

Търговските пътища, използвани от фирма „Хаджи Минчо х. Цачев и Евстати Селвели и Дружие“ и последствията от тяхната промяна по време на военните действия на Балканския фронт през Кримската война (1853–1856)

The Trade Routes used by the Company “Hadzhi Mincho H. Tsachev and Evstati Seleveli and Partners” and the Consequences of Their Change during the Military Operations on the Balkan Front during the Crimean War (1853–1856)

**Веселин ГОРАНЧЕВ
Veselin GORANCHEV**

DOI: 10.61836/MYED7848

Received: 24.07.2025
Available online: 21.11.2025

Abstract: *The commercial house „H. M. H. Tsachev and E. Selveli and Partners“ was established in Tarnovo at the end of 1847 by local entrepreneurs H. M. H. Tsachev, H. N. Minchoolu, E. Selveli, and At. H. Nikolov. It operated until March 1856. Archival sources testify that until the beginning of military actions on the Balkan front during the Crimean War (1853-1856) and after their displacement north from Bulgarian lands, the main bulk of the deliveries of goods for the needs of the company was carried out mainly by water – either through the Black Sea, or along the Danube River. The shipments transported by sea were dispatched from/to Constantinople. At least some of them were sent from Trieste and from England. They were later forwarded to Varna, from where they were transported inland to the Bulgarian territories. The shipments transported along the Danube River were most often received in the towns of Svishtov and Ruse. The river was also used for transporting goods for the company between the Danubian settlements. The archival sources testify that the closure of the Black Sea ports and the interruption of commercial shipping on part of the Lower Danube, as a result of the Crimean War, necessitated a change in trade routes. In this case, commodities sent from and/or through Istanbul were transported from there overland to Tarnovo, while those sent by the Danube River were received in Vidin. The overland route from the Ottoman capital to Tarnovo passed through the village of Shipka throughout the Balkan range, and passing this route took about 30 days. A document states that carrying out the same activity through Varna took about 15 days. The interruption of commercial shipping in the eastern part of the Lower Danube (from*

Vidin eastwards and vice versa) also hindered the transportation of goods within the Bulgarian lands, in this case between Tarnovo and Vidin (in both directions). In this situation, goods were transported between the two cities via an overland route that passed through Pleven. This took between 11 and 18 days. Documents testify that with good organization, the transportation of goods between Tarnovo and Vidin along the Danube River, with a stopping point in Svishtov, could have been accomplished within a few days. We can assume that due to the longer period of time for transporting items by land, the company incurred higher transport costs. During the mentioned time frame, land transport was hindered by a shortage of carriers, some of whom, as it seems, were engaged in unpaid labor (corvee) for the Ottoman state.

Keywords: *Crimean War (1853–1856), Bulgarian National Revival period, commerce, commercial routes, commercial house „H. M. H. Tsachev and E. Selveli and Partners“*

JEL: *N73, N93*

Увод

Кримската война (1853–1856) започва като поредния руско-турски конфликт (Roussev, 2021a, p. 7; Roussev, 2022; Krastev, 2022, p. 11). Приема се, че поводът за нейното начало е опит от страна на Русия да защити интересите на православно население в Османската империя (Krastev, 2022, p. 254) в рамките на спора за стопанисването на Светите места (Krastev, 2022, p. 62)¹. На по-късен етап на страната на Османската империя се включват Франция, Англия и Сардиния (Roussev, 2021a, p. 7; Roussev, 2022). Кримската война се характеризира с това, че тя поставя началото на използването във военното дело на редица нововъведения, като телеграфа², железниците, параходите, подводните мини, оръдията със задно зареждане, пушките с нарезни цеви (Krastev, 2022, p. 261), метеопрогнозите и организираното медицинско обслужване (Roussev, 2021a, p. 7; Roussev, 2022).

В българската историография се приема, че с Кримската война започва третият и последен етап на Българското възраждане – времето, в което са доведени до успешен завършек процесите по създаване на новобългарска просвета и култура и обособяване на независима българска църковна йерархия, а борбите за национално освобождение достигат своята най-добре организирана форма (Roussev, 2021a, pp. 7–8). По отношение обаче на отражението на войната върху стопанските процеси в българските земи изследователите не са единодушни: според някои тя води до обогатяване на чорбаджиите и търговците на едро за сметка

¹ За повече информация по въпроса за причините за Кримската война вж. (Krastev, 2023, pp. 17 – 28).

² За повече информация по въпроса за появата и използването на телеграфа по време на Кримската война вж. (Roussev, 2010, pp. 361–373; Roussev, 2019a, pp. 289–310; Roussev, 2021b, pp. 310–319).

на останалите социални групи, а други обръщат повече внимание на позитивите за стопанското развитие на българските земи. Същевременно остават редица открити въпроси (Roussev, 2019b, p. 53). Един от тях е какви са последствията за българските предприемачи от промяната на търговските пътища по време на Кримската война³. В този смисъл настоящата публикация е скромнен опит за намиране отговора на този въпрос основно на базата на запазените документи, свързани с дейността на търговска фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“.

Изложение

Търговска фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“ е създадена в Търново на 8 ноември 1847 г. от х. М. х. Цачев, х. Н. Минчоолу, Е. Селвели и Ат. х. Николов с цел осъществяване на търговска дейност „с Цариград или с Виена“. Началният капитал на фирмата възлиза на 250 000 гр.⁴ Съдружеските отношения са подновени поне още веднъж – на 25 юни 1851 г. Тогава капиталът фирмата е възлизал на 482 251, 20 гр.⁵

Основен търговски агент на фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“ е бил Иванчо Радович⁶. В различни етапи от развитието на стопанската структура функциите на търговски агенти са изпълнявани и от други лица: Димитър Селвели⁷, х. Атанас Михайлов⁸, Георги Бакърджиоолу⁹, Димитър Илийчоолу¹⁰, Георги Димитрушков¹¹ и др.¹² През 50-те години на XIX в. фирмата е разполагала с представителство¹³ във Виена, което непосредствено преди преустановяването на нейната дейност е управлявано от х. Ат. Михайлов. Фирмата е функционирала до март 1856 г.¹⁴

³ За повече информация по въпроса за проблемите, възникнали пред българските предприемачи преди, по време на и след Кримската война, вж. (Naydenov, 2019, pp. 334–344).

⁴ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 77, л. 4; За повече информация по цитирания договор вж. (Goranchev, 2021, pp. 259–260).

⁵ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 42, л. 1; За повече информация по цитирания договор вж. (Goranchev, 2021, pp. 260 – 261).

⁶ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 192, л. 17, 17 гръб.

⁷ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 201, л. 30; оп. 3, а.е. 3, л. 48 гръб, 49.

⁸ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 160, л. 28, 28 гръб; а.е. 163, л. 2, 2 гръб; а.е. 215, л. 1, 1 гръб, 2, 2 гръб; а.е. 218, л. 1, 2 гръб; оп. 3, а.е. 2, л. 49.

⁹ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 3, а.е. 1, л. 48.

¹⁰ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 160, л. 85, 86, 98, 98 гръб, 99 гръб; а.е. 181, л. 1, 1 гръб, 2; а.е. 210, л. 4, 5 гръб, 6 гръб, 7;

¹¹ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 127, л. 8, 8 гръб, 9, 9 гръб; а.е. 160, л. 10, 11 гръб, 32, 32 гръб; а.е. 198, л. 6, 9; а.е. 199, л. 4 гръб; оп. 3, а.е. 2, л. 49 гръб, 50, 65 гръб;

¹² ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 3, а.е. 3, л. 25 гръб, л. 37а.

¹³ Цитираният документ е изготвен на гръцки език и в случая е използван терминът „то кат’а’ст’ица“, чиито основни значения са магазин или дюкян, но може да има и по-широко значение, като учреждение или институт. По въпроса вж. (Kodzhaev, 1972, p. 437).

¹⁴ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 20.

Доставките на стоки в интерес на фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“ са осъществявани основно по вода – или през акваторията на Черно море, или по р. Дунав¹⁵. Пратките, транспортирани по море, са доставяни от/или през Цариград. Поне част от тях са изпращани от Триест¹⁶ и от Англия¹⁷. Впоследствие са препращани до Варна¹⁸, а оттам – във вътрешността на българските земи¹⁹. По р. Дунав са транспортирани основно стоки, които са изпращани от Виена²⁰. В различните етапи от развитието на съдружието реката е използвана и за транспортиране на стоки между населените с българи дунавски селища (поне от Видин до Силистра)²¹, както и за пътувания със стопанска цел на представители на фирмата²².

С началото на военните действия по поречието на Долния Дунав²³ по време на Кримската война, търговското корабоплаване в този участък от реката е преустановено. Най-късните документи на фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“, които свидетелстват за използването на Долния Дунав за транспорт на стоки, са от средата и втората половина на октомври 1853 г. Това са две писма, изпратени от Ат. х. Николов (в Търново) до търговския агент Ив. Радович (във Видин). С първото от тях, което е от 15 октомври, х. Николов нарежда на Радович, ако във Видин има купувачи на прежда, да информира с писмо Д. Селвели (в Русчук), който от своя страна да му изпрати с параход стоки от същия вид²⁴. Документите не разкриват дали нареждането е било изпълнено, но второто писмо (от 29 октомври) дава основание да допуснем, че поне до към края на октомври

¹⁵ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 114, л. 1, 2, 3, 3 гръб, 4, 4 гръб, 10, 10 гръб, 11, 11 гръб, 13, 13 гръб; а.е. 160, л. 30, 30 гръб, 31, 31 гръб; а.е. 161, л. 55, 55 гръб, 56, 56 гръб

¹⁶ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 44, л. 12 гръб, 13 гръб, 17, 17 гръб.

¹⁷ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 42, л. 4, 4 гръб.

¹⁸ През разглеждания период пристанището на Варна се превръща в основен център на вносната и износната търговия, която касае българските земи между р. Дунав и Стара планина, вж. (Roussev, 2021с, р. 303).

¹⁹ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 36, л. 2, 2 гръб; а.е. 44, л. 1, 1 гръб, 4, 8, 8 гръб, 9 гръб, 10, 10 гръб, 11, 11 гръб, 14, 14 гръб, 15, 15 гръб, 16, 16 гръб, 19, 19 гръб, 23, 23 гръб, 24, 24 гръб, 25, 26; а.е. 126, л. 27, 27 гръб, 28, 28 гръб; а.е. 127, л. 5; а.е. 160, л. 6, 6 гръб, 44, 44 гръб, 76, 76 гръб, 77 гръб, 92, 92 гръб, 106; а.е. 161, л. 25, 25 гръб, 81, 81 гръб; а.е. 163, л. 16, 16 гръб; а.е. 215, л. 1, 1 гръб, 2, 2 гръб; а.е. 218, л. 1, 2 гръб; оп. 3. а.е. 5, л. 23 гръб, 24; НБКМ, БИА, Ф. 307, а.е. 4, л. 111, 112 гръб.

²⁰ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 114, л. 4, 4 гръб, 10, 10 гръб; 115, л. 1, 1 гръб; а.е. 161, л. 8, а.е. 176; а.е. 199, л. 15, 16; а.е.; а.е. 201, л. 29, 202, л. 3; а.е. 3, л. 14, 14 гръб.

²¹ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 11, 11 гръб, 12, 12 гръб, 26, 26 гръб, 27, 28 гръб; а.е. 198, л. 15 гръб; а.е. 199, л. 5, 10, 11, 13, 14, 15; а.е. 200, л. 12; а.е. 201, л. 33, 35, 36; а.е. 202, л. 2; а.е. 205, л. 3 гръб, 4 гръб; а.е. 207, л. 7 гръб, 15 гръб, 16.

²² ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 160, л. 43, 44 гръб; а.е. 163, л. 1, 1 гръб; а.е. 191, л. 15; а.е. 195, л. 38 гръб, 39; а.е. 198, л. 15 гръб, 16; а.е. 199, л. 5, 8, 12, 13, 15; а.е. 200, л. 12, 12 гръб; а.е. 201, л. 29, 36.; а.е. 202, л. 3, 8; а.е. 204, л. 20; а.е. 210, л. 4

²³ В случая, както ще видим в изложението се има предвид този участък от т. нар. Долен Дунав, който се намира между Видин и устието на реката.

²⁴ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 32, 32 гръб, 33, 33 гръб.

търговският транспорт по Долния Дунав все още е функционирал – с писмото Аг. х. Николов нарежда на Ив. Радович да провери разписанието на параход, който по това време е плавал по реката²⁵. По-късни документи – такива от месец декември, макар и отново по косвен път свидетелстват, че търговският транспорт по реката е бил преустановен – от бележки на Ив. Радович разбираме, че на 19 декември той е предприел пътуване от Лом до Видин²⁶, а на 22 декември – от Никопол до Свищов²⁷. Обикновено при пътуванията си между дунавските селища Радович е използвал речен транспорт и е записвал в тефтерите си навлото, което е плащал²⁸. В случая обаче е отбелязал, че е платил кирии (заплащане за превоз на стока или пътници)²⁹, така както е правил при своите пътувания по суша³⁰. Изложените факти дават основание да приемем, че търговският транспорт по Долния Дунав е преустановен между края на октомври и втората половина на декември 1853 г. По-вероятно е обаче, това да се е случило още в края на октомври или началото на ноември. Основание за това мнение намираме в съобщения до Виена на австрийския вицеконсул във Видин и на австрийския консул в Русчук. На 29 октомври първият съобщава, че османски подразделения са окупирали островчето между Видин и Калафат и впоследствие са навлезли в Калафат³¹. На 1 ноември консулт в Русчук известява, че османската артилерия е обстрелвала натоварен с муниции руски параход, който е плавал по Дунав. Дипломатът констатира, че с този акт е поставено началото на военните действия между османските и руските войски. Същевременно, между 1 и 4 ноември, османски войски са атакували левия бряг на р. Дунав при Олтеница (Paskaleva, 2008, pp. 58–59).

За съжаление, запазените до наши дни архивни извори, касаещи дейността на фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“, не съдържат информация за наличието или не на търговско корабоплаване по Долния Дунав в периода от края на 1853 г. до началото на май 1854 г., но от друго изследване знаем, че в ранната пролет на 1854 г. обстановката на фронта в Добруджа се изостря – в началото на март руски части преминават Дунав в районите на Галац, Измаил и Мачин. В случая отново можем да се позовем на донесенията на австрийския вицеконсул във Видин, според които и през 1854 г. военните действия по бреговете на Дунав – между Русчук и устието на реката продължават, а нейният ляв бряг от Турну Мъгуреле до Русчук, както и периметърът от Хърсово до Тулча, се владеят от

²⁵ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 38, 39 гръб.

²⁶ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 202, л. 8; а.е. 204, л. 20.

²⁷ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 202, л. 9.

²⁸ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 195, л. 38 гръб, 39; а.е. 199, л. 11, 13, 15; а.е. 200, л. 12; а.е. 202, л. 3, 8; а.е. 204, л. 20.

²⁹ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 202, л. 8, 9; а.е. 204, л. 20.

³⁰ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 191, л. 12 гръб, 16; а.е. 199, л. 5, 10, 11; а.е. 200, л. 12; а.е. 202, л. 8; а.е. 204, л. 20; а.е. 205, л. 6 гръб; 207, л. 7 гръб

³¹ Прехвърлянето на османски войски от Видин в Калафат се осъществява на 23 октомври, вж. (Krastev, 2023, p. 160).

руски войски (Paskaleva, 2008, pp. 63–64). Тази информация дава основание да приемем, че през зимата и пролетта на 1854 г. търговското корабоплаване по Долния Дунав не е било възстановено.

Връщайки се към документите на търговска фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“, установяваме, че със свое писмо от 6 май 1854 г. Ат. х. Николов (в Търново) е наредил на Ив. Радович (във Видин), след като получи читове³², които са били изпратени до търговския агент от х. Ат. Михайлов (във Виена), да препрати половината от тях в Търново, като за целта използва услугите на кираджия³³. Писмото дава основание да приемем, че през разглеждания период търговското корабоплаване по Дунав от Централна Европа в посока изток е достигало до Видин³⁴. По всичко изглежда, че това статукво се е запазило още известно време. За това свидетелстват редица писма, адресирани от Ат. х. Николов до Ив. Радович (във Видин) в периода между 26 май и 15 юли 1854 г. Във всички тях става дума за използване на кираджии при превозването на стоки между Търново и Видин и нито веднъж не се споменава използването на речен транспорт³⁵.

Документите дават основание да приемем, че търговското корабоплаване между Видин и Свищов е било трайно възстановено през втората половина на юли 1854 г. За това свидетелстват бележки в тефтерите на Ив. Радович, според които на 23 и 30 юли същата година той е изпратил с параход от Видин стоки до Константин Станчоолу (в Свищов)³⁶. Документите свидетелстват за обмен на стоки, и в двете посоки, между Радович и Станчоолу, при който е използван речен транспорт и през месец август³⁷. В случая Станчоолу е изпълнявал посреднически услуги при транспортирането на стоки от Търново до Видин и обратно³⁸. Малко по-късно – на 12 август, Радович е изпратил стоки с параход до Д. Селвели (в Русчук)³⁹. Това дава основание да приемем, че към споменатата дата корабите вече са достигали и до Русчук.

Докато търговското корабоплаване на изток от Видин е било преустановено, изпращането на стоки от централата на фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“ в Търново до Видин и обратно е осъществявано по суша. Документ разкрива, че в средата на XIX в. сухопътният маршрут между Търново и Видин е минавал през Плевен⁴⁰. Други документи свидетелстват, че кираджиите са прео-

³² Вид плат.

³³ Превозвач на стоки.

³⁴ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 47, 47 гръб, 48, 48 гръб.

³⁵ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 49, 49 гръб, 50, 50 гръб, 51, 51 гръб, 53, 53 гръб, 54, 54 гръб, 55, 55 гръб, 56, 56 гръб, 59, 59 гръб, 60, 60 гръб, 63, 64, 65, 65 гръб, 66, 66 гръб, 67, 67 гръб, 68, 68 гръб.

³⁶ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 205, л. 4; а.е. 207, л. 7 гръб, 18.

³⁷ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 148, л. 1, 1 гръб; а.е. 205, л. 4; а.е. 207, л. 16, 18.

³⁸ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 205, л. 4 гръб; а.е. 207, л. 16.

³⁹ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 205, л. 4 гръб; а.е. 207, л. 15 гръб.

⁴⁰ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 47, 47 гръб, 48, 48 гръб.

долявали разстоянието между двата града за 16 – 18 дни⁴¹, а в най-добрия случай за 11 – 12 дни⁴². И в двата случая транспортирането на стоки по суша е отнемало повече време, отколкото осъществяването на същата дейност по Дунав. Основание за това мнение намираме в документи, касаещи дейността на фирма „Х. М. х. Цачев и дружие“⁴³. Единият от тях е писмо, изпратено на 7 юни 1853 г. от х. М. х. Цачев до х. Н. Минчоолу. Според него, на предишния ден – 6 юни, х. Минчо е предприел пътуване от Видин до Свищов. В документа не е посочен транспортът, който е използван, но се споменава, че х. Минчо е потеглил в 3 часа сутринта и на същия ден вечерта е бил в Свищов⁴⁴. Краткият срок за преодоляване на маршрута между двата града дава основание да приемем, че х. Минчо е пътувал по Дунав. Вторият документ⁴⁵ свидетелства, че натоварена със стока каруца е преодолявала разстоянието между Търново и Свищов за 12 часа⁴⁶. Изложената информация дава основание да приемем, че при добра организация, транспортирането на стоки между Търново и Видин през Свищов и обратно е можело да бъде сведено до не повече от няколко дни.

При преустановяването на търговското корабоплаване по Долния Дунав са възникнали сериозни проблеми и с намирането на свободни кираджии – нееднократно, в свои писма до Ив. Радович, Ат. х. Николов споменава, че не е в състояние да му изпрати стоки във Видин, поради липса на кираджии⁴⁷. Недостигът на кираджии можем да обясним както с голямото им търсене, вследствие преустановяването на търговското корабоплаване по Дунав, така и с ангажирането им от страна на османските власти, за да работят ангария. За второто свидетелства донесение на австрийския вицеконсул във Видин, според което в края на ноември 1853 г. около 1000 българи с 300 биволски коли са изпратени да работят безплатно по държавна поръчка (Paskaleva, 2008, pp. 72–73). Можем да приемем, че по време на война тази практика не е изолиран случай.

Що се касае до транспортирането на стоки през Черно море, то от досегашни изследвания знаем, че в началото на войната черноморските пристанища са блокирани (Roussev, 2019b, p. 60). Най-късният документ от архива на фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“, в който се споменава получаване на стоки

⁴¹ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 50, 50 гръб, 51, 51 гръб.

⁴² ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 65, 65 гръб, 66, 66 гръб; а.е. 205, л. 6 гръб.

⁴³ Съдружници в тази фирма са х. М. х. Цачев и х. Н. Минчоолу. По въпроса вж. (Goranchev, 2022).

⁴⁴ РИМ – ВТ, Инв. № 3513, В/ТОМ ОФ.

⁴⁵ Препис, изготвен на гръцки език, на писмо от архива на търговска фирма „Хаджи Минчо х. Цачев и дружие“ до „Томазис Рали и П. Скилицис“. Писмото е било с дата 2 август 1849 г.

⁴⁶ НБКМ, БИА, Ф. 307, а.е. 4, л. 86.

⁴⁷ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 55, 55 гръб, 56, 56 гръб, 63, 64, 67, 67 гръб, 68, 68 гръб.

през Варна, е писмо с дата 15 юни 1853 г.⁴⁸, а най-ранният, който свидетелства за възстановяване на доставките през същия град, е писмо с дата 16 октомври 1854 г.⁴⁹ За съжаление в случая информацията е фрагментарна и не позволява да направим категорични изводи. Това, което можем да установим е, че докато черноморските пристанища са блокирани, доставките на стоки от/или през Цариград за нуждите на търновската фирма са осъществявани по суша. В този контекст в един от документите се споменава, че в централата на фирмата в Търново се е очаквала стока, която към 3 юни 1854 г., е била на път и се е намирала в с. Шипка⁵⁰. Географското положение на селото дава основание да допуснем, че пратката е доставена в българските земи от/или през Цариград, а маршрутът е минавал през едноименния днес проход, Габрово и Дряново. Друг документ свидетелства, че транспортирането на стоки по суша от османската столица до Търново е траело 30 дни⁵¹, докато писмо от 1855 г., дава основание да приемем, че същият вид дейност през Варна е отнемала около 15 дни⁵².

Заклучение

Документите свидетелстват, че до започването на военните действия на Балканския фронт по време на Кримската война и след тяхното изместване на север, основната част от доставките на стоки за нуждите на фирма „Х. М. х. Цачев и Е. Селвели и дружие“ са осъществявани основно по вода – през акваторията на Черно море, или по р. Дунав. Пратките, които са транспортирани по море са доставяни от/или през Цариград. Впоследствие те са препращани до Варна, откъдето са транспортирани във вътрешността на българските земи. Пратките, доставяни по р. Дунав обикновено са изпращани от Виена и най-често са приемани в Свищов и Русчук. Реката е използвана и за превозване на стоки между дунавските селища.

Архивните извори свидетелстват, че затварянето на черноморските пристанища и преустановяването на търговското корабоплаване по Долния Дунав по време на Кримската война, налагат промяна на търговските пътища. В случая стоките, изпращани от/или през Цариград, са транспортирани оттам до Търново по суша, а тези, изпращани по р. Дунав са приемани във Видин. Документ свидетелства, че поне един от сухопътните маршрути от османската столица до Търново в минавал през с. Шипка, едноименния проход на Стара планина, Габрово и Дряново, а преодоляването му е траело около 30 дни. Според друг документ транспортирането на стоки от Цариград до Търново през Варна е отнемало около 15 дни.

⁴⁸ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 25, 25 гръб.

⁴⁹ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 163, л. 16, 16 гръб.

⁵⁰ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 53, 53 гръб, 54, 54 гръб.

⁵¹ ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 161, л. 79, 79 гръб.

⁵² ДА – В. Търново, Ф. 82К, оп. 1, а.е. 160, л. 76, 76 гръб, 77 гръб.

Преустановяването на търговското корабоплаване в източната част на Долния Дунав (от Видин на изток) възпрепятства и транспортирането на стоки във вътрешността на българските земи. Между Търново и Видин стоките са превозвани по сухопътен маршрут, който е минавал през Плевен. Това е отнемало 11–18 дни, докато документи свидетелстват, че при добра организация транспортирането на стоки между двата града по р. Дунав с междинна точка Свищов е можело да бъде осъществено в рамките на само няколко дни.

Изложените факти дават основание да приемем, че наложената от военните действия на Балканския фронт по време на Кримската война промяна на търговските пътища, води до сериозно забавяне на доставките на стоки, необходими за дейността на търновската фирма и евентуално до тяхното оскъпяване. Към това можем да добавим, че през разглеждания период сухопътният транспорт е бил възпрепятстван от недостиг на кираджии, част от които, както по всичко изглежда, са били ангажирани с безвъзмезден труд към османската държава. Не на последно място можем да приемем, че в изложените ограничения са били принудени да работят и останалите български фирми, които са осъществявали международна търговия.

Статията е резултат от изпълнението на проект BG16RFPR002-1.014-0011 „Устойчиво развитие на Център за върхови постижения „Наследство БГ“, финансиран по процедура за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ № BG16RFPR002-1.014 „Устойчиво развитие на Центрове за върхови постижения и Центрове за компетентност, в т.ч. и на конкретни инфраструктури или техни обединения от Национална пътна карта за научна инфраструктура“.

REFERENCES:

- Goranchev, V., 2021. Greek-language commercial contracts from the archival fund of the company „N. Mincholu and E. Selveli and Co. *Proceedings of the Centre for Economic History Research*. Vol. 4, pp. 252–264. [Горанчев, В., 2021. Гръкоезични търговски договори от архивния фонд на фирмата „Н. Минчоолу и Е. Селвели и дружие“. *Известия на Центъра за стопанско-исторически изследвания*. Т. 4, с. 252–264].
- Goranchev, V., 2022. Trade in Metals (Copper, Iron and Steel) Between Tapchileshtovi Brothers and Hadji Mincho, Hadji Tsachev and Hadji Nikoli Minchoolu (Respectively, Trading Company “Hadji Mincho, Hadji Tsachev & Co.”). *Annual of the Faculty of History of “St. Cyril and St. Methodius” University of Veliko Tarnovo*. Vol. 6, pp. 457–483. [Горанчев, В., 2022. Търговията с метали (бакър, желязо и стомана), между братя Тъпчилещови и хаджи Минчо х. Цачев и Хаджи Николи Минчоолу (респ. търговска фирма „Хаджи Минчо х. Цачев и

- дружие“). *Годишник на Историческия факултет на ВТУ „Св. св. „Кирил и Методий“*. Т. 6, с. 457–483].
- Kozhaev, A., 1972. Greek-Bulgarian Dictionary of ‚Kataveusa‘ and ‚Dimotiki‘. VTS. [Коджаев, А., 1972. *Гръцко-български речник на „Катаревуса“ и „Димотики“*. BTC].
- Krastev, L., 2022. *The War of Palmerston. Great Britain, the Crimean War, and the Balance of Power*. Sofia: University Publishing House ‚St. Kliment Ohridski‘. [Кръстев, Л., 2022. *Войната на Палмерстън. Великобритания, Кримската война и балансът на силите*. София: Университетско издателство „Св. Климент Охридски“].
- Krastev, L., 2023. *History of Wars. The Crimean War 1853–1856*. Sofia: Publishing House ‚Millennium‘. [Кръстев, Л., 2023. *История на войните. Кримската война 1853–1856*. София: Издателство „Милениум“].
- Naydenov, I., 2019. Aspects of the economic crisis in the Bulgarian lands during the 1850s and 1860s according to data from the archive of the Svishtov entrepreneurs the Krastich brothers. *Proceedings of the Centre for Economic History Research*. Vol. 4, pp. 334–344. [Найденов, И., 2019. Аспекти на стопанската криза в българските земи през 50-те и 60-те години на XIX в. според данни от архива на свищовските предприемачи братя Кръстич. *Известия на Центъра за стопанско-исторически изследвания*. Т. 4, с. 334 – 344].
- Paskaleva, V., 2008. On the Crimean War along the Lower Danube (1853–1854). *Historical Review*. Vol. 1–2, pp. 53–83. [Паскалева, В., 2008. За Кримската война по Долния Дунав (1853–1854). *Исторически преглед*. Кн. 1–2, с. 53–83].
- Roussev, I., 2010. The Crimean War (1853–1856) and the construction of the first telegraph lines in the Bulgarian lands. Based on newly discovered documents from the French archives. In: *Sine ira en studio. Studies in memory of Prof. Zina Markova*. Sofia: Publishing house of the Bulgarian Academy of Sciences, pp. 361–373. [Русев, И., 2010. Кримската война (1853–1856) и изграждането на първите телеграфни линии в българските земи. По новооткрити документи от френските архиви. В: *Sine ira en studio. Изследвания в памет на проф. Зина Маркова*. София: Академично издателство „Проф. Марин Дринов“, с. 361–373].
- Roussev, I., 2019a. Regarding the Chronology, and Questions Currently under Discussion on the Emergence and Use of the Telegraph during the Crimean War (1853–1856). In: *History and Culture of Bulgaria and the Bulgarians (9th–19th C.). Historical Research and Archaeological Contributions in Memory of Prof. Valentin Pletnyov. Acta Musei Varnaensis*. VIII-2, pp. 289–310. [Русев, И.,

- 2019a. За хронологията и някои дискуссионни въпроси относно появата и ползването на телеграфа през Кримската война (1853–1856). В: *История и култура на България и българите (IX–XIX в.). Исторически изследвания и археологически приноси в памет на проф. д-р Валентин Плетньов. Acta Musei Varnaensis*. VIII-2, с. 289–310].
- Roussev, I., 2019b. Wartime Crisis? The Crimean War (1853–1856) – the different war. *Proceedings of the Centre for Economic History Research*. Vol. 4, pp. 52–65. [Русев, И. 2019b. Криза по време на война? Кримската война (1853–1856) – различната война. *Известия на Центъра за стопанско-исторически изследвания*, Т. 4, с. 52–65].
- Roussev, I., 2021a. *The Crimean War (1853–1856), „The Atlas of Napoleon III“ and the Bulgarian Lands*. Sofia: Zahariy Stoyanov Publishing House. [Русев, И., 2021a. *Кримската война (1853 – 1856), „Атласът на Наполеон III“ и българските земи*. София; Издателство „Захарий Стоянов“].
- Roussev, I., 2021b. The telegraph in the Crimean War. *The Routledge Handbook of the Crimean War*, pp. 310–319.
- Roussev, I., 2021c. Varna and the Crimean War. *The Routledge Handbook of the Crimean War*, pp. 303–309.
- Roussev, I., 2022. When modern Europe rediscovered the Bulgarians. The reflections of the Crimean War (1853–1856) in Bulgarian history. *Papers of Bulgarian Academy of Sciences, Humanities and Social Sciences*, Vol. 9, no. 1, 2022, pp. 31–44.

Correspondence address:

Veselin Goranchev – PhD

Centre for Economic History Research

1700 Sofia, Bulgaria

E-mail: gor_bg@abv.bg

SCOPUS Researcher ID: 57416358500

Web of Science Researcher ID: AHC-3281-2022

<https://orcid.org/0000-0001-9927-0841>