

Европа като колониален господар: дебатът за железниците във възрожденския печат

Десислава Лилова

Европа е ключово понятие в идеологическия речник на Възраждането, чийто противоречив, но продуктивен потенциал произтича от класическия сблъсък между утопия и реалност¹. На практика това означава, че когато в печата авторите споменават името на континента, те визират не само и дори не толкова конкретна територия, а едно въображаемо пространство, в което е реализирана универсалната програма за човешки прогрес. В тяхното въображение Европа е гарант за постижимостта на модерният проект, който по принцип би могъл да се осъществи навсякъде от всеки желаещ да се включи в него. За общност с ниска степен на развитие и още по-ниско самочувствие такъв стимул е от жизнено значение. От тази гледна точка няма нищо чудно, че в европейската утопия е инвестирана толкова много емоционална и интелектуална енергия. По-трудно е да си обясним какво предизвиква формирането на идеологически позиции, които оспорват авторитета на цивилизационния модел.

Въпросът няма еднозначен отговор, но е възможно да се локализируют зоните на напрежение, в които „картата“ на модерността и картата на континента не съвпадат. Определено може да се каже, че спорът за ползата и вредата от железниците е сред най-симптоматичните събития в това отношение. Става дума за мощен и целенасочен антиевропейски дебат, който атакува технологиите за комуникация, т. е. самото ядро на идеята за прогрес. Струва си да се запитаме какво означава това. Има ли основание да се твърди, че демитологизирането на Европа е сигнал за консервативна „контрареволуция“? Може ли да се говори за алтернативен, контрамодернистки проект, който кристализира във възрожденската публичност?

¹ Присъствието на европейския образ в българското въображение и по-конкретно сблъсъкът между утопия и реалност в „менталната карта“ на континента са анализирани от различни гледни точки в изследванията на Аретов (1995), Кьосев (1997), Даскалов (1998), Mishkova (2003). Специализирани проучвания на начина, по който са конструирани образите на Франция и Англия като емблематични измерения на европейската утопия, виж у Генчев (1979) и Трендафилов (1996).

В интерес на истината трябва да се отбележи, че началото на дебата е повече от скромно и не съдържа индикации за драматичното развитие, което предстои. Темата дължи появата си в публичната сфера на *Цариградски вестник*. В края на 50-те години на XIX век по неговите страници започват да излизат телеграмни информации за предстоящ строеж на железопътна линия, която ще покрие разстоянието Русе-Варна². В началото на 60-те години съоръжението вече се строи, но интересът на печата продължава да се свежда до спорадични новини. Железницата е открита официално през 1866, но събитието е отминато без много шум. То е отбелязано по подобаващ начин единствено от вестник *Турция*, който препечатва пространна статия от френскоезичния официоз *Тюрки*³.

През следващите пет години това особено статукво се запазва. *Турция* остава на практика единственият орган, който следи с интерес развитието на този революционно нов транспорт в населените с българи земи. През 1869 тук се появява серия от преводни и авторски материали, които обясняват защо три години след като линията Варна-Русе е пусната в експлоатация, ползата от нея е незабележима⁴. Посочени са следните причини. Първо, отсечката е къса и поради това не изпълнява стратегическата си задача. Проваля се проектът за максимално пряк търговски път до Индия, тъй като Суецкият канал е построен, но железопътната артерия от Солун към вътрешността на континента остава на хартия. Второ, линията не функционира адекватно дори в локален български мащаб, тъй като останалата пътна мрежа е в окаяно състояние. Трето, организацията на самата железница е под всякаква критика. Чиновниците получават заплати веднъж на 2–3 месеца и поради това продават билети, когато имат настроение. Пътниците, а заедно с тях и влаковете, ги чакат с часове. Освен това цените на билетите са толкова високи, че волските каруци реално нямат конкуренция като транспортно средство.

Заслужава да се отбележи, че въпреки този катастрофален резултат редакторът на *Турция* Никола Генович (1869а) запазва твърдото си убеждение, че „железните пътища са най-силното и най-енергическото оръдие на цивилизацията“. Вината за отчайващата равностетка според него трябва да се търси единствено в пасивността на „жителити от страната, за ползата на които предприятието са основа“. Българите, смята Генович, са основни потребители на влаковата линия и следователно е тяхно задължение да бдят за ефективната ѝ работа. По-просто казано, това се изразява в писане на жалби и сигнали до властта, което е въпрос на инициативност, а тя от своя страна е характерен белег на европейския менталитет. В концентриран вид кредото на Генович (1869б) за сечението

² Типичен пример за стандартния формат на тези съобщения е текстът „Железен път от Русчук до Варна“ (1858).

³ Виж „Железен път от Варна до Русси“ (1866).

⁴ Виж [„Проблеми на русенската железница“] 1869; „Железните пътища в Турско“ (1869); Генович (1869а, 1869б).

между железниците и българските интереси изглежда така: „Железните пътища умножиха десет пъти повече търговията в Европа от десет години насам, те направиха навред трудът производителен, те преобразиха съвършено търговията и индустрията, те разпръснаха най-сетне богатството, основаха търговски сношения плодородни и развиха цивилизацията. Нашият варненски железен път ще има същити следствия, ще произведе същити сгоди, ако искаме, ако знаем да го употребим в ползата си. Неговата сполука зависи от нас, от нашата инициатива, от нашата воля.“

Това е нормативната представа за функциите и характера на железопътния транспорт, която постъпва в българското публично пространство благодарение на вестник *Турция*. Тя представя железниците като част от технологиите на прогреса, които са универсални и като такива по условие работят адекватно във всякакъв контекст. Следователно те са принципно полезни и гарантират качествен прелом. Ако в реалността резултатът е различен, това е индикация, че инструментът е използван по погрешен начин. Стандартната процедура при установяването на такъв проблем е да се предприемат съответни мерки, които да помогнат на потребителя да се квалифицира.

До края на 60-те години срещу тази постановка няма съпротиви, което дава основание да кажем, че фронталната атака в началото на 70-те години е значително събитие в публичността. По ирония на обстоятелствата действието се разиграва в собствената крепост на Никола Генович и сюжетът е следният. През есента на 1871 редакторът на *Турция* решава временно да се оттегли от журналистическата сцена. Той назначава за заместник Тодор Икономов, който от своя страна ознаменува встъпването си на отговорна длъжност с уводна статия под заглавие „Празни надежди“.⁵ Бруталната присъда е предназначена за прогнозата на вестник *Тюрки*, според който е достатъчно „да са кръстоса държавата с железници“, за да „са направи от Турция съперница на Съединените Щати“. Новият редактор смята, че подобни перспективи няма. Допуснатата е грешка или по-скоро оптична измама и тя се обяснява с факта, че „*Тюрки* гледа на работата с очите на един чуждестранец, какъвто е наистина, и като намира за чуждестранците полза от железните пътища, иска да усвои тези ползи и за мястото“.

Адекватният начин за поправяне на „грешка“ от такъв мащаб е да се смени зрителният ъгъл и затова авторът предлага анализ на проблема от „турскоземска“ гледна точка. Железниците, разсъждава Икономов, изобщо не възникват като основа на промишлеността. Те са изобретени чак когато продукцията се е увеличила до такава степен, че бързото ѝ транспортиране е станало императив. Ситуацията в българската икономика обаче е различна. Производителността е слаба и според изчисленията на

⁵ Виж Икономов (1871ж).

анализатора три календарни месеца ще са достатъчни, за да се експортира всичко – два за зърнената реколта плюс още един за останалите стоки. Тогава възниква въпросът кой и защо е построил железница с такава ниска ефективност. Отговорът на задачата гласи, че съоръжението всъщност не принадлежи на българите и не е предназначено да удовлетворява скромните им нужди. То е скачено с линиите на Европа и като такова е съвсем доходносно, тъй като е проектирано за внос, а не за износ. Парадоксът е, че при това положение локалното производство е обречено, но е твърде вероятно самият регион скоропостижно да се европеизира. Проблемът според Икономов е по-скоро кой печели от шоковата интеграция на неразвити региони в пазара на модерността. „Това е добро – обяснява на читателите младият критик, – но не за нас. Нашето добро ще състои в утешението, че помогнахме на европейците да извлекат сичките възможни ползи от отечеството ни и да ни обръщат малко по малко на свои роби, ако не телесно, а то умствено – откъм ума.“

Казано накратко, изводът е, че от „турскоземна“ гледна точка железниците са вредни, тъй като са инструмент на колониална власт. Най-впечатляващото в тази радикална постановка е, че до нея се стига, без да се атакуват базовите елементи на нормативната представа за технологиите на модерността. Икономов не поставя под въпрос идеята, че железопътният транспорт е оръдие на прогреса. Той не се съмнява в огромните печалби, които се реализират чрез бързото пренасяне на стоки. Той се съмнява само, че българите имат стоки, които да се транспортират, но това е друг проблем. За неговото разрешаване Икономов разработва цялостна програма и я публикува в серия от седем статии, посветени на отделните отрасли в българската икономика. Стратегията е проста: бърза модернизация на производството чрез вкарване на нови технологии, не само обучение, но и внос на квалифицирани специалисти, разрастване на предприятията, обединяване на финансовия капитал, индустриализация и ориентация на търговията към перспективни пазарни пространства⁶.

Последното нещо, което може да се каже за такава програма, е, че става дума за контрамодернизъм. Ревизиран е не проектът на модерността, а представата за режима, в който той функционира. Във визията на Икономов обменът на идеи, технологии и стоки напуска режима на утопията и влиза в режима на пазара. Оттук и смяната на правилата: не солидарност и универсална споделимост, а интереси, конкуренция и съответно власт, която или имаш и я упражняваш, или нямаш и ѝ се подчиняваш. В тази еволюция по принцип няма нищо странно и би било излишно да я драматизираме. Проблемът в случая не е коя от алтернативните концепции за модерността е легитимна, а коя от тях се оказва по-адекватна и следователно по-продуктивна в българска среда.

⁶ Виж Икономов (1871а, 1871б, 1871в, 1871г, 1871д, 1871ер 1872).

В това отношение надмощието на утопията над пазара е повече от очевидно. Едва ли е случайно, че цялата образователна система е изградена чрез трансфер на културни образци: кадрите са завършили в чужди учебни заведения, програмите са внесени, учебниците са преведени. Само историите и букварите са писани от българи, тъй като обективно няма откъде да се внесат и въпреки това неведнъж са изразявани съмнения дали елитът е достатъчно квалифициран за такава отговорна дейност. Докато познанието, произведено в чужбина, се смята по условие за нормативно. То има статута на универсална ценност, която е създадена, за да се потреби от целия човешки род. Популярността на тази визия се дължи на жизнената заинтересованост от трансфер на културни образци. Поради късния старт, ниската си степен на развитие и прекъснатата писмена традиция младата нация изобщо няма шансове да се модернизира, ако не се захранва с външен технологичен и идеологически ресурс. Резултатът е, че границата между своето и чуждото се либерализира радикално и съответно спада прагът на чувствителност спрямо потенциала на трансфера като механизъм за упражняване на власт.

Дебатът за железниците не е симптом за взривяване на това идеологическо статукво. Той е само индикация, че има сфери, в които нормативният утопизъм на представата за модерността се оказва контрапродуктивен. Сред най-болезнените точки в това отношение са формите, средствата и технологиите на икономически контакт с Европа. Неслучайно това е тема, по която в публичността се говори значително по-рядко, а когато стане дума, тонът е лишен от обичайния за Възраждането оптимизъм. Едно от ранните свидетелства, че в такъв контекст представата за Европа спонтанно напуска сферата на утопията, е брошурата на Иван Богоров *Съдружество за памучна фабрика в Пловдив*. Тя е публикувана през 1865, за да пропагандира необходимостта от развитие на българска промишленост. Като основен аргумент в полза на идеята се сочи безскрупулния стил, в който Западните сили експлоатират неразвитите народи. Има се предвид дисбалансът между износа на стратегически суровини и вноса на модни стоки за масово потребление, наричани от автора „панаирджийски“. „За да ни зимат по-лесно парити, – ядосва се Богоров – испращат ни оттам пръстенчета, иглици, перца за украшение, кутийки за енфие и тютюн, още и огледалца, за да си гледаме всякоя час нашата неспособност! Това същото, което направиха и с дивацити при откритието на Америка, та им извлякоха всичкото сребро и злато.“

По времето, когато темата за железниците влиза в обращение, антиутопичният стандарт за мислене на отношението между българите и Европа вече е добил статут на норма в публикации и коментари по икономически въпроси. Прави впечатление, че практически всякакви поводи, свързани с такава проблематика, са в състояние да провокират актуализирането на колониалния модел. Константин Сапунов (1869) примерно се изпотил от срам и яд в дружеска беседа с чужденци на борда на кораба за Цариград. Всеки се хвалел със запазените марки на националната си

икономика, докато българинът си мълчал, тъй като се сещал само за градинарите, които ходят да садят домати в немските дворове: „Чакайте вие, рекох аз на умът си, да захванат и нашите като вашите, да направят търговски дружества, да видим ще имате ли къде да си продавате мърдите на вашите произведения.“ По съвсем друг повод и с различна реторика, но по същия идеологически модел е изразил фрустрацията си един анонимен дописник на вестник *Македония* от Кукуш⁷. Той се оплаква, че занаятите замират под натиска на вноса и хората разчитат на земеделството. „Но и него, гледаме, европейците ке ни го земат – тъжно пророкува авторът, имайки предвид появата на автоматизирана вършачка в Солун. – Та не след много време ке се найдем с жалост голяма, с пръстът в уста, така голи и гладни на сухи ридове, како Африканците по тамошните пустини, всичко ке исчезнет от ръцете ни, ние ке бедствуваме.“

Критиката на железниците, инициирана от програмната статия на Тодор Икономов, се вписва органично в този идеологически контекст. Това от своя страна обяснява защо – въпреки тоталната доминация на утопичната представа за Европа – позицията му се нормативизира с впечатляваща бързина и среща минимална съпротива. Само няколко седмици след публикацията в *Турция* в *Периодическо списание* излиза статия на Нешо Бончев (1871) за развитието на училищата, в която авторът е включил и един пасаж за вредата от прокарването на железници в населените с българи земи. Местните стоки, както се изразява литературният критик, са „дебели“, т. е. с ниско качество, висока цена и слаба конкурентност. Те няма да блокират западния внос, така че „иностранците ще ни държат в ръце, както държат дивите в Австралия и Америка“. Според Бончев колонизацията ще се осъществи по-конкретно от Германия. Хипотезата почива върху цитати от списание *Unsere Zeit*, което съдържа следните „красноречиви свидетелства как мислят немците да ни глътнат“: „България е воистина немска колония и ако ѝ е речено да падне в ръцете на западните народе, то трябва на немците да се падне. Британците си имат Америка и Австралия, те щат само капитал да дадат на българските железни пътища и портове. Франция има Сев[ерна] Африка и не може да заселява дунавските земи. От романците само италианците могат да се борят с немците за тия земи.“

Тодор Икономов прочита статията с удовлетворение и незабавно препечатва в своя вестник частта за железниците като инструмент на агресивен колониализъм. Почти веднага след това солидарност с каузата демонстрира и списание *Читалище*. В коментар към статия за употребата на торове в селското стопанство главният редактор Лазар Йовчев (бъдещият екзарх Йосиф) намира за необходимо да предупреди своите читатели: „Нъ занапред, с сътворението на железни пътища, землите щат

⁷ Виж [„Писмо от Кукуш“] (1869).

оскъпнат в Турско. Ако обаче си не отваряме очите отсега, ако не почнем да са осъвършенствами с време, европейците щат надойдат да ни купят землите, а нас щат оставят пак за аргати.“⁸

Като цяло може да се каже, че през 70-те години резервираното отношение към железопътния транспорт се оказва една от малкото точки на относителен консенсус между иначе непримирими партии, крила и личности в националния елит. Както е известно, няма много стратегически въпроси, по които *Век и Знаме*, *Право* и *Напредък*, *Читалище* и *Периодическо списание* да са на едно и също мнение. Дори Никола Генович започва да се колебае и по страниците на изданието му периодично се редуват оптимистични и песимистични визии за влиянието на железниците върху българската икономика.

Добре е също да отчитаме и факта, че моралните щети от интензивния контакт с Европа се споменават подчертано рядко. Известни са общо две такива статии – първата е обнародвана във вестник *Право*, втората е публикувана от Христо Ботев⁹. На фона на десетките материали по въпроса, такъв процент консервативен морализъм е много под ниво, което би могло да се очаква. А дори и в тези два отделни случая увреждането на патриархалната невинност е маргинален аргумент, докато базовата теза се гради изцяло на икономическа основа. И най-сетне, би следвало да имаме предвид, че в печатните издания продължават да излизат апологии за инженерни „чудеса“ като тунели, мостове, канали и железопътни линии в непроходими региони – включително и в броеве, в които се твърди, че специално в българския случай железниците са по-скоро вредни.

Сама по себе си амбивалентността на тази непоследователност подсказва, че реакцията на елита е наистина екстремна, но не поставя начало на консервативна „контрареволуция“. В нея има много повече прагматизъм, отколкото мит и в този смисъл тя по-скоро балансира, отколкото конкурира нормативната утопия на идеята за прогрес. В български условия бързата модернизация изисква внос и усвояване на нови културни продукти, идеи, технологии и стоки. По принцип този активен трансфер се идеологизира като даров обмен и затова се възприема позитивно, дори с ентузиазъм. Експанзията на западния пазар на Балканите разколебава тази символна икономика, тъй като не влиза в режима на дара. Тя провокира търсенето на идеологически модел, който да отразява реалната неравностойност в конкуренцията между европейския импорт и българското производство.

⁸ Виж коментара на Лазар Йовчев към статията на Васил Икономов (1871) „Химията в делата на селското стопанство“.

⁹ Виж [„Против жп-линиите и правото на чужденци да купуват земя“] (1873); Ботев (1875).

За тази цел колониализмът се оказва адекватната матрица, тъй като практически не изисква промени в базовия понятиен апарат. Както безвъзмездният обмен на блага, така и експлоатацията на неразвити региони включва представата за доминацията на Европа и „варварския“ статут на българите. Именно защото е нормативизиран, този дисбаланс се прехвърля с лекота от утопията в антиутопията на модерността. В крайна сметка, би било по-скоро странно, ако една общност с толкова дълбоко култивирано съзнание за изостаналост не успее да открие и „тъмната“ страна на отношенията си с „цивилизования“ свят. Забележителното в случая е по-скоро нещо друго. Дебатът за железниците наистина е симптом за съпротива, но тя не е насочена срещу проекта на модерността, а срещу неравностойните възможности на желязниците да участват в него. Логиката на пазара се анализира с фрустрация и драматизъм, но и с достатъчно трезв прагматизъм, който ефективно блокира развитието на носталгия по буколическия рай. Перспективата, която се чертае, не е завръщане в Аркадия с волски каруци, а обратно – икономически скок, който би направил железниците нужни. Това, което се предлага, е стратегия за еманципация, чийто успех би гарантирал нов статут на българската нация и съответно – нова идентичност. В това е същността, в това е и парадоксът на дебата за железопътния транспорт. Той е продукт на радикален модернизъм, който провокира и съответно инструментализира съпротиви срещу една от технологиите на модерността.

Литература

- Аретов, Николай 1995. *Българското Възраждане и Европа*. София: Кралица Маб.
„Бележки върху железните отомански пътища“ 1871. *Турция*, г. VI, бр. 48 от 16 януари; бр. 49 от 23 януари; бр. 50 от 30 януари.
- Богоров, Иван 1865. *Съдружество за памучна фабрика в Пловдив*. Виена: Печатница Л. Сомер.
- Бончев, Нешо 1871. „За училищата“. *Периодическо списание*, г. I, кн. 3, с. 3–16; кн. 4, с. 26–51.
- Ботев, Христо 1875. [„Железниците са вредни за нас“]. *Знаме*, г. I, бр. 16 от 17 май.
- Генович, Никола 1869а. [„Железниците и българските интереси“]. *Турция*, г. V, бр. 31 от 20 септември.
- Генович, Никола 1869б. „Железният път от Варна“. *Турция*, г. V, бр. 41 от 29 ноември.
- Генчев, Николай 1979. *Франция в българското духовно възраждане*. София: Университетско издателство „Св. Климент Охридски“.
- Даскалов, Румен 1998. *Между Изтока и Запада*. Университетско издателство „Св. Климент Охридски“.
- „Железен път от Русчук до Варна“ 1858. *Цариградски вестник*, г. VIII, бр. 373 от 5 април.
- „Железен път от Варна до Русси“ 1866. *Турция*, г. III, бр. 16 от 16 октомври, бр. 17 от 15 октомври.

„Железните пътища в Турско“ 1869. *Турция*, г. V, бр. 9 от 19 април; бр. 10 от 26 април.

Икономов, Васил 1871. „Химията в делата на селското стопанство“. *Читалище*, г. II, кн. 4, с. 155–165.

Икономов, Тодор 1871а. „Нашата търговия“. *Турция*, г. VII, бр. 36 от 23 октомври.

Икономов, Тодор 1871б. „Нашето виноделие“. *Турция*, г. VII, бр. 40 от 20 ноември.

Икономов, Тодор 1871в. „Нашето земледелие“. *Турция*, г. VII, бр. 38 от 6 ноември; бр. 39 от 13 ноември.

Икономов, Тодор 1871г. „Нашите облекла“. *Турция*, г. VII, бр. 43 от 11 декември.

Икономов, Тодор 1871д. „Нашите обувци“. *Турция*, г. VII, бр. 45 от 24 декември.

Икономов, Тодор 1871е. „Нашето скотоводство“. *Турция*, г. VII, бр. 41 от 27 ноември; бр. 42 от 4 декември.

Икономов, Тодор 1871ж. „Праздни надежди“. *Турция*, г. VII, бр. 34 от 9 октомври.

Икономов, Тодор 1872. „Нашите свещи и сапуни“. *Турция*, г. VII, бр. 47 от 8 януари.

Кьосев, Александър 1997. „Игрите на Европа“. В: Коларов, Р. / Тодоров, В. / Златанов, Бл. (съст.) *Анархистът законодател. Сборник в чест на 60-годишнината на проф. Никола Георгиев*. София: Университетско издателство „Св. Климент Охридски“.

Mishkova, Diana (2003) „Nineteenth-century Balkan visions of Europe“. Manuscript, paper in the research frame of NEXUS project, Center for Advanced Studies: Sofia.

[„Писмо от Кукуш“] 1869. *Македония*, г. III, бр. 35 от 26 юли.

[„Проблеми на русенската железница“] 1869. *Турция*, г. V, бр. 40 от 22 ноември.

[„Против жп-линиите и правото на чужденци да купуват земя“] 1873. *Право*, г. VIII, бр. 31 от 12 октомври.

Сапунов, Константин 1869. „Моето зрение върху сегашното състояние“. *Турция*, г. V, бр. 41 от 29 ноември.

Трендафилов, Владимир 1996. *Неизличимият образ в огледалото. Актуалната българска рецепция на Англия, англичанина и английската мисъл през XIX и началото на XX век*. София: Кралица Маб.