

# ГРАД ОМУРТАГ И ТРАКИЯ – ПЪТНИ ТРАСЕТА И ТЪРГОВСКИ ВРЪЗКИ

Мирослав Тошев

## THE TOWN OF OMURTAG AND THRACE: ROADS AND COMMERCIAL CONTACTS

Miroslav Toshev

### *Abstract*

*The article deals with the history of commercial contacts between Northern and Southern Bulgaria (Thrace) from antiquity to the present day, focusing on the trade routes between the towns of Omurtag and Kotel. The geographic location of the Kotel Pass in particular, which linked the two towns across the Balkan Mountains, made it an important trade route as well as a strategic military line of communication.*

**Key words:** *Omurtag, Kotel, the Kotel Pass, trade routes, Russo-Turkish War*

Град Омуртаг е неголямо селище, разположено в полите на Източния Предбалкан. Историческото му минало е твърде богато, но все още не е добре проучено. В околностите на града и прилежащите му покрайнини – Герлово<sup>1</sup> и Тозлука<sup>2</sup>, поселищен живот е регистриран още в праисторическата епоха. Той продължава през Античността, Средновековието, османското владичество, новото време и до наши дни<sup>3</sup>. Един от факторите, определящ до голяма степен развитието на град Осман пазар<sup>4</sup> в исторически план, е неговото географско местоположение. Той е разположен на важен кръстопът, в който се преплитат пътни артерии от цяла Източна България и част от трасетата, идващи от Централна и Северозападна България<sup>5</sup>. Оттук преминава и един от маршрутите, който свързва североизточните части на

българските земи с тракийската област през Котленския проход в масива на Стара планина. Това пътно трасе е поставено в основата на настоящата разработка, като целта е да се представи първична информация за неговото използване от Античността до наши дни. Основното внимание е насочено към движението по отсечката Омуртаг – Котел и по-нататък в южна посока. Тъй като съм се стремил да включа в изложението всички издирени материали, за да се постигне максималната възможна пълнота в разглеждането на въпроса, на моменти в разработката не могат да се избегнат повторенията.

Най-старите известни ни сведения за използване на направление-то Омуртаг–Котел–Тракия датират от античната епоха. Пътното трасе е започвало от Сексагинта приста<sup>6</sup>, през Разград–Търговище–Омуртаг–Тича–Котел–Градец–Ново село–Марашки проход–Стралджа и е продължавало на юг из полетата на Тракия<sup>7</sup>.

В епохата на Средновековието изворите дават информация за направление-то юг–север. Негова начална точка е бил Енос (в устието на р. Марица) и по-нататък Димотика–Одрин–Ямбол–Мокрен–Котленски проход–крепостта “Калето” до Омуртаг – прохода Дервент (между Омуртаг и Търговище), за Дръстър, Червен<sup>8</sup> и р. Дунав.

В последно време някои изследователи поставят под съмнение локализирането в околностите на гр. Шумен на средновековния град Мисионис споменат от арабския географ Идриси през XII век. Според тях по-вероятно е въпросното селище да се е намирало в местността “Крумово кале”, над северния изход на прохода Дервент<sup>9</sup> на 7 км югозападно от гр. Търговище<sup>10</sup>. Ако това виждане бъде доказано със сериозни аргументи, тогава съществуването на “голям, многолюден град”, “цветущ град” с “многолюдни пазари и изобилни природни богатства”<sup>11</sup>, би било потвърждение за важната роля на трасето Котел–Омуртаг в пътната структура и търговските контакти, свързващи Тракия със северните части на българските земи през средните векове.

С османското нашествие в района на Омуртаг–Котел поселищният живот не прекъсва. Котленският проход продължава да се използва и това налага властите да вземат мерки за неговата охрана. В тимарски регистър на никополски санджак от 80-те години на XV век е записано следното: “Село Къзан бунар (Котел) не било включено в

регистъра. Тъй като е пуст и обезпокоителен проход, мястото се охранява. Проход е на пътя от Шумну (Шумен) за Янболу (Ямбол), пази се на две места...”<sup>12</sup>. В същия опис е отбелязано, че околностите на днешния Омуртаг се обитават от 114 пълночленни домакинства<sup>13</sup>. Имайки предвид изложените сведения може да се направи изводът, че отсечката Омуртаг–Котел продължава да бъде действаща част от пътното трасе север–юг.

През 1574 г. оттук преминава френският дипломат Пиер Лескалоpie. Той се завръща от официално пратеничество до султана и се движи по трасето Цариград–Люле Бургас – през малки, трудни за локализиране селища на Източна Тракия, на изток от Одрин–Мокрен–Тича–Конак–Кацелево–Русе<sup>14</sup>. Прави впечатление, че Лескалоpie не споменава нито Котел, нито Осман пазар, макар да е минал през или в непосредствена близост до тях, защото отбелязаните селища твърдо маркират маршрут Мокрен–Котел–Тича–Омуртаг–Конак определен от географията на терена и историческия опит. Най-вероятно този пропуск може да се обясни с факта, че много бърза – това се вижда от дългите дневни преходи, които прави – и затова отбелязва само селищата, в които е нощувал. Но така или иначе неговото пътуване е най-ранният пример за използване на направлението юг–север, преминаващо в района на Котел и Омуртаг през време на османското владичество.

Внимание заслужава мнението на френския дипломат за състоянието на пътното трасе: “планините на България с мъчни пътища” между Мокрен и Тича, и “планински, но приятни пътища” между Тича и Конак<sup>15</sup>.

Официални сведения за интересувания ни маршрут за пръв път се появяват в документ, съставен в края на XVII век. От това време датира един Подробен регистър на старите мензилски пътища и пристанища в Румелия и Анадола<sup>16</sup>. Записаното в него трасе е подробно детайлизирано с разстоянията между пощенските станции, изразени в часове път. Началната точка е Истанбул и по-нататък движението е продължавало през Лозенград-проходите при Котел, Айтос и Провадия и от там за Добрич–Бабадаг–Черна вода–Измаил<sup>17</sup>– крепостта Узи<sup>18</sup>. От главното направление едно отклонение е водело по линията Лозенград–Карнобат–Омуртаг–Търговище–Силистра<sup>19</sup>.

Общо казано в края на XVII век се наблюдава повишаване значението на отсечката Котел–Омуртаг в системата от пътни връзки на Османската империя. Интересен факт, касаещ този проблем ни дава Дефтер<sup>20</sup> на мензилите в Румелия и Анадола, съставен в периода 1692–1694 г. В него чиновникът е отбелязал, че по-рано Ала килиса (Омуртаг)<sup>21</sup> и Казган (Котел) не са имали пътни станции. Но тъй като ислямските войски по онова време са били разположени в този район и се е наложило засилено движение на куриери, то кадията на Омуртаг е поискал в двете селища да се открият мензили. С височайша заповед молбата му е била удовлетворена<sup>22</sup>.

През 1768 г. по време на поредната руско-турска война по трасето Котел–Русе минава с войската си алжирският Хасан паша<sup>23</sup>, който вероятно е тръгнал от столицата на Османската империя или от някое от южните ѝ пристанища на Бяло или Мраморно море. Най-вероятно той се е движел през Омуртаг, тъй като пътят от там е известен и използван, както вече бе обяснено.

Значението на Омуртаг и Котел, като оживени пунктове по пътното трасе в посока север–юг, през следващия XVIII век продължава да нараства. За това свидетелства едно донесение от наиба<sup>24</sup> на Осман пазар с дата 13 ноември 1778 г., в което се казва: “Тъй като сега през казата ни има движение към отдалечените на ... 16 часа Ислимийе (Сливен) и на 16 часа Кърнапед (Карнобат) и се налага да поддържа и управляваме собствените си мензили...”. По-нататък османският чиновник заявява, че данъчната тежест по обслужване на преминаващите куриери е непосилна за населението и то ще се разбяга<sup>25</sup>.

От началото и първата половина на XIX век сведения за пътната отсечка Омуртаг–Котел все по-често намират място в пътеписи, военни и дипломатически доклади.

През 1808 г., по време на поредната руско-турска война оттук минава руският военен Александър Григориевич Краснокутски. Той пътува за столицата на Османската империя, за да отнесе предложение до великия везир Мустафа паша Байрактар за започване на преговори между двете империи. Маршрутът му започва от Русе–Разград–Търговище–Омуртаг–Тича–Котленския проход–Котел–Сливен–Ямбол–Одрин–Цариград<sup>26</sup>.

През 1828 г. в Париж са отпечатани “Бележки за пътищата от Дунав до Константинопол през Балкана или планината Хемус”. Техен автор е френският военен Жак-Жан-Мари Франсоа Буден, граф дьо Тромлен. Той служи в наполеоновата армия, окупира Даламация и посещава Турция. Сведенията на френския граф за обстановката в Османската империя по всяка вероятност са събирани в периода 1807–1810 г.<sup>27</sup> Подробно се описват пътищата в Източна България, като целта е три армии да тръгнат от р. Дунав и движейки се паралелно да преминат Стара планина. После да се съединят при Одрин и да атакуват Цариград. Всички детайли на този военен поход са прецизно разработени и уточнени – брой преходи, времетраене, особеностите на релефа и т.н. По интересувашото ни трасе е предвидено да премине централната армейска колона – Русе–Разград–Търговище–Тича–Котел–Мокрен–Карнобат и по-нататък за Одрин<sup>28</sup>. В посочения маршрут Осман пазар не е споменат, тъй като не попада сред селищата, определени за начални и крайни пунктове на отделните етапи на похода. Това съчинение красноречиво показва каква роля е отреждал генерал Буден, извършил проучванията най-вероятно по заповед на самия Наполеон, на отсечката Омуртаг–Котел в по-нататъшните френски планове за експанзия на югоизток.

От 1827 г. датира едно подробно описание на трасето – Преслав–Търговище–Омуртаг–Тича–Котел–Сливен–Ямбол–Одрин<sup>29</sup>. То почти сигурно е съставено с оглед на предстоящата руско-турска война, която избухва през следващата 1828 г. Изданието изобилства с подробни сведения за релефа, обработваемата земя, селищата и изобщо всичко, което е от значение за придвижването и изхранването на една армия. Вниманието, с което са разработени детайлите, подчертава важното значение на пътя през Омуртаг–Котел и на юг към Одрин, във все по-изострящото се противопоставяне между Русия и Османската империя.

През 1829 г. английският кадрови военен Джордж Кепъл преминава по трасето Котел–Омуртаг. Целта му е да проучи театъра на бойните действия в поредната руско-турска война<sup>30</sup>. Той тръгва от Одрин–Ямбол–Сливен–Жеравна–Котел–Тича–Омуртаг–Дербент<sup>31</sup>–Търговище–Шумен<sup>32</sup>.

Отсечката Омуртаг–Котел е обект на описание и от един пруски военен. На 13 ноември 1835 г. в Русе пристига мисия от 12 пруски офицери-инструктори, поканени от султан Махмуд II, за да окажат помощ на реформиращата се османска армия. В нейния състав влиза и Херман фон Молтке – бъдещият фелдмаршал и началник на пруския генерален щаб, който ни е оставил пътните си бележки<sup>33</sup>. Мисията пътува по маршрута Русе–Шумен–Търговище–Омуртаг–Котел–Сливен–Цариград<sup>34</sup>.

Подробно описание на трасето север–юг намираме в “Сборник с маршрути” – двутомен труд на видния френски изследовател д-р Ами Буе, който проучва българските земи в периода 1836–1838 г. Направлението е Силистра–Разград–Търговище–Омуртаг–Тича–Котел–Жеравна–Ичера–Сливен<sup>35</sup>.

Пътното трасе през Омуртаг–Котел не губи своето значение и през епохата на Танзимата. То е обект на внимание от големия османски реформатор Мидхат паша, валия на Дунавския вилает. В амбициозната му програма за строителство на пътища намира място трасето Русе–Разград–Търговище–Омуртаг–Тича–Котел<sup>36</sup>. Така отсечката Омуртаг–Котел става част от “царското джяде”<sup>37</sup>.

Интересуващият ни район е обект на проучване и от знаменития унгарския пътешественик Феликс Каниц. В своите описания той отбелязва пътя Омуртаг–Котел и оттам трасето се разклонява за Сливен и Карнобат<sup>38</sup>.

През 1873 г. в Париж е отпечатано второ издание на пътеводител за Ориента, включващ сведения за Гърция и Европейска Турция. Той е дело на д-р Емил Изамбер – извънреден професор в Медицинската академия и член на Географското общество във френската столица. Авторът не е посетил лично земите, които описва, а е съставил своя сборник с маршрути, използвайки спомени, пътни бележки и различни други разработки<sup>39</sup>. Посоченият в пътеводителя маршрут е озаглавен “От Шумен за Одрин през Сливен”. Следва подробно описание на пътя Търговище–Омуртаг–Котел–Сливен–Ямбол–Одрин<sup>40</sup>.

Наред с официалните описания на пътното трасе в посока север–юг през времето на османското владичество, преминаващо през Омуртаг–Котел, разполагаме и със сведенията, запазени в народ-

ната традиционна словесна култура. Интересуващият ни маршрут е известен под името “Поща йолу” или “Пощенския път”. Това название по всяка вероятност е свидетелство за усиленото движение на държавни куриери и маркира една от съобщителните линии между Тракия и земите на север от Стара планина. Направлението върви от Цариград–Одрин–Сливен–Ичера–Котел–Тича–Омуртаг<sup>41</sup>.

Сведения, които ни помагат да детайлизираме отделните пътни отсечки, са събрани в началото на XX век от “стари почетни хора, които тогава поради търговските им връзки са били принудени често да пътуват”<sup>42</sup> и са добър пример за ползата от проучвания на място. Запомнен е пътя Стралджа–Ново село–Градец–Котел–Тича–Омуртаг, като подробно са описани местностите през които е преминавал<sup>43</sup>. Също в подробности е описано и трасето Сливен–Ичера–Жеравна–Котел-с. Падарино<sup>44</sup>–Омуртаг–Търговишки проход–Търговище<sup>45</sup>.

Значението на отсечката Омуртаг-Котел най-добре проличава през време на Руско-турската Освободителна война от 1877–1878 г. Тя намира място в плановете за водене на бойни действия още преди Русия окончателно да реши дали да премери сили с Османската империя.

През месец март 1876 г. полковник Артамонов изнася пред офицерите от Петербургския военен окръг няколко лекции, разглеждащи най-изгодните стратегически начини за действие срещу Турция. Той начертава две направления за настъпление към столицата Цариград: първото – от Русе през Осман пазар – Сливен и Одрин, и второто – от Свищов–Търново–Казанлък и Одрин<sup>46</sup>.

Няколко месеца по-късно, когато възможността за война между двете империи става все по-реална, през ноември 1876 г. ген. К. В. Левицки, помощник на началник щаба на армията, съставя записка известна като “План на главнокомандващия”, в която се съдържат основните насоки за действие срещу Турция. В нея са отбелязани три оперативни направления за настъпление през Балкана: 1. Търново – Габрово – Шипка – Казанлък, 2. Плевен – София, 3. Осман пазар – Котел – Сливен<sup>47</sup>.

След началото на войната и преминаването на Предния отряд през Балкана, турското командване прехвърля войски части от Северна България в Тракия, за да спре настъплението на русите. През

юли 1877 г. бригадата на Сафет паша се придвижва от Омуртаг през Котленския проход за Нова Загора<sup>48</sup>.

На 13 януари 1878 г. В. Кренке – началник на всички пътища в България (от 14 септември 1877 г.)<sup>49</sup>, получава заповед от главнокомандващия на Действащата руска армия – великият княз Николай Николаевич, да избере най-добрия път, пресичащ Балкана. Трасето трябва да подсигури връзката между Тракия и р. Дунав. До 1 февруари 1878 г. Кренке обхожда Шипченския проход, района на Габрово, Търново, Елена, с. Стара река, Омуртаг, Котел, Ямбол, пътува до Одрин. В резултат на направените проучвания той докладва на А. А. Непокойчицки – началник щаба на руската армия, че най-добрият и кратък път за връзка между Одрин и р. Дунав е шосето Русе–Разград–Търговище–Омуртаг–Котел–Сливен–Нова Загора, а когато се възстанови железопътна гара Ямбол, трасето от Котел ще върви направо до Ямбол и оттам по жп линията до Одрин<sup>50</sup>.

Няколко месеца по-късно интересувашото ни пътнo направление става фактор на международната политика. На 26 май 1878 г. окончателно се решава да се свика Берлинският конгрес, който ще започне работа на 1 юли същата година. С оглед на все по-силното изостряне на отношенията с Англия и Австрия руското командване изработва план за маршрутите по които Действащата армия ще осъществява съобщенията си с Русия. В тях се посочва, че тъй като е възможно морските трасета да преминат под контрола на неприятеля, за главна съобщително-операционна линия се определя направлението Русе–Разград–Омуртаг–Ямбол и оттам по южната турска жп линия<sup>51</sup>.

На 2 юни 1878 г. Българското опълчение е уведомено за организирането на ежедневни пощенски съобщения между Сан Стефано и Букурещ. Маршрутът на движение е през Ямбол–Сливен–Котел–Омуртаг–Търговище–Разград–Русе<sup>52</sup>.

Общо погледнато, значението на отсечката Котел–Омуртаг проличава най-добре при прегледа на шосейните пътища, които изобщо са били построени през XIX век. Те са пет на брой и от тях в посока север–юг, от Тракия през Стара планина водят три направления: 1. Пловдив–Троян–Никопол; 2. Цариград–Шипка–Свищов; 3. Ямбол–Котел–Омуртаг–Търговище–Шумен<sup>53</sup>.



В освободеното Княжество България, а по-късно и в Царство България отсечката Котел–Омуртаг продължава да бъде значима пътна връзка.

През 1882 г. с указ № 756 на княз Александър I се определят дейностите на министерството на обществените сгради, земеделието и търговията. Сред тях са строежа, поправката и поддръжката на държавните пътища. За държавни пътища се считат тия, които свързват два окръжни града, водят от окръжен град до границата, до морските или дунавските пристанища. В приложените списъци са посочени и Търново–Омуртаг–Котел, Разград–Търговище–Омуртаг–Котел – границата и Бяла–Омуртаг–Котел<sup>54</sup>.

След Съединението на Княжество България и Източна Румелия значението на интересуващото ни направление нараства. В Закона от 1889 г. трасето Русе–Разград–Шумен–Омуртаг–Котел–с. Горно Александрово<sup>55</sup>–Елхово – границата по направление Одрин, е причислено към държавните пътища от първи разред. Показателно е, че за цялата територия на тогавашна България, държавните пътища от първи разред са само осем на брой<sup>56</sup>.

Пътят от Омуртаг през Котленския проход е обект на описание и от чуждестранни учени в началото на XX век. Подробно е представено трасето Търговище–Дервентски проход–Омуртаг–Котел–Ямбол<sup>57</sup>.

Наред с гражданското си предназначение интересуващият ни маршрут е използван твърде активно по време на Съединението и войните за национално обединение.

На 15 септември 1885 г. Пети пехотен Дунавски полк тръгва към турската граница, като се придвижва по трасето Русе–Торлак<sup>58</sup>–Разград–Търговище–Омуртаг–Котел–Мокрен–Ямбол<sup>59</sup>.

Седми пехотен Преславски полк на 18 септември 1885 г. поема на юг по маршрута Шумен–с. Кара Къшла–Омуртаг–Котел–Мокрен–Ямбол<sup>60</sup>.

Трети артилерийски полк през 1885 г. се придвижва към турската граница по същия път, който следва Седми пехотен Преславски полк. Тук внимание заслужава бележката за големите стръмнини в прохода, което наложило към впряга от три коня, теглещи оръдията, да се запрегнат и волове<sup>61</sup>.

При съсредоточаването на българската армия през 1912 г. през Омуртаг–Котел продължават да преминават войскови части. Пети пехотен Дунавски полк се движи по трасето Русе–Търговище (с влак)–Омуртаг–Тича–Градец–Мокрен–Стралджа–с. Топузларе<sup>62</sup>.

Интерес представлява фактът, че по интересуващата ни отсечка наред с войски от Източна България пътува и Втори артилерийски полк, базиран във Враца. Личният състав и материалната част се товарят на жп композиции във Враца и се превозват до Търговище, откъдето продължават за Омуртаг–Котел–Мокреш (вероятно с. Мокрен)–с. Куруджиево<sup>63</sup>–Зимница<sup>64</sup>.

От представените до тук 32 случая на преминаване и изобщо на използване на Котленския проход и пътя през град Омуртаг може да се направят известни общи изводи.

На първо място – въпросното трасе се използва най-вече за военни цели. Двадесет и два от източниците се отнасят за движение на войскови части, военна поща, офицери, разузнавачи, за пътни станции обслужващи армията, за подробни топографски описания и стратегически направления за развитие на военни кампании.

Един от изворите е създаден от дипломат, но е твърде възможно той да е изпълнявал и разузнавателни задачи, чиито резултати не са били публикувани най-вероятно от съображения за секретност.

В шест от източниците се говори просто за “движение”, географски изследвания и пътешественици (които също са могли да развият разузнавателна дейност или да предоставят военно-топографска информация), туристи и общ обзор на пътищата.

На три места става дума за сведения от устни, народни спомени за търговски дела.

Това разпределение на изворите не е необичайно. От една страна, търговците, особено дребните и средните, в голямата си част нямат навика да описват откъде минават маршрутите им в счетоводните си тефтери, достигнали до нас. Съвсем друг е въпросът за военното приложение на пътищата. Войсковата уредба винаги е била първостепенна грижа на властта, за нея се изразходват много финансови средства и изобщо тя заема едно от централните места в обществената структура. Имайки предвид нейната специфика, е лесно обяснимо сравнително голямото количество писмени данни, третиращи въпросите за военното значение на пътните връзки.

В края на XIX и началото на XX век пред българското правителство е поставен за разрешаване един много важен въпрос. Става дума за железопътното пресичане на Стара планина, като част от изграждането на цялостна жп мрежа в България. Проблемът за трасето на бъдещата Презбалканска линия е много усложнен, тъй като в него се преплитат икономическите интереси на старопланинските градове и българските политици. В разгорялата се полемика намира място и един проект за жп свързване на Северна и Южна България чрез отсечката Омуртаг–Котел.

Обществеността в двете селища подема активна кампания, за да докаже изгодата от жп линия Русе–Търговище–Омуртаг–Тича–Котел–Градец–Ново село–Зимница–Ямбол–Елхово–турската граница. Изтъква се, че през Източна Стара планина няма никакви средства за съобщение между областите на север и юг от Балкана. Така около 38% от територията и 33% от населението на Царство България остават разделени, като за връзка разчитат само на старото шосе Ямбол–Котел–Омуртаг и по море чрез пристанищата Варна и Бургас.

Същевременно в тази област земята е много плодородна, има вековни гори, големи реки с удобна за използване водна сила. Районът обаче е рядко населен, но пък жителите му са будни, грамотни и предприемчиви. Следователно една железница е жизнено необходима за повдигане икономиката и привличане на заселници в тези краища “забравени от българското правителство”.

Една презбалканска линия трябва да цели свързването на известни и големи пазарни и консумативни центрове в източната част на Балканския полуостров каквито са Букурещ, Русе, Одрин и Цариград, за да привлече достатъчен по обем трафик на товари и пътници. Нужно е да се намери и най-прекия път, за да се осигури максимална бързина на движение. Най-късото разстояние между упоменатите градове е по маршрута Букурещ–Русе–Източна Стара планина–Ямбол–Одрин–Цариград.

Същевременно техническите условия за строеж през Котленския проход се поместват в рамките на основните изисквания за направа на железница, т.е. тя “няма да бъде някое техническо чудо-вище”.

Усилията на котленци и османпазарци дават положителен резултат. Започват проучвания и трасиране на жп линията по Котленския проход. Те обаче приключват през 1912 г. в деня на обявяване на мобилизацията за Балканската война. Следва епохата на войните за национално обединение, националните катастрофи, на големите обществени и социални сблъсъци. Проектът за жп линия Разград–Търговище–Омуртаг–Котел–Ямбол не се осъществява нито тогава, нито по-късно и до ден-днешен<sup>65</sup>. В резултат България остава без магистрална транспортна линия в посока север–юг, която да свърже Балтийско с Бяло море и да привлече трафика на стоки и пътници от Централна и Източна Европа към егейските пристанища и към Цариград<sup>66</sup>. Този пропуск в структурата на пътната мрежа бе отчасти коригиран почти сто години по-късно с построяването на контролно-пропускателния пункт Лесово–Хамзабейли и прилежащите му пътни връзки. Той бе открит на 19 юни 2005 г. Така класическата меридионална магистрала в България, свързваща северните и южните области на европейския континент, преминава по трасето Русе–Разград–Търговище–Омуртаг–Котел–Ямбол–Лесово и на юг към Одрин, Бяло море, Цариград и Азия.

\*\*\*

Търговският обмен между град Омуртаг с прилежащите му покрайнини Герлово и Тузлука и Тракия се определя от географските особености и спецификата на местното производство – от север се изнасят главно дърва, дървен материал и добитък, а от юг – зърнени храни.

В края на XIX век, а вероятно и по-рано, по пътя Котел–Мокрен–Ямбол постоянно са се превозвали дърва. Те са идвали от Осман пазар, Кесарево, Елена, Преслав и са намирали добър прием в полето край Ямбол<sup>67</sup>. На Карнобатския панаир се докарвали стада от коне, говеда, овце, кози, биволи от Тузлука и Герлово<sup>68</sup>. Срещу стоките си продавачите от балканските области получавали зърно, което ги спасявало от недоимъка и глада.

Представената разработка разглежда само някои въпроси, определящи контактите между севера и юга в българските земи. Остават още много неизяснени теми, върху които бъдещите проучвания трябва да хвърлят светлина, за да се попълни картината на

взаимопроникващите се връзки и влияния на Омуртагския край и Тракийската област.

## БЕЛЕЖКИ

<sup>1</sup> Областта Герлово е хълмисто-ридова котловина във вътрешната ивица на източната част на Предбалкана – виж по-подробно Географски речник на България. С., 1980, с. 135.

<sup>2</sup> Тозлук е хълмиста област във външната ивица на Източния предбалкан – пак там с. 446.

<sup>3</sup> Подробно по въпроса виж сб. Град Омуртаг и Омуртагския край – история и култура. Т. 1, Варна, 1999; Т. 2. В. Търново, 2003; Т. 3. В. Търново, 2004; Т. 4. В. Търново, 2006; сб. Извори за историята на град Омуртаг. Т. 1. Османски документи XV–XVIII век. В. Търново, 2009.

<sup>4</sup> До 1934 г. град Омуртаг носи името Осман пазар.

<sup>5</sup> **Тошев, М.**, Омуртаг – град на кръстопът – В: Сб. Народна култура на балканджиите. Габрово. Т. 7. 2007, с. 74–80.

<sup>6</sup> Сексагинта приста – днес град Русе.

<sup>7</sup> **Аврамов, В.** Юбилеен сборник Плиска–Преслав. Част II. С., 1929, с. 97–98.

<sup>8</sup> **Аврамов, В.** Цит. съч., Част I, с. 100–102; **Ангелов, Д.** Съобщително-операционни линии и осведомителна служба във войните и външнополитическите отношения между България и Византия през XII–XIV век., ИБИД, 1948, Т. 22–24, с. 231–233; **Овчаров, Н.** Значение на прохода Дервент при Търговище през Средновековието. ВИС, 1981, кн 5, с. 70–71.

<sup>9</sup> Проходът Дервент е известен в района и с наименованията Пролаз, Боаза, а официалното му име в географските справочници е Търговишки проход – **Кираджиев, С.** Енциклопедичен географски речник на България. С., 1999, с. 418.

<sup>10</sup> **Конаклиев, А.** Едно виждане за произхода на град Търговище и панаира. Сб. Панаири, пазари, тържища в българските земи. В. Търново, 2004, с. 26–31.

<sup>11</sup> Пак там с. 28.

<sup>12</sup> **Ковачев, Р.** Опис на Никополския санджак от 80-те години на XV век. С., 1997, с. 162–163.

<sup>13</sup> **Ковачев, Р.** Цит. съч., с. 86, 160–161.

<sup>14</sup> Френски пътеписи за Балканите XV–XVIII в. С., 1975, с. 148–149, 156–157.

<sup>15</sup> Пак там с. 157.

<sup>16</sup> **Антонов, А.** Важен документ за Кримския път и неговите отклонения през XVII–XVIII век. – В: Сб. Традиции и приемственост в България и на Балканите през Средните векове. В. Търново, 2003, с. 599; 613.

<sup>17</sup> Измаил – днес град в Украйна.

<sup>18</sup> Узи – днес град Очаков в Украйна; **Антонов, А.** Цит. съч., с. 598–599.

<sup>19</sup> Пак там, с. 606.

<sup>20</sup> Дефтер (от арабски) – регистър.

<sup>21</sup> През ранните векове на османското владичество гр. Омуртаг е записван в документите с името Ала килиса или Ала кинисе, а през XVII век се появява и названието Осман пазар – виж по-подробно Извори за историята на град Омуртаг. Т. I. Османски документи XV–XVIII век. В. Търново, 2009, с. 32–33.

<sup>22</sup> Пак там, с. 32–33; **Антонов, А.** Към въпроса за организацията на мензилската система в българските земи през XVI–XVIII век. – В: Сб. Проучвания в чест на професор Вера Мутафчиева. С., 2001, с. 42–43.

<sup>23</sup> **Софроний Врачански.** Съчинения. С., Т. 1, 1989, с. 26–27.

<sup>24</sup> Наиб (от турски) – кадия в малък град.

<sup>25</sup> Извори ..., с. 263 (док. № 41).

<sup>26</sup> Руски пътеписи за българските земи XVII–XIX век. С., 1986, с. 68–72.

<sup>27</sup> Френски пътеписи за Балканите XIX век. Т. 4, С., 1981, с. 131.

<sup>28</sup> Пак там, с. 131–133; 134.

<sup>29</sup> Военно-топографическое описание дорог: от Ескистамбула чрез Османбазар, Казан, Сливно и Ямбол до Адрианополя – и от онаго: в Кирклиси, в Факи и в Люлебургас, составленное гвардейского генерального штаба штабс капитаном Тучковым в 1827 году. Санкт-Петербург, 1827

<sup>30</sup> Английски пътеписи за Балканите XVII–XIX век. Т. 7. С., 1987, с. 722.

<sup>31</sup> Дербент, Дервент – днес с. Пролаз, община Търговище. Разположено е на южния вход на Дервента – Търговищкия проход.

<sup>32</sup> Английски пътеписи..., с. 722–735.

<sup>33</sup> **Стоянов, К.** България и българите в писмата на Молтке. – Известия на историческото дружество, 1924 г., кн. 6, с. 183.

<sup>34</sup> Пак там, с. 184–186.

<sup>35</sup> Френски пътеписи..., с. 290–295.

<sup>36</sup> **Аврамов, В.** Юбилеен сборник Плиска-Преслав. Част II. С., 1929, с. 98.

<sup>37</sup> Извори за българската етнография. Т. I. С., 1992, с. 132. Джяде, джаде, (от арабски) – шосе, шосиран път.

- <sup>38</sup> **Каниц, Ф.** Дунавска България и Балканът. Т. III. С., 1998, б.ги., с. 64.
- <sup>39</sup> **Янков, Д., С. Димитрова.** Един нов източник за историята на Стара Загора и Казанлък – Известия на Старозагорския исторически музей. Т. 1. Ст. Загора, 2002, с. 123.
- <sup>40</sup> **Emile Isambere**, ORIENT, Greece et Turquie d'Europe, Paris, 1873, с. 659–661. Копие на текста ми бе предоставен от колегата д-р Евгения Иванова от Исторически музей – Стара Загора на която благодаря най-сърдечно.
- <sup>41</sup> **Русев, Ив., Г. Ковачев.** Два главни пътя в Сливенско-котелския Балкан В: сб. Култура, църква и революция през Възраждането. Сливен, 1995, с. 164–166.
- <sup>42</sup> **Симов, С.** Принос към монографията на старите пътища в България – Списание на българското инженерно-архитектно дружество, 1923, № 2, с. 21–22.
- <sup>43</sup> Пак там, с. 25.
- <sup>44</sup> Село Падарино със старо име Падърлар днес е в административните граници на община Омуртаг.
- <sup>45</sup> **Симов, С.** Цит. съч., с. 26.
- <sup>46</sup> **Беляев, Н.** Русско-турецка война 1877–1878 г. М., 1956, с. 67–68.
- <sup>47</sup> **Генов, Ц.** Освободителната война 1877–1878 г. С., 1978, с. 64.
- <sup>48</sup> Война 1877 и 1878 г. в Европейской Турции, под редакцией генерал-майора **Зыкова**. Т. II, СПб., 1881, с. 609–610, бел. \*.
- <sup>49</sup> **Кренке, В.** Военные дороги в Болгарии во время войны 1877–1878 годов – Военный сборник, Т. 2. 1886, с. 101.
- <sup>50</sup> Пак там, с. 116–118.
- <sup>51</sup> Пак там, с. 120.
- <sup>52</sup> Българското опълчение. Сборник документи. Т. II, 1959, с. 580 (док. 592).
- <sup>53</sup> **Бешков, А.** Стопанското влияние на железопътната линия София–Варна за изменяване общия облик на някои селища – Годишник на Висшето търговско училище “Димитър А. Ценов”. Т. III. Свищов, 1938–1939, с. 16–17.
- <sup>54</sup> Държавен вестник, бр. 129 от 11.11.1882 г., с. 1032, №№ 21, 24, 29.
- <sup>55</sup> Горно Александрово – днес село в община Сливен.
- <sup>56</sup> **Овсяный, Н.** Болгария и болгары. С. Петербург, 1900, с. 166.
- <sup>57</sup> **Юркевич, М. (М. Горюнин)** Двадцатипятилетние итоги княжества Болгарии 1879–1904 г. Опыт собрания материалов. С., 1904, Т. I, кн. 1, Землеведение, с. 47.
- <sup>58</sup> Село Торлак – днес град Цар Калоян, Разградско.

- <sup>59</sup> История на 5-ти пехотен Дунавски полк (1885–1941 г.). С., 1942, с. 56.
- <sup>60</sup> История на 7-ми пехотен Преславски полк 1885–1912/1913 – 1915/1918 г., С., 1934, с. 39–40.
- <sup>61</sup> ДВИА, ф. 42М, оп. 1, а. е. 87 (спомени на Нягул Цветков).
- <sup>62</sup> История на 5-ти пехотен Дунавски полк (1885–1941 г.). С., 1942, с. 182–183.
- <sup>63</sup> Село Куруджиево – днес с. Пъдарево, община Котел.
- <sup>64</sup> **Русев, Д.** Дневник от Балканската война (1912–1913) – ВИС, 1999, кн. 1, с. 78–82.
- <sup>65</sup> **Тошев, М.** Идејни проекти и варианти за построяване на железопътна линия през град Омуртаг (предварителни проучвания). – Известия на Историческия музей – Шумен, кн. 11, 2003, с. 130–138.
- <sup>66</sup> **Деведжиев, М.** Транспортно свързване на дунавските мостове и старопланинските тунели – Железопътен транспорт, 1995, № 4, с. 4–5; **Деведжиев, М.** География на транспорта. С., 1996, с. 82; 102.
- <sup>67</sup> **Боев, Б.** Едно възможно направление на съединителната между Северна и Южна България жп линия. – БИкД, 1896, кн. 4, с. 267–268.
- <sup>68</sup> **Момчилов, Д. и колектив** Карнобатският панаир – В: Сб. Народна култура на балканджиите. Т. I. Габрово, 1996, с. 49.

## ЛИТЕРАТУРА

### *Архивни източници*

Държавен военноисторически архив (ДВИА), ф. 42М.

### *Публикации*

**Аврамов, В.** Юбилеен сборник Плиска–Преслав. Част II. С., 1929.

**Ангелов, Д.,** Съобщително-операционни линии и осведомителна служба във войните и външнополитическите отношения между България и Византия през XII–XIV век., ИБИД, 1948, Т. 22–24.

**Английски** пътеписи за Балканите XVII–XIX век. Т. 7. С., 1987.

**Антонов, А.** Към въпроса за организацията на мензилската система в българските земи през XVI–XVIII век. – В: Сб. Проучвания в чест на професор Вера Мутафчиева. С., 2001.

**Антонов, А.** Важен документ за Кримския път и неговите отклонения през XVII–XVIII век. – В: Сб. Традиции и приемственост в България и на Балканите през Средните векове. В. Търново, 2003.

**Беляев, Н.** Русско-турецка война 1877–1878 г. М., 1956.

**Боев, Б.** Едно възможно направление на съединителната между Северна и Южна България жп линия – БИкД, 1896, кн. 4.



**Бешков, А.** Стопанското влияние на железопътната линия София–Варна за изменяване общия облик на някои селища. – Годишник на Висшето търговско училище “Димитър А. Ценов” – Свищов. Т. III, 1938–1939.

**Българското опълчение.** Сборник документи. Т. II, 1959.

**Военно-топографическое описание дорог:** от Ескистамбула чрез Османбазар, Казан, Сливно и Ямбол до Адрианополя – и от онаго: в Киркисси, в Факи и в Люлебургас, составленное гвардейскаго генеральнаго штаба штабс капитаном Тучковым в 1827 году. Санктпетербург, 1827.

**Генов, Ц.** Освободителната война 1877–1878 г. С., 1978.

**Географски речник на България.** С., 1980.

Град Омуртаг и Омуртагският край – история и култура. Т. 1-5. Варна/В. Търново, 1999–2006.

**Деведжиев, М.** География на транспорта. С., 1996.

**Деведжиев, М.** Транспортно свързване на дунавските мостове и старопланинските тунели – Железопътен транспорт, 1995, № 4.

**Държавен вестник,** 1882 г.

Война 1877 и 1878 г. в Европейской Турции, под редакцией генерал-майора **Зыкова.** Т. II, СПб., 1881.

**Извори** за българската етнография. Т. I, С., 1992.

**История** на 5-ти пехотен Дунавски полк (1885–1941 г.). С., 1942.

**История** на 7-ми пехотен Преславски полк 1885–1912/1913–1915/1918 г., С., 1934.

**Каниц, Ф.** Дунавска България и Балканът. Т. III. 1998, С., б.г.и.

**Кираджиев, С.** Енциклопедичен географски речник на България. С., 1999.

**Ковачев, Р.** Опис на Никополския санджак от 80-те години на XV век. С., 1997.

**Конаклиев, А.** Едно виждане за произхода на град Търговище и панаира. Сб. Панаири, пазари, тържища в българските земи. В. Търново, 2004.

**Кренке, В.** Военные дороги в Болгарии во время войны 1877–1878 годов. – Военный сборник, Т. 2, 1886.

**Момчилов, Д. и колектив.** Карнобатският панаир – В: Сб. Народна култура на балканджиите. Т. I. Габрово, 1996.

**Овсяный, Н.** Болгария и болгары. С. Петербург, 1900.

**Овчаров, Н.** Значение на прохода Дервент при Търговище през Средновековието. – ВИС, 1981, кн. 5.

**Русев, Д.** Дневник от Балканската война (1912–1913). – ВИС, 1999, кн. 1.

**Русев, Ив., Г. Ковачев.** Два главни пътя в Сливенско-Котелския Балкан В: сб. Култура, църква и революция през Възраждането. Сливен, 1995.

**Руски** пътеписи за българските земи XVII–XIX век. С., 1986.

**Симов, С.** Принос към монографията на старите пътища в България – Списание на българското инженерно-архитектно дружество, 1923, бр. 2.

**Софроний Врачански.** Съчинения. С., Т. 1, 1989.

**Стоянов, К.** България и българите в писмата на Молтке. – Известия на историческото дружество, 1924 г., кн. 6, с. 183.

**Тошев, М.** Идеини проекти и варианти за построяване на железопътна линия през град Омуртаг (предварителни проучвания). – Известия на Историческия музей – Шумен, кн. 11, 2003.

**Тошев, М.** Омуртаг – град на кръстопът – В: Сб. Народна култура на балканджиите. Габрово. Т. 7, 2007.

**Френски** пътеписи за Балканите XIX век. Т. 4. С., 1981.

**Френски** пътеписи за Балканите XV–XVIII в. С., 1975.

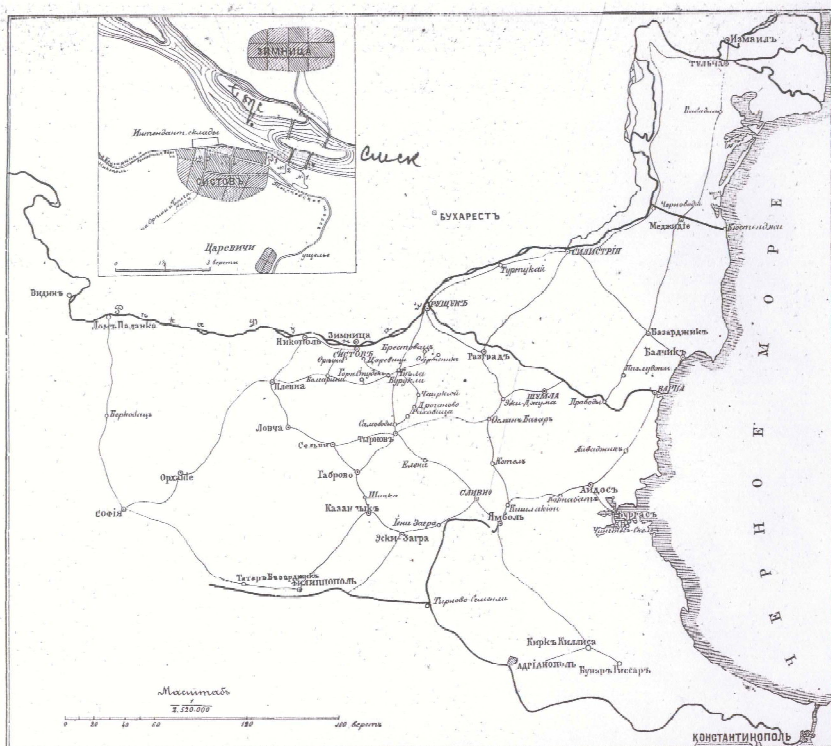
**Юркевич, М. (М. Горюнин)** Двадцатипятилетние итоги княжества Болгарии 1879–1904 г. Опыт собрания материалов. С., 1904, Т. I, кн. 1, Землеведение.

**Янков, Д., С. Димитрова** Един нов източник за историята на Стара Загора и Казанлък – Известия на Старозагорския исторически музей. Т. 1. Ст. Загора, 2002.

**Emile Isambere**, ORIENT, Greece et Turquie d'Europe, Paris, 1873.



*Картосхема на по-важните селища по разгледаните  
пътни трасета*



Лит. П. Я. Иванова, Варна, листа 35.

*Карта на по-важните пътища, използвани по време на Руско-турската  
Освободителна война от 1877–1878 г.*

Публикувана в: **Кренке, В. Военные дороги в Болгарии во время войны  
1877–1878 годов – Военный сборник, 1886, кн. 2, с. 120.**

