

Сведения за стоки, пътища и пътни съоръжения в пътеписите на Томазо Алберти  
от началото на XVII век

Докторант Надежда Янакиева, (ББЦТ – БАН)

Доклад към Научна конференция с международно участие

„Стопанство и търговия на Средновековните Балкани“

(Институт за исторически изследвания – БАН)

Томазо Алберти е един от малкото италиански търговци, които оставят пътеписи в началото на XVII век за маршрута през Източните Балкани (Константинопол-Одрин-Айтос-Провадия-Добрич-Мачин-Галац-Лвов) или така наречения „Десен път“. През този период пътуването през Балкана (Стара планина) не е комфортно и пътуващите трябва да понесат много неудобства. Пътищата били опасни и несигурни, а често дори и липсвали и пътуващите трябвало да се водят по конските следи. Това прави още по-ценен пътеписа на Томазо Алберти особено във втората му част, където ни дава сведения за пътуването му от Константинопол до Лвов.

В тази статия ще анализирам краткия отчет на Т. Алберти и неговата информация за опасностите по пътя, както и други исторически и географски данни, свързани с балканските градове. По-специално внимание ще бъде отделено на пътуването по море от Венеция до Константинопол през 1609 г. и на пътуването му по суша от 1612 г. от Константинопол до Лвов и обратно. Именно по това време интересът на търговеца е фокусиран върху условията на пътуване, дава се информация за маршрутите, за балканските градове, сигурността на търговските кервани, сведения за стоки, митници и цени, всичко, което може да се определи като икономическа информация. В по-малка степен ще бъде отразено пътуването през Молдова (княжество Богдания, както го нарича Алберти) и полския град Лвов, тъй като това вече е сторено от румънски историци<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Част от италианския текст, отнасящ се до румънските земи и търговските колонии в Лвов е бил публикуван и използван от Николае Йорга в първия том на монографията му „История на румънците по пътеписни сведения“ (Iorga 1928: 267-270). По-късно тези сведения са преведени на румънски и коментирани от Мария Холбан. В кратките ѝ бележки е поставен акцент върху интереса, който писаното от Томазо Алберти представлява за стопанската история на васално зависимите от Портата Дунавски княжества. Вж. също (Vorgomeo 2007: 627-628), която отбелязва всички библиографски данни за този пътешественик.

Томазо Алберти е агент на венецианска търговска къща, която поддържа активни връзки с Османската империя и Полша. В качеството на търговец Алберти предприема едно първо плаване от Венеция до Константинопол по море през 1609 г.

През месец ноември 1612 г. му е наредено да откара стоки от Истанбул до Лвов. След като изпълнява мисията, той се завръща в Константинопол с 60 каруци кожи и други стоки, предназначени за венецианските тържища. Следва второ пътуване до Лвов от 1613 г., откъдето се завръща в родната Болоня по сухопътен маршрут.

През 1614 г. Алберти за втори път отплава за Константинопол, където се задържа седем години и се завръща в родината си през 1621 г.

След като пристига в османската столица, Алберти не пише нищо почти три години. Не се знае точната причина за това мълчание, тъй като авторът не предоставя информация за случилото се през този период. След тези три години на Томазо Алберти му е наредено да откара стоки от Истанбул до Лвов.

Ноември 1612 г. Томазо Алберти тръгва Полша, използвайки балканския път най-източния маршрут, по-който пътуващите от Полша до Константинопол (или в обратната посока) прекосяват Балканския полуостров<sup>2</sup>. Благодарение на това пътуване сред бележките на италианския пътешественик може да се намери информация за съвременните български, румънски и украински земи, както и за добре известните селища от Константинопол до Одрин. По този път авторът пътува с керван и каруци. Разделът, посветен на пътуването в края на 1612 г., е озаглавен: „Пътуване направено от мен Томазо Алберти от Истанбул до Полша, тоест в Лвов, по суша, с много премеждия на моите господари, важни венециански търговци, тоест 27 каруци натоварени с килими, три каруци с ревен, две каруци с коприна, всички водени до тяхната търговска къща в Лвов, а аз отгоре на гореспоменатите неща, които каруци бяха водени от турци.“<sup>3</sup>

На 26 ноември 1612 г. при много трудни условия започва пътуването на Алберти от Истанбул заедно с други венециански търговци с керван натоварен с килими, ревен и

---

<sup>2</sup> Borromeo 2007: 263-267.

<sup>3</sup> „Viaggio fatto da me Tommaso Alberti da Costantinopoli in Polonia, cioè in Leopoli, per via di terra, con molti effetti dei signori miei principali mercanti Veneziani cioè 27 carri carichi di tappeti, tre carri di reobarbaro, due carri di seta, tutto per condurre alla lor casa aperta in Leopoli, ed io sopracarico delle suddette robe, quali carri erano tutti condotti da Turchi.“

коприна. Керванът, състояща се от десетки каруци, пътува във време, когато зимният сезон наближава. След като излизат от Одринската порта търговците пътуват два дни и две нощи под дъжд и буря. Правят кратка почивка и на 8 декември, те стигат до Бююкчекмедже или както той го нарича с италианското му име – дълъг мост (ponte lungo). Тук той ни дава повече информация за моста и мястото за почивка. Пише, че мостът е от „жив“ камък (т.е. от гранит или друг вид седиментна скала, трудна за обработване) и че е дълъг половин миля. Мостът имал много сводове, но бил нисък - пише авторът. До моста имало и красив кервансарай, „който – обяснява Алберти, означава което означава пазено място, където пътниците отиват да си починат. И всичко това е покрито с олово; има само една врата; има комфортни конюшни, чешми и квартири за хора голямо количество“. Според авторът мостът също служел и като морска лагуна<sup>4</sup>.

В 9 часа сутринта керванът тръгва от Бююкчекмедже и вечерта пристигат в Силиври (Silivria). Авторът не описва града само споменава, че има пристанище.

Следващата вечер стигнат до Чорлу (Corlu), който имал голям търговски пазар според Алберти.

Следващите две спирки по маршрута са Люлебургас (Pergas villa) и Хавса (Cappi).

Вероятно поради размера на кервана и лошите метеорологичните условия, търговците пристигат много бавно в Одрин на 13 декември.

Томазо Алберти дава малко информация за толкова голям и значим за търговците град. Одрин е един от основните градове, в който често спират търговци, дипломати и изобщо всички пътуващи от Европа към Истанбул. С многото си кервансарайи и ханове, както и пазари Одрин се е превърнал в основно място за почивка и закупуване на запаси. Но нашия автор само отбелязва, че е стар град и то грозен<sup>5</sup>.

До Одрин маршрутът на Томазо Алберти съвпада с трасето на Диагоналния път. Описанията на селищата и пътните станции, както и впечатленията на автора за тях, са разгледани подробно в предходната глава. След Одрин двата пътя се разделят.

---

<sup>4</sup> Alberti 1889: 17-18

<sup>5</sup> Alberti 1889: 18

Керванът напуска Одрин в полунощ на 15-ти декември и вечерта пристига в село Голям Дервент<sup>6</sup> (*Dervente*), което според Алберти е населено с българи. На следващия ден керванът напуска селото и трябва да премине през Странджа. Авторът отбелязва:

„Преминахме през много опасна гора, пълна с убийци, но вървахме добре защитени от всякакви подозрения.“<sup>7</sup>

Краткото описание не уточнява по какъв начин са били защитени – дали са разчитали на придружаващите ги турски охранители, или са били уверени, че няма да станат обект на нападение от тях. Остават да пренощуват в същата „опасна гора“. Следващите дни керванът продължава да пътува през планината Странджа, според Алберти по много лош път и при непрекъснат проливен дъжд.

На 18 декември Алберти пристига в Айтос (*Aidos*), който според собствените му думи е „грозен град без големи стени“. Въпреки критичната му оценка за градската среда, авторът отбелязва, че селището е разположено в красива природна местност.

„В 18 часа в неделя отидохме в Айдос - грозен град без големи стени.“<sup>8</sup>

През следващите дни Алберти и спътниците му прекосяват трудни за изкачване планини и клисури, което значително забавя придвижването им. Авторът подчертава тежките условия на терена, като описва, че за изкачването на една единствена каруца са били необходими десет чифта коне. Това свидетелства за критичната роля на конете в пътешествията през този период, когато те са били основното и често единствено средство за транспорт както за хора, така и за товари.

В условията на XVI и XVII век, осигуряването на достатъчно здрави и добре поддържани коне е било предизвикателство, особено в отдалечени райони или по време на дълги преходи. Конете са били стратегически ценни както в търговията, така и в армията, а контролът върху коневъдството е бил ключов за икономиката и мобилността на Османската империя и европейските държави. Италиански пътешественици, като Катарино Дзено и Бенедето Рамберти, също отбелязват трудностите при намирането на достатъчно силни животни за дълги маршрути, особено в планинските райони на Балканите.

---

<sup>6</sup> Голям Дервент е село в Югоизточна България. То се намира в община Елхово, област Ямбол.

<sup>7</sup> Alberti 1889: 19

<sup>8</sup> Alberti 1889: 19

След тежкия планински преход керванът спира в селище, което е напълно необитаемо и опожарено в резултат на татарските набези. Алберти отбелязва, че татарите често нападали пътници и плячкосвали селата, вземайки „каквото им се хареса“. Опустошението, оставено след техните нападения, свидетелства за несигурността на пътешествията през тези земи. След краткия престой керванът продължава своя труден преход през Стара планина.

Керванът преминава през Стара планина и достига Провадия – селище, населено предимно с турци. Според автора градът е разположен в равнина и няма укрепителни стени, но високите околни планини създават естествена защитна среда, която компенсира липсата на крепостни съоръжения. Този детайл е показателен за променената стратегическа и военно-политическа обстановка на Балканите през XVI–XVII век, когато османската власт, чрез контрол над планинските проходи и разполагане на гарнизони, постепенно намалява значението на традиционните градски укрепления. Наблюденията на пътешествениците за отсъствието на стени често отразяват именно тази нова концепция за сигурност, при която естествените географски дадености се използват като ключов елемент за защита на населените места.

След като напускат Провадия, пътниците са принудени да останат в малко село заради религиозните празници на турците. Алберти отбелязва с известна ирония, че турците „хитро“ оставили търговците заедно с каруците и стоките в това отдалечено място, докато самите те взели конете и заминали да празнуват в съседно село. В резултат на това търговците се оказали в изолация – далеч от населено място, без храна, без вино и изложени на студен вятър. Тази ситуация подчертава не само трудностите на пътешествията в този период, но и зависимостта на кервана от местното население и условия.

На 25 декември стигнат до град Добрич (*Barzargichi*), който се намира на равнина сред големи гори и отново без крепостни стени. На 28-ми навлизат в провинция Добрич и Тракия (*Tracia*), граничеца със земята на татарите.

„На 28-и същия ден станахме и тръгнахме през споменатите равнини, които са толкова големи, че изглеждат като море от земя, от което не се вижда нищо друго освен небе и земя, без най-малкото дърво. Пътищата са много лесни за преминаване, което е

практично, поради големия брой пътни платна, които се виждат, пресичащи се едно над друго; и ние пропуснахме пътя два пъти.“<sup>9</sup>

Вечерта отсядат във вила, наречена Булбул<sup>10</sup>, малка вила намираща се в същите равнина. Следващия ден продължават през споменатите равнини, като този път са наели един от мъжете от вила Булбул, който познава пътищата, за да може да ги води.

Следващата спирка на пътниците е Каракичи<sup>11</sup> – малък град, където Томазо Алберти и спътниците му спират, за да си починат конете.

„В този град има една красива каварсера, т.е. затворено място за стока и коне, което прилича на манастир само с една врата и с всички необходими удобства за пътници и коне.“<sup>12</sup>

В началото на декември търговците пристигат в град Мечина<sup>13</sup>, където трябва да прекосят река Дунав. Това е пристанищният град, в който Османската империя начислява мита. След като били платени необходимите данъци, всички стоки били натоварени на лодки и така преминават от другата страна на Дунав. Продължават пътя си към Полша оставяйки Турция и влизат в земи с предимно християнското население. На 10 декември влизат във Васлуй<sup>14</sup>, тогава под управлението на Княжество Богдан. Това било, според авторът, разрушено селище с голямо население, църква и дворец на княз Богдан.

Пътуването започнало от Истанбул на 26 ноември и завършило девет седмици по-късно във Лвов. Алберти остава в Лвов около три месеца и тръгва обратно за Истанбул на 24 април 1613 г. с различни стоки, които е закупил<sup>15</sup>.

Потеглили от Лвов, Алберти и приятелите му прекарват нощта в къщата на приятел извън града, а на следващия ден продължават пътуването си с коне, които им били дадени от благородник на име Адам Сигнаши Палатино дела Корона дворцов граф. Тук Алберти описва, че са срещнали един ездач, който ги е предупредил, че в гората има разбойници, които ограбват пътниците. Явно освен Алберти и няколко негови приятели

---

<sup>9</sup> Alberti 1889: 22

<sup>10</sup> Неустановено селище

<sup>11</sup> Вероятно Черна Вода, Румъния

<sup>12</sup> Alberti 1889: 22

<sup>13</sup> Мачин

<sup>14</sup> Васлуй (на румънски: Vaslui) е град в Румъния, административен център на окръг Васлуй.

<sup>15</sup> Alberti 1889: 30

променят пътя си към Каменец Подолски, където изчакват да дойдат другите търговци и да се събере керванът<sup>16</sup>. Заедно решават да вземат осем мъже, който да ги придружат по опасния път. На 30 април керванът с 60 коня, натоварен с различни стоки потегля за Истанбул. Групата продължи своето пътуване без проблеми, като следва пътя, по който е пристигнала преди това. Нашият пътешественик, който разказва няколко анекдота за това колко опасни са бандитите и техните грабежи за керваните по това време, забелязва, че условията на природата могат да бъдат също толкова опасни. На 23 май керванът стига до голямата балканска гора, където се натъкна на стръмен проход, на ръба на скала и не позволява на каруците да преминат. Всъщност една от колите, която е натоварена с 30 торби с испански риал и други продукти, се разбива в прохода, но всички стоки са спасени, понеже околните клони на дърветата попречили на колата от падане. Накрая, на 1 юни 1613 г., след като преминава Айтос и Силиврия се връща обратно в Истанбул.

Пребиваването на Алберти в Истанбул, след като се завръща от Полша, не продължава дълго. Около три седмици по-късно, на 21 юни 1613 г., поема път отново до Лвов. Алберти не ни дава нова информация за това второ пътуване до Полша. Напуска Истанбул, за да пристигне в Лвов на 27 юли. След като остава в Лвов повече от две седмици, той избира сухопътен маршрут – през Краков, Прага и Нюрнберг, за да отиде в родния си град на 13 август същата година.

След време Томазо Алберти предприема второто си плаване за Истанбул на друг кораб. На 30 юни 1614 г. той пристига в Истанбул, където престоява седем години. Нашият пътешественик, за съжаление, не пише за видяното и живота, с изключение на известна информация за османската администрация по време на седемгодишния си престой в Истанбул.

Както се вижда от текста тук, основна тема в пътешествията на Алберти са пътните условия и опасностите по пътя. Въпреки че минава през древни антични градове, той описва само архитектурата на кервансараите и мостове - съоръжения, свързани с пътуването. Прави впечатление, че Алберти описва само селища, които са заобиколени от високи стени и са добре защитени – отново страх да не бъдат ограбени. Единственото нещо, което заема ума му, е безопасността на човек, който носи ценни стоки и пари.

\* \* \*

---

<sup>16</sup> Alberti 1889: 18

По така наречения „вертикален път“ – маршрутът Константинопол – Одрин – Лвов – липсват други известни италиански пътешественици от края на XVI и началото на XVII век, които да са оставили толкова подробни сведения, както Томазо Алберти. От разглеждания период 16 и 17 век в настоящата теза имаме сведения от поляците Еразъм Отвиновски (1557) и Тарановски (1569)<sup>17</sup>, на французина Пиер Лескалопие (1573)<sup>18</sup>, на холандеца Георги Дуза (1598)<sup>19</sup>, на поляците Освиенцим (1636)<sup>20</sup>, Войцех Мясковски (1640)<sup>21</sup> и на Мартин Грюневег (1582)<sup>22</sup>

Най-подробни сведения за Източна България може да открием в дневника на Мартин Грюневег. Макар и не италианец, Мартин Грюневег е сред малцината, които също са преминали по този маршрут и са оставили писмени свидетелства. Това дава основание за сравнение между двамата, независимо от разликите в техния произход и социална роля.

Маршрутите им до голяма степен съвпадат: Константинопол – Бабаески – Хавса – Одрин – Дервент – Айтос – Провадия – Добрич – Дунав. И при двамата фокусът е поставен върху ключови места по трасето, включващи търговски станции, пътни съоръжения и пунктове за прехрана и отдих. Въпреки това перспективите им силно се различават.

Грюневег демонстрира етнографски интерес – рисува, наблюдава архитектурата, описва с внимание местни обичаи, облекло, храна, бит и домакински детайли. Тонът му е неутрален и понякога дори съчувствен, когато става въпрос за татари, българи или турци. Той не налага осъдителни оценки, а по-скоро се стреми към разбиране на културните различия.

Томазо Алберти, от своя страна, е търговец, чието пътуване е подчинено на прагматични цели. Неговият фокус е насочен към пътната инфраструктура, безопасността на маршрута, митническите режими и възможностите за търговия. Стилът

<sup>17</sup> Хр. Кесяков. Стари пътувания през България. — Периодическо списание, V, кн. XXI—XXII, 1887, с. 339—342.

<sup>18</sup> Б. Цветкова. Един френски пътепис за българските земи от XVI в. (Пиер Лескалопие — 1574 г.). — ИБИД, кн. XXVI. С., 1968, с. 251—266.

<sup>19</sup> Ст. Ал. Найденови ч. Материали за България и Европейска Турция из стари римски библиотеки и архиви. — Сборник в чест на Васил Н. Златарски. С., 1925, с. 187—193.

<sup>20</sup> Хр. Кесяков. Цит. съч., кн. XIX — XX, 1886, с. 63—69.

<sup>21</sup> Пак там, кн. XXI—XXII, с. 343—347

<sup>22</sup> Виж. Немски и австрийски пътеписи за Балканите в. Съставител Михаил Йонов. София, 1978, 384-418.



му е по-резервиран, тревожен и често оценъчен, като не крие презрение или страх спрямо османските поданици – дори когато описанията са обективни. Градове като Одрин са наречени "грозни", горите – "опасни", а броят на „много турци“ се отбелязва с тревожен подтекст.

Така, въпреки сходството в маршрута, двамата пътешественици представят два диаметрално различни погледа към османската действителност: единият – любопитен наблюдател, другият – предпазлив търговец. Това разслояване в перспективата придава изключителна стойност на техните описания – първият е ценен заради социално-културните си наблюдения, вторият – заради икономическите и логистичните аспекти на пътуването през Балканите в края на XVI и началото на XVII век.

Безспорно е, че като източник от първа ръка, пътеписът заема важно място в историческите изследвания. По-специално тези книги са по-ценни от гледна точка на социално-историческите изследвания. В тази връзка, в разказите на италианския търговец-пътник Томазо Алберти, който пътувал между Венеция-Истанбул, дава някои важни сведения за османската държава, за някои османски владетели, за търговски дейности и др.

По своето съдържание този извор се явява ценно свидетелство на първо място заради подробните бележки на автора за условията на пътуване по един рядко използван от търговците маршрут Истанбул-Одрин-Полша. В същото време дневникът предлага любопитни сведения за отделни селища в тогавашната Османска империя, през които минава кервана на Томазо Алберти.