БЪЛГАРСКА АКАДЕМИЯ НА НАУКИТЕ
Институт за балканистика с Център по тракология
Проф. А. Фол
Вх. № 2130-05/23.03.2015 г.

РЕЦЕНЗИЯ

от доц. д-р Евгени Василев Костов,

УНСС, научна специалност 05.03.06 „История на България"

Относно: дисертационен труд за присъждане на образователна и научна степен „доктор" по специалност Нова и най-нова обща история, шифър 05.03.04

Автор на дисертационния труд: **Божидар Методиев Кехайов.** Дисертантът е зачислен към Института за балканистика с център по тракология – БАН.

Тема на дисертационния труд: **„Железниците в Западна Тракия и Македония 1912 – 1929 г.".**

1. Обща характеристика на представения дисертационен труд

Дисертационният труд е в обем от 351 страници, от които 338 страници основен текст в рамките на предговор, четири глави и заключение. Приложени са две железопътни карти на Балканския полуостров – съответно от 1912 г. и от 1923 г., и една – на железниците на България от 1935 г. (с. 340 – 342). Публикувана е библиография за използвания изворов материал и литературата, свързана с изследваната проблематика (с. 343 – 351).

Структурирането на темата е удачно и с вътрешна логика. Хронологическите граници са убедително обосновани – долната граница се свързва с началото на Балканските войни, а горната (1929 г.) – с приключване откупуването на старите османски линии от страна на балканските държави. През целия този период (1912 – 1929 г.) се открояват няколко етапа – два през военновременния период (1912 – 1914; 1914 – 1918 г.) и два мирновременни (1918 – 1923; 1923 – 1929 г.), като всеки от тях е разгледан в отделна глава.

В първата част на труда авторът отразява окупацията на железните пътища в Западна Тракия и Македония от балканските съюзнически държави на фона на водените бойни действия. Представя се реконструкцията на наличните съоръжения и пускането им в експлоатация за осъществяване на военно-стратегическите цели на съюзниците. Акцентира се върху преговорите за откупуване на линиите, които се водят между балканските държави и компаниите – концесионери, а специално внимание се обръща на проектите за строеж на нови жп линии.

Следващата глава е посветена на състоянието на железните пътища в Западна Тракия и Македония по време на Първата световна война. Линиите в региона са окупирани от силите на Антантата и Централните сили и се установява военен режим на експлоатацията им. Разглежда се продължаващият процес на откупуване на линии и строеж на нови.

В отделна глава се проследява преходът от военновременна към мирновременна експлоатация на железниците в Западна Тракия и Македония и връщането им на балканските държави. Продължават сложните преговори, свързани с откупуването на старите османски железници. Специално се отразява възстановяването на разрушените съоръжения, проектирането и строителството на нови линии, повечето с нормалния стандарт от 1435 мм.

В последната част на дисертацията се открояват напрегнатите спорове между Гърция и СХСК през периода 1923 – 1929 г. относно експлоатацията на жп линия Солун – Гевгели и относно статута на сърбо – хърватско – словенската зона в Солун. Отразява се последният етап от преговорите за откупуването на старите османски линии. Немалко място е отделено на проектите и строителството на нови железни пътища в Западна Тракия и Македония и на тяхната експлоатация до 1929 г.

Изрично трябва да се подчертае, че изложението в настоящата работа трудно може да се следи без съответните географски карти, дори при добра географска осведоменост на читателя, така че от тази гледна точка приложените в края на дисертацията карти са крайно необходими. Като цяло образно може да се обобщи, че трудът представлява своеобразна палитра при представянето на съществуващите и няколко десетки новопостроени линии в Западна Тракия и Македония; многобройни замислени, понякога проектирани, но неизградени линии; построени през световната война, но след нея разрушени теснопътни линии; изградени теснопътни линии, които след време се преустройват в железници с нормално междурелсие. И разбира се, тези процеси се развиват на фона на многобройни преговори, конференции, в които участват представители на Великите сили, балканските държави и дружествата - концесионери; подписани са множество договори, конвенции и други документи; представя се състоянието на сложните взаимоотношения и интереси на всяка една от Великите сили, на отделните държави в Европейския югоизток, на частния европейски капитал.

2. Оценка на получените научни приноси на дисертацията

За постигането на основната цел на труда – проследяване развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония, докторантът е използвал множество научни изследвания на балкански автори. От бившата сърбо – хърватско – словенска, впоследствие - сръбска историография, Божидар Кехайов се позовава преди всичко на изследванията на Петър Миленкович, Драгомир Арнаутович, Лиляна Алексич – Пейкович, Йездимир Николич и на други автори, които проследяват различни аспекти от историята на сръбските и югославските железници. Ценен източник са юбилейни издания за историята на железниците в Македония и Сърбия. Ползвани са и трудове на македонски изследователи, като например К. Битоски и Д. Зографски. Изрично трябва да се подчертае предпазливият подход на докторанта в тези случаи, тъй като някои от посочените автори са доста тенденциозни и съдържат елементи на субективизъм при коментирането на конкретни въпроси. Авторът се осланя и на постиженията на българската историография, макар че те отразяват

предимно до 1918 г. въпросите, засягащи железопътната проблематика. През междувоенния период са творили преки участници в Първата световна война – Руси Лудогоров, Виктор Самсаров и др., а също и дългогодишният директор на БДЖ инж. Богдан Морфов. От най-ново време най-ценен е трудът на Ангел Джонев за българската железопътна политика в Македония през периода 1878 – 1918 г. Аспекти на докторантската тема могат да се открият в публикации на Г. Марков, Ал. Костов, Евг. Костов, А.Джалева и други автори.

За съжаление, докторантът не ползва изследването на Асен Йосифов „Железопътните войски в България 1888 – 1945 г.", издадено през 1991 г., в което много подробно се представя приносът на специализираните жп подразделения и през военновременния, и през мирновременните периоди. Необходимо е да се посочи, че в тази работа участието на железопътните войски в Първата световна война е разгърнато в достатъчно широк обем (около 70 стр.), като значимо място заема дейността на строителната дружина и на дековилната рота на територията на Сърбия и Македония. За отразяването на тази дейност са включени в научен оборот и много официални документи от Централния военен архив.

В по-малка степен за написването на настоящия докторантски труд са ползвани изследвания на гръцки учени. Ползвани са и някои трудове на западни автори, между които може да се открои работата на Валтер Тетцлаф, описващ дейността на германските железопътни части на македонския фронт.

С важно значение е проучването, осъществено от Б. Кехайов, на многобройни архивни документи, извлечени от архивите на бивша Югославия и днешна Сърбия. Същото се отнася и за редица фондове, съхранявани в Централен държавен архив – София. Значителна част от изворовия материал влиза за пръв път в научно обръщение. Използвани са и други източници.

Уводът, наименован „Железниците в Западна Тракия и Македония до 1912 г.", е своеобразен преход към същинското изложение на дисертацията. Докторантът се е справил много добре с представяне навлизането на западни железопътни компании на Балканите и е обосновал компетентно причините за липсата на повече жп съоръжения – нежеланието на Османската империя да се изграждат повече железници (главно поради военно-стратегически съображения), както и съперничеството между Великите сили и между отделните балкански страни.

В първа глава са представени интересни подробности, свързани с преговорите за откупуване на жп линиите между балканските държави и компаниите-концесионери. За българския читател интригуващ е развоят около опитите на България да откупи линията Солун – Дедеагач. Б. Кехайов подробно ни запознава с преговорите на българската страна с френската банка „Креди мобиле", подписания договор и причините за отказ от ратификация от страна на България. Принос на докторанта тук може да се търси в две насоки – за пръв път тези събития се отразяват в българската историопис, като същевременно с това Б. Кехайов правилно интерпретира основанията за отдръпването на правителството на В. Радославов от проекта през юли 1913 г. След

направения анализ се прави аргументиран и правилен извод и за „много грешки и пропуски" от българска страна.

Последователно и задълбочено Кехайов ни запознава и с развитието на събитията около откупуването на Източните железници от Сърбия. С подробности е отразено откупуването на железницата Солун – Митровица. Започването на Първата световна война осуетява влизането в сила на подписаните протоколи и конвенции. Интерес предизвикват и проектите за строеж на нови жп линии в Тракия и Македония в периода 1913 -1914 г.

В началото на втора глава умело се проследява развитието на бойните действия в Западна Тракия и Македония по време на световната война. Ползвайки изследвания от междувоенния период и такива от най-ново време, докторантът компетентно отразява окупацията на жп линиите и въвеждането на военен режим на експлоатация. Логичен е анализът на военния режим на експлоатация на линиите. Подчертава се, че Съглашението в сравнение с Централните сили създава по-добра организация на управление на жп транспорта, което е предимство в условията на дълга позиционна война и този извод е добре обоснован (с.111 - 112). От изложението личи много доброто познаване на автора на балканската военна история от този период.

Авторът накратко представя и фактологията, свързана с предоставяне на Германия на „контрола на линията Ниш – София" (с.106 и сл.). Ние пояснявame, че не само контролът, но цялата експлоатация на железницата от Ниш до гара Надежда (София) се поема от Седма германска железопътна дирекция. И нещо допълнително – впоследствие Третият държавен съд през декември 1922 г. осъжда бившия министър на железниците, пътищата и телеграфите Величко Кознички, ръководил министерството през периода март 1917 – юни 1918 г., на доживотен затвор, защото на 31 декември 1917 г. е внесъл в МС за одобрение сключената с германците спогодба, в която се предвижда българската Главна дирекция на железниците да поеме разноските, направени от германска страна по експлоатацията на линията.

Според нас приносът на автора във втора глава е най-вече изложението, свързано с откупуването през 1916 г. от България на жп линията Свиленград – Дедеагач. Докторантът в този случай се позовава на непубликувани документи от ЦДА и на Стенографските дневници на XVII ОНС. След като през септември 1915 г. България поема експлоатацията на посочената линия от Компанията на източните железници (КИЖ), правителството на В. Радославов започва преговори с дружеството за откупуване правото на експлоатация. Договор е сключен през май 1916 г. и той е одобрен от КИЖ. Внесеният проект за решение се разглежда на няколко поредни заседания на НС през март 1917 г. Тази проблематика за пръв път се отразява в българската стопанско-историческа книжнина. Дискусията е твърде интересна, като най-съществения въпрос според мен е: само есплоатационното право ли се откупува или това включва и собствеността на линията, при положение, че КИЖ е концесионер, а собственик на линията - Турция. Според мен авторът би трябвало по-категорично да заяви и своята позиция, защото читателят се обърка в тази сложна юридическа материя.

Освен това категорично може да се каже, че българската страна е прибързала и е можело да изчака развитието на военните действия, тъй като България е договорила голяма сума за придобиване на железница, която след военните действия остава на чужда територия. Все пак добро стечения на обстоятелствата е, че тази сума впоследствие не е изплатена от българска страна.

Ценни са и подробностите, извлечени от документи в ЦДА, свързани с конвенцията между България и Турция за построяването на отсечката Одрин – Караагач. Тази проблематика също е изследвана за пръв път в българската историография.

За написването на параграф 3 авторът се е позовавал предимно на други изследвания (Р. Лудогоров, А. Джонев и сръбски автори). Б. Кехайов коректно ползва тези източници и представя обективно провала на българската жп политика в Тракия и Македония в края на Първата световна война (390 км линии са оставени в ръцете на неприятеля). От друга страна, обосновано е коментиран цялостният „разцвет" на жп транспорт в региона през този период (с.156 - 157). Проследяването на интензивното изграждане на нови линии от страна на двете воюващи коалиции изисква повишено внимание от страна на читателя. Улесняващо би било да е налице в приложенията географска карта с по-голям мащаб, тъй като много от посочваните населени пунктове не присъстват в приложените карти.

Трета глава е посветена на железопътната проблематика в Западна Тракия и Македония след края на Първата световна война (1918 – 1923 г.). Авторът е ползвал както непубликувани документи от ЦДА и сръбски архиви, така и по-нови изследвания на Р. Караганев, Ж. Николич и други сръбски автори. За пръв път чрез включване в научен оборот на документи от ЦДА се представя кореспонденцията от 1919 г. между френски представители и България относно бъдещия статут на линията Свиленград – Дедеагач. Интересни са сведенията за работата на Комисията по териториални въпроси от ноември 1922 г. по време на Лозанската мирна конференция в частта за решаване на проблема с беломорския излаз на България. Нямаше да е излишно да се разсъждава от автора доколко адекватна спрямо ситуацията е позицията на българските представители. Лично моето мнение е, че интересът на България би трябвало да се фокусира повече върху излаз на море при Солун (т.е. създаване там на българска търговска зона), каквото предложение прави гръцката страна по време на преговорите.

Б. Кехайов компетентно проследява трансформациите в продължаващия процес на откупуване на старите османски линии, както и реконструкцията и строителството на нови линии в Македония. През периода 1918 – 1923 г жп транспорт в региона претърпява значителни промени. България губи почти изцяло присъствието си в района. Между Турция, Гърция и Кралството на СХС се води борба за контрол върху жп линиите, в която пряко участват и Великите сили, особено Франция. И тук авторът се е позовавал на изследвания на чужди автори, като е съумял да ползва предпазливо и понякога критично сръбските източници. Логично звучи изводът: "В крайна сметка към края на 1923 г. железопътните противоречия в Западна Тракия и Македония не само че

не са решени, но дори в известна степен се увеличават. Предстоят тежки дипломатически преговори между балканските държави за урегулиране на отношенията помежду им в железопътната сфера" (с.238).

Изложението в четвърта глава също е на високо научно равнище. Трябва да се подчертае, че в тази глава авторът се е позовавал най-вече на съхранявани в ЦДА архивни документи. Ценно е включването в научен оборот на документи от този архив, съдържащи донесенията на Данчов и А. Кьосеиванов. Сведенията на българския дипломат Данчов, извлечени от ЦДА, допълват щрихите на сръбско-гръцките противоречия, свързани с железницата Солун – Гевгели. Подробно се разглежда и проектът за конвенция между сърби-хървати и словенци, от една страна, и Гърция, от друга, за статута на тази линия. Авторът правилно оценява, че той е крайно неприемлив за Гърция, тъй като съдържа дори „унизителни" за нея клаузи. Така той обосновава отхвърлянето на сърбо – хърватско – словенския проект. Авторът умело вплита в изложението и т.нар. Петрички инцидент от октомври 1925 г. Б. Кехайов коментира последиците от това събитие, свързани с влошения международен имидж на Гърция. За пръв път в българско изследване са представени и анализирани т. нар. атински конвенции (с.261-268). Освен протокола за урегулиране статута на линията Солун – Гевгели, е подписано споразумение и за окончателно уреждане на функционирането на линията Солун – Кенали между Гърция и френска финансова група. Докторантът умело води читателя в тази усложнена юридическо-финансова материя.

За пръв път се представят подробно в българската историопис споровете между България от една страна, и КИЖ и компаниите „Жонксион" и Генерална режия, от друга. Тези събития са от началото на 20-те години и са свързани с искове пред арбитражен съд в Париж срещу България за нанесени щети при експлоатация на линиите съответно Свиленград – Дедеагач и Солун – Дедеагач по време на Балканските и Първата световна война. Първо се подписва спогодба с „Жонксион" и Генерална режия, а впоследствие и договор с КИЖ. През 1925 г. България става собственик и придобива правото на експлоатация върху линията от Свиленград до гръцко-българската граница с дължина от 6 км (с.291 – 295). И в този случай Л.Б. Кехайов ясно формулира същината на противоречията и финансовите параметри на договореностите (доколкото е възможно това).

Принос на автора е отразяване развитието на българо – гръцките преговори от втората половина на 20-те години на XX век, свързани с изграждането на евентуална жп линия от Петрич до Демир Хисар (с.306 и сл.). Докторантът се позовава преди всичко на непубликувани документи от ЦДА. Осветени са различни аспекти на българските интереси в района и резервираността на гръцката страна.

Обоснован е изводът на автора, че следствие от прекратените концесии и придобиване правото на собственост върху железниците от балканските държави е по-бързото икономическо развитие и по-голяма политическа независимост за държавите от Балканския полуостров. Отдръпването на западния капатал е последвано от активизиране на националния капитал при строителството на нови железници.

Заключението доказва умението на автора да обобщава и прави необходимите изводи на основата на изложения обилен изворов материал и публикувани изследвания.

Някои от научните приноси в дисертационния труд бяха посочени в изложението на настоящата рецензия – за пръв път са представени и анализирани т.нар. атински конвенции, за пръв път са отразени дебатите по откупуването на линията Свиленград – Дедеагач и т.н. След осмисляне на цялостния труд могат да се формулират и други ценни научни приноси:

- това е първото научно изследване на железопътната политика и стратегии, прилагани от балканските държави в Западна Тракия и Македония през периода 1912 – 1929 г.;
- обосновано са отразени периодите, през които преминават преговорите за откупуване на старите османски жп линии и за строежа на нови такива; особено ценно е, че това става въз основа главно на неизследвана досега архивна документация;

- подробно се проследяват отношенията между самите балкански държави, между тези държави и Великите сили, както и между балканските страни и западните компании-концесионери във връзка с развитието на жп транспорт в Западна Тракия и Македония през разглеждания период;

- задълбочено са представени последиците от промяната на статута на жп линии в тези региони; държавната собственост върху тях предпоставя по-широки перспективи за тяхното развитие, както и за цялостното благоприятно развитие на икономиката на балканските държави.

3. Оценка на публикациите по дисертацията

Докторант Божидар Кехайов е представил 2 публикации (под печат) в сп. „Историческо бъдеще". Тяхната проблематика е извлечена от представения дисертационен труд, и доколкото те са едни от най-стойностните съставни негови части, те са получили положителна оценка от научната редакция на списанието.

3. Оценка на автореферата

Авторефератът пълноценно разкрива съдържанието на дисертационния труд. Изчерпателно са формулирани поставените цел и задача. Коректно са изтъкнати научните приноси на автора.

5. Критични бележки, допълнения и препоръки

Б. Кехайов е много добросъвестен при позоваването на различните източници и това е похвално. Като цяло впечатлението ми обаче е, че авторовото становище е слабо застъпено при представените многобройни преговори, подписани договори, конвенции и т.н. Работата би спечелила, ако авторът в хода на изложението засили аналитичното начало, дори и само да подпомага читателя при асимилиране на понякога сложната

юридическа материя. Ако занапред тази дисертация бъде отпечатана, препоръчвам това да се вземе предвид.

На с. 104 авторът пише: "Проблемите със снабдяването на българските части (през 1915 – 1916 г. – Е. К.) се дискутират сериозно между военното ръководство и началниците на железниците. Недоволството идва от цивилното ръководство на БДЖ, което според военновременната разстановка трябва да се подчинява ва военния ръководител на движението." За читателя остава трудноразбираемо кой е този „военен ръководител на движението". Затова би трябвало да се изтъкне, че още преди включването на България в Първата световна вайна за по-добър синхрон между Главната дирекция на железниците и Щаба на действащата армия към дирекцията се създава нов орган – Специално железопътно отделение с началник офицер. Жп отделението става орган на Щаба на действащата армия. Това „двойно" подчинение на железниците обаче не дава добри резултати (в нередки случаи поради отдаване на противоречиви заповеди). Затова през юни 1916 г., както посочва Кехайов (с.105), се създава нова военновременна структура – Управление на железопътните съобщения (УЖПС).

Б. Кехайов търпи критика за некоректно използване на индексите. В конкретни случаи той след даден индекс представя текст на няколко страници и чак след това маркира следващия индекс (например след индекс [54] на стр. 115 следващият [55] е чак на стр. 121). Това затруднява читателя при точното проследяване на източниците, на които се позовава авторът.

Считам, че понякога разсеяният читател би могъл да се объркa, ако не е запомнил днешното наименование на дадено селище. Така например на стр. 79 става въпрос за жп линията София – Раковски – Свиленград. На друга страница е посочено, че Раковски е днешният град Хасково, но при наличието на толкова използвани имена на селища в дисертацията те не могат да бъдат запомнени. Затова може би най-доброто решение от това положение е да се приложи списък със старите наименования на днешните населени места.

На стр. 233 е допусната грешка – става дума за „...участъка Загреб – Белград – Ниш – Гевгели – Цариброд...". Ясно е, че включването на Гевгели е техническа грешка, тъй като този град се намира в Македония.

6. Заключение

На основание научната значимост на представения дисертационен труд и изтъкнатите от нас редица научни приноси предлагам на уважаемото научно жури да присъди образователната и научна степен „доктор" на Божидар Методиев Кехайов.

София

15 март 2015 г.

Подпис:.....

(доц. д-р Евгени Костов)