

БЪЛГАРСКА АКАДЕМИЯ НА НАУКИТЕ
Институт за балканистика с център по тракология

Божидар Методиев Кехайов

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

АВТОРЕФЕРАТ

**на дисертация за присъждане на образователна и
научна степен „Доктор“ по специалност „Нова и
най-нова обща история“, шифър 05.03.04**

Научен ръководител: проф. дин Александър Костов

**София
2015**

Въпросът за развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония в периода след Балканските войни се оказва изключително важен не само за попълване празнините в железопътната история на Балканите, но и за всеки, интересуващ се от стопанския, военния и културния напредък на балканските държави в посочения период. Това е така, защото степента на железопътно развитие на държавите в началото на XX век се счита като основен показател за модернизацията им. Освен това в периода от началото на Балканските войни до края на 20-те години на XX век на Балканския полуостров се случват големи трансформации във всяка една област на обществените отношения – политическа, икономическа, военно-стратегическа и други. Причина за това са водените войни в периода 1912-1923 г., вследствие на които полуфедералните порядки, наложени от Османската империя бързо се заменят от новите капиталистически връзки. Трансформациите най-ясно се проявяват в областите Западна Тракия и Македония, които от години са обект на разпри между империята и младите балкански държави. Тези райони са най-силно засегнати от военните действия по време на Балканските и Първата световна война. След 1918 г. те са завладени в по-голямата си част от Кралството на сърби, хървати и словенци и Гърция, но Османската империя и България – страните, загубили войната, запазват своето влияние. Поради всичко дотук изброено, този регион представлява интерес за всеки, който иска да навлезе по-дълбоко в сложните отношения на Балканите. Тук се преплитат териториалните, политическите, икономическите и други интереси не само на балканските страни, но и на Великите сили. В тази връзка особен интерес предизвиква развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония след 1912 г. Напрежението в тези области, свързано с железопътното депо, отразява не просто специфичните проблеми на жп строителството. Зад това се крият по-големи интереси за влияние в политиката и икономиката. Железопътните политики на Сърбия и по-късно на Кралството на СХС и

на Гърция са насочени основно към инкорпориране на линиите в района и свързването им в единна мрежа с останалите отсечки в рамките на съответната страна, като обаче се отказва свързване на техните железопътните линии с тези на победените държави във войната и по-специално на България. Обратно на това, българската и османската, по-късно турската, жп политика след войните е концентрирана към реализиране на жп връзки със съседните държави, което обаче се оказва дълъг и труден процес. На практика, разглеждайки железопътната история на Западна Тракия и Македония се изследва цялостното развитие на Балканите във всички сфери на обществения живот.

Хронологическият обхват на темата се определя най-вече от историческите събития по това време на Балканския полуостров. Долната граница на изследването започва с избухването на Балканската война през 1912 г., когато се променят държавните граници, което и поставя началото на нов етап на развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония. Горната граница (1923 г.) се определя от факта, че именно тогава се решават основните жп проблеми на Балканите и приключва откупуването на старите османски линии от страна на балканските държави.

Така формулираната тема налага да се определят целите и задачите на изследването. Целта на дисертацията е да се проследи развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония в периода 1912 г. – 1929 г., като се акцентира най-вече на преговорите за откупуване на старите османски линии от страна на балканските държави, както и на проектирането и строежът на нови железници. За реализирането на целите в хода на изложението са осъществени следните задачи:

- открити са периодите и фазите, през които преминават преговорите за откупуване на линиите и за строеж на нови линии;
- изяснени са отношенията между самите балкански държави, между тях и компаниите – концесионери, както и между балканските държави и

Великите сили при воденето на преговорите и сключването на конвенциите;

- изяснени са принципите на инкорпориране на отсечките от старата османска жп мрежа в жп системите на държавите, които включват в себе си тези линии;

- представя се влиянието и на външнополитическите фактори, свързани с интересите на Великите сили на Балканите;

- прави се равносметка от намеренията и постигнатите при преговорите, както и при строежа на нови железопътни линии.

Най-общо формулирани, така посочените задачи, определят както избора на структурата на изложението, така и подхода при работата с наличната литература по темата.

Дисертацията се състои от предговор, увод, изложение, разделено на четири глави, с общо единадесет параграфа, заключение и библиографски списъци на използваните извори и научна литература. Общият обем на труда е 351 страници.

В **предговора** се обосновава актуалността на темата, формулирани са целите и задачите на изследването. Освен това той съдържа и кратък историографски поглед, който цели да представи основните изследвания, отнасящи се до историята на железниците в Западна Тракия и Македония в периода 1912-1929 г. Той не претендира за изчерпателност и би могъл да се увеличи значително, тъй като изучаването на железопътното развитие в Западна Тракия и Македония в началото на XX век изисква разглеждането и на много други съпътстващи го теми.

В **увода** на дисертацията се изследва развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония до 1912 г. Началото е поставено през 60-те години на XIX век, когато Османската империя е пълновластен господар в Западна Тракия и Македония. Самата империя е принудена да даде на концесия строителството на жп линии по цялата си територия на чужди компании, тъй като няма нужните специалисти в тази област.

Условията за строеж и експлоатация, заложи в договорите, са неизгодни за държавата, с тежки финансови задължения. Самите „строители“ са западни дружества, в които основният капитал се държи от акционери, свързани с банковото дело. Тяхната основна цел е извличане на максимум печалба, независимо от цената. В Западна Тракия и Македония първите жп линии са построени в началото на 70-те години на XIX век от компанията на барон Хирш. Това са отсечките Свиленград – Дедеагач и Солун – Скопие – Митровица. По-късно, през 90-те години, са изградени и линиите Солун – Дедеагач и Солун – Битоля. Те са собственост съответно на френската компания „Жонксион“ и германската „Солун – Манастир“. До Балканските войни не се изграждат нови съоръжения, въпреки многобройните проекти. Така османската жп мрежа в района остава разпокъсана, без връзки с населените места, които се намират в централните части и като цяло обслужва пристанищните области. Ръководителите на страната се страхуват да създават жп връзки със съседните балкански държави и Австро-Унгария, въпреки техният натиск в тази посока. Причината е в опасенията им при използването на една такава връзка по време на война. По този начин до 1912 г. железопътното статукво в района не се променя.

В периода след 1912 г. в развитието на железопътния транспорт на Балканите могат да се открият четири етапа.

Първият е в периода от Балканските войни до Първата световна война, вторият по време на Първата световна война, третият – от края на войната до 1923 г., и четвъртият – от 1923 г. до 1929 г. Тези четири периода се разглеждат във всяка от четирите глави на дисертацията.

В първа глава, която се състои от три параграфа, се представя воденето на бойни действия, окупацията на жп линиите в Западна Тракия и Македония от балканските държави, извършването на реконструкция на съоръженията и пускането им в експлоатация за военни цели,

переговорите за окупуване на старите османски линии и проектите за строеж на нови такива.

В първия параграф се описва развитието на военните операции по време на войните и завземането на жп линиите от съответната армия на балканска държава, както и процеса по въвеждане отново в експлоатация на съоръженията. Армиите на Балканския съюз на Сърбия, Гърция и България успяват за кратко време да разгромят силите на Османската империя и да окупират Западна Тракия и Македония заедно с линиите, намиращи се там. Българските части настъпват основно на територията на Източна Тракия, Родопите, Пиринска и Егейска Македония. Гръцките сили напредват в Егейска Македония, сръбските – във Вардарска Македония. Българската армия бързо разгромява турските войски в Източна Тракия в т. нар. Лозенградска операция, а след това отново при линията Люлебургас – Бунархисар. Така се постига пробив в османската отбрана, което позволява българската армия да достигне Чаталджа, преди Цариград. Завзета е линията Цариград – Кулели Бургас до Чаталджа. През ноември 1912 г. българските части настъпват и в Западна Тракия, където е разгромен корпусът на Явер паша. Така линията Свиленград – Дедеагач също попада в български ръце. В Егейска Македония действат български и гръцки части. На 27.10.1912 г. Солун е превзет от гръцката Тесалийска армия, но линията Солун – Дедеагач е окупирана в по-голямата си част от българската армия. Във Вардарска Македония действа сръбската армия, която разгромява османската в Кумановската битка, като е превзета и жп линията Митровица – Скопие – Гюмендже. През ноември 1912 г. сръбите влизат и в Битоля, като линията Солун – Битоля е поделена между гръцките и сръбските сили с гранична гара Кенали.

След като армиите на България, Гърция и Сърбия окупират железопътните съоръжения в Западна Тракия и Македония стои въпросът за продължаване експлоатацията на тези линии, което е жизнено важно за съюзниците с цел по-бърза доставка на храни и оръжия за армиите им. В българския участък възстановяването на експлоатацията е поверено на железопътната дружина към армията.

В сръбския участък експлоатацията е поета от Транспортното отделение при Оперативното отделение на Върховното командване на сръбската армия. Тук при изтеглянето си османските сили извършват големи разрушения по обектите на железопътната инфраструктура, като са разрушени мостове при р. Вардар и р. Енидже Вардар. След извършените поправки и тук движението е възстановено.

В гръцкия окупационен участък експлоатацията на линиите не се извършва от служители на гръцките железници, за разлика от сръбския и българския дял. Причината за това е, че между старите и новозавоюваните гръцки линии все още няма жп връзка, поради което и експлоатацията от гръцка страна е почти невъзможна. Гръцката армия оставя служителите на Компанията на Източните железници да продължат да работят по експлоатацията на жп съоръженията.

Възстановяването на експлоатацията в сръбския, гръцкия и българския участък не слага край на проблемите в железопътния транспорт, което е отражение на нарасналото напрежение между съюзниците, най-вече между Гърция и България за контрол над Солунския район. След като през декември 1912 г. основните части на българската армия се изтеглят от Солун и Македония, в райони, освободени от тях се настаняват гръцки военни части. Стига се до сблъсъци, които са една от причините за начало на Междусъюзническата война на 16.06.1913 г.

След края на войната са подписани и мирните договори, според които линиите в Западна Тракия и Македония се връщат на старите компании – концесионери. В крайна сметка на 16.09.1913 г. е подписан Цариградският мирен договор. Според него Османската империя си запазва Източна Тракия, а България придобива Западна Тракия и Странджанския край. Железопътната линия Свиленград – Дедеагач е поделена между двете държави.

Във втория параграф се проследяват преговорите за откупуване на линиите, водени между Сърбия, България и Гърция и компаниите – концесионери. Статуквото отпреди войната с експлоатирани от чужди

компания железопътни линии не устройва балканските държави, които от много години водят политика на държавна собственост върху железниците и на поощряване на националния капитал в тази област за сметка на чуждия. Поради тази причина още преди края на Балканската война представители на страните – победителки влизат в преговори с компаниите – концесионери на линиите, които остават на тяхна територия с цел откупуване на тези линии.

Сръбската държава отказва да върне експлоатацията на линията Солун – Скопие – Митровица на Компанията на Източните железници, като единствено делът Битоля – Кенали, който не представлява интерес за Сърбия, е предаден обратно на дружеството. Поведението на Сърбия не е прието от силния и съсед – Австро-Унгарската империя, която отдавна има желание да свърже своята жп мрежа с турската при Митровица, а при новата ситуация това трудно би могло да се осъществи. Освен това по-голямата част от капитала на Компанията на Източните железници е с австро-унгарски произход, особено след промяната в него от 1913 г. Всичко това предвещава нелесни преговори, които Сърбия трябва да води, съобразявайки се и с интересите на Великите сили.

На 1 юли 1914 г. са подписани протокол и проект за конвенция между дружеството и Министерството на строителството на Сърбия, където се урежда и откупуването на железницата Солун – Митровица. Според подписаните документи се уговаря сума за откупуване 42 000 000 златни франка, които са превърнати в книжни франкове по съществуващия курс и се получава сума от 149 000 000. Решено е изплащането на цялата сума да започне 15 дни след влизането на протокола и конвенцията в сила с годишна лихва от 4,75%. Избухването на Първата световна война обаче осуетява ратификацията на споразумението и то не влиза в сила.

България също провежда сондажи, които показват, че акционерите в компанията „Жонксион“ са най-склонни да продадат акциите си на българската държава. При тази ситуация през февруари 1913 г. правителството решава да пристъпи към откупуване на линията Солун –

Дедеагач. На 8.03.1913 г. Министерският съвет гласува решение за сключване на договор с банка „Креди мобилие” за откупуване на акциите на компанията „Жонксион”. Самият контракт е сключен на 9.03.1913 г. в София между българския финансов министър Теодор Теодоров и Пол Дютаст. „Креди мобилие” предава на българското правителство 26 000 акции на компанията „Жонксион” на цена 250 лева едната, като се ангажира и че в срок от 2 години от подписването на договора би могла да му предложи и останалите 4 000 акции на дружеството по същата цена. Банката продава също и правото на експлоатация със съгласието на Генералната режия за 7 500 000 лева.

На 27.06.1913 г. съглашението е внесено в парламента. Това вече става в една много усложнена обстановка. Започнала е Междусъюзническата война и България търпи неуспехи на бойното поле. На 15 юли правителството оттегля проекта за решение по договора. България губи войната, а територията, на която се намира линията Солун – Дедеагач е окупирана от Гърция. Българското правителство иска примирие, започват и мирни преговори, които завършват с подписването на Букурещкия договор. Според него България запазва Западна Тракия, но губи Македония. Линията Солун – Дедеагач остава поделена между Гърция и България, а компанията „Жонксион” продължава да експлоатира линията.

В третия параграф се разглеждат проектите за строеж на нови линии от страна на Сърбия, България и Гърция. Веднага след края на Балканските войни тези държави започват да приемат планове за строеж на нови жп линии в Западна Тракия и Македония, остро чувствайки неефективността и разпокъсаността на отсечките, останали от османско време. Така още преди края на Балканската война, през май 1913 г., Главната дирекция на железниците и пристанищата в България проектира нова линия по долината на р. Струма. Изпратена е инженерна бригада, която трябва да проучи трасето Радомир – Демир Хисар. Същевременно се дискутират и други възможности за връзки към Бяло море. Проектират се пристанища

при Дедеагач, Порто Лагос, Кавала и Орфано заедно с жп връзки към тях. Дедеагач има жп свързване към Одрин, а от Порто Лагос трябва да се изгради железница към Кърджали или Хасково или към Пловдив. Кавала и Орфано могат да се свържат чрез жп линии Радомир – Демир Хисар и отклонения от железницата Солун – Дедеагач – Драма – Кавала и Серес – Орфано. Всички тези планове са изоставени с неуспешния ход на Междусъюзническата война, когато Егейска Македония остава за Гърция.

Сръбското правителство решава да изгради железопътната линия Скопие – Битоля, като се обсъждат две направления. Първото е по трасето Велес – Прилеп – Битоля, а второто – през Скопие – Тетово – Гостивар – Кичево – Охрид – Ресен – Битоля с разклонение Брод – Прилеп – Битоля. На 22.10.1913г. белградското правителство сключва договор за трасиране на направлението Скопие – Тетово – Гостивар – Брод – Прилеп – Битоля с германската фирма „Бергер и сие“. През април 1914 г. е подписано споразумение с английската фирма „Рейлуей Йорк и сие“ за трасиране на трасето Прилеп – Кавадарци – Градско и Щип – Кочани. Тези проекти обаче не са изпълнени поради началото на войната.

Гърция също предприема действия за свързване на Лариса със Солун. Водят се преговори с френското дружество „Батиньол“ за строеж по трасето Литохерон (дн. Литохоро) – Катерини – Елевтерохори и връзка с линията Солун – Битоля и оттам свързване със Солун – Белград. На 11.03.1914 г. със закон 163 е одобрен договърът с дружеството „Батиньол“ относно построяването на съединителен железопътен път от старите гръцки граници до линиите Солун – Битоля (при Плати) и Солун – Скопие (при Топчин). Построяването е преотстъпено за сумата от 12 000 000 златни франка, но без нейното надхвърляне. През същата 1914 г. Гърция одобрява доста други договори за проучване на различни железопътни линии. Това са Драма – Кавала, Лариса – Кочани, Солун – Ангиста, Каламбака – Кочани – Суровичево – Янина.

Във **втора глава**, която съдържа три параграфа, се разглеждат промените в развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и

Македония, което съвпада с воденето на Първата световна война, продължаването процеса на откупуване на линиите и строежа на нови такива.

В първия параграф се анализира развитието на бойните действия в Западна Тракия и Македония по време на Първата световна война, окупацията на жп линиите в региона от съответната воюваща армия и въвеждането на военен режим на експлоатация на линиите.

На 23.09.1915 г. България обявява мобилизация и същия ден българските държавни железници поемат експлоатацията на направлението Свиленград – Дедеагач, вследствие подписаната същата година българо – османска конвенция. Тогава БДЖ приема и обслужването на линията Дедеагач – Окчилар в Западна Тракия от Генералната Режия, която е с френски капитали и се счита вече като компания на вражеска държава. Така всички железопътни линии на българска територия започват да се експлоатират от БДЖ.

На 1.10.1915 г. с манифест на цар Фердинанд България влиза в Първата Световна война на страната на Централните сили, като атакува Сърбия. От 30 октомври българските части минават в настъпление, като изтласкват съглашенските сили на гръцка територия, превземайки железопътната линия от Скопие до Гевгели. Гърция все още е неутрална държава, поради което българите не минават границата.

След пълния разгром на Сърбия, България контролира линиите в Македония Гевгели – Скопие – Митровица и Битоля – Кенали до границата с Гърция, както и участъка Скопие – Ниш.

Всички железници южно от Ниш остават под български контрол чрез специална експлоатационна дирекция, която е подчинена на германската Седма железопътна дирекция. Първоначално Българската експлоатационна дирекция (БЕД) е в Ниш, а впоследствие в Скопие. Постепенно е предадена експлоатацията на линията Ниш – Скопие – Велес, Велес – Гевгели и Скопие – Митровица, като в края на януари 1916 г. целият район се управлява по тази схема. За осъществяване на

необходимата субординация като върховно командване, подчинено на Щаба на армията, се формира Управление на железопътните съобщения (УЖПС). Под негово нареждане се оставят БДЖ и всички съществуващи дотогава и изградени в бъдеще военни железопътни формирования.

На 2.06.1916 г. командващият силите на Антантата на Солунския фронт ген. Сарай обявява установяване на специален режим на ползване върху жп линиите Солун – Окчилар, Солун – Кенали и Солун – Гевгели и взима в полза на съюзниците експлоатацията на тези линии, необходими за неговите войски, поставяйки на място обичайните военни контролни структури по железниците. Така започва периодът на „военния режим” на линиите в Македония, който продължава до 1.04.1919г. Експлоатацията на мрежата е поверена на една френско-английска военна комисия, наречена смесена военна комисия на железниците, а по-късно Върховна смесена военна комисия на железниците, която замества гръцкото правителство.

Във втория параграф се описва продължаването на процеса на откупуване на старите османски линии. Дори и по време на бойните действия продължават усилията на балканските държави за придобиване на тези линии. Още в началото на войната, през 1915 г., България и Гърция поемат експлоатацията на всички свои линии в Западна Тракия и Македония. През 1916 г. пък България откупува отсечката Свиленград – Дедеагач от Компанията на Източните железници, като води преговори и за придобиване на линиите във Вардарска Македония. Самите преговори за откупуване се водят в началото на 1916 г. На 29.04.1916 г. на свое заседание Министерският съвет приема решение да предложи на компанията една глобална сума за експлоатационното право върху линията Свиленград – Дедеагач в размер на 24 000 000 лева. Компанията на Източните железници се съгласява и на 11.05.1916 г. се сключва договор за изкупуване на линията.

Българското правителство откупува правото на експлоатация на линията за 24 291 640 лева. След сключване на договора той е одобрен от Компанията на Източните железници, след което и българското

правителство го внася за ратификация в Народното събрание на 1.07.1916 г. Внесеният проект за решение се разглежда и дискутира от Народното събрание в заседанията му от 23, 24 и 25 .03.1917 г. Договорът е одобрен на 25. 03.1917 г. с подкрепата само на управляващата партия.

Одобряването на изкупуването на линията Свиленград – Дедеагач от българския парламент спомага за търговския стокообмен на държавата през пристанището на Дедеагач и Бяло море, но за сметка на това се затрудняват изключително много железопътните връзки на Османската империя, най-вече между Цариград и Одрин. Причината е, че градът Одрин е разположен на десния бряг на р. Марица и той няма собствена жп гара на линията Свиленград – Дедеагач, тъй като самата линия преминава по левия бряг на Марица, на около 3 км от града.

Османското правителство решава да се справи с това неудобство, като иска със собствени средства да построи една съединителна линия, дълга 3 км. За целта на 28.04.1917 г. в София е подписан договор за експлоатирането на жп клон, построен между гарата на Одрин и град Едирне. В договора е записано, че експлоатирането и поддържането на тази линия трябва да се извършва от османското правителство, но превозният и локомотивен персонал, както и работниците, натоварени с поддържането на пътя и живущи на българска територия, трябва да са български поданици.

Гърция през 1916 г. успява да свърже старите си линии с новите при Солун. Същата година обаче силите на Антантата поемат експлоатацията на всички гръцки линии в региона. Така се появява още един фактор в железопътното съперничество на Балканите – англо – френският „военен режим” на експлоатация, който продължава до 1920 г.

В третия параграф се представя строежът на нови линии по време на войната. Парадоксално, но във време на тежки военни действия, отразяващи се пагубно върху развитието на региона, железопътното строителство е много интензивно. Това се дължи на бойните действия, които се водят и при които и двете воюващи страни – Антантата и

Централните сили, имат нужда от силно развита жп мрежа за превоз на войски и военни материали. Строят се многобройни теснолинейки, които изискват по-малко средства и време за изграждане. В края на 1915 г. Щабът на действащата армия на България заповядва построяването на теснолинейка Радомир – Дупница, с намерение тя да бъде продължена до фронтната линия на Беласица. След осигуряване на необходимите материали започва проучване на трасето Радомир – Дупница – Горна Джумая. Самото строителство започва в началото на декември 1915 г. На 27 май 1916 г. е открита цялата линия до Горна Джумая.

В първите месеци на 1916 г. започва изграждането на теснолинейка Градско – Битоля. На 15.02.1916 г. стартира строежа на участъка Градско – Дреново. Той е открит на 2.04.1916 г. През април 1916 г. започва подготвителната работа за изграждане на въздушно – въжена линия от Дреново до Прилеп. Въжената линия, дълга 36 км., влиза в експлоатация към 1.07.1916 г. На 10.07.1916 г. започва изграждане на полска теснолинейка Прилеп – Битоля. Между 25.07. и 3.08.1916 г. е изградено трасето на участъка Прилеп – Тополчани (до големия мост на р. Черна) и линията започва да функционира.

Строителството в зоната на десния фланг е съпроводено от жп изграждане и в района на Струмска долина. Построената в края на май 1916 г. теснолинейка до Горна Джумая е пусната в експлоатация и строежът е продължен в южна посока по посока Крупник. Линията е открита на 1.08.1916 г.

Направлението Скопие – Гостивар се проучва от Пета строителна рота, която подготвя конска теснолинейка. През декември 1916 г. е наредено проучването на трасето Гостивар – Кичево – Битоля и Гостивар – Дебър – Охрид. Към 20.01.1917 г. е завършен участъкът до Тетово, а към 17.02.1917 година до Гостивар, като линиите са въведени в експлоатация съответно на 1.02.1917 г. и 1.03.1917 г. Първоначалният замисъл да се строи само до Гостивар с цел да се подобри снабдяването на населението, е променен и се започва строителство към Кичево в посока на фронта. През

януари 1918 г. линията до Кичево е готова за експлоатация, като поетапно се включват готовите секции. До Буковик трафикът е открит на 1.11.1917 г., а до Кичево през януари 1918 г.

През 1918 г. железопътното строителство в Струмски железопътен район е слабо. Голяма част от главната линия и клоновете са готови и въведени в експлоатация, като за изграждане остават няколко участъка. От главната линия се довършва участъкът Марно поле – Демир Хисар с дължина 19,5 км. Строежът се извършва от Втора армия. Участъкът Марно поле – Драготин (дн. Промахонас) е пуснат в експлоатация на 5.05.1918 г., а Драготин – Рупел (дн. Клидион) на 27.07.1918 г. Подготвеният материал за крайния участък Рупел – Демир Хисар със заповед е прехвърлен на обекта Припечено – Струмица. Така дековилката е открита за експлоатация с крайна станция Рупел, без да се изгради останалото около 8 км. трасе до Демир Хисар.

Силите на Антантата строят, както Централните сили, гъста мрежа от теснолинейки в района на Солунския фронт в периода 1915 – 1918 г. В края на 1915 г. се изгражда мрежа с обща дължина от 60 км. между трите главни линии, които се разклоняват в три посоки и започват от Солун – Солун – Дедеагач, Солун – Битоля и Солун – Скопие. Мрежата е построена между гарите Нареш по линията Солун – Дедеагач, Топчин по линията Солун – Скопие и Текели (дн. Синдос) по линия Солун – Битоля. До края на април 1916 г. връзката между тези три гари е изградена.

В началото на 1916 г. за нуждите на част от английската армия разположена източно от Дойранското езеро, а именно при гара Саригел, се строи специална теснолинейка Саригел – Сневче. Изграждането е завършено през май 1916 г., като теснолинейката е с дължина 29 км. и достига до Сневче. През юни 1916 г. за нуждите на Втора сръбска армия започва строежът на участъка Вертекоп (дн. Скидра-на 96-ти км. на линията Солун – Битоля) – Суботско (дн. Аридея) – Прибедище (42 км.), с клон Драгоманици (дн. Апсалос) – Бизово (дн. Мегаплатонос). Строежът от Вертекоп до Костуриян (24 км) започва на 28.06.1916 г., като участъкът

е пуснат в експлоатация на 2.09.1916 г. Участъкът от село Костуриян до село Суботско (4 км.) е завършен на 31.12.1916 г., а от село Суботско до село Прибедище (4 км и 450 м.) – на 25.03.1917 г.

След началото на Първата световна война гръцката държава ускорява свързването на линията с нормален коловоз Пирея – Атина – Лариса – Папапули (на старата гръцка граница) с линията Солун – Битоля чрез участъка с нормален коловоз Папапули – Плати. Линията е завършена през 1916 г. и така най-после се осъществява връзката между линиите в Стара и Нова Гърция.

В трета глава на дисертацията, в която са включени три параграфа, се представят трансформациите в развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония от 1918 г. до 1923 г., ликвидацията на военния режим на експлоатация на линиите и връщането им на балканските държави, описват се продължаващите преговори за откупуване на старите османски линии и проектите и строителството на нови жп линии.

В първия параграф се разглежда въпроса с ликвидацията на военния режим на експлоатация, като тогава се стига до пълно тържество на силите на Антантата на Балканите. Те установяват своя „военен режим” на експлоатация над всички линии в региона, с изключение на тези в Кралството на СХС.

В средата на септември 1918 г. Съглашенските сили успяват да пробият българската отбрана при Добро поле и преминават в настъпление. На 29.09.1918 г. България е принудена да сключи Солунското примирие, съгласно което нейните войски трябва да се изтеглят в границите на страната до 1.10.1915 г. Така тя запазва Западна Тракия, но е принудена да отстъпи Вардарска и част от Егейска Македония. По този начин линиите Свиленград – Дедеагач и Дедеагач – Окчилар остават на български територия и тяхната експлоатация продължава да се извършва от България, докато участъкът Окчилар – Демир Хитар е отстъпен на Съглашенските жп части.

В края на октомври 1918 г. Османската империя също търпи поражение и на 30 октомври излиза от войната, подписвайки Мудроското примирие с Антантата. Съгласно условията му, Съглашенците получават правото да завземат всяка една железопътна линия на територията на Османската империя. В началото на ноември 1918 г. Висшата смесена военна комисия по железниците, съставена от англичани и французи и заседаваща в Солун, се събира и дискутира как да се поставят под военен контрол линиите в европейската част на Османската империя. Решава се да се създаде за целта специална подкомисия в Цариград.

На 1.04.1919 г. вследствие на трайното и окончателно спиране на военните действия в цяла Европа и на заминаването на частите на Антантата, които се занимават с железниците, военният режим на експлоатация на линиите в Македония се прекратява. Гръцкото правителство настоява пред своите съюзници македонските линии да му бъдат предадени, но французите и британците смятат, че е преждевременно да се мисли за това, поради все още неподготвеността на гръцката държава да обслужва всички линии в района. На 15.05.1919 г. англичаните напускат Македония и железниците продължават да функционират под управление, което е само френско, а Междусъюзническата комисия в Цариград продължава своята контролна функция.

По това време гръцката държава решава да приеме законодателно решение за преминаване на гръцките железници в държавни ръце. Гръцкият парламент приема за целта специален закон 2144, с което се създава Централното управление на гръцките железници, което трябва да поеме експлоатацията на линиите Пирея – Лариса – Папапули – Плати, Солун – Битоля, Солун – Гевгели и Солун – Дедеагач. След създаване на новата структура, Съглашенските военни власти се съгласяват да предадат експлоатацията на линиите в Македония на Гърция.

Проблемът с откупуването обаче продължава да стои нерешен за Гърция. Освен линията Солун – Дедеагач, която е откупена успешно, за

останалите линии в Македония се водят преговори с компаниите – концесионери. Гърция е притисната от финансови проблеми и не може да отдели средства и за тяхното придобиване. Освен всичко друго, новосъздаденото Кралство на сърби, хървати и словенци също има претенции към линиите Солун – Битоля и Солун – Гевгели, като транспортни артерии към Солун и бъдещата сърбо-хърватско-словенска свободна зона там, за която се водят преговори.

През август и септември 1922 г. гръцката армия търпи разгром от турските части и е принудена да се изтегли от Мала Азия. След подписване на примирието се оказва, че линията Свиленград – Дедеагач се намира на границата между гръцка и турска територия, като Одрин става турски, а Карагач, откъдето минава линията, остава гръцки. Това би могло да попречи на нормалния трафик по линията, експлоатирана от Компанията на Източните железници. Затова французи и британци решават да поставят нова структура за контрол, единствено способна да гарантира примирието. В Карагач се създава смесена военна комисия за наблюдение на железопътния участък Свиленград – Кулели Бургас, която е под двойния контрол на Междусъюзническата военна комисия в Цариград и командването на съюзническите армии. Работата на тази комисия има за цел за урежда възникнали погранични и железопътни въпроси.

Конференцията за мир е открита на 20.11.1922 г., а приключва на 24.07.1923 г с подписването на Лозанския договор, с прекъсване от 4.02.1923 г. до 23.04.1923 г. В края на януари 1923 г. Великите сили изработват и текст на проект за мирен договор с Турция. Очертани са границите, като Източна Тракия до река Марица заедно с Одрин остават турски, а Западна Тракия заедно с Карагач и Димотика стават притежание на Гърция. Все пак има разпоредба за линията Свиленград – Дедеагач. Според проектодоговора цялата линия остава в гръцка територия заедно с гарата на Карагач, на свързващата линия между Карагач – Одрин заедно с малката гара в Одрин се придобиват от Турция. В крайна сметка проектодоговорът не е приет и на 4.02.1923 г. конференцията в Лозана е

прекъсната временно с цел да се изгладят съществуващите противоречия. Форумът е възобновен отново на 23.04.1923 г. Дискусиите между гръцката и турската страна са възобновени, като особено много се ожесточават споровете относно начина на уреждане на репарациите. Като вариант за компенсация започва да се обсъжда възможността за предаване на Карагач на Турция. На 24.07.1923 г. Лозанската мирна конференция приключва с подписването на Лозанския мирен договор. Според него пътниците и стоките, идващи или отиващи за Турция или Гърция и минаващи транзит през трите жп участъка на Източните железници, включени между гръцко – българската граница и гръцко-турската граница до Кулели Бургас, няма да бъдат подлагани, на основание на такъв транзит, на събиране на мита или такси, нито на други формалности като проверка на паспорти или митнически документи. Посочено е още, че се назначава специален комисар, избран от Съвета на Обществото на народите, който ще има задачата да осигури изпълнението на клаузите на договора.

Във втория параграф се описват преговорите за откупуване на линиите, останали от османско време. По това време всички дружества – концесионери на линиите в Западна Тракия и Македония са придобити от френски банки, като силите на Антантата защитават техния интерес. След войната Гърция и Кралството на СХС продължават и преговорите за откупуване на линиите. През 1920 г. Гърция откупува отсечката Солун – Дедеагач, но няма финансови средства да придобие и другите трасета на своя територия. Кралството на СХС също започва преговори за придобиване на линиите, останали от османско време. Още в периода 1913 – 1914 г. Сърбия преговаря с Компанията на Източните железници за откупуване на линията Гевгели – Скопие – Митровица и на 1.07.1914 г. в подписана специална конвенция между преговарящите страни. Поради началото на Първата световна война обаче договорът не е ратифициран и не влиза в сила. След края на войната условията се променят и Кралството на СХС иска започване на нови преговори с компанията. По това време вече Дружеството на Източните железници, както и това Солун –

Манастир, са френска собственост, което улеснява преговорите, особено след като Франция и Кралство на СХС са в най-топли съюзнически отношения. Този път обаче сърбо-хърватско-словенските намерения за откуп не се простират само върху линията Гевгели – Митровица, но желаят още да придобият и делът Битоля – Кенали (16 км.), част от линията Солун – Битоля, който дял се намира на сърбо-хърватско-словенска територия, но цялата линия от 1920 г. се експлоатира от гръцките железници. Но освен линиите Гевгели – Митровица и Кенали – Битоля, пред Кралството на СХС се очертава възможност и за придобиване на участъка Солун – Гевгели, който се намира на гръцка територия и принадлежи на Компанията на Източните железници.

Самите преговори се водят през май 1923 г. в Белград. Цялата сума, която Кралството на СХС трябва да плати за придобиването на всички линии, за които се водят преговорите, се намалява на 149 581 000 фр. франка, или със 102 068 френски франка по-малко от първоначално поисканата сума. По изплащането на така определената сума от 149 000 000 фр. франка концесионерите също правят отстъпка от настояването си те да се изплатят за 3 години при лихва 5 %.

В третия параграф се представят проектите и строителството на нови жп линии в Западна Тракия и Македония. Продължава строежът на нови железопътни линии, най-вече в Кралството на СХС, което има повече финансови възможности за това.

В първите години след войната се възстановяват разрушените линии, особено в Македония, където се водят тежки военни действия. Обновяват се съществуващите теснолинейки, като Ханриево – Охрид – Ташморунище и Градско – Битоля. През 1923 г. е доизградена теснолинейката от Скопие до Ханриево, с което се установява директна връзка Скопие – Охрид – Ташморунище. На линията има общо 201 сгради и 48 места. Самата теснолинейка се пуска в движение на етапи – Генерал Ханрис – Гостивар – на 2.03.1919 г., Гостивар – Кичево – на 10.08.1920 г., Кичево – Охрид – на 1.09.1921 г., Подмоле – Струга – на 5.08.1922 г.,

Струга - Ташморунище – на 5.08.1922 г. и Скопие – Генерал Ханрис – на 26.07.1923 г.

След като в общи линии се възстановяват разрушените от войната нормални и теснолинейни линии, новоформираната държава чувства нуждата от изграждане на нови жп линии. В Македония се решава да се изгради линия с нормален коловоз Велес – Щип – Кочани. Транспортният министър одобрява трасето на 11.10.1923 г. и строежът започва на 01.11.1923 г. Общата дължина на линията е 51 км., като тя е открита на 11.10.1924 г.

В четвърта глава, която се състои от два параграфа, се разглежда развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония в периода 1923 – 1929 г., като той се характеризира с изострено съперничество между Кралството на СХС и Гърция относно суверенитета и експлоатацията на линията Солун – Гевгели и на сърбо-хърватско-словенската свободна зона в Солун, описва се заключителният етап от преговорите за откупуване на старите османски линии и проектите за строеж на нови линии, както и тяхната експлоатация.

В първия параграф се представят причините за спора между Кралството на СХС и Гърция за линията Солун – Гевгели, неговото развитие във времето и успешното му решаване, както и последния етап от преговорите за откупуване на линиите от Кралството на СХС, Гърция и България. Под натиска на силите на Антантата се водят преговори за постигане на споразумение относно линията Солун – Гевгели. Към 1923 г. се получава едно доста странно положение относно обслужването на тази отсечка. Тя е откупена още 1923 г. от Кралството на СХС от Компанията на Източните железници, въпреки че се намира на гръцка територия, с надеждата, че Гърция ще предаде експлоатацията на сърбо-хърватско-словенските железници. Това обаче не се приема от Гърция, която обявява, че ще продължи да експлоатира линията Солун – Гевгели, но ще даде за сърбо-хърватско-словенския превоз най-големите възможни облекчения. Кралството на СХС отхвърля гръцкото предложение и настоява на своите

изисквания. Гръцкият дипломат Какламанис заминава за Белград за началото на преговорите. Те се водят от април до юли 1925 г. и завършват с неуспех. Причината е, че сърбо-хърватско-словенските преговарящи поставят крайно неизгодни условия на гръцките си колеги, окуражени от слабостта и отстъпките на Гърция в последните месеци. Особено неприемливи са претенциите на Кралството на СХС по отношение на линията Солун – Гевгели и настояването сърбо-хърватско-словенските железници да поемат обслужването на участъка. Всичко това кара гръцкото правителство да потърси нов начин за уреждане на въпросите, които пречат на отношенията с Кралството на СХС. Така със съдействието на френския посланик в Атина Шарл Шамбрьон, гръцкият кабинет започва да обмисля възможността за отстъпване на експлоатацията на линията Солун – Гевгели на френска компания, като средство, което би дало достатъчно гаранции за обезпечаване редовното обслужване на търговския график през Солун.

През 1926 г. се подписват Атинските конвенции, които уреждат експлоатацията на линията Солун – Гевгели, поставяйки я под контрол на една смесена комисия, съставена от грък, сърбин и французин. В Солун се учредява специално независимо бюро – „Бюро на железопътната линия Солун – Гевгели”, което ще администрира и експлоатира линията. Председател на бюрото ще бъде един комисар, назначен от гръцкото правителство, към когото се придава втори комисар, определен от правителството на Кралството на СХС, към тези двама комисари се присъединява и трети, френски поданик, в качество и с права на арбитър при евентуално възникващи спорове или недоразумения между двамата правителствени комисари. Това обаче, заедно с другите клаузи на конвенциите, не се одобрява от гръцкото общество и парламентът отхвърля договорите. През 1928 г. все пак преговорите се подновяват, като на 17.03.1929 г. се подписва ново споразумение в Женева, според което линията Солун – Гевгели е откупена от Гърция. Един от най-важните резултати, които се постига с подписването на протоколите в Женева, е за

окончателното уреждане на функционирането на линията Солун – Гевгели. Решава се да няма никаква сърбо-хърватско-словенска намеса в администрирането на участъка, както и на намиращата се в сърбо-хърватско-словенската зона в Солун част от тази линия, съставляваща дял от общата гръцка линия от Гевгели до Солун. Сърбите, хърватите и словенците могат да имат в своята зона само едно железопътно бюро, което ще се занимава с експедирането и приемането на стоките, минаващи през гръцката крайна гара. Фигурата на френския арбитър, който, съгласно сключените атински конвенции от 1926 г., трябва заедно с двама комисари да урежда всички въпроси, свързани с линията, се премахва.

През 1925 г. Гърция откупува и линията на своя територия Солун – Кенали от Компанията „Солун – Манастир”, като така единствено линията Свиленград – Дедеагач остава да се владее от чужда компания. Кралството на СХС още през 1923 г. успява да откупи дела от линията, който е на сърбо-хърватско-словенска земя, а именно Кенели – Битоля. Гърция също още от началото на 20-те години на ХХ век води преговорите с дружеството за откупуване, но те са дълго време без резултат, както поради противоречия между преговарящите страни, така и заради бурните вътрешно и външно – политически събития в Гърция и тежкото финансово положение на страната. След няколкократни несполучливи опити, започнати още в началото на 1923 г. от революционното правителство на Николаос Пластирас – Стилианос Гонатас, се стига до подновяване на преговорите и се подписва споразумение за откупуване от страна на Гърция на участъка Солун – Кенали. Линията е откупена за 13 000 000 драхми, като Гърция поема и обслужването на облигационен заем, който възлиза на 49 743 000 драхми, след като предварително са извадени 80 000 облигации, изкупени за 35 000 000 драхми и намиращи се в ръцете на вражеска по време на Първата Световна война държава.

Във втория параграф се разглеждат проектите и строителството на нови жп линии в Западна Тракия и Македония, както и тяхната експлоатация до 1929 г. В Кралството на СХС се свикват специални

железопътни конференции, които предлагат планове за изграждане на нови отсечки. В крайна сметка са построени линиите Велес – Кочани и Велес – Битоля с нормален коловоз. След като е пусната в експлоатация линията Велес – Щип, министърът на транспорта Андрей Станич веднага дава нареждане да се продължи строежът през Щип за Кочани. Строителството започва на 1.07.1925 г., като срокът, в който отсечката би трябвало да е завършена, е определен за 1.07.1926 г., а за предаване в експлоатация за 1.09.1926 г. Оказва се, че градежът на участъка върви в по-бързи срокове, като линията е пусната в експлоатация за товарни влакове на 27.06.1926 г., а за пътнически на 25.08.1926 г. Започва изграждането и на отсечката Битоля – Прилеп – Велес, като трасирането на участъка започва още през 1924 г. от Дирекцията за строеж на железници. Отсечката Битоля – Прилеп е завършена и предадена в експлоатация на 7.04.1931 г., като сумата, като линията не е завършена напълно.

България е победена страна със затруднения от икономически и политически характер след края на Първата световна война. Това възпрепятства плановете за изграждане на нови железопътни линии в първите години след войната. Постепенно обаче държавата се съвзема от кризата и в края на управлението на БЗНС са приети законодателни промени, с които се проектира строежът на нови жп отсечки, включително и в Пиринска Македония. Основните цели, които се поставят, е подмяната на теснолинейката Радомир – Петрич с нормална линия и изграждане на трасетата Симитли – Банско и Кюстендил – Кадин мост – Църварица. Тези направления, заедно с отсечката Сарамбей – Неврокоп (дн. Гоце Делчев), оформят един проект за жп мрежа, която очертава местата за свързване с Беломорието и Вардарска Македония.

През април 1924 г. се отпуска кредит от 5 000 000 лева за строеж на отсечката Радомир – Горна Джумая (43 км.). През май 1925 г. започва самото изграждане, но то върви доста бавно поради различни трудности, като липса на работници, тежък терен и др. Много сили се хвърлят за изграждане на линията Сарамбей – Лъджене, която обаче минава през

много труден терен. През 1927 г. е открита отсечката Лъджене – Чепино баня (дн. квартал на Велинград), а продължението до Банско се забавя, като се пуска в движение чак през 1943 г. Междувременно се строи и нормалната линия Радомир – Петрич, но изграждането е твърде трудно. Все пак през 1930 г. е открита отсечката Радомир – Дупница, а през 1937 г. – Дупница – Горна Джумая. Цялата линия до Петрич е довършена едва през 1945 г.

От данните за експлоатация на линиите след 1918 г. се вижда, че трафикът постоянно расте, но не и по теснолинейните линии, които имат предимно местен характер, като причина за това е все още неразвитото стопанство и отсъствието на миграционни движения.

В **заключението** на дисертационния труд се обобщават основните изводи от направения анализ на достъпната литература и изворов материал. В периода от 1912 г. до 1929 г. обликът на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония коренно се променя. През 1912 г. в района съществуват само няколко линии, които не могат пълноценно да обслужват нуждите на населението и стопанството. Те се намират в рамките на Османската империя, като са построени с цел най-вече да обслужват превоза на войски и имат предимно военностратегическо значение. Все пак не може да не се отбележи и търговската им важност за връзка с пристанищата на империята. За сметка на това обаче вътрешността на региона не е добре обхваната от стройна жп мрежа, което създава големи проблеми за икономическия живот. В 1929 г. Западна Тракия и Македония вече са свързани чрез една голяма жп мрежа с всички други области на Балканите. Така линиите, които остават на сърбо-хърватско-словенска територия вече се съединяват с тези на другите области на държавата. В Гърция се случва същото, но тук железопътният транспорт среща сериозна конкуренция в лицето на корабоплаването, което е и причина за не толкова интензивното жп строителство. По това време бързо започва да се развива и автомобилният транспорт,

включително и в Западна Тракия и Македония. Той също се превръща в конкуренция на жп обслужването, но това става по-късно, към средата на века.

Ускореното жп строителство се оказва един от основните фактори за развитието на икономиката, а също оказва влияние и върху демографската картина на Балканите. Така например през 1900 г. всички градове с население над 50 хил. души са свързани с жп линии, с изключение на две гръцки пристанища. Към 1910 г. пък почти всички днешни големи градове на полуострова имат изградена жп инфраструктура. Тези данни доказват, че строителството на жп мрежи предшества по-интензивното икономическото развитие. В този период обаче линиите се изграждат най-вече около столиците на държавите, което засилва тяхната стопанска мощ, но за сметка на градовете около границите, които страдат икономически в следваната жп политика за несвързване със съседните страни, особено от Гърция и Кралството на СХС.

От анализа на данните за експлоатацията на линиите в Македония се отчита, че те не се обслужват толкова добре, че да достигнат пълния си обем на работа. Трафикът на стоки и хора е доста под възможностите на съответните национални жп мрежи. Отчетите показват, че жп линиите работят на загуба, докато цената за тяхното строителство е много висока и това е тежко бреме за бюджета на балканските страни. Но все пак финансовите резултати не са основната мотивация за жп строителството на Балканите по това време. Преобладава мнението, че железопътното развитие е важно дългосрочно средство за социална, културна и икономическа интеграция и трябва да бъде субсидирано от държавата.

Към края на 20-те години на XX век железопътното развитие в Западна Тракия и Македония е урегулирано. През 1912 г. всички линии са били собственост на западни компании, а през 1929 г. вече са държавна собственост. Остава да се изградят линии, които да свържат България с Гърция и Македония, което ще се случи, но по-късно. Всичко това внася

голяма промяна в региона в политическо, стопанско и икономическо отношение, като спомага за ускореното му развитие.

Публикации по темата на дисертацията:

1. Линията Солун – Битоля – част от железопътното съперничество на Балканите в началото на XX век. – В: ”Историческо бъдеще”, кн. 1 – 2/2014 (под печат)
2. Опитът за откупуване на линията Солун – Дедеагач през 1913 г. – важна част от българската железопътна стратегия в Западна Тракия и Македония по време на Балканските войни. – В: ”Историческо бъдеще”, кн. 1/2015 (под печат)

Справка за приносите на дисертационния труд

- Дисертационният труд „Железниците в Западна Тракия и Македония (1912 – 1929 г.)” е първото и засега единствено сравнително историческо изследване на железопътните политики и стратегии, прилагани от балканските държави България, Сърбия (по-късно Кралство на сърби, хървати и словенци), Гърция и Османската империя (по-късно Турция) в регионите Западна Тракия и Македония след Балканските войни.
- Въз основа на разнообразни източници и главно на богата архивна неизследвана документация са разкрити пространно и обективно периодите и фазите, през които преминават преговорите за откупуването на старите османски линии и за строежа на нови такива.
- За първи път в този труд се проследяват цялостно, пространно и детайлно отношенията между балканските държави, между тях и Великите сили, както и между балканските държави и компаниите – концесионери по отношение на развитието на железопътния транспорт в Западна Тракия и Македония след Балканските войни.
- Последователно и целенасочено са проучени принципите на инкорпорирани на линиите от старата османска железопътна мрежа в жп системите на балканските държави, които включват в себе си тези линии.
- Анализирани и коментирани са последиците от трансформацията на железопътната собственост в Западна Тракия и Македония от частна в държавна върху икономиката на посочените райони и перспективите за тяхното развитие в бъдеще.
- За първи път в българско изследване са представени и анализирани т.нар. Атински конвенции от 1926 г., дебатите по откупуването на линията Свиленград – Дедеагач от България през 1917 г. и конвенцията между България и Османска империя за построяването на отсечката Одрин – Карагач.

Божидар Кехайов