

OROSZ GEOPOLITIKAI ÉS GEOÖKONÓMIAI ÉRDEKEK A DUNA MENTÉN

Hardi Tamás

PhD, tudományos főmunkatárs, MTA KRTK RKI hardit@rkk.hu

A 18. század végén az orosz és közép-európai geopolitikai és geoökonómiai érdekek egyik metszéspontjává vált az Alsó-Duna térsége. Az elmúlt kétszáz évben több hatalmi központ egyaránt törekedett arra, hogy hatalmi és gazdasági szempontból uralja a térséget, de ezt a helyzetet, folyamatosan egyik hatalomnak sem sikerült elérnie. A Duna-völgy az orosz törekvések egyik mellékszintere, de időnként meghatározó jelentőségre is szert tett. A kereskedelem felügyelete, valamint az Alsó-Duna menti népek (románok, szerbek, bolgárok) önállósodásának támogatása jelenik meg, mint aktivitás. Orosz hatalmi jelenlét tartósan csak a Delta-vidéken, a bal parton alakulhatott ki Dél-Besszarábia kézbentartásával. Csak a Szovjetunió tudta a hatalmi terét a folyóvölgy középső szakaszára kiterjeszteni a huszadik század második felében. Tanulmányunk ezt a folyamatot kívánja bemutatni Oroszország Duna parti megjelenésétől máig.

Oroszország egyik alapvető geopolitikai problémája, hogy nagy kiterjedése ellenére rossz tengeri kijáratokkal rendelkezik. Az orosz hatalom célja volt ennek megoldása, s ez déli, délnyugati irányú terjeszkedést jelentett, ami így Oroszországot az ún. „keleti kérdés” (az Oszmán Birodalom gyengülése, felbomlása, valamint a helyén létrejövő nemzetállamok kapcsán kialakult nagyhatalmi vetélkedés) egyik kulcsfigurájává tette (Bodnár, 2008).

A 18. században a tengeri kijáratot kereső, dél felé terjeszkedő Oroszország elérte a Fekete-tenger északi és északnyugati partvidékét. A hatalmas ország egyik legfontosabb földrajzi problémája mind a mai napig, hogy szárazföldre zárt, nem rendelkezik jó kikötőkkel, ahonnan könnyen elérhetné a világtengereket (Trejvis, 2008). A tengerparti kijutás ugyanakkor a geopolitikai pozícióit messzemenően javíthatja, s veszélyeztetheti a többi európai és tengeren túli hatalom helyzetét (a geopolitika egyik alaptételeként ezt a kérdést Halford Mackinder vázolta fel a 20. század elején, amelyet Spykman fejlesztett tovább a második világháború után). A 16. századi Oroszország még csak észak felé, a Barents-tenger partján rendelkezett tengerparttal, amely Európától távol volt, s amelyet az év nagy részében jég borított. Oroszország számára az európai tengeri kijárat megszerzése létkérdés, hiszen a jó kikötők hiánya katonai stratégiai problémát s kereskedelmének korlátozásokat jelentett. Ezért a tengerpart elérése motiválta az ország terjeszkedését nyugati és déli irányba. A 18. század elejétől terjesztették ki hatalmukat a Finn-öböl, így a Balti-tenger partjára. Nagy Péter cár megalapította Szentpétervárt, amely kikötővárosként már biztosíthatta a kapcsolatot Európa felé, viszont ez az öböl sem jégmentes, s a Balti-tengert is szorosok (Öresund) választják le a világtengerekről, s ezt a szorost más hatalmak ellenőrzik. A déli terjeszkedés a Fekete-tenger

irányába történt. Ez a kijárat már meleg tengeri alternatívát nyújtott, ezért partvidékének megszerzése fontos volt a cári hatalom számára, s északi és keleti partvidékét meg is szerezték a 18. század során. A Fekete-tengernek ugyanakkor volt egy nagy hátránya. Nevezetesen, hogy kijáratát, a Boszporuszt és a Dardanellákat a Török Birodalom tartotta a kezében, ami tehát ismét a szabad tengeri kijutást korlátozta Oroszország számára. A szorosok kérdése az orosz geopolitika sarkalatos pontjává vált, s ennek mintegy a „kiegészítése” lett a Duna torkolatvidéke feletti ellenőrzés megszerzése (*Siselina–Gazdag, 2004*).

Hasonlóan fontos szerepet töltöttek be az orosz külpolitikában az ún. „Dunai Fejedelemségek”, tehát a két román fejedelemség, valamint a szerb autonóm terület. Ezek támogatása fontos volt a balkáni befolyás fenntartására.

A tenger északnyugati és nyugati partjának birtoklásáért többször is összecsapott a két hatalom. Az összecsapások változó eredménye jelentős hatással bírt a Duna használatára is, hiszen a két hatalom egymást váltva, több periódusban uralta a folyót, illetve szorult vissza. Oroszország a Duna használatára 1774-ben kapott lehetőséget a portától, s parti állammá 1812-ben vált, majd 1829-ben az egész deltavidéket az uralma alá hajtotta, s Odessza versenyhelyzetének javítása érdekében akadályozta a dunai hajózást (*Vas, 1933*). 1840-ben szerződést kötött Ausztriával a hajózás biztosításáról, de igyekezett azt nem teljesíteni. A krími háború végén (1856) elvesztette uralmát a Duna torkolat felett, de az Európai Duna Bizottság tagjaként a befolyásának töredéke megmaradt. Duna parti állammá ismét 1878-ban, a berlini kongresszus után vált. Az első világháborúban a Duna partot elvesztette, majd (már mint Szovjetunió) 1940-ben visszavette, s meg is tartotta a Szovjetunió összeomlásáig (1991). Ekkortól az utódállam, Ukrajna vette át a terület feletti uralmat, de a térséggel kapcsolatos geopolitikája hasonló maradt a volt orosz, illetve szovjet politikához.

Ha részletesen kívánjuk bemutatni az orosz hatalom kiterjesztésének és visszahúzódásának történetét, akkor a 18. században kell azt elkezdenünk. Az 1774. évi kücsük kajnardzsai béke, amely az 1768–1774. évi orosz–török háborút zárta le, az orosz befolyás erősödését hozta magával mind a Duna torkolatvidékén, mind az egész Balkánon. Ennek a békének nagy jelentősége volt az egész térség számára, hiszen az orosz pánszláv ideológia kiterjesztését szolgálta, hiszen ekkor ismerte el az Oszmán Birodalom (és a többi európai nagyhatalom) Oroszország beleszólási jogát a Balkán, illetve Közép-Európa életébe. Oroszországot, mint az Oszmán Birodalomban élő ortodox keresztény lakosság hivatalos védnökét ismerte el a világ, s ezt a státuszát egészen a krími háborúig megtarthatta. A befolyás növekedése lehetővé tette Oroszország számára az Alsó-Duna használatát. Az 1787–1792. évi orosz–török háború

eredményeként Oroszország megszerezte a mai Odessza környékét, s megalapította a nevezetes kikötővárost (1794-ben), amelynek a 19. század során fő feladatává a Kelet-Európai-síkság feketeföldjein termelt gabona világpiacon juttatása lett. Az 1806–1812. évi orosz–török háborút lezáró békében Oroszországgé lett Besszarábia (valamint megszerezte az ellenőrzést a román fejedelemségek felett, amelyek addig oszmán fennhatóság alatt álltak), így ekkor Duna parti állammá vált, részben birtokolva, részben dominálva a torkolatvidéket. A 19. század elején Oroszország megszerezte a deltavidéken a Szulinai-, majd a Szent György-ágot is (1823) (*A Pallas Nagy Lexikona* 5.).

1826-ban az orosz és az oszmán hatalom Akkerman fellegvárában (ma: Bilhorod-Dnistrovsky, Ukrajna) kötött szerződést. Ez a megállapodás elsősorban a Moldva és Havasalföld státuszáról szóltak. A két fejedelemség vezetőit (hoszpodárok) a két hatalom jóváhagyásával saját maguk választhatják, s ez a választás hét évre szól. A szerződés az oszmán katonai erők kivonását is előírta. A törökök feladták a három dunai kikötő (Giurgiu, Brăila és Turnu Măgurele) feletti ellenőrzésüket, azokat átadták a Havasalföldi fejedelemségnek. A szerb autonómiát is megígérték, azonban II. Mahmud szultán megtagadta az egyezmény végrehajtását, s ez vezetett az 1828–1829. évi orosz–török háborúhoz (*Jelavich Ch.– Jelavich B., 1986; Jelavich B., 1996*). A háborút lezáró a drinápolyi béke (1829) biztosította az orosz uralmat az egész deltavidék felett (Palotás 1984). Ugyanebben a békében Oroszország elérte azt, hogy a Duna-torkolat használatából kizárjanak minden más hajót. Jogot kapott ugyanis arra, hogy egy karanténállomást állítson fel a Szulinai-ágban. Miután a brit kereskedelem 1834-ben megindult, meg is tette ezt, s hozott egy rendeletet, miszerint minden, a Dunán közlekedő hajót el kell szállítani Odesszába egészségügyi megfigyelésre (*Krehbiel, 1918; C. A. M., 1948*). A megszálló hatalom a torkolat, illetve a hajózóút elhanyagolásával bénította a hajózást, nyilván Odessza kereskedelmi helyzetének javítása érdekében, elhanyagolta az amúgy is gyorsan zátonyosodó ágakat, így a kotrás hiánya is veszélyeztette a hajózást. Ugyanakkor a szerződésben elérte a török hatalomnál, hogy az megnyissa a Fekete-tenger kijáratát jelentő tengersizorosokat más államok kereskedelmi hajói előtt. Így az odesszai kereskedők szabadon kijuthattak a mediterraneum, s azon keresztül a világtengerek kikötőibe (*Jelavich Ch.– Jelavich B., 1986; Jelavich B., 1996; Komlos, 1990*). Szintén a Duna –völgy geopolitikája szempontjából fontos, hogy ez a béke tette lehetővé Oroszország számára a két román dunai fejedelemség, Havasalföld és Moldva megszállását, valamint orosz követelésre az Oszmán Birodalom megadta Szerbia autonómiáját.

Odessza és a dunai kereskedelem versenye elsősorban Törökország és Ausztria (Magyarország) szállításait érintette érzékenyen. A császárság 1840-ben kötött egy

megállapodást (Duna-hajózási szerződés) a cári birodalommal, amelyben Oroszországot kötelezték a torkolatvidék karbantartására, szabályozására és a hajózás biztosítására (*Palotás, 1984*). A dunai hajózás nemzetközi rendezésével kapcsolatban nagy lendületet adott, hogy megjelent a gőzhajózás a folyón. Ez, párosulva a gabona iránti gyorsan növekvő európai kereslettel a forgalom gyors növekedéséhez vezetett, így egyre égetőbb lett az igény a tengeri kijárat biztonságának javítására. Ezt – mint már bemutattuk – Oroszország igyekezett megnehezíteni, különböző eszközökkel. A két birodalom szentpétervári megállapodása a hajózás megkönnyítése érdekében történt, s lehetővé tette az osztrák hajók szabad közlekedését. Oroszország kötelezettséget vállalt arra, hogy hozzáfog a mederszabályozásokhoz, a hajóutat karbantartja, s a rendszabályokat is a hajózás érdekeit figyelembe véve alakítja át. Lényeges, hogy ebben a szerződésben jelent meg először a szabad hajózás 1815-ben kimondott elve¹, mégpedig az orosz befolyás alá eső szakasz viszonylatában. Erre a szakaszra kimondta a szerződés, hogy a bécsi elvekkel összhangban bármely állam hajói számára szabad a hajózás, nyilván az érvényes szabályok betartása mellett, s a megállapított illetékek megfizetésével (*Palotás, 1984; Komlos, 1990*). Ebben a törekvésben ekkor már Anglia volt az egyik érdekelt fél, mivel a saját ipari exportjának, s gabona importjának egyik fontos útvonalát látta a Duna alsó szakaszában. Az Oroszország által vállalt mederjavítási munkálatok nem valósultak meg a szerződés aláírása ellenére sem. 1853-ban Szulinában csak 7,5 láb vízmélység állt rendelkezésre (2,28 m), ami a korábbi török uralom alatti állapotnál sokkal rosszabb helyzetet teremtett (korábban 16 láb, azaz 4,88 m volt a hajóút mélysége) (*Vas, 1933*).

Az orosz terjeszkedés a Fekete-tenger nyugati partvidékén viszont felkeltette a britek figyelmét is. Nagy-Britannia elemi érdeke volt ennek a térségnek a stabilitása, mivel a gyarmatok felé vezető útvonal a törökök által kézben tartott területeken vezetett keresztül. Ennek az útvonalnak az elzáródása a brit birodalom világméretű kapcsolatait vágta volna el, ezért az oroszok megjelenése a térségben kényesen érintette a világ akkori legnagyobb hatalmát. Törökország így Nagy-Britannia pártfogását élvezte a kereskedelem terén is. Az angol érdekeltségek a törököket részesítették előnyben, s 1838-ban megkötötték az Angol–Török Kereskedelmi Paktumot, amely szinte szabadkereskedelmi jogokkal ruházta fel a briteket. Elsősorban ipari termékeket szállítottak a török területekre mezőgazdasági árukért cserébe. Ezek a lépések végső soron a Fekete-tengerre igyekeztek bezárni az orosz kereskedelmet. A katonai-stratégiai „bezáródást” Ausztria, Franciaország, Poroszország, Anglia és Oroszország szerződése (Dardanella-egyezmény vagy második londoni egyezmény – 1841) idézte elő, a szerződés békeidőben minden hadihajó, így elsősorban a korábban

kiváltságos oroszok elől zárta el a Földközi-tenger és a Fekete-tenger közötti tengersizorokat. A szorosok ügyében ettől kezdve nem kétoldalú orosz–török egyezmény döntött, hanem a londoni szerződés résztvevői közösen. Mivel a szabad kereskedelmi hajózás lehetősége továbbra is megmaradt a szorosokon keresztül, Odessza részesedése tovább növekedett a kereskedelmi forgalomból.

A dunai és az odesszai kereskedelem versengése megmaradt, s a krími háború kirobbanásának egyik gazdasági jellegű okává vált. Oroszország csak a krími háború után, 1856-ban súlyos vereséget szenvedve szorult vissza a torkolatvidékről. Így a szerződés középpontjába került a Duna torkolatvidéke is. A szerződő felek garantálták a török területek integritását és függetlenségét, a korábban az oroszok által elfoglalt Dél-Besszarábiát (1812) és a Duna torkolatot (1829) ki kellett üríteniük. Dél-Besszarábiát a Moldvai fejedelemséghez csatolták, majd a két román fejedelemséget autonómiájuk fenntartásával ismét az oszmán szuverenitás alá helyezték.

A Duna használata szempontjából fontos az a rendelkezés is, ami a Fekete-tengert semleges zónává alakította, így azt egyetlen állam hadiflottája sem használhatta. Ugyanebben az évben írták alá a Dardanella-egyezményt is, amely a szorosokból kitiltotta a hadihajókat, s az átjárók felügyeletét a nagyhatalmak gondjaira bízta.

A Duna-torkolat hajózhatóságának kérdését a szerződés rendezni kívánta, annak nemzetközi felügyeletét szervezte meg. Kimondta, hogy a Duna egészén biztosítani kell a szabad hajózást, összefüggésben az 1815. évi bécsi kongresszuson kidolgozott elvekkkel, s ennek biztosítását Európa kollektívan magára vállalja (*Palotás, 1984*). Mindezek megoldására két szervezet létrehozásában állapodtak meg az aláíró hatalmak. Megalapították az Európai Duna Bizottságot, amelynek feladata a torkolatvidék felügyelete Iszakcsától (románul Isaccea, 13,8 fkm) a torkolatig. A Bizottságban a krími háborút lezáró kongresszuson részt vevő hatalmak képviselői kaptak helyet, tehát Anglia, Ausztria, Franciaország, Oroszország, Poroszország, Szardínia és Törökország. Fő feladata pedig a hajózóút rendbe tételére a torkolat hajózási viszonyainak rendezésére és fejlesztésére terjedt ki, különösképpen a Szulina-ág hajózási viszonyainak javítására. Felhatalmazása két évre szólt, ami után – a tervek szerint – a bizottságnak meg kellett volna szünnie, s a hajózás ellenőrzését és biztosítását átadnia a másik szervezetnek, a Nemzetközi Duna Bizottságnak, amely a parti államok képviselőiből szerveződött, s amelyet a feladatok gyakorlati megvalósítására hoztak létre. Ebben a végrehajtó bizottságban a part menti államok és fejedelemségek (Bajorország, Württemberg, Ausztria, Törökország, Szerbia, Havasalföld és Moldva) kaptak helyet. Ez utóbbi befolyása kezdetben Iszakcsától felfelé, az egész Dunán érvényesült, s állandó

jelleggel állították fel (*Palotás, 1984; Komlos, 1990; Font–Krausz–Niederhauser–Szvák, 2001*).

Oroszország a Dunához újra csak az 1877–1878. évi orosz–török háború során jutott ki: az első világháborúig Reni kikötővárostól a Duna vonala a Kiliai-ágon a tengerig jelentette a cári birodalom határát. Oroszország nagyarányú győzelmével visszatért a folyó partjára, a torkolatvidékre, bár annak szabad hajózását immár az Európai Duna Bizottság biztosította, így nem ismétlődhetett meg a hajóút lezárása, mint a század első felében. Ugyanakkor új, szuverén parti államok jöttek létre (Szerbia, Románia, valamint a részben autonóm Bulgária), amelyek innentől egyre markánsabban vettek részt a Dunával kapcsolatos politikai és fejlesztési kérdések eldöntésében

Az első világháború végén (1918-ban) került Besszarábia, így a Duna bal partja (Dél-Besszarábia) is Romániához, majd a Molotov–Ribbentrop-paktum értelmében 1940-ben Besszarábiát a Szovjetunió foglalta el ismét. A terület egy részén létrehozták a Moldáv Szovjet Szocialista Köztársaságot, de a déli területeket, a Duna partot az Ukrán Szovjet Szocialista Köztársasághoz csatolták, megfosztva ezzel a létrejövő Moldáv SZSZK-t a tengerparttól (ezért a Szovjetunió szétesése után önállóvá vált kis ország is landlocked [tengerpart nélküli] állam maradt).

A második világháború során Németország elfoglalta a Fekete-tenger északi partvidékét, így a Duna-torkolatot is, de a Szovjetunió, mint győztes hatalom, kiszorította onnan a megszállókat. A német megszállás idején a Duna fontos utánpótlási vonallá vált, így a háború során jelentős szerep jutott a magyar Duna-tengerjáró flottának is. Bár a háború alatt és a háború utáni rendezés során Besszarábia sorsa kérdéses volt, végül ebben a térségben az 1940. évi határok álltak helyre, tehát Besszarábia (Moldáv SZSZK), illetve Dél-Besszarábia, vagyis a Duna bal partja visszakerült a Szovjetunióhoz. A dunai kijárat ellenőrzése céljából a határ megállapításánál a győztes hatalom még a Serpent-szigetet (Sulina előtt a tengerben elhelyezkedő sziklaszirt, amely a torkolati hajóforgalom ellenőrzésére is alkalmas lehet egy háborús helyzetben) is megszerezte, s amelynek hovatartozása vitát váltott ki Románia és Ukrajna között a Szovjetunió felbomlása után.

A háború következményeként a Szovjetunió elérte évszázados célját, domináns hatalommá vált az Alsó-Duna térségében, sőt Magyarország révén a középső szakaszon is. A negyvenes évek végére a szovjet nagyhatalom uralta a hajózást, s az 1949-ben megkötött belgrádi egyezmény – amely a szabad dunai hajózás szabályozását rendezte – is egyértelműen a szovjet fölényt érvényesítette. Ekkorra a Duna folyó nemzeti flottáinak egy jelentős része szovjet kézbe, illetve szovjet érdekeltségbe került, így már nem csak a torkolatvidék

felügyeletének kérdései határozták meg a Szovjetunió Dunával kapcsolatos fejlesztési terveit. A háború végére a korábbi 3500 hajóból és uszályból álló dunai állomány 2500 darabra zsugorodott. A megmaradt eszközökből 700 jutott az USA által megszállt német és osztrák zónákra, míg a szovjet megszállási zónába 1800 db került. A Szovjetunió kihasználta a dominanciájából származó gazdasági előnyét, s a parti országokkal közös hajózási társaságokat alapított: SOVROMTRANSPORT 1945 (szovjet–román); MESZHART 1946 (szovjet–magyar) (1946 elején a Szovjetunió 28 különböző hajót adott át Budapesten a hajózás megindítására [*Mafirt Krónika* 25., 1946]) és JUSPAD 1947 (szovjet–jugoszláv). A megszállt országok közlekedése számára a szovjet részvétel előnye abból származott, hogy a németek által a háború utolsó szakaszában lefoglalt hajókat az oroszok visszaszerezték, használatba helyezték, igaz, hadizsákmánynak minősítették (Magyarország ezen hajók egy részét, utasszállítókat, motoros vontatókat, tengerjáró hajót 1946 végén kapta vissza [*Mafirt Krónika* 49., 1946]), majd 1947-ben újabb 45 egység érkezett a Szovjetunióból, „javításból” [*Mafirt Krónika* 86., 1947]). A közös hajózási vállalatok viszont garantálták a szovjet forgalom szállítási díjait és az adómentességet, valamint a szovjetek privilegizált helyzetét a kikötői szolgáltatásoknál, s a kikötőfejlesztéseknél (*Spulber, 1954*).

Látható, hogy ekkorra a Szovjetunió olyan domináns szerepet töltött be a Duna középső és alsó szakaszán, amely az Osztrák–Magyar Monarchiáéhoz hasonlítható a 19. század végén. Így a szovjet uralmi érdekeket szolgálta elsősorban a Duna–Fekete-tengeri csatorna építésének megindítása az ötvenes években (ekkor nem sikerült befejezni, csak évtizedekkel később). A csatorna lényege, hogy a hosszú torkolati utat lerövidítve juthassanak el a hajók a Dunára.

A nagyhatalom pozícióját némileg gyengítette Jugoszlávia, majd Románia elfordulása a szovjet hatalomtól az ötvenes, illetve a hetvenes években. Ennek ellenére a Duna menti gazdaság ekkor már a nagy, keleti szomszédhoz kötődött, s a folyó feletti abszolút uralom már nem volt létkérdés. Ceausescu Romániája kiélhette a Dunán hatalmi vágyait: kiépítette a Duna–Fekete-tengeri csatornát a hetvenes években, megépíthette Jugoszláviával közösen a Vaskapu I. és II. vízierőműveket s fejleszthette kikötőit (Sulina, Galați, Brăila). Így Románia befolyása az Al-Dunán látványosan s látszólag nagyra növekedett.

A szovjet befolyás és a Duna kapcsolata elsősorban a nehézipari beruházásokon keresztül érvényesült a 20. század második felében. A nyersanyagigényes ágazatok ekkor települtek a folyó mellé, nyilván azzal a céllal, hogy a szovjet alapanyag-ellátást vízi szállítással lehessen megoldani. Így a krivoj rogi vasérc és a donyecki szén fő szállítási útvonalává vált a folyó. Erre épültek rá a román Galați és Călârasi hatalmas acélművei, de a bolgár nehézipar egy

része is közvetlenül a folyó mellé települt (Lom, Vidin), illetve Lom kikötője látta el a Szófia mellett épült Pernik nehézipari központot. De hasonló elvek szerint települt Szendrő (Jugoszlávia) s a magyar Dunaújváros acélműve is. Nyilván az acélgyártás mellett hasonló elvek, tehát a szovjet gazdasági kapcsolat (is) vezérelték több vegyipari kombinát, atomerőmű Duna mellé telepítését is.

A Szovjetunió szétesése után a torkolatvidéken az egykori nagyhatalom helyébe az utódállam Ukrajna került, amely túllépve az első gazdasági nehézségeken részben ismét a Duna-torkolat felé fordult. A 21. század elején egy Fekete-tenger–Kiliai-ág-csatorna (Bisztróe-csatorna) megépítésével, illetve felújításával meg kívánta törni a román monopóliumot a deltavidéken, amire Románia persze hevesen reagált, nemzetközi kampányt szervezett. Ennek ellenére a csatornán a forgalom megindult.

Összességében láthatjuk, hogy az orosz/szovjet befolyás a Duna térségben más, fontosabb területekkel volt kapcsolatos (a keleti kérdés a 19. században, a szovjet–német háború, a közép-európai területek uralása), de azoknak fontos kiegészítő momentumává vált a történelemben. Igazi, jelentős befolyásra a 20. század második felében tett szert a Szovjetunió, amikor a Dunát mint az új, Moszkva központú gazdasági tér egyik fontos szállítási útvonalát kezelték. Ez volt az a korszak, amikor a folyó alsó szakasza nagy gazdasági jelentőségre tett szert részben azért, mert a torkolatvidék az akkori gazdasági központ irányába mutatott, másrészt azért, mert mint szabad szállítási útvonal fontossá vált a Közép-Duna medence országai számára, s alternatívát nyújtott a nehézkes, több államhatárt átlépni kényszerülő szárazföldi szállítási módokkal szemben. Ezek az előnyök azonban eltűntek a rendszerváltás után: a szovjet gazdasági tér elvesztette szerepét, a Duna mentén kialakított gazdasági szerkezet idejétmúlttá vált, s a szállítások is rugalmasabban bonyolíthatók ma már szárazföldön. Mindezt tovább rontotta a jugoszláv válság, s ennek kapcsán a dunai forgalom akadályozása szankciókkal, s a lebombázott hidakkal.

Irodalmak

Bodnár E. (2008) *A keleti kérdés és a Balkán az orosz külpolitikában a 19. század első felében*. Hungarovox Kiadó, Budapest.

Trejvis, A. (2008) A fejlődés természeti és társadalom-földrajzi korlátai. – Horváth Gy. (szerk.) *Regionális fejlődés és politika az átalakuló Oroszországban*. MTA RKK, Pécs. 127–150.o.

Siselina, L.– Gazdag F. (2004) *Oroszország és Európa – Orosz geopolitikai szöveggyűjtemény*. Zrínyi Kiadó, Budapest.

Spulber, N. (1954) The Danube–Black Sea Canal and the Russian COntrol over the Danube. – *Economic Geography*. (30), 3, 236–245.

- Vas L. (1933): Az európai Dunabizottság 75 éves működése. – *Vízügyi közlemények*. (15), 1, 184–212.
- A Pallas Nagy Lexikona* 5. kötet (1893) Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság, Budapest.
- Jelavich, B. (1996) *A Balkán története*. Osiris/2000 Kiadó, Budapest.
- Jelavich, C.– Jelavich, B. (1986) *The establishment of the Balkan national states, 1804–1920*. (A history of East Central Europe, 8.) University of Washington Press, Seattle.
- Palotás E. (1984) *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg Monarchia diplomáciájában 1856–1883*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Krehbiel, E. D. (1918) European Commission of the Danube: an experiment of international administration. – *Political Science Quarterly*. 1, 38–55.
- C. A. M. (1948) The Régime of the Danube. – *The World Today*. 9, 368–375.
- Komlos, J. (1990) *Az Osztrák–Magyar Monarchia mint közös piac*. Maecenas, Budapest.
- Font M.–Krausz T.–Niederhauser E.–Szvák Gy. (2001) *Oroszország története*. Pannonica Kiadó, Budapest.
- Mafirt Krónika* 25. (1946) Szovjetunióban javított dunai hajók átadása az újpesti rakparton. <http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=6511>, letöltve: 2011. május 18.
- Mafirt Krónika* 49. (1946) Visszaérkeztek a náciak által nyugatra hurcolt dunai hajók. <http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=6299>, letöltve: 2011. május 18.
- Mafirt Krónika* 86. (1947) Szovjetunió dunai flottával segíti a Magyar-Szovjet Hajózási Társaságot. <http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=6137>, letöltve: 2011. május 18.

¹ A szabad hajózás elve komoly hatással először a napóleoni háborúkat lezáró Bécsi Kongresszuson merült fel, 1815-ben, mint a létrejött általános szerződésben, melyet Nagy-Britannia, Ausztria, Franciaország, Portugália, Poroszország, Oroszország, Spanyolország és Svédország írt alá¹. A szerződés részletesen, CVIII–CXVI cikkelyekben foglalkozik a szabad hajózás biztosításával az olyan folyókon, amelyek több állam területét is érintik (átszeli vagy határolja azokat). A kereskedelmi hajózás ezeken a folyókon a hajózhatóvá válás pontjától kezdve egészen a torkolatig mindkét irányban, mindenki számára szabad, senkinek meg nem tiltható, amennyiben betartja a megfelelő rendészeti szabályokat. A rendészeti szabályokat, illetvekeket a folyó teljes hosszában lehetőleg egységes rendben kell megszabni. A szerződés a parti államok köteleességévé tette a hajózás biztosítását, tehát a hajózóút/vontatóút karbantartását. Fontos kérdés, hogy e szabályok megalkotását a parti államok közösségére, az ó egységes akaratukra bízták, s ezek megváltoztatásához is a parti államok egységes akarata szükséges.

Az orosz–osztrák különszerződés rendelkezik a szabad hajózásról, s a folyami hajón szállított áruk adózásáról, de csak az egykori Lengyelország (1773 előtt) területére vonatkoztatva. A Dunáról, s annak szabad hajózásáról nem esik szó, bár ekkor már Oroszország parti állam volt¹.

A szerződésben meghatározott elvek csak az 1856. évi párizsi konferencián kerülnek alkalmazásra a Duna viszonylatában, illetve részlegesen az 1840. évi osztrák–orosz hajózási egyezményben.