

A gyönyörű kék Duna hullámain...

On the Beautiful Blue Danube...

Budapesten a „gyönyörű kék Dunának” nevezett fenséges folyó két partján élünk. Minden nap megcsodálhatjuk szépségét, nyugalalmát, méltóságát és erejét, de sokszor váratlanul pusztító erejét és veszélyes oldalát is megmutatja. Ez a lenyűgöző, hosszú folyó más és más a különböző szakaszokon: a nyugalmas, hatalmas és erős folyamból néhol gyors, keskeny és heves folyó lesz. Partjai mellett Németországtól a Fekete-tengerig számos nemzetiség él, különféle szokásokkal, hagyományokkal és vallással, amit a pártját ritkító szépséggel a folyó köt össze. A Duna partja volt a bölcsője több ősi európai civilizációnak, mint például a Lepenski vir i. e. 9500–7200 és i. e. 6000 között, ami a Djerdap Nemzeti Park területén található Szerbiában. A Duna természetesen nagyban hozzájárul ahhoz a feledhetetlen élményhez, amit a látogatók magukkal visznek miután felkeresték Budapestet, vagy valamelyik fővárost a további három közül: Bécsset, Pozsonyt (Bratislava), Belgrádot, vagy valamelyik csodaszép várost e csodaszép folyó mentén. A Duna emellett szabad útvonalat is jelent a sétahajóknak és az árukereskedelemnek Északnyugat- és Dél-Európa között. Nevezhetjük Európa ütőerének is, ami összeköti az Északi-tengert és az Atlanti-óceánt a Fekete-tengerrel.

Hadd hívjam fel a figyelmet arra, hogy a Duna teljes hossza 2857 km, így az oroszországi Volga után ez a leghosszabb európai folyó, és egyben a vízben leggazdagabb is. 2600 kilométer hosszan hajózható, bár a nagyobb hajók csak 2414 kilométeren közlekedhetnek. Számos mellékfolyójával együtt a Duna a világ egyik legnagyobb folyómedrének kialakítója, melynek a területe 817 000 km². Mintegy 115 millió európai lakos él a Duna régiójában. Emellett ez az egyik legfontosabb közlekedési útvonal Európában. A Rajna–Majna–Duna-csatorna megépítésével vízszintes földrajzi haladás vált lehetővé keresztül Európán, így nagy lehetőségek nyíltak meg a folyó gazdasági kihasználása előtt. A Duna a VII. transzeurópai folyosó része, és az EU fő vízi útvonala. A hollandiai Rotterdam kikötőjéből a Dunán keresztül mintegy 100 millió tonna árut szállítanak évente, főleg ásványi és nem ásványi nyersanyagokat, vasat, rezet, szilárd tüzelőanyagot és gabonaféléket.



Sajnos, a Duna gazdasági kihasználtsága csupán a lehetőségek 10-15 százaléka a Rajnához és a Majnához hasonlítva. Ebből a gazdasági szempontból a Duna jövőjének kulcsa a régió multimodális fejlesztése: a vízi utak hajózhatóságának javítása, a flották megerősítése, a meglévő kikötők bővítése, új kikötők építése, valamint ezek összekötése az autópályákkal és vasútvonalakkal. Mindez igen nagy mértékű befektetést jelent, amit a part menti államok önállóan nem tudnának véghezvinni.

BELGRÁD

A Szerb Köztársaságban a Duna természetesen a legértékesebb természeti és gazdasági forrás, hiszen 588 kilométer hosszú a szerbiai szakasz és itt található a legnagyobb mellékfolyói, a Száva, a Tisza és a Drina. Számos fontos szerb település fekszik a partjain: Szerbia fővárosa, Belgrád, valamint Újvidék, az autonóm Vajdaság központi városa, Szendrő, a szerb hercegség ősi fővárosa és több más történelmi helység, például Galambóc vára, Karlóca vagy a Djerdap Nemzeti Park. Jugoszlávia felbomlása óta Szerbia nem határos az Adriával, így a Duna teremti meg Szerbia számára a lehetőséget, hogy közvetlenül elérhesse Nyugat- és Észak-Európát és a Fekete-tengert. Az elmúlt néhány évben Szerbia sokat fektetett be a dunai fejlesztésbe, és ez a terve

Being in Budapest, we are living on the two banks of the “Beautiful Blue Danube”, as some use to call this magnificent river. We have every day the chance to witness its beauty, calm, dignity and vigour, but also sometimes its unpredictability, devastating force and dangerous character. This impressive and long river has different aspects in different sections: from calm, large and strong, to fast, narrow and furious. Around its flanks, from Germany to the Black Sea live various nations, exist different customs, traditions and religions, rare beauties, united by the water flow. The Danube banks is the cradle of some oldest civilizations in Europe, such as “Lepenski vir”, dating back to 9500/7200–6000 BC, located in the National park “Djerdap” in Serbia. The Danube is certainly greatly contributing to the unforgettable impression that the visitors take with them after visiting Budapest or the three other Danubian capitals: Vienna, Bratislava and Belgrade, or many other wonderful cities laying around this great river. The Danube is also an open highway for the cruisers with tourists and for the traffic of goods from North–West to South–East of Europe. It can be considered as the artery of Europe linking the banks of the North Sea and the Atlantic with the Black Sea.



a továbbiakban is, főként az EU-előcsatlakozási támogatásának felhasználásával.

GALAMBÓC VÁRA

Fontossága miatt a dunai hajózás feletti ellenőrzésért folytatott harc évszázadokig tartott. Végül mindez a szervezeti keretek kiépítéséhez vezetett, mivel ez a legjobb módja a folyó használatával kapcsolatos problémák megoldásának. Az Európai Duna Bizottságot, az első dunai ügyeknek szentelt intézményt, 1856-ban alapították Párizsban. A jelenlegi Duna Bizottság pedig 1948. augusztus 18-án jött létre a Belgrádban tartott nemzetközi Duna-konferencián. A résztvevő országok aláírták a dunai hajózás rendszerére vonatkozó konvenciót, ami jelenleg is a Duna Bizottság működésének alapja. Az ún. belgrádi egyezmény a legfontosabb nemzetközi dokumentum, melynek Szerbia a letéteményes országa. 1954 óta a Duna Bizottság székhelye Budapest.

Napjainkban a Duna Bizottság tagállamai a következők: Ausztria, Bulgária, Horvátország, az Orosz Föderáció, Magyarország, Moldávia, Németország, Románia, Szerbia, Szlovákia és Ukrajna. Megfigyelőként vesz részt az ügyekben Hollandia, a Cseh Köztársaság, Franciaország, Törökország, Ciprus, Görögország, Montenegró, Belgium, Macedónia volt Jugoszláv Köztársaság és Georgia.

A Duna Bizottság fő feladata, hogy hozzájáruljon a Duna hajózással, környezetvédelemmel, valamint technikai és gazdasági aspektusok fejlesztéséhez, a modernizációhoz és a szabályok, előírások és szabványok egységesítéséhez. Természetesen a bizottság kö-

Let me remind that the Danube with its total length of 2857 km is – after the Volga in Russia – the longest European river and the richest in water. 2600 km of it are navigable but for the big ships only 2414 km. With its numerous tributaries Danube is one of the biggest river basins in the world with the superficies of 817.000 km². About 115 million of European citizens are living in the Danube Region. It represents one of the most important traffic corridors in Europe. With the construction of the Rhine-Main-Danube Canal a geopolitical horizontal passing was established through all Europe, and opened great possibilities for the economic use of the river. Danube is part of the trans-European corridor VII and is the main waterway in the EU. From the port of Rotterdam in the Netherlands, through the Danube, about 100 million tons of goods are transported a year, mainly non-mineral and mineral raw materials, iron, copper, solid fuels and cereals. Unfortunately, the economic use of the Danube is only 10-15% of its potential, compared to the Rhine and Main. From economic point of view, the key for the future of Danube is the Multimodal Development of its region: rehabilitation of the navigation of waterways, reinforcement of the fleets, widening of the existent ports and building the new ones and their linking with highways and railroads. That implies a lot of investments and couldn't be achieved by riparian states alone.

BELGRADE

In the Republic of Serbia the Danube is certainly one of the most valuable natural and

economic resources with 588 km of Danube section and its biggest tributaries: the Sava, Tisa and Drina rivers. Many important Serbian cities are on its bank: Belgrade, the capital of Serbia, Novi Sad, the main city of the Autonomous Province of Vojvodina, Smederevo, the ancient capital of the Duke of Serbia, and many other historical places such as the Golubac Fortress, Sremski Karlovci, the town of culture, the Djerdap National Park. Since the break-up of Yugoslavia, Serbia has no more access to the Adriatic Sea, so the Danube gives to Serbia the possibility of direct reaching of Western and Northern Europe and the Black Sea. Last few years, the Government of Serbia has invested a lot in the Danube development and will continue to do so, mainly using IPA funds of the EU.

GOLUBAC FORTRESS

Because of its importance, the struggle upon the control of the navigation on Danube lasts already few centuries. It led finally to set-up of the institutional framework as the best way to resolve the problems related to the use of the river. The European Danube Commission, as the first institution dedicated to Danube was established in 1856, in Paris. The present Danube Commission was established in 1948, August 18, during the international Danube River Conference, held in Belgrade. The participating countries signed the Convention concerning the Regime of Navigation on the Danube, which is still the basis of the Danube Commission's work. This so called "Belgrade Convention" represents the most important international document for which Serbia is depositary country. Since 1954 the headquarters of the Danube Commission has been in Budapest.

Nowadays the member states of the Danube Commission are: Austria, Bulgaria, Croatia, Germany, Hungary, Moldavia, Romania, Russian Federation, Serbia, Slovakia and Ukraine, and the observers are the Netherlands, Czech Republic, France, Turkey, Cyprus, Greece, Montenegro, Belgium, FYROM and Georgia.

The main task of the Danube Commission is to contribute to the development, the modernization and unifications of rules, regulations and standards related to the navigation, the environmental protection, the technical and economic aspects applied on the Danube. Of course, the Commission has the duty to contribute to national activities of the riparian states that are responsible to maintain in navigable conditions on their Danube stretches. The Commission is issuing recommenda-

teleztsége részt venni a part menti országok nemzetiségi tevékenységében, mely országok felelősek a területükön a hajózási feltételek fenntartásáért. A bizottság javaslatokat is tesz számos, Dunával kapcsolatos ügyben, és reflektál a szakértők tudásán és gyakorlatán alapuló legújabb fejlesztésekre a szektorban.

A Duna Bizottság szorosan együttműködik más, belföldi hajózási ügyekkel foglalkozó európai intézményekkel és szervezetekkel: Európai Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósága (EC-DG MOVE), az ENSZ-EGB Közlekedési Bizottsága (UNECE), a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága (CCNR – Strasbourg), Nemzetközi Bizottság a Duna Védelméért (ICPDR – Bécs) és a zágrábi Száva Bizottság

A Duna Bizottság két szinten működő hatóság. Az első az állami szint, ami a tagállamok állandó képviselőiből áll, főként a Magyarországra, mint vendéglátó országra akkreditált nagykövetelekből áll. Az állandó képviselők maguk közül választják a bizottság soros elnökségét hároméves időtartamra: az elnöki tisztséget ellátó országot (jelenleg

tions in order to cover a wide range of Danube-related matters and to reflect the latest development in the sector, based on the expert's knowledge and best practices.

The Danube Commission is closely cooperating with other European institutions and organizations that are dealing with different issues of inland navigation: European Commission (EC-DG, MOVE), Transport Committee of the UN Economic Commission for Europe (UNECE), Central Commission for the Navigation on Rhine (CCNR – Strasbourg), International Commission for the Protection of the Danube River (ICPDR – Vienna), and Sava Commission in Zagreb.

The Danube Commission has two levels of authority. The first is the state level, which is composed of the permanent representatives of the member countries, mainly ambassadors accredited in Hungary, as host country. The permanent representatives elect from among them the Presidency of the Commission for three-year terms: the President (actually Serbia), the Vice-President (Hungary) and the Secretary (Romania). The second level is the

Szerbia), az elnökhelyettest (Magyarország) és a titkárt (Románia). A második a szakmai szint. Összeállítása a titkárság főigazgatósága (Horvátország), a helyettes főigazgatóságok (Németország és Ukrajna), a főmérnök (Ausztria), nyolc tanácsadó különböző tagországokból, mindegyikük a hajózás más-más területéért felelős és a technikai munkatársak.

A Duna Bizottság munkája során három hivatalos nyelvet használnak: francia, német és orosz. Legutóbb a bizottság modernizációs projektje keretében Románia azt javasolta, hogy negyedik nyelvként vegyék fel az angolt is, mint hivatalos munkanyelvet. A bizottság évente kétszer tart plenáris ülést, amikor is az



professional one. It is composed of the Director-General of the Secretariat (Croatia), two Deputy Director-Generals, (Germany and Ukraine), the Chief Engineer (Austria), eight counsellors from different member countries, each one is responsible for a specific area related to the navigation, and the technical staff.

Three official languages are used in the work of the Danube Commission: French, German and Russian. Recently, in the framework of the modernization project of the work of the Commission, Romania proposed to include also the English, as official or working language. The Commission has plenary sessions twice a year, when the decisions are

előkészítő albizottságok, valamint a különböző szakértő csoportok által támogatott technikai, jogi és pénzügyi munkacsoportok által előzetesen megvitatott kérdésekről döntenek.

A XX. század végén Közép- és Kelet-Európában bekövetkezett fontos társadalmi, gazdasági és politikai változások kedvező körülményeket teremtettek a belgrádi egyezmény revíziós folyamatához. Számos megbeszélést tartottak, és dokumentumok is készültek erről, de döntés nem született. Jelenleg Magyarország készíti elő a javaslat legújabb, modernizált változatát az egyezmény revíziójára, amit várhatóan hamarosan meg is vitatnak majd.

A Duna kétségtelenül nagy lehetőségeket rejt magában a gazdaság, a közlekedés és a turizmus terén, de a minden érdekelt fél részéről vállalt komoly befektetés nélkül nem várható továbblépés a fejlesztésben. A 2011-ben elfogadott EU stratégiája a Duna-régióra talán a legrealisabb lehetőség erre nézve.

Rade Drobac,
a Szerb Köztársaság
magyarországi nagykövete, a
Duna Bizottság elnöke

taken about the issues discussed on preparatory sub-committees, working groups for technical, legal and financial affairs, supported by various groups of experts.

Important socio-economic and political changes in Central and Eastern Europe at the end of the 20th century created favourable conditions to initiate the revision's process of the "Belgrade Convention". There were

talks and documents about this, without decisions. Actually, Hungary is preparing the newest, modernized version of the proposal of the Revision of the Convention that is expected to be discussed very soon.

The Danube has obviously a big potential for economy, traffic and tourism but without serious investments from all interested ones there wouldn't be any progress in its development. The EU Strategy for the Danube Region adopted in 2011 is maybe the most realistic opportunity for that.

Mr. Rade Drobac
Ambassador of the Republic of Serbia in
Hungary President of the Danube
Commission