

ТРУДНОСТИТЕ В БЪЛГАРО-РУМЪНСКИТЕ ПРЕГОВОРИ ПРИ ИЗГРАЖДАНЕТО НА ДУНАВ МОСТ I (1881-1954 г.)

Миляна Алексиева

Мостовите са придобили почти митично значение като символ за преодоляването на прегради. Емблематичен с размислите си относно тези съоръжения е един от големите балкански писатели – Иво Андрич, който вижда в мостовете превъплъщение на „ненаситното човешко желание към свързване, към превъзможването на препятствия“¹. Само че неговите романтични схващания, че „мостовете са строени винаги обмислено и там, където се кръстосват най-много човешки нужди“, понякога се разминават с конкретните исторически условия.

Изглежда, че именно в противовес на тези литературно-философските възгледи на Андрич, е историята на преговорите и на строителството на мост на река Дунав между Русе и Гюргево, съпътстващи дипломатическите отношения и политиката на балканските и европейски държави повече от половин век. Сложността при осъществяването на този проект е обусловена от редица предпоставки, които оказват съществено влияние върху опитите за неговата изпълнимост. Идеята не е просто строително начинание,

1 Андрич, И. *Мостове*. Сборник есета. Варна, 1983, 239-241.



а важен политически и дипломатически проблем, който изразява и засяга интересите на много страни в Европа. Трудното реализиране на „Дунавската идея“ се дължи на факта, че по този въпрос се преплитат противоречиви политико-икономически интереси на повечето балкански и европейски държави. Оказва се, обаче, че въпреки съществуващите пречки и без да бъде приоритетна, идеята за мост на Дунав присъства и съпътства всички периоди от новата българска история до неговото успешно реализиране през 1954 г.

Настоящият текст проследява българо-румънските преговори относно изграждане на мост на река Дунав, като се позовава преди всичко на архивни документи от Централния държавен архив и Дипломатическия архив на МВнР. Текстът не претендира за изчерпателност, а по-скоро набелязва българската гледна точка в двустранните преговори по разглеждания проблем.

За да се онагледят различията по въпроса за изграждането на мост на река Дунав, съпътстващи дългогодишните българо-румънски преговори, следва да се проследят някои основни моменти в тях, свързани с разминаванията в плановете между двете съседни

държави.

Периодът на неосъществяването на моста (1878-1944)

Още в първите години след Освобождението, българските правителства разработват вижданията си относно железопътната мрежа на Княжеството, като в този контекст се поставя и въпросът за свързването на българските железници с европейските, чрез построяването на мост на река Дунав². Условието за осъществяването на тази идея са подчинени на клаузите на Берлинския договор, които постановяват пряка зависимост на Княжество България най-вече от австро-унгарски железопътни компании. При така поставените международни задължения, непосредствено след Освобождението възможностите на страната за провеждане на самостоятелна железопътна политика са силно ограничени, с което идеята за строителство на мост на река Дунав придобива второстепенно значение в българската политика.

Въпреки международното положение, конкретни стъпки от българска страна за изграждане на мост на Дунав са предприети още през 1881 г. при управлението

² Стателова, Е. *Дипломатията на Княжество България 1879-1886*. С., 1979, с. 41

на кабинета начело с Петко Каравелов³. Българският дипломатически агент в Букурещ – Кириак Цанков – започва преговори с румънското представителство по въпроса за строеж на мост. Румънското правителство изразява съгласие за свързването на ж.п. линиите между двете страни, но отхвърля българското предложение за евентуално надречно свързване при Русе или Видин. Позицията на Румъния определя като най-подходящ пункт Свищов-Зимнич, тъй като чрез него би си осигурила най-пряка връзка до Цариград. Проявеното противопоставяне следва да се обвърже с неблагоприятните икономически последици за румънската страна, произтичащи от паралелното изграждане на ж.п. линията Русе-Варна (на българска територия) и Черна вода-Кюстенджа (на румънска земя)⁴. Наличието на евентуален мост при Русе би предопределило намаляването на трафика по румънското ж.п. трасе Черна вода-Кюстенджа, поради стратегическите преимущества за конкурентното Русе-Варна, а това до голяма степен би рефлектирало и върху икономическото значение на пристанището Кюстенджа. В този смисъл, опитът на България да наложи Русе като пункт за строителство на моста не успява, тъй като среща категоричното несъгласие на дунавския ни съсед.

Още в този начален етап от преговорите се проявяват и първите различия между двете държави по отношение на месторазположението на бъдещия мост

³ Стателова, Е., В. Танкова. *Константин Стоилов в политическия живот на България*. С., 2001, 93-102.

⁴ Саздов, Д., П. Пенчев. *Дунав мост-100 години дипломация и политика*. С., 2006, 27-33.

на река Дунав. Въпреки демонстрираното положително румънско отношение към идеята за мост, рядко между двете страни се стига до разговори, а когато все пак се провеждат преговори, те завършват безрезултатно.

Някои от публикациите по темата⁵ отбелязват като немаловажна пречка, възпрепятстваща това начинание и периодичното провеждане на сръбско-румънски преговори за изграждане на мост на река Дунав, датиращи от 1888, 1890 и 1898 г.⁶ Те са продиктувани от румънската външнополитическа насоченост, която освен удобна ж.п. връзка с Цариград, търси и възможности за търговски контакти със Солун и Адриатическо море. Свързването на железниците със сръбските, носи за Румъния значителни икономически и политически преимущества, тъй като по този начин тя си отваря пътя именно в това важно южно направление.

И в началото на ХХ в., не се стига до конкретни резултати в преговорите между България и Румъния, което потвърждава становището, че идеята за изграждане на икономически коридор отново стои на заден план в политиката и на двете страни. Въпросът за свързването на българските и румънските ж.п. линии временно отпада от външната политика на Княжество България, за да добие нова актуалност през следващите години.

Съществено влияние върху последвалите българо-румънски преговори, оказва и националната политика на Княжеството към непридобитите по силата на Берлинския

⁵ Пак там, с. 33.

⁶ Пак там, с. 34-41.



Дунав мост след откриването през 1954 г. - източник
в. Работническо дело

договортеритории преобладаващо българско население. Националните интереси на България по отношение на Македония и Одринска Тракия срещат острата съпротива на всички нейни съседи⁷. Конкретните изисквания от българска страна за провеждане на реформи в тези две области я поставят в неблагоприятна международна позиция, още повече, че Сърбия, Гърция и Румъния се обявяват за запазване на статуквото на Балканите. При това положение, влошените отношения с Румъния възпрепятстват и двустранните контакти във връзка с изграждането на мост на река Дунав.

При съществуващите трудности, едва през 1908-1909 г., при управлението на Демократическата партия начело с Александър Малинов, България отново търси пътища за подновяване на преговорите с Румъния. В състоялите се срещи, между българския дипломатически агент в Букурещ полк. Христофор Хесапчиев и румънския министър-председател Йон Братиану, българското

предложение за мост при Русе или Видин отново е отхвърлено от румънска страна⁸. Като основен аргумент за отказа отново се посочва опасението, че свързването на железниците при Русе би се отразило неблагоприятно върху трафика на румънското пристанище Кюстенджа (Констанца). Така, за пореден път, българо-румънските преговори стигат до мъртва точка.

Дългогодишното и безрезултатно провеждане на срещи между двете съседни страни естествено привлича вниманието и на големите европейски държави. В следващите десетилетия те ще оказват съществено влияние върху всички договорености между България и Румъния, непосредствено преди и по време на реализирането на Дунавския мост.

При създалата се предвоенна ситуация, българо-румънските преговори от 1914 г., които правителството на В. Радославов провежда в лицето на българския представител в Букурещ – Симеон Радев⁹, приключват

⁸ Пак там, с. 49-51.

⁹ Пак там, с. 6.3

⁷ Пак там, с. 45.

неуспешно, като румънската страна за пореден път демонстрира различен подход към идеята за мост, отлагайки за неопределено бъдеще строителството поради ограничения финансов ресурс. В навечерието на Първата световна война, евентуалното осъществяване на проекта за мост на река Дунав вече се поставя в контекста на усложнените балкански взаимоотношения и назряващия конфликт между Антантата и Централните сили, чиито стремеж е привличане на съюзници към двата противопоставящи се блока¹⁰. В този смисъл, чисто стопанските аргументи за изграждането на мост губят своето значение за сметка и в полза на военностратегическите. За Румъния, един евентуален мост на Дунав би улеснил навлизането на чужди военни части на румънска територия, особено предвид очертаващия се световен военен конфликт.

В междувоенните години пък, членството на Румъния в Малката Антанта, една от основните задачи на която е да създаде солидна регионална преграда срещу ревизионизма на Унгария и България, предопределя липсата на преговори между двете страни¹¹. Съюзните отношения между Югославия и Румъния допълнително възпрепятстват възможността за постигане на напредък по въпроса за големия транспортен коридор през река Дунав, тъй като отново на преден план се поставят югославско-румънските преговори за строителство на

¹⁰ Марков, Г. *Голямата война и българският ключ за европейския погреб*. С., 1995, с. 29.

¹¹ Димитров, И. *България на Балканите и в Европа*. С., 1983, 5-20.

мост на Дунав, като те продължават и през 30-те години на ХХ в.¹²

През тези години все по-ясно се очертава румънската политика, която от привидна готовност за преговори, еволюира във все по-резервирана позиция, за да достигне до скрито нежелание към договорно обвързване с България по този въпрос към края на 40-те години на ХХ в., по време на конфликта Тито-Сталин (1948 г.). Тогава обаче, променените политически условия в Европа, допринасят за окончателното реализиране на проекта за мост на Дунав.

Втората световна война дава нов тласък на идеята за мост на Дунав, но тя отново е изправена пред редица предизвикателства. Обвързаността на двете дунавски страни с Германия предопределя решаващата политическа и икономическа роля на Берлин по въпроса. Под егидата на Третия райх, на 10 октомври 1942 г., е подписан Протокол за строителство на мост при Русе-Гюргево¹³. Преговорите обаче са отложени за неопределено време поради военните действия, като на преден план отново изпъкват военните аспекти при наличие на евентуален мост, опасенията от провеждане на бомбардировки, както и ограничените финансови ресурси на двете държави. Въпросът дори се коментира неофициално в средите на българските и европейските дипломати. В неформален разговор между Стефан Танев и негов полски колега, се прокрадва отношението на

¹² Кузманова, А. *Балканската политика на Румъния (1933 – 1938)*. С., 1984, 55-79.

¹³ Саздов, Д., Пенчев, П., Цит.съч., 134-151.

някои държави от Централна Европа – едни от бъдещите реализатори на дунавската инициатива: „Ние бяхме съюзници на Румъния, а държахме повече за вас. Не сме ли ние, които настоявахме пред Румъния да построи мост на Дунава между вас и тях?”.¹⁴

Изложените трудности пред реализирането на Дунавския проект доказват сблъсъка на интересите и противоречията между балканските страни и позицията на определени европейски държави. Преодоляването на различията по въпроса е затруднено и от установеното следвоенно статукво в Европа. Въпреки това, идеята за мост придобива нова актуалност като се стига до успешното реализиране на този проект, но вече при коренно различни политически условия.

Перипетиите след Втората световна война

След Втората световна война, България и Румъния стават част от „социалистическия лагер“, като политическият облик на страните, интегрирани в Източния блок, се оформя окончателно чрез подписването на двустранни съюзни договори за „приятелство, сътрудничество и взаимопомощ“¹⁵. Тази съюзна обвързаност дава юридическа основа за провеждането на широко политическо, икономическо и културно сътрудничество, осъществявано под ръководството на Москва.

В рамките на социалистическата общност и

¹⁴ Танев, С. *Дневник, С.*, 2005, с. 401.

¹⁵ Григорова, Ж. *Балканската политика на социалистическа България 1944-1970. С.*, 1985, с. 219.

посредством тясната обвързаност със СССР, двустранните отношения между България и Румъния се осъществяват в контекста на общия процес на по-нататъшно политическо, икономическо и културно сближение, а договорната обвързаност отразява общи интереси по редица актуални и дългосрочни проблеми. Неблагоприятното развитие на съветско-югославските отношения (конфликтът „Тито-Сталин“ от 1948 г.), поставя Югославия извън рамките на доминираната от СССР „общност“. Като следствие от това се влошават и българо-югославските отношения, което позволява на преден план да изпъкнат връзките между България и нейния северен дунавски съсед – Румъния.

След 1947 г. идеята и преговорите за строеж на мост на р. Дунав навлизат в нов етап¹⁶, пряко повлиян от променената политическа конюнктура. За отбелязване е обаче, че още през юли 1947 г., се провежда среща между българската и румънската правителствени делегации в Бистрица (България), отразена във в. „Работническо дело“ с гръмкото заглавие: „Дунава ще свързва навеки румънския и българския народи“¹⁷. На нея румънският министър-председател – „плугаря“ д-р Петру Гроза – открито поставя намеренията за взаимно подпомагане и всестранно сътрудничество между двете държави в полза на утвърждаването на добросъседските отношения, изказано с думите: „Дунав никога няма да раздели Румъния и България, а напротив – ще свързва

¹⁶ Пак там, 211 - 213

¹⁷ *Работническо дело*, бр. 159, 13 юли 1947.



Д-р Петру Гроза



Ана Паукер



ген. Емил Боднараш

навеки тези два трудолюбиви народа”¹⁸. По време на разговорите е повдигнат и въпросът за бъдещето реализиране на проект за мост на Дунав. В подписания Протокол от срещата присъства договореност да се построи мост на река Дунав „в най-близко бъдеще”¹⁹, с цел улесняване на преките връзки между двете страни и транзитния превоз. Присъстват и някои подозрения от военностратегическа гледна точка, поради което неофициално се обсъжда евентуалната възможност за строеж на тунел (sic!) вместо мост на Дунав.²⁰

По време на конференцията в Букурещ от 16 януари 1948 г., на която е подписан Договорът за приятелство, сътрудничество и взаимопомощ между България и Румъния, е потвърдено постигнатото съгласие, според предвидения в чл.14 от гореспоменатия протокол, строеж на мост на р.Дунав (между Корабия и Гиген), като определянето на точното място се възлага на смесена българо-румънска комисия²¹. В Протокола за нейно седалище е посочено Министерството на съобщенията в Букурещ, а датата 10 април 1948 г. е приета като начална за работните действия. В компетенциите на българо-румънската работна група влизат, освен проучването и определянето на място за строеж на новото съоразение, също така и инициране на „постъпки пред други заинтересовани страни”²² – СССР, Чехословакия и Полша,

18 Пак там, бр. 159, 13 юли 1947.

19 Григорова, Ж. Цит.съч., с. 214.

20 ЦДА, ф. 1, оп. 64, а.е. 87, л. 1-2.

21 Григорова, Ж. Цит.съч., 221-222.

22 ДА на МВНР, оп. 1ап, а.е. 265, л. 48.



Димитър Ганев

които да вземат съответно участие в построяването на моста.

Обявената готовност за строеж на мост от страна на Румъния, обаче, съвсем не кореспондира с проявените от нея действия във връзка с практическото реализиране на поетите двустранни договорености. В Решение № 4 на ЦК на БКП от 30 септември 1948 г.²³ се съдържа Паметна бележка, изготвена от Министъра на външната търговия Димитър Ганев²⁴, която засяга проблема със

²³ ЦДА, ф. 1, оп. 6, а.е. 547, л. 1.

²⁴ Пак там, л. 3. Деецът на българското и румънското кому-

забавянето и отлагането от страна на Румъния на строежа на моста. В нея се посочва, че проучвателните работи са преустановени от румънска страна, като нито една нейна институция не дава ясен отговор относно причините за прекратяване на дейностите. Същевременно е изказано съмнение в необходимостта от построяването на мост на този етап, поради липса на финансови средства. Колебливата румънска позиция, защитавана от министъра на външните работи – Ана Паукер – е мотивирана от липсата на получено съгласие от страна на СССР, с което се обяснява и преустановяването на проучвателните работи.

Д. Ганев завършва паметната бележка като посочва, че двете страни успяват да се договорят за официално двустранно уведомление до Москва²⁵, с което да поискат нейното съдействие в строителството на дунавския проект. Изложеният документ потвърждава колебливата румънска позиция и липсата на убеденост в Букурещ относно изграждането на моста, а това до голяма степен обяснява и защо строителните работи по планирания още от 1947 г. мост започват с цели пет години по-късно (март 1952 г.).

Въпреки успешното начало по изграждането на това съоръжение, и през 1952 г. новостроящият се вече мост се натъква на поредните трудности, засвидетелствани,

нистическо движение Димитър Ганев (Д. Г. Върбенов, известен още и като Дедо Божил) е министър на външната търговия в периода 1948-1952 г., а през 1947-1948 г. е бил пълномощен министър в румънската столица.

²⁵ Пак там, л. 2.

макар и оскъдно, в документи от Дипломатическия архив на МВНР.²⁶

В политическите доклади на Д. Греков²⁷ от месец април 1952 г., е отразен и проблемът за строежа на моста. В състоялата се среща между българския посланик и Ана Паукер, е потвърдена необходимостта от разширяване и задълбочаване на връзките между двата народа, както и нуждата от тяхното „взаимно опознаване“.²⁸ Въпреки съгласието от румънска страна и констатацията, че новостроящия се мост илюстрира и „новата материална връзка“²⁹ между двете страни, Ана Паукер за пореден път посочва някои пречки пред построяването. Този път те засягат чисто конструктивното снабдяването на обекта с необходимите материали, които трябва да пристигат от страните членки на СИВ. Според думите на Паукер, за да изпълни поръчката към българо-румънското начинание, Чехословакия трябва да отложи редица други свои задължения.

В своя доклад Греков посочва, че румънският му колега не е в течение и дори липсва добра осведоменост относно въпроса за моста. Имайки предвид, че в тази година Ана Паукер е разкритикувана за грешките си и не е избрана в ПБ и Секретариата на ЦК, поради

²⁶ ДА на МВНР, оп. 4п, а.е. 320, л. 44-47.

²⁷ Греков, Димитър Константинов (1907-1994). Български дипломат. Посланик в Румъния от 1952 до 1954 г. По-късно е пълномощен министър в Белгия и Люксембург (1956-1960) и посланик в ДР Виетнам (1964-1968). Справка по Матеева, М. История на дипломатическите отношения на България. С., 2005, с. 671.

²⁸ ДА на МВНР, оп. 4п, а.е. 320, л. 44.

²⁹ Пак там, л. 45.

отклонението от линията на Партията, позицията на Греков следва да се разглежда в контекста на този чисто вътрешнопартиен конфликт в редиците на РКП. От 1952 г. датират и някои изменения в състава на РКП, наложени след взетите решения на Пленума на ЦК на РКП от май с.г.³⁰

Независимо от предположението на Греков относно евентуалната некомпетентност на Паукер или по-скоро проявената негативна позиция, дължаща се на наложените промени в партийното ръководство на РКП и последвалото отстраняване на фигури именно като Паукер, безспорно остава впечатлението, че строителните работи на моста срещат немалко трудности. Поредното доказателство за това е и отказът на НРР³¹ за доставка на предвиденото количество електрическа енергия за България, съгласно спогодбата от 1947 г., като аргумент за което се изтъкват нарасналите нужди за строежа на Дунав мост. Българският посланик отбелязва, че „работите тук вървят с тикане и бутане“.³²

Липсата на сведения относно строителните работи отново следва да бъде обвързана с определящата роля на външния фактор, а именно СССР и контролните органи на СИВ, от чиято пряка намеса зависи и успешното реализиране на дунавското начинание през следващите години. Едва ли без чисто авторитарната позиция на

³⁰ Лори, Б. *Балканска Европа от 1945 до наши дни*. С., 2005, 58-59.

³¹ Страната се нарича Народна република Румъния в периода от 30 декември 1948 г. до 21 август 1965 г., когато е наречена Социалистическа република Румъния.

³² ДА на МВНР, оп. 4п, а.е. 320, л. 130.

Сталин, както и без помощта, предоставена от СИБ и нейните членки Полша, Унгария и Чехословакия, пътят за построяването на моста би бил открит.

По време на двустранна българо-румънска визита през 1953 г. на новостроящия се мост на Дунав, се констатира неговото ефективно изграждане, „каквото само една съветска строителна организация е в състояние да осигури“.³³ Отбелязва се, че приетият план за моста е ускорил два-три пъти неговия строеж, което го прави много по-евтин, а работите вървят с „такова бързо темпо“,³⁴ от което следва да произтече и по-ранното от предвидения срок завършване на строежа.

Подобни изявления са характерни за повечето социалистически начинания, но в случая те съвпадат и се оказват верни тъкмо по отношение на тази надречна инициатива. Все пак не бива да се пропуска, че мостът е построен със седем месеца по-рано от предвидения срок. В този смисъл, Дунавската инициатива се превръща в едно от най-успешните многостранни начинания, осъществявани с усилията на СИБ, а от търговските изгоди на съоръжението би следвало да се възползват и всички източноевропейски страни. Освен това, до края на ХХ в. този „Мост на дружбата“ остава единствената пряка транспортна връзка между двете дунавски страни.

„Величествен строеж на дружбата и мира“

На 20 юни 1954 г. мостът на р. Дунав, свързващ

33 ДА на МВНР, оп 5п, а.е. 590, л. 141.

34 Пак там, л. 141.

Русе и Гюргево, е официално открит³⁵. Той е построен за 2 години и 3 месеца. На церемонията присъстват българският и румънският министър председатели (и фактически политически водачи) – В. Червенков и Г. Георгиу-Деж, както и делегации на европейските страни, участващи в неговото изграждане. Вестник „Работническо дело“ отразява официалното откриване със заглавие на първа страница: „Величествен строеж на дружбата и мира“³⁶. Мостът е окачествен като „рожба на нерушимата дружба, продължение на живия мост в сърцата и душите на народите“³⁷, като резултат от тясното икономическо сътрудничество на няколко народнодемократични страни, които чрез реализирания проект демонстрират провежданата икономическа взаимопомощ и миролюбива политика.

Характерно в официалните изявления и на двамата министър-председатели е единството на даваните политически оценки. Изтъквайки голямата заслуга на СССР, Вълко Червенков окачествява моста като „символ на сътрудничество и взаимопомощ в лагера на социализма“³⁸. Такава е позицията и на румънския министър-председател, който заявява, че мостът въплъщава утвърдилите се отношения на „братско сътрудничество и взаимопомощ“. Затова и съоръжението не случайно е наречено „Мост на дружбата и мира“ – изцяло в стила на реториката от втората половина

35 Григорова, Ж., Цит съч., с 247.

36 *Работническо дело*, бр. 172, 20 юни 1954.

37 Пак там, бр. 172, 20 юни 1954.

38 Пак там, бр. 173, 21 юни 1954.

на XX в. Явно обаче, предназначението на моста си остава единствено в духа на добрите пожелания за добросъседство, като символ на „социалистическата дружба“. Аргументи за това се откриват отново в някои документи на Дипломатическия архив на МВНР.

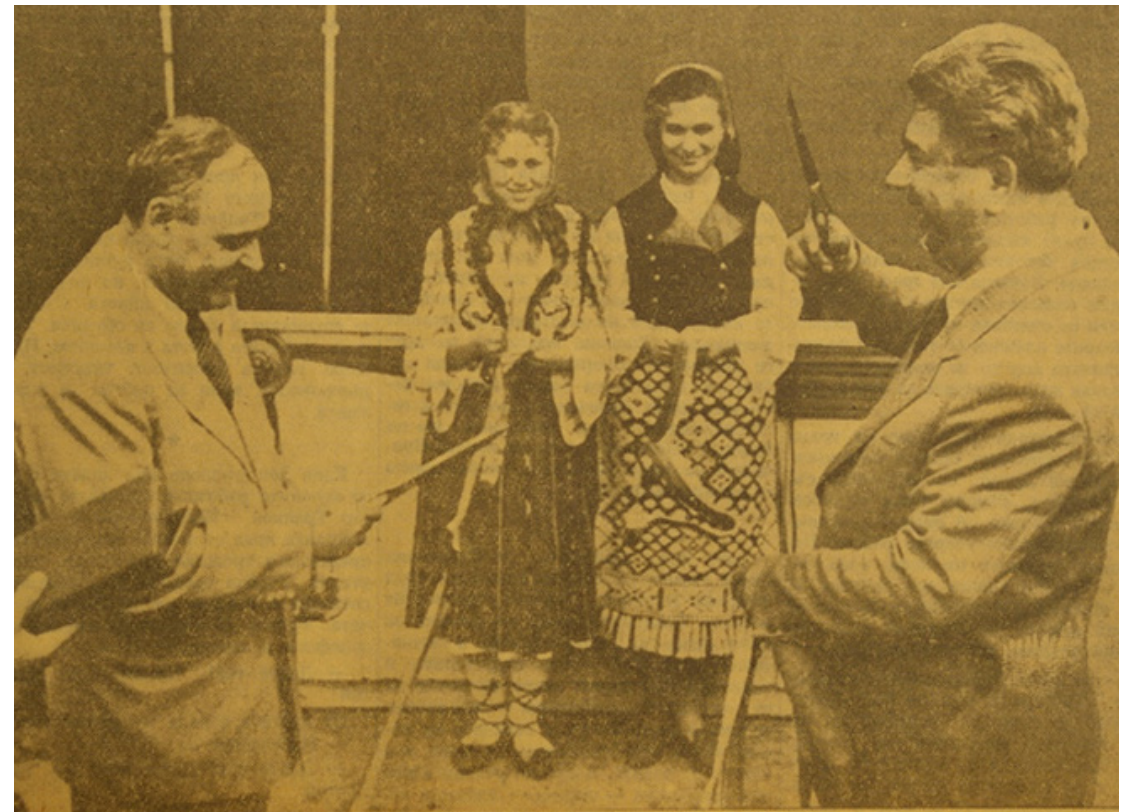
От годината на откриването на моста (1954 г.) се срещат, макар и скромни по съдържание, материали, които потвърждават, от една страна слабата заинтересованост от румънска страна за навременното откриване на новия обект, а от друга – чисто военните аспекти на замисъла и реализирането на дунавския проект.

Недостатъчната ангажираност с начинанието от страна на Букурещ личи от доклада на българския посланик за месец април 1954 г.³⁹ В него той декларира „многократните постъпки“, които е предприел пред румънските власти за официалната церемония по повод предсрочно построения мост, но липсата на обратен отговор от страна на Румъния поставя този въпрос открит и нерешен до финализирането му през месец юни същата година.

Непосредствено преди откриването на моста, министърът на въоръжените сили на НРР – генерал Боднараш⁴⁰ – прави красноречиво изявление пред

³⁹ ДА на МВНР, оп. 6п, а.е. 867, л. 45.

⁴⁰ Боднараш, Емил (Емилиян) (1904-1976). Виден румънски комунистически активист и политически деец, офицер. В комунистическото движение е от 1924 г. Член на партията от 1940 г. Член на ЦК на РКП (РРП) от 1945 до 1976 г. Член на Политбюро (под различните названия, които този орган има през годините) от 1948 до 1976 г. Министър на войната (1947), министър на националната отбрана (1947-1950), министър на въоръжените сили (1950-1955). Армейски генерал от 1951 г.



Георги Георгиу Деж и Вълко Червенков режат лентата
- източник в. *Работническо дело*



Официалното откриване на моста
- източник в. *Работническо дело*

българския посланик по това време (Стоян Павлов⁴¹): „Независимо, че вече имаме мост, трябва грижливо да съхраняваме и ферибота. Може би един ден ще ни потрябва, затова нека пазим и двете съоръжения“.⁴²

Препоръките на румънския военен министър поставят дунавския обект в контекста на политическата обстановка в региона непосредствено след разрушителните години на световния конфликт и оформящите се лагери в годините на Студената война. Явно е, че от първостепенно значение както за Румъния, така и във външната политиката на истинските реализатори на моста – СССР и страните членки на СИВ – е неговият чисто военно-стратегическия замисъл.

Изказаното предположение съдържа още един аргумент, засвидетелстван в кратка бележка⁴³ от ноември 1954 г., във връзка с рационалното използване на новопостроения мост на река Дунав. В посочения документ е отбелязано, че въпреки стопанското предназначение на моста, по неговия шосеен път не се осъществява никакъв трафик. За българската страна е изгодно всички износни стоки, които се набират от градове като Русе, Бяла, Горна Оряховица, да се транспортират именно по шосейната лента на моста. Поради тази търговска нужда, българският посланик предлага да се постави този въпрос за обсъждане преди Справка по Membrii C.C. al P.C.R 1945-1989 dicționar. București, 2004, p. 104-105.

41 Посланик там от 1954 до 1960 г. Справка по Матеева, М. Цит. съч., с. 693.

42 ДА на МВНР, оп. 6п, а.е. 867, л. 67.

43 Пак там, л. 152.



Входовете на моста днес

сключването на нов търговски договор между двете съседни балкански страни.

Идеята за строеж на мост на Дунав има дълга предистория, съпътстваща политиката на България от Освобождението до 1954 г. По пътя на преговорите, българската страна среща редица трудности до окончателното осъществяване на Дунавския проект. Историята на моста отразява сложните обрати в балканските политически и икономически отношения, дължащи се на противоречиви интереси, ограничени финансови ресурси и разнопосочната намеса на големите европейски държави. А, видно е, че и понастоящем подобни пречки възпрепятстват и придобилия актуалност строеж на Дунав мост - II. Реализацията на този значим за България проект се оказва отново почти невъзможна без намесата или посредническата роля на външния фактор, но вече при променена политическа конюнктура в рамките на Европейската общност.

Приложение:

Откриването на моста във в. Работническо дело

Реч на Председателя на Министерския съвет
на Народна република Румъния
ГЕОРГЕ ГЕОРГИУ-ДЕЖ
произнесена пред митинга по случай откриването
на моста на река Дунав

Реч на Председателя на Министерския съвет
на Народна република България
ВЪЛКО ЧЕРВЕНКОВ
произнесена пред митинга по случай откриването
на моста на река Дунав

*Реч на ръководителя на правителствената делегация
на Чехословашката република **КАРЕЛ ПОЛАЧЕК**,
министър на машиностроенето*

Доклад на **Л. Д. САПРИКИН**,
началник на строежа на моста на Дунава

Около датата на откриването българските вестници са буквално заляти от речи...

В центъра на благодарностите обаче винаги стои Великия Съветски съюз, ръководителите на ВКП (б) и естествено челният опит.

МОСТЪТ НА РЕКА ДУНАВ СЕ ОТКРИВА ДНЕС

Днес, 20 юни, преди обед в Русе ще стане тържествено откриване на моста на река Дунав между Русе и Гюргево.

На откриването ще присъствуват правителствени делегации на Народна република България и Румънската народна република, както и правителствени делегации от Съветския Съюз, Чехословашката република, Полската народна република, Унгарската народна република и гости от други народнодемократични страни.

Тържеството ще се предава по националната радиостанция „Христо Ботев“, Радио София 2, Радио София 3 и радиостанциите в Сталин и Стара Загора. (БТА)

До Министерския съвет на СССР До ЦК на КПСС

Трудещите се от Румънската народна република и Народна република България, събрали се на тържествен митинг по случай откриването и предаването в експлоатация на моста през река Дунав в района на градовете Гюргево и Русе, изпращат на Министерския съвет на СССР и на ЦК на КПСС горещ братски привет.

Благодарение на помощта, оказана от Съветския Съюз с висококвалифицирани специалисти и най-усъвършенствувани съоръжения, строителите на моста през река Дунав можаха да изпълнят тази величествена работа 7 месеца преди определения срок при най-добри технически условия.

Построяването на големия мост през река Дунав, наречен от румънския и българския народ „Мост на дружбата“, е нова и ярка проява на сътрудничеството от нов тип между страните от лагера на демокрацията и социализма, на братската и безкористна помощ, дадена на страните с народна демокрация от великия съветски народ — строител на комунизма.

Румънският народ и българският народ изразяват по този повод своята любов и благодарност към великия Съветски Съюз, освободител на нашите страни, и благодарят от цялата си душа за неocenимата помощ, която той постоянно оказва за построяването на социализма в нашите страни.

Да живее Съветският Съюз, непоколебима опора на мира, демокрацията и социализма!

Да живее Комунистическата партия на Съветския Съюз!

Да живее Правителството на Съветския Съюз!

Да живее и процъфтява дружбата и братското сътрудничество между народите от лагера на демокрацията и социализма, начело с великия Съюз на Съветските Социалистически Републики!

THE DIFFICULTIES IN THE BULGARIAN- RUMANIAN NEGOTIATIONS ABOUT THE CONSTRUCTION OF DANUBE BRIDGE I (1881-1954)

Milyana Alexieva

The article reveals the development of the idea in the period from the end of 19th century until the beginning of the second half of the 20th century of the construction of a bridge above the Danube River which was to connect Bulgaria and Rumania. In the context of the bilateral Bulgarian-Rumanian relations the difficulties in the process of negotiation are followed in the article – from the period after the Bulgarian Liberation until the realization of the Danube project in 1954. The author stresses mainly on the policy of the Bulgarian governments, their initiatives in this direction and their attempts to persuade Bucharest in the utility of the deed. Based on materials from the Central State Archive and the Diplomatic Archive of the Ministry of Foreign Affairs the author draws the conclusion that the idea of Danube Bridge is not just a construction beginning, but also an important political and diplomatic act, concerning the interests of most of the European countries.

The accent is placed on the negotiations between the two governments in the years after the World War II when the idea of the construction of the bridge is bended by the interests of the countries from the Soviet Block. As it often happens in the modern and contemporary history of the Balkans this project also was not to be realized until the intervention of the big European countries, and concrete steps and the blessing of the Soviet Union made it possible in 1954 for Danube Bridge to connect Bulgaria and Rumania.