

**Морозов Станислав Вацлавович** — доктор исторических наук, профессор кафедры международных отношений, регионоведения и политологии Института межкультурной коммуникации и международных отношений ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет».

**Stanislav V. Morozov** — Belgorod State National Research University.

## Железная дорога, которая привела Бенеша в Мюнхен

Еще в первом десятилетии 2000-х годов в научный оборот наряду с другими были введены новые, ранее неизвестные документы, имеющие отношение к истории Мюнхена [1, с. 31–41]. Они были связаны со строительством так называемой Буковинской железной дороги в 1936–1938 гг., которая должна была пройти через Румынию, соединив территорию Чехословакии с Советским Союзом<sup>1</sup>.

Именно эта стратегически важная коммуникация должна была стать технической основой для выполнения советско-чехословацкого договора о взаимопомощи от 16 мая 1935 г. Его заключение, равно как и заключение советско-французского договора о взаимопомощи от 2 мая 1935 г., ознаменовавшее создание «системы малой коллективной безопасности» [2], было вынужденным шагом. Париж, Москва и Прага были обязаны совершить этот шаг в ответ на замыслы правящих кругов Берлина, Варшавы и Токио, управляемых из-за кулис некоторыми представителями британских правящих кругов, развязать ориентировочно во второй половине 1935 г. войну против СССР. Это нашло частичное отражение в секретном польско-германском договоре от 25 февраля 1934 г. [3].

Советское руководство, в течение 1933–1934 гг. боровшееся за создание системы коллективной безопасности в Европе и встретившее ожесточенное



УДК 327.3

Уже более восьмидесяти лет прошло с подписания правящей элитой Англии, Франции, Италии, Германии и Чехословакии Мюнхенского соглашения — договора, уничтожившего целостность Чехословакии. Появление в эпоху «постархивной революции 1990-х» в научном обороте новых, ранее неизвестных документов, вызвали новый виток интереса историков и общественности к этому событию.

*Ключевые слова*

Мюнхенская конференция, Буковинская железная дорога, система малой коллективной безопасности, национальные интересы.



сопротивление, в том числе со стороны Гитлера и Пилсудского, было вынуждено среди прочего в конце марта 1935 г. продать Китайско-Восточную железную дорогу (КВЖД) (дабы лишить Токио предлога для объявления войны). Сорвав планы агрессоров развязать войну в течение 1935 г. путем заключения вышеуказанных договоров и выиграв главное — время для подготовки к войне, Москва столкнулась с необходимостью решать непростую задачу. Обеспечив правовую базу сотрудничества, она должна была обеспечить реальную основу для военного взаимодействия с Прагой — ведь два государства не имели общей границы, и реализация взаимных союзных обязательств была возможна лишь за счет привлечения третьей стороны.

■ **Строительство железной дороги, которая через румынскую территорию соединила бы ЧСР с СССР, стало незримыми часами, отсчитывавшими годы, месяцы и дни, оставшиеся до кардинальных изменений в Центральной Европе.**

С географической и экономической точек зрения роль посредника могли выполнить Польша и Румыния. Однако целый ряд обстоятельств политического свойства, среди которых на первом месте было неукоснительное исполнение Вежбовой (улица в Варшаве, где в то время находился польский МИД) обязательств польско-германского секретного договора от 25 февраля 1934 г., не позволял первой реализовать эту перспективу. А вот у Бухареста по целому ряду причин шансы могли быть весьма значительные.

Во-первых, существовало железнодорожное сообщение через Тирасполь. Во-вторых, Румыния, Чехословакия и Югославия были членами блока, связанного с Францией, — так называемой Малой Антанты. В-третьих, имелась нерешенная проблема Бессарабии, которую Румыния отторгла от Советской России



Николае Титулеску вместе с членами Международной комиссии по интеллектуальному сотрудничеству при Лиге Наций, 1920 г.

во время гражданской войны, и это не было признано советским руководством. В-четвертых, ни для кого не был секретом изощренный меркантилизм румынских правящих кругов: в течение Первой мировой войны Румыния сначала выступала на стороне Антанты, затем Четверного союза, а за день до ее окончания опять переметнулась на сторону Антанты. И, наконец, в-пятых, во главе бухарестского МИД стоял такой политик-прагматик, как Николае Титулеску.

Осенью 1935 г. появились первые признаки сближения Румынии и Чехословакии с Советским Союзом. Прага добивалась согласия Бухареста на пропуск советских войск [4], а Москва стремилась к заключению договора о взаимной помощи на случай войны. Следует отметить, что согласие на пропуск советских войск рассматривалось как обязательство-минимум, а задачей-максимум должен был стать тесный военный союз. Этот договор был бы третьим, недостающим звеном в системе договоров СССР — Франция и СССР — ЧСР, он придал бы этой системе более действенный характер.

Были сделаны первые шаги на пути советско-румынского сближения. Уже в середине октября 1935 г. был восстановлен тираспольский мост через р. Днестр,

## Railroad That has Led Benes to Munich

More than eighty years have passed since the ruling elite of England, France, Italy, Germany, and Czechoslovakia signed the Munich Agreement — a treaty that destroyed the integrity of Czechoslovakia. In the era of the “post-archive revolution of the 1990s” emergence in the scientific circulation of new, previously unknown documents has caused a new round of interest to this event among historians and the public.

### Keywords

Munich Conference, Bukovinian railway, small collective security system, national interests.





Эдвард Бенеш и Николае Титулеску. Белград, 1932 г.

который был частично разрушен в связи с бессарабскими событиями 1919 г. На нем была уложена как европейская, так и российская (широкая) колея. Предполагалось, что Советский Союз оборудует свой подвижной состав специальными устройствами, позволяющими быстро переводить его на более узкую колею [5, ф. 4459, оп. 28/2, д. 333, л. 76; д. 39, л. 15].

Проходившие весной 1936 г. переговоры между Москвой, Прагой и Бухарестом предусматривали заключение советско-румынского договора о взаимной помощи и соглашения о пропуске через румынскую территорию в случае возникновения угрозы для независимости Чехословакии советских войск во исполнение условий советско-чехословацкого договора. Переговоры шли очень медленно, так как встречали на своем пути значительное противодействие со стороны влиятельных придворных и военных кругов Румынии, которые решительно выступили против предоставления советским войскам права прохода через Буковину [6].

Заключение 11 июля 1936 г. германо-австрийского соглашения форсировало достижение румыно-чехословацкого взаимопонимания. Между Прагой и Бухарестом была достигнута договоренность о сооружении железной дороги Висаул — Ватра — Дорней, которая связала бы Чехословакию с Советским Союзом через румынскую территорию [7]. 15 июля 1936 г. в чешской столице было подписано соглашение о предоставлении Румынии займа в размере 220 млн крон сроком на 10 лет для оплаты ее военных заказов в Чехословакии. Одновременно Румынии был предоставлен заем на сумму 80 млн крон на «милитаризацию» тамошних железных дорог, то есть фактически на *строительство железной дороги*, которая бы связала ЧСР и СССР [8, 9]. Совместный шаг главы МИД Эдварда Бенеша, ставшего в декабре 1935 г. президентом страны, и его румынского визави Николае Титулеску имел

важнейшее значение, так как после завершения строительства этой дороги военно-стратегические позиции ЧСР существенно усилились бы. В случае гитлеровской или иной агрессии в отношении Чехословакии по этой дороге бесперебойно могла поступать военная помощь из Советского Союза, руководство которого было решительно настроено не допустить военной агрессии против нее.

Следовало также иметь в виду, что строительство железной дороги через румынскую территорию, которая позволила бы ЧСР эффективно противодействовать агрессору, затруднила бы осуществление мирной ревизии германских восточных границ за счет славянских государств, к чему склонялась часть западных политиков. Поэтому последним следовало торопиться с реализацией своих планов до завершения ее строительства, если они не хотели, чтобы события приобрели нежелательный для них оборот. Таким образом, строительство железной дороги, которая через румынскую территорию соединила бы ЧСР с СССР, стало незримыми часами, отсчитывавшими годы, месяцы и дни, оставшиеся до кардинальных изменений в Центральной Европе.

Позиция правящих кругов Румынии относительно данного процесса характеризовалась двойственностью: неофициально король Кароль II поручил Н. Титулеску окончательно урегулировать проблему Бессарабии, а официально сближение с СССР отрицалось. Например, маршал Александру Авереску в беседе с польским дипломатом А. Пониньским 23 июля 1936 г. заявил, что «советофильская политика Титулеску не имеет никакой поддержки в массах и столкнется с решительным противодействием всех понимающих свою ответственность сил в Румынии» [10, s. 114].

Сначала ничего не предвещало бури. В июле 1936 г. Н. Титулеску и глава НКВД СССР М.М. Литвинов согласовали положения будущего советско-румынского договора в Монре на конференции по Проливам [11, 12]. Однако после того как в августе 1936 г. в германской печати появились сообщения о том, что Румыния предполагает приступить к строительству *железнодорожной линии*, которая через румынскую территорию соединит Чехословакию и СССР, а румынское дипломатическое представительство в Берлине опровергло его [5, ф. 4459, оп. 28/2, д. 114, л. 2], отставка румынского министра стала неизбежной. Она последовала 29 августа 1936 г. [10, s. 104–123].

К этому моменту в Испании уже более месяца шла гражданская война, начавшаяся вследствие мятежа генерала Франко, который среди прочего способствовал созданию в октябре 1936 г. «оси Берлин — Рим» и постепенному оттеснению Франции — важного союзника Чехословакии — от европейских дел. Это не могло не беспокоить Прагу и предполагало проявление



■ Соединения и части Красной Армии, готовые выступить на помощь Чехословакии, были приблизительно равны вооруженным силам ЧСР, а вместе с ними имели значительный перевес над силами вермахта.

ние большей активности на известном нам коммуникационном направлении, информация о котором просачивалась в печать. 13 ноября 1936 г. газета *Národní listy* в связи с прибытием в Прагу заместителя министра иностранных дел Румынии В. Бэдулеску указала на тот факт, что особое внимание будет уделено вопросу финансирования строительства *новой железной дороги*, которая свяжет Чехословакию и СССР [5, ф. 4459, оп. 28/2, д. 114, л. 58]. Через три месяца, в феврале 1937 г., Румынией был выпущен заем на сумму 3 млн ф. ст., обеспеченный главным образом французским и чехословацким капиталом, на строительство из советских материалов так называемой Буковинской железной дороги длиной в 200 миль [5, ф. 4459, оп. 28/2, д. 333, л. 76–77].

Румыния стремилась прежде всего в максимальной степени соблюсти свои экономические интересы: развитие инфраструктуры страны. Дорога шла от Тирасполя до Кымпулунга, откуда была построена совершенно новая магистраль длиной 60 миль, пересекавшая Карпаты в направлении Подкарпатской Руси<sup>2</sup> и проходившая через Трояна Стампи и Борша до Валеа Вишэулуй. Здесь линия разветвлялась: одна ветка шла на север к городу Ясиня на границе с Польшей и была известна как Ясинская железная дорога. Другая — к Сигету, где она пересекала границу Чехословакии примерно в 40 милях к востоку от Хуста. Несмотря на то что румынский король Кароль высказывал открытое недоверие Москве, он не противодействовал прокладке этой железной дороги, более того, «работы производились строго под охра-

ной жандармерии и самолетов» [5, ф. 4459, оп. 28/2, д. 333, л. 75].

К началу сентября 1938 г. оставались недостроенными около 10 миль дороги. Следует полагать, что чехословацкое руководство было заинтересовано в том, чтобы эту важнейшую для национальных интересов коммуникацию ввести в эксплуатацию до наступления холодов, то есть в октябре-ноябре. Возможно, завершение строительства позволило бы президенту Э. Бенешу занять более жесткую позицию в отношении требований западных держав уступить Гитлеру в судетском вопросе.

Усиление стратегических позиций ЧСР не входило в планы великих держав. Еще весной 1936 г. британское руководство проявило интерес к региону возможной прокладки стратегической железнодорожной магистрали. 15 апреля 1936 г. резидент польской разведки сообщал из Подкарпатской Руси, что под видом учителя английского языка в Ужгород прибыл капитан британских спецслужб Стенли Мортон [13]. К осени 1938 г., когда до завершения строительства Буковинской железной дороги оставалось не более двух десятков миль, влиятельные английские политики осознали, что промедление в решении «судетского вопроса» для них подобно смерти.

Английский журнал *New statesmen and nation* поместил в номере от 8 апреля 1939 г. статью под заголовком «Буковинская железная дорога». Ее автор, некто Филип Сэнт — под этим псевдонимом вполне мог скрываться капитан С. Мортон, писал: «Как раз перед Мюнхеном сообщалось, что 4 тыс. дополнительных рабочих спешно строят последние 10 миль этой железнодорожной линии, которые должны были соединить ее с чехословацкой железнодорожной сетью» [5, ф. 4459, оп. 28/2, д. 333, л. 77]. Логично было бы предположить, что британские правящие круги, получив подобного рода известия, не стали медлить.

Как известно, 15 сентября 1938 г. британский премьер Невилл Чемберлен летал в Германию, где имел трехчасовую беседу с Гитлером в Берхтесгадене. Вернув-



Эдвард Бенеш на переговорах с И.В. Сталиным. Москва, 1935 г.



шись оттуда и посоветовавшись со своим неофициальным уполномоченным в Чехословакии Уолтером Ренсимоном и главой Форин офис Эдуардом Галифаксом, он пригласил в Лондон французского премьера Эдуарда Даладье и министра иностранных дел Жоржа Боннэ. В течение 18–19 сентября 1939 г. ими был принят ряд политических решений, в том числе относительно Чехословакии. В телеграмме, отосланной в Прагу британскому посланнику, Галифакс просил сообщить Э. Бенешу, что лондонское совещание считает целесообразным разрешение чехословацкого кризиса путем передачи Судетской области Германии [14].

Однако президент Э. Бенеш не собирался так просто сдаваться. 20 сентября в 19 часов 30 минут посланникам Англии и Франции был вручен ответ Чехословакии. Прага просила пересмотреть решение Лондона и Парижа и передать вопрос на арбитражное разбирательство в соответствии с германо-чехословацким договором 1925 г. 21 сентября в 2 часа ночи Э. Бенеш был поднят с постели в связи с прибытием посланников Великобритании и Франции. Это был уже пятый визит Ньютона и Делакура на протяжении суток. Они предъявили ультиматум, в котором от имени своих правительств потребовали немедленной и безоговорочной капитуляции Чехословакии. Бенешу пригрозили, что в случае отказа «весь мир признает Чехословакию единственной виновницей неизбежной войны». Ему также объявили, что его шаг мог нарушить англо-французскую солидарность: ведь если Париж и придет на помощь Праге, то Лондон не вступит в войну. Затем посланники добавили: «Если же чехи объединятся с русскими, война может принять форму крестового похода против большевиков. Тогда правитель-

ствам Англии и Франции трудно будет остаться в стороне» [15]. Президент Э. Бенеш предложил дипломатам изложить их требования в письменном виде, чтобы иметь официальный документ, подтверждающий нарушение Францией союзного договора, который он мог бы предъявить чехословацкому правительству. Это также позволяло выиграть время. *Буковинская железная дорога*, которой предстояло соединить Советскую Украину с Чехословакией, была его последней надеждой уберечь чехословацкие границы от репрессии Германией.

Президент Э. Бенеш попытался максимально оттянуть время, чтобы дождаться окончания строительства Буковинской железной дороги. Он постоянно поддерживал связь с советским полпредом. 20 сентября во время заседания чехословацкого кабинета С.С. Александровский по телефону передал Э. Бенешу известие о готовности правительства СССР оказать помощь ЧСР [16]. Чехословацкий посланник в Москве З. Фирлингер заверил заместителя наркома иностранных дел СССР В. Потемкина в том, что Прага считает пакт с СССР действующим, и просил его сохранять «постоянную бдительность и готовность» [17]. Через пару дней Э. Бенеш решил сменить правительство Годжи, заверив Англию и Францию в том, что принятый ультиматум не будет отвергнут. Новое правительство возглавил военный — генерал Сыровы [18, с. 414]. 23 сентября в Чехословакии была объявлена мобилизация.

Стремясь смягчить впечатление от вышеупомянутого мероприятия, Э. Бенеш дал указание ни в коем случае не ставить под сомнение согласие правительства на англо-французский ультиматум [18, с. 426–427]. Действия, предпринятые чехословацким президентом, свидетельствовали о том, что он готовился к иному варианту развития событий. Но для этого нужно было время, в том числе и для завершения строительства Буковинской железной дороги. Однако у Э. Бенеша его не оказалось.

Советский Союз, внимательно следивший за развитием чехословацкого кризиса, серьезно готовился оказать военную помощь своему союзнику. Еще 26 июня 1938 г. в соответствии с решением Главного военного совета РККА Белорусский и Киевский военные округа были преобразованы в особые военные округа, в которых началось срочное формирование шести армейских групп. Эти округа усиленно пополнялись личным составом, боевой техникой, боеприпасами и горючим [19, с. 219].



Эдвард Бенеш и И.В. Сталин. Москва, 1935 г.



## ■ Находясь между Западом и Востоком, сложно сманеврировать так, чтобы угодить и тем и другим.

В связи с сентябрьским кризисом в Чехословакии Москва предприняла ряд решительных мер, чтобы при необходимости оказать Праге немедленную помощь военными средствами. 21 сентября Военный совет Киевского особого военного округа получил директиву наркома обороны К.Е. Ворошилова о создании у государственной границы группировки войск в составе трех стрелковых, трех кавалерийских дивизий, четырех танковых и одной мотострелковой бригад и семи авиационных полков [20, с. 6]. В тот же день Воронежская авиационная армия получила приказ перебазируться в район Белой Церкви и Умани [19, с. 221]. 22 сентября оперативная группа штаба Киевского особого военного округа во главе с командующим С.К. Тимошенко перебазировалась из Киева в Проскуров (Хмельницкий). 23 сентября нарком обороны отдал директиву Военному совету Белорусского военного округа о приведении в боевую готовность и выступлении утром следующего дня в районы сосредоточения вблизи границы пяти стрелковых, трех кавалерийских дивизий и трех танковых бригад. Одновременно Калининскому военному округу было дано указание выдвинуть к границе 67-ю стрелковую дивизию. Ленинградский, Калининский, Белорусский, Киевский, Харьковский и Московский военные округа привели в боевую готовность систему противовоздушной обороны.

Таким образом, по указанию из Москвы были приведены в боевую готовность один танковый корпус, 30 стрелковых и десять кавалерийских дивизий, семь танковых, одна мотострелковая и 12 авиационных бригад, семь укрепленных районов, а в ПВО — два корпуса, одна дивизия, две бригады, 16 полков и ряд отдельных зенитных артиллерийских дивизионов [20, с. 6–7]. Другими словами, соединения и части Красной Армии, готовые выступить на помощь Чехословакии, были приблизительно равны вооруженным силам ЧСР, а вместе с ними имели значительный перевес над силами вермахта.

В предмюнхенские и мюнхенские дни Советский Союз продолжал проводить военные мероприятия. 28 сентября начальник Генерального штаба Б.М. Шапошников, выполняя указания правительства, направил срочные телеграммы в Ленинградский, Белорусский, Киевский, Харьковский Орловский, Калининский, Московский, Приволжский, Уральский, Северо-Кавказский и Закавказский военные округа с приказанием «красноармейцев и младших командиров, выслуживших установленные сроки службы в рядах РККА, впредь до особого распоряжения из рядов армии не

увольнять». 29 сентября Ленинградский, Белорусский и Киевский военные округа получили указание в двухнедельный срок призвать на учебные сборы приписной рядовой и младший начальствующий состав для 17 стрелковых дивизий, для управлений трех танковых корпусов, 22 танковых и трех мотострелковых бригад и 34 авиационных баз. Приписной командно-политический состав призывался также во все дивизии и полки Калининского, Харьковского, Орловского, Северо-Кавказского, Приволжского и Уральского военных округов. «Частичное отмобилизование войск коснулось не только наших западных приграничных округов, но и внутренних округов вплоть до Урала. В армию было призвано в общей сложности до 330 тыс. человек командного, политического, младшего командного и рядового состава» [20, с. 7–8].

Сведения о серьезной готовности Советского Союза оказать военную помощь ЧСР подтверждаются дипломатическими и архивными источниками. 29 сентября посланник Фирлингер писал из Москвы главе чехословацкого МИД Камиллю Крофте: «Как вчера сообщил мне с радостью Кулондр [французский посол в Москве], советский военный атташе в Париже заявил, что Советский Союз на западных границах имеет 30 полных дивизий, находящихся в боевой готовности, не считая технических частей, которые готовы немедленно начать операции» [21]. В апреле 1939 г. Э. Бенеш, находясь в США, заявил в беседе с корреспондентом газеты *Daily Mail*: «Советский Союз в сентябре 1938 г. был готов выполнить все свои обязательства в отношении Чехословакии. Больше того, СССР был готов оказать помощь, даже если бы Франция и Англия остались в стороне» [5, ф. 4459, оп. 28/2, д. 333, л. 90].

Таким образом, в связи с нехваткой времени из-за разразившегося благодаря активному вмешательству официального Лондона судетского кризиса вышла заминка с завершением строительства Буковинской железной дороги, но многое из того, что зависело от него, Э. Бенеш предпринял и упреков, скорее всего, не заслужил. Он отдавал себе отчет в том, что его стране следует реально рассматривать возможности великих держав. Однако, находясь между Западом и Востоком, сложно сманеврировать так, чтобы угодить и тем и другим. Тем не менее данная проблема требует дальнейшей разработки и распространения среди широких кругов российской, закарпатской, словацкой, чешской и прочей европейской общественности.

■

ПЭС 18140 / 13.10.2018

### Примечания

1. В данной публикации использованы среди прочего материалы статьи «К вопросу о роли так называемой Буковинской железной дороги в развитии мюнхенского кризиса» [1, с. 31–43].



2. «Подкарпатская Русь» — термин, встречающийся в славяноязычных первоисточниках межвоенного периода и подразумевающий территорию с такими городами, как Хуст, Ужгород, Мукачево, населенную преимущественно русинами. После войны этот исключительно важный в стратегическом отношении регион был включен в состав СССР и стал называться Закарпатской Украиной.

#### Источники

1. Морозов С.В. К вопросу о роли так называемой Буковинской железной дороги в развитии мюнхенского кризиса // Славяноведение. 2010. № 1.
2. Морозов С.В. «Варшавская мелодия» для Москвы и Праги. Документы из личного архива И.В. Сталина, Службы внешней разведки Российской Федерации, II Отдела Главного штаба Войска польского и др. (1933–1939). М., 2017. С. 50.
3. Морозов С.В. Польско-чехословацкие отношения. 1933–1939. Что скрывалось за политикой «равноудаленности» министра Ю. Бека. М., 2004. С. 211–213.
4. *Diariusz i teki Jana Szembeka (1935–1945)*. Т. I (1935), opr. J. Zaráński. Londyn, 1964. S. 305.
5. Государственный архив Российской Федерации. Ф. 4459.
6. Волков В.К. Германо-югославские отношения и развал Малой Антанты. 1933–1938. М., 1966. С. 129.
7. Ort A. *Malá dohoda a Mnichov // Československý časopis historický*. 1954. Roč. II. № 2. S. 236–237.

8. *Мировое хозяйство и мировая политика*. 1936. № 10. С. 159.
9. *Documents on German Foreign Policy 1918–1945*. Ser. D. Vol. I. Washington, 1949. P. 407–409.
10. Mikulicz S. *Wpływ dyplomacji sanacyjnej na obalenie Titulescu // Sprawy Międzynarodowe*. 1959. № 7–8.
11. Paul-Boncour J. *Entre deux guerres*. Souvenirs de la IIIe République. Т. II. Paris, 1946. P. 59.
12. Wojciechowski M. *Stosunki polsko-niemieckie. 1933–1938*. Poznań, 1965. S. 329.
13. Российский государственный военный архив. Ф. 308к. Оп. 3. Д. 360. Л. 147.
14. *Documents on British Foreign Policy*. Ser. III. Vol. II. London, 1949. P. 404–406.
15. *История дипломатии*. Т. III. М., 1965. С. 635.
16. *Документы внешней политики СССР*. Т. XXI. М., 1977. С. 500.
17. Кизченко А.Ф. Внешняя политика Чехословакии накануне Второй мировой войны (май 1935 г. — март 1939 г.): дисс. ... д-ра ист. наук. Киев, 1972. С. 442.
18. Král V. *Spojenectví československo-sovětské v evropské politice 1935–1939*. Praha, 1970.
19. Грылев А.Н. Накануне и в дни Мюнхена // Советско-чехословацкие отношения между двумя войнами. 1918–1939. М., 1968.
20. Захаров М.В. Накануне Второй мировой войны // Новая и новейшая история. 1970. № 5.
21. *Новые документы из истории Мюнхена*. М., 1958. С. 145.

#### References

1. Morozov S.V. K voprosu o roli tak nazyvaemoi Bukovinskoi zheleznoi dorogi v razvitii myunkhenskogo krizisa [To the Question of the Role of the So-called Bukovinian Railway in the Munich Crisis Development]. *Slavyanovedenie*, 2010, no 1.
2. Morozov S.V. "Varshavskaya melodiya" dlya Moskvy i Pragi. Dokumenty iz lichnogo arkhiva I.V. Stalina, Sluzhby vneshnei razvedki Rossiiskoi Federatsii, II Otdela Glavnogo shtaba Voiska pol'skogo i dr. (1933–1939) ["Warsaw Melody" for Moscow and Prague. Documents from the Personal Archive of I.V. Stalin, Foreign Intelligence Service of the Russian Federation, II Department of the Polish Army General Staff, etc. (1933–1939)]. Moscow, 2017, p. 50.
3. Morozov S.V. *Pol'sko-chechoslovatskie otnosheniya. 1933–1939. Chto skryvalos' za politiko "ravnoudalennosti" ministra Yu. Beka* [Polish-Czechoslovak Relations. 1933–1939. What was Hidden Behind the Policy of "Equidistance" of Minister J. Beck]. Moscow, 2004, pp. 211–213.
4. *Diariusz i teki Jana Szembeka (1935–1945)*. Т. I (1935), opr. J. Zaráński. Londyn, 1964, s. 305.
5. *Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii* [State Archive of the Russian Federation]. Fond 4459.
6. Volkov V.K. *Germano-yugoslavskie otnosheniya i razval Maloi Antanty. 1933–1938* [German-Yugoslav Relations and Collapse of the Little Entente. 1933–1938]. Moscow, 1966, p. 129.
7. Ort A. *Malá dohoda a Mnichov*. *Československý časopis historický*, 1954, roč. II, no 2, s. 236–237.
8. *Mirovye khozyaistvo i mirovaya politika* [World Economy and World Politics]. 1936, no 10, p. 159.
9. *Documents on German Foreign Policy 1918–1945*. Ser. D, vol. I, Washington, 1949, pp. 407–409.
10. Mikulicz S. Wpływ dyplomacji sanacyjnej na obalenie Titulescu. *Sprawy Międzynarodowe*, 1959, no 7–8.
11. Paul-Boncour J. *Entre deux guerres*. *Souvenirs de la IIIe République*. Т. II, Paris, 1946, p. 59.
12. Wojciechowski M. *Stosunki polsko-niemieckie. 1933–1938*. Poznań, 1965, s. 329.
13. *Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv* [Russian State Military Archive]. Fond 308k, opis' 3, delo 360, list 147.
14. *Documents on British Foreign Policy*. Ser. III, vol. II, London, 1949, pp. 404–406.
15. *Istoriya diplomatii* [History of Diplomacy]. Т. III, Moscow, 1965, p. 635.
16. *Dokumenty vneshnei politiki SSSR* [USSR Foreign Policy Documents]. Т. XXI, Moscow, 1977, p. 500.
17. Kizchenko A.F. *Vneshnyaya politika Chechoslovaki vtoroi mirovoi voyny (mai 1935 g. — mart 1939 g.)* [Foreign Policy of Czechoslovakia on the Eve of the Second World War (May 1935 — March 1939)]: diss. ... d-ra ist. nauk, Kiev, 1972, p. 442.
18. Král V. *Spojenectví československo-sovětské v evropské politice 1935–1939*. Praha, 1970.
19. Grylev A.N. *Nakanune i v dni Myunkhena* [On the Eve and in the Days of Munich]. *Sovetsko-chechoslovatskie otnosheniya mezhdum dvumya voynami. 1918–1939* [Soviet-Czechoslovak Relations Between Two Wars. 1918–1939]. Moscow, 1968.
20. Zakharov M.V. *Nakanune Vtoroi mirovoi voyny* [On the Eve of the Second World War]. *Novaya i noveishaya istoriya*, 1970, no 5.
21. *Novye dokumenty iz istorii Myunkhena* [New Documents from the History of Munich]. Moscow, 1958, p. 145.