

РЕЦЕНЗИЯ

**на дисертационния труд на Божидар Методиев Кехайов
за присъждане на научна и образователна степен "доктор",
професионално направление 2.2. История и археология**

на тема

Железниците в Западна Тракия и Македония (1912-1929 г.)

Дисертационният труд се състои от предговор, увод, четири глави, заключение и библиография, общо 351 страници с приложени карти и е оформен според изискванията на ЗРАСРБ. В автореферата са посочени две статии по темата на дисертацията, които са под печат.

Докторантът е избрал за предмет на дисертационния труд важна и все още недостатъчно изследвана в българската историография проблематика. Той прави опит да разгледа железопътното дело в Западна Тракия и Македония в контекста на цялостното развитие на Балканите в продължение на почти две десетилетия, които бележат историята на региона със значителни политически, териториални, демографски, стопански и културни промени. Долната граница на изследването логично е определена от избухването на Балканската война през 1912 г. За горна граница е избрана 1929 г., когато завършва откупуването на османските ж.п. линии от балканските страни.

Изследването е съсредоточено върху политическите и военно-стратегическите аспекти на темата, а именно преговорите за откупуване на съществуващите вече ж.п. линии, проектирането и строежа на нови отсечки от страна на балканските държави през този динамичен етап от историята им. Авторът си поставя за цел да открие периодите и фазите в преговорите, отношенията между отделните балкански

страни, както и между тях и Великите сили и компаниите-концесионери на железопътните линии, интегрирането на бившите османски железопътни линии в инфраструктурата на балканските страни, да направи равностойка на намеренията и постигнатото в резултат на преговорите и железопътното строителство.

Представеният в предговора кратък историографски преглед би могъл значително да се разшири, както дисертантът сам отбелязва. В него са маркирани постиженията на историографиите в бивша Югославия и днешна Сърбия, както и в България, докато тези в Гърция и извънбалканските страни се регистрират мимоходом; използваните извори се споменават само най-общо. Въпреки това в изследването си докторантът използва значителен брой непубликувани и публикувани български, югославски и сръбски документи, публикации и спомени от разглеждания период, както и съвременни изследвания.

В увода Б. Кехайов проследява накратко историята на железопътното строителство в Османската империя до 1912 г. Като основна отличителна черта на изградената мрежа в Западна Тракия и Македония, чието строителство практически завършва през 90-те години на XIX век, той посочва пълното доминиране на чуждестранни концесионери, капитали и експерти, нейната разпокъсаност и ориентация предимно към пристанищните области за сметка на населените места в централните райони, липсата на връзки с железопътните линии на съседните балкански страни и Австро-Унгария. Тук дисертантът обособява четири периода в разглеждания отрязък от време, които проследява в отделни глави, като по този начин извежда на преден план хронологическия подход, без изрично да заявява това.

Първа глава, разделена на три параграфа, третира проблемите на железопътните линии в Западна Тракия и Македония по време на Балканските войни и непосредствено след това. Завземането и използването им от балканските страни, разрушаването на част от инфраструктурата от османската армия и възстановяването ѝ от съюзническите армии са разгледани с оглед на военните

действия и доставките на храни и оръжия, както и на напрежението между съюзниците, особено между България и Гърция за контрол над Солун и неговите околности. Дисертантът проследява усилията на Сърбия, България и Гърция да установят държавна собственост над железопътните линии в завзетите от тях територии (Солун-Скопие-Митровица, Солун-Дедеагач) съобразно прилаганата от тях и преди това политика в това отношение. Б. Кехайов проследява в изложението си преговорите за откупуването им от компаниите-концесионери, които започват още преди подписването на Цариградския мирен договор от 16.09.1913 г., както и планове на България за изграждане на пристанища при Дедеагач, Порто Лагос, Кавала и Орфано с железопътни връзки към тях. Впоследствие последните са изоставени заради загубата на съответните територии в резултат на Междусъюзническата война. Дисертантът представя планове на сръбското правителство за изграждане на ж.п. линия Скопие-Битоля и на гръцкото правителство за проучване на няколко различни отсечки по направление Лариса-Солун с връзка до Битоля и Скопие.

Така очертаните насоки в железопътната политика продължават и в годините на Първата световна война, които са предмет на втора глава. Завземането, установяването на военен режим до 01.04.1919 г., изграждането на нови ж.п. линии за военни цели и респективно изоставянето им следва перипетиите на бойните действия в Западна Тракия и Македония, които докторантът проследява подробно. Логично в този период в изложението му присъстват както Германия, които е в съюзнически отношения с България и Османската империя, така и силите на Антантата на Солунския фронт, които съставят временна френско-английска комисия за железниците. Детайлното изложение на данни за дипломатическите преговори, военно-стратегическите разчети, строителството и експлоатацията на железопътни линии му позволяват да формулира извода, че по-голямата част от съоръженията се строят от Централните сили, най-вече от българска страна с германски ж.п. материали. Нещо повече, той отбелязва основателно, че за разлика от френските и германски специалисти, чиято цел са единствено навременните военни доставки,

българите разглеждат железопътното развитие на Македония и с оглед икономическото съживяване на региона. Доказателство за това според него е изграждането на линиите Дреново-Плетвар и Скопие-Охрид. Като цяло годините на Първата световна война докторантът откроява като време на положително развитие на железопътното дело в Западна Тракия и Македония заради интензивното строителство на нови линии, отнемането на експлоатацията на съществуващите вече от компаниите-концесионери, които никога повече не си връщат контрола над линиите Солун-Дедеагач, Солун-Скопие и Солун-Битоля и не на последно място заради свързването на старите османски линии в Македония с теснолинейки. Нещо повече, с оглед на предшестващото и на последвалото развитие на региона Ъ. Кехайов стига до извода, че железопътният транспорт в Западна Тракия и Македония преживява истински разцвет именно в периода на Първата световна война (с. 157).

В трета глава, която обхваща времето от 1918 до 1923 г., докторантът разглежда прекратяването на военния режим на експлоатация на железопътните линии и връщането им на балканските държави, както и продължаващите преговори за откупуване на старите османски линии и проектите за строеж на нови. Той очертава годините на установяване на пълна хегемония на Антантата над ж.п. линиите в Западна Тракия и Македония с изключение на териториите на Кралството на сърби, хървати и словенци (КСХС), което е функция от последователните капитулации на България и Османската империя, както и на първоначалната неподготвеност на Гърция да обслужва всички линии на нейна територия. Проследена в основни линии е и Гръцко-турската война от 1920-1922 г., която дава отражение върху въпроса за собствеността върху ж.п. линиите в Западна Тракия, макар военните действия да се водят в Мала Азия. Значително място е отделено на Лозанската мирна конференция 1922-1923 г. и на постигнатия в резултат на нея мирен договор, който регламентира териториалните промени в Тракия, отнасящи се пряко и до съдбата на железопътните връзки на нейна територия. Както на тази конференция, така и при преговорите на КСХС и Гърция за откупуване на старите

османски железници, ръководна роля играят силите на Антантата предвид на обстоятелството, че френски банки изкупуват всички дружества-концесионери в Западна Тракия и Македония. В третия параграф на главата докторантът представя подробно възстановяването на разрушените през войната ж.п. линии в Македония и строителството на нови от КСХС, както и необходимите за целта държавни заеми. Гръцката сюжетна линия в изложението прекъсва поради финансовите трудности на държавата. Периодът е характеризиран от него като време на много промени в железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония, където България почти изцяло е изтласкана и съперничеството продължава между Турция, Гърция и КСХС. Б. Кехайов основателно изтъква, че в резултат на налагането на френските капитали върху компаниите-концесионери по време на военния режим на експлоатация на линиите през 1918-1920 г. последвалите преговори за откупуването им се превръщат в инструмент за налагане на френската политика на Балканите. Направените изводи за усложняването на железопътните противоречия в Западна Тракия и Македония той обосновава с продължаващата експлоатация на линията Свиленград-Дедеагач от Компанията за Източните железници, чието трасе при това три пъти пресича гръцко-турската граница, нерешения въпрос за българския излаз на Егейско море, проблемите между КСХС и Гърция за статута на линиите Кенали-Битоля и Солун-Гевгели, които са собственост на първата, но се експлоатират от гръцките железници.

Окончателното уреждане на споровете за железопътните линии в Западна Тракия и Македония и завършването на процеса на откупуване през 1923-1929 г. са разгледани в последната, четвърта глава. Това всъщност е единственият период от изследването, в който балкански държави не водят военни действия помежду си, но в същото време са изправени пред необходимостта да разрешат проблемите, натрупани в миналото. Като най-остро противоречие докторантът определя това между КСХС и Гърция през 1923-1929 г. за суверенитета и експлоатацията на линията Солун-Гевгели и на сърбо-хърватско-словенската свободна зона в Солун. Той разглежда подробно опитите за намиране на решение на конфликта с френско

посредничество и създаването на смесена сръбско-гръцко-френска комисия за контрол над линията. Представена е отрицателната реакция на гръцкото общество към Атинските конвенции от 1926 г., които регламентират експлоатацията на въпросната отсечка, както и окончателното уреждане на проблема със споразумението от Женева от 1929 г. Докторантът се спира и на откупуването на отсечката Солун-Кенали през 1925 г., за което се водят преговори още от 1923 г. Във втория параграф са проследени проектите и строителството на нови ж.п. линии в Западна Тракия и Македония, особено на територията на КСХС. Някои от започнатите през този период линии като линията Радомир-Петрич са завършени едва през 1945 г. Едва по време на Втората световна война е извършено свързването на ж.п. мрежите на България и Гърция въпреки настойчивото искане на българската страна през разглеждания период, което докторантът е представил в изложението. Макар да констатира, че към края на 20-те години в общи линии в Западна Тракия и Македония се създава ж.п. мрежа, която спомага за икономическия подем на региона (с. 320), след приведените данни за експлоатацията на линиите Б. Кехайов формулира проблематичния ѝ характер по отношение на Македония, а именно: „...експлоатацията на линиите в Македония след края на Първата световна война се осъществява трудно, съпроводена е с много проблеми, като централизирана администрация, слабо подготвени кадри, твърде голям персонал и др. Заради това и приходите са по-малко от разходите и дейността е губеща, превозът е осъществяван с бавна скорост.“ (с. 326). Положителна равностметка авторът прави с оглед на факта, че цялата територия на КСХС и на Гърция се свързва в единна мрежа и така се увеличава стопанският обмен между отделните области на съответните страни.

Заклучението обобщава достигнатите изводи в изложението. Докторантът основателно вижда зад съперничеството и противоречията в железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония далеч по-сериозни преплитачи се интереси от политически и икономически характер както между отделните балкански страни, така и между Великите сили. Като доказателство за това той привежда

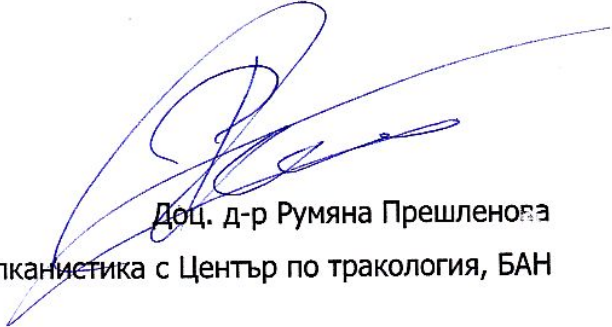
отказа на КСХС и Гърция да свържат железопътните си мрежи с тези на България и Османската империя, респективно Турция. Вторият важен извод, който Б. Кехайов формулира, е това, че на Балканите строителството на ж.п. мрежи предшества по-интензивното икономическо развитие, като същевременно облагодетелства столиците за сметка на крайграничните райони. Уместно той привежда и преобладаващото виждане историографията, че финансовата ефективност не е водещ мотив за железопътното строителство, че то е важно дългосрочно средство за социална, културна и икономическа интеграция, поради което трябва да бъде субсидирано от държавата. И още, като една от най-забележимите промени, които настъпват през разглеждания период, докторантът откроява обстоятелството, че през 1912 г. всички ж.п. линии на Балканите са собственост на западни компании, а през 1929 г. те вече са държавна собственост.

Към изложението могат да се направят някои бележки и препоръки. Прекалено пространно са представени парламентарните дебати около ратификацията на договора с Компанията на Източните железници за откупуване на линията Свиленград-Дедеагач през 1916 г. в Народното събрание (с. 115-121), законопроектът на правителството на В. Радославов за железопътно строителство в Македония в края на 1917 г. (с.143-146), ходът на Лозанската конференция (с.185-194, 198-201). Отделните изказвания и възражения би трябвало да се резюмират по-накратко, за да се запази балансът в изложението. Таблицата на с. 325 трябва да има заглавие и да се посочат източниците, въз основа на които е съставена или от които е взета. Необходимо е да се приложи списък на използваните съкращения. В автореферата са допуснати дребни неточности като паралелното използване на Одрин и Едирне, например (с. 12). Техническа грешка в него е и посочването на 1923 г. (с. 2) като горна граница на изследването, което всъщност стига до 1929 г.

Основните приноси на дисертационния труд са представени подробно в автореферата и са доказателство за успешната работа на Б. Кехайов по темата. Към посоченото там може да се добави също, че докторантът е събрал, систематизирал и изложил значителен масив от информация от дипломатически, военен,

икономически и технически характер, която е организиран удачно в структурата на дисертационния труд. Изследваните проблеми са обхванати в тяхната цялост и многопластовост на фона на сложното историческо развитие на региона в продължение на почти две десетилетия, а направените изводи са ясно и убедително формулирани, както и подплатени с достатъчно доказателствен материал. Дисертационният труд съдържа научни резултати, които представляват оригинален принос в българската историография. Те са изложени коректно и доказват способност за самостоятелни научни изследвания. Това ми дава основание да препоръчам дисертационния труд като основа за присъждане на научната и образователна степен "доктор" в професионално направление 2.2. История и археология на Божидар М. Кехайов.

София, 10.03.2015 г.



Доц. д-р Румяна Прешленова
Институт за балканистика с Център по тракология, БАН