

РЕЦЕНЗИЯ

на дисертацията на *доц. д-р Александър Костов*

на тема „От занаят към професия. Инженерството на Балканите от началото на XVIII в. до Първата световна война“, представена за придобиване на научната степен „доктор на историческите науки“

Избраната от доц. Костов тема за дисертация е интересна, значима и неразработвана в нашата историография. Целта, която си е поставил авторът, е изучаване на трите основни елементи от процеса на развитие на инженерството на Балканите – обучение, практика и професионално организиране, във вторичния и третичния сектор на балканските икономики, т.е. без да се засяга селското стопанство и съответно аграрното и лесовъдното инженерство.

Трудът е изграден върху изключително богат и разностранен изворов материал. Използвана е трудно достъпна литература на английски, френски, немски, румънски, турски, сръбски и др. езици, публикувани у нас и в чужбина, документални сборници и справочници с енциклопедичен характер, архивни материали, периодичен печат, стенографски дневници и пр. Хронологическите граници на изследването и на трите глави от т.нар. „същинско изложение“ са безупречни. Към всяка глава и параграф са направени задълбочени анализи и обобщения. Очевидно е, че предложеният труд е плод на продължителни изследователски усилия. До момента доц. Костов е публикувал 13 студии и статии по темата.

Във въвеждащата част на изследването задълбочено е разработен въпросът за английското и френското инженерство. Посочени са коренните разлики между тях – френското е институционално, а английското протича без държавна намеса. В хода на изложението

детайлно е разкрито влиянието на тези два модела върху развитието на инженерството в държавите от „втората вълна на индустриализацията“ САЩ и Германия и държавите, които са позакъснели в този процес. Показано е, че САЩ се развива по британски модел, а Германия, Австрия, Белгия, Русия, Испания и пр., по френски образец. В работата е даден аргументиран отговор на въпроса защо инженерите в Англия са първи в света по професионално сдружаване. Не са пропуснати и специфичните случаи с архитектите във Франция и Англия. Като безспорно авторско постижение в тази част на труда трябва да бъде откритият направеният анализ на развитието на терминологията, свързана с инженерните професии.

В глава първа на дисертацията компетентно са изследвани традициите и промените в Османската империя и Дунавските княжества през XVIII в. и първата четвърт на XIX в. Анализът, посветен на Османската империя, е концентриран в следните по-важни пункта: турските еснафи в строителството и майсторите строители сърби, българи и гърци; създаване *„Корпуса на дворцовите мимари“* като институция от Сюлейман Великолепни; периодът *„Леля Деври“* 1718–1730 г. и ролята на Франция в утвърждаване на модерността. Разкрита е дейността на граф дьо Бонвал, създател на Артилерийския корпус, Франсоа дьо Тот и пр. Изнесена е ценна информация за имперското Военотехническо училище, за гръцкото образование и гръцкия просветител Евгениос Вулгарис, за сръбското образование и Досидей Обрадович.

Констатациите на автора относно Дунавските княжества се свеждат до следното: 1) В гръцките училища на княжествата се преподават модерни научни знания, „по-либерални и по-космополитни“, отколкото в гръцките училища в Цариград. 2) Румънските просветители Георге Асаки и Георге Лазър „пробиват гръцката доминация в областта на техниката“. 3) В двете васални княжества „няма разгърнато строителство на мюсюлмански храмове и сгради“. С факти е доказано, че румънските

инженери и архитекти се изявяват преди всичко в строителството на дворци, църкви, манастири, пътища, къщи, градска инфраструктура. Изводите, до които достига доц. д-р Костов, че инженерството на „османските“ Балкани през XVIII в. – първата четвърт на XIX в. разчита на обучението в пратиката и че развитието на инженерството в Империята е свързано със засилването на военната мощ, а в Дунавските княжества с уреждане на землеразделянето са добре обосновани.

Трудът представлява сериозен научен принос в изучаването на висшето техническо и въобще на висшето образование на Балканите. В него са отразени създаването през 1828 г. на Военното училище в Гърция, прераснало по-късно във висше учебно заведение, Академията „Михайляна“ в Яш, Великата школа в Белград. Подробно е проследена подготовката на инженерни кадри в Европа. Посочва се, че в Османската империя едва след Кримската война се появяват първите академично подготвени инженери – Ибрахим Едхем паша, Мехмед Дервиш паша и др. Относно българите се изтъква, че въпреки направените първи стъпки в придобиването на технически знания в Цариград, Белград, Букурещ, до 1878 г. еснафските майстори си остават без конкуренция. В работата е добре аргументирана тезата, че отделянето на гражданското от военното образование в Османската империя започва през първата половина на 80-те години на XIX в.

Безспорно върхово постижение са посветените в глава втора и глава трета страници на развиващата се инфраструктура на Балканите. Железопътното строителство е представено по впечатляващ начин – с година на изграждането, дължина на съответната линия, общата дължина на жп линиите във всяка една от балканските страни, като се започне от построяването на първата линия през 1860 г. Черна вода – Кюстенджа, до началото на Първата световна война. По същия начин е проследено строителството на шосетата и телеграфните линии.

В дисертацията сполучливо е отразен процесът на индустриализация на Балканите. Разкрита е дейността на фамилията Ованес и Богос Дадеян за развитието на текстилната индустрия в Османската империя. Изнесени са малко известни данни за индустрията и за индустриалното законодателство в края на XIX и началото на XX в. в Румъния, Сърбия, Гърция. Изтъква се, че в Дунавските княжества през 30-те и 40-те години на XIX в. „индустриалните предприятия с над 4 работника са 253, докато през 1902 г. по-големите фабрики са 625, а през 1915 – 847. Отбелязан е и фактът, че в навечерието на Балканските войни в Гърция от 1578 предприятия 790 са в хранителната индустрия.

Едно от големите достойнства на изследването е, че в него развитието на държавните институции и законодателството, отнасящи се до техническата дейност, са представени в тясна връзка със социално-икономическата модернизация на Балканите. Изтъква се, че в Османската империя през 1839 г. *Имперското строително управление* е трансформирано по западноевропейски модел в *Министерство на търговията и общите дела*; че през 1864 г. е приет *Закон за мостовете и пътищата* и е открита длъжността „инженер на санджак“, че през 1872 г. е създадено *Министерство на пощите и телеграфите*, а през 1878 г. Саркис Баляян е назначен за „главен имперски архитект“.

Във васалните на Империята княжества е въведена длъжността „държавен инженер“ и „градски архитект“, а след обединението им е създаден *Корпус на гражданските инженери* (1862 г.). Авторът коментира изразеното в гръцката историография мнение, че *Корпус на инженерите* е възникнал в резултат на реорганизирането на *Корпуса на фортификационните и архитектурните офицери* и доказва, че през 1833 г. не е осъществена трансформация, а е основан нов корпус. Изводът, че корпусите в Гърция и Румъния плътно следват френския модел, докато Османската империя и Сърбия използват само елементи от френския и западния опит, е добре аргументиран.

В изследването важно място е отделено на професионалното организиране на архитектите и инженерите в балканските държави. Подчертава се, че в Османската империя се оформят две групи инженери – държавни, доминирана от мюсюлмани и ^и частно практикуващи – от чужденци и местни християни. В труда задълбочено са изяснени проблемите, свързани със създаването и дейността на *Дружеството на османските инженери и архитекти*, и наследилата го *Асоциация на архитектите и инженерите в Турция*, за сдруженията на инженерите и архитектите в Румъния, в чиято столица към 1878 г. са 183 души, в Сърбия, където към 1912 г. общият им брой е над 160 души.

Изключително ценни са наблюденията на автора за участието на балканските инженери в политическия живот. Изнесени са малко известни сведения за 20 румънски инженери и архитекти, занимаващи се с политическа дейност, сред които са фамилията Брътияну – Йон Брътияну, Константин Брътияну и Винтила Брътияну, министър-председатели, Йон Гика, министър-председател, Константин Ольнеску, министър-председател и пр. В Сърбия 17 инженери и архитекти са министри и депутати. Най-изявеният политик и държавник сред тях е Никола Пашич, основател на Радикалната партия, два пъти кмет на Белград и пет пъти министър-председател на Кралство Сърбия, а след това и на Кралството на сърби, хървати и словенци.

С представения труд е направен сериозен научен принос и в изучаването на българската история. Много добре осветлени са развитието на професионалното образование у нас от Освобождението до Първата световна война; българското законодателство с отношение към темата – Закон за пътищата (1893 г.), Закон за насърчаване на местната индустрия (1894 г.), Закон за Университета (1904 г.), Закон за благоустройството на населените места в Княжество България (1905 г.), Закон за българските държавни железници и пристанища (1908 г.) и др.; развитието на железопътния транспорт и следосвобожденската индустрия, изграждането

на министерства, дирекции, отдели, създаването на Българското търговско и параходно дружество (1892 г.). Интерес представлява и изложението, посветено на учредяването и дейността на Българското инженерно и архитектурно дружество (БИАД) – януари 1893 г., в състава на което инженерите и архитектите на държавна и общинска служба са над 70 %.

Доц. д-р Костов постига поставената си цел. Той умело проследява професионализицията на инженерството на Балканите в контекста на развитието на този процес в Европа през XVIII и XIX век. Направените в изложението сравнения и особено сравненията с балканските провинции на Австро-Унгария са уместни и позволяват да се добие представа за развитието и утвърждаването на модерността в Османската империя, Румъния, Гърция, Сърбия и България.

В работата убедително е показано: 1) Западът значително изпреварва в икономическо и технологично отношение балканските държави; 2) Инженерството и архитектурата са престижни, но предимно мъжки професии; 3) С изключение на България развитието на техническото образование води до откриването и утвърждаването на висши училища на Балканите. Приложените таблици сполучливо онагледяват и допълват текста.

С оглед издаването на дисертацията като книга ще си позволя да направя следните препоръки:

1) Въпреки направените уговорки в увода смятам, че предвид засиления интерес на западните държави в края на XIX и началото на XX в. към природните богатства на Балканите, да се отдели внимание на минното дело и минното инженерство.

2) В глава втора да се отразят три важни момента от биографията на Колю Фичето – през 1835 г. той е провъзгласен за архитрон; да се цитира Феликс Каниц за построения от него мост над р. Янтра при Бяла; при Мидхат паша е със статут на градски архитект в Търновската община.

3) При възможност в глава трета да се обогати информацията за първите български архитекти Петко Момчилов, Йордан Миланов и Никола Лазаров, както и за най-изявените чужденци, работили в следосвобожденска България.

Направените препоръки не намаляват стойността на рецензираната дисертация. Богато документирана, написана на хубав език, тя е завършена монографична теза по специфична и сложна проблематика, и е ценен принос в нашата историография. Авторефератът коректно отразява съдържанието на дисертацията. Справката за научните приноси е точна, но скромна в сравнение с постигнатото. С пълна убеденост препоръчвам на почитаемото Научно жури да присъди на доц. д-р Александър Костов научната степен „доктор на историческите науки”.

08.01.2014 г.

София

Подпис: .....
(проф. дин Людмил Спасов)