

СОФИЙСКИ УНИВЕРСИТЕТ
„СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“
КАТЕДРА ПО АРХЕОЛОГИЯ
БЪЛГАРИЯ, СОФИЯ 1504
БУЛ. „ЦАР ОСВОБОДИТЕЛ“ 15
☎ (02) 9308/ 572



ST. KLIMENT OHRIDSKI
UNIVERSITY OF SOFIA
DEPARTMENT OF ARCHAEOLOGY
1504 SOFIA, BULGARIA
15 TZAR OSVOBODITEL BD.
☎ (+359-2) 9308/ 572

РЕЦЕНЗИЯ

от д-р Костадин Костадинов Рабаджиев, професор (2.2. История и археология) в Катедрата по Археология на СУ „Св. Климент Охридски“, член на Научно жури, утвърдено със заповед № 3-РК-347/ 31.05.2016 г. на Ректора на НБУ,
относно: дисертация за получаване на образователната и научна степен доктор в професионално направление: 2.2. История и археология, на тема: *„Речни и морски комуникации на Източните Балкани I-VI в.“*,
с автор: докторант **Петър Кирилов Манов** и научен ръководител: доц. д-р Илиян Боянов, Департамент Археология на НБУ.

Докторантът: Петър Манов е завършил бакалавърската и магистърската програма по Археология на НБУ, през 2011 г. е приет за редовен докторант в докторската програма на департамент Археология на НБУ.

Темата на труда за корабоплаването в тракийските провинции на римската империя не е обобщавана в българската историопис и това предоставя на Петър Манов възможността да подходи като новатор. Проблемът е в достатъчността на информационната база върху която се гради изследването – без археологически проучвания тя е крайно оскъдна и не предполага задълбочен анализ на водните комуникации в границите на балканските провинции на Империята. Това е предопредило труда като историографски анализ на писаното и опит да се събере и обобщи наличната информация. А реконструкциите са възможни на базата на сравнение с известното от света на Империята. Това поставя по сложен начин въпроса за дисертабилността на темата, която не е еднозначно приемлива.

Структурата на труда е логично изградена – от природна среда, през пристанища към бойния и търговски флот. Но тя е утежнена и това не е резултат единствено от трудната тема, по-скоро от прекаленото детайлизиране на дискусиата.

Така например във втората част са обобщени данните за състояние на речната и морската среда, а като първа част в нея (§2.1) са споменати технологичните възможности на човек да променя природните условия чрез строеж на изкуствени съоръжения, а това би трябвало да е отнесено към трета част за пристанищните съоръжения. Същото бих отнесъл и към мостовете и предмостията по Дунав (§4.4.1), които са разгледани в частта за бойния флот, разбира се като част от военната стратегия, но подходящото място за тяхното описание би бил главата за пристанищата и крайводните съоръжения. Изредените препоръки се отнасят към организацията на текста, но бих препоръчал и по-съществени промени, които касаят принципите на изследване, включващо каталогизиране на известното, неговият анализ и предложената въз основа на това реконструкция. Това налага, в иначе подреденото въведение на дисертацията, да се изредят и различните извори, писмени и материални, върху които се гради изследването, особено в едно интердисциплинарно изследване, което предполага и разговор за достоверността и границите на интерпретация на различните свидетелства, върху които се гради изследването.

Дисертацията: Предложеният за защита дисертационен труд се състои от седем части: (1) Въведение; (2) Състояние на речната и морска среда; (3) Пристанища на Източните Балкани I-VI в.; (4) Боен флот; (5) Транспортна система; (6) Заключение; (7) Използвана литература, всичко 223 стр. текст. В текста са включени и 35 илюстрации, копирани от изследвания по темата.

Във Въведението е обоснован изборът на тема и е формулирана целта, която докторантът си е поставил в дисертационния труд – да обобщи и анализира информацията за системата от комуникации посредством водна среда в Източните Балкани и динамиката ѝ от началото на Принципата до края на Късната античност и произлизащите от нея задачи (§1.2). Така очертаните хронологически и пространствени рамки на изследването (§1.3) смущават по отношение на географските граници на термина „Източни Балкани“, чийто водни граници са по-широки от тук заявените по Долен Дунав и Западният бряг на Понта, както и широката хронологическа рамка от I до VI век, но Петър Манов е обосновал границите и рамките на своя анализ. Систематизирани са и използваните в изследването методи

(§1.4) и е обоснован интердисциплинарния подход, а частта завършва с проблемно структуриран историографски преглед (§1.5), в който ясно е очертана нуждата от обобщаване на известното по темата.

Втората част е насочена към състоянието на речната и морската природна среда. Тя започва с преглед на технологичните възможности на римските строители (§2.1), което е обвързано повече с пристанищните и инженерни съоръжения, затова и мястото на този преглед е по-подходящ в трета част. Тук са разгледани природните дадености (§2.2), но като условия и предпоставка за избора на плавателен път и пристанищни съоръжения, докато конкретната природна среда е коментирана отделно за Долен Дунав (§2.5), Дунавската делта (§2.5.1), за р. Марица (§2.6), и за Черно море (§2.7). Но между тях са обособени подчасти за островите (§2.3) и промените в географската среда в резултат на природни катаклизми – земетресения (§2.4), в края е дискутирано и покачването на морското ниво (§2.7.1). Това накъсва логиката, върху която се гради изложението. В самия край на частта са коментирани и историческите извори за условията на плаване (§2.7.2), чието по-подходящо място би било в началото на тази част.

Третата част разглежда пристанищата по Долен Дунав и по Западния понтийски бряг. Акцент тук е поставен върху усилията да бъдат идентифицирани или поне локализиращи съоръженията, които са заличени в резултат от промени в бреговата ивица или модерно строителство. Това предопределя тази част като най-значима и с относително най-голяма тежест в структурата на изследването. Опирайки се на широк кръг от публикации Петър Манов се е опитал да даде максимално пълна и ясна картина на пристанищните съоръжения по река Дунав и Западно-понтийския бряг (§3.2.1; §3.3.1). Включително и в опит да обвърже импортна продукция в крайбрежните центрове с речна търговия.

Четвъртата част е посветена на речния и морския бряг като гранично пространство на империята, защитата на което е била организирана от бойния флот, а пристанищните съоръжения са били неговите опорни пунктове. Оскъдната информация за случващото се по долното течение на Дунав и Черно море, докторантът е допълнил с широк сравнителен анализ на бойната организация на имперската флота, стратегията ѝ по море и в речните басейни. Отделно са дискутирани институционализирането на Понтийската (§4.2) и Дунавската флота (§4.3). Но и тук

изложението е усложнено като отделно са дискутирани дейностите и обхватът на двете флоти (§4.4) и особеностите на дунавските мостове и предмостия (§4.4.1), също и частите от флота, които били ангажирани с охраната на провинциите Мизия и Тракия (§4.4.3). В §4.4.2 (Назначенията във флота) е разгледана организацията във флота и корабния екипаж, което би трябвало да е в началото на тази част, а също и свидетелствата за тактиките на флота (§4.4.4), където са събрани писанията на древните автори за бойната стратегия на римските моряци, също и образни паметници, а те би трябвало да са отправната точка в извършения анализ. Дискусията за бойните кораби (§4.5) и корабна технология (§4.5.1), отделно за съвкупност от условия и капацитет (§4.5.2) и корабостроене (§4.5.3), отделно типове кораби (§4.5.4) би трябвало също да предхожда описанието на бойните действия и събития по водните граници в Източните Балкани. Така тази част е ненужно раздробена и недобре подредена, а това разпокъсва и дискутираното в нея знание за историята и ролята на бойния флот за запазване на водните граници на Империята.

Петата част е посветена на водния транспорт като икономически организирана система (§5.1). За начало тук е направен преглед на морските връзки на Рим с експортни центрове в огромната средиземноморска империя (§5.1.2). Потърсени са причините и за ограничена търговия в Понта и по Долен Дунав (§5.1.3). След това в две части е описано и анализирано известното за речния пренос на стоки (§5.), като освен река Дунав са разгледани възможностите и на други реки във вътрешността на провинциите – Хеброс (Марица), Ропотамо и др. Също и морският пренос (§5.3), чиято интензификация е регистрирана след преместването на столицата в Константинопол. Следва част именувана „Социални фактори“ (§5.4), но нейното съдържание не отговаря на заглавието, тъй като вътре е дискутирана отново природната среда и възможностите за обитаване, както и осигуряване на прехраната с риболов, но не и очакван анализ на обитаващите край водните басейни общества, тяхната социална структура и устойчивото обитаване в продължение на хилядолетия. В края са разгледани типовете товарни кораби (§5.5), а по-подходящо би било те да са в началото на тази част като основен елемент в осъществявания пренос на стоки.

Шеста част е заключението на дисертацията, в което докторантът прилежно е обобщил изводите от прегледа и анализа на пристанища, кораби и политика на Римската империя в граничните източни пространства на балканските провинции. В самия край е приложен подробен списък на използваната литература по темата, обособен в части на кирилица и латиница.

Авторефератът е направен съгласно изискванията и отразява отчетливо структурата и достиженията на дисертационния труд, но отсъства списък с приносите на докторанта в дисертацията. Подготвени са и 4 статии, заявени като сериозни изследвания по темата – една е публикувана в Годишника на Департамент Археология, НБУ, другите три са под печат, но не е указано къде.

Научни приноси:

- Към избраната тема е подходено интердисциплинарно, с дискусия за географската среда и процеси;
- Събран и дискутиран е значителен обем информация за ситуацията в другите гранични зони на Римската империя;
- Доброто познаване на процесите и проблематиката е позволило да се изгради логична и обоснована картина за речните и морски комуникации в тракийските провинции на Римската империя.

Бележки и препоръки:

Възраженията ми касаят усложнената структура на труда, както и организацията на отделните части, които накъсват изложението и затрудняват следването на авторската идея.

Препоръката ми се отнася и до езика и стила на автора – натруфен, на места объркан като значение и смисъл, а тук бих посочил само някои от най-смущаващите: – „С оглед постигането на поставените цели, от изследването са изключени народите, без ясна *улегналост* и доминация в близост до разглежданите граници на водните площи (с. 5), като подходящата дума тук е **уседналост**; – „Колонията [Дионисополис] с полисна организация е със сигурен градски характер“ (с. 61), а обратното би било абсурдно; – „Археологически останки също се срещат“ (с.

146), всъщност те би трябвало да се откриват; – „В края на късната империя (втори и трети век) хората са живели вътре в рамките на политическото съществуване, което улеснява движението на хора и стоки по големи площи“ (с. 162), текст, чийто смисъл ми се изплъзва; – „Стилът на резбата също може да бъде отнесен, като подобен на този използван от школите на източните *зидари*“ (с. 168), което вероятно е резултат от лош превод и неразбиране, че всъщност това са **каменоделци**.

Заклучение: Изказаните тук несъгласия не поставят под съмнение постигнатото в дисертационния труд. А в заключение бих подчертал старанието на автора в събирането на факти и паметници, познаването на проблемите, които те поставят; добрата му осведоменост за събития и процеси в тракийските провинции на Империята, както и на модерните изследвания по темата. Рецензираната дисертация е сериозен опит да се обобщи темата за водната граница на тракийските провинции, за пристанища, защита и търговия, което е и основанието ми да гласувам положително за присъждане на образователната и научна степен **доктор** на **Петър Кирилов Манов** за неговата дисертация: *Речни и морски комуникации на Източните Балкани I–VI в.*

София,

30 юли, 2016 г.

С уважение:



Костадин Рабаджиев