БЪЛГАРСКА АКАДЕМИЯ НА НАУКИТЕ
Институт за балканистика с Център по тракология
"Проф. А. Фол"
Вх. №201НО-05/16.03.2015 г.

СТАНОВИЩЕ

на доц. д-р Румяна Първанова Първанова

за дисертационния труд:

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

от Божидар Методиев Кехайов,

Докторант към Института за балканистика с Център по тракология – БАН

за присъждане на образователната и научна степен „Доктор"

по специалност „Нова и най-нова обща история", шифър 05.03.04.

Дисертационният труд се състои от: предговор (с. 3-14); увод :„Железниците в Западна Тракия и Македония до 1912 г." (с. 15-38); глава първа: „Промените в развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония (1912-1914 г.)" (с. 39-88); глава втора: „Състоянието на железниците в Западна Тракия и Македония по време на Първата световна война" (с. 89-164); глава трета: „Железопътните проблеми в Западна Тракия и Македония (1918-1923 г.)" (с. 165-242); глава четвърта: „Окончателно уреждане на споровете за железопътните линии в Западна Тракия и Македония и завършване на процеса на откупуване (1923-1929 г.)" (с. 243-331); заключение (с. 332-338); приложения (с. 339- 342); библиография(с.343-351).

Обект на изследването са промените в статута и експлоатацията на железопътния транспорт, намиращ се в два важни региона на Балканите – Западна Тракия и Македония, настъпили в резултат на военните действия от 1912 до 1918 г. и след Първата световна война. Значимостта на темата се определя от факта, че тези промени засягат не само железниците, а оказват силно въздействие върху общото състояние на балканските страни и са част от един по-голям проблем – за икономическите и политическите последици от Балканските и Първата световна война за полуострова. В предговора с основание се отбелязва, че периодът след 1912 г. в развитието на жп транспорта е останал встрани от вниманието на изследователите.

Хронологичният обхват на темата не буди възражения. Долната граница започва с избухването на Първата балканска война, а горната – 1929 г., се определя от обстоятелството, че тогава се решават основните жп проблеми , породени от войните. Структурата на труда, със съдържащите се в основното изложение четири глави с 11 параграфа, отговаря на фазите и етапите, през които минава историята на жп транспорта в Западна Тракия и Македония, през изследвания период.

Историографският преглед на публикациите и литературата акцентира върху бившата сърбо-хърватско-словенска и сегашна сръбската литература. Не са отминати без внимание македонски, гръцки, български и малкото западни публикации. Липсват споменавания на работи на турски стопански историци, засягащи въпросите на изграждането на жп линиите в европейската част на Османската империя преди войните.

Един най-важните приноси на дисертационния труд е ползването за пръв път в историографията на множество материали от няколко архивохранилища от бивша Югославия, днешна Сърбия, а така също и от България, които в допълнение с други публикувани документи и достатъчното количество изследвания, служат за добра база за научния анализ на автора.

В увода се разглеждат въпроси, които залагат основите на същинското изследване като: условията на концесионните договори между османската държава и западни компании за строителството и експлоатацията на жп линии в т. ч. собствеността върху тях; финансовите параметри на тези сделки; преобразуванията на акционерния капитал в компаниите по експлоатация на линиите и участието на различни западни банкови групи в дружествата концесионери; включването след Берлинския конгрес на България и Сърбия като нови партньори в концесионните договори; хронологията на строителството на жп линиите и техните маршрути – Свиленград - Дедеагач, Солун – Скопие - Митровица, Солун - Дедеагач, Солун - Битоля; проектите за жп връзки между Западна Македония и Адриатическото крайбрежие в началото на XX в.; съперничеството между Великите сили пред Високата порта за избор на дружествата концесионери. Логични са заключенията на дисертанта за причините, довели до неизграждането на развита жп мрежа в Западна Тракия и Македония преди Балканските войни. Важно е подчертаното от него, че недостатъчните жп съоръжения са пречка пред стопанското развитие на двата региона. Картината на изграждането на жп линиите преди 1912 г. би била по-пълна, ако беше направена кратка характеристика на стопанските ресурси на Западна Тракия и Македония.

Балканските войни (1912-1913 г.) предизвикват промени в експлоатацията на жп линиите в Западна Тракия и Македония, вследствие на окупацията им от армиите на Балканския съюз. Тези трансформации са отразени детайлно в първата глава от дисертацията. Ползването на железниците е поделено между България, Сърбия и Гърция. Източник на напрежение между България и Гърция е охраната и експлоатацията на жп участъци около Солун и на линията Солун - Дедеагач, поради неуточнения в съюзния договор за разпределението на завзетите земи. След Междусъюзническата война българите са изтласкани от част от жп линиите Солун - Дедеагач и Одрин - Дедеагач. Периодът между края на Втората балканска война и началото на Първата световна война слага началото на първите опити от страна на Сърбия и България за придобиване собствеността върху жп линиите в Западна Тракия и Македония. Дисертантът обяснява този стремеж с възприетата от двете страни политика на установяване на държавна собственост върху железниците. Обяснението му отговаря на действителното положение. Несъмнен научен принос представляват изложените факти за преговорите и подготвените документи около договарянето между Сърбия и Компанията на Източните железници и между България и компанията „Жонксион“ по откупуването на жп линиите Солун - Митровица и Солун - Дедеагач както и за натиска на Великите сили за запазване на старите концесионни договори. Постигнатите договорености, които обаче не влизат в сила, са балансирано и адекватно оценени. В труда се разглеждат и проектите за строеж на нови жп линии от страна на Сърбия, България и Гърция. Общо взето, те се свеждат до следните направления: за България – установяване на жп връзка с Егейско море; за Гърция – за свързване с жп линии на Адриатическо с Егейско море и за съединяване на Лариса, разположена в старите предели на Гърция, със Солун; за Сърбия - за разгръщане на нови отсечки в Македония в южна и западна посока. За целта се водят преговори с едно френско и едно германско дружество.

Във втора глава се разглеждат промените в експлоатацията и развитието на жп транспорта в Западна Тракия и Македония по време на Първата световна война. Детайлно и последователно са представени поводът и условията, при които става поемането от България на експлоатацията на жп линия Свиленград - Дедеагач и подписването и ратифицирането от

страна на Народното събрание на конвенцията за откупуването на железния път от Компанията на Източните железници. Разглежда се и благотворното влияние на преговорния процес по закупуването на линията върху търговския стокообмен на българската държава през пристанището на Дедеагач. Новост в научната литература е точното описание на преодоляването на неудобствата по експлоатацията на жп отсечката от Одрин до жп линията Свиленград - Дедеагач, постигнато чрез преговори между българското и османското правителство. Българското военно присъствие в Македония в първите години на войната се проявява в контрол върху жп линиите Гевгели – Скопие - Митровица, Битоля - Кенали както и върху участъка Скопие - Ниш. По време на войната за продължителен период от време силите на Антантата експлоатират част от жп линиите около Солун, които попадат под англо-френски военен режим. В дисертацията са представени важни моменти от организацията на работата на железниците във военен режим, както на линиите, разположени на завзетите от България територии южно от Ниш, така и на държаните от Съглашенските войски железници в Южна Македония. Изключително много внимание в труда е отделено на строителството на нови жп съоръжения в Македония. Такива са теснолинейките. Разказва се за маршрутите, строителството и пускането в експлоатация на теснолинейките, построени от държавите на Централните сили – България и Германия и от Съглашението. Направено е сравнение между съоръженията на противниковите войски. В дисертационния труд се дава висока оценка, която всъщност излиза извън рамките на непосредствените военни цели, на изградените нестандартни жп линии, като се подчертава, че теснолинейките са създали жп мрежа, която осъществява връзка между старите османски жп линии.

В трета глава се представят трансформациите, на които е подложен жп транспортът в Западна Тракия и Македония, след спирането на военните действия през 1918 г. до 1923 г. Трите примирия, подписани в Солун, Мудрос и Мудания, променят контрола върху линиите в Западна Тракия и Македония, като военния им режим отпада. По волята на Съглашението експлоатацията на линията Дедеагач – Солун в Западна Тракия е поверена на Гърция. Тази линия е откупена от Гърция през 1920 г., но въпросът за останалите остава нерешен. Две френско-британски военни структури поставят под надзор линията Свиленград - Дедеагач поради все още неустановения мир с Турция. В Македония възникват спорове между Кралството на сърбите, хърватите и словенците и Гърция по експлоатацията на отсечки от линиите в региона. С Лозанския мирен договор от юли 1923 г. се разрешават отчасти противоречията между Гърция и Турция по експлоатацията на линията Свиленград - Дедеагач. В дисертацията се разглежда и въпросът за българския икономически излаз на Егейско море от гледна точка на жп проблемите, дискутиран на конференцията в Лозана, но този въпрос, както е формулирано в текста, „остава висящ“. В следвоенните години продължава процесът на смяната на собствеността върху жп линиите. В труда подробно се разглеждат документите по откупуването от Кралството на сърбите, хърватите и словенците на линиите Гевгели - Скопие-Митровица - Солун, част от линията Солун - Битоля и участъка Солун - Гевгели, които след войната са френска собственост, а така също и споровете между Гърция и Сърбия по експлоатацията на жп линията Гевгели - Солун. Изследването проследява още два важни въпроса като обновяването на теснолинейните линии в Македония, а също и началото на строителството на жп линията Велес – Щип - Кочани. В изводите към главата се маркират нерешените жп проблеми между балканските държави, а така също и една промяна във влиянието на Великите сили, тъй като след войната всички дружества концесионери на жп

линиите в Македония и Западна Тракия са придобити от френски банки и Франция използва тези компании като инструмент за налагане на френската политика на Балканите.

В глава четвърта се разглежда окончателното уреждане през 1929 г. на споровете за собствеността и експлоатацията на жп линията Гевгели - Солун и за сръбската свободна зона в Солунското пристанище като резултат от продължителни преговори между Гърция и Кралството на сърбите, хърватите и словенците. Изложението откроява влиянието на важни вътрешнополитически събития върху хода на преговорите. Ползваните документи от легациите на Царство България в Атина и Белград значително обогатяват информацията за взаимоотношенията между Гърция и Кралството на сърбите, хърватите и словенците, хвърлят светлина и върху настроенията на гръцкото общество по жп споровете със Сърбия. Тези моменти са несъмнен принос към историята на железниците в Македония. През втората половина на 20-те години на XX в. продължават промените в собствеността на жп линиите в полза на балканските държави, като западните концесионери запазват експлоатацията само на линията Свиленград - Дедеагач. Проследява се и процесът на подготовката и градежа на нови жп участъци в Македония, а така също и на отсечките Лъджене - Чепино баня (дн. квартал на Велинград) и на линията Радомир – Дупница, открита през 1930 г. Българските проекти от 20-те години очертават местата за жп връзки с Беломорието и Вардарска Македония.

Заключението на изследването сполучливо обобщава основните изводи от направения анализ на развитието на жп транспорта в Западна Тракия и Македония от 1912 до 1929 г. и инкорпорирането им в жп мрежите на балканските държави победителки във войните. Общото впечатление от текста е, че историческият фон, върху който се развиват събитията, свързани непосредствено с жп линиите в Западна Тракия и Македония, е предаден точно и премерено, без излишни подробности. Дисертационният труд представя и една убедителна равносметка, която показва, че жп линиите в споменатите региони работят на загуба при положение, че цената за тяхното строителство е много висока и се явява тежко бреме за бюджетите на балканските страни. Но младите балкански държави, както отбелязва дисертантът, са движени от убеждението, че железниците са важно средство за стопански, социален и културен напредък и че трябва да бъдат субсидирани от държавата.

Приложените три карти онагледяват и допълват съдържанието на дисертационния труд.

Авторефератът е написан стегнато, отразява действителното съдържание на дисертацията, адекватно и синтезирано формулира научните приноси на труда.

С показаните умения за научен анализ на архивните материали, на литературата и на боравенето с фактите, дисертационният труд отговаря на критериите за успешна защита. Затова смятам, че уважаемите членове на научното жури имат пълно основание да присъдят на Божидар Методиев Кехайов образователната и научна степен „Доктор".

София 16 март 2015 г.

Доц. д-р Румяна Първанова