

Валентин Спиридонов/Valentin Spiridonov

ОКУПАЦИЯТА НА ИЗТОЧНОРУМЕЛИЙСКИТЕ ОТСЕЧКИ НА ИЗТОЧНАТА ЖЕЛЕЗНИЦА И ПОЛИТИКАТА НА ВЕЛИКИТЕ СИЛИ

Die Okkupation des ostrumelischen Strecken der Orientbahn und die Politik der Grossmaechte

Der Aufsatz betrachtet die Politik der Maechte und der Tuerkei gegenueber Bulgarien am Vorabend der Bosnischen Krise. Im September 1908 okkupierte die bulgarische Regierung die Eisenbahnstrecken der Orientbahn in Ostrumelien und verletzte dadurch den Berliner Vertrag. Wegen der unterschiedlichen Interessen der Signatarmaechte auf dem Balkanhalbinsel koennte sich die bulgarische Regierung in der eroeffneten Kriese durchsetzen und ins Besitz der Eisenbahnstrecken bleiben.

През лятото на 1908 г. в управлението на Турция настъпват съществени промени, които веднага намират отражение във външнополитическите и стратегически концепции на малките балкански държави и на Великите сили. С избухването на Младотурската революция в европейските владения на Османската империя се поставя началото на поредната балканска криза, чийто компоненти са промените в Турция, обявяването на независимостта на България, анексията на Босна и Херцеговина от Австро-Унгария, въпросът с присъединяването на о. Крит към Гърция и претенциите на Сърбия за териториална компенсация. Балканският полуостров отново става център на остър сблъсък между империалистическите интереси на европейските сили и арена на засилена дипломатическа дейност от тяхна страна.

От Балканската криза 1908/09 г. ни дели вече век и за изминалото време е натрупана обширна историография, родна и чужда, по различните ѝ аспекти, но въпреки това продължава научният спор коя държава първа е нарушила Берлинския договор, както и има ли договореност между София и Виена за съвместни действия срещу клаузите на международното споразумение. Привържениците на разминаващите се тези тълкуват по различен начин едни и същи събития и факти:

разговорите на българския княз Фердинанд с австроунгарския монарх Франц Йосиф и неговия външен министър граф Алойс фон Ерентал от 23–24 септември 1908 г. в Будапеща; връчването на писмото на Франц Йосиф, обявяващо анексията на Босна и Херцеговина, на френския президент на 3 октомври; обявяването на независимостта на България на 5 октомври и на анексията на 6 октомври 1908 г.¹

В действителност първото фактическо анулиране на клауза от Берлинския договор прави софийското правителство с окупацията на българските отсечки на Източната железница и с решението си да ги задържи, въпреки съпротивата на Турция и Великите сили. За министър-председателя Александър Малинов завземането на линията е не само морално и икономически оправдано дело, но и възможност да си състави мнение за поведението на големите европейски държави спрямо действията на българските власти, поставили Европа пред свършен факт – без предварителни консултации и преговори с никоя от тях. Същата тактика се предвиждало да се приложи и относно разрешаването на предстоящия и по-важен за София проблем – обявяване на независимостта.

На 18 септември под ръководството на синдиката на железопътните служители в Турция избухва стачка, която обхваща и преминаващите през Източна Румелия отсечки на Източната железница. Стачката спира трафика на стоки по линията и затруднява търговската дейност в оживено, особено за селскостопанските производители и предприемачи в Княжеството и Турция време. В множество телеграми и протести те настояват пред Дружеството за експлоатация на Източните железници – наемател на линията – да възстанови движението². За да изпълни желанието им, но без да отстъпва пред исканията на стачниците, на 19 септември ръководството на компанията чрез представителя си в София Антон Франгя моли Дирекцията на Българските държавни железници да поеме службата по българските отсечки до прекратяване на стачката³. Отговарящият за транспорта министър Андрей Ляпчев се съгласява и още същия ден с български служители и под управлението на българската Дирекция трафикът се възстановява. „Това се диктува от обществения интерес..., от държавния ни интерес, който не допуска по железниците в наша територия да се обявяват стачки по решения, вземани в Константинопол и поощрявани от чужди за нас фактори” – обосновава решението си министърът⁴.

Новината относно този акт веднага се разпространява в страната и в много селища на Княжеството се организират митинги и демонстрации с искане за окончателно завземане на линиите. Предвид опасността от разрастващото се движение в България, Дружеството на Източните железници побързало да уреди спора със стачкуващите служители и на 22 септември Франгя иска от Ляпчев България да оттегли персонала си. Под предлог, че действията на Дружеството и опасността от нова стачка застрашават сигурността и стопанския живот на страната, молбата е отклонена, а отсечките окупирани от войска⁵. Правителството заявява, че не може да се доверява на служители, които се управляват от Константинопол и инсценират стачки, а в същото време обслужват турски военни влакове, пътуващи

към България⁶. Междувременно българската преса разпространява разкрития, че стачката се ръководи от турската столица и докато в Княжеството била в разгара си, от Турция тръгнали влакове с военни, за да въведат ред по минаващата през васална България линия⁷.

Реакцията на турското правителство не закъснява. На 23 септември в София е получена протестна нота с искане за незабавно връщане на отсечките, тъй като се увреждали интересите на Портата и на Дружеството. Външният министър генерал Стефан Паприков отклонява протеста и заявява, че по този въпрос България ще преговаря директно с Дружеството⁸. Министерският съвет предлага Малинов или Ляпчев да започнат преговори във Виена с ръководството на компанията за откупуване правата върху българските отсечки на Източната железница. Поради отсъствието на княза и министър-председателя от страната, във Виена за среща с тях двамата и докладване за положението в България и развитието на железопътния проблем тайно е изпратен Андрей Ляпчев⁹.

За българското правителство въпросът за статута на пресичащата страната Източна железница е от извънредно важно икономическо и военностратегическо значение. Той се уреждал с чл. 21 на Берлинския договор и осигурявал стопанските интереси на европейските държави и най-вече на главните акционери на Дружеството: Дойче банк, Виенер банкферайн и свързаните с тях банкови групи. Поради съпротивата на силите и главно на Турция и Германия опитите на българските държавници от края на XIX в. за разрешаването му в приемлив за Княжеството вариант претърпяват пълен неуспех. Сега, в хода на конфронтацията с Портата по инцидента с Гешов и по време на подготовката за обявяване на независимост, този въпрос отново се актуализира. Тъй като според договора от Берлин собственик на линията, в т.ч. и на отсечката, минаваща през българска територия, е султанът, за правителството на Демократическата партия едно отстъпление по железопътния спор в дадения момент не било мислимо. Връщането или задържане на линиите по същество означава признаване или отхвърляне на турския суверенитет над присъединената към Княжеството в 1885 г. Южна България. Пред алтернативата да не отстъпи по железопътния спор, но и да не настрои силите срещу България предвид голямата цел – независимостта, подготовката за която вече вървяла, Министерският съвет решава да запази контрола над линиите и същевременно да влезе в преговори с Дружеството за изработване на механизъм за обезщетението ѝ срещу отказ от правата ѝ върху въпросните отсечки или най-малкото за подписване на споразумение за гарантиране на националния интерес.

Окупацията на железопътните отсечки предизвиква вълнения в столиците на големите европейски държави и от двата империалистически блока. Това се дължи не само на нарушените клаузи на един международен договор, а и на специфичните политически, икономически и стратегически интереси на отделните сили на Балканите. Англия, ползваща се със симпатиите на турското правителство, за да запази позициите си на Златния рог, се заема енергично да брани правата и

честолюбието на султана¹⁰. Още на 22 септември британското правителство влиза в контакт с Русия за съвместен протест в София срещу промененото железопътно статукво. Тъй като подобна интервенция би се тълкувала като туркофилски акт, от Петербург предлагат да се предприемат дипломатически стъпки не само в София, но и в Константинопол, и не като адвокати на султана, а за предотвратяване на евентуален въоръжен конфликт¹¹. От една страна, царската дипломация, подкрепяща Княжеството по инцидента с Гешов, не желае да подлага на риск трупания пред българите авторитет, а, от друга – запазването на статуквото на Балканите съвсем не е най-важната цел на руския външен министър Александър Изволски. Напротив, от няколко месеца той обикалял Европа, за да издейства съгласието на силите за промени, удовлетворяващи руските интереси в Пролитите. Инструкции в този смисъл са изпратени и на царския дипломатически агент в София Дмитрий Сементовски-Курило. Той трябвало да убеди българските политици да направят всичко възможно да избегнат въоръжен сблъсък с Портата в дадения момент. „От това зависи по-нататъшната историческа съдба на България, за която имперското правителство сега подготвя необичайни изгоди“ – пише в указание на помощника на царския външен министър Николай Чариков от 24 септември¹². Явно има предвид срещата на Ерентал и Изволски в Бухлау, на която българската независимост е един от дискутираните въпроси, при това одобрена по принцип и от двете страни.

Руското контрапредложение не се приема в Лондон¹³. Според ръководителите на британската външна политика Княжеството определено е виновно и трябва да върне линиите. „Сър Чарлз Хардинг е изключително възмутен от българската постъпка, която е в противоречие с международното право и може да струва на България английските симпатии, а това значело много“ – докладва от Лондон германският посланик граф Паул фон Метерних¹⁴. Английската преса също окачествява българските действия като незаконни и целящи провала на реформите в Турция. Влиятелният вестник „Таймс“ дори изтъква факта, че Княжеството е васално и няма права над линията, която минава през подвластната на султана, според Берлинския договор, територия¹⁵.

От всички Велики сили най-засегната от окупацията на източнорумелийските отсечки е Германия. Решението на българското правителство противоречи на икономическите и политически интереси на германската империя в Ориента. Налагайки контрол над част от линията, свързваща Берлин с Константинопол, Княжеството нанася удар както върху финансовия капитал на Дойче банк – основен акционер на Дружеството за експлоатация на Източните железници, така и върху много други аспекти на германската политика в Ориента, включително и на стратегията с прокарането на Багдадската железница. При тази ситуация Дружеството, Дойче банк и Външнополитическият отдел на империята незабавно пристъпват към координиране на действията си по железопътния въпрос. За същото се договарят и външните министерства на съюзените Австро-Унгария и Германия.

Несъгласно с окупацията на отсечките, ръководството на компанията разпорежда на Франгя енергично да протестира пред българския кабинет. Обръща се и към правителствата във Виена и Берлин за подкрепа по възстановяване на владенията¹⁶. На 22 септември германският и австро-унгарският представители в София протестират пред Паприков срещу незаконния акт¹⁷. От българска страна са изказани уверения, че положението е временно и няма да навреди на интересите на железопътната компания, с която княжеското правителство желае да започне преговори¹⁸.

В Германия се отнасят скептично към тези уверения. Вилхелм Щемрих, подсекретар във Външнополитическия отдел, ги определя като „много неопределени и малко надеждни“ и с неудовлетворение констатира, че във Виена, въпреки разбирателството за съвместни стъпки пред Княжеството, не били склонни да подкрепят една по-категорична позиция¹⁹. За канцлера Бернхарт фон Бюлов обаче фактът, че половината от капитала на Дружеството е германски, не е достатъчен аргумент за оказване на твърд натиск върху България и за разминаващи се с Австро-Унгария действия по железопътния въпрос. Българо-турският спор бил само елемент от сложна и неблагоприятна за Германия международна обстановка, в която, за да преодолее изолацията на райха, канцлерът разчитал много на Дунавската монархия. Осведомен за стремежите на Ерентал за териториално разширение в Босна и Херцеговина и за мястото на България в балканската политика на Виена, Бюлов, без да игнорира интересите на германския капитал, препоръчва на Външнополитическия отдел една по-умерена и предпазлива линия. „Трябва и по този въпрос по възможност да вървим ръка за ръка с Австрия, като при това избегнем всичко, което изглежда, като че ли искаме да изтичаме австрийците срещу България (или пък срещу Русия). Не трябва и да действваме твърде туркофилски. Барон Ерентал... не е настроен много ентусиазирано спрямо млада Турция. Той... се стреми да е в добри отношения с българите, в чието бъдеще вярва. Ние трябва така да оперираме, че австрийците да вярват, че им правим голяма услуга..., когато протестираме в София” – обосновава на 23 септември канцлерът германската политика по железопътния спор на Балканите²⁰. В изпълнение на тази тактика още същия ден германският посланик във Виена граф Улрих Брокдорф-Рантцау е инструктиран да сподели пред местното правителство, че Германия желае да върви „ръка за ръка“ с Австро-Унгария по железопътния въпрос в България и при възможност да я подкрепя. Но понеже железницата принадлежала на австрийско дружество, в Берлин считат за естествено да предоставят на съюзниците си водещата роля в уреждането на конфликта²¹.

Въпреки че окупацията засяга и австро-унгарските икономически интереси и формално компанията, експлоатираща Източните железници да е австрийска, във Виена в дадения момент не са склонни да се конфронтират с Княжеството, на което Ерентал възлагал определени политически и стратегически надежди. В първите дни на железопътния спор секретарят в австро-унгарското консулство в София

граф Шчернин се оплаква, че не е получил инструкции как да процедира²². Ерентал предпочел лично да постави този въпрос по време на планираните с българския княз разговори в Будапеща.

За да засвидетелства добрите чувства на Дунавската монархия към малкото княжество и за да поласкае честолюбието на Фердинанд, оплакващ се от години, че в Европа го посрещат като турски васал, Франц Йосиф II организира на 23 и 24 септември бляскав прием на българската княжеска двойка. Следва се протоколът, прилаган при посрещането на важни суверени короновани глави: с почетна гвардия, национални знамена и химни, и без задължителното според васалния статут на Княжеството присъствие на дипломатически представител на султана. Показният прием и церемониал дават основание на много политици и журналисти да търсят в тази визита и парадност нещо повече от дипломатически етикет. Турция недоволства, държавите от Антантата са притеснени от перспективата на едно българо-австрийско сближение, а европейската преса прогнозира предстоящо обявяване на българската независимост²³.

На разговорите с Фердинанд Ерентал подчертава благоприятното отношение на Австро-Унгария към българския въпрос и усилията на двуединната империя да спечели и Русия за това²⁴, но не пропуска да обърне внимание и на накрънените с железопътния проблем австрийски интереси, както и да настоява за връщане на линията²⁵. Князът се оправдава, че не бил информиран за решението на правителството и обещава незабавно да се разпорежи в София за възстановяване на статуквото²⁶. За намиращия се от месеци в чужбина и незапознат с широкото движение в Княжеството за ликвидиране монопола на Дружеството Фердинанд този въпрос може да блокира усилията по извоюване на дълго мечтаната царска корона, защото настройва силите отрицателно към страната.

Обещанието на българския монарх удовлетворява Ерентал и на 25 септември той уведомява Рантцау, че докато не узнае резултата от интервенцията на княза, ще се въздържа да дава инструкции на Шчернин. Ако бъде негативен, тогава щял да се окаже енергичен натиск в София. Не изключва и възможността промяната на статуквото да се окаже желана – тогава с готовност би посредничил между Дружеството и българското правителство за постигане на компромис²⁷.

Пасивността на австро-унгарския външен министър по железопътния конфликт и желанието му да намери изход чрез посредничество не се посрещат със задоволство от Щемрих. Второто означава изменение на чл. 21 от Берлинския договор, а за това се изисквало съгласието на подписалите го държави. Оттук следва интернационализиране на проблема и по всяка вероятност обричане на разрешаването му на неуспех. Подобна перспектива не защитавала германските интереси и Щемрих за пореден път предлага на Бюлов да се обърне внимание във Виена на тази трудност и да настоява за енергични постъпки²⁸. Съмненията относно правилността на австрийската политика спрямо България изразява и Ромберг²⁹.

Още по-категоричен е Вилхелм II. Кайзерът счита българската акция за заговор на Едуард VII, който се опитвал „навсякъде, където може, да вреди на

германския капитал”. Оттук следва и неговото обяснение за железопътния спор: Германия е финансово силно ангажирана в Източната железница, а Фердинанд работи за английския крал³⁰.

От съвсем друг ъгъл гледа Бюлов на българо-турския конфликт. Във връзка с предложението на Щемрих на 26 септември се налага още веднъж да излага причините, поради които австро-унгарският външен министър не бил склонен да предприема по-остри постъпки в София. „Не знам също дали ще предизвикаме промяна в барон Ерентал, ако съвсем очевидно покажем интереса си към проблема” – споделя канцлерът и препоръчва да се поиска мнението на германския посланик във Виена по този въпрос³¹.

Междувременно съгласно обещанието, дадено в Будапеща, Фердинанд телеграфира на Паприков да върне незабавно линията на Дружеството³². Искането му е отклонено от българското правителство, а на уговорената среща във Виена между княза, Малинов и Ляпчев министър-председателят заплашва монарха с оставка на кабинета в случай, че евентуално продължи да е непреклонен. Ядосан, Фердинанд не повдига повече спорния въпрос, но и отклонява разговора по уточняване на датата за провъзгласяване на независимостта³³.

При този развой на железопътния въпрос на 27 септември Ерентал нарежда на Шчернин да протестира в София. Срещу възстановяването на статуквото от Виена обещават готовност за съдействие при реализирането на българските желания³⁴. От австрийска страна е отправена молба до Берлин за подкрепа на протеста³⁵. Желанието на Ерентал съвпада с интересите на Германия и нейният генерален консул в Княжеството, барон Конрад фон Ромберг незабавно е инструктиран да се включи в демарша³⁶.

Под предлог, че министър-председателят отсъства от страната Паприков отказва да даде конкретен отговор на протеста на двамата дипломати, но споделя, че „предвид на народното настроение в юга на страната, България не би могла да одобри връщането на линиите”. Изход от ситуацията виждал в преки преговори с Компанията³⁷. Коментирайки този отговор, Ерентал заявява пред германския посланик във Виена Хайнрих фон Чиршки, че все още се надява Фердинанд да изпълни даденото обещание при завръщането си в Княжеството и обосновава пасивността си с необходимостта от запазване на добрите връзки с българите. „Сега ще изчакаме да видим какво ще сторят българите... Ако поради железопътния въпрос сега не можем да стреляме – понеже от друга страна аз се нуждая от българите – то ще трябва поне да настоявам да се възстанови на първо време статуквото. Едва след това ще съм готов с удоволствие да посреднича между българите и Дружеството, ако и двете страни сметат за желателна една промяна на съществуващите отношения” – пояснява тактиката си Ерентал³⁸. С частта за възстановяването на статуквото е съгласен и Вилхелм II³⁹, но е много възмутен, когато ден по-късно научава, че е възможно Австро-Унгария да играе двойна игра. Ромберг докладва, че от доверено на Малинов лице е информиран за уговорка

с Виена по железопътния проблем: Дунавската монархия нямало да протестира сериозно, щяла също така да успокоява и Германия, а в замяна Княжеството щяло да води австрийска политика⁴⁰.

За незабавно връщане на линиите настояват и от Дойче банк. Заради икономическите си интереси в Турция и по-специално поради строежа на Багдадската железница, директорът ѝ Карл Хелферих настоява „при никакви обстоятелства без съгласието на Турция немската дипломатия да не санкционира отстъпване на източнорумелийската мрежа на България,... да се настоява за обезщетение за всеки ден от незаконното състояние и да се отклоняват австрийските опити за посредничество“⁴¹.

На 1 октомври с ново предложение до силите и замесените в спора държави излиза английският външен министър сър Едуард Грей. Предвижда се България да върне линиите на Турция с условието по-късно на Княжеството да се прехвърли концесионирането им⁴². По същество формулата защитава не само турските, а и английските интереси, защото е удар върху германския и австрийския капитал на Балканите⁴³. Единствено Османската империя и Италия откликват на лондонския проект. Русия предпочита спорът да се уреди не изолирано, а заедно с един по-широк кръг от проблеми, създадени от остарелия Берлински договор, на специална конференция на пописалите го държави⁴⁴.

Под никаква форма връщането на линиите не влиза в сметките на българското правителство. До края на септември то се опитва да влезе в преговори с Компанията и дава да се разбере, че е готово щедро да плати, но да изкупи правата ѝ върху българските отсечки⁴⁵. В отговор на английското предложение и на натиска на силите да се възстанови статуквото на 2 октомври е разпространен меморандум за национализиране на линиите при обезщетение на Дружеството⁴⁶.

Подобно развитие на железопътния въпрос не удовлетворява германските политици и банкери. Отбелязвайки неотстъпчивостта на българите и недостатъчния натиск от страна на Австро-Унгария, Щемрих излага в доклад до Вилхелм II мнението си за германската политика по спора. Според него политическите и икономически интереси на райха изискват: Първо – да не се допусне влошаване на връзките с Турция, защото много ще се затрудни дейността на германските начинания в Османската империя като Източните железници, Анатолийската и Багдадската линии...; И второ – да се изиска от България обезщетение заради окупацията на отсечките⁴⁷. От Дойче банк изчисляват съответната сума на най-малко 300 000 франка месечно и твърдят, че числото не е преувеличено, защото, владеейки източнорумелийските отсечки, Княжеството може да пренасочи експорта към Бургас и да направи цялата линия до Константинопол нерентабилна. В защита на тези интереси Щемрих предлага Берлин да не се включва в австрийските опити за посредничество, а само в протестите и усилията за възстановяване на статуквото. Това поведение трябвало да продължи, докато на Босфора се убедят, че връщане на линиите без насилие е невъзможно. Едва след това следвало да се предприемат стъпки в България за обезщетение и определяне на размера на сумата⁴⁸.

Предложената от Щемрих тактика не отчита австро-унгарските и българските планове и от тази гледна точка е определено туркофилска. До голяма степен тя противоречи и на вижданията на Бюлов за интересите на райха в конкретния момент, но се поддържа от Вилхелм II и германския посланик в Константинопол барон Адолф фон Маршал. „В София трябва да сме груби“ – отбелязва кайзерът върху доклада и доразвива мислите на Щемрих. Според него ситуацията е благоприятна да се убедят на Босфора в приятелството им. Възможно било спорът с България да принуди Турция да предприеме военни мерки и тъй като била в правото си, Германия нямало да ѝ пречи. В същото време според Вилхелм II другите сили щели да се опитат да я възпрат и с това да се дискредитират пред турското население⁴⁹.

В Константинопол Маршал не пропуска възможността да засвидетелства подкрепата на Берлин. На 3 октомври в разговор с Великия везир емоционално декларира, че за германците „проблемът не е въпрос на пари, а на международен морал“ и те ще са лоши приятели на Турция, ако заради финансовите интереси на едно дружество, подкрепят нещо, което противоречи на обоснованите права на турската държава⁵⁰.

В Турция обаче не се решават да обтягат до крайност отношенията с България. При неотстъпчивостта на софийския кабинет Кямил паша бил склонен да подкрепи един модифициран вариант на компромисния английски проект за уреждане на железопътния спор от началото на октомври. Предвижда се султанът да запази собственическите си права над отсечките срещу съгласието му Княжеството да започне преговори с Дружеството за изкупуване на наемателните права. Отпада въпросът за временното връщане на отсечките на Турция, докато се уредят концесийните отношения.

Големият губещ в тази комбинация е Компанията и германският капитал. Затова Грей бърза да сондира мнението на Германия, откъдето естествено очаква най-големите възражения. На 4 октомври английският посланик в Берлин сър Франк Ласел споделя пред Щемрих намеренията на турското правителство и го моли да се разпорежи Ромберг да ги подкрепи в София⁵¹. Щемрих хладно отклонява молбата: Германия е за връщането на линията и нови инструкции по този въпрос не били необходими. Но щом проектът се приема от султана, тя няма да противодейства. „Ако това стане, ние няма да сме по-турци от турците“ – отвръща германският дипломат⁵². Явно е, че поради готовността на турското правителство за компромис, железопътният конфликт не се развива в най-желаната от Вилхелм II посока.

На следващия ден Княжеството тържествено прокламира независимостта си. С този акт на преден план в международните отношения излизат други проблеми, ангажиращи вниманието на силите, а спорът за отсечките се поставя на нова основа.

За краткото време от окупацията на железопътните отсечки от българските власти до деня на прокламиране на суверенитета железопътният въпрос не намира

своего разрешение, но показва на кабинета на Малинов, че различията в интересите на силите на Балканите създават благоприятна ситуация за решителни действия от българска страна и че избраната тактика за обявяване на независимостта като свършен факт е с най-големи шансове за успешен изход. Вярно е, че Великите сили и Турция не признават промяната в собствеността и владееенето на линиите в Източна Румелия, но е факт и че никоя от тях не е готова да предприеме радикални действия срещу българската държава, за да се възстанови статуквото. Различните интереси между страните гарант на Берлинския договор в дадения момент не позволяват дори координация помежду им за общ дипломатически демарш в София – обстоятелство, от което ще се възползва българското правителство при обявяване и отстояване на главната си цел – независимостта на държавата.

БЕЛЕЖКИ

¹ Всички дати са по нов стил. Подробно за историографията и различните тези вж.: **Spiridonov, V.** Die bulgarische Unabhaengigkeitserklaerung und die deutsche Haltung (1908–1909). V. Tarnovo, 1998, S. 5–12. Конкретно за действията на българското правителство и реакцията на Великите сили по въпроса за окупацията на железопътните отсечки в: **Тодорова, Цв.** Обявяване независимостта на България през 1908 г. и политиката на империалистическите сили. С., 1960, 75–88; **Горанов, П.** Извоюване независимостта на България. В. Търново, 1985, 100–104; **Стателова, Е. и др.** История на българската дипломация 1879–1913. С., 1994, 382–385; **Mentzel, P.** The Bulgarian Declaration of Independence and the 1908 Oriental Railway Strike: Conspiracy or Coincidence? – East European Quarterly, XXXVII, 2004, Nr. 4, 403–419.

² **Тодорова, Цв.** Цит. съч., 75–76.

³ Чапрашиков до Фердинанд, 6/19 септ. 1908 г. – **Тодорова, Цв., Стателова, Е.** Документи по обявяване на независимостта на България 1908 година. Из тайния кабинет на княз Фердинанд. С., 1968, док. 20.

⁴ Пак там.

⁵ **Тодорова, Цв.** Цит. съч., 77–78.

⁶ Вж.: Die Britischen Amtlichen Dokumente ueber den Ursprung des Weltkrieges 1898–1914. Im Auftrage des Britischen Auswaertigen Amtes in elf Baenden, hrsg. von G. P. Gooch und Harold Temperley. Vom Britischen Auswaertigen Amt autorisierte einzige deutsche Ausgabe hrsg. von Hermann Lutz, Bd. V: Der Nahe Osten. Das mazedonische Problem und die Annexion Bosniens 1903–1909. Stuttgart-Berlin-Leipzig, 1931 (нататък съкратено BD). Anhang I: Bulgarien und die Tuerkei. Der Geschow- und der Orientbahnzwischenfall von 1908. Auszug aus Herrn John Tilles Memorandum “Die tuerkische Revolution und ihre Folgen”, 1. Maerz 1909, S. 1362.

⁷ **Малинов, А.** Странички от нашата нова политическа история. С., 1938, 75–76; **Стоянов, И.** Българският буржоазен печат за обявяването на независимостта на България през 1908 г. – Обявяване независимостта на България през 1908 г., С., 1989, с. 70. Множество материали от тогавашните български вестници, отразяващи общественото и политическото мнение в страната, са включени в: Независимостта от 1908 г. в българския периодичен печат. Сборник документи. Съставителство, коментар и бележки Милен Куманов, С., 2008.

⁸ Чапрашиков до Фердинанд, 11/24 септ. 1908. – **Тодорова, Цв., Стателова, Е.** Документи..., док. 24.

⁹ Пак там, док. 24 и 26.

¹⁰ Вж. **Тодорова, Цв.** Цит. съч., с. 79 и сл.

¹¹ Срв. BD, V/2, Anhang I, S. 1363.

¹² Цит. по: **Мартыненко, А.** Позиция России в связи с провозглашением независимости Болгарии в 1908. – Из истории русско-болгарских отношений. Сборник статей. М., 1958, с. 55.

¹³ BD, V/2, Anhang I, S. 1363.

¹⁴ Metternich an Auswaertigen Amt (нататък съкратено AA), 29. Sept. 1908. – Die Grosse Politik der Europaeischen Kabinette 1871-1914. Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswaertigen Amtes, hrsg. von J. Lepsius u.a. (нататък съкратено GP), Bd. 26/1. Berlin, 1925, Nr. 8960.

¹⁵ **Тодорова, Цв.** Цит. съч., 79–80.

¹⁶ **Gutsche, W.** Zur Bulgariënpolitik des deutschen Imperialismus 1908/1909. – Втори международен конгрес по българистика. София, 23 май – 3 юни 1986. Доклади. Т. 8: България след Освобождението (1878). С., 1988, с. 67.

¹⁷ GP, 26/1, Nr. 8951 (Fussnote).

¹⁸ Вж. напр. Спомени за обявяване независимостта на България 1908. Съст. Р. Попов, Е. Стателова. С., 1984, с. 118.

¹⁹ Aufzeichnung Stemrichs, 23. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8951.

²⁰ Ebd., Randbemerkung Buelows.

²¹ GP, 26/1, Nr. 8952 (Fussnote).

²² Срв. напр. Rantzau an AA, 24. Sept. 1908, GP, 26/1, Nr. 8952. Предвид голямото значение на България в австрийската балканска политика Ерентал лично се заел със задачата да изпрати инструкции на Шчернин.

²³ Metternich an AA, 26. Sept. 1908. – Politisches Archiv des Auswaertigen Amtes – Bonn (нататък съкратено PAAA), Bulgarien 20, Bd. 115; Marschall an AA, 29. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8961; Marschall an AA, 2. Okt. 1908. – PAAA, Orientalia Generalia 5, Bd. 62; **Спиридонов, В.** Германският периодичен печат и подготовката за обявяване независимостта на България. – България, Балканите и Европа. Сборник в чест на проф. д-р С. Дамянов. В. Търново, 1982, 154-160.

²⁴ Aufzeichnung Aehrenthals, o. D. – Oesterreich-Ungarns Aussenpolitik von der Bosnischen Krise 1908 bis zum Kriegesausbruch 1914. Diplomatische Aktenstuecke des oesterreichisch-ungarischen Ministerium des Aeusseren, ausgewaehlt von L. Bittner u. a. Hrsg. von L. Bittner und H. Uebersberger (нататък съкратено OeUA), Bd. 1. Wien-Leipzig, 1930, Nr. 87.

²⁵ Stemrich an Buelow, 26. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8953.

²⁶ Ebd.

²⁷ Rantzau an AA, 25. Sept. 1908. – PAAA, Bulgarien 20, Bd. 115.

²⁸ Срв. Stemrich an Buelow, 26. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8953.

²⁹ Romberg an AA, 26. Sept. 1908. – PAAA, Bulgarien 20, Bd. 115.

³⁰ GP, 26/1, Nr. 8952 – Schlussbemerkung Wilhelm II.

³¹ Buelow an AA, 26. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8954.

³² Срв. **Горанов, П.** Цит. съч., с. 103.

³³ Вж. напр. **Малинов, А.** Цит. съч., с. 78 и сл.

³⁴ Romberg an AA, 27. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8956.

³⁵ Tschirschky an AA, 26. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8955.

³⁶ Stemrich an Romberg, 27. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8957.

³⁷ Tschirschky an AA, 28. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8959.

³⁸ Ebd.

³⁹ Ebd. Randbemerkung Wilhelm II.

⁴⁰ Romberg an AA, 30. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8962. „Това наистина е „много мило“! Следователно пак старата австрийска двойна игра!“ – отбелязал Вилхелм II върху донесението.

⁴¹ Цит. по: **Gutsche, W.** Zur Bulgarienpolitik., S. 67.

⁴² BD, V/2, Anhang I, S. 1365.

⁴³ Вж. **Тодорова, Цв.** Цит. съч., с. 80.

⁴⁴ Пак там, 80–81.

⁴⁵ Romberg an AA, 30. Sept. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8962; Romberg an AA, 30. Sept. 1908. – PAAA, Bulgarien 23, Bd. 6.

⁴⁶ Romberg an AA, 2. Okt. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8965.

⁴⁷ Stemrich an Jenisch, 1. Okt. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8964.

⁴⁸ Ebd.

⁴⁹ Ebd. Rand- und Schlussbemerkung Wilhelms II.; Jenisch an AA, 2. Okt. 1908. – PAAA, Tuerkei 158, Bd. 60. Австро-Унгария първа от силите попада в прогнозираната от кайзера ситуация. На 3 октомври Маршал телеграфира от Константинопол, че австроунгарският посланик в турската столица маркграф Йохан фон Палавичини енергично предупредил Портата в случай на война с България. „Много глупаво!“ – отбелязал Вилхелм II в документа. – GP, 26/1, Nr. 8968 – Randbemerkung Wilhelms II.

⁵⁰ Marschall an AA, 3. Okt. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8968.

⁵¹ Lascelles an Grey, 4. Okt. 1908. – BD, V/1, Nr. 290.

⁵² Aufzeichnung Stemrichs, 4. Okt. 1908. – GP, 26/1, Nr. 8961.