

ancienne bouche russe, à Saint-Georges, bouche roumaine, et à Soulina, bouche placée sous le contrôle européen, depuis 1856.

En 1899, le 26 avril, le gouvernement autrichien avait déposé sur le bureau de son Parlement un projet de travaux sur le Danube, qui comprenait trois canaux : du Danube à l'Oder, du Danube à la Vistule, du Danube au Dniester. La Hongrie, de son côté, avait inauguré, en 1896, le canal des Portes de Fer, sous le prétexte de diminuer les difficultés de la navigation entre les plaines de la Hongrie et celles de la Roumanie.

D'ailleurs, *tous les travaux sur le grand fleuve, avant la guerre, avaient eu pour but de favoriser l'essor économique du monde germanique vers la mer Noire et l'Orient.* Le plan était grandiose : il s'agissait de constituer un territoire économique homogène et autarchique en Europe centrale, une puissante unité économique, dont les bases auraient été posées bien avant dans l'Asie Mineure ; un bloc économique compact, allant de la Belgique jusqu'à Bagdad.

Ainsi le Danube, chemin de migration et route stratégique depuis l'invasion des Barbares, est aussi, historiquement, la grande voie naturelle du trafic et de l'industrie. *C'est le fleuve international par excellence.*

Cette grande artère commande tout le système circulatoire des régions de l'Europe centrale et orientale. La première œuvre à réaliser par l'Europe est de développer les moyens déjà existants, déjà mis en œuvre pour faire communiquer entre elles les régions danubiennes — puis de renverser les barrières douanières qui entravent ce développement.

A l'heure actuelle, s'étendant sur tout le Danube navigable, *le règlement de navigation et d'exploitation du grand*