

РЕЦЕНЗИЯ

на дисертация за присъждане на образователната и научна степен „доктор“ на тема:

**„Развитие и модернизация на пътно-съобщителната инфраструктура в
българските земи, 1856–1878 г.“**

с автор Боряна Александрова Антонова

Катедра „История на България“ – ИФ – СУ

от

проф. д.и.н. Иван Русев

Икономически университет – Варна

Представената за защита дисертация е посветена на важна и все още неразработена в своята цялост тема в нашата историография, отнасяща се до стопанската и социалната история на българското общество в знаков за Новото време период – третата четвърт на XIX в. – времето, когато у нас модернизацията става ясно открит процес, който оттук насетне ще бележи със своите позитиви (но и с реакциите срещу него) развитието на българите като нация, а впоследствие и като държавност.

Темата за модернизацията е една от широкопривличащите вниманието на съвременната научна общност – европейската и дори световната. Причина за това е фактът, че модернизацията се свързва пряко с т.нар. „теория (теории) на модернизацията“, възникнала в годините непосредствено след края на Втората световна война. Тази теория възражда интереса към себе си с краха на комунистическия блок в края на XX в. – събитие, което индиректно доказва жизнеността на западния (англо-саксонския) икономически и политически модел, а

днес тя отново става актуална, след като събитията от наши дни поставят на сериозно изпитание въпросния модел.

За щастие българската наука не остана встрани от засиления интерес към темата за модернизацията. В последно време у нас се появило множество публикации посветени на тази тема – изследват се елитите, продукт на процеса на модернизацията; правят се опити за по-широки интерпретации, обхващащи целия балкански регион; търсят се местните специфики. Интересът не подминава и възрожденската история, но все още я засяга бегло и частично. По-задоволително е изследвана т.нар. „символна модернизация“ – европеизацията в облеклото, бита и начина на живот, т.е. сферите, от които най-напред започва този процес. Безспорни приноси има и в проучването на духовната обнова, на манталитетите. Доста по-скромни са постиженията в другите области и главно по отношение изследването на стопанското развитие през епохата – тематика, позволяваща в много по-голяма степен проучването на модернизационните процеси и то въз основа на широка изворова база и на натрупани през годините стойностни емпирични публикации. И все пак не липсват изследователски опити и в стопанската област, главно в проучването на търговията и на модерната търговска култура.

Правя целия този обзор, за да мога по-точно да позиционирам приносите на настоящия дисертационен труд в рамките на проблематика с подчертана актуалност. Няма съмнение, една от сферите, в които модернизацията най-рано и най-бързо се осъществява е именно пътно-съобщителната инфраструктура, а конкретно за българските земи това става през третата четвърт на XIX в. – хронологическият обхват на дисертацията – времето, от което датират първите опити за модернизация в тази сфера. В този смисъл темата на труда е едно добро попадение, предполагащо интересно и приносно като резултати изследване.

Дисертацията на Боряна Антонова се състои от увод, три глави (всяка от които с по няколко параграфа и подпараграфа), заключение, списък на

съкращенията, библиография и приложения в общ обем от 351 страници (основният текст е 335 страници).

Могат да бъдат открити следните няколко основни приноси на настоящия дисертационен труд:

1/ Той е разработен на базата на обширен изворов материал – архивни документи, периодика, пътеписи, както български, така и чужди. Включването на чуждите извори, особено на тези от английските архиви и на периодиката от епохата, спомагат за един по-широк поглед по темата.

2/ Като безспорен принос трябва да се посочи консултираната научна литература, и в най-голяма степен чуждоезичната, особено публикациите на турските изследователи по темата. По този начин е избегнат един безспорен недостатък на повечето местни издания, концентрирани върху един-единствен обект на изследване – конкретна жп или телеграфна линия и нейното изграждане, например.

3/ В тази връзка е и следващото добро попадение на текста – в него успешно е ситуирано и открито изграждането на модерната пътно-съобщителна инфраструктура в българските земи през третата четвърт на XIX в. на фона на цялостната история на появата и развитието на модерната пътно-съобщителна инфраструктура на Османската империя. Първоначалното впечатление дори е, че съдържанието на дисертацията надхвърля заявените в нейното заглавие цели. Но това е така само на пръв поглед, защото повечето публикации по темата от българската историография до момента страдат точно от обратното – от „самозатварянето“ и „самоизолирането“, без да се отчита развитието на процеса в неговите имперски очертания. Подобен подход безспорно е научно-оправдан и приносен.

Положително трябва да се оценят опитите на дисертанта да се предложат ясни периодизации и класификации, които да очертаят хода на изграждането на железниците и на телеграфите в Османската империя и чрез тях по-точно да се опишат населяваните от българите територии в тези нови, модернизиращи османското общество дейности. Тук проличава нейният стремеж да се отчетат всички налични в литературата мнения, да се намерят допирните точки, да се предложат приемливи обобщения. Впрочем, историографският обзор присъства навсякъде из текста, но поднесен премерено и подчинен на основните изследователски цели на дисертацията.

4/ Много приятно впечатление оставя структурата на дисертацията и особено паралелността в подреждането на първите две глави, посветени на двете модерни комуникации. Тъй като и двете се появяват в Османската империя по почти едно и също време и при едни и същи обстоятелства, то именно тази паралелност позволява много по-лесно да се открият приликите и разликите между тях. Постига целите си направеният в дисертацията анализ на факторите, обусловили железопътното и телеграфното строителство в Османската империя, сведени до следните три основни: Високата порта, Великите сили и концесионерите. Убедително звучат изводите за динамичната промяна в равновесието на силите между реформаторите и консерваторите (както и вътре в нееднородната група на самите реформатори) във Високата порта и за определящата роля на роднинските връзки сред османския елит и концесионерите при вземането на решение в полза или ущърб на конкретен жп проект; за обвързаността на концесионерите със социалните мрежи; за необходимостта концесионерите да бъдат разглеждани като част от глобалния предприемачески елит на своето време. В резултат на единодействието на всички тези фактори модернизацията в пътно-съобщителната структура на Османската империя настъпва бавно и има противоречиви резултати (с. 155 и сл.). В сравнението между двете комуникации обаче телеграфът има

известни предимства – той е по-евтиното съоръжение, с не особено сложна техническа изработка, поради което империята успява да бъде по-независима в своята политика по отношение на развитието на телеграфите; докато израждането на жп мрежата в Румелия остава незавършено, то не така стоят нещата с телеграфната, чийто пик в развитието е достигнат в края на 60-те години на XIX в. (с. 193, 300–301).

5/ Висока оценка заслужава и третата глава на дисертацията, посветена на преките ефекти от появата на двете модерни комуникационни средства в българското възрожденско общество. Тук дисертантът е направил сполучлив опит да даде отговор на въпроса как те повлияват стандарта на живот, от който отново е видно преимущество на телеграфа. В сложната игра на интереси между концесионерите и Високата порта са въвлечени и представители на българския предприемачески и търговски елит – интересен епизод, на който също е отделено нужното внимание.

В обобщение на изложеното до тук искам да подчертая, че изследването на Боряна Антонова напълно постига целите си като дисертационен труд. Но тъй като аз очаквам неговото доразработване и подготовка за публикуване като монография, то в тази връзка бих си позволил да направя някои препоръки.

1/ Желателно би било да се разширят изворите на изследването, с оглед на това да се очертае още по-ясно мястото и ролята на двете модерни комуникационни средства в българското възрожденско стопанство. Може да се потърси допълнителна информация в счетоводната документация (тефтерите) на български търговци и фирми, а също и в мемоарните съчинения, за да се разбере по-точно как те се възприемат и използват от стопанските среди през епохата. И още нещо, през 50-те, 60-те и 70-те години на XIX в. на страниците на българската

възрожденска периодика се появяват множество статии, оригинални и преводни (главно от френски език), посветени на теми като: „Електрически телеграф”, „Презатлантически телеграф”, „Телеграфически претенции”, „Ново усъвършенстване на телеграфа”, „За телеграфа в Турско”, „За телеграфическото изкуство”, „Въздушния телеграф” и т.н. – интересно би било да се проследи как се развива знанието и културата на българина от онова време по отношение на модерните комуникации и как това знание „го вписва“, ако не в глобалните процеси въобще, то поне в регионален мащаб – т.е. едно сравнение със съседните балкански народи би било интересно.

2/ Така формулираното заглавие предполага съдържанието да бъде разширено с още една интересна тема, тази за модернизиранието на шосетата и на транспорта по тях. В действителност, през очертанния период (третата четвърт на XIX в.) промените в тази сфера са инициирани от реформаторски настроените османски управници, но българите също не остават встрани – те са тези, които първоначално участват с труда си, а впоследствие стават и потребители на подобрените възможности за пътуване, докато българският стопански елит се включва в акционерните инициативи „Дружества на колата“. Тази тема също заслужава внимание, а все още тя не е достатъчно добре проучена в литературата.

3/ Може да се помисли как да се избегнат някои повторения в съдържанието на Глава първа (§ 4) и Глава трета.

Боряна Антонова е представила една публикация и един материал под печат по темата на дисертацията, както и други пет статии, посветени на теми из същата историческа епоха, към която е насочен дисертационният труд. Авторефератът отговаря на изискванията и коректно представя постигнатото от докторанта.

Следователно, всички изисквания на ЗРАСРБ и Правилника на Софийския университет за неговото приложение са спазени.

Конкретните научни приноси в рецензирания труд и показаните от дисертанта умения и знания ми дават основания да препоръчам на уваемото научно жури да присъди на Боряна Александрова Антонова образователната и научна степен „доктор”.

Варна, 17.04.2016 г.

проф. д.и.н. Иван РУСЕВ