УДК 327.39(=16)(091):[930.2:821.163.2-92Капчев]
DOI 10.7546/DS.2021.14.05

ПРОЄКТИ СПІЛЬНИХ ЦЕНТРАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКИХ ІНФРАСТРУКТУРНИХ МЕРЕЖ ДЕРЖАВ ЧЕТВЕРНОГО СОЮЗУ В ОЦІНКАХ ПУБЛІЦИСТА ГЕОРГІЯ КАПЧЕВА

Дмитро Миколенко

доктор історичних наук, доцент, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, майдан Свободи 4, Харків, Україна, 61022, dmykolenko@karazin.ua, https://orcid.org/0000-0002-3953-6510

Метою представленої роботи є вивчення викладених в опублікованій у 1916 році в Росії брошурі оцінок відомого болгарського журналіста, публіциста і громадського діяча Георгія Капчева інфраструктурних проєктів, запропонованих під час Першої світової війни німецькими і австро-угорськими спеціалістами. Нарис під назвою «Сучасна Болгарія та її долі» є цілком типовим для російського громадсько-політичного дискурсу воєнних років. Авторські судження щодо німецько-австро-угорських задумів побудови спільних центральноєвропейських інфраструктурних мереж були зумовлені політичною кон'юнктурою епохи та уподобаннями самого журналіста.

На той час фритредерство, як концепція зовнішньої торговельної політики та стимулювання розвитку економіки, переживало глибоку кризу, відносини між ворогуючими таборами залишалися сповненими взаємної недовіри, а пропаганда воюючих між собою імперій використовувала будь-яку можливість, кожен інформаційний привід з метою дискредитації противника. Саме тому будівництво залізничних доріг, мостів, тунелів і водних каналів, що у довгостроковій перспективі могло б позитивно вплинути на розвиток економіки Центрально-Східної Європи, а також посприяти модернізації регіону, визначається Георгієм Капчевим як німецький і австро-угорський спосіб експансії та спроба втілення у життя концепції пангерманізму.

Автор апелює до емоцій, релігійних переконань, колективної пам'яті читачів, нагадуючи про вдячність, яку народ Болгарії мав відчувати по відношенню до Росії за звільнення у результаті війни 1877–1878 років від османського гноблення. Він повторює тезу про природну симпатію болгар до росіян та небажання воювати з нащадками визволителів їхньої країни. Незважаючи на свою тенденційність, нарис Георгія Капчева дав змогу російській громадськості ознайомитися з актуальною і доволі детальною інформацією про сутність ініційованих Німеччиною і Австро-Угорщиною інфраструктурних проєктів, сформувати уявлення про місце у цих планах Південно-Східної Європи, зокрема, Болгарії. Проте, надто емоційний виклад матеріалу, та ще й у відверто пропагандистському контексті, безсумнівно заважає читачеві зрозуміти вигоди і перспективи, що розкривалися перед значним за розмірами регіоном Європи за умови реалізації задумів Берліна і Відня.

Ключові слова: Георгій Капчев, Центрально-Східна Європа, Болгарія, Центральні держави, Антанта, інфраструктурні проєкти, спільні центральноєвропейські інфраструктурні мережі, панславізм, дискурс.

PROJECTS COMMON CENTRAL EUROPEAN NETWORKS OF THE FOURTH UNION STATES IN THE ESTIMATIONS OF PUBLICIST GEORGY KAPCHEV

Dmytro Mykolenko

Doctor Historical Sciences, Associate Professor, V. N. Karazin Kharkiv National University, 4 Svobody Sq., Kharkiv, Ukraine, 61022, dmykolenko@karazin.ua, https://orcid.org/0000-0002-3953-6510

The aim of this article is study assessments of German and Austro-Hungarian infrastructure projects that presented in Georgy Kapchev's brochure (1916). Author is a well-known Bulgarian journalist, publicist and emigrant. This work is quite typical for the Russian socio-political discourse of the time. The author's

assessments of the general Central European water and railway network were determined by the situation in the world, as well as the author's political preferences. Free trade as a concept of foreign trade policy and stimulating economic development was in deep crisis. Relations between the warring camps were remained of mistrust. The propaganda of the warring empires used every opportunity and occasion for discredit of the enemy. That's why the construction of railways, bridges, and canals was characterized by the author as the expansion of Germany and Austria-Hungary. At the same time, the development of infrastructure could have a positive impact on the economic growth of Central-Eastern Europe in the long term. The author appealed to the emotions, religious beliefs, and collective memory of the reader. He repeated that the Bulgarians are grateful to Russia for their liberation from the Ottoman Empire. He also spread the thesis about the natural sympathy of the Bulgarians for the Russians and unwillingness to fight against the sons of the liberators of their country. Georgy Kapchev's brochure allowed the Russian public to get acquainted with relevant and quite detailed information about infrastructure projects initiated by Germany and Austria-Hungary. It formed an understanding of the significance of these plans for Bulgaria and other countries of South-Eastern Europe.

However, the emotional presentation of information that placed in propagandistic context clearly prevented the reader from understanding the benefits and prospects for the whole region of Europe with the implementation of Berlin's and Vienna's plans.

Keywords: Georgy Kapchev, Central-Eastern Europe, Bulgaria, Central Powers, Entente, infrastructure projects, common central European infrastructure networks, Pan-Slavism, discourse.

Для періоду Першої світової війни в історіях держав-учасниць глобального збройного конфлікту характерне посилення цензури і пропаганди. Зазначені практики запроваджувалися з метою формування у свідомості громадян відповідних суспільств образів ворогів та зміцнення у середовищі співвітчизників патріотичних настроїв. Російська імперія у вказаному контексті є доволі показовим прикладом. В країні упродовж 1914–1917 років було надруковано чимало статей у пресі, брошур і книг з відверто пропагандистським змістом. Тодішній суспільно-політичний дискурс держави був насичений текстами, в яких поставали негативні образи конкретних ворогів – Німецької, Австро-Угорської і Османської імперій та Царства Болгарія. При цьому застосовувався будь-який інформаційний привід, навіть плани розбудови інфраструктури суспільств ворожого табору.

Тема інфраструктурного розвитку Болгарії знайшла відображення у чисельних працях дослідників із різних країн світу (Perry 1993; Kostov 1999; Mykolenko 2017; Mykolenko 2017a). А от застосування проєктів будівництва транспортних мереж для перевезення вантажів у пропаганді ворогуючих під час Першої світової війни держав ще не було предметом вивчення. Мета представленої роботи – дослідити викладені у праці під назвою «Сучасна Болгарія та її долі» болгарського журналіста і публіциста Георгія Капчева (Kapchev 1916) його судження стосовно запропонованих державами Четверного союзу проєктів побудови спільних центральноєвропейських транспортних мереж – водної і залізничної.

Уродженець міста Охрид (тодішня Османська імперія, Македонія[*]) Георгій Іванов Капчев (1868–1936) є етнічним болгарином за походженням. Наприкінці 1880-х та до 1892 року він навчався у Москві, опановуючи право та водночас активно виступаючи проти сербських зазіхань на територію Македонії, а отримавши фах юриста, повернувся в Болгарію, де займався журналістською діяльністю – співпрацював з болгарськими редакціями літературно-наукового часопису «Труд» (Тирново) і газети «Македония» (София, Русе). У 1893–1894 роках Георгій Капчев служив у лавах болгарських збройних сил, опісля працював адвокатом у місті Русе, поєднуючи основний рід занять з активною учас-

[*] Географічно – це територія, що розташована між гірським хребтом Шар-планина на півночі, Егейським морем і горою Олімп на півдні, горами Родопи й басейном річки Места на сході та Охридським озером на заході. На той час в її межах (загальна площа близько 70 тис. км^2) існувало три вілаєти (провінції): Косовський (Скопський або Юскюбський), Битольський (Монастирський) і Салонікський (Солунський). Нині вона знаходиться у складі трьох країн. Вардарська Македонія – це незалежна держава Республіка Північна Македонія (26 тис. км^2), Егейська частина входить до складу Грецької Республіки (34,2 тис. км^2), Пиринська – до Республіки Болгарія (9,8 тис. км^2).

тю в житті македонсько-одринських емігрантів (навіть заснував місцеве Македонсько-одринське товариство) та з публіцистичною діяльністю. У своїх роботах він критикував політику османської влади, засуджуючи терор Оттоманської Порти проти християнського слов'янського населення імперії.

У 1898 році Георгій Капчев переселився до міста Загреба (тодішня столиця автономного у складі Австро-Угорщини Королівства Хорватія і Славонія). Там на шпальтах місцевої газети «Обзор» він опублікував декілька статей з македонської проблеми, а також видав брошуру під назвою «Македонія або глас раба», в якій пропонує та обґрунтовує власну думку щодо шляху вирішення долі європейських вілаєтів Османської імперії. Зокрема, «…враховуючи той факт, що більшість населення Македонії називає себе болгарами…» (1 млн. 300 тис. осіб із 2 млн. 500 тис.), автор послідовно захищає і розвиває ідею македонської автономії та її подальшої інтеграції до складу південнослов'янської федерації, створеної за зразком Сполучених Штатів Америки. Мешкаючи у Загребі, він організував видавництво газети «Македония», яку після свого чергового переїзду на початку 1899 року до Швейцарії продовжив публікувати у Женеві, де того ж року разом зі своїми однодумцями створив та очолив Центральний македонський комітет.

Навесні 1899 року Георгій Капчев, наділений повноваженнями делегата Шостого македонського конгресу, скликаного Болгарським македонсько-одринським революційним комітетом (БМОРК), повернувся в Софію та продовжив займатися адвокатською практикою і публіцистикою. 1909 року ним було опубліковано одну з найбільш важливих його праць – присвячений російсько-турецькій війні 1877–1878 років історичний нарис «Вдячна Болгарія» (Kapchev 1909). З початком Балканських війн Георгій Капчев одним із перших добровольців поповнив лави болгарського війська. Ця людина відома ще й завдяки своїм аматорським археологічним розкопкам, які він проводив на окраїнах міста Одрин*, передавши унікальні знахідки Археологічному музею у Софії.

У жовтні 1915 року після залучення Болгарії у Першу світову війну на боці держав Троїстого союзу переконаний русофіл і панславіст Георгій Капчев емігрував до Росії та добровільно вступив на військову службу до збройних сил цієї країни, однак навіть у буремні воєнні роки не припинив активно публікувати нові праці (Kapchev 1916a; Kapchev 1917). По завершенні глобального збройного конфлікту він знову повернувся в Болгарію, де працював у Міністерстві правосуддя, активно підтримуючи проюгославську федералістську концепцію тогочасної болгарської влади. Влітку 1923 року після державного перевороту та падіння кабінету Александра Стамболійського Георгій Капчев змушений був знову емігрувати з країни, цього разу – до Королівства Сербів, Хорватів і Словенців, де, за однією версією, викладав у Белградському університеті, а за іншою – працював на державній службі.

Творчий доробок Георгія Капчева ще не вивчався дослідниками. Втім, його роботами дехто з них активно послуговувався у процесі наукових розвідок історії Першої світової війни (Osykin 2015), македонської складової частини у формуванні болгарської інтелігенції з європейською освітою (Tanchev 2001), македонського національно-визвольного руху (Bilyarski 2002; Eldarov 2003). Метою ж представленої роботи є вивчення суджень Георгія Капчева щодо пропозицій Центральних держав під час Першої світової війни втілити в життя по завершенні бойових дій план розбудови спільної центральноєвропейської транспортної інфраструктури. При цьому варто зазначити, що думка публіциста стосовно зазначеної проблематики є характерною для більшості російської громадськості того часу.

Упродовж 1915–1917 років панславістичні переконання Георгія Капчева цілком органічно вписувалися в імперську доктрину Росії. У зазначений період він став автором декількох брошур (Kapchev 1916; Kapchev 1916a; Kapchev 1917), в яких засуджує рішення болгарського царя Фердинанда і уряду Васила Радославова приєднатися до блоку Центральних держав, критикує міжнародну політику Німецької, Австро-Угорської і Османської імперій, обґрунтовує неупередженість та перспективність російських зовнішньопо-

---

* Назва історичного Адріанополя у болгарському побуті, в турецькому – Едірне; адміністративний центр Адріанопольського (Одринського) вілаєту Османської імперії у Східній Фракії. В нетривалий міжвоєнний період 1913 року після завоювання Болгарією місто входило до її складу.

літичних заходів, прогнозує нове улаштування Європи і світу після беззаперечної, з його точки зору, перемоги Антанти у війні. Майже всі сюжети нарисів воєнних років, у тому числі й ті, що стосуються інфраструктурних проєктів, застосовувалися ним у пропагандистських цілях для дискредитації противників Російської імперії, розкриття їхніх підступних задумів.

У вже згадуваній нами роботі під назвою «Сучасна Болгарія та її долі» (Kapchev 1916) Георгій Капчев акцентує увагу на скликаній у першій половині червня 1916 року в Мюнхені за ініціативою німецько-австро-угорського Економічного товариства і австро-угорського Господарчого союзу конференції, під час засідань якої відомим політикам, кваліфікованим підприємцям і фінансистам держав Четверного союзу було запропоновано вирішити актуальне питання щодо значення для всіх членів військово-політичного блоку річки Дунай, як з'єднувальної тактичної лінії, котра у майбутньому зіграла б роль нерозривного зв'язку між Центральними державами і Болгарією. Одним із представлених на форумі найбільш перспективним проєктом передбачалося створення шляхом побудови безлічі каналів спільної центральноєвропейської водної мережі для покращення торгівлі між союзниками. Зазначена транспортна мережа мала б складатися: із центральноєвропейського каналу, який з'єднав би судноплавні притоки Рейну з річками, котрі впадають у Північне і Балтійське моря, аж до Вісли; із каналу між Одером і Дунаєм, що забезпечило б судноплавні зв'язки портів Північного і Балтійського морів з гаванями Чорного моря; із водного шляху від Північного моря по Рейну і Дунаю до Чорного моря завдяки поглибленню й розширенню Майну і верхів'я Рейну та спорудженню на Півдні Німеччини нового каналу, майже паралельного надто вузькому Людвизькому*.

Вищезазначені гідротехнічні споруди у перспективі представляли собою основу спільної центральноєвропейської водної мережі. Доповненням до неї пропонувалися додаткові штучні наземні водоводи: між Рейном і Емсом на півночі, містом Базелем і Боденським озером на півдні, Везером і Майном; між Ельбою і Молдовою до Праги; між Одером і Дунаєм до Чорного моря; між Віслою поблизу Кракова і Дунаєм. Також планувалося: подовження каналу Дунай – Одер – Вісла до Дністра; поглиблення і розширення річки Сави та з'єднання її за допомогою штучного водоводу між містами Вуковар і Шабаць з однієї сторони з Дунаєм, а з іншої – з Адріатичним морем поблизу порту Фіуме шляхом перетворення річки Купи на канал; спорудження водного шляху від міста Смедеревого на Дунаї через Мораву і долину Вардара до Егейського моря біля міста Салоніки.

Отже, у разі втілення в життя запропонованої ідеї встановився б безперервний судноплавний зв'язок між гирлами Дунаю і морями: Егейським біля портового міста Салоніки, Адріатичним поблизу порту Фіуме, Північним у межах портових міст Бремен і Гамбург, Балтійським неподалік від порту Данциг, що, поза всяким сумнівом, відкривало перед Царством Болгарія величезні торгові можливості. Втім, Георгій Капчев з цього приводу мав іншу думку.

Мюнхенський проєкт, як зазначає надалі у нарисі автор, неодноразово обговорювався і на інших форумах. Зокрема, того ж місяця під час проведення подібної конференції у місті Будапешт представник болгарської делегації економіст, професор Георгій Данаїлов висловив пропозицію, «щоб окрім мобілізації головної водної артерії держав Четверного союзу – Дунаю – столиця Болгарії перетворилася на крупний транзитний залізничний центр», зв'язаний, по-перше, з угорською мережею колій спорудженим з цією метою через Дунай мостом поблизу містечка під назвою Оршова, а по-друге, з населеними пунктами Порто Лагос і Дедеагач на узбережжі Егейського моря новозбудованими шляхами сполучення (Kapchev 1916, 54).

Всі запропоновані інфраструктурні проєкти, безумовно, мали значний економічний потенціал та могли б позитивно вплинути на розвиток Центрально-Східної Європи, пришвидшивши її модернізацію. Проте доля цих задумів насамперед залежала від результатів Першої світової війни, адже під час збройного протистояння їх реалізація була практично

---

* Побудований у 1836–1845 роках та названий на честь короля Баварії Людвига I канал завдовжки 172 км з'єднував Дунай поблизу міста Кельгайм з Майном неподалік від іншого баварського міста Бамберг.

неможливою, а в умовах подальшого мирного співіснування – сумнівною, що мало б показати найближче майбутнє.

Все це розумів і Георгій Капчев та все ж, будучи прибічником концепції панславізму, з метою пропаганди особливої місії Росії як захисниці всіх слов'янських народів від експансії Німеччини і Австро-Угорщини, він стверджував, що запропоновані інфраструктурні проєкти були частиною реалізації «концепції середньоєвропейського торгового і митного союзу, націленого під егідою Берліна на поступове поневолення Болгарії Центральними державами» (Kapchev 1916, 55). Автор нарису вважав, що фритредерство, а також будівництво каналів, мостів і залізниць у Центральній Європі призведе до втрати Болгарією власної незалежності. При цьому публіцист підкреслює прагнення Берліна і Відня завуалювати свої істинні наміри по відношенню до Софії та переконати більшість болгарської еліти у доцільності подальших взаємин з партнерами по Четверному союзу. Він запевняє, що німецькі й австро-угорські політики, вчені й підприємці під час конференцій у Мюнхені і Будапешті доклали чимало зусиль, щоб «розвіяти сумніви та недовіру болгарської сторони щодо планів Берліна і Відня». Георгій Капчев покладав надії на російські війська, які, на його переконання, були ладні звершити «суд совісті над відступниками слов'янської справи» (Kapchev 1916, 55), та вважав зрадниками не болгарський народ, а «Фердинанда Кобурга і його приспішників» (Kapchev 1916, 74).

Судження публіциста стосовно німецько-австро-угорських планів побудови спільних центральноєвропейських інфраструктурних мереж були зумовлені політичною кон'юнктурою епохи Першої світової війни та уподобаннями самого автора. На той час фритредерство, як концепція зовнішньої торговельної політики та стимулювання розвитку економіки, переживало глибоку кризу, відносини між ворогуючими таборами залишалися сповненими взаємної недовіри, а пропаганда воюючих між собою імперій використовувала будь-яку можливість, кожен інформаційний привід з метою дискредитації противника. Саме тому будівництво залізничних доріг, мостів, тунелів і водних каналів, що у довгостроковій перспективі могло б позитивно вплинути на розвиток економіки Центрально-Східної Європи, а також посприяти модернізації регіону, визначається Георгієм Капчевим як німецький і австро-угорський спосіб експансії та спроба втілення у життя концепції пангерманізму.

Апелюючи до емоцій, релігійних переконань, колективної пам'яті читачів, автор брошури переконує, що замість нових мостів, залізничних доріг і каналів, котрі планували збудувати Німеччина і Австро-Угорщина, Росія забезпечила б болгарам недоторканність істинної православної віри, звільнення від негативного впливу центральноєвропейських імперій та від династії Кобургів, повернення в сім'ю слов'янських народів, від якої зусиллями царя Фердинанда і його найближчого оточення Болгарія занадто віддалилася. Нагадуючи про вдячність, що її народ Болгарії мав відчувати по відношенню до Росії за звільнення у результаті війни 1877–1878 років від османського гноблення, публіцист повторює тезу про природну симпатію болгар до росіян та небажання «воювати із синами визволителів» їхньої країни (Kapchev 1916, 74).

При всій своїй тенденційності нарис Георгія Капчева дав змогу російській громадськості ознайомитися з актуальною і доволі детальною інформацією про сутність інфраструктурних проєктів, ініційованих Німецькою і Австро-Угорською імперіями, сформувати уявлення про місце у цих планах Південно-Східної Європи, зокрема, Царства Болгарія. Проте, надто емоційний виклад матеріалу, та ще й у відверто пропагандистському контексті, безсумнівно заважає читачеві зрозуміти вигоди і перспективи, що розкривалися перед значним за розмірами регіоном Європи за умови реалізації задумів Берліна і Відня.

ЛІТЕРАТУРА / REFERENCES

Perry D. 1993. Stefan Stambolov and the Emergence of Modern Bulgaria, 1870–1895. Durham: Duke University Press. 279 p.

Kostov E. 1999. Transportnata problematika i institutut na konstitutsionnata ministerska nakazatelna otgovornost v Bulgariya (1895–1923 g.). Sofiya: V. Nedkov. 220 s. (In Bulgarian).

Костов, Е. 1999. Транспортната проблематика и институтът на конституционната министерска наказателна отговорност в България (1895–1923 г.). София: В. Недков. 220 с.

Mykolenko D. 2017. Uriadova polityka shchodo rozvytku infrastruktury Bolharii (1903–1908 rr.). *Siverianskyi litopys. Vseukrainskyi naukovyi zhurnal*. № 5 (137). S. 92–97. (In Ukrainian).
Миколенко, Д. 2017. Урядова політика щодо розвитку інфраструктури Болгарії (1903–1908 рр.). *Сіверянський літопис. Всеукраїнський науковий журнал*. № 5 (137). С. 92–97.
Mykolenko D. 2017a. Strasti za Stambolovym: bolharske derzhavotvorennia u 1895–1920 rokakh. Kharkiv: KhNU imeni V. N. Karazina. 804 s. (In Ukrainian).
Миколенко, Д. 2017а. Страсті за Стамболовим: болгарське державотворення у 1895–1920 роках. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна. 804 с.
Kapchev G. I. 1909. Priznatelynaya Bolgaria. Petrograd: Tip. Ministerstva Vnutrennikh Del. 528 s. (In Russian).
Капчев, Г. И. 1909. Признательная Болгария. Петроград: Тип. Министерства Внутренних Дел. 528 с.
Kapchev G. I. 1916. Sovremennaya Bolgariya i eye sudby. Petrograd: T-vo V. A. Berezovskiy. Komissioner voyenno-uchebnykh zavedeniy. 76 s. (In Russian).
Капчев, Г. И. 1916. Современная Болгария и ее судьбы. Петроград: Т-во В. А. Березовский, Комиссионер военно-учебных заведений. 76 с.
Kapchev G. I. 1916a. Sovremennaya Rumynia i ee natsionalynыe zadachi. Petrograd: T-vo V. A. Berezovskiy. Komissioner voenno-uchebnykh zavedeniy. 60 s. (In Russian).
Капчев, Г. И. 1916а. Современная Румыния и ее национальные задачи. Петроград: Т-во В. А. Березовский, Комиссионер военно-учебных заведений. 60 с.
Kapchev G. I. 1917. Turetskoe «nasledstvo» i mirovaya voyna. Petrograd–Stokgolym: Tip. Progress. 114 s. (In Russian).
Капчев, Г. И. 1917. Турецкое «наследство» и мировая война. Петроград–Стокгольм: Тип. Прогресс. 114 с.
Osykin M. V. 2015. Prodovolystvennoe snabzhenie Rumynskogo fronta zimoy 1916/1917 g.: trudnoe vzaimodeystvie soyuznikov po Antante. Pervaya mirovaya voyna i sudyby narodov Tsentralynoy i Yugo-Vostochnoy Evropy: ocherki istorii. Moskva. S. 207–229. (In Russian).
Оськин, М. В. 2015. Продовольственное снабжение Румынского фронта зимой 1916/1917 г.: трудное взаимодействие союзников по Антанте. Первая мировая война и судьбы народов Центральной и Юго-Восточной Европы: очерки истории. Москва. С. 207–229.
Tanchev Iv. 2001. Makedonskiyat komponent pri formiraneto na bulgarska inteligentsia s evropeysko obrazovanie (1878–1912). *Makedonski pregled*. XXIV (3). С. 41–62. (In Bulgarian).
Танчев, Ив. 2001. Македонският компонент при формирането на българската интелигенция с европейско образование (1878–1912). *Македонски преглед*. XXIV (3). С. 41–62.
Bilyarski Ts. 2002. Knyazhestvo Bulgaria i makedonskiyat vopros. Protokoli ot kongresite na Vurkhovnia makedono-odrinski komitet. 1895–1905. Sofia: Ivray. 399 s. (In Bulgarian).
Билярски, Ц. 2002. Княжество България и македонският въпрос. Протоколи от конгресите на Върховния македоно-одрински комитет. 1895–1905. София: Иврай. 399 с.
Eldarov S. 2003. Varkhovniyat Makedono-Odrinski komitet i Makedono-Odrinskata organizatsia v Bulgaria. 1895–1903. Sofia: Ivray, 2003. 342 s. (In Bulgarian).
Елдъров, С. 2003. Върховният Македоно-Одрински комитет и Македоно-Одринската организация в България. 1895–1903. София: Иврай, 2003. 342 с.

Дата подання статті до редакції − 01.09.2021 р.