ЗА НЕРАВНИЯ „ПЪТ КЪМ СОЦИАЛИЗМА“ НА ЛЮБОМИР ПОЖАРЛИЕВ КАТО МЕТАФОРА И КАТО ПОЛИТИКА

(Lyubomir Pozharliev, *The Road to Socialism. Transport Infrastructure in Socialist Bulgaria and Yugoslavia (1945–1989)*, Vanderhoeck & Ruprecht Verlage, Brill, 2023, p. 325.*)

В края на 2023 г. в престижното брилско издателство V&R беше издаден трудът на Любомир Пожарлиев, озаглавен *Пътят към социализма. Транспортна инфраструктура в социалистическа България и Югославия, 1945–1989*. Той беше публикуван като том 13 от поредицата „Културна и социална история на Източна Европа“, обособила се през последните години като своеобразна специализирана библиотека за научни издания, посветени на различни аспекти от политическата, икономическата и социалната история на Източна и Югоизточна Европа. Както личи от самото заглавие, става дума за сравнително изследване на двупосочното влияние на спецификите на развитие на двете държави в рамките на комунистическата система върху транспортната им инфраструктура, от една страна, и на нея върху очертаването на техен собствен социално-икономически профил, от друга. Работата може да бъде окачествена като интердисциплинарна, разположена в широката междупредметна област на историческата социология на социализма, развитието на технологиите, символната география и т.н. Действително става дума за изследване без аналог като тематика и методология в българската историография, и твърде рядко за европейската наука, включително за страните от бивша Югославия.

Трудът на Пожарлиев се основава на огромен брой документи – част от които той въвежда за първи път в научно обращение – на ръководните органи на двете комунистически партии, транспортните министерства и пътните управления на двете страни, на статистически данни и техническа документация, вторични източници като брошури, периодични издания, журналистически текстове, мемоари и редица други. На практика авторът се е опитал да събере всичко, което има някакво отношение към изследвания проблем, и да го подложи на сравнителен анализ и интерпретативен дискурсивен анализ. Разбира се, целият изследователски процес е насочен както към отчитането на сериозните различия и специфики на общественото устройство и стопанската структура на двете страни, така и към едновременното регистриране на общи или поне синхронни тенденции в изграждането на съответната транспортна инфраструктура. Тази двойна оптика на автора, следвана в цялото изследване, представлява изключително сериозно научно предизвикателство, но трябва да отбележим, че той успешно се е справил с него.

Както всяко подобно интердисциплинно изследване, *Пътят към социализма* на Любомир Пожарлиев започва с въвеждаща теоретична част, в която авторът разсъждава върху социалните функции на транспортната инфраструктура. Тук той започва от дефинирането на самата концепция за инфраструктура, опирайки се върху широк кръг от изследвания в областта на социално-икономическата история, управлението на технологичните системи, социологията и антропологията. Действително в голямата си част става дума за немскоезични автори, чиито изследвания върху комуникациите на Третия райх и на ГДР са относително релевантни и към българския и югославския случай. Трябва да подчертаем обаче, че акцентът на автора е изключително върху автомобилния и автобусния транспорт, а железопътното строителство е използвано по-скоро като референтен контрапункт. Това би могло да бъде посочено и като слабост на

изследването, но е факт, че включването на железниците би направило изследването необозримо като обем и методология. Следва да се отбележи също така, че по различни причини този транспорт се оказва и много по-добре проучен. Намирам за абсолютно приносна тезата на автора за влиянието на транспортната инфраструктура върху националните идентичности. В двата конкретно изследвани от него случая става дума за усилията на БКП за изграждането на т. нар. „българска социалистическа нация“ през 60-те – 80-те години на XX век, както и за опитите за създаване на своеобразна югославска наднационална идентичност, която да представлява контрапункт на възраждащите се национализми в късните години от съществуването на Титовия режим. В следващата част на изследването си Пожарлиев отделя сериозно място на очертаването на спецификите на българския и югославския „път към социализма“, на развитието на двата режима, на основните им характеристики, на дебата как назоваваме типа общества, в които се установява еднопартийна политическа система и държавен монопол върху средствата за производство, на еволюцията на двата пътя и на тяхната постепенна дегенерация през 80-те години. Направен е и опит за обща периодизация на тяхното развитие, което обективно се налага и с оглед на самия предмет на изследване.

„Транспортът – това са артериите, по които тече живата буйна кръв на народното ни стопанство“ – тази мисъл, приписвана на Георги Димитров, можеше да бъде видяна по много гари и автогари в социалистическа България. Разбира се, никой не би могъл да посочи кога и при какви обстоятелства е изречена тя, ако въобще е изричана, но не това е най-важното. В нея се съдържаше разбирането на режима за транспорта като своеобразна кръвоносна система на плановата икономика, която едновременно храни, свързва и дава живот на различните ѝ сегменти. Точно тези функции на транспортната инфраструктура в двете изследвани страни са много подробно и детайлно изследвани в работата на Пожарлиев. Както обаче убедително показва той, те далеч не са единствените. Макар и не така експлицитно, в транспортната инфраструктура се съдържа и потенциал за изграждане на нова социалистическа идентичност на българските и югославските граждани, за събуждане на национална гордост от успехите в пътното строителство, за демонстрация на сила и мощ на двата режима. По-нататък в изложението авторът подробно се спира на всички тези ефекти, като отчита и колебанията и промените в тяхната интензивност в хода на самата еволюция на двата режима. Ценното в случая е, че в цялото изследване личи усета за историческа динамика, за променяща се конюнктура, а понякога и за ролята на съвсем произволни фактори. Най-ясно този усет намира израз в стремежа на автора да представи вътрешна периодизация и типологизация на пътната политика в двете страни. В българския случай той предлага триделна такава, използвайки за означаването на отделните периоди метафорите на „прашните пътища“ – за времето от 1948 до 1955 г., „от прахта към дупките“ – за времето до 1968 г. и „магистралният пръстен“ – за периода до 1989 г. И действително Пожарлиев много точно е уловил основните акценти във всеки един от очертаните периоди. Така например бригадирското движение, което се разгръща по съветски образец и в двете страни след 1946 г., се превръща в един от основните източници на работна сила за започналите да се градят големи национални обекти. Сред тях има цели нови градове, язовирни стени, химически и металургични гиганти, но не на последно място – много пътища и жп линии. Някои от тях, като Проходът на републиката, линиите Перник – Волуяк и Самуил – Силистра и др., се превръщат в своеобразни емблеми на бригадирското движение в България. Вторият период очертава постепенното изграждане на основната пътна мрежа и покриването ѝ най-напред с трошенокаменна настилка, частично с паваж и постепенно – с асфалт. Самата смяна на пътното покритие също е разгледана не само като технологичен процес, а и като своеобразна алегория на трудната българска модернизация. Този начин на интерпретация на процесите е продължен и в третата част, посветена на изграждането на т. нар. магистрален пръстен на страната. Неговото проектиране започва през 1968 г., а изграждането му никога не приключва. Темата, постепенно

изоставена от пропагандата, наскоро придоби неочаквана нова актуалност по повод навършващият се 50-годишен юбилей от началото на изграждането на автомагистрала „Хемус“. Както е известно, и до ден днешен от нея е изградено по-малко от половината, а дебатите кой е спечелил и кой е загубил от всичко това напълно изместиха първоначалния си фокус. Югославският случай според Пожарлиев се оказва едновременно и сходен, и твърде различен от описания по-горе. Там изграждането на магистралата „Братство – единство“, която да свърже Скопие, Белград, Загреб и Любляна – четири от шестте столици на съюзните републики – още от самото начало е обявено за абсолютен национален приоритет. Там са концентрирани и бригадирското движение, и всички ресурси на Титовия режим. Както личи от самото име на обекта, той има не само изключително икономическо значение, но и важно идеологическо и пропагандно значение. В него се въплъщават основният лозунг на КПЮ/СЮК и идеята, че транспортната свързаност е израз на цялостната неразривна свързаност на съюзната държава. От края на 50-те години на XX век югославското политическо ръководство започва и строителството на т. нар. Адриатическа магистрала, чието значение, паралелно с нарастването на тежестта на туризма в икономиката на страната през 60-те и 70-те години, бързо се увеличава. Всичко това е представено както през различни схеми, таблици и диаграми, така и през пропагандните послания на официоза *Борба*. Цялата книга е илюстрирана с десетки фотографии, показващи празнични церемонии, неизменно включващи и двамата комунистически лидери, откриващи нови и нови транспортни обекти. Така последната част от изложението естествено прелива към дискурсивния анализ на пропагандния език и на комунистическата ритуалистика.

В края на изследването си Любомир Пожарлиев се опитва да направи равносметка на приликите и разликите в транспортната инфраструктура на България и Югославия и на обгръщащия я идеологически дискурс. Авторът подчертава отново както интегративната ѝ функция в първите десетилетия от съществуването на двата режима, така и дезинтегративната ѝ функция към края им, ролята ѝ в териториалната и етническа хомогенизация, нарастващото ѝ икономическо значение във все по-силно глобализиращия се свят, както и приноса ѝ за формирането на нови центрове и периферии. Няма да бъде пресилено, ако се заключи, че с това изследване авторът създава на българска почва ново изследователско поле и открива хоризонт към нов тип хуманитаристика, прескачаща далеч отвъд традиционните дисциплинарни ограничения.

Михаил Груев

* Книгата е получила субсидия от „Publikationsfonds für Monografien der Leibniz-Gemeinschaft“ и е достъпна в електронен вид на: https://www.vr-elibrary.de/doi/pdf/10.14220/9783737010047