

Р Е Ц Е Н З И Я

за дисертационния труд „Развитие и модернизация на пътно-съобщителната инфраструктура в българските земи, 1856 – 1878”, представен от Боряна Александрова Антонова – редовен докторант в ИФ на СУ „Св. Климент Охридски”, кандидат за присъждане на образователната и научна степен „доктор” в област 2. Хуманитарни науки, професионално направление 2.2. История и археология, научна специалност „История на България – История на Българското възрождение”

Научен ръководител проф. д-р Пламен Митев – ИФ на СУ „Св. Климент Охридски”

Рецензент проф. д.и.н. Иван Илиев Стоянов – ИФ на ВТУ „Св. св. Кирил и Методий”

Дисертационният труд на докторантката Боряна Александрова Антонова е допуснат до защита пред научно жури от специализираното звено към Исторически факултет на СУ „Св. Климент Охридски” в пълно съответствие със ЗРАС и Правилника на Университета за неговото прилагане. Представеният труд и авторефератът отговарят на всички изисквания на нормативните документи. Боряна Антонова е изпълнила указанията на научния ръководител и се е съобразила с препоръките, направени от специализираното звено.

Избраната тема не е била обект на самостоятелно изследване в съществуващата историография. В нейния обseg се включват редица важни въпроси като отражението на реформите в Османската империя от ерата на Танзимата върху транспорта и комуникациите в указания хронологичен отрязък, анализирането на цялостната рамка на модернизацията на пътно-съобщителните комуникации в резултат на навлизането на нови технологии от западноевропейските страни, навлизането на нови технологии в българските земи, намиращи се по това време в пределите на империята, и настъпилите промени вследствие на това. Този комплекс от проблеми за изясняване всъщност дава основание за оценяване на избраната тема като актуална и напълно съответстваща на изискванията за една задълбочена докторантска дисертация.

Боряна Антонова обосновава аргументирано обекта, предмета, целите и задачите на изследване в така формулираната тема. Тя разглежда модернизиранието на пътно-съобщителната инфраструктура в българските земи, като проследява събитията и факторите, които влияят върху този процес и акцентира на модернизацията и влиянието ѝ, което настъпва в изследвания регион. Изследователският интерес е насочен преди всичко към проектирането и строителството на жп линии и въвеждането в практиката на телеграфните комуникации. За решаването на поставения проблем докторантката формулира пет основни задачи, които обхващат почти целия обем от изследователски

въпроси, съдържащи се в избраната тема. Първите три имат за цел да изяснят политиката на империята по изследвания проблем като се започне от причините, които водят до налагането на този модернизационен марш, преминал през сложни перипетии, етапите, през които преминава той, технологическите и политическите проблеми за избор на една от двете западни технологии и факторите, влияещи върху телеграфната и железопътната политика на империята. Четвъртата и петата задача са съсредоточени върху поставения основен проблем – този за реализацията на всичко това в Румелия – т.е. в българските земи, като са очертани принципите, механизмите и практиките, които Османската държава прилага при тези технологии. Акцентира се и на модернизационните процеси, които протичат в българските земи, във връзка с въвеждането на железницата и телеграфа.

Хронологическите граници, избрани от Боряна Антонова и утвърдени от специализираното звено, са напълно защитими, тъй като за империята на османците и балканските народи и не само за тях периодът от края на Кримската война до руско-турската освободителна война е общоприет като отрязък от време, който има своите специфични и характерни черти, отличаващи го както от десетилетията до средата на XIX век, така и от тези след Берлинския договор. Обявеният на 18 февруари 1856 г. нов реформен акт, известен като Хатихумаюн, с който се ознаменува вторият етап от т.нар. ера на Танзимата и който е включен като член 9-ти в Парижкия мирен договор от края на март 1856 г., променя много съществени страни както във вътрешния живот на Османската империя, така и в нейните международни отношения. Появата пък на три независими държави след Руско-турската война 1877–1878 г. и на една нова държава, макар и васална, след отсъствието ѝ от Югоизточна Европа в продължение на почти пет века, прекроява политическата конфигурация на Стария континент. И още – Русия отново заема полагащото ѝ се място на един от главните диригенти в тази невралгична точка на земното кълбо. Ясно са обосновани и териториалните рамки, в които се простира изследването. Най-общо казано те са тези, които очертава самата Османска империя с Фермана за българската църква от 28 февруари 1870 г.

В структурно отношение дисертационният труд е изграден по класическия модел – увод, три глави, заключение, списък на съкращенията, библиографска справка на използваните източници и научна литература и приложения. Не разбрах само защо благодарностите са включени в дисертационния труд в началото като част от структурата, но може би това е нововъведение, което съм пропуснал.

Дисертационният труд е разположен върху 351 страници, от които 295 страници принадлежат на увода, трите глави и заключението, а останалите са за съдържание, съкращения, библиографска справка и приложенията. Посочената библиографска справка впечатлява както с използваните архивни източници, така и с познаването на съществуващите изследвания по проблема.

В увода на представения дисертационен труд /с. 8–23/ Боряна Антонова обосновава посочените по-горе в тази рецензия актуалност и дисертабилност на темата, обект, предмет, цели и задачи на изследването. Направен е и сравнително

прецизен преглед на съществуващата научна книжнина по проблема, като е обърнато внимание както на изследванията на турските историци и други чуждестранни автори, така и на разработките на българските автори по проблема – и научни, и художествено-мемоарни. Поставям българските автори на второ място, макар темата да разглежда проблема в българските земи, тъй като по този начин подхожда Боряна Антонова – според мен основателно, а и първите три основни задачи, формулирани в изследователския план, са свързани с общоосманската визия по проблема, в която и в който, разбира се, по това време са и българските земи и население. Докторантката подчертава, че българската историография, с редки изключения, съсредоточава своето внимание преди всичко върху железопътното строителство в северните български земи – жп линията Русе – Варна, и в южнобългарските земи. И това трябва да се възприеме като нещо нормално, макар че Георги Пашев в монографията си „От Цариград до Белово” има по-различен подход. Същото – т.е. изясняване на проблема в българските земи, се отнася и за въвеждането на телеграфа като съобщително средство от нов тип, което допринася за модернизирването не само на Османската империя, но се отразява и върху модернизационните процеси сред българското общество. Интересна е и съпоставителната плоскост, върху която се поставят трудовете на т.нар. турска школа и тенденциите по този въпрос в българската историческа наука. Открити са както известни прилики, така и отликите, които няма как да не съществуват предвид на редица обективни и субективни фактори. В увода се обосновава и хронологическият обхват на избраната тема като аргументацията за това е напълно основателна и не подлежи на съмнение, както вече беше посочено в предходните редове на рецензията.

Глава първа – Железници /с. 24 – с. 156/ и глава втора – Телеграфи /с. 157 – с. 244/ разглеждат в паралелен план развитието на двете нови пътно-съобщителни технологии, които са развити в почти огледални като заглавия параграфи, в които „изкривяването” е единствено в предмета – железници и телеграфи. Първи параграф в първа глава е озаглавен „Изграждане на жп мрежата на Османската империя”, а съответния параграф на втора глава звучи така – „Изграждане на телеграфната мрежа в Османската империя”. В тези първи параграфи на двете глави е направен общ преглед и хронологичен анализ на цялостното развитие на железниците и телеграфите на територията на империята. Вторият параграф на двете глави е „Пътят към изграждане на железопътната мрежа в Румелия” и съответно „Пътят към изграждане на телеграфната мрежа в Румелия”. В двата параграфа са представени, на първо място, ранните транспортни и комуникационни проекти на Балканите в съответстващите два подпараграфа и, на второ място, позицията на османското правителство за изграждането на новия тип транспорт и телеграфна мрежа в следващите два подпараграфа. Третият параграф разкрива и анализира факторите, влияещи върху османската позиция по железопътната политика и съответно телеграфната политика. Тези фактори са разделени на няколко групи, включващи Високата порта, Великите сили, концесионерите, а по отношение на телеграфната политика и Международния телеграфен съюз. Четвъртият параграф на първа и втора глава – „Изграждане и функциониране на първите железници” и съответно „Изграждане и функциониране на първите телеграфи” всъщност разглеждат резултата от предприетото от Високата порта

начинание и неговото значение за империята на османците, а също така влиянието на този резултат в модернизационните процеси, настъпили като следствие на реализираните политики.

Няма как да не се подчертае оригиналното хрумване на докторантката и на нейния научен ръководител за избирането и реализирането на един такъв паралелен подход при изясняване и изследване на поставения проблем. Този подход представя по обективен начин основните стъпки по планирането, обсъждането и реализирането на предприетото начинание и в същото време дава възможност за интересни изводи относно позициите на Османската империя, от една страна, и на Великите сили, концесионерите и Международния телеграфен съюз, от друга страна. Като съпоставя резултатите от строителството на жп трасета в различни направления и изграждането на телеграфните съобщителни линии Боряна Антонова стига до извода, че в областта на железопътното дело Османската империя среща големи препятствия от страна на монополистите в тази област, които са както финансови, така и политически. Много често изпълнителят променя трасето, както е в случая с линията Русе – Варна, която трябвало да свързва Дунав с Черно море и трите големи крепости Русе, Шумен и Варна. Шумен обаче е заобиколен и това проваля стратегическия замисъл на Портата. А изпълнителят прави това с една единствена цел – скъсяване на трасето и извличане на максимална печалба. В същото време на други трасета, където се заплаща на километър готово строителство, се правят машинации и съзнателно удължаване на предварително договорената жп линия между две точки. Освен това стопанисването на готовите линии от чужди компании, некачествената им изработка, постоянните ремонти и честата промяна в графика на трафика са само малка част от всички проблеми, които съпътстват строителството и експлоатацията. И всичко с една единствена цел – извличане на максимална печалба от монополистите изпълнители. Тази практика, подчертава Антонова, важи не само за Османската империя, а и за редица европейски държави и страни от други континенти. „В икономическите и политическите условия на дългия XIX век правителствата по света имат твърде малко възможности да пренебрегнат интересите на това лоби, което се явява основен носител на модернизацията и индустриализацията” – заключава Боряна Антонова на с. 156.

Що се отнася до изграждането и експлоатацията на телеграфните линии и станции – тук всичко стои по съвсем различен начин. Още от самото начало Високата порта и империята съумяват да се наложат като първостепенен фактор и независимо от разнопосочните оценки в съществуващата литература преобладаващото становище, което подкрепя и Боряна Антонова, за изграждането, функционирането и поддържането на телеграфните съобщения в империята през третата четвърт на XIX век е с ярко изразен положителен знак.

Трета глава – Модернизацията на пътно-съобщителната инфраструктура в българските земи /с. 245 – с. 295/ разглежда главно два основни въпроса. Първият е модернизацията и промените в стандарта на пътуване и общуване в българските земи, а вторият – модернизацията, предприемаческият елит и българските земи. В тази глава Боряна Антонова разкрива в какво се изразява модернизацията и промените в стандарта

на пътуване и общуване в българските земи по един доста оригинален начин. Като подчертава предимствата от пътуването по железниците – по-бързото предвижване, относителната безопасност от ежедневните грабежи от престъпни банди по пътищата, сравнително приличната обстановка във вагоните и др., тя отбелязва, че това е само едната страна на проблема. В същото време се наблюдават и редица епизоди, дейности и тенденции, които не могат да се оценят като прогрес. Това са редовните закъснения на влаковете, което се отразява негативно върху бизнес отношенията, честите повреди по трасетата и подвижния състав, катастрофите, които заплашват здравето, а често и живота на пътниците и т.н. Ограничеността на жп трасетата в Румелия не допринася за масовизирането в използването на този вид транспорт. Докторантката посочва и злоупотребите на жп служителите като един от негативните фактори в коментирания проблем. В същото време модернизацията и развитата телеграфна мрежа в Румелия – т.е. в българските земи, се отразява положително върху живота на населението. Възможността за бързо свързване и комуникиране, ниските цени за тази дейност и доброто техническо състояние на съществуващите телеграфни линии и станции са залог за истински напредък и модернизация на обществената сфера. Тук трябва да се изтъкне и подготвеният състав, обслужващ тази дейност, в който състав има и много българи.

Що се отнася до модернизацията и предприемаческия елит в българските земи Боряна Антонова подчертава, че османските поданици имат твърде ограничено участие в надпреварата и борбите за концесии в двете коментирани области. Причините са и обективни, и субективни. Отсъствието на задълбочени познания в двете сфери и ограничените капитали могат да се приемат като основните възпиращи фактори в борбата с утвърдените и общоизвестни монополисти. И все пак докторантката представя интересен случай в намерението за построяване на жп линията Русе – Варна до Кримската война – 1857–1858 г., в който участват дори българи. Като най-известен между тях е посочен Анастас Стоянович от Шумен. Тя изяснява сложната амалгама от интереси, преплетени в тази инициатива, в която участват представители на централната власт, на местната администрация и физически лица, известни със своята състоятелност. Всичко това, разбира се, се дирижира от Високата порта с цел запазване на възможност за контрол на това начинание. В края на краищата обаче османското правителство се оказва безсилно да се противопостави на британските интереси. Боряна Антонова подчертава, че българите действително се стремят към реално участие в коментираната инициатива, но в коментирания случай те просто са употребени от османските власти за реализиране на техните собствени цели.

В заключението дипломантката прави обобщение на основните изводи, които са направени към съответните глави като подчертава, че политиката на модернизация, провеждана от империята на османците, е един противоречив процес, в който са преплетени много фактори и интереси. Независимо от това обаче, реализирането на тази политика довежда до чувствителни промени в живота на формиращата се българска нация.

Към дисертационния труд могат да се направят и някои бележки, които имат единствена цел да подобрят текста при подготовката му за евентуално публикуване. Най-важната от тях е тази, свързана със озаглавяването на избраната тема – „Развитие и модернизация на пътно-съобщителната инфраструктура в българските земи, 1856 – 1878”. Оставям настрана това, че посочените години трябва да бъдат поставени в скоби или пък ако това не се приеме, то запетаята след „земи” трябва да отпадне, а след 1878 година да се постави най-малкото едно г. Това ще го поправи редакторът на издателството. По-важното е, че така формулирана темата обхваща цялата пътно-съобщителна инфраструктура, а в съдържанието се разглежда единствено жп строителството и това на телеграфно-съобщителната мрежа. Отсъства изграждането на шосейните пътища, които са важна част от тази пътно-съобщителна инфраструктура. Поради това в озаглавяването трябва да се направи едно пояснение, поставено в скоби, че темата разглежда само два от основните проблеми на тази голяма тема.

Първите три от поставените 5 основни задачи в дисертационния труд се отнасят за общоосмански проблеми, свързани с темата. По това време, разбира се, българските земи и население са в състава на империята и може да се каже, че общоосмонската проблематика обхваща и българите, които са съставна част от държавата. И все пак порелефният акцент точно върху българските територии не би бил в ущърб на представения труд. Той наистина съществува, но „релефът” може да бъде още малко позасилен.

Използваната изворова база и съчиненията, засягащи разработваната тема впечатляват. В библиографията, раздел „Непубликувани извори” се започва с Народна библиотека „Св. св. Кирил и Методий – Български исторически архив. От 2008 г. библиотеката е Национална библиотека. На с. 21 в Увода е написано „Национална библиотека”, което означава, че докторантката знае това, но навярно по инерция в библиографията е използвано прилагателното „Народна”, вместо „Национална”, което задължително трябва да се поправи.

Известна редакция няма да е във вреда на предложения труд. Стилът и езикът на Боряна Антонова са много добри, но често пъти използването на запетаята накъсва неестествено мисълта. Така например в изразите „въпреки че”, „независимо че”, „макар че”... трябва да се знае, че пред „че” не се слага запетая. Тази бележка може да се приеме като дребнавост, но тя е породена от това, че общото правило, че пред „че”, „но”.... винаги се поставя запетая не се отнася за „тези”, които се удостояват с образователната и научна степен „доктор по...”.

Посочените бележки не накърняват оставеното впечатление от прочитането на представения докторантски труд, а то е изцяло положително. Това е завършена разработка, която ще обогати българската историопис, поради което аз ще гласувам с пълна убеденост за присъждане на образователната и научна степен „Доктор по история” на Боряна Александрова Антонова и призовавам и останалите членове на уважаемото научно жури да направят същото.

Рецензент проф. д.и.н. Иван Стоянов

