

СПОМЕНИ И РАЗМИСЛИ ЗА МАКЕДОНИЯ

Марин Деведжиев

Когато на 15 септември 1941 година войнишкият набор постъпи в казармата, новобранците бяха от всички краища на България. В нашата картечна рота на първа дружина от 18-ти Етърски полк най-много бяха от Македония, Добруджа и Тракия. При разпределянето ни по взводове и легла в ротното помещение, другар ми беше едно македонче от Тетовско. Споделеното ежедневие ни сприятели. С разкази за опознаване заспивахме късно, когато само стъпките на дневалния се чуваха.

Моят другар от Македония тъжеше за родния си край. Неделен ден майките ни идваха на свиждане, на което отивах заедно с него. Мама разстилаше бохчата под сенките на боровете пред полковия портал, запазени и досега, и се хранехме наедно. Разговорът ни се оживяваше, когато мама го разпитваше за неговите родители, за дома му и за родния край. След няколко срещи му подари риза от домашно платно, а той започна да ѝ вика "майко". Обясняваше ми, че тази дума му е много скъпа.

Една нощ почувствувах, че е буден, и тихо го запитях:

— Защо не заспиваш?

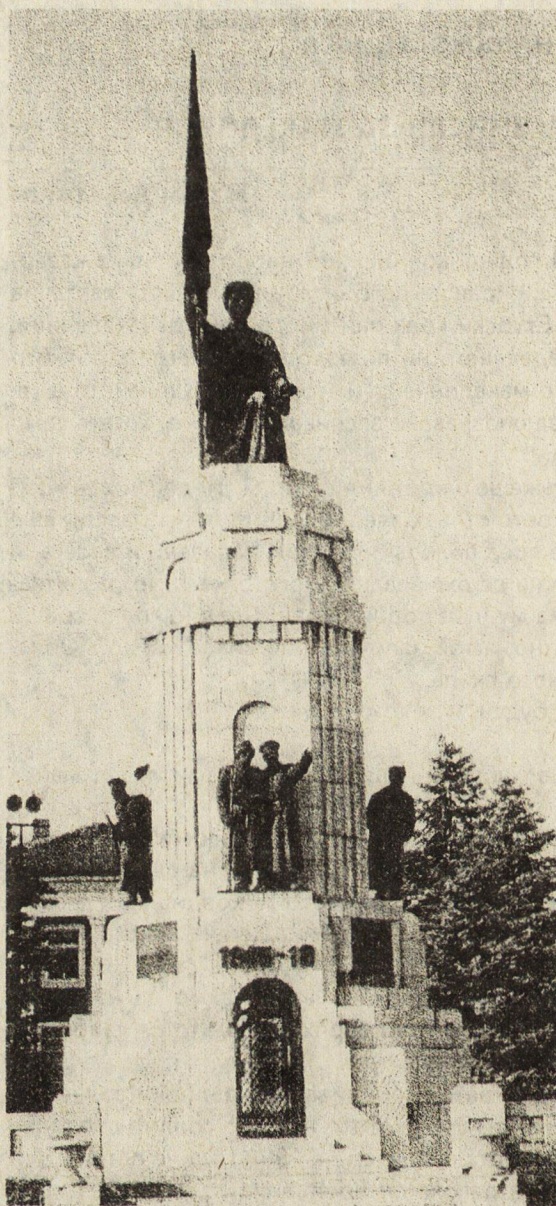
— Мисля за нашите ... какъв хубав е нашият край ... мисля за майка Македония.

През градските отпуски най-много се заседяхме на пейките около паметника пред военния клуб. Тогава се наричаше "Паметника на свободата". С удивление гледахме статуята на жената със знамето и корона на главата. Бяхме войници от Добруджа; от Северна България, наричана някога Мизия; от Тракия и най-много от Македония.

Още тогава по някаква необяснима интуиция започнахме да наричаме този паметник "Майка България". Затова разговаряхме, когато се прибирахме в казармата за вечерна проверка.

За моето поколение това име е свято и предизвиква дълбоки вълнения. Съвсем неочаквано то изплува в паметта ми, когато на едно голямо събрание в град Хасково през мрачна февруарска привечер на 1990 година остри етнически социални проблеми бяха разтревожили препълнените салона. Дойде време да закрия събранието, а все не намирах подходящи ободрителни думи. Като че ли изведнъж Господ ми ги подсказа:

"Виждам лицата ви тъжни и загрижени. Навън, като излезете в тази мразовита и дъждовна вечер, ще ви посрещнат опашките по магазините и чувството на безнадеждност. Но има още нещо, което винаги трябва да изправя гордо главите ни... На север оттук, в старопрестолното Велико Търново стои на пост Майка България. Тя носи короната на националното ни достойнство.



Фиг. 1

те бяха от пресен чам, а купчините черна пръст бяха безмълвни могилки. По надписите на кръстовете разпознавах имената на съселяни и съученици от състава на Пета Дунавска дивизия, която включваше полковете от Велико Търново, Свищов и Русе.

Като всяка майка бди над нас и ни дава кураж с вярата, че ще дойдат по-хубави дни за скъпата ни България. Когато сме сплотени и вярваме в нейното бъдеще, сме по-силни и по-уверени, за да изгоним сегашната мъка...”

След сраженията при град Кула, започнали на самия 9-ти септември 1944 година, през Втората световна война бях преместен на македонския фронт в състава на трета дружина от 33-ти Свищовски полк. По това време той воюваше срещу изтеглящите се германци от окупирана Гърция. Направлението беше Кочани — Щип — Велес — Скопие. Когато пресякохме река Вардар, малко преди Скопие се свири “отбой”. На връщане моята седма рота беше разквартирувана в село Оризаре, около град Кочани. Когато споменавам това име, обхваща ме тъжният спомен за войнишкото гробище зад железопътната гара. На идване, когато пристигнах тук, щом слях от камиона, който ни докара от Горна Джумая (Благоевград), това гробище личеше отдалече и тръгнах между гробовете му. Кръстовете

Често съм се питал какво е станало с това гробище? До сега за него нито е писано, нито е споменавано. А там оставиха костите си десетки младежи от нашия край. И винаги ме е обземало страх, когато съм разпитвал миналите по тези места, те отговарят, че не са виждали такова гробище. А недалеч оттам, около река Брегалница, Калиманци и други знайни и незнайни места, в бой за Македония са оставили костите си през няколкото войни още стотици хиляди българи.

С отделението за командване бяхме разквартирувани в един добре уреден селски дом. Любезният ни домакин се оказа умен и родолюбив българин. Говореше по-чисто български отколкото ние от Великотърновско, които понякога подчертаваме, че нашият говор е в основата на литературния език на България. Впрочем и по целия ни боен път зад Кочани около Соколарци, река Злетовска, Овчеполието и планините южно от река Пчиня и когато задминахме чисто българския град Велес, никъде не почувствахме "македонско наречие", обособено сега като самостоятелен македонски език. Разбира се за това има още много и по-силни доказателства, но да бъдат споменавани тук, би било отклонение от спомените ми, които времето не забули с мъглата на забравата.

— Ех, вие дори не предполагате какво ще стане тук като си отидете, говореше нашият домакин. Огрявано от огъня на бъдщата* лицето му беше загрижено и напрегнато. Първото е, да не споменаваме, че сме българи македонци. Та само преди четири години колко много хора бяха тормозени и дори убивани, защото не искаха да се откажат от своя род... Ах, тази наша клета Македония, колко рани и болки е понасяла...

Беше над петдесет години. Замислен поспирваше своя монолог, защото ние с нищо не можехме да му възразим. Тежеше, много тежеше, че "се връщаме в България, а тук не е ли също България"? Подбутвахме огъня да не загасне, войниците заспиваха, а аз, разтърсен от тази искрена изповед, го слушах до късно през нощта... Когато на другия ден ротата потегли към Горна Джумая, видях го отдалече на един баир, наметнат с ямурлук. От черните облаци, които приближаваха хоризонтите, той бавно ни махаше с ръка.

Минаха много, много години оттогава. Стана така, както този човек ни каза през незабравимата нощ в село Оризаре.

През пролетта на 1979 година ми беше възложено да ръководя междуна-

* Огнище в приземната соба, подобно на камина, където се подготвя храната на домакинството и служи за отопление.

родна конференция по проблемите на урбанизацията в Средиземноморските страни. Провеждаше се във Варна. От страна на Югославия участваха представители от Белград, Скопие и Охрид. Щом видях представителите на Македония, ме обзе радостно вълнение. Запознахме се и бързо се сприятелихме. Вечер ги чаках в ресторанта докъсно. Другите делегати отдавна вече се бяха прибрали по стаите си в хотела, когато те пристигаха с развълнувани лица.

— Къде се бавите, бе хора? От кога ви чакам.

— Та знаете ли колко много роднини имаме тук във Варна? Не ни пускат на хотел. Искат при тях да останем. Не можем да се изприкажем... Ама не може.

Защо "не може" не ги разпитвах. То беше повече от ясно. По това време в Македония се развихряше антибългарска кампания, без някой да каже с какво сме я заслужили. Но те трябваше да отговарят къде са и защо са били някъде.

— От кога живеят Вашите роднини във Варна? — ги запитвах.

— Една част са чак от времето на Илинденското въстание, а повечето — след Световната война.

Действително, във Варна има няколко бежански квартала. На бежанци от Източна Тракия, Добруджа и Македония...

После поемахме към хотелските стаи с препълнени със "Сунгурларски мискет" чанти. О, чудо! Какъв ти "македонски диалект"? Говорехме тъй чисто български, както някога в Оризаре. И с тях дочаквахме зората, когато слънцето, огненочервено, се показваше от далечните хоризонти на морето. Изпращах ги и оставах на хотелския балкон, с изглед към морето и Галата, завладян от тревожния въпрос:

Ако македонците не са чувствували България като своя майка Родина, защо не са се изселили като бежанци в Гърция или в Сърбия, а са дошли в София, във Варна и в колко още много градове при своите братя българи? Оттогава насам никога не можах да намеря друг, освен един единствен отговор: че както Добруджа, така и Тракия и Мизия и Македония са все България.

След обиколка из България на участниците в конференцията, заключителното заседание се проведе на 2 юни в конферентната зала на хотел "Москва" зад Борисовата градина. Точно в 12 часа засвириха сирените в чест на падналите във войните българи. Както е традицията, помолих делегатите със ставане и мълчание да почетем паметта им. Представителят от Белград не стана. Приятелите ми от Македония се заоглеждаха и също не посмяха да станат. Настоятелно повторих и потретих призива. Само укорителните погледи на делегатите от другите страни принудиха делегатът от Белград да стане, а заедно с него и те.

Имал съм и други срещи с българи от Македония. Били са официални.

Срещяхме се и разговаряхме като “представители на съседни страни”, което е много трудно да се възприеме, още повече, че тогава нямаше нужда от преводачи. Затова не ми се иска да разправам за тях, с едно изключение. При прощалните вечери често се изпълняваха и български народни песни. Търсех да седна близо до македонските представители и всякога им задавах един и същи въпрос:

— Харесват ли тези песни?

— Че как не, та това са македонски песни.

— Тогава защо текстът им е на чист български език?

Никога не са ми отговаряли на този въпрос.

Във времената, в които живеем, дипломатите наложиха императива “За да продължат контактите и добросъседството с Македония, трябва да се признават съществуващите реалности”. Да, така е, друга алтернатива няма. Но тези “реалности”, въпреки че винаги стоят вън от дебат, тежат като воденични камъни. Особено когато се забравя, че всеки българин, освен чувствата, които изпитва, има и твърде нараснали задължения, адресирани към точни инстанции и лица. В тази насока най-актуално значение има разширяването на транспортните връзки между България и Македония.

Ще спомена само два случая, които очертават една твърде тъжна действителност относно изпълнението на споменатите задължения:

Въпреки че вече минават две години от как на 15 януари 1992 г. България призна Македония за самостоятелна държава, все още, въпреки неколкото договорни задължения, нови транспортни връзки не са установени между двете страни. От възможностите, които съществуват, най-значимата, най-рано замислената, със сравнително най-голяма ефективност и реални възможности за скорошно изграждане е железопътното съединение Гюешево — Куманово (Беляковци)¹.

Историята му датира от турското робство, когато се поставя началото на железопътното строителство на българска територия, за да бъде съединен Цариград с Австро-Унгария. През 1893 г. е изградено трасето София — Перник за осигуряване въглища на локомотивите. Четири години по-късно, през 1897 г. железопътното трасе стига до Радомир, през 1909 г. до Кюстендил, а през следващата 1910 г. до границата при Деве баир (Велбъждски проход), с крайна гара Гюешево.

Това строителство било предшествано и съпровождано с твърде разнообразни и продължителни вътрешнополитически и международнодипломатически действия.

Веднага след гласуване на закона от 1889 г. за построяване на железопътната линия Кюстендил — София — Каспичан, българското правителство прави постъпки за продължаване на същата линия през Македония до съединяването ѝ с линията Солун — Митровица при Скопие. През 1897 г. се подновя-

ват преговорите за свързването, по повод гласуването на закона за построяване на линията Радомир — Кюстендил — турската граница при Егри (Крива паланка).

Този път предложението на българското правителство е посрещнато с по-



- ЖП ЛИНИЯ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ
 - ЖП ЛИНИЯ В ПРОЕКТ
 - ЖП ЛИНИЯ - ПО-ДАЛЕЧНА ПЕРСПЕКТИВА
- 1930 ГОДИНА НА ВЛИЗАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

Фиг. 2



Фиг. 3

голяма благосклонност. Поради настъпилата икономическа и финансова криза, започнатата работа по тази линия е спряна.

През 1908 г. австро-унгарският министър барон Ерентал съобщава на унгарската делегация проект за свързване на босненските железници с македонските чрез железница между Увац и Митровица. Като компенсация Русия иска съгласие от турското правителство за построяване на тъй наречената адриатическа линия Груя — Радуевац — Мердере — Прищина — Сан Джiovани ди Медуа, за свързване на Южна Русия с Адриатическо море.

Българското правителство счита момента за сгоден, за да се застъпи отново за осъществяване на желаното свързване при Куманово като част от една втора адриатическа линия. Италианското и руското правителство са готови да подкрепят българския проект. За целта е образувано дружество за строителство.

През това време сръбският проект за адриатическа линия си пробива път и в началото на 1908 г. в Париж се образува друга финансова група за построяване на тази железница. Турското правителство заявява, че ще приеме предложението на България, при условие че българското правителство му предаде онези турски поданици, които са вършили престъпления против султана, т. е. участниците в Илинденското въстание (1903 г.) и че километричната дължина на железопътната линия, намираща се на турска територия (тогава Македония, б. а.), се плаща във формата на румелийски дан. Поставените условия са унижителни за България и категорично се отхвърлят.

Едва след като България призна Македония за самостоятелна държава, се създават обективни предпоставки за изграждане на железопътното съединение Гюешево — Куманово (Беяковци):

1. Разстоянието между Гюешево и Куманово е 105 км. От страната на Куманово към България линията е продължена с около 40 км до село Беяковци (през 1956 г.). Остава да се построи железопътна линия с дължина 65 км, като тунелът под Велбъждския проход (западно от Гюешево) е прокопан в по-голямата си част;

2. С изграждането на железопътното съединение, разстоянието между София и Скопие през Ниш, както сега е железопътната връзка, ще бъде намалено със 103 км;

3. Част от строителните работи по трасето са извършени (земно платно, пресеки, защитни стени, мостове и др. т.), което значително ще улесни налагащото се строителство.

И след като в продължение на две години съвместни проектантски колективи от Скопие и София разработваха работни проекти за актуализиране на трасето към изискванията на магистралното железопътно движение от Адриатическо море (пристанището Дурас в Албания, средновековния Драч) и започнаха процедури по одобряването на проекта, възникна спор от страна на Благоевградската община железопътното съединяване да стане от там до гара Кочани в Македония. Този спор се пренесе по страниците на пресата, радиото и телевизията, стимулирайки разколебаване, въпреки че и двата про-

ектантски колектива — от Скопие и от София дават категоричното си предимство на железопътното съединение Гюешево — Куманово (Беляковци).

При това, място за спор няма, тъй като това трасе не е противостоящо на трасето Кочани — Благоевград главно поради две причини:

1. При съвременните международни комуникации става дума не за трасе, а за транспортен коридор, ивица земя в една посока, в случая запад (Адриатическо море) — изток (Черно море), на който северната граница е железопътното съединение Гюешево — Куманово (Беляковци), а южната Благоевград (Симитли) — Кочани;

2. При всички случаи алтернативата, която ще се възприеме за южната граница на този трансбалкански паралелен транспортен коридор, изисква значително повече строителни работи и е реализуема за значително по-дълго време. От гледна точка на съществуващата конюнктура на Балканите и особено последствията от ембаргото спрямо бивша Югославия, това означава в плюс на сегашните допълнително още много милиарди загуби.

Фактът обаче смущава с неразгадани и неразяснени мотиви да се създава такава обстановка, която в крайна сметка възпрепятства контактите между България и Македония. И след като все още нито една нова транспортна връзка не е осъществена между двете страни, недоумение предизвиква и пренебрегването на съществуващите други, много по-скоро възможни за осъществяване.

Например, от по-рано е решено между България и Македония да се изгради пътна връзка между гара Струмјани (северно от град Сандански) и град Берово в Македония. Както е посочено на фиг. 3, на българска територия пътят е изграден до м. Студената вода в Малашевската планина, след отклонението за село Раздол. Оттам до граничната бразда (м. Цигански валог) разстоянието е 8 км. По него платното е изравнено и здраво, за да бъде довършено. По сведения на местни жители и на граничари работата обаче е спряна преди година (след като България призна Македония за самостоятелна държава), като цяла зима машините са бездействували “по нареждане отгоре”. През същото време от македонска страна се е предлагало с техни машини да дозавършат пътя на тези 8 км, но “отгоре” също са отказали.

А освен всичко друго, пътят е с национално значение, защото представлява междудържавен преход, през който могат да преминават значителна част от товаро и пътничкопотоците, които от граничния пункт “Кулата” навлизат в България, идващи от Близкия изток, Азия и Африка и са насочени към Централна и Западна Европа. Така те могат да скъсят пътя си с около 200 км спрямо преминаването през София и Калотина, което при ситуацията с югославското ембарго е несравнимо по-неблагоприятно. А от Берово, както е посочено на схемата, са възможни няколко направления, за да се продължи към Адриатическо море, Централна и Западна Европа.

Не по-маловажно е, че чрез прокарването на този път ще се даде начало на урбанизирането на тази територия (западно от река Струма към македонската граница), периферна и гранична, и поради това изостанала в социално-

икономическото си развитие след Втората световна война.

Спирането на строителството на международния път Струмани — Берово силно е разтревожило местното население. Тревогата се е увеличила още повече, след като от началото на 1993 г. ДАП-а в гр. Сандански съкращава автобусните превози до крайграничните села (Раздол, Добри лаки и др.).

Цялото това състояние навежда мисълта към интервюто на македонския президент г-н Киро Глигоров по повод посещението на наши държавници в Македония, когато запитан:

— Защо не се развиват транспортните връзки между България и Македония? — отговаря:

— Пречат бюрократите.

За голямо съжаление трябва да се признае, че това се отнася най-много до българските бюрократи, които, изгубили националния си дълг, тъй евтино предават интересите на България. Вероятно, както винаги при такива случаи, ще се възрази, че “няма финансови средства”. Това обаче е нечестен отговор, който никого не спасява от голяма и тежка отговорност. Защото са налице хиляди случаи, където са отпуснати средства за обекти, изграждането на които е могло да почака, но тук не може да се чака, защото тези транспортни връзки и конкретно този път са чакани от столетия. Отговорността става още по-голяма, когато необходимите средства за доизграждането му се равняват не толкова на стойността на обекти с трайно значение, а на консумативни и излишни разходи, правени с цели далеч под нивото на националните интереси. В това число и за развитието на бизнеса.

А бизнесмени, които са подушили големи изгоди, когато пътят Струмани — Берово започне да функционира, са започнали за разлика от бюрократите, спрели изграждането му, да закупуват нивичките на потомствените жители на Малашевската планина. Откъснати от света, до селата на които не се докарва и хляб дори, а само чували с брашно, и с мизерните си пенсии са принудени да ги продават на безценица. През това време бизнесмените действат енергично: изграждат животновъдни ферми, пилчарници и др., гарантирани от специално назначени бодигардове.

На този фон тъжно е да се помисли, че обитателите на малко познатата Малашевска планина, по билото на която преминава граница между Македония от България, от векове са крепили българския дух. Човек е смаян от големите и добре, от архитектурна гледна точка, изградени училища. В село Никудин, на река Лебница, която отделя Огражден от Малашевската планина, училището е на три етажа, но празно. На най-личните места се бележат църквите им, многокорабни и с високи камбанарии, страж на българщината по тези планини.

Още по-тъжно е, когато от граничната бразда на м. Цигански валог се вижда как от македонската държава е изградена за нуждите на Граничния контролно-пропускателен пункт (ГКПК) на пътя Струмани — Берово голяма и красива митница. Зад нея са високостъблени букови и дъбови гори, надолу лъщи асфалтираният път до град Берово, а около митницата са изградени

три пропускателни митнически колони (на прездунавския мост при град Русе е само една), бензиностанция, паркинги и цялостна инженерна инфраструктура, каквато се изисква за най-модерни съоръжения от такъв характер...

Обърнеш ли се към България, личи само изравненото от багерите платно, вече затревясало и наоколо пустош...

Няма други думи за заключение за настоящите ми спомени и размисли: виновати сме за бездействието си и за проявеното бездушие. Времето на празните уверения в добронамереност, особено към Македония е окончателно минало. Сега е време на доказателствата за изпълнен дълг към богатата ни история, към настоящите и още повече към бъдещите поколения...

2 ноември 1993 г.

София

БЕЛЕЖКИ

¹ Вж. по-подробно: от същия автор: "Отново за изграждането на железопътното съединение Гюешево — Куманово", сп. "Железопътен транспорт", кн. 5, 1992 г., с. 29 — 31 и "Железопътното трасе през Кюстендил ще приближи София и Скопие със 103 километра", в. "Труд", бр. 183, 9.VIII.1993 г. и инж. *Димитър Деянов*: "Железопътната линия Гюешево — Крива паланка — Куманово очаква завършването си вече 50 години", сп. "Железопътен транспорт", кн. 6/1993 г., с. 22 — 27 и "Пряката железопътна връзка между България и Македония, срещу течението на историята", в. "Зора", бр. 11/16. III.1993 г.