ἐκτάρια ἐδάφους εἰς τὴν Μολδαυίαν. Ἐπίσης θά διευθετηθῇ ὁ ὑδάτινος ροὺς τοῦ ποταμοῦ Σέρετ μετὰ τοῦ Μπαλάτι καὶ τοῦ Μπάναου, θά πραγματοποιηθῇ ἡ ἐκβάθυνσις τῆς κοίτης τοῦ ποταμοῦ Μπιστρίνα καὶ πολλὰ ἄλλα ἔργα. Οὕτω θά καταστῇ δυνατὴ ἡ ἄρδευσις 1,2 ἐκατομμυρίων ἐκταρίων ἐδάφους, πρᾶγμα τὸ ὅποιον θά ἐπιτρέψῃ τὴν αὐξησιν τῆς παραγωγῆς κατὰ 240.000 βαγόνια ἑτησίως.

Δυνάμει τῆς Ἀνακωχῆς τῆς 12ης Σεπτεμβρίου 1944 αἱ στρατιωτικαὶ δυνάμεις τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως κατέσχον ὡς λείαν πολέμου ὁλόκληρον τὸν πολεμικὸν στόλον τῆς Ρουμανίας ὡς ἐπίσης καὶ τὸ μεγαλύτερον μερίδιον τοῦ ἐμπορικοῦ τοιοῦτου δηλαδὴ πλέον τῶν 700 πλοίων, ῥυμουκίων καὶ φορτηγῶν. Ὡσαύτως κατεσχέθησαν μεγάλαι ποσότητες ἐξοπλισμοῦ καὶ πετρελαίου ἀντιπροσωπεύουσαι τὸ ἓν καὶ ἥμισι τοῦ ποσοῦ τοῦ εἰσαγομένου τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ ὑπὸ τῶν ἐταιρειῶν πετρελαίου κατ' ἔτος, ποσοστὸν 50% τοῦ σιδηροδρομικοῦ ὑλικοῦ καὶ ἅπαντα τὰ αὐτοκίνητα.

Κατόπιν τῆς Συμφωνίας τοῦ Πότσανταμ τῆς 2ας Αὐγούστου 1945 ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ αἱ Ἑνωμένοι Πολιτεῖς παρητήθησαν τῶν δικαιωμάτων αὐτῶν ἐκ τῶν ἐπανορθώσεων τῶν ἀπορρεουσῶν ἐκ τῶν περιουσιῶν τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Εὐρώπην, ὑπὲρ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως. Κατόπιν μιᾶς ἀδιαλλάκτου ἐρμηνείας τῆς Συμφωνίας ταύτης ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως, δέν ἐγένετο οὐδεμία διάκρισις μεταξὺ τῶν περιουσιῶν τῆς ἀμιχοῦς γερμανικῆς καὶ ἰταλικῆς ἰδιοκτησίας καὶ τῶν περιουσιῶν τῆς Γαλλίας, Ὁλλανδίας καὶ Βελγίου αἱ ὁποῖαι παρανόμως εἶχον ληφθῇ ὑπὸ τῆς Γερμανίας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου.

Οὕτω τὰ ἀγαθὰ ταῦτα προσεφέρθησαν ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ὡς συνεισφορά κατὰ τὴν σύστασιν τῶν μικτῶν σοβιετο-ρουμανικῶν ἐταιρειῶν δηλαδὴ πλὴν τῶν ληφθέντων μεριδίων τῶν ἐταιρειῶν αὐτῶν, προσεφέρθησαν καὶ αἱ βιομηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις ὡς καὶ ὁ βιομηχανικὸς ἐξοπλισμὸς οὔτινες, εἶχον ληφθῇ κατὰ τὸ 1944, ὑπὸ τῶν σοβιετικῶν στρατευμάτων. Ἐπὶ παραδείγματι ἡ Σοβιετικὴ "συνεισφορά" εἰς τὸ Σοβρονπετρόλ καὶ εἰς τὸ Σοβρομτρανσπόρτ, ὑπῆρξεν ῥουμανικῆς καθαρῶς προελεύσεως.

Τὰ παραχωρηθέντα προνόμια εἰς τὰ ὡς εἴρηται Σοβρόνς ὑπῆρξαν ἓν εἶδος ἐξαιρέσεων τῆς ἐδαφικῆς κυριαρχίας. Ἐπίσης ὑπῆρξαν τοσοῦτον μακροπρόθεσμα ὥστε καὶ εἰδικαὶ διατάξεις τοῦ

άρθρου 5 του Νόμου της 'Εθνικοποιήσεως του 1947 ἐξήρσαν της 'Εθνικοποιήσεως τὰς περιουσίας " ἐνὸς Κράτους μέλους τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, ὅπερ ἀπέκτησε τὰς τοιαύτας περιουσίας κατόπιν τῶν συνεπειῶν της ἐφαρμογῆς της συνθήκης εἰρήνης εἴτε ὡς πολεμικὰς ἐπανορθώσεις ". Ἡ ἐξαίρεσις αὕτη ἀναφερομένη εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ἐνῶσιν κατέστησε τὴν ἐν Ρούμανια σοβιετικὴν περιουσίαν ὡς τὸν ἀποκλειστικὸν μεγάλον ἰδιοκτήτην.

Ὅταν ὑπεγράφη ἡ μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Σοβιετικῆς Ἐνώσεως Σύμβασις, ἡ συνεισφορά ἀμφοτέρων τῶν Κρατῶν εἰς τὴν μικτὴν ἐταιρείαν Σοβρομπετρόλ καθωρίσθη εἰς 2.500.000.000 λέϊ. Τὸ μερίδιον της Ρουμανίας ἀπετελέσθη ἐκ της περιουσίας δύο αὐτοχθόνων ἐταιρειῶν της " Κρέντιτουλ Μινιέρ καὶ της Ρεντεβέντα " καὶ ἐκ διαφόρων περαιτέρω πετρελαιοπηγῶν " αἵτινες " δὲν ἀνεκοινώθησαν δημοσίᾳ ὡς καὶ 75% τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ παραγωγῆς πετρελαίου της Ρουμανίας.

Τὸ 1948 ἅπασαι αἱ ἐταιρεῖαι πετρελαίου ἐθνικοποιήθησαν ἢ καὶ ἰδρύθησαν δύο μεγάλαι κρατικαὶ ἐταιρεῖαι ἡ " Μουντένια " καὶ ἡ " Μόλντοβα " αὗται θὰ παρῇγον 66% της συνολικῆς παραγωγῆς πετρελαίου καὶ ὑπῆχθησαν ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Σοβρομπετρόλ. Τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1950 διελύθησαν καὶ ἐπανεσωματώθησαν ὑπὸ τοῦ Σοβρομπετρόλ. Τὴν αὐτὴν ἐποχὴν ἔπαυσαν αἱ ἀναγκαστικαὶ παροχαὶ πετρελαίου πρὸς τὴν Ε.Σ.Σ.Δ.

Ἡ παραγωγὴ πετρελαίου ἀνῆλθε τὸ 1948 εἰς 4.300.000 τόννους (κατόπιν ἐκτιμήσεων ὑπὸ διεθνῶν κύκλων).

τὸ 1949 εἰς 4.530.000 περίπου τόννους (κατόπιν συγκρίσεων, καθόσον ὑπῆρξε κατὰ 9,4% ἄνωτέρα της τοῦ 1948).

τὸ 1950 εἰς 4.052.000 τόννους κατόπιν ἐπισήμων στατιστικῶν δημοσιευθεισῶν κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1950.

τό 1951 εις 4.988.000 τόννους,

τό 1952 εις 6.430.000 τόννους,

τό 1953 εις 9.000.000 τόννους,

(ήτοι κατόπιν ανακοινώσεων ανήλθεν εις τὰ 96,7%, αλλά κατά τὰς
αύστηράς εκτιμήσεις θά ανήλθεν εις 7.500.000 τόννους).

Κατά τό δεκαετές πρόγραμμα τῆς 15ης Νοεμβρίου 1950, δι-
αιρούμενον εις δύο τμήματα ἀπὸ τοῦ 1950 ἕως τοῦ 1955 καὶ ἀπὸ
τοῦ 1955 ἕως τοῦ 1960, προεβλέπετο δι' αὐτό τοῦτο τό πενταετές
δεύτερον πρόγραμμα καὶ διὰ τό 1955 ἡ κατασκευὴ μεγάλων ὑδροη-
λεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων εις Μπιστρίτσα - Στεζάρ καὶ εις Μοροέ-
νι ὡς αἱ σπουδαῖαι θερμοηλεκτρικαὶ τοιαῦται εις Ὀβίντιου (εις
τὴν μὴ ἀποπερατωθεῖσαν διώρυγα Δουνάβου - Μαύρης Θαλάσσης καὶ
εις Ντοϊκέσι (ὀνομασθέν Γκεόργκιου - Ντέλ).

Τὴν 24ην Δεκεμβρίου 1954 ὑπεγράφη μεταξὺ Ρουμανίας καὶ τῆς
Δημοκρατίας τῆς Βόννης ἑτησίᾳ Συμφωνία ἀνταλλαγῶν ποσοῦ δολλ.
30.000.000.

Ἡ Δημοκρατία τῆς Βόννης θά ἐξῆγε εἶδη ἄξιᾱς τοῦ ἡμισέως τοῦ πο-
σοῦ καὶ ἡ Ρουμανία ποσοῦ δολλ. 7.500.000.-

Τὴν 25ην Νοεμβρίου 1950 ὑπεγράφη μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Ἰ-
ταλίας Ἐμπορικὴ Συμφωνία ἡ ὅποια παρετάθη εις τό τέλος τοῦ
1955.

Τὴν 18ην Μαΐου 1954 ὑπεγράφη μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Νορβη-
γίας μία Ἐμπορικὴ Συμφωνία καλύπτουσα ποσὸν ἀνταλλαγῶν δολλ.
51.600.000.

Τὴν 24ην Ὀκτωβρίου 1954 ὑπεγράφη ὡσαύτως μετὰ τῆς Φιν-
λανδίας Ἐμπορικὴ Συμφωνία προβλέπουσα ἐξαγωγὰς πρὸς τὴν Ρου-
μανίαν ποσοῦ δολλ. 5.600.000 καὶ πρὸς τὴν Φινλανδίαν ποσοῦ
δολλ. 10.000.000.

Τό κληρίγι θά ἐπληρῶνετο εις τὴν Ρουμανίαν ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς
Ἐνῶσεως. Αὕτη ἀποτελεῖ τυπικὸν παράδειγμα τριμεροῦς συμφωνίας

τῶν ἐλλείπων Κρατῶν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ἅτινα πληρῶνωσι διὰ τὰς ἐξαγωγὰς τῆς Φινλανδίας πρὸς τὴν Σοβιετικὴν Ἐνωσην καλύπτουσαι ταύτας διὰ τῶν ἰδίων αὐτῶν ἐξαγωγῶν.

Τὴν 19ην Ἀπριλίου 1955 ὑπεγράφη ὁμοίως Ἐμπορικὴ Σύμβασις μετὰ τῆς Αὐστρίας ἑνὸς ἔτους καὶ ποσοῦ δολλ. 28.000.000.

Ἐπίσης ὑπεγράφησαν αἱ ἐξῆς Ἐμπορικαὶ Συμβάσεις ὑπὸ τῆς Ρουμανίας. Μετὰ τῆς Δανίας τὴν 1ην Ἀπριλίου 1954 δι' ἓν ἔτος καὶ ποσοῦ περὶπου δολλ. 5.800.000. Μετὰ τῆς Ἑλλάδος τὴν 19ην Μαΐου 1954 ποσοῦ δολλ. 3.000.000. Μετὰ τῆς Τουρκίας τὴν 7ην Ἀπριλίου 1954 ποσοῦ ἀνταλλαγῆς δολλ. 20.000.000 καθορισθεισῶν τῶν ρουμανικῶν εἰσαγωγῶν εἰς ποσὸν δολλ. 12.000.000. Μετὰ τῆς Αἰγύπτου τὴν 11ην Μαρτίου 1954 συνολικοῦ ποσοῦ ἀνταλλαγῶν δολλ. 9.000.000

Αἱ συμφωνίαι αὗται θὰ καλύψωσι ποσὸν δολλ. 200.000.000 δι' ἔμποριον ἀποτελοῦν τὸ 1/2 τοῦ μετὰ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως τοιούτου καὶ τὸ 1/3 τοῦ συνολικοῦ ἐξαγωγίμου ποσοῦ τῆς Ρουμανίας.

Τὸ ἔτος 1955 ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωσις διέλυσε ἅπαντα τὰ Σοβρόμς (ἦτοι καὶ τὸ Σοβρομτρανσπόρτ καὶ τὸ Σοβρομπετρόλ) καὶ ἐπώλησε τὰς περιουσίας αὐτῶν εἰς τὴν Ρουμανίαν, πλην τοῦ Σοβρομκάρτζ ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ νεώτερον ἐξ αὐτῶν, τὸ πλέον βιώσιμον ὅπερ ἡργάζεται διὰ τὸ σοβιετικὸν ἔμποριον, συσχετιζόμενον μετὰ τῶν τελευταίων ἀνακαλύψεων οὐρανίου εἰς τὴν Ρουμανίαν.

Δ Ι Κ Α Σ Τ Η Ρ Ι Α

Τὰ Δικαστήρια τῶς πρωτεύουσας (Βουκουρεστίου) τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Ρουμανίας καὶ τὰ ἐπαρχιακὰ τοιαῦτα ἀπαρτίζονται ἐν ἑκάστῳ αὐτῶν ἐξ ἑνὸς ἢ πλειόνων " τμημάτων " Πολιτικῆς καὶ ποινικῆς φύσεως τῶν ὁποίων ὁ ἀριθμὸς ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Δικαιοσύνης. Τὰ δικαστήρια ταῦτα εἶναι κατ' ἀρχὴν

ἀναθεωρητικά δικαστήρια δικάζοντα τὰς ὑποθέσεις αἵτινες διαβιβάζονται ὑπὸ τῶν λαϊκῶν δικαστηρίων τῆς ἀκτῖνος (τῆς περιφερείας) τῶν πόλεων καὶ τῶν περιφερειῶν τῶν πόλεων. Κατ' ἐξαίρεσιν δικάζωσι ὑποθέσεις παραπεμπομένας αὐτοῖς διὰ τοῦ νόμου, κατὰ τὸ ἄρθρον 24 τοῦ Συντάγματος τῆς Ρουμανίας.

Τὸ ποινικὸν τμήμα αὐτῶν κατέχει ἰδιαιτέραν σημασίαν τῆς ἀρμοδιότητος αὐτοῦ ἐπεκτεινομένης καὶ ἐπὶ ἀποφάσεων ἐκδοθεισῶν ὑπὸ εἰδικῶν δικαστηρίων ὡς τὰ λαϊκὰ δικαστήρια τῶν ζητημάτων ναυτικῶν, σιδηροδρομικῶν καὶ ποταμίων μεταφορῶν. Ἀπὸ ἱεραρχικῆς ἀπόψεως ταῦτα εἶναι ἀμέσως ἀνώτερα τῶν λαϊκῶν δικαστηρίων. Ἀλλὰ τὰ δικαστήρια τῆς κατηγορίας αὐτῆς δέν ἀποτελῶσι ἐν τοῦτοις δεύτερον βαθμὸν δικαιοδοσίας, οὐδέν εἶναι ἀμιγῆ δικαστήρια ἐφέσεως. Ὡς καὶ κατὰ τὸ σύστημα τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως ἡ νομολογία τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Ρουμανίας δέν ἀναγνωρίζει τὸ δικαίωμα ἐφέσεως ὡς τοιοῦτον. Τοῦτο ἀποτελεῖ περαιτέρω μέσον ἐξασφαλίσεως τῆς πλήρους ἐντάξεως καὶ συμφωνίας τῶν δικαστηρίων,

οὕτω ὑπάρχωσι τὰ Λαϊκὰ Δικαστήρια διὰ περιοχάς, πόλεις τὰ Δικαστήρια (ὡς ἄνω ἐξετέθη) καὶ τὸ ἀνώτατον Δικαστήριον (ἐδρεῖον εἰς Βουκουρέστιον καὶ διαιρούμενον εἰς πολιτικόν, ποινικόν καὶ στρατιωτικόν τμήμα).

Τὰ Δικαστήρια ἢ εἰδικὰ δικαστήρια ἐθεσπίσθησαν ὑπὸ τοῦ Νόμου δι' εἰδικὰς περιπτώσεις δραστηριότητος. Περιλαμβάνωσι στρατοδικεῖα, σιδηροδρομικά δικαστήρια ὡς καὶ δικαστήρια ναυτικῶν καὶ παροχθίων ζητημάτων.

Τὸ ἄρθρον 9 τοῦ Νόμου τῆς Ὁργανώσεως τῆς Νομολογίας ἐπιτρέπει τὴν ἐκδίκασιν οἰασδήποτε ἐκκρεμοῦς ὑποθέσεως ἐνώπιον κατωτέρων ἱεραρχικῶς δικαστηρίων ὑπὸ τῶν ἀνωτέρων ἱεραρχικῶς τοιούτων.

Ὁ εἰσαγγελεὺς τῆς Δημοκρατίας κατέχει μεγάλην θέσιν καθόσον εὕρεσκειται καὶ εἰς τὰς μικροτέρας διοικητικὰς μονάδας.

Τό κεντρικόν γραφεῖον τῆς Εἰσαγγελίας ἔχει 12 διευθύνσεις. Μία ἐξ αὐτῶν κατέχει δικαιοδοσίαν ἐλέγχου καί ἐπιβλέψεως τῶν σιδηροδρόμων, τῆς θαλασσίας ναυσιπλοΐας, τῆς ποταμίου ναυσιπλοΐας ὡς ἐπίσης καί τῆς δράσεως τῆς ἐν γένει ἀσφαλείας. Ἐκτὸς τῶν 12 ὑπηρεσιῶν προΐσταται ὑπὸ εἰσαγγελέως ὑπὸ τὰς διατάγας τοῦ γενικοῦ εἰσαγγελέως.

Αἱ μεταξύ τῆς Ρουμανίας καί τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ὁ ἰκονομικαὶ σχέσεις ἔφθασαν εἰς τὸ μέγιστον κατὰ τὰς Συμφωνίας τῆς Βαρσοβίας τοῦ 1955.

Πρὸ αὐτῶν ἔχομε τὰς ἐξῆς συμφωνίας κατὰ ἡμερομηνίαν κ.λ.π

1. Τὴν τῆς 8ης Μαΐου 1945 ἀφορῶσαν συναλλαγὰς διὰ τὰ ἔτη 1945 - 47.

2. Τὴν τῆς 18ης Ἰανουαρίου 1948 ἀφορῶσαν συναλλαγὰς διὰ τὸ 1948.

3. Τὴν τῆς 24ης Ἰανουαρίου 1949 ἀφορῶσαν συναλλαγὰς διὰ τὸ 1949.

4. Τὴν τῆς 17ης Φεβρουαρίου 1950 ἀφορῶσαν συναλλαγὰς διὰ τὸ 1950.

5. Τὴν τῆς 15ης Μαρτίου 1951 ἀφορῶσαν συναλλαγὰς διὰ τὸ 1951.

6. Τὴν τῆς 24ης Αὐγούστου 1951 ἀφορῶσαν συναλλαγὰς διὰ τὰ ἔτη 1952 - 55.

Ὡς ἐπίσης καί τὰς ἐξῆς:

7. Τὴν Συμφωνίαν τοῦ Αὐγούστου 1948 διὰ τῆς ὁποίας αἱ παροχαὶ ἀγαθῶν αἱ βασιζόμεναι εἰς τὸ Σύμφωνον τῆς Ἀναγκῆς ἐμειώθησαν κατὰ 50% (διὰ τὸ αὐτὸ ἔτος καί μόνον).

8. Τὰ Πρωτόκολλα τοῦ Ἰουλίου 1945 καί τοῦ Αὐγούστου 1949 καί 1952 ἀφορῶντα τὰς μικτὰς ἐταιρείας Σοβδόμς, μὴ δημοσιευθέντα μέχρι σήμερον.

Ἀφ' ἑτέρου τὴν 25ην Σεπτεμβρίου 1954, ἡ Σοβιετικὴ Ἐνω-
αὶς συνεφώνησε ὅπως πωλήσῃ τὸ μερίδιον αὐτῆς εἰς τὰ Σοβρὸς
εἰς τὴν Ρουμανίαν, ἐξαιρέσεως γενομένης διὰ δύο Σοβρὸς.

9. Τὰ Πρωτόκολλα τῆς 27ης Σεπτεμβρίου 1949 καὶ τῆς 29ης
Νοεμβρίου 1949 ἀφορῶντα τὸν καθορισμὸν τοῦ ἐμπορικοῦ περιθωρί-
ου, μὴ δημοσιευθέντα.

10. Τὴν Σύμβασιν τῆς Ναυσιπλοΐας ἐπὶ τοῦ Κάτω Δουνάβεως
τοῦ παραλλοῦ τοιοῦτου τῆς 2ας Φεβρουαρίου 1947, κείμενον δημο-
σιευθὲν εἰς τὸ Μονιτοροῦλ Ὀφείσιαλ Νο 85 τῆς 11ης Ἀπριλίου
τοῦ 1947.

Ἡ Ρουμανία ὑπέγραψε μετὰ τῆς Βουλγαρίας τὰς κάτωθι Συμ-
βάσεις:

Πρωτόκολλον διὰ συναλλαγὰς καὶ πληρωμὰς τὴν 2αν Μαρτίου
1945.

Οἰκονομικὴν Συμφωνίαν, τὴν 12ην Ὀκτωβρίου 1945.

Συμφωνίαν διὰ τὴν σιδηροδρομικὴν συγκοινωνίαν ὡς καὶ
διὰ τὴν διὰ φέρρυ - μπότ τοιαύτην, τὴν 2αν Αὐγούστου
1946.

Συμφωνίαν διὰ τὴν ἀεροπορικὴν συγκοινωνίαν.

Πρωτόκολλον διὰ τὴν ἐξαγωγὴν ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας τὴν
10ην Ὀκτωβρίου 1947.

Πρωτόκολλα ἀφορῶντα τὴν Συμφωνίαν τῆς Κραϊόβας, τὴν 14ην
Ἰανουαρίου 1948.

Συνθήκην φιλίας, συνεργασίας καὶ ἀμοιβαίας βοήθειας, τὴν
16ην Ἰανουαρίου 1948.

Ἐμπορικὴν Συνθήκην, τὴν 21ην Φεβρουαρίου 1953.

Συμφωνίαν Τηλεπικοινωνιακὴν καὶ Ταχυδρομικὴν τὴν 26ην
Νοεμβρίου 1953.

Συμφωνίαν Ἐμπορικὴν καὶ Πληρωμῶν τὴν 23ην Μαΐου 1954.

Μακροπρόθεσμον Έμπορικὴν Συμφωνίαν (1955-1957) τὴν
20ὴν Ἰουλίου 1955.

Πρωτόκολλον διὰ τὸν Κατάλογον τῶν Ἀνταλλαγῶν τὴν 11ην
Ἰανουαρίου 1955.

Ἡ Ρουμανία υπέγραψε μετὰ τῆς Τσεχοσλοβακίας τὰς ἐξῆς Συμφω-
νίας:

Συμφωνίαν Ἐμπορικὴν καὶ Πληρωμῶν τὴν 9ην Νοεμβρίου 1945.

Παράτασιν τῆς ὡς ἄνω Συμφωνίας τὴν 30ὴν Ἰουνίου 1947.

Συνθήκην φιλίας, συνεργασίας καὶ ἀμοιβαίας βοήθειας τὴν
21ην Ἰουλίου 1948.

Συμφωνίαν Ἐμπορίου καὶ Πληρωμῶν τὴν 4ην Ἰανουαρίου 1950,
τὴν 16ην Ὀκτωβρίου 1951, τὴν 10ην Μαΐου 1952, τὴν 21ην
Φεβρουαρίου 1953.

Συμφωνίαν διὰ τὸν διακανονισμόν τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν
τὴν 21ην Ἰουλίου 1954.

μετ' τὴν	Μετὰ τὴν δημοσίευσιν τῆς 8ης Ἰουνίου 1950 τοῦ Ἐργα-
NOMIMO-	τικοῦ Κώδικος τῆς Ρουμανίας ἐπηκολούθησε ἡ ὑπ' ἀριθμ.
ΠΟΙΗΣΙΣ	139 ἀπόφασις τῆς 17ης Ἰανουαρίου 1953 ὀρίζουσα τὰς
ΤΩΝ ΠΛΟΙ-	" ὑπευθύνους θέσεις αἱ ἃς τάσσει ἡ Κυβέρνησις καὶ
ΑΡΧΩΝ.	τὸ Κόμμα πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ γενικοῦ καὶ κατ' ἴδιον
	τμήμα οἰκονομικοῦ προγράμματος.

Οὕτω οἱ Πλοίαρχοι τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὠρίσθη-
σαν ἀνήκοντες εἰς τὰς θέσεις ταύτας.

Ἡ Ρουμανία υπέγραψε μετὰ τῆς Οὐγγαρίας, τὰς ἐξῆς Συμφωνίας:

Συμφωνίαν Ἐμπορίου καὶ Πληρωμῶν τὴν 13ην Ἰανουαρίου
1948.

Συνθήκην φιλίας, συνεργασίας καὶ ἀμοιβαίας βοήθειας τὴν
24ην Ἰανουαρίου 1948.

Συμφωνίαν Ἐμπορίου καὶ Πληρωμῶν τὴν 7ην Ἰουλίου 1948.

Συνθήκην διά τήν παράδοσιν πολιτικῶν κρατουμένων τήν 23ην Νοεμβρίου 1949.

Συμφωνίαν Ἐμπορίου καί Πληρωμῶν τήν 11ην Ἰανουαρίου 1950.

Πρωτόκολλον παρατάσεως τῆς Συμφωνίας τοῦ 1951 τόν Σεπτέμβριον τοῦ 1951.

Συμφωνίαν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν καί πληρωμῶν τήν 10ην Μαΐου 1952, τήν 20ήν Μαΐου 1954.

Τήν 20ήν Δεκεμβρίου 1947 ἡ Ρουμανία ὑπέγραψε μετά τῆς Γιουγκοσλαβίας μίαν τῶν συνήθων Συνθηκῶν φιλίας, συνεργασίας καί ἀμοιβαίας βοήθειας τᾶς ὁποίας ἐνέκρινε ἡ Σοβιετική Ἐνωσις.

Τήν 1ην Ὀκτωβρίου 1949 ἡ Συνθήκη αὕτη κατηγγέλθη ὑπό τῆς Ρουμανίας. Τόν Ἰανουάριον τοῦ 1950 κατηγγέλθησαν αἱ ἰσχύουσαι εἰσέτι Συμφωνίαι σιδηροδρομικῶν καί ταχυδρομικῶν ἐπικοινωνιῶν κατηγγέλθησαν καί διεκόπη πᾶσα μετά τῆς Γιουγκοσλαβίας συναλλαγή.

Διά μερικά ἔτη ἡδύνατο νά εἶδῃ τις ἐπὶ τῶν ὄχθων τοῦ Δουνάβεως γιγαντιαία γραφέντα πολιτικά τελλάρια κατὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας.

Τό 1954 ἀπεκατεστάθησαν αἱ σχέσεις μεταξύ Γιουγκοσλαβίας καί Σοβιετικῆς Ἐνώσεως. Ὡσαύτως ἀπεκατεστάθησαν αἱ διπλωματι- καί σχέσεις μεταξύ Γιουγκοσλαβίας καί Ρουμανίας καί ἔπαυσε ἡ ψυχρά ἔντασις μεταξύ τῶν δύο χωρῶν.

Εἰς τό τέλος τοῦ ἔτους 1954 ὑπεγράφη μεταξύ Γιουγκοσλαβίας καί Ρουμανίας Οἰκονομική Συμφωνία καθωρίζουσα τό ὕψος τῶν ἀνταλλαξιμῶν ἀγαθῶν εἰς τό πρὸς τῆς ἀξίας τῶν δολ.6.000.000.

Τό 1955 ἡ Γιουγκοσλαβία ἡγείρεν βασίμους ἀξιώσεις διά τήν ὁμαδικήν μεταφοράν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς γιουγκοσλαβικῆς μειονότη- τος εἰς τό Μπανάτ ὑπό τῆς Ρουμανίας τό 1951 καί 1952. Ἐπίσης

καὶ διὰ τὴν ὑποχρεωτικὴν μεταφορὰν τῶν ἀγροτικῶν γιοθγκοσλαβικῶν οἰκογενειῶν ἄνευ οἰασδῆποτε ἀποζημιώσεως καὶ αἱ ὁποῖαι ἀφέθησαν εἰς τὰς ἀγόνους περιοχὰς καὶ τὰς στέππας τοῦ Δουνάβεως, τὰς γνωστὰς ὡς περιοχὴ τοῦ Μπαραγκάν.

Τὸ σχέδιον τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν Σύμβασιν τοῦ Δουνάβεως τοῦ 1948 προέβλεπε τὸ τέλος τῶν ὑφισταμένων Ἐπιτροπῶν. Ἐπίσης ἰδιαιτέρους διοικητικοὺς ὀργανισμοὺς δι' ὠρισμένα τμήματα τοῦ ποταμοῦ, ἀποτελουμένους ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν παροχθίων Κρατῶν. Εἰς τῶν ὀργανισμῶν αὐτῶν θὰ ἀνελαμβάναν τὴν διαχείρισιν τοῦ Κάτω - Δουνάβεως ἀπὸ Βραΐτας μέχρι Σουλίνας, εἰς ἔτερος θὰ ἀνελάμβανε τὴν διαχείρισιν τῶν Σιδηρῶν Πυλῶν ἀπὸ τῆς Μόλντοβα Βέσε μέχρι Τοῦρνου Σεβερίν καὶ θὰ συμμετεῖχον αὐτῷ οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Γιουγκοσλαβίας καὶ τῆς Ρουμανίας.

Τὸ ἔτος 1956 ἐνεκαίνισθη ἡ Γέφυρα ἐπὶ τοῦ Προῦθου. Ἐγένοντο τὰ ἐγκαίνια τῆς ἐπὶ τοῦ Προῦθου νέας γεφύρας, ἣτις θὰ συνδέῃ τὴν Ρουμανίαν μὲ τὴν ρωσικὴν δημοκρατίαν τῆς Μολδαβίας (Βεσσαραβίας).-

Τὸ ἔτος 1958 εἰς Βουκουρέστι ἐπερατώθησαν αἱ ἐργασίαι τῆς συνόδου τοῦ συμβουλίου ἀμοιβαίας βοήθειας τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν, τὸ ὅποτον ἡσχολήθη μὲ τὰ προβλήματα τῆς ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας, ὡς καὶ τὸ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ὑδατοπτώσεων καὶ τῶν ρευμάτων τοῦ Δουνάβεως. Μετέσχον αὐτῆς ἀντιπρόσωποι τῆς Βουλγαρίας, Οὐγγαρίας, Πολωνίας, Τσεχοσλοβακίας, Ρουμανίας, Ἀνατολικῆς Γερμανίας, Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ὡς καὶ Γιουγκοσλαβοὶ παρατηρηταί.

Ἐπίσης γιγαντιαῖα ἐργοστάσια παραγωγῆς κυτταρίνης ἡγέρθησαν εἰς Βραΐταν τῆς Ρουμανίας, μὲ ἐκμετάλλευσιν τὰ καλάμια καὶ τὰ βοῦρλα τοῦ Δουνάβεως.

Ἐπὶ τὴν αἰγίδα τῆς Κομειόν (τοῦ Συμβουλίου Ἀμοιβαίας Οἰκονομικῆς Συνεργασίας τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης) κατεσκευάσθησαν

εἰς τὴν Βραΐλαν μεγάλη ἐργοστάσια κυτταρίνης, ἡ ὁποία θὰ παράγεται ἀπὸ τὰ καλάμια καὶ τὰ βοῦρλα τοῦ Δέλτα τοῦ Δουνάβεως. Τὰ ἐργοστάσια αὐτὰ θὰ εἶναι ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα τοῦ κόσμου. Διὰ τὴν ἀνέγερσιν συνηργάσθησαν μέ τὴν Τσεχοσλοβακίαν, τὴν Ἀνατολικὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Πολωνίαν. Ἡ Ἀνατολικὴ Γερμανία παρέσχε τὰ σχέδια παραγωγῆς καὶ μέρος τοῦ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ἐργοστασίων καὶ τῶν ἐργαστηρίων. Ἡ Τσεχοσλοβακία τὸ ἐργοστάσιον ἐπεξεργασίας ὑποπροϊόντων καὶ ἄλλα μηχανήματα, ἡ δὲ Πολωνία παντός εἶδους μεταφορικὰ μέσα.

Ἐμπειρογνώμονες ἀπὸ ὅλας τὰς χώρας αὐτὰς ἐστάλησαν διὰ νὰ βοηθήσουν τοὺς Ρουμάνους εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν ἐργοστασίων παραγωγῆς 50.000 τόννων κυτταρίνης ἑτησίως. Ἡ παραγωγή αὐτὴ θὰ διπλασιασθῇ βραδύτερον καὶ θὰ ἀρχίσῃ ἡ παραγωγή ἰνῶν ὑφαντουργίας, χάρτου, κτηνοτροφῶν καὶ διαφόρων χημικῶν οὐσιῶν. Ὑπολογίζεται ὅτι ἀπὸ τὰ καλάμια παράγεται δεκαπλάσια ποσότης κυτταρίνης ἀπὸ ἐκεῖνην ἡ ὁποία παράγεται ἀπὸ τὴν συνήθη ξυλείαν τοῦ δάσους.

Τὸ ἔτος 1959, ἡ τελευταία ἀπογραφή τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου ἀναβιβάζει τὸν πληθυσμὸν τῆς Ρουμανίας εἰς 17.489.450 κατοίκους. Ὁ ἀστικὸς πληθυσμὸς ἀποτελεῖ τὰ 47% τοῦ συνολικοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας, ἔναντι τῶν 22% περὶ τοῦ ἔτους 1930.

Διὰ τῆς συμφωνίας μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ρουμανίας, κυρωθείσης διὰ τοῦ ν.δ.3776/1957, προεβλέφθη ἡ ἀποζημιώσεις τῶν ἐν Ρουμανίᾳ πολεμοπαθῶν Ἑλλήνων καὶ ἡ ἐξαγορά κ.λ.π. τῶν ποταμοπλοίων διὰ τῆς καταβολῆς ὑπὸ τῆς ρουμανικῆς Κυβερνήσεως 6 ἑκατομμ. δολλαρίων, ἐντὸς ἐπτὰ ἐτῶν, διὰ τοῦ ἑλληνορρουμανικοῦ κληρίγι.

Ἐγένετο πρόβλεψις ἐκδικάσεως ἀπασφν τῶν ὑποθέσεων μέχρι τέλους τοῦ 1960.-

Τὸ 1946 ἰδρύθη εἰς Αὐστρίαν μία ὁργάνωσις μετὸν τίτλον "Διαχειρίσις τῆς Σοβιετικῆς Περιουσίας εἰς Αὐστρίαν".

Τὴν 27ην Ἰουνίου 1946 μετεβιβάσθη ἅπασα ἡ περιουσία τῆς Γερμανίας εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Ζώνην τῆς Αὐστρίας εἰς τὴν κυριότητα τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως.

Περίπου 400 ἐπιχειρήσεις ἠλέγχοντο οὕτω παρὰ τῆς "Διαχειρίσεως" παραγωγῆς πετρελαιοειδῶν, θειτικοῦ ὀξέος, χαλυβδούφων, συνθετικοῦ ὑφάσματος, οἰκοδομικῶν ὑλικῶν καὶ ὑάλου, καθὼς ἐπίσης καὶ ναυσίπλοιας, ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως ὡς λεπτομερῶς θὰ ἐκτεθῇ κατωτέρω, ὑπὸ τὴν σχετικὴν ἔνδειξιν.

Ἡ παραγωγή π.χ. τὸ 1945 ἀ) ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀνῆρχετο εἰς 1.150.000 περίπου τόννους καὶ β) σκληροῦ ἄνθρακος εἰς 1.260.000 μετρικοῦς τόννους καλύπτουσα 50% τῆς εἰς ἄνθρακα καταναλώσεως, διὰ νὰ ἀναφέρωμεν τὰ κυριώτερα προϊόντα.

Ἡ Αὐστρία ἤρchiσε νὰ ἐλέγχι τὸν Δούναβιν ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς Συνθήκης Εἰρήνης εἰς Βιέννην τὸ ἔτος 1955 καὶ κυρίως ἀπὸ τὸ ἔτος 1959 ὅτε εἰσῆχθη εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ἐλέγχου τοῦ Δουνάβεως ὡς ἰσότιμον μέλος μετὰ τῶν λοιπῶν παροχθίων Κρατῶν, μέχρι τότε διαθέτουσα μόνον παρατηρητῆς.

Ἡ Αὐστριακὴ Ἐταιρεία Ναυσίπλοιας

τοῦ Δουνάβεως

Τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1945 ὅταν ἐγένετο ἡ ἀνακήρυξις τῆς 2ας Δημοκρατίας εἰς τὴν Αὐστρίαν, ἡ Αὐστριακὴ Ἐταιρεία Ναυσίπλοιας τοῦ Δουνάβεως διέθετε ἓν μέρος μόνον τῆς παλαιᾶς περιουσίας της.

Αὕτη ἀνήρχετο προηγουμένως εἰς:

188 Ιστιοφόρα

750 ἀτμόπλοια ἐμπορευμάτων

100 πλοῖα εἰδικοῦ σκοποῦ

6 σκάφη διὰ ταξειδιώτας

245 ποταμίους φορτηγίδας.

75 φορτηγίδας πετρελαιοειδῶν.

74 ποντόνια.

Ἐπίσης μεταλλεῖα ἄνθρακος εἰς Φούνφκίρχεν τοῦ Πέκς τῆς Οὐγγαρίας συνδεόμενα μετὰ τοῦ Δουνάβεως διὰ σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, 100.000 τόννοι ἄνθρακος ἐτησίως κατηλαλώνοντο ἐτησίως ἀπὸ τὴν Ἑταιρείαν.

Ἡ Σοβιετικὴ Ἑνωσις κατέσχε τὴν περιουσίαν τοῦ ἐξωτερικοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἀποφάσεων τοῦ Πότσδαμ ὡς "γερμανικὰ ἀγαθὰ", ἤτοι τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κορνδεμπουργκ εἰς Κάτω-Αὐστρίαν καὶ τὰ σκάφη, τὰς γαλάς, τὰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις κ.τ.λ.

Μετὰ ἀπὸ μεγάλης προσπάθειας μέ τὰ κατάλοιπα τοῦ παλαιοῦ στόλου ἐπανελήφθη ἡ συγκοινωνία τὸ 1947 μεταξύ Ρατισμπόν καὶ Λίντς.

Τὸ ἔτος 1952 ἐδόθη ἡ ἄδεια ναυσιπλοῦας μέχρι τῆς Βιέννης ἀπὸ τὰς Σοβιετικὰς ἀρχὰς Κατοχῆς.

Μετὰ διελτίαν, ἓν ἔτος πρὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς Συνθήκης Εἰρήνης μετὰ τῆς Αὐστρίας τὸ 1954 ἡ Ἑταιρεία προεξέτεινε τὴν διαδρομὴν διὰ τοὺς πλόας τῶν σκαφῶν μέχρι Βραῦλας τῆς Ρουμανίας πρᾶγμα ὅπερ πραγματοποιεῖται ἔκτοτε καὶ μέχρι σήμερον ἐφ'ὅλοκλήρου τοῦ πλωτοῦ τμήματος τοῦ Δουνάβεως.

Βεβαίως ἐγένοντο προσπάθειαι ἐντὸς τῶν σχετικῶν δυνατοτήτων ἀνοικοδομήσεως τοῦ δυναμικοῦ τοῦ ποταμοῦ στόλου συμφῶνως πρὸς τὰς νέας ἀνάγκας, ὡς ἐξῆς:

Ε Τ Η	Ποτάμιοι μονάδες	Δυναμικότης σκαφους (κόμβοι)	Ποτάμιοι φορτηγ- δες	Δυναμι- κότης εἰς τόν- νους	Πετρε- λαιοφό- ροι φορ- τηγίδες	Δυναμι- κότης εἰς τόννους
-------	---------------------	------------------------------------	----------------------------	--------------------------------------	--	------------------------------------

I945	38	28.405	I36	93.147	47	43.983
I950	38	28.465	I46	I02.500	36	33.900
I954	36	27.780	I48	I20.000	34	32.490

Ἐξηκολούθησαν αἱ προσπάθειαι βελτιώσεως τῶν ἀχρήστων σκαφῶν καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν σκαφῶν διὰ τοὺς ἐπιβάτας.

Ἡ Αὐστριακὴ Ὑπηρεσία Στατιστικῆς μᾶς δίδει μίαν ἀπαρ-
θμῶσιν τῶν μεταφορῶν διὰ τῆς Αὐστριακῆς Ἑταιρείας Ναυσιπλοΐας
τοῦ Δουνάβεως.

Α΄

Ε Τ Η	<u>Τόννοι μεταφερθέντων ἐμπορευμάτων</u>		
	<u>Ἐξωτερικοῦ</u>	<u>Διαμετακομιστικὰ</u>	<u>Ἑσωτερικοῦ</u>
I950	I.209.414	I70.481	4.516
I951	I.542.550	292.610	45.881
I952	I.947.295	351.601	I09.108
I953	2.203.575	207.567	I88.295
I954	2.032.484	360.399	I65.538

Β΄

Ε Τ Η	<u>Ἑκατομμύρια τόννοι / χιλιόμετρα</u>		
	<u>Ἐξωτερικοῦ</u>	<u>Διαμετακομιστικὰ</u>	<u>Ἑσωτερικοῦ</u>
I950	I20,6	59,8	0,20
I951	I61,9	I01,8	5,56
I952	202,6	I23,3	I9,07
I953	271,5	73,0	35,10
I954	270,8	I26,4	32,80

..//.

Κατά τὸ ἄρθρον 35 τοῦ Σχεδίου τῆς Συνθήκης Εἰρήνης μέ-
τῃν Αὐστρίαν τοῦ ἔτους 1949 καὶ 1950 παραχωροῦνται εἰς τὴν
Σοβιετικὴν Ἑνωσιν αἱ κτήσεις τῆς Ἑταιρείας εἰς Οὐγγαρίαν,
Ρουμανίαν καὶ Βουλγαρίαν ὡς ἐπίσης κατὰ τὸν ἐπισυναπτόμενον
κατάλογον ὑπ' ἀριθμ. 5 ποσὸν 100% τῶν κτήσεων εἰς Ἀνατολικὴν
Αὐστρίαν.

Ὁ κατάλογος ὑπ' ἀριθμ. 5 περιέχει πλὴν 24 ἀεροπλοίων
καὶ διαφόρων εἰδῶν ἐξοπλισμοῦ ἅπασαν τὴν περιουσίαν εἰς Κάτω
Αὐστρίαν ἢ εἰς Βιέννην, ἥτοι γαίαις - γήπεδα, κτίρια, ναυπη-
γεῖα, λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις, ποταμίους χώρους προσεγγίσεως
κ.λ.π.,

Μετά τὰς Συμφωνίας τῆς Μόσχας τοῦ Ἀπριλίου 1955 καὶ
τὴν ἐπακολουθήσασαν Συνθήκην τῆς Βιέννης καὶ τὰ ἐπακόλουθα
αὐτῆς ἅπαντα τὰ περιουσιακὰ στοιχεῖα τῆς Ἑταιρείας ἐξηγορά-
σθησαν παρὰ τῆς Αὐστρίας καταβληθέντων 2 ἑκατομμυρίων δολλα-
ρίων, τοῦ ποσοῦ τούτου περιληφθέντος εἰς τὴν συνολικὴν ἀποζη-
μίωσιν 150 ἑκατομμυρίων δολларίων ὡς κατωτέρω θὰ ἐκτεθῇ.

Διατάξεις περὶ Ναυσιπλοίας

τοῦ Δουνάβεως

Ἡ Συνθήκη Εἰρήνης μετὰ τῆς Αὐστρίας ὑπογραφεῖσα εἰς
Βιέννην τὴν 15ην Μαΐου 1955, ἀναφέρει κατὰ τὸ ἄρθρον II ὅτι
ἡ Αὐστρία ἀναλαμβάνει νὰ ἀναγνωρίσῃ τὰς Συνθήκας Εἰρήνης μέ-
τῃν Ἰταλίαν, Ρουμανίαν, Βουλγαρίαν, Οὐγγαρίαν, Φινλανδίαν
ὡς καὶ τὰς λοιπὰς συμφωνίας καὶ τοὺς διακανονισμοὺς αἵτινες
συνήφθησαν ἢ θὰ συνηφῶσι ὅσον ἀφορᾷ τὴν Γερμανίαν κ.λ.π.
κ.λ.π.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 31 ἀναφέρεται ὅτι " ἡ ναυσιπλοία τοῦ
Δουνάβεως θὰ εἶναι ἐλευθέρα καὶ προσιτὴ εἰς τοὺς ὑπηκόους,
τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα καὶ ἐμπορεύματα ἀπάντων τῶν Κρατῶν ἐξ' ἴσου

ὅσον ἀφορᾷ τὰ λιμενικὰ δικαιώματα καὶ τοὺς φόρους τῆς ναυσι-
πλοΐας, ὡς καὶ τοὺς ὅρους εἰς τοὺς ὁποίους ὑπόκειται ἡ ἐμπο-
ρικὴ ναυσιπλοΐα; " .

" Αἱ ὡς ἄνω διατάξεις δὲν θά ἔχωσι ἐφαρμογὴν εἰς τὰς
συναλλαγὰς μεταξύ τῶν λιμένων ἑνὸς καὶ μόνου Κράτους. " .

Αἱ ἐπιχειρήσεις τῆς Διαχειρίσεως τῆς Σοβιε-
τικῆς Περιουσίας εἰς Αὐστρίαν.

Κατὰ τὰς διατάξεις τῶν Συμφωνιῶν τοῦ Πότσδαμ τῆς 2ας
Αὐγούστου 1945, ἡ Σοβιετικὴ Ἑνωσις ἀπέκτησε τὸ σύνολον τῶν
" γερμανικῶν ἀγαθῶν " εἰς Ἀνατολικὴν Αὐστρίαν, συνεπῶς ὅχι
μόνον τὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν τῶν ἐκμεταλλεύσεων πετρελαιοει-
δῶν, τῆς διύλισεως καὶ τῆς διανομῆς αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ μέγιστον
ἀριθμὸν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων ὡς ἐπίσης καὶ γεωργικῶν
τοιοῦτων.

Εἰς τὸ Σχέδιον Συνθήκης Εἰρήνης συμφωνηθὲν τὴν 15ην Μαρ-
τίου 1950 ἀναφέρεται κατὰ τὸ ἄρθρον 35 σχετικὸν πρὸς τὰς γερ-
μανικὰς περιουσίας εἰς Αὐστρίαν εἰς τὴν ὑπ' ἀριθμ. 6 παράγρα-
φον ὅτι ἀποκτᾷ ἡ Αὐστρία τὰς ὡς εἴρηται περιουσίας ἔναντι κα-
ταβολῆς 150 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐλευθέρου συναλλάγματος
ἐντὸς περιόδου 6 ἐτῶν.

Αἱ διαπραγματεύσεις εἰς Μόσχαν τοῦ Ἀπριλίου 1955 ἀπέλη-
ξαν εἰς συμφωνίαν περὶ ἀποδοχῆς τῆς πληρωμῆς τοῦ ὡς εἴρηται
ποσοῦ καὶ κατὰ τὴν προηγουμένην Συνδιάσκεψιν τοῦ Βερολίνου
τοῦ 1954 ὑπὸ μορφήν αὐστριακῶν ἐμπορευμάτων ὡς ἐγένετο καὶ
σχετικὴ διακοίνωσις.

Ἡ τελικὴ συμφωνία ἐπετεύχθη τὸν Μάϊον τοῦ 1955 εἰς Μό-
σχαν μεταξύ αὐστριακῆς ἀποστολῆς καὶ σοβιετικῶν οἵτινες ἐδέ-
χθησαν ποσὸν 300.000 τόννων αὐστριακοῦ πετρελαίου κατ' ἔτος

ἡ σύνολον διὰ τὴν βετίαν I,8 ἑκατομμύρια τόννοι ἀντὶ τῶν κα-
ταβολῶν τοῦ ποσοῦ εἰς ἐλεύθερα δολλάρια.

Αἱ περιουσίαι αἱ ἀποδοδόμεναι πάλιν εἰς Αὐστρίαν εἶναι
αἱ κάτωθι, περιλαμβανομένων καὶ ἐπιχειρήσεων ἐν συνενώσει ἢ
διαχωρισμῶν ἢ μὴ λειτουργουσῶν.

A) Βιομηχανικαὶ ἐπιχειρήσεις

Κλάδοι -----	Ἀριθμὸς μονάδων -----
Βιομηχανία ἐνεγέρσεων κτιρίων	II
Μεταλλουργία καὶ μεταλλεῖα	8
Βιομηχανία λίθων καὶ κεραμεικῆς	12
" ὑάλου	4
Χημικὴ βιομηχανία	41
Βιομηχανία χάρτου καὶ μεταποιήσεως χάρτου	6
Βιομηχανία ξύλου καὶ κοπῆς ξύλου	11
Βιομηχανία τροφίμων	14
Βιομηχανία δέρματος	6
Χυτήρια	8
Βιομηχανία σιδήρου καὶ μετάλλων	31
Ἐργαστήρια μηχανικῶν κατασκευῶν	43
Βιομηχανία αὐτοκινήτων	5
Βιομηχανία ἡλεκτρικῶν	15
Βιομηχανία ὑφασμάτων	27

Σύνολον

222

ὡσαύτως περιελήφθησαν ὡς λοιπαὶ ἐπιχειρήσεις:

ἐμπορικαί	15
μεταφορᾶς	5
κινηματογράφου	4
τουριστικαὶ ἐγκαταστάσεις	5
καὶ ἀκόμη ἐργαστήρια ἡλεκτρικῶν	-
" ὑδάτου	-
" χαλκογραφίας	-
" καλωπισμοῦ	-

λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν διαχωρισθεισῶν ἅπασαι αἱ ἐπιχειρήσεις ἀνεβιβάσθησαν εἰς 300,- διὰ τὴν κατηγορίαν αὐτήν.

Β) Γεωργικαὶ ἐπιχειρήσεις

Αἱ πρώην ἰδιοκτησίαι τῆς Γερμανίας καλύπτουσαι 59.000 ἑκτάρια

Αἱ πρώην ἰδιοκτησίαι γερμανῶν ἰδιωτῶν " 48.000 "

Αἱ εὐρισκόμεναι εἰς τὸ Μπούργενλαντ ἰδιοκτησίαι τῶν πριγκιπῶν Ἑστερχάζου, οὐγγρικῆς καταγωγῆς, καλύπτουσαι 60.000 ἑκτάρια, ἥτοι σύνολον. 16.700 ἑκτάρια

Ἡ πραγματικὴ ἀξία τῶν γαιῶν ἐξετιμήθη εἰς 40 ἑκατομμύρια δολλάρια ἐκτὸς τῶν κτιρίων, μηχανημάτων, τοῦ ἑρπύκου πλοῦτου καὶ ἄλλων ἐπὶ μέρους ἀγαθῶν.

Ἐγένοντο πολλαὶ ἀνακατατάξεις τῶν γεωργικῶν ἐπιχειρήσεων, πωλήσεις, ἐνοικιάσεις καὶ ἀλλαγαὶ τῆς ἀρχικῆς οἰκονομικῆς τῶν καταστάσεως.

Τὰ κτίρια μεταξὺ τῶν ὁποίων περιλαμβάνονται ἱστορικὰ φρούρια κατεστράφησαν καὶ ἐγκατελήφθησαν, κατὰ τὸ πλεῖστον.

Τὰ δάση κατεστράφησαν μεγάλως ἀποκοπείσης τῆς ξυλείας. Αἱ καλλιεργήσιμοι γαῖαι καὶ οἱ ἄγροί μόνον προσφέρονται πρὸς ἐκμετάλλευσιν.

Γ) Οικονομική συμμετοχή Βιομηχανικών

Επιχειρήσεων

Μόνον μικρόν ποσοστόν υπήρξε προπολεμική γερμανική περιουσία. Μεγάλα ποσοστά κεφαλαίων τῆς Αὐστρίας υπήρχον τὴν στιγμήν τῆς κατασχέσεως. Ἐπίσης κεφάλαιαι τῶν Η.Π.Α., τῆς Ὁλλανδίας, Μ. Βρετανίας, Ἰταλίας, Ἑλβετίας, Τσεχοσλοβακίας.

Ἄλλαι βιομηχανίαι περιελήφθησαν καὶ κατεσχέθησαν ἐκ τοῦ μόνου λόγου ὅτι τὰς ἐβάρυνε μία γερμανική ὑποθήκη, ἡ ἀκόμη λόγῳ τοῦ κύκλου ἐργασιῶν καὶ ὑποχρεώσεως παραδόσεως ἐμπορευμάτων κριθέντων ἀπαραιτήτων διὰ τὴν Σοβιετικὴν Ἐνωσην. Μέχρι τῆς ἐξαγορᾶς καὶ ἐπιστροφῆς τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν Αὐστρίαν εἶχον υποβληθεῖ 80 αἰτήσεις - ἀγωγὰς ἀποκαταστάσεως.

Δ) Ἐθνικοποιηθεῖσαι βιομηχανικαί

ἐπιχειρήσεις

Ἐντὸς τῶν ἐπιχειρήσεων αἵτινες κατεσχέθησαν περιελήφθησαν καὶ μεγάλαι μονάδες ἐθνικοποιηθεισῶν βιομηχανιῶν ὡς ἐπίσης καὶ ἄλλαι αἵτινες ἠλέγχοντο οἰκονομικῶς ὑπὸ τῶν πρώτων καὶ κατεῖχον τὰς μετοχὰς αὐτῶν ὡς ὑπὸ ψηφίου Ε) θὰ ἐκτεθῇ λεπτομερῶς, καθὼς καὶ αἱ βιομηχανίαι μονοπωλιῶν ὑπὸ ψηφίου ΣΤ) κατωτέρω. Ἴδου ὁ κατάλογος τῶν ἀμέσως ἐθνικοποιηθεισῶν βιομηχανιῶν.

Ι. Α Ε Γ Κ Ε: Ἐνωσις Ἑταιρειῶν Ἡλεκτρισμοῦ. 2 βιομηχανικαὶ μονάδες καὶ Ι βιοτεχνία εἰς Βιέννην, παραγωγὴ ἡλεκτρικῶν μηχανῶν, διαζευκτῶν, μετασχηματιστῶν κ.λ.π.

2. 'Αδελφοί Μπούχλερ καί Σία Α.Ε., Ι βιομηχανία εἰς τὴν Δυτικὴν Κάτω - Αὐστρίαν, ὀνομαζομένην, " Ὑποχαλυ-
βουργίαν " . Κέντηται ἐργοστάσιον χαλυβδοφύλλων, ἑτε-
ρον παραγωγῆς ἐργαλείων καί λοιπὰς ἐγκαταστάσεις πα-
ραγωγῆς ἡμιαποπερατομένων προϊόντων χάλυβος.
3. Μεταλλοβιομηχανία Μπερντόρφερ Α.Ε.,
Ι ἐργοστάσιον εἰς Μπέρντορφ τῆς Κάτω - Αὐστρίας, πε-
ρίπου 600 ἐργατῶν, Ι ἐργοστάσιον εἰς Ἀμστέττεν τῆς
ὡς εἴρηται περιοχῆς, παραγωγῆς χαλυβδοφύλλων.
4. Ἅγιος Ἐγνύντερ Αἰῖσεν Βιομηχανία Χαλύβων Α.Ε.
εἰς Ἅγιον Ἐγνύντερ καί Νέον Δάσος τῆς Κάτω - Αὐστρί-
ας παραγωγὴ ἐξοπλισμοῦ μηχανολογικοῦ τύπου, καλωδίων, ἰ
σιδηροσωλήνων κ.λ.π. πλεόν τῶν 800 ἐργατῶν.
5. Ἑλβ - Ἡλεκτροβιομηχανία Α.Ε., 2 ἐργοστάσια εἰς
Βιέννην καί Ι εἰς Μούλερστόρφ τῆς Κάτω - Αὐστρίας.
6. Χόφχερ καί Σράντζ Α.Ε., ἐργοστάσιον γεωργικῶν μηχανη-
μάτων εἰς Βιέννην, περίπου 900 ἐργάται.
7. Ἐργοστάσιον Ἀτμομηχανῶν Βιέννης Α.Ε., περίπου 1.000
ἐργάται, καλύπτει κυρίως τὰς ἐξαγωγάς.
8. Μάνερσμαν - Τράντζς Α.Ε. Βιέννη, κατασκευὴ ἐξοπλι-
σμοῦ ἐκμεταλλεύσεων πετρελαιοειδῶν.
9. ΣΙΜΕΝΣ - ΣΟΥΚΕΡΤ Α.Ε., 2 ἐργοστάσια εἰς Βιέννην, πε-
ρίπου 2.200 ἐργάται. Παραγωγὴ ἡλεκτρικῶν μηχανῶν, μη-
χανουργικῶν μηχανημάτων, μετασχηματιστῶν, διαζευκτῶν
κ.λ.π.
10. Σμίντχουτε Κρέμς εἰς Κάτω - Αὐστρίαν, παραγωγὴ σιδη-
ροφύλλων λεπτῶν, ὁμοίως γαλβανιστέ καί ἐξαρτημάτων ἐκ
σιδήρου.

- II. Χάλυψ - Τέμπεργκους Α.Ε., εἰς Τράϊσσεκ τῆς Κάτω - Αὐστρίας, ἐκ τῶν μεγαλυτέρων χυτηρίων χάλυβος, περίπου 1.000 ἐργάται.
- I2. Μπρόνκενμπαου Βιέννης καὶ Κατασκευαὶ Σιδηροῦ Α.Ε. 2 ἐργοστάσια εἰς Βιέννην, περίπου 900 ἐργάται.
- I3. Σέριους Γκρούντμπαχ Α.Ε. ἡ μεγαλυτέρα ἐπιχειρήσεις ὀρυχείων ἄνθρακος εἰς Γκρούντμπαχ πλησίον τοῦ Σνέμπεργκ τῆς Κάτω - Αὐστρίας.
- I4. Χημικὴ τοῦ Δουνάβεως, 2 ἐργοστάσια εἰς Κάτω - Αἰστράν, 1 εἰς Βιέννην.

Ε) Βιομηχαναὶ ἐθνικοποιηθεῖσαι

μερικῶς

- I. Μπέργιμπαου - Ἀντιμονίου Α.Ε. εἰς τὸ Σλάϊνινγκ τοῦ Μπούργενλαντ.
2. Αἱ ἀνήκουσαι εἰς τὸ κονσόρτιον τῆς Ἀλπίν - Μοντάν 3 βιομηχαναὶ ΒΕΤΑΓΚ, ΧΕΝΧΑΠΕΛ καὶ ΧΑΗΝΕ, ΝΕΓΚΡΕΛΙ.
3. Μεταλλοβιομηχανία Ἐνζεσφέλντερ Α.Ε. εἰς Κάτω - Αὐστρίαν. Μεταποιήσεις ἐλαφρῶν μετάλλων, περίπου 500 ἐργάται.
4. Ἀῖσεν καὶ Μεταλλοβιομηχανία Βιέννης, ἐλεγχομένη ἀπὸ τὴν Ἀλπίν - Μοντάν, εἰς τὴν Βιέννην.
5. Μεταλλοβιομηχανία καὶ Καλλώδια Βιέννης, εἰς Βιέννην, περίπου 1.000 ἐργάται παραγωγή καλωδίων 30% τοῦ συνόλου τῆς Αὐστρίας.

1. Μούλντορφερ Γκραφίτμπεργιμπαου εἰς τὸ Μούλντορφ τῆς Κάτω - Αὐστρίας παραγωγή γραφίτου.
2. Πρώτη Αὐστριακὴ Βιομηχανία Γκλάνζτοφ Α.Ε. εἰς Ἅγιον Πόλτεν τῆς Κάτω - Αὐστρίας, παραγωγή συνθετικῆς μετάξις, περίπου 1.200 ἐργάται.
3. Κινηματογραφικὰ Βιέννης Τόμπις - Σάσα, εἰς Βιέννην, στούντια συγχρονισμοῦ κ.λ.π.

Κατὰ γενικὴ ἐκτίμησιν ἅπασαι αἱ βιομηχανίαι εὐρίσκοντο ἀπὸ ἀπόψεως κτιρίων καὶ μηχανημάτων εἰς κακὴν κατάστασιν. Τὸ αὐστριακὸν κεφάλαιον καὶ ἡ κεφαλαιοαγορὰ μετὰ δυσκολίας ἀντιμετώπισε τὴν ἀνόρθωσιν καὶ βελτίωσιν τῶν ἐργοστασίων μέχρι σήμερον δὲ καταβάλλονται προσπάθειαι ἰδίᾳ διὰ τὴν ποσοστιαίαν ὑπερέκλυψιν τῆς παραγωγῆς ἀπὸ ἀπόψεως τῶν προπολεμικῶν ἀριθμῶν τῶν προϊόντων ὡς ἐπίσης καὶ τῆς διαμετακομίσσεως αὐτῶν διὰ τοῦ Δουνάβεως.

BIBLIOΓΡΑΦΙΑ

1. Θ. Φόρεστερ. Δούναβις καὶ Μαύρη Θάλασσα. 1857
2. Ο. "Αντο Κάρντ. 'Ο Δούναβις καὶ οἱ λαοὶ του. Παρίσιοι, 1867
3. Συνδιάσκεψις καὶ Σύμβασις τοῦ Λονδίνου. Δούναβις. Παρίσιοι 1883.
4. Στρατιωτικὴ Γεωγραφία. Δούναβις καὶ Μαύρη Θάλασσα. Παρίσιοι 1883.
5. Σ. Μπιγκότ. 'Ελλάς - Τουρκία - Δούναβις. Παρίσιοι 1886.
6. Μ. Λεζέ. 'Ο Σάβας. 'Ο Δούναβις κ.λ.π. Παρίσιοι 1889.
7. Α. Μπελλεσόρτ. Ρουμανία. Δούναβις, Παρίσιοι 1905.
8. Ι. Ράιτς. Δούναβις. 'Εχθροὶ καὶ Φίλοι. Λονδῖνον 1918.
9. Διεθνὴς Συνδιάσκεψις τοῦ Δουνάβεως. Τόμος Ι, Παρίσιοι 1924.
10. Συλλογὴ Συνθηκῶν, Συνθήκη Βερσαλλιών. Τριανόν, κ.λ.π. 1920.
11. Ε. Τσάμπερλεν. Διεθνὲς Καθεστῶς Ρήνου καὶ Δουνάβεως. 1923.
12. Α. Φιλίπ. Διεθνὲς Καθεστῶς τοῦ Δουνάβεως 1923.
13. Ε. Νιμπουαγέ. Δίκαιον 'Εσωτερικῆς Ναυσιπλοΐας 1926/7.
14. Σ. Πλντορ. Διεθνὲς Καθεστῶς τοῦ 'Εσκό. 1928.
15. Κοινωνία τῶν 'Εθνῶν. Συνδιασκέψεις τῆς Γενεύης. 1930.
16. Α. Μπόλ. Δεκαετέες Καθεστῶς κ.λ.π. 1930.
17. Κοινωνία τῶν 'Εθνῶν. Συνδιάσκεψις Ποταμοῦ Δικαίου. 1931.
18. Μ. Λαζάροβιτς - Ρεμπελιάνοβιτς - Δούναβις. 1932.
19. Ε. Λένγκυελ. Δούναβις. 1940.
20. Γενικὴ 'Επιθεώρησις Διεθνoῦς Δικαίου. 1941/1945, Ι Τόμος
21. Γκ. Χερσέντ. Ροδανός - Ρήνος - Δούναβις. Παρίσιοι 1941.
22. Γεωγραφικὴ 'Επιθεώρησις "Όττο Πόππερ. Διεθνὲς καθεστῶς τοῦ Δουνάβεως - Τεῦχος 101-2 1943.
23. Συνθήκη Παρισίων - 'Ελληνικὴ 'Αντιπροσωπεΐα. 1946
24. Συνθήκη Εἰρήνης Βουλγαρίας 'Αθῆναι ΦΕΚ.Α. 231. 1947.
25. Συνθήκη Εἰρήνης 'Ιταλίας " " Α. - . 1947.

26. 'Ηνωμένα Έθνη. Σειρά Συνθηκών. Τεύχος Ι. 1946 - 1947.
I Νος Ι - Ι5, II Νος Ι - II .-
27. Ι. Κόμτε. Έλβεττα, Μεσόγειος, Ροδανός. Χαλασσία ή Ποτάμιος Πολιτική. Παρίσιου 1947. Διεθνής Συλλογή Κοινωνικών καί Πολιτικών Έπιστημών. Σειρά Πολιτικής Οικονομίας. Τεύχος 4.
28. 'Ηνωμένα Έθνη. Σειρές Συνθηκών. 1948 Τεύχος 21,22.
29. " " . 'Επιθεώρησις Μεταφορών - Συγκοινωνιών, Τεύχος Ι. Ι.
Βιβλιογραφία επί του ζητήματος του Δουνάβεως 1948.
30. Βρεττανικόν Έτήσιον Βιβλίον Διεθνούς Δικαίου. 1948.
31. Φ. Χέρτζ. Οικονομικόν Πρόβλημα των Παραδουναβίων Κρατών 1947 - 48.
32. Συλλογή Συνθηκών. Σύμβασις Βελιγραδίου, 1948. 'Ην. Έθνη.
33. 'Ηνωμένα Έθνη, Συλλογή Συνθηκών. Συνδιάσκεψις Βελιγραδίου. 1948.
34. Γαλλικόν Υπουργείον Έξωτερικών, Τμήμα Τύπου 540 - 544.
Αί Συνθήκαι Ειρήνης μέ την Ούγγαριαν, Ρουμανίαν, Φινλανδίαν Βουλγαρίαν καί 'Ιταλίαν 10 Φεβρουαρίου 1947. Παρίσιου 1948.
35. Ι. Μ. Σινκλαίρ. Συνδιάσκεψις του Δουνάβεως. 1948.
36. Έτήσιον Βιβλίον 'Ηνωμένων Έθνών. 1948 - 1949.
37. Α. Γκινδργκν. Κυβερνήσεις της Παραδουναβίου Ευρώπης. 1949.
38. Μ. Πόπονιτς. Οικονομικά Σχέσεις Κρατών 1949.
39. Π. Ντρόστ. Συνθήκη Παρισίων. Χάγη 1948/9.
40. Συλλογή Συμβάσεων καί Συμφωνιών. 1949.
41. Μπ. Μίρκινε Γκετσεβίτς. Συνθήκαι Ευρώπης. Συμβάσεις. 1951
42. 'Ηνωμένοι Πολιτεΐαι. Συνθήκαι καί Συμφωνίαι. 1951 - Τεύχος 2. Β.
43. Συνθήκη Πολεμικών Ζημιών Μ. Πουσιέρ, Πρόλογος Γ. Καέν - Σαλβαντόρ Παρίσιου 1954.

44. Διακοινοβουλευτική Ένωση. Συνδιάσκεψις τῆς Ούάσιγκτον,
Γενεύη, 1953 / 4.
45. Ε. Τσουρέα. Συνθήκη Ειρήνης μέ τήν Ρουμανίαν. 1954.
46. Ρ. Λουκίτζ. Κρατική Ὀργάνωσις Γιουγκοσλαβίας. 1955.
47. Μτ. Ὀγκριτζέν. Ἡ Γιουγκοσλαβία . 1955.
48. Α. Πεγιάρντ. " " 1955.
49. Ε. Πριντόνοφ. " " τοῦ Τίτο. 1955.
50. Μ. Ντέ Βός, Ἱστορία Γιουγκοσλαβίας 1955.
51. " Ὁ Ὀμόσπονδος Γιουγκοσλαῦος " Ἀγών Γιουγκοσλαῶν
διά τήν Εὐρώπην. 1955.
52. Τάϊμς. Βιομηχανική Ἐπιθεώρησις. Συναλλαγᾶ Δουνάβεως.
1955.
53. Αὐστριακόν Προξενεῖον. Ὑπηρεσία Τύπου Ἀθῆναι. 1955.
54. Αὐστριακή Ὑπηρεσία Στατιστικῆς. Βιέννη. 1956.
55. Ἐτήσιον Περιοδικόν Στατιστικῆς Μεταφορῶν Εὐρώπης. Ἡνω-
μένα Ἑθνη. 1957.
56. Ε.Χ. Μίνης. Σκύθοι καί Ἕλληνες. Ν. Ὑδρική. 1965.
57. Μ. Μαριοπούλου. Κεφαλλῆνες καί Ἰθακήσιοι. Ναυτικά τοῦ
Δουνάβεως. Πρόλογος τοῦ Σ. Μπενκατώρου. Ἀθῆναι 1967.
58. Διπλωματικόν Λεξικόν. 1970.
59. Ἀνταποκρίσεις, "Τάϊμς" εἰς Ἀθηναῖκόν Τύπον, Ἔτη 1960
ἕως 1974.
60. Δημοσιεύματα Ἀθηναῖκοῦ Τύπου,
Ἐφημερίδες " Ἡ Καθημερινή, " Ἡ Βραδυνή", "ΤΑ ΝΕΑ",
"ΤΟ ΒΗΜΑ", "ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΚΟΣΜΟΣ"
Ἔτη 1960 ἕως 1974.

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Είσαγωγή	Σελίς	I
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α: Οικονομική γεωγραφία τοῦ Δουνάβεως.	"	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β: Οικονομολογικός βίος ἕως τὸ 1945.		
Μέρος Α' Ὑπογραφεῖσαι Συμφωνίαι ἀπὸ τοῦ 1408 ἕως τοῦ 1945.	"	14
Μέρος Β: Οικονομολογικὸν καθεστῶς πρὸ καὶ μετὰ τοῦ 1914-18.	"	29
Μέρος Γ: Ἐμποροοικονομικαὶ Συμβάσεις.	"	47
Μέρος Δ: Χαρακτηριστικὰ τῶν ἐκβολῶν	"	61
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ: Ἀπὸ τοῦ 1945 μέχρι σήμερον		
Μέρος Α: Ἡ Σύμβασις τοῦ 1948	"	77
Μέρος Β: Ἡ νέα οἰκονομολογικὴ γραμμὴ. Αἱ τροποποιήσεις τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948.	"	99
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ: Ἐμπορικαὶ σχέσεις καὶ οἰκονομικὴ κἀτοφίς τῶν παραδουναβίων χωρῶν.	"	115
Μέρος Α: Σοβιετικὴ Ἑνωσις	"	116
Μέρος Β: Γιουγκοσλαβία.	"	128
Μέρος Γ: Οὐγγαρία.	"	146
Μέρος Δ: Βουλγαρία.	"	162
Μέρος Ε: Τσεχοσλοβακία.	"	163
Μέρος ΣΤ: Ρουμανία.	"	168
Μέρος Ζ: Αὐστρία	"	180
Βιβλιογραφία.	"	191
Περιεχόμενα.	"	194
