

СТАНОВИЩЕ

от доц. д-р Пенчо Д. Пенчев

член на научно жури за дисертацията на **Боряна Александрова Антонова**,
представена за присъждане на образователната и научна степен „доктор“ на

тема:

Развитие и модернизация на пътносъобщителната инфраструктура в българските земи, 1856-1878

Научен ръководител: проф. д-р Пламен Митев

Представеният за обсъждане дисертационен труд се състои от 351 страници, които включват увод, три глави, заключение, списък на съкращенията, библиография и приложения.

Проблемът, на който е посветено изследването е значим, важен и интересен и не е бил обект на самостоятелно монографично проучване, въпреки че отделни аспекти от него са привличали вниманието на изследователите. Първите стъпки в изграждането на модерна пътносъобщителна инфраструктура по българските земи са елемент от цялостните модернизационни процеси, осъществени през дългия 19 век. По тази причина детайлното им изследване има приносен характер за стопанската и социалната история, за вътрешнополитическото развитие на Османската империя, за архитектурата и динамиката на международните отношения и т.н. Напълно удачно е подбран и хронологичния период на дисертацията, който освен че съвпада с последния и най-динамичен етап от българското Възраждане, почти съвпада с т. нар. от Ерик Хобсбаум „век на капитала“, който се характеризира с глобализация, отпадане на пречките пред световната търговия, либерализация и т.н.

Още в самото начало трябва да се подчертае, че по мое мнение Б. Антонова е надхвърлила минимума от изисквания за присъждане на образователната и научна степен „доктор“. Ще си позволя да маркирам някои от основните достойнства на представения за обсъждане труд. Б. Антонова ясно поставя строителството на железници и изграждането на електрически телеграфи по българските земи в перспективата на цялостната модернизация на Османската империя през епохата на Танзимата. Внимателно и умело очертава интересите и политиката на различните Велики сили по отношение на железопътната и телеграфната мрежа в империята, свързва тези интереси с

глобалната им политика. Като приносен елемент на дисертацията трябва да се посочи разграничаването на три „лагера“, взаимодействието на които оформя отделните аспекти в модернизацията и развитието на пътносъобщителната инфраструктура – османските власти, Великите сили и концесионерите. Особено от гледна точка на железопътното строителство чуждите инвеститори и кандидати за концесии често имат интереси, които не съвпадат напълно с интересите на някоя от Великите сили. Сложното взаимодействие между трите посочени фактора определя трудностите и постиженията на железопътното строителство през разглеждания период. Отново приносен характер има изясняването на позициите на различните вътрешни лобита в рамките на османските власти. В определени периоди тези лобита дават различна насока на железопътното строителство в зависимост от това дали са на власт или в опозиция, какви са личните, вътрешно и външнополитически интереси, които ги движат (стр. 59, 64, 76-77). Впрочем, умело и убедително е направена разлика в ролята и значението на тези фактори при строителството на железници и при изграждането на телеграфната мрежа, добре е очертана различната стратегия на османските власти по отношение на железниците и телеграфите (и по-конкретно по-важната роля на османската държава при прокарването на телеграфите в сравнение с нейната роля при железопътното строителство), а също и причините за тези разлики – телеграфите са по-евтини, за тях се изисква по-малко специализирана техническа експертиза и т.н.

От гледна точка на съдържанието на дисертацията и приносните елементи в него заслужава да се обърне внимание на факта, че Б. Антонова се фокусира върху един относително слабо известен в българската историография феномен – съпротивата срещу технологичната и въобще срещу цялостната модернизация. Когато търси и изяснява причините за тази съпротива дисертантката не се ограничава до общите обяснения с културна и религиозна изостаналост и т.н. Тя обръща внимание на конкретни и аргументирани обяснения като например факта, че има османски лобита, които са против телеграфа като форма на противопоставяне на централизацията, провеждана от султана (с. 187). Подобен приносен характер има поставянето на темата за даренията от страна на местното население за изграждане на пътносъобщителната инфраструктура през периода. Въпреки липсата на достатъчно изворов материал за оценка на това явление, авторката достига до добре обосновани, внимателни и балансирани изводи. Те не са повлияни от официозния ентузиазъм, който се стреми да представи единството между управляващи и управлявани. На базата на изнесените данни за административно подклаждания ентузиазъм по отношение на „доброволните дарения“ може да се направи и леко фриволната аналогия между тях и „самооблагането“ по време на зрелия социализъм. Заслужават да се отбележат и други елементи от дисертационното изследване, които са с

приносен характер – изследването за социалния ефект от телеграфите и железниците, българската инициатива по отношение на железопътните концесии и връзката ѝ с политиката на османските власти, фактологичните корекции и уточнения, които касаят изграждането на жп линиите на Балканите, на първите телеграфи и т.н. (стр. 52, 175-176).

Няколко бележки по отношение на изворовата база и историографския подход на Б. Антонова. Изворовата база е солидна, привлечени са интересни и нови данни от различен произход. Авторката познава, интегрира в изследването си или внимателно коригира постиженията на различни историографски школи и традиции – българска, турска, западноевропейска и др. Особено положително впечатление прави доброто познаване на съвременната турска историография. При това подходът към нея не се характеризира нито с тотално отрицание, нито с безкритично приемане на всички изказани тези, хипотези и анализи. Тези две крайности в различни периоди са били, а понякога и още са, характерна черта на българската историография. На базата на представения за обсъждане дисертационен труд става ясно, че Б. Антонова има потенциала да се впише добре в една относително слаба традиция на българската историческа наука – тази на добре осведомената и незатормозена от провинциални комплекси свободна историческа мисъл. Това от своя страна предполага възможност за публикуване в авторитетни международни периодични издания.

Както към всяко изследване и към представената дисертация могат да се отправят някои конкретни препоръки и въпроси. В текста се срещат някои дребни и по-скоро технически грешки – например Bank of England е основана през 1694 г., а не през 1794 г. както е отбелязано в текста, два пъти се среща Таблица 3 (стр. 252 и 253); при едно бъдещо публикуване на дисертацията е добре да се помисли за карти, които да са в текста, а не като приложение. От известно прецизиране, по моя преценка, се нуждае заглавието на Трета глава. Така както е представено в дисертацията (Модернизацията на пътносъобщителната структура и българските земи) то може да се свърже с очакване главата да е посветена на сухоземните пътища в българските земи, а основното съдържание на главата всъщност е посветено на социалния ефект от железниците и телеграфите.

Единственото твърдение, което ми се струва неубедително, е това, че моделът, при който османската държава установява пълен монопол върху своите сухоземни телеграфни комуникации, е „по-ефективен“ (стр. 221). На първо място трябва да се отбележи, че в икономическата наука под ефективност най-общо се разбира постигането на максимални резултати с минимални усилия (вложения, инвестиции и т.н.). Нещо подобно в този случай не може да се установи, защото за такава оценка се изисква възможност за адекватно сравнение. В дисертацията, като че ли се има предвид по-скоро, че моделът е

печеливш. Твърдението обаче не се подкрепя с предложените данни, защото тези от телеграфната станция в Шумен не са достатъчни. Това е така, защото разходите на пощенската станция със сигурност не са само за заплати, а вероятно са включвали и други пера като ремонти, поддръжка на сградата, отопление, може би наеми и т.н., т.е. много е вероятно да се окаже, че дори и разходите на тази станция да са били повече от приходите и в този смисъл тя не е печеливша. Подобен извод косвено се потвърждава от данните на с. 225, бел. 276, където се цитират сведения, че за една година дефицита (т.е. загубата) на държавните телеграфи е почти 500 000 гроша.

Тази критична бележка в никакъв случай не намалява стойността на дисертационното изследване. Дори и непълното изложение на неговите достойнства, което беше направено, показва, че те са много и по никакъв начин не се намаляват или обезличават от една единствена принципна забележка. На базата на изложеното дотук ще си позволя да подчертая, че трудът на Боряна Антонова *Развитие и модернизация на пътносъобщителната инфраструктура в българските земи, 1856-1878 г.* отговаря на всички изисквания за присъждане на образователната и научна степен доктор. По тази причина аз изцяло подкрепям присъждането на образователната и научна степен „доктор“ на Боряна Александрова Антонова.

01.04.2016 г.

доц. д-р Пенчо Д. Пенчев