

ИЗВЕСТИЯ НА НАРОДНИЯ МУЗЕЙ-ВАРНА

С УЧАСТИЕТО НА МУЗЕИТЕ
В ТОЛБУХИН И СИЛИСТРА

КНИГА XII (XXVII)

BULLETIN DU MUSÉE NATIONAL DE VARNA

AVEC LA PARTICIPATION DES MUSÉES
DE TOLBUHIN ET SILISTRA

TOME XII (XXVII)

1976

КНИГОИЗДАТЕЛСТВО „ГЕОРГИ БАКАЛОВ“ — ВАРНА

ВАРНА КАТО СРЕДИЩЕ НА ДУБРОВНИШКАТА И АНКОНСКАТА ТЪРГОВИЯ ПРЕЗ ВТОРАТА ПОЛОВИНА НА XVI В. И НАЧАЛОТО НА XVII В.

ЕКАТЕРИНА ВЕЧЕВА

Търговията между Дубровник и България през различните периоди на нейното съществуване представлява значителен интерес за българската историческа наука, тъй като е тясно свързана с външнополитическата ориентация и икономическото развитие на страната. Дейността на чуждите търговци в България била регламентирана и осигурявана от българските владетели чрез много привилегии, давани в зависимост от отношенията с другите държави. Особено място като търговски партньор на България заемали дубровнишките търговци. Тяхната значителна и трайна активност по целия Балкански полуостров преди настаняването на османските турци определя интереса на историците към тях, поради което този въпрос е разгледан сравнително пълно в нашата и чужда историография.¹

¹ И в. С а к ъ з о в. Българската търговия през XIII—XIV в. Сп. на българското икономическо дружество, 1922, 1—2, с. 34—87; Същият. Стопанските връзки на България с чужбина през XIV в. ГСУ, ЮФ, XXX, 1935; М. Д и н и ъ. Дубровачка средновековна караванска трговина, Югословенски историјски часопис, III, 1937; М. М а р к о в и ъ. О хоризма бугарского царя Јован Асен II поделеной Дубровнику. Историски гласник (по-долу ИГ), IV, 1952, с. 9—12; В. К р е к и ъ. Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen âge. Paris, 1961; М. Г е к и ъ. Дубровачка трговина соли у XIV в. Зборник FFB, 1955, с. 93—153; V. F o r e t i ć. Nekoliko pogleda na pomorsku trgovinu Dubrovnika u srednjem vijeku. Dubrovacko pomorstvo, 1955, p. 117—164; П. П е т р о в. Търговските връзки между България и Дубровник през XIV в. ИБИБ, XXV, София, 1967, с. 93—115; Същият. Нови данни за търговските връзки между България и Дубровник през XIV в. ИБИБ, XXVIII, София, 1972, с. 43—53; Б. Ц в е т к о в а. Проучвания на градското стопанство през XV—XVI в. София, 1972, с. 9; S. A n z e l m i. Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento; un momento della storia mercantile del Medio Adriatico. Ancona. 1969; I. D e l u m e a u. Un ponte fra Oriente e Occidente — Ancona nel Cinque cento, Quaderni storici, 13. Ancona, 1970; I. T a d i ć. Le commerce en Dalmatie et a Raguse et la decadence économique de Venise au XVII s. Civiltà veneziana, Studi 9. Venezia-Roma; M. B e r e n g o. La società veneta alla fine del 700. Firenze, 1955; M. C a n a l e. Nuova istoria della repubblica de Genova del commercio e dalla sua letteratura dalle origine all'anno 1797, v. I—IV. Firenze, 1858—1864; A. G i u s t i n i a n i. Annali della repubblica di Genova, v. I, II. Genova, 1834—1835; N. J o r g a. La politique venetienne dans les eaux de la Mer Noire. Bulletin de la Section historique, Akad. romaine, II, 1914, 2—4 etc.

Варненското пристанище играло твърде съществена роля като средище на дубровнишката морска търговия.² Поради това въпросът за значението на Варна като търговски център през XVI—XVII в. е бил предмет на някои изследвания.³

Опит да се даде картина на дубровнишката търговия в българските земи през периода на турското робство е направен от Иван Сакъзов. Използвайки материали от богатия архив на Дубровник, Анкона, Генуа и Ватикана, Сакъзов се спира подробно и твърде изчерпателно на основаването, развитието и западането на дубровнишките колонии в българските земи. Той отделя внимание както на сухопътните, така и на морските пътища, използвани от дубровнишките търговци, като се спира на износа през голямото черноморско пристанище Варна. Въз основа на документален материал от дубровнишкия и анконския архив авторът се стреми да обрисова връзките на Варна с Дубровник и Анкона, да посочи мястото ѝ в дубровнишката търговия. Той обаче не е проследил пълно сведенията за Варненското пристанище, а е използвал отделни материали. Твърде бегло са разгледани въпросите за осигуровките, за керванския превоз до Варна, за стимулиращото въздействие на дубровнишката търговия върху местното стопанство, за подготовката на стоките за дългия път и др.

От всичко казано дотук се вижда, че историческата наука се нуждае от още изследвания, третиращи въпросите на дубровнишката търговия в България и ролята ѝ в икономическия живот на българските земи, политически и културни влияния и др.

Целта на настоящата работа е въз основа на значителен брой непубликувани материали от Дубровнишкия архив да се проследи търговската дейност на дубровничани през Варненското пристанище, да се систематизират и свържат с тях известните досега, но разпръснати изворни материали, за да се очертае мястото и значението на Варна като търговски и

² Първите сведения за дубровнишки колонии в българските земи са от втората половина на XV в. — София (1472), Видин (1476), Търново (1478). Вж. Й. Спиревска. Търговските връзки между Дубровник и българските земи през XV—XVI в. според дубровнишки извори — дисертация; V. Tárkov a-Za i m o v a. Sur les débuts des colonies ragusaines dans les territoires bulgares (fin du XV s.). *Studia Balcanica*, III, La ville balkanique XV—XIX s. Sofia, 1970; Ив. Сакъзов. Стопанските връзки между Дубровник и българските земи. София, 1930. Поради значителната роля, която играели дубровнишките търговци в икономиката на Османската империя, въпросът за тяхната дейност на Балканите е предмет на голям брой изследвания: Л. Војновић. Дубровник и Османско царство, I. Београд, 1898; J. Hammett. L'histoire de L'Empire Ottoman depuis son origine jusqu'à nos jours. Paris, 1840—1842; S. Baumgarten. Observations sur le commerce et sur les Turcs. *Revue d'histoire comparée*, 1947; Ив. Божић. Дубровник и Турска у XIV и XV веку. Београд, 1952; Същият. Економски и друштвени развитак Дубровника XIV—XV веку. ИГ, I, 1949, с. 21—61; В. Винавер. Дубровачка трговина у Србији и Бургаској крајем XVII века (1660—1700). ИЧ, XII—XIII, 1963, с. 189—235; Същият. Крај дубровачка трговина на Балкану. ИГ, 1956, с. 21—60; J. Tadić. O pomorstva Dubrovnica u XVI—XVII veku. *Dubrovačko pomorstvo*, Dubrovnik, 1952; В. Винавер. Дубровник и Турска у XVIII в. Београд, 1960; С. Димитријевић. Дубровачки каравани у Јужној Србије у XVII веку. Београд, 1958; Ив. Сакъзов. Псс. съч.; Същият. Търговията между Анкона и българските земи през XVI—XVII столетие. София, 1930; Същият. Търговията на Черно море през XVI—XVII в. Морски сговор, 1929.

³ Ив. Сакъзов. Стопанските връзки...; Същият. Търговията на Черно море...; Същият. Търговията между Анкона и българските земи...; Б. Цветкова. Материали за стопанската история на селищата по Черноморието и в някои прилежащи области от XVI в. ИНМВ, III (XVIII), 1967, и др.

пристанищен център в дубровнишката търговия, както и да се изяснят причините за рязкото намаление на неговия трафик в края на XVI в.

Основен източник за историята на дубровнишките колонии на Балканите и в частност на Североизточна България и Варна е Дубровнишкият държавен архив. В последните години се започна едно по-грижливо издирване на документи за връзките на Дубровник с българските земи. В резултат на това бяха събрани голям брой нови материали.

За разлика от останалите градове на Североизточна България, където през периода XV—XVIII в. се създават и процъфтяват значителни колонии, Варна се издига само като пристанищен център и в него не възниква дубровнишка колония. Поради това сведенията, отнасящи се до Варна, са до известна степен еднообразни, свързани преди всичко с товаренето на стоки. Тук сме се постарали да съберем колкото е възможно повече нови материали, отнасящи се до дубровнишката търговия във Варна, без да претендираме за изчерпателност, тъй като авторът не е имал възможност да работи в Дубровник, а е използвал фотокопия и микрофилми, донесени от наши учени от Дубровнишкия архив.

Североизточна България привлича дубровнишките търговци с удобното пристанище Варна и най-вече с изобилието от стоки, които представлявали интерес за тяхната търговска дейност. Подробно описание на тази област прави дубровничанинът Павел Джорджич: «Българското царство е разделено на три провинции — първата се нарича Добруджа, която е равнинна, открита, няма гори и се простира покрай морския бряг, като започва от устието на река Дунав, което усие се влива в морето близо до Вейвар, и тази област аз дълги години изучавах. Жителите на Добруджа се измъчват от липсата на дървен материал, за да го използват за огън и тъй като им липсва такъв дървен материал, използват изпращанията на крави и волове, с какъвто добитък тази земя е много богата. . . . После следва областта Дели Орман, наречена с това име заради многото гори, заради изобилието и плодородието, заради големите пасища, тъй като насколо няма област толкова богата».⁴

В първите години след османското завоевание Варненското пристанище загубва предишното си значение, но към средата на XVI в. започва отново да нараства неговата роля като търговско средище.

Дубровнишките търговци уседнали трайно и създали свои колонии във всички по-големи градове на българските земи. Не било такова положението във Варна. Тук не се създава колония, а както показват документите, имало само по няколко дубровничани, които се занимавали с търговия и поддържали връзки с търговците от вътрешността на страната. Един от тях бил Марко Веселичич, починал във Варна през 1578 г. От завещанието,⁵ което е съставено въз основа на свидетелски показания, става ясно, че той е пътувал из Североизточна България и търгувал за сметка на Франческо Гондола, който живеел в София. Свидетели били Андреа Соркочевич, Матео Геталди и Франческо Лукарнич, за които можем да предполагаме, че са живеели постоянно в града. Това се подкрепя от още едно известие, което представлява интерес за нас — писмо на Бер-

⁴ V. Makušev. Monumenta historicum slavorum meridionalium, II. Warsaviae, 1874, p. 234.

⁵ Testamenta, v. 45, f. 115—116.

нардо (!) от Рим от 22. VII. 1595 г.⁶ Самото съдържание е почти невъзможно да бъде разчетено, но фактът, че това писмо е адресирано до Джовани Соркочевич във Варна, ни дава право да смятаме, че представителите на фамилията Соркочевич са едни от онези неколцина дубровнишки търговци, които живеели във Варна.

Сведения за дубровничани, живеещи в града, срещаме у дейците на католическата пропаганда у нас. През 1580 г. Бенедикто Галиано съобщава, че във Варна има дубровничани, които нямали своя църква, а само свещеник.⁷ В подробната информация на Петър Мазареки от 1626 г. се казва, че католиците във Варна не бива да се броят, тъй като това са неколцина младежи дубровничани, които купуват волски и биволски кожи.⁸ Същото се потвърждава от Петър Богдан през 1640 г., а по-късно и от Антони Стефани, които съобщават, че в града има 1—2 дубровничани, които нямат църква и при нужда ходят в Провадия. През 1659 г. Филип Станиславов съобщава следното за Варна: «Има широко и удобно пристанище, католици има в две къщи на дубровнишки търговци.»⁹

Едно от най-ранните сведения за стоки, товарени в пристанището на Варна, е от 8 октомври 1558 г. Това е един от многото осигурителни договори, запазени в Дубровнишкия архив, сключен между Марино Градич и съдружниците му и капитана на кораба «Санта Катерина» — Франческо Джовани Боровинович. Корабът е собственост на известната фамилия Працати, която притежавала значителен брой кораби. Марино Градич и съдружниците му трябвало да натоварят във Варна 4070 волски и кравешки кожи, като за превоза им заплатят 60 златни скуди и 8 гроси. Кожите трябвало да бъдат откарани в Анкона и предадени на Биаджио Гюраскович.¹⁰ Договор за износ на стоки от Варна е сключен отново през 1558 г. между търговците Стефан Градич и Биаджио Гюраскович.¹¹

Най-лесно дейността на дубровнишките търговци във Варна може да бъде проследена в таблицата на с. 52.

Като разгледаме приложената таблица, виждаме, че още първите документи дават възможност да говорим за определени търговски фамилии, свързали своята дейност с българските земи и Варненското пристанище — в случая фамилията Градич с нейните представители Стефан, Марино, Биаджио, Матео и Иеронимо.

На 29. V. 1559 г. били сключени три осигурителни договора — споменатият Стефан Градич товари стоки във Варна, които трябвало да бъдат превозени до Анкона, като при евентуален пожар, корабокрушение, разбойническо нападение и др. стоките са застраховани. Корабът, на който са натоварени стоките, също бил притежание на фамилията Працати.¹²

Стефан Градич, който изглежда е бил един от най-активните и значителни дубровнишки търговци, продължава да изнася стоки по море и през следващите години. През 1560 г. той подписва два договора. Единият от тях е с капитана на кораба «Санта Катерина», съставен и подписан през м. април по всяка вероятност преди отплаването на кораба от Дубровник, тъй като не е определено мястото, където ще се товарят сто-

⁶ Div. de for., t. 3, f. 276—280.

⁷ E. F e r m e n d ž i n. Acta Bulgariae ecclesiastica, Zagrabiae, 1887, p. 2.

⁸ I b i d e m, p. 31.

⁹ I b i d e m, p. 76, 264, 300.

¹⁰ Div. not., t. 116, f. 118'.

¹¹ Div. canc., t. 144, f. 229.

¹² Div. canc., t. 145, f. 21.

Години	Имена на търговци	Стоки	За къде пътуват? С кой кораб?	Серия, том, стр.
8 X.1558	Марино Градич и съдружие	4070 волски и кравешки кожи	„Санта Катерина“ — Анкона	Div. not., t. 116, f. 118'
1558	Стефан Градич и Биаджио Гюраскович	кожи	„Санто Джовани Батиста“ — Анкона	Div. canc., t. 144, f. 229
29.V.1559	Биаджио ди Стефано	стоки	Анкона	Div. de for., t. 145, f. 87
29.V.1559	Биаджио Гюраскович и компания	—	Анкона	Div. de for., t. 145, f. 125'
29.V.1559	Стефан Градич	—	Анкона	Div. de for., t. 145, f. 21
8.IV.1560	Стефан Градич	биволски и волски кожи	„Санта Катерина“ — Дубровник — Варна — Анкона	Div. canc., t. 146, f. 37'
1560	Стефан Градич, Траяно ди Черва, Биаджио Гюраскович	15000 в. + 80 б. + 300 кант. вълна 5000 в. + 20 б. + 10 к. вълна 6000 в. + 40 б. + 80 кантара вълна	„Санта Мария де ла Грация“ — Анкона	Предварителен договор — Div. canc., t. 146, f. 105
14.V.1561	Стефан Градич, Траяно ди Черва, Биаджио Гюраскович	24000 гов. кожи	„Санта Анунциата“ — Дубровник или Анкона	Div. canc., t. 147, f. 88—89'
23.VII.1561	Стефан Градич, Траяно ди Черва, Биаджио Гюраскович, Биаджио Кладило	10000 волски кожи	Анкона	Div. canc., t. 147, f. 141'—142'
21.VIII.1561	Джовани ди Монтегра, Биаджио ди Винченцо, Джорджо Маркович, Лука Джорджич	стоки	„Санта Катерина“ — Дубровник за Варна — Анкона	Div. canc., t. 147, f. 161'—162'
21.VIII.1561	Джовани Каламота	—	„Санта Катерина“ — Дубровник — Варна — Анкона	„
22.VIII.1561	Стефан Градич, Траяно ди Черва, Биаджио Гюраскович, Биаджио Кладило	волски и биволски кожи и други стоки	Анкона	Div. canc., t. 147, f. 201'—202'
12.XII.1561	Иеронимо Градич	кожи	Анкона	Div. canc., t. 148, f. 66—67

Години	Имена на търговци	Стоки	За къде пътуват? С кой кораб?	Серия, том, стр.
22.VI.1562	Стефан Градич, Траяно ди Черва, Биаджио Гюраскович, Биаджио Кладило, Николо Берзица	стоки	от Дубровник за Варна	Div. canc., t. 148, f. 206—207
20.VIII.1562	Стефан Градич, Матео Градич	вълна	Анкона	Div. canc., t. 149, f. 37'—38'
2.XI.1562	Николо Берзица	стоки	Анкона	Div. canc., t. 149, f. 139—139'
2.XI.1561	Антонио Ферро, Биаджио Кладило	—	Анкона	D. c., t. 149, f. 140
11.I.1563	Николо Банкero, Марино Бурекция	—	„Санто Иеронимо“ — Анкона	Sic., t. 1, f. 9' — 10'
12.X.1563	Стефан Градич, Марино Градич	кожи, вълна и други стоки	„Санта Мария Анунциата“—Дуб- ровник и Анкона	Sic., t. 1, f. 73 — 74
13.X.1563	Траяно ди Черва, и братята му	кожи вълна	Дубровник и Ан- кона	Sic., t. 7, f. 74'—76
6.XI.1563	Антонио Ферро Биаджио Кладило	кожи, вълна	„Санта Мария“— Дубровник и Ан- кона	Sic., t. 1, f. 87—88
27.III.1564	Стефан Градич, Траяно ди Черва, Биаджио ди Кла- дило, Марино Ву- каш, Биаджио Гю- раскович, Николо Банкero	кожи 10000 + 9000 (?) 8000 + 7000 (?) 4000 + 1000 (?) 1000 + 900 (?) 800	„Санта Кроче“— Анкона	Предварителен договор — Sic., t. 2, f. 187' Осигурителните са от 14.VII — 17.VIII. същата година
10.XII.1565	Стефан Градич и съдружниците му, Траяно ди Черва и съдружниците му Микел Замано, Франческо Лука- рич, Иеронимо Бо- балио, Биаджио Гюраскович и съд- ружниците му Би- аджио Кладило, Джовани Рести	60000 бр. гов. кожи бив. кожи и вълна конски кожи еленови кожи	„Санто Джовани Батиста“ на 12.I.1566 г. да тръгне за Варна, оттам за Анкона	Предварителен договор — Sic., t. 2, f. 155—157
19.XII.1565	Стефан Градич, Траяно ди Черва, Франческо Лука- рич, Микел Замано, Биаджио Гюраско- вич	кожи и други стоки	Анкона	Sic., t. 2, f. 160 — 165
8.VI.1566	Николо Банкero, Марино Буренция	кожи	„Санто Джовани Батиста“— Анкона	Осигурителни дог. според предварителния договор от 10.XII.1565 г.

Години	Имена на търговци	Стоки	За къде пътуват? С кой кораб?	Серия, том, стр.
1.VII.1566	Франческо Лукар- ич, Микел Замано		Анкона	Sic., t. 3, f. 22'— 23', 33—34, 35— 36', 37—38, 38— 39'.
9.VII.1566	Стефан Градич, Матео Градич, Траяно ди Черва			
9.VII.1566	Биаджио Гюраско- вич			
9.VII.1566	Матео Карамунда за Марино Градич			
14.VIII.1566	Стефан Градич, Матео Градич, Траяно ди Черва, Франческо Лука- рич, Микел Замано, Биаджио Гюраско- вич		„Санта Мария де- ла Грация“ — от Дубровник за Вар- на	Sic., t. 3, f. 41 — 42
11.XII.1566	Андреа ди Бонда	кожи и други стоки	Неапол	Sic., t. 3, f. 109 — 112
11.XII.1566	Траяно ди Черва		Неапол	„
11.XII.1566	Стефан Градич и съдружие		Неапол	„
11.XII.1566	Биаджио Гюраско- вич	кожи, вълна, други стоки	Неапол	Sic., t. 3, f. 114
15.I.1567	Франческо Лука- рич, Микел Замано	кожи, вълна	Неапол	Sic., t. 3, f. 134'— 135'
22.III.1567	Матео и Биаджио Градич	кожи, вълна	Ливорно	Sic., t. 3, f. 160— 161
17.VII.1567	Матео и Биаджио Градич Биаджио Кладило, Джорджо и Лорен- цо Бабали, наслед- ници на Иеронимо Бабали, Франческо Лука- рич, Микел Замано, Николо Банке- ро	3500 кожи + 50 кант. вълна + 1520 к. (?) 10000 к. + 4000 (?) 2000 4000	„Санто Джозефо“ — Дубровник	Sic., t. 3, f. 225 — 226
18.VII.1567	Манوليو ди Моло	—	Варна	Sic., t. 3, f. 233— 234
29.VII.1567	Павел Менчич	—	Варна	Sic., t. 3, f. 233 — 234
3.XI.1567	Матео и Биаджио Градич	кожи, вълна и други стоки	Дубровник или Анкона	Sic., t. 4, f. 25'— 26'
5.XI.1567	Джовани Гондола	—	Дубровник	Sic., t. 4, f. 28— 29
22.XI.1567	Лука Соркочевич	кожи, вълна	Дубровник	Sic., t. 4, f. 35— 36'

Години	Имена на търговци	Стоки	За къде пътуват? С кой кораб?	Серия, том, стр.
5.XII.1567	Марино Бурекция, Николо Банкеро	кожи, вълна	Дубровник или Анкона	Sic., t. 4, f. 42— 43'
22.III.1568	Биаджио ди Сте- фано, Джовани Пиетро, Николо ди Стефано	33 бив. кожи	Дубровник Анкона	Div. canc., t. 153, f. 114—115
XI.1569	Николо ди Гоце, Лука Соркочевич, Матео и Биаджио Градич	биволски и го- вежди кожи	Дубровник Анкона	Sic., t. 6, f. 96'— 98, 98'—100, 136—137'
3.XI.1573	Биаджио Гюраско- вич, Натале ди Е- але	волски кожи	от Дубровник за Анкона	
19.X.1578	Натале ди Нале	300 в. + 2 бив. кожи	„Санта Мария Анун- циата“—Неапол	Div. de for., t. 165, f. 94
19.IX.1599	Марко ди Микеле, Микел Соркочевич, Павел Пиериц	7006 гов. к. + 205 бив. к.	Дубровник и Ан- кона	Div. de for., t. 8, f. 117
18.XI.1599	Давид Абубенте	2080 гов. кожи	„Санта Мария Анун- циата“—Дубровник и Анкона	Div. de for., t. 8, f. 47
22.XII.1609	Биаджио Кавалкан- ти	кожи	Анкона	Sic., t. 49, f. 2 16
1613	Радославович, Драго Драги, Андреа Флорио	кожи	Анкона	Sic., t. a. 1612, t. 12, 20'—21'

ките (*Varum seu Rodostum*). Този път обаче е определен видът на това-рените стоки «*coria bovina et buffalina*», както и градът, до който трябва да бъдат откарани — Анкона.¹³ През същата година на кораба «Санта Мария» Стефан Градич товари пак за Анкона освен кожи и вълна и «раз-лични видове стоки» *cuori, lane et quasi voglia sorte et mercantia*.¹⁴ За съжаление, нямаме никакви по-подробни податки за вида на тези стоки.

На 20 август 1562 г. Стефан Градич отново натоварил във Варнен-ското пристанище вълна за Анкона.¹⁵ През м. ноември същият и Траяно ди Черва отпозавили за Анкона вълна, ксжи и други стоки.¹⁶

Издигането на Варненското пристанище като търговски център през XVI в. се дължало на голямото развитие на дубровнишката морска тър-говия през този период. Морският път създавал редица удобства за из-носителите на стоки от българските земи. Преди всяко той бил най-евтин и най-бърз, тъй като стоките били изпращани направо към пазарите, докато при керванския превоз с пристигането в Дубровник завършвал само единият етап от пътуването. Освен това корабите пристигали на-товарени с венециански и флорентински платове и атлази, дубровнишки

¹³ Div. canc., t. 146, f. 37'.

¹⁴ Ibid., f. 150'.

¹⁵ Div. canc., t. 149, f. 37'—38'; Stephano di Mattheo di Gradi. . . le lana cari- cate alla scala di Varna in mar maggiore. . . gionta sara a buon salvamento nel porto d'Ancona. . .

¹⁶ Ibidem, f. 134—135. . . cuori, lana et altro robbe et mercantie. . . in maggiore alla scala di Varna. . . nel porto d'Ancona.

карисей и др., които дубровнишките търговци получавали, когато товарели закупените в българските земи кожи. Разбира се, и морските пътища имали своите неудобства: нередовните рейсове на дубровнишките кораби, тяхната зависимост от сезоните, природните стихии, пиратски нападения и др. Но страхът от тези бедствия не бил толкова голям, тъй като притежателите на стоките могли да ги застраховат и по този начин получавали известна сигурност.

Стоките се осигурявали в случай на пожар, нападение, корабокрушение и всички възможни нещастия — «срещу опасности, нещастия от бога, от хората, възможни и невъзможни, въобразими и невъобразими, от вода, огън, от неприятелски покушения».¹⁷

Застраховката, която получавал търговецът, с чиито стоки се е случило нещастieto, била в размер, който покривал стойността на натоварените стоки («за цялата сума и количество в пари»)¹⁸. Осигуровката била в сила от момента на натоварването на стоките във Варна до разтоварването им в Дубровник или Анкона. «Настоящата осигуровка започва от часа и ще продължава до мястото, където вълната и стоките ще бъдат разтоварени от споменатия кораб».¹⁹ Сключването на такива договори донасяло значителни печалби на осигурителните компании. Не напразно цели дубровнишки фамилии се занимавали с превозването на стоки от Варна, Константинопол, Родосто и др. Обикновено търговците плащали на компанията, която ги осигурявала, 6 % от стойността на стоката — за пътя от Варна до Дубровник и 7 % от Варна за Анкона. Възнаграждението се изплащало в крайния пункт на пътуването. Когато корабът трябвало да пътува до Дубровник, където да се разтовари част от стоката, а останалата да бъде превозена и разтоварена в Анкона, заплащането също ставало на две части — 1/3 от възнаграждението с 6% се изплащало при пристигането в Дубровник, а останалите 2/3 със 7% — в Анкона²⁰.

Обикновено застраховката се извършвала на самия кораб от застрахователен агент, най-често самия капитан. Рискът обаче никога не се поемал от едно лице, а винаги от осигурителните компании, често пъти състоящи се от 10—15 души. На 11. I. 1563 г. бил подписан договор за товарене на стоки във Варна и превозването им до Анкона с кораба «Санто Иеронимо» от Николо Банкеро и Марино Бурекчия.²¹ В този договор сумата на застраховката се изплащала не от едно лице, а от цяла осигурителна компания. Така на отделните членове се падало в случай на нещастие с кораба да изплащат незначителни суми. В подписания на 21 август 1561 г. осигурителен договор за превозване на стоки от Варна до Анкона всеки осигурител поемал риск до 12%.²² Още по-малък е процентът според споменатия по-горе договор от 11. I. 1563 г. — 1,2—5%.²³ Това положение е осигурявало известно равенство между членовете на осигурителното дружество и ги предпазвало от разоряване.²⁴

¹⁷ Sicurta, t. I, II, III. . .

¹⁸ Sic., t. I, f. 9'—10', 73—74, t. 2.

¹⁹ Div. can., t. 147, f. 201; Sic., t. I, f. 74—76.

²⁰ Sic., t. I, f. 73—74, 74'—76.

²¹ Sic., t. I, f. 9'—10'.

²² Div., can., t. 147, f. 161'.

²³ Sicurta, t. I, f. 9'—10'.

²⁴ По-подробно за застраховките вж. J. Тадић. Евреи у старом Дубровнику, 1936, Dubrovacko pom, 1952.

Важна грижа за дубровнишките търговци, действащи в българските градове, било осигуряването на редовни рейсове до Варна, както и по-продължителния престой на корабите в пристанището. За търговците било особено важно да имат достатъчно време, за да могат да превозят стоките до пристанищния град. За известен период от време Варна била изходен пункт не само за стоките от близките райони, но и за всички български земи. Поради тези причини особено важно било за търговците-износители, които живеели в различни градове, да имат време да докарат кожите, вълната или другите стоки от вътрешността на страната до Варна. Колкото и значително да било Варненското пристанище през XVI в., тук нямало достатъчно складове, където да се съхраняват приготвените за износ кожи.

Недостигът на кораби, пътуващи редовно до Варна, принуждавал дубровнишките търговци да подписват предварителни договори с притежателите, които поемали задължението да натоварят строго определен брой кожи. Сред тези предварителни договори по-голям интерес представлява подписаният на 27. III. 1564 г. колективен договор между Джакомо Накович ди Каноса, капитан на кораба «Санта Кроче», и неколцина дубровнишки търговци, познати ни вече от предишните договори — Стефан Градич, Траяно ди Черва, Биаджио ди Кладило, Марин Вукаш, Биаджио Гюраскович и Николо Банкиеро.²⁵ Според него при първа възможност (добро време — *il primo buon tempo*) корабът «Санта Кроче» трябва да отпътува от Дубровник за Варна. За пръв път се дават точни сведения за вида и броя на стоките, които трябва да бъдат натоварени: Стефан Градич и Траяно ди Черва поемат задължението да натоварят най-малко 10 000 бр. кожи и ако успеят, още 9000 бр., Биаджио ди Кладило — 8000 бр. сигурни и 7000 бр. резервни, Биаджио Гюраскович обещава 1000 бр. сигурни и 900 бр. резервни, Марин Вукаш — 4000 бр. сигурни и 1000 бр. резервни, Николо Банкиеро — 800 бр. В случай, че търговците след 12-дневен престой на кораба във Варненското пристанище не заявят обещаните резервни стоки, то капитанът на кораба има право да натовари други стоки. Тази част от договора още веднъж показва, че във Варна се е чувствувал недостиг на кораби, с които да се превозват закупените стоки от българските земи.

Според договора натоварените кожи трябвало да бъдат откарани до Анкона, но на връщане корабът трябвало да мине през Дубровник, «ако търговците желаят да разтоварят нещо» (може би става въпрос за непродадени стоки). Този документ се отличава от написаните по един и същ образец договори. Той е съобразен с всички възможни затруднения на пътуването, както и с отклоненията от курса, които трябва да бъдат направени. С голяма прецизност са разработени всички подробности, което подсказва твърде напредналите търговскоправни отношения.

От таблицата виждаме, че през м. юни 1564 г. корабът «Санта Кроче» е вече във Варненското пристанище и изброените търговци са натоварили обещаните стоки.²⁶

Освен осигуряване на кораби за превозване на стоките търговците се стремели да осигурят време за товарене в пристанището. Така на 25.

²⁵ Sic., t. I, f. 143'—145.

²⁶ Sic., t. I, f. 182', 183, 194'.

II. 1559 г. бил сключен договор за едномесечен престой на един от дубровнишките кораби във Варненското пристанище.²⁷

На 12. X. 1563 г. е подписан договор между Стефан Градич и Матео Градич, от една страна, и Елиа ди Биаджио, капитан на дубровнишкия кораб «Санта Мария Анунциата», от друга. Тези търговци трябвало да натоварят във Варненското пристанище кожи, вълна и други стоки, една част от които щели да бъдат разтоварени в Дубровник, а други — в Анкона.²⁸ Корабът престоял в пристанището на Варна четири месеца и неговият капитан Елиа ди Биаджио подписал още четири такива договора. Можем да смятаме, че този продължителен престой на дубровнишкия кораб във Варна е станал по специално предварително споразумение, което било редовна практика в дубровнишката търговия. С такава цел Стефан Градич и съдружниците му, Траяно ди Черва и съдружниците му, Микел ди Замано от името на Траян Лукарич сключват договор с Микел Працати, притежател на кораба «Санто Джовани Батиста», според който корабът трябва да потегли на 12. I. 1566 г. от Дубровник направо за Варна, където трябва да престои 60 дни, през което време да бъдат натоварени 60 000 волски и биволски кожи, вълна и други 15 000 кожи. За престоя на кораба във Варненското пристанище и превозването на кожата и вълната търговците трябвало да заплатят за всеки 1000 кожи по 100 скуди (1 скуда = 94 болонини), за 1000 биволски кожи — по 250 скуди, за всеки турски кантар вълна — 1 скуда по курс. Освен това търговците трябвало да заплатят 1000 скуди, за да бъдат стоките им застраховани от притежателя на кораба.²⁹

От таблицата ясно се вижда, че в повечето случаи в подписаните договори се срещат имената на двама-трима търговци заедно. Това са търговските сдружения. Обикновено дубровнишките търговци в страната почти винаги били в съдружие с по-видни търговци от Дубровник или Анкона. От 1578 г. е запазен един твърде интересен договор, съставен и подписан в Търново, от който се виждат условията, при които те били сключвани. Този документ ни дава възможност да говорим за известна търговска иерархия, а именно — по-богатите търговци, разполагащи със значителни капитали, оставали в Дубровник, по-бедните поемали изпълнението на по-трудната част от задълженията. Това показва, че дубровнишките търговци, заселили се в българските земи, са били икономически зависими от своите съдружници в Дубровник. Този, който оставал в Приморието, изпращал стоки на своя съдружник, получавал, продавал или товарел на кораби получените суровини и стоки, спазвайки всички правни изисквания. Тези дружества се формирали за няколко години, а понякога траели и по-дълго, като в тях се влагали по няколко хиляди дубровнишки дукати, дори до 10 000.

Стремежът на дубровнишките сдружения бил да установят монопол над търговията в отделните градове на Османската империя, като се предпазят с всички възможни средства от конкуренция както от страна на отделните дубровнишки търговци, така и от търговците, представители на други народности.

Такова съдружие представлявали Антонио ди Фери и Биаджио Кладило, които подписали с Елиа ди Биаджио два договора на 6. XI. 1563 г.

²⁷ Div. not., t. 116, f. 188'.

²⁸ Sic., t. I, f. 73.

²⁹ Sic., t. 2, f. 155—157.

и на 4. I. 1564 г. Според първия натоварените стоки трябвало да се закарат първо в Дубровник, а после в Анкона, а според втория — направо в Анкона.

Най-значителното съдружие, изнасящо стоки през Варненското пристанище (Стефан Градич, Траяно ди Черва, Биаджио Гюраскович, а често заедно с тях и Биаджио Кладило, Николо Банкерио и Микел Замано), не било само временно явление. Тук става въпрос за едно твърде голямо съдружение на няколко по-дребни търговски компании (Ст. Градич с братята си, Траяно ди Черва също и др.).

От материалите, с които разполагаме, можем да заключим, че тук не се касае до обединение за закупуване на стоки, а само за тяхното превозване. Това било необходимо, за да могат търговците да си осигурят по-редовно наличие на дубровнишки кораби във Варненското пристанище. Предварителното подписване на споразумения с притежателите на корабите изисквало да се гарантира пълно натоварване, а това не било по силите на един търговец или дори на една търговска компания в дубровнишките мащаби. Подписаният в края на 1565 г. договор с Працати, както и договорът през м. юни 1566 г. говорят недвусмислено, че става въпрос за едно твърде значително предприятие, което през 1566 г. изнесло от българските земи само през Варна (като не изключваме възможността за износ през Родосто) огромно количество говежди и биволски кожи (само в един курс 60 000 броя).

При прегледа на таблицата веднага забелязваме, че както и през Втората българска държава дубровнишките търговци закупували и изнасяли от българските земи преди всичко кожи (обработени и необработени) и вълна.

От Североизточна България през Варненското пристанище били изнасяни т. нар. «кордовани» (cordovani). Това са обработени кози кожи, които били използвани обикновено за направа на обуца. Такива кордовани са обработвали в трите най-големи дубровнишки колонии в Североизточна България — Провадия, Силистра и Русе. В едно писмо, запазено във Ватиканския архив, от 1620 г., произходящо от Анкона, се казва, че в града пристигнали кожи кордовани, заедно с което търговците съобщили твърде интересни новини от Варна и Солун.³⁰

От всички приведени документи се вижда обаче, че в най-големи количества във Варна били докарвани и товарени на кораби необработени кожи. Прави впечатление, че има известно разграничение — за едните няма никакви обяснения освен че са биволски или говежди, а за другите изрично е посочено, че са осолени и изсушени. Това разделяне не може да бъде обяснено другояче освен с по-продължителната обработка на единия вид. Без някаква първична обработка кожата поради продължителното транспортиране нямало да пристигнат годни за по-нататъшна обработка и използване.

Всички документи показват, че за да бъдат подготвени стоките за продължителния път, който им предстоял, те престоявали известно време в складове, където се извършвало белязването и балирането им. Всички кожи били отбелязвани със специален знак — дамга. В осигурителните договори при морския превоз почти винаги са отбелязани знаците, които са поставяни на превозваните кожи.

³⁰ Ив. Сакъзов. Стопанските връзки...; Ватикански архив, Fondo Borghese, I, 692, f. 169.

На кораба «Санта Мария дела Грация» Марко ди Микеле от името на Микел Соркочевич и Паоло Пиериц на 19 септември 1599 г. натоварил говежди и биволски кожи, като за говеждите кожи се съобщава, че са закупени от Варна и Добруджа — изсушени и осолени, белязани със знаци — MBG—CV.³¹

Разбира се, през Варненското пристанище се изнасяли и други кожи (*PELLI PORCINE, CERVINE, CAVALINE*), но по обем те не могат да бъдат сравнени с говеждите кожи, от които дубровнишките търговци често пъти изнасяли по няколко десетки хиляди.

Пазари за стоките, изнасяни от българските земи, дубровнишките търговци намирали преди всичко в италианските градове, а в по-малка степен в Дубровник. Стоките, натоварени на кораби във Варна или Родосто, били отправяни по море направо за италианските пазари. Част от тези, които пътували по суша — за Дубровник, в пристанището на Републиката били натоварвани и изпращани за италианските градове.

Най-добър прием българските кожи намирали на анконския пазар. Ако разгърнем серията «*Sicurtà*», ще видим, че почти всички кораби, товарени във Варна, пътуват за Анкона, по-рядко до Дубровник и само 2 пъти за Неапол и Ливорно. Това е корабът «Санта Мария», който през 1566 г. изглежда, че правил два курса до Варна, вторият от които е вече през зимата. Пристигайки във Варна в късна есен (декември), «Санта Мария» трябвало да прекара зимата в пристанището. Последният от шестте осигурителни договора е подписан на 22 март 1567 г. Сред споменатите досега търговци, които товарят пак своите стоки, срещаме някои нови имена — Андреа Бонда, Матео и Биаджио Градич. Особен интерес представляват тези договори, тъй като в тях за пръв път дубровнишки кораби пътуват за Неапол и Ливорно. Естеството на изнасяните суровини е същото (кожи и вълна), което говори, че западните пазари търсели и поглъщали произведенията на българското стопанство. Една част от кожите на търговеца Николо ди Марицнус, представител на Траяно ди Черва, трябвало да бъдат разтоварени в Неапол, след което корабът да продължи пътя си за Ливорно. На 19. X. 1578 г. Натале ди Нале натоварил на кораба «Санта Анунциата» 2 биволски и 300 волски кожи, които трябвало да бъдат изпратени в Неапол.

Важен пазар за българските стоки била Венецианската република. Най-оживени са били връзките с Венеция през XVI в. В замяна на изнасяните кожи и вълна дубровнишките търговци внасяли тук венециански платове.

От 1601 г. в нотариалните книги на Дубровнишката република е регистрирано едно арбитражно решение между дубровничани от градовете Варна, Провадия, Търново и др., търгуващи с кожи и други стоки във Венеция, Анкона и българските земи.³²

За износа на стоки за Генуа има запазени най-малко сведения. В Генуезкия архив Сакъзов е намерил само едно писмо — известие от Пера от 1564 г., с което се съобщава за изпращането на вълна от Анхиало и Варна за Генуа.³³

Вълната през разглеждания период (XVI—XVII в.) била важно перо в износа през Варненското пристанище. Тя се споменава във всички до-

³¹ Div. de For., t. 8, f. 117.

³² Div. not., t. 130, f. 97.

³³ И в. Сакъзов. Пос. съч., с. 147.

кументи под названието «Iapa». Обикновено изнасяната от Североизточна България вълна е записана като «Iana di Dobruscia». Закупената от тези български краища вълна била изнасяна предимно по море през Варненското пристанище, а от време на време и през Родосто. Според предварителния договор от 1560 г., сключен от Стефан Градич, Траяно ди Черва и Биаджио Гюраскович, наред с кожите търговците ще изнесат и около 400 турски кантара вълна. Вълната обикновено не оставала в Дубровник, както се вижда от всички посочени документи, а била изпращана за Анкона.

Дубровнишките кораби, които пътували до черноморските брегове на българските земи, не пристигали празни. В нашите земи дубровнишките търговци извършвали двойка дейност: купували суровини, изнасяли ги за Дубровник, Анкона и др., а внасяли разни стоки, предимно от западен произход — английски карисей, венециански и флорентийски атлази и дамаски, дубровнишки платове (*panni raguse e scarlati, panni incagnati*).³⁴ За съжаление, от посочените и прегледани документи не можахме да извлечем сведения за внасяните от дубровнишките търговци стоки във Варна. Вероятно Варна също е била пазар за дубровнишките стоки. Тези платове се продавали във всички други градове на Североизточна България на търговци от различни народности — дубровничани, евреи, българи, — които ги препродавали на местното население.

Въпреки че видът на стоките, докарани от дубровнишките кораби във Варненското пристанище, не е описан в осигурителните договори, можем да предположим, че споменатите навсякъде «*robbe et mercantie*» са именно карисей, дамаски, атлази и др. Така например на 18 юли 1567 г. Манилио ди Моло, а на 19 юли Павел Менчик натоварили в Дубровник стоки, които трябвало да бъдат превозени до Варна. Твърде вероятно е стоките, пристигнали във Варна, да са посрещани и приемани от същите търговци, които след това товарели суровините, закупени от българските земи. Това спестявало разноските по превоза във вътрешността на страната. Стоките от Североизточна България били превозвани до Варна с кervани. Тези кervани били водени от същите кираджии, които ги докарвали в градовете, където имало заселени дубровнишки търговци.

Сведения за превоза на кожите до Варна се съдържат в сметките на провадийския търговец Леонардо Джорджич. Той закупил говежди кожи от Силистра, Разград, Провадия и Шумен, които били превозени с коне и натоварени на кораб във Варненското пристанище.³⁵

Нерядко дубровнишките търговци превозвали стоки от Варна и по суша. Такъв е договорът от 3. XI. 1573 г., подписан от известния ни вече Биаджио Гюраскович и Натале ди Нале, в който става въпрос за волски кожи, докарани от Варна в Дубровник по суша и изпратени с кораб за Анкона. Пристигналите в Дубровник кervани се завръщали натоварени със скъпи платове, част от които се разтоварвали във Варна. В сметките на един дубровнишки търговец са отбелязани разходи за превоз на карисей от Дубровник до Варна по суша.³⁶

³⁴ По-подробно за износа и вноса вж. Е. к. Георгиева. Дубровнишката търговия в Североизточна България през XV—XVII в. Годишник на Софийския университет, ФИФ, LXV, 1973, с. 271—302.

³⁵ За разходи на коне и натоварване на стоките Леонардо Джорджич заплатил 5076 аспри, Div. capc., t. 165, f. 13'—14'.

³⁶ Div. capc., t. 163, f. 53—54' (a tergo).

От 1588 г. обаче в осигурителните книги на Републиката са записани преди всичко договори за превоз на стоки от Родосто и само от време на време се споменава Варна. Прави впечатление, че в дневника на Рести твърде често се срещат разноски за превозването на кожи от Североизточна България — Провадия, Силистра, Търново до Родосто. Това изпращане не било изгодно за търговците поради твърде скъпия сухоземен път.³⁷ Естествено възниква въпросът, защо не се използва черноморското пристанище. Това се дължи, както посочва и Сакъзов,³⁸ на обстоятелството, че във Варна нямало дубровнишка колония. Освен това във Варна дубровнишките търговци се сблъсквали с голяма конкуренция от страна на търговците от други народности: гърци, евреи и др. Друга важна причина, според Сакъзов, е, че дубровнишките кораби по-рядко отивали до пристанище Варна — в повечето случаи техният път завършвал в Родосто или Цариград. Оттук произтича и стремежът на дубровничаните, търгуващи в българските земи, да сключват договори, в които да бъде уговорено с притежателите на кораба отиването на корабите до Варненското пристанище поне един път в годината — през лятото — за товарене на кожи.³⁹

Естествено, причините за ориентиране на морския превоз предимно към Родосто, изброени от Сакъзов, са от значение. Прави впечатление обаче, че в първите томове на «Sicurtà» се среща преди всичко пристанището Варна, докато Родосто почти не се споменава.

От прегледаните изворови материали виждаме, че до 1588 г. само няколко пъти дубровнишки кораби товарят стоки в пристанището на Родосто, докато от тази година морският превоз се насочва изключително към това пристанище, а Варна се споменава много рядко. Това се дължало на войните между европейските държави и Турция и най-вече на морските поражения, които търпи империята. Черно море става затворено море, а Проливите са почти непреодолима бариера за търговските кораби. Влизането в тях можело да става само със специално султанско разрешение. Освен това Варненското пристанище остава вътрешно пристанище, преди всичко за стоките от Североизточна България, докато в Родосто се товарили стоки от София, Пловдив, Одрин, Беломорска Тракия. Може би не е без значение и близостта на Родосто до Цариград, за който също се отправяли български стоки. Това бил един много по-голям район, който осигурявал пълна натовареност на корабите. Естествено, Варненското пристанище, както ще видим по-долу, още дълго било използвано в дубровнишкия износ на стоки от българските земи до италианските пазари, макар и в по-малки мащаби.

За недостатъчния брой кораби, които пътували до Варна в края на XVI в., говори и писмото на Доменико Джорджич — дубровнишки търговец от Провадия — от 20 септември 1587 г. В него Доменико съобщава на своите братя, вероятно съдружници в търговията, че в пристанището на Варна са останали 6766 бр. говежди и 165 бр. малки биволски кожи, които не могли да бъдат натоварени.⁴⁰

От дубровнишките материали с най-голямо разнообразие се отличава

³⁷ За превоз на 40 биволски кожи до Родосто Бенедето Рести заплатил 1200 аспри — по 30 аспри за една кожа, около една четвърт от покупната цена.

³⁸ И в. Сакъзов. Пос. съч., с. 64.

³⁹ Div. not., t. 116, f. 188'.

⁴⁰ Div. de for., t. 8, f. 224.

сериата «*Diversa de föris*». От 15 октомври 1587 г. е запазена една разписка за 250 биволски кожи, докарани от Варна (*conducere da Varna*) от Джузепе Джорджич, а един ден по-късно — за 9407 волски кожи, също докарани от Варна.⁴¹

За Варна се говори и в едно писмо от 19 април 1588 г. от дубровнишкия търговец Николини Ченчич до Джовани Карамонда и Бартоломео Зицери в Месина, вероятно негови сътрудници. В сметките, които изпраща, той споменава за кожи от Варна — *cori maschi pezze 1932 di Braila* и *pezze 1220 di Varnia e femine 1378*, откарани до Анкона.⁴²

Вече казахме, че значението на Варненското пристанище рязко намалява след 1588 г. В пристанището на Родосто сега спират много дубровнишки кораби, на които се товарят стоки от всички български земи. Дори кожите от Добруджа и Варна се отправят през Родосто за Дубровник и Анкона. На 18 юни 1599 г. Давид Абубенте натоварил на кораба «Санта Мария дела Грация» 2080 волски и кравешки кожи «*salati di Varnia et Dobrugia*», които трябвало да бъдат откарани в Дубровник и Анкона.⁴³

От началото на XVII в. сведенията за стоки от Варна зачестяват. Прави впечатление, че сега наравно с Варна се споменава Добруджа. Също така нов момент е, че почти всички документи, отнасящи се до града, са съставени в Дубровник, а Варна се споменава само като място, откъдето са стоките. Кожите, за които става дума, в повечето случаи се товарят на пристанището в Дубровник и се отправят на запад, което от своя страна показва, че голяма част от стоките са превозени от Дубровник по суша. Такъв е случаят навярно с натоварените от Бартоломео Нале в пристанището на Дубровник говежди и биволски кожи през 1609 г. и изпратени за Анкона.⁴⁴

Указания за пристанище Варна срещаме през 1609 г. в «*Sicurtà*». На 22 декември 1609 г. тук виждаме Биаджио Кавалканти — дубровнишки търговец от Провадия — да изпраща кожи за Анкона. През 1613 г. в същата серия могат да бъдат намерени три договора, в които се говори за изпращане на стоки от Варна за Дубровник. Търговците-експортъори Радослав Сладоевич, Биаджио Кавалканти, Драго Драги и Андреа Флорио са познати от техните сделки в редица градове на Североизточна България — Провадия, Силистра и др.

Едно от последните сведения, с които сме работили, е от 8 юли 1651 г. от Варна. Това е една разписка, подписана от Иван Богданов (писана във Варна), с която споменатият Иван се задължава в срок от една година (до края на м. юли 1652 г.) да предаде на Гиун Дженерини 171 броя кожи. Тази разписка е твърде подробна. Тя показва, че дубровнишките търговци купували кожи с определена големина, тъй като изрично се посочва, че кожите трябва да тежат по 9 оки едната средно — най-малката от 6 оки. Освен това всички разноси за подготовката на кожите за път се поемали от споменатия Иван Богданов (да бъдат наредени в бали по 10 кожи).⁴⁵ По всяка вероятност подписаният в тази разписка Иван Богданов е българин, един от българските посредници в дубровнишката

⁴¹ Ibid., t. 8, f. 181.

⁴² Ibid., f. 217—219.

⁴³ Ibid., f. 47—50.

⁴⁴ Div. de for., t. 19, f. 148'—149.

⁴⁵ Div. de for., t. 82, f. 43'—45.

търговия. В подкрепа на това говори фактът, че той се задължава да предаде тези кожи в твърде дълъг срок — една година, който би му дал възможност да закупи от селата необходимите кожи. Освен това Иван Богданов е неграмотен, тъй като вместо него се подписвал дубровничанинът Марко Стефан Добрович, а сред дубровнишките търговци неграмотни се срещали по-рядко.

Определено макар и не съществено място в структурата на дубровнишката търговия заемат и българските търговци. Само от податките за Варна е трудно да се определи тяхната роля, но използвайки материали за цяла Североизточна България, може смело да кажем, че тяхната роля не се заключава само в продаване на местни суровини, но и в пласиране на купените от дубровнишките търговци скъпи стоки, които били продавани както сред българското население, така и сред турското.⁴⁶

Разбира се, българските търговци все още не разполагали с необходимите капитали, за да предприемат широка самостоятелна търговска дейност. На това се дължи и разнообразието във формите на търговски обмен, които се забелязват при проследяване на документите — от почти натуралната размяна на дубровнишките стоки срещу кожи от българските търговци по продажбата на кредит. От значителното разпространение на кредита става ясно, че се създавали устойчиви търговски връзки между българите и дубровнишките търговци.

От документите от Дубровнишкия архив се вижда ясно, че от българското население, търгуващо с дубровнишките колонисти, се отделя една част, която продавала на търговските си партньори в значителни количества кожи, вълна и восък. Съвършено очевидно е, че продаването на голям брой кожи означава появата на български търговци-прекупвачи с местно все още значение, но с оформени навици и значителен размах. От друга страна, тези български търговци пласират скъпите дубровнишки стоки и сред турското население.⁴⁷ Това до голяма степен дава възможност за съзряване на търговците-българи, за завоюване на местен пазар, което ще служи като изходна база за бъдещите им търговски успехи вече извън границите на България.

Колкото и малък да е процентът на българските търговци спрямо общия брой на населението в градовете, той говори за участие на българите в градския живот през твърде ранен период — втората половина на XVI в., — а това показва, че българският елемент, макар че бил изтласкан от обществения живот, проявява икономическа предприемчивост, което е предпоставка на народностна будност още в първите векове на робството.

Последните сведения за дубровнишката търговия във Варна са от 1688 г. Дубровничанинът Лука Барка търгувал с кожи от българските земи. През 1688 г. се случила авария с кораба, натоварен във Варна с негови стоки.⁴⁸

През втората половина на XVII в. морската търговия на Дубровник е в упадък. Въпреки че в началото на XVIII в. правителството на Дубровник взело мерки за подобряване на морската търговия, която страдала от войните, не се стигнало до нейното предишно процъфтяване. Сега обаче

⁴⁶ Е. к. Георгиева. Пос. съч.

⁴⁷ Макар че конкретни посочвания нямаме, ясно е, че едва ли биха продавали скъпите, с ярки разцветки платове на самозадоволяващия се до голяма степен селянин или на заможния, но скромн поради робското си положение гражданин.

⁴⁸ И. в. Сакъзов. Черно море... , с. 24.

започва открита конкуренция между френските, австрийските и дубровнишките представители на Леванта. Европейските търговци след неуспешните за Турция войни нахлуват в пределите на империята и все повече изместват със своите по-евтини стоки и по-големи капитали дубровнишките търговци. Около 1751—1753 г. особено се изострила морската конкуренция между французи и дубровничани. Значителна роля за упадъка на дубровнишката търговия изиграли и балканските търговци, които постепенно се засилват и успешно заемат мястото си в градската икономика. По този начин в не твърде продължителен период в резултат на новите политически и икономически отношения Дубровнишката република загубила мястото си на най-значителен посредник в търговията на балканските народи и Средиземноморието.⁴⁹

В заключение трябва да кажем, че Варна се издига като най-голямото черноморско пристанище на българските земи благодарение отчасти и на дубровнишката търговия тук през XVI—XVII в. Варна се оформя като експортен център на кожи и вълна, тъй като областта е основен източник на тези стоки.

⁴⁹ В. В и н а в е р. Крај дубровачка трговина. . . В: Дубровник и Турска..., с. 212—232.

VARNA—CENTRE DU COMMERCE DE DOUBROVNIK ET D'ANCONA DURANT LA DEUXIÈME MOITIE DU XVI-ème ET LE DÉBUT DU XVII-ème SIECLES

E k a t e r i n a V e č e v a

R é s u m é

Le commerce entre Doubrovnik et la Bulgarie pendant les différentes périodes de son existence est d'un grand intérêt pour la science historique bulgare, car il est étroitement lié à l'orientation politique et au développement économique du pays. Le port de Varna joua un rôle bien important en tant que centre du commerce de Doubrovnik et d'Ancona. Le développement agité de la navigation de Doubrovnik en XVI—XVII s. éleva le rôle des ports et notamment de Varna.

La voie maritime créait des facilités aux exporteurs de marchandises des terres bulgares. Elle était, avant tout, la moins chère et la plus rapide, car elle menait les marchandises directement vers les marchés. De plus les navires arrivaient chargés de tissus vénitiens et florentins, des satins etc., que les commerçants de Doubrovnik recevaient lorsqu'ils embarquaient les cuirs achetés dans les terres bulgares.

L'utilisation du transport maritime bon marché et relativement assuré créa des possibilités aux commerçants de Doubrovnik de s'installer dans toutes les villes de la Bulgarie de Nord-Est. A la différence des autres villes de la région, où des colonies importantes se créaient et s'épanouissaient dans la période du XV—XVIII s., Varna n'était qu'un centre portuaire

et dans cette ville ne se forma pas une colonie de Doubrovnik. D'après les révélations des documents dans la ville avaient le plus souvent quelques citoyens de Doubrovnik, qui s'occupaient de commerce et entretenaient des relations avec les commerçants de l'intérieur du pays.

Le soin le plus important des commerçants de Doubrovnik, agissant dans les villes bulgares, était d'assurer des traversées régulières jusqu'à Varna, ainsi que d'assurer un séjour plus prolongé des navires dans le port. L'essentiel pour les commerçants était d'avoir suffisamment de temps pour pouvoir transporter les marchandises jusqu'à la ville portuaire. Pour une certaine période Varna était le point d'issue non seulement pour les régions voisines, mais pour les terres bulgares tout entières.

Après l'année 1588 l'importance du port de Varna diminua subitement. Alors dans le port de Rodosto accostaient beaucoup de navires de Doubrovnik, sur lesquels on embarquait des marchandises de toutes les terres bulgares. Même les cuirs de Dobroudja et de Varna passaient par Rodosto pour atteindre Doubrovnik et Ancona.

Pendant la deuxième moitié du XVII^{ème} s. le commerce maritime de Doubrovnik périclita. Les mesures prises par le gouvernement de Doubrovnik n'ont pas pu rendre son épanouissement passé.

Nous devons dire en conclusion que l'importance de Varna comme le port le plus grand dans les terres bulgares, était dû, à un certain point, au commerce de Doubrovnik ici aux XVI—XVII s.