

ДВА ДОКУМЕНТА ЗА ЧЕРНОМОРСКИТЕ И ДУНАВСКИТЕ ПРИСТАНИЩА ОТ XVI И XVII ВЕК

Александър Антонов

Подробна информация за главните трасета на трите сухоземни пътя (Orta, Sol, Sağ)¹, отклоненията от тях, пристанищата по Черно море и р. Дунав се съдържа в регистъра на пощенските станции и пристанищата в Румелия и Анадола от XVI в. Той се намира в колекцията Kâmil Kereci (КК), която се съхранява в Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Истанбул². Регистърът няма начало и край. На места личат следи от стара пагинация, но в последствие, вероятно при описването на регистъра, е направена нова. Водният знак на хартията е три луни. Общият брой на изписаните листове е 15, а размерите – 30,3х13 см. Хартията е бяла, листовите по краищата са оръфани. Използваното писмо е сиякатно и дивани. На лист 13в са изписани два текста с писмото индже дивани. На листа 5в–10а са описани мензилите, намиращи се на главните пътища в Румелия и отклоненията от тях, като до всяка пътна станция е посочено разстоянието в часове. На листа 5в–6а по същия начин са представени мензилите от дясното направление на Румелия (Sağ kol); на листа 7в – 8а са мензилите от средното направление (Orta kol); а на листа 9в – 10а са мензилите от лявото направление (Sol kol). На фолиа 11в, 12а, 12в, 13в са описани морските пристанища по отделните направления, както и пристанищата по река Дунав. На листове 14а–16в са описани казите в Румелия.

На лист 13в се намира и единственото датирано вписване от 1070 г. (1659 – 1660 г.). През тази година е издадено разпореждане за използване на мензилите от куриерите. Улиците са разделени на две категории. Тези, които пътуват по важни държавни дела и са снабдени с ферман, удостоверяващ това, не трябва да плащат за наемането на коне от мензилите. А улиците, които пътуват без ферман, ще плащат по 10 акчета за използването на мензилски кон на всеки час езда.

Тук е мястото да се отбележи, че близо деветдесет години по-рано, със султански ферман от 1.09.1572 г., се определя начинът, по който ще се

ползват конете, намиращи се в пътните станции. Нареджането е да не се дава безплатно на куриера (ulak) кон, ако не носи писмо от първостепенна важност. Независимо от това в каква посока пътува – от столицата към провинцията или обратно, той (куриерът) трябва да плаща за използването на кон. Това разпореждане не важи за тези куриери, които носят важни за държавата писма³. Въпреки че не е посочена цената, която трябва да бъде заплатена за ползването на кон от мензила (пътната станция), може да се каже, че това е първият опит да бъде реформирана организацията на куриерската служба.

Този ферман, както и посоченото по-горе допълнително вписване, е в отговор на една много опасна за куриерската служба тенденция – безконтролното използване на куриерски коне за лични нужди от столични и провинциални представители на послужебната аристокрация и от търговци. Издаването на заповеди за използване на коне както от страна на централната власт, така също и от провинциалните органи на властта, предизвиква криза в системата. Държавните куриери са изправени пред невъзможността да изпълняват задачите си поради липсата на коне, което довежда до отнемането им от страна на улациите от всички лица, пътуващи в тяхната посока. Наложеният от тях своеобразен терор по главните пътища предизвиква нуждата от реформата, проведена от великия везир Лютви паша. По същество тя се изразява в създаването на мензили по главните пътища на империята през XVI в.⁴

Реформата довежда до твърде значими бюрократични промени и в организацията на куриерската служба, което от своя страна предизвиква създаването на нови видове документи⁵. Това е вероятно причината и за съставянето на разглеждания дефтер, включващ пристанищата в Румелия. Общо пристанищата са 64, като 38 са по черноморското крайбрежие. При някои дунавски пристанища са отбелязани отклонения. С червен туш са изписани заглавието и отклонението от пристанището Кара харман.

An cànibi
Rum iskele defteri

Дефтер на пристанищата в Рум

1. İskele-i Fener	Румели фенери ⁶
2. İskele-i Uskumru	Пристанище Ускумру ⁷
3. İskele -i Domuzderesi	Пристанище Домуздереси ⁸
4. İskele -i Karaburun	Пристанище Карабурун ⁹
5. İskele -i Terkoz	Пристанище Теркоз ¹⁰
6. İskele -i Malatra	Пристанище Малатра ¹¹
7. İskele -i Midye	Пристанище Милийе ¹²
8. İskele -i Ayvasil	Пристанище Айвасил ¹³
9. İskele -i Ahtaboli	Пристанище Ахтаболи ¹⁴
10. İskele -i Vasildoz	Пристанище Василдоз ¹⁵
11. İskele -i Amelcliç	Пристанище Амелелич ¹⁶
12. İskele -i Burdavizâ	Пристанище Бурдавиза ¹⁷
13. İskele -i İyne ada	Пристанище Ине ада ¹⁸
14. İskele -i Köprü altı	Пристанище Кьопрю алтъ ¹⁹
15. İskele -i Burgus	Пристанище Бургус ²⁰
16. İskele -i Ahiolu	Пристанище Ахиолу ²¹
17. İskele -i Talabat	Пристанище Талабат ²²
18. İskele -i Misivri	Пристанище Мисиври ²³
19. İskele -i Güzeler alanı	Пристанище Гюзелер аланъ ²⁴
20. İskele -i Gözeken	Пристанище Гюзекен ²⁵
21. İskele -i Emine	Пристанище Емине ²⁶
22. İskele -i Kamçı suyu	Пристанище [при] река Камчия ²⁷
23. İskele -i Galata	Пристанище Галата ²⁸
24. İskele -i Varne	Пристанище Варне ²⁹
25. İskele -i Batova	Пристанище Батова ³⁰
26. İskele -i Balçık	Пристанище Балчък ³¹
27. İskele -i Kavarne	Пристанище Каварне ³²
28. İskele -i Gelira	Пристанище Гелира ³³
29. İskele -i Şablâ	Пристанище Шабле ³⁴
30. İskele -i Göle	Пристанище Гьоле ³⁵
31. İskele -i İbranca	Пристанище Ибранджа ³⁶
32. İskele -i İlanlık	Пристанище Иланлък ³⁷
33. İskele -i Mangalya	Пристанище Мангалья ³⁸

34. İskele -i Komarova	Пристанище Комарова ³⁹
35. İskele -i Acice	Пристанище Аджидже ⁴⁰
36. İskele -i Küstencâ	Пристанище Кюстенджа ⁴¹
37. İskele -i Selvi gölü	Пристанище Селви гьолу ⁴²
38. İskele -i Canevarne	Пристанище Джаневарне ⁴³
39. İskele -i Karaharman Boğaz-ı nehr-i Tuna. ...Sülüne boğazi tophane karakolu...	Пристанище Карахарман [намиращо се в] гърлото на р. Дунав. [От него отклонение до] гърлото Сулине – преден пост [охраняващ протока] с топове... ⁴⁴
40. İskele -i Tulça	Пристанище Тулча ⁴⁵
41. İskele -i İsakça. ... İskele-i Kartal. ... İskele -i İsmail. ... İskele -i Kili.	Пристанище Исакча. ⁴⁶ [От него отклонения до] пристанище Картал, ⁴⁷ пристанище Исмаил, ⁴⁸ пристанище Кили. ⁴⁹
42. İskele -i Balkov. ... İskele-i Komarova.	Пристанище Балков. ⁵⁰ [От него отклонение до] пристанище Комарова. ⁵¹
43. İskele -i Maçın	Пристанище Мачин ⁵²
44. İskele -i Dana gölü	Пристанище Дана Гьолу ⁵³
45. İskele -i H i rsova	Пристанище Хърсово ⁵⁴
46. İskele -i Rasova	Пристанище Расова ⁵⁵
47. İskele -i Silistre	Пристанище Силистре ⁵⁶
48. İskele -i Tutrakan	Пристанище Тутракан ⁵⁷
49. İskele -i Rusçuk. ... İskele -i Yerköki. ... İskele -i Kule.	Пристанище Русчук. ⁵⁸ [От него отклонения до] пристанище Йеркьоки ⁵⁹ и пристанище Куле. ⁶⁰
50. İskele -i Zıştovi	Пристанище Зишови ⁶¹
51. İskele -i Niğbolu	Пристанище Никболу ⁶²
52. İşkele -i Karalom	Пристанище Каралом ⁶³
53. İskele -i Vidin	Пристанище Видин ⁶⁴
54. İskele -i Karindova	Пристанище Кариндова ⁶⁵
55. İskele -i Mekine	Пристанище Мекине ⁶⁶
56. İskele -i Güğercinlik	Пристанище Гюгерджинлик ⁶⁷
57. İskele -i Demir kapı. ...Çuçure.	Пристанище Демир капъ. ⁶⁸ [От него отклонение до] Чучуре. ⁶⁹
58. İskele -i Semendere	Пристанище Семендере ⁷⁰
59. İskele -i Hisarcik	Пристанище Хисарджик ⁷¹
60. İskele -i Belgrad	Пристанище Белград ⁷²
61. İskele -i Böğürdelen	Пристанище Бьогюрделен ⁷³
62. İskele -i İzvornik	Пристанище Изворник ⁷⁴
63. İskele -i Varadin	Пристанище Варадин ⁷⁵
64. İskele -i Osek	Пристанище Осек ⁷⁶

Вторият документ също се съхранява в Başbakanlık Osmanlı Arşivi. Той е от колекцията Maliyeden Müdevver и е част от мензилски дефтер, датиран от 1108 (1696 – 1697 г.)⁷⁷. Дефтерът е с начало и край и съдържа 156 страници. Той е един от първите дефтери, които описват разстоянията в

часове между мензилите в Румелия и Анадола и по време съвпада с реформата от 1696 – 1697 г. Вероятно е съставен твърде бързо, което личи от непопълнените разстояния до много от пътните станции. Изписани са само имената на мензилите, като е оставено празно място за допълнителни вписвания. В частта за Румелия освен пътните станции по главните пътища са описани и часовете между каик⁷⁸ мензилите по река Дунав от Оряхово до Белград⁷⁹.

Описанието на мензилите започва с препис на ферман от 17 Şevval 1108 (11.05.1697 г.), регламентиращ тяхното използване по течението на р. Дунав. От него става ясно, че заедно с новия ред за използване на пътните станции по главните имперски пътища се уреждат и пътните станции по реката. Определени са 15 мензила от Рахово (Оряхово) до Белград. Поради това, че пътуването по и срещу течението на реката изисква различно усилие и средства, е разпоредено да се заплаща различна такса при наемането на мензилските каици от улаците. Пътуващите срещу течението (от Оряхово до Белград) улаци трябва да плащат на човек за един час използване на каика по три акчета, а ако ползват услугите на джерахори и кормчия (dümanci), на всеки един от тях ще трябва да се плаща по 10 акчета на час. Тези, които се спускат от Белград по течението, плащат половин такса – съответно акче и половина на час за каика и 5 акчета за джерахори и кормчии. Нарезда се преминаващите през пристанищата улаци да плащат определените възнаграждения във всеки мензил (пристанище) за използването на каиците, като се пресметнат часовете и броят на пътуващите. Не трябва да се иска нищо повече нито от държавното съкровище, нито от раята. Емините, забитите, диздарите и вилаетските аяни са отговорни за спазването на реда в пристанищата. Те са задължени да поддържат в изправност използваните от улаците каици.

Прави впечатление и това, че на страниците от документа, където са описани каик мензилите, са разположени само по два мензила. Това дава възможност за допълнителни вписвания, които да конкретизират или променят условията за ползването им. В нито един от описаните мензили не е посочен броят на джерахорите и кормчиите. Явно по р. Дунав не са описани хората, ползващи каици. Само при първите пет мензила са описани длъжностните лица, броят на лодките и часовото заплащане. Останалите са вписани само с имената си и разстоянията между тях в часове. Вероятно рубриките е трябвало да бъдат допълнени впоследствие.

Като цяло документът дава представа как са били съставяни мензилските дефтери във финансовата канцелария Mevkufat Kalemî в подотдела Menzil Halifesi. Първо са били вписвани действащите пътни станции по отделните направления в Анадола и Румелия, а след това са попълвани отделни рубрики, включващи: отговорните за мензила лица, броя на конете или каиците, разстоянията между пътните станции, необходимата издръжка, както и всички промени в статута на пътните станции.

<p>1. Menzil İskele-i Rahova ba marifet-i vekil-i emin-i Nikboli. Saat – 9. Bera-i ücret-i kaik adet – 1. Be her saat – 3. Bera-i ücret-i dümanci ve cerahorlar neferen*** be her yevm saat – 10.</p>	<p>Мензил Пристанище Рахова⁸⁰ [урежда се] с посредничеството на векила на емина на Никболи. Часове – 9. Разходи за 1 лодка. За всеки час – 3 [акчета]. Разходи за кормчии и джерахори – хора*** за всеки пълен час – 10 [акчета].</p>
<p>2. Menzil İskele-i Kara Lom ba marifet-i dizdar ve agayan palanka. Saat – 9. Bera-i ücret-i kaik adet – 1. Be her saat – 3. Bera-i ücret-i dümanci ve cerahorlar neferen*** be her yevm saat – 10.</p>	<p>Мензил Пристанище Каралом [урежда се] с посредничеството на диздаря [на крепостта] и аяните от паланката. Часове – 9. Разходи за 1 лодка. За всеки час – 3 [акчета]. Разходи за кормчии и джерахори – хора*** за всеки пълен час – 10 [акчета].</p>
<p>3. Menzil İskele Vidin ba marifet-i emin-i iskele ve dizdar ve agayan. Saat – 6. Bera-i ücret-i kaik adet – 1. Be her saat – 3. Bera-i ücret-i dümanci ve cerahorlar neferen*** be her yevm saat – 10.</p>	<p>Мензил Пристанище Видин [урежда се] с посредничеството на пристанищния емин, диздаря [на крепостта] и аяните. Часове – 6. Разходи за 1 лодка. За всеки час – 3 [акчета]. Разходи за кормчии и джерахори – хора*** за всеки пълен час – 10 [акчета].</p>
<p>4. Menzil İskele Florentin ba marifet-i dizdar ve agayan palanka. Saat – 6. Bera-i ücret-i kaik adet – 1. Be her saat – 3. Bera-i ücret-i dümanci ve cerahorlar neferen*** be her yevm saat – 10.</p>	<p>Мензил Пристанище Флорентин [урежда се] с посредничеството на диздаря [на крепостта] и аяните [в] паланката. Часове – 6. Разходи за 1 лодка. За всеки час – 3 [акчета]. Разходи за кормчии и джерахори – хора*** за всеки пълен час – 10 [акчета].</p>
<p>5. Menzil İskele Brize ba marifet-i dizdar ve agayan palanka. Saat – 6. Bera-i ücret-i kaik adet – 1. Be her saat – 3. Bera-i ücret-i dümanci ve cerahorlar neferen*** be her yevm saat – 10.</p>	<p>Мензил Пристанище Бризе⁸¹ [урежда се] с посредничеството на диздаря [на крепостта] и аяните [в] паланката. Часове – 6. Разходи за 1 лодка. За всеки час – 3 [акчета]. Разходи за кормчии и джерахори – хора*** за всеки пълен час – 10 [акчета].</p>
<p>6. Menzil İskele Fethülislam. Saat – 4.</p>	<p>Мензил Пристанище Фетхюлислам.⁸² Часове – 4.</p>

7. Menzil İskele Dobra. Saat – 6.	Мензил Пристанище Добра. ⁸³ Часове – 6.
8. Menzil İskele Güğercinlik. Saat – 4.	Мензил Пристанище Гюгерджинлик. Часове – 4.
9. Menzil İskele Şane? Saat – 8.	Мензил Пристанище Шане? ⁸⁴ Часове – 8.
10. Menzil İskele Poreçe – saat – 8	Мензил Пристанище Порече ⁸⁵ на остров
11. Menzil İskele İpek. Saat – 4.	Мензил Пристанище Ипек. ⁸⁶ Часове – 4.
12. Menzil İskele İhram. Saat – 4.	Мензил Пристанище Ихрам. ⁸⁷ Часове – 4.
13. Menzil İskele Kuyulüç. Saat – 3.	Мензил Пристанище Куюлюч. ⁸⁸ Часове – 3.
14. Menzil İskele Semendere. Saat – 3.	Мензил Пристанище Семендере. ⁸⁹ Часове – 3.
15. Menzil İskele Hisarcik. Saat – 5.	Мензил Пристанище Хисарджик. ⁹⁰ Часове – 5.
16. Menzil İskele Belgrad. Adet – 15. Saat – 87.	Мензил Пристанище Белград. Брой – 15. Часове – 87.

Разгледаните документи позволяват да се реконструира както крайбрежното корабоплаване, така също и организацията на каик мензилите по р. Дунав. Внимателният прочит на представената част от мензилски регистър, включваща каик мензилите по р. Дунав, дава възможност да се реконструира структурата им. Ясно е, че куриерите са използвали и плоскодънни лодки (каици). За осигуряване на плаването срещу течението освен гребци (dümancı) са използвани и джерахори – лица, задължени да дърпат лодките с въжета срещу течението в трудните за преминаване места⁹¹. Може да се приеме, че те принадлежат към отделна категория население, задължено да извършва тази служба срещу освобождаване от извънредни данъци. В края на XVII в. те са вече на твърда заплата, която, изглежда, пак се формира за сметка на извънредните данъци.

Връзки между мензилите от Sağ kol (дясното крило; направление) и пристанища по Черноморското крайбрежие и р. Дунав.⁹²

1. Мензил Айдос

menzil Aydos	мензил Айдос (гр. Айтос)
saat – 24 ilâ Bergos – 4	24 часа [от Кърк килисе до Айдос и от там] до Бергос (гр. Люле Бургас) – 4 [часа].
28	[общо] 28 [часа]
saat – 24 ilâ Şumnu – 12	24 часа [от Кърк килисе до Айдос и от там] до Шумну (гр. Шумен) 12 [часа]
36	[общо] 36 [часа]
saat – 24 Ahialu – 6	24 часа [от Кърк килисе до Айдос и от там до] Ахиалу (гр. Поморие) 6 [часа]
30	[общо] 30 [часа]
saat – 28 (?) Misivri – 8	28(?) часа [от Кърк килисе до Айдос и от там до] Мисиври (гр. Несебър) 8 [часа]
36 (?)	[общо] 36 (?) [часа]

2. Мензил Превади (гр. Провадия)

menzil Prevadi	мензил Превади (гр. Провадия)
saat – 38 Varne – 8	38 часа [от Кърк килисе до Превади и от там до] Варне (гр. Варна) 8
46	[общо] 46 [часа]
saat – 38 Şumnu – 8	38 часа [от Кърк килисе до Превади и от там до] Шумну (гр. Шумен) 8 [часа]
46	[общо] 46 [часа]
saat – 38 Yeni bazarı – 5	38 часа [от Кърк килисе до Превади и от там до] Йени базаръ (гр. Нови пазар) 5 [часа]
43	[общо] 43 [часа]

3. Мензил Хаджиоглу базаръ (Добрич)

menzil Hacıoğlu bazarı	мензил Хаджиоглу базаръ
saat – 50 Varne – 8 ilâ Balçık – 6	50 часа [от Кърк килисе до Хаджиоглу базаръ и от там до] Варне (гр. Варна) 8 [часа] до Балчък (гр. Балчик) 6 [часа]
64	[общо] 64 [часа]
saat – 50 Yeni bazarı – 12	50 часа [от Кърк килисе до Хаджиоглу базаръ и от там до] Йени базаръ (гр. Нови пазар) 12 [часа]
62	[общо] 62 [часа]
saat – 50 Mankaliye – 10	50 часа [от Кърк килисе до Хаджиоглу базаръ и от там до] Манкалийе (гр. Мангалия, Северна Добруджа, Румъния) 10 [часа]
60	[общо] 60 [часа]

saat – 50 Balçık – 6	50 часа [от Кърк килисе до Хаджиоглу базаръ и от там до] Балчък (гр. Балчик) 6 [часа]
56	[общо] 56 [часа]
Saat –16 Şumnu	16 часа [от Хаджиоглу базаръ до] Шумну (гр. Шумен)

4. Мензил Диване Али

menzil Divane Ali	мензил Диване Али (селище в Северна Добруджа, намиращо се между градовете Черна вода и Добрич)
saat – 58 Balçık – 10	58 часа [от Кърк килисе до Диване Али и от там до] Балчък (гр. Балчик) 10 [часа]
68	[общо] 68 [часа]
saat – 58 Mankaliye – 6	58 часа [от Кърк килисе до Диване Али и от там до] Манкалийе 6
64	[общо] 64 [часа]
saat 6 – Mankaliye	6 часа [от Диване Али до] Манкалийе
an Mankaliye ilâ Kavarna – 8	8 [часа] от Манкалийе до Каварна

5. Мензил Бабадаъ

menzil Babadağ	мензил Бабадаъ (гр.Бабадаг, Северна Добруджа, Румъния)
saat 80 – Kara harman – 8	80 часа [от Кърк килисе до Бабадаъ и от там до] Кара харман (пристанище в Северна Добруджа, Румъния) 8 [часа]
88	[общо] 88 [часа]
saat 80 mezburun Tulçı – 6	80 часа [от Кърк килисе до Бабадаъ] [о̀] споменатия [мензил] [до] Тулча (гр. в Северна Добруджа, Румъния) 6 [часа]
86 ilâ İsmail geçidi – 3 – 89	86 [часа от Кърк килисе до Тулча и от там] до Исмаил гечиди (гр. Измаил, Украйна) – 3 [часа] [общо] 89 [часа]

БЕЛЕЖКИ

¹ Главните пътища (Ulu Yollar) в Румелия и Анадола са разделени на три главни направления: *Sağa kol* (дясно крило), *Orta kol* (средно крило), *Sol kol* (ляво крило). Точното значение на термина kol е ръка или крило. Има и още едно значение – клон, подразделение. *Sağ*, *orta* и *sol* според речника на Sir J. W. Redhouse (вж. Turkish and English Lexicon. 2 Edition, Istanbul, 1992, p. 1492) са

направленията на пътищата в Румелия и Анадола през османския период. *Orta kol* във военен смисъл означава и мястото, където е съсредоточена главната сила на армията. Тези направления в общи линии следват посоката на утвърдените още от Античността сухопътни артерии. В Румелия *Sol kol* съвпада с трасето на *Via Egnatia*, а *Orta kol* – с трасето на *Via Militaris*. Диагоналният път, или т. нар. средно направление, е най-добре познато. Трасето му повтаря трасето на античния военен път и до XVIII в. е едно от най-използваните във военно отношение. След загубата на територии в Средна Европа от османците това направление отстъпва по важност на дясното. Пътят започва от Одрин, следва долината на р. Марица, преминава през Джисри Мустафа паша (Свиленград), Харманлу (Харманли), Папазли (Поповица), Филибе (Пловдив), Татар пазаръ (Пазарджик), Ихтиман, София, Ниш и достига Белград. Това направление, заедно с вариантите на пътищата, свързващи го с другите две трасета, е исторически най-добре познато. През XVIII в. лявото направление започва от мензила Тюркменлю, минава през Текфурдаг (Родосчук, Текирдаг), следва трасето на римския път *Via Egnatia*, минава през Кавала и Солун, откъдето едно отклонение продължава през Епир и Албания, за да достигне до Средиземно море при Дурацо. Главният път продължава на юг през Тесалия до Морея. По продължение на тези пътища е концентриран и главният куриерски и военен трафик. От своя страна основните пътища са свързани помежду си с мрежа от локални, също така утвърдени комуникации, които се използват не само от куриерите, но и от войската в зависимост от конкретната необходимост или съобразно сезона.

² BOA, KK, 2555: *Defter-i müfredat-i iskeleha ve kolha-i menazil-i atik der sene 1006* (Подробен регистър на старите мензилски пътища и пристанища за 1006 година /1597 – 1598 г./).

³ BOA, Mühimme defteri, 19, 488.

⁴ *Âsâfnâme (Devlet Adamlarına Ögütler) Vezir Lütfi Paşa (1488 – 1563)*. Ankara, 1977, p. 10 – “Не е необходимо до всяко място да се дава улашка заповед. В османската държава няма по-тежки зулуми от тези на улиците. Даването на улашка заповед до всяко възможно място носи загуби за държавата. Всяко място не е важно. *За да се облекчи населението, на някои важни места сложих мензилски коне*” (курсивът е мой – А. А.).

⁵ Трябва да отбележа, че опитът ми да предатирам регистъра по формални белези от втората половина на XVII в. не бе успешен. – Виж работата ми: Важен документ за Кримския път (*Sağ kol*) и неговите отклонения. – В: Традиции и приемственост в България и на Балканите през средните векове. Юбилеен сборник, посветен на проф. д.и.н. Йордан Андреев. В. Търново, 2003, с. 600. Намереният по-късно от мене султански ферман от 1. 09. 1572 г. в *Mühimme defteri* №19, с който се определя заплащане за използването на куриерски коне, дава възможност за съставянето на мензилски дефтери в *Mevkufat kalemi* още в края на XVI в. В разглеждания дефтер е направено именно това. Определено може да се приеме хипотезата, че в най-общ план опитите за реформиране на

куриерската служба започват вероятно през 70-те год. на XVI в. Постепенно се конкретизират, за да се стигне до реформата от 1696 – 1697 г., когато се въвежда заплащане от 10 здрави акчета за всеки час езда на етапен кон.

⁶ **Giacomo Gastaldi.** Pas Kaart van de Zwarte Zee – 1566. Bibliothek van de Rijks universiteit Kaartenafdeling II – 4-12, Leiden Holland. ЦДА, КМФ-35 инв. №862/10. На картата е отбелязано пристанището *Fanar*. Пристанище с името *Fener* има и в османска карта от XVII в. – Виж: **Ibrahim Efendi Mutafarrikah.** Carte de la Mer Noire. Bibliothèque Nationale Cartes et Plans PORTF, 99, Paris. ЦДА, КМФ-35, инв. №838/19. Сега е известно под името *Rumelifeneri*.

⁷ Карты Балканского полуострова пяти верстного масштаба. НБКМ–София. Карты и графики – К 223/951 – *Скумбра кьой*. Вероятно пристанището се е намирало при устието на едноименната река.

⁸ **Joan Van Woenzel.** Nieuwe Wassende Graadige Pas-Kart van de Zwarte Zee. Algemeen Rijksarchief – Holland. Kartenandeling MCAL 2042. ЦДА, КМФ-35, инв. № 862/4. На картата от XVIII в. е отбелязано пристанището *Domuzdere* – първото след Босфора по Черноморското крайбрежие. Вероятно то се е намирало при устието на едноименната река.

⁹ Днес с. Karaburun. – Виж: **Joan Van Woenzel.** Nieuwe Wassende Graadige Pas-Kart van de Zwarte Zee. Algemeen Rijksarchief – Holland. Kartenandeling MCAL 2042. ЦДА, КМФ-35, инв. №862/4.

¹⁰ **Ibrahim Efendi Mutafarrikah.** Carte de la Mer Noire... На картата е отбелязано пристанището *Terkus*. **Jan Kinsbergen** (1735 – 1819). Paskaart van de Zwarte Zee. Kaartenafdeling Gravenhage MCAL 2044. КМФ-35, инв. № 862/4. Холандският картограф отбелязва пристанище под името *Terkus*. – Виж: **Joan Van Woenzel.** Nieuwe Wassende Graadige Pas-Kart van de Zwarte Zee... След Karaburun е отбелязано пристанището *Thirgus*. Вероятно то се е намирало на брега на едноименното езеро. – Виж и: Карты Балканского полуострова...

¹¹ **Giacomo Gastaldi.** Pas Kaart van de Zwarte Zee – 1566... На картата е отбелязано пристанището *Malathia*, второ по ред след Fanar. Вероятно пристанището се е намирало в залива Малатра. На петверстовата руска карта са отбелязани заливите Малатра и Кючукмалатра. – Виж: Карты Балканского полуострова...

¹² **Ibrahim Efendi Mutafarrikah.** Carte de la Mer Noire... На картата е отбелязано пристанището *Midiye*. – Виж и: **Joan Van Woenzel.** Nieuwe Wassende Graadige Pas-Kart van de Zwarte Zee... На картата е отбелязано пристанището *Midija* – сега с. *Kiyuköy*.

¹³ Неидентифицирано пристанище, намиращо се между сегашното село *Kiyuköy* (Мидия) и гр. Ахтопол. Колекцията от холандски карти на Черно море не дава сведения за пристанище с подобно име. В картата на **Nicolaas Witsen** (1641 – 1717). Pontus Euxinus of Nieuwe en naaukeurige Paskaart von de Zwarte Zee. КМФ-35, инв. № 862/3, преди пристанището на Ахтопол е отбелязано пристанище под име *Ineada*, а в картата на Giacomo Gastaldi на същото място е

отбелязано пристанището *Stagnara* – име, което не се среща в другите карти от колекцията.

¹⁴ Сега гр. Ахтопол. В холандските карти името на това пристанище е обозначено като: *Agatopoli, Gatopoli, Ahtobuli*. – Виж: **Jan Kinsbergen** (1735–1819). *Paskaart van de Zwarte Zee...*; **Giacomo Gastaldi**. *Pas Kaart van de Zwarte Zee – 1566...*, Nicolaas Witsen. За историята на града виж: Български средновековни градове и крепости, том I. Варна, 1981, с. 412. **Цветкова, Б.** Проучвания на градското стопанство през XV–XVI в. С., 1972, с. 204. – Виж и: **Трифонов, Тр.** 700 наименования от българското Черноморие. Варна, 2003, с. 13.

¹⁵ Сега гр. Царево. – Виж: **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 204 – Закон за споменатото пристанище Василикоз.

¹⁶ Пристанището вероятно се е намирало на север от едноименния нос. – Виж: Карти Балканского полуострова...

¹⁷ Урдовиза – сега с. Китен. За историята на селището виж: Български средновековни градове и крепости..., с.408; **Трифонов, Тр.** Цит. съч., с. 50, 94.

¹⁸ За името на нос Тиниада (Инеада) виж: Български средновековни градове и крепости..., с.409. Според картата на **Ibrahim Efendi Mutafarrikah**. *Carte de la Mer Noire...*, *Ineada* е пристанище между *Midiye* и *Ahtobuli*. В картата на Nicolaas Witsen пристанището *Ineada* е нанесено също между *Midiya* и *Ahtobuli*. В картата на Kinsbergen пристанището носи името *Port d' Aijade* – вероятно е изопаченото име на *Ineada*. То също е отбелязано преди *Agatopoli*. Очевидно става въпрос за грешка при подреждането на пристанищата.

¹⁹ С. Кюприя – сега гр. Приморско. – Виж: **Трифонов, Тр.** Цит.съч., с. 75.

²⁰ Бургас. В картата на Ibrahim Efendi Mutafarrikah е отбелязано пристанището *Burgaz*.

²¹ Поморие. За историята на селището виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 356; **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 202 – Закон за пристанището Ахиолу.

²² Неиндентифицирано пристанище, намиращо се между Поморие и Несебър.

²³ Гр. Несебър. В картата на Joan Van Woenzel – *Mesembriu*, а в картата на Ibrahim Efendi Mutafarrikah – *Misivri*.

²⁴ Неиндентифицирано пристанище, намиращо се между Несебър и Обзор; букв. превод – мястото на хубавиците; хубавитово.

²⁵ Обзор. – Виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 317 – пристанище Козяк. **Цветкова, Б.** Цит. съч., с.198 – Закон за пристанището Гъзлю; **Трифонов, Тр.** Цит. съч., с. 67. Отново е обърквана подредбата на пристанищата – Обзор е след нос Емине.

²⁶ Емона; Емине – име на нос, намиращ се на север от гр. Несебър. – Виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 356; **Трифонов, Тр.** Цит. съч., с. 35.

²⁷ Вероятно пристанището се е намирало при устието на реката. Под същото име то фигурира и в картата на Ibrahim Efendi Mutafarrıkah.

²⁸ Нос, ограждащ Варненския залив от юг. – Виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 311; **Трифонов, Тр.** Цит. съч., с. 25.

²⁹ Варна. – Виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 293.

³⁰ Вероятно пристанището се е намирало при устието на Батовска река. – Виж: **Трифонов, Тр.** Цит. съч., с. 17.

³¹ Балчик.

³² Каварна. – Виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 272.

³³ Калиакра. – Пак там, с. 246

³⁴ Шабла. Вероятно пристанището се е намирало около едноименния нос.

³⁵ Неидентифицирано пристанище, намиращо се на север от нос Шабла, вероятно при Kartaló göl. – Виж: Stielers Hand – Atlas. Gotha: Justus Perthes 1905, № 52.

³⁶ Неидентифицирано пристанище между нос Шабла и Мангалия.

³⁷ Дн. с. Змеево, Добричко.

³⁸ Мангалия, Румъния.

³⁹ Неидентифицирано пристанище северно от Мангалия, Румъния.

⁴⁰ Аджиджа, Румъния. – Виж: Карты Балканского полуострова пяти верстного масштаба. Ред III, лист. 10; Stielers Hand – Atlas. *Adjidja*.

⁴¹ Кюстенджа, дн. Констанца в Румъния.

⁴² Сюд гьол. – Виж: Карты Балканского полуострова пяти верстного масштаба. Ред III, лист. 10.

⁴³ Неидентифицирано пристанище, намиращо се между Сюд гьол и Карахарман. Под същото име то фигурира и в картата на Ibrahim Efendi Mutafarrıkah.

⁴⁴ Крепост и пристанище на залива Синий, на брега на Черно море, в Добруджа. През XVII в. Карахарман е крепост, охраняваща едноименния дунавски проток от казашките нападения. Има диздар на крепостта и гюмрюк емин. – Виж: **Evliya Çelebi Seyahatnamesi İstanbul 1999**, С., 3, р. 203; **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 196 – Закон за пристанището Кара харманлък. Пристанището фигурира в картата на Ibrahim Efendi Mutafarrıkah, където е посочено като крепост. Виж и: Stielers Hand – Atlas, където фигурира селището *Cara-orman*. Отбелязано е, че то се намира в гърлото (устие) на р. Дунав, като и отклонение към укреплението на устието Сулина (сега Св. Георги, Румъния).

⁴⁵ Тулча, Румъния. – Виж: **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 194 – Закон за пристанищата Тулча, Исакча и Мачин.

⁴⁶ Исакча (Облущица, Облутейра, Сакча, Obenterra), Румъния. – Виж: **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 194.

⁴⁷ Картал, Румъния.

⁴⁸ Измаил, Молдова.

- ⁴⁹ Килия, Молдова.
- ⁵⁰ Неиндентифицирано пристанище, вероятно при с. Вълку, Молдова.
- ⁵¹ Томарево, гр. Рени, Молдова. – Виж: **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 194 – Томарова.
- ⁵² Мачин, Румъния. – Виж: **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 193. Зиамет на мир – и ливата.
- ⁵³ Неиндентифицирано пристанище на р. Дунав, намиращо се между пристанищата Мачин и Хърсово.
- ⁵⁴ Хърсово, Румъния. – Виж: – Цит. съч., с. 192 – Закон за пристанището Хърсова.
- ⁵⁵ Расоват, Румъния.
- ⁵⁶ Силистра. За града виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 177; **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 191 – Закон за пристанището на самата Силистра.
- ⁵⁷ Тутракан. За града виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 171; **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 183.
- ⁵⁸ Русе. За града виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 157; **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 187 – Закон за пристанището Русчук.
- ⁵⁹ Гюргево. Пак там.
- ⁶⁰ Вероятно Пиргос, сега с. Кула до Русе, или пристанище на о-в. Голе (Куле), намиращ се срещу с. Кула.
- ⁶¹ Свищов. За града виж: Български средновековни градове и крепости..., с. 149.
- ⁶² Никопол. **Пак там**, с. 125; **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 180 – Закон за пристанището Нийболу.
- ⁶³ Лом. Пак там, с. 116.
- ⁶⁴ Видин. Пак там, с. 98; **Цветкова, Б.** Цит. съч., с. 174; **Лукач, Д.** Видин и Видинския санджак през XV–XVI в. С., 1975, с. 169.
- ⁶⁵ Неиндентифицирано пристанище на р. Дунав.
- ⁶⁶ Неиндентифицирано пристанище на р. Дунав.
- ⁶⁷ Голубац, Сърбия и Черна гора.
- ⁶⁸ Железни врата, сега в района на хидроцентралата Чердап, Сърбия и Черна гора.
- ⁶⁹ Вероятно е записано селото Джеджераци, сега с. Давидовац – село, намиращо се между Кладово и хидроцентралата Джердап.
- ⁷⁰ Смедерево, Сърбия и Черна гора.
- ⁷¹ Гроцк, Сърбия и Черна гора.
- ⁷² Белград, столица на Сърбия и Черна гора.
- ⁷³ Шабац, Сърбия и Черна гора.
- ⁷⁴ Зворник, Сърбия и Черна гора.
- ⁷⁵ Петроварадин (Нови Сад), Сърбия и Черна гора.
- ⁷⁶ Осиек, Сърбия и Черна гора.
- ⁷⁷ ВОА, МАД, 7617. (defter 4031).

⁷⁸ Плоскодънна лодка, която се използва и за строеж на понтонни мостове.

⁷⁹ Пак там, с. 49-56.

⁸⁰ Оряхово.

⁸¹ Брза паланка, Сърбия и Черна гора.

⁸² Кладово, Сърбия и Черна гора.

⁸³ Добра, Сърбия и Черна гора.

⁸⁴ Неиндентифицирано пристанище на р. Дунав.

⁸⁵ Селище на р. Дунав и едноименен остров в стара Сърбия.

⁸⁶ Кулич, Ключ, Сърбия и Черна гора.

⁸⁷ Смедерево, Сърбия и Черна гора.

⁸⁸ Велико градище, Сърбия и Черна гора.

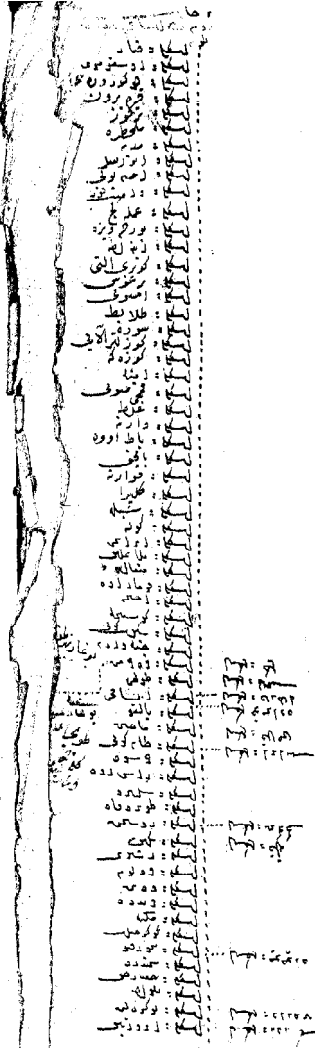
⁸⁹ Рам, Сърбия и Черна гора.

⁹⁰ Гроцка, Сърбия и Черна гора.

⁹¹ **Ivanova, Sv.** Sketches from the Life of a Kapudan Pasha on the Danube. – In: *The Kapudan Pasha, His Office and His Domain*. Ed. E. Zahchariadou. Rethymnon, 2002, pp. 332–335.

⁹² Десният път, който свързвал Истанбул с Крим, е известен под името “Кримски път”. През XVI – XIX в. той е започвал от Кърк килисе (Лозенград), следвал е северна посока покрай Черноморското крайбрежие, пресичал е Източна Стара планина при Айтос и Провадия или през Котленския проход, преминавал е през източните части на Делиормана, достигайки до много важната пътна станция в Хаджиоглу пазарь (Добрич). От тази пътна станция се отделяли две направления. Кримското направление продължавало към Бабадаг, през мензила Диване Али (селище в Северна Добруджа) и Карасу (Черна вода), пресичало р. Дунав преди ръкавите на делтата при Исмаил (Измаил), продължавало в североизточна посока и достигало до крепостта Узи (Очаков). През първата половина на XVIII в., поради постепенното напредване на Русия към Черно море, е била организирана и мрежа от пътни станции извън района на Узи, които свързвали Кримския път с Азов. Трасето следвало античния римски път към р. Днестър. По този начин се осъществявала връзката с крепостта Бендер. Едно от много важните отклонения от пътната станция Хаджиоглу пазарь е това към Силистра. След това по десния бряг на р. Дунав то продължавало към Русе, Никопол и Видин, като се дублирало и с формираните каик мензили по р. Дунав. За този път виж работата ми: *Важен документ за Кримския път (Sağ kol) и неговите отклонения*. – В: *Традиции и приемственост в България и на Балканите през средните векове*. Юбилеен сборник, посветен на проф. д.и.н. Йордан Андреев. В. Търново, 2003, с. 596.

ПРИЛОЖЕНИЯ



1. BOA, KK, 2555: Defter-i müfredat-i iskeleha ve kolha-i menazil-i atik der sene 1006. P., 12.

01

Handwritten Ottoman Turkish text on a document fragment, showing musical notation and several lines of script.

0 -

Handwritten Ottoman Turkish text on a document fragment, showing musical notation and several lines of script.

Handwritten Ottoman Turkish text on a document fragment, showing musical notation and several lines of script.

Handwritten Ottoman Turkish text on a document fragment, showing musical notation and several lines of script.

2. BOA, MAD, 7617. (defter 4031). P. 50-51.

TWO DOCUMENTS OF 16th AND 17th cc. ABOUT THE PORTS ON THE BLACK SEA AND THE DANUBE

SUMMARY

The following article represents some information connected with the ports on the Rumelian coast of the Black Sea and the Danube, which is included in two documents of 16th and 17th cc. from Baş Osmanlı Arşivi-İstanbul. All of the Black Sea ports are located as well as the kaik menzili on the river Danube. The connections with Sa kol are shown too.