

Българите в Северното Причерноморие
изследвания и материали
том шести

МОРСКИТЕ ТЪРГОВСКИ ВРЪЗКИ МЕЖДУ
ЮЖНОТО БЪЛГАРСКО ЧЕРНОМОРИЕ И
СЕВЕРНОТО ПРИЧЕРНОМОРИЕ ПРЕЗ XIX ВЕК

Щелиян Щерионов

Изградена върху широка етническа база в интерферентната зона между Европа и Азия, нашата страна през многовековното си съществуване нееднократно е търпяла и същевременно оказвала въздействие от и на различни страни и народи, въздействие, което пряко или косвено влияе върху хода на историческите ни съдбини. Обект на настоящото изследване е един елемент от тази взаимозависимост – морските търговски връзки между южното българско Черноморие и Северното Причерноморие през XIX век.

Докато до средата на XVIII в. тези области били крайбрежни на вътрешното за Османската империя Черно море и корабоплаването между тях се осъществявало без ограничения, с началото на руското отвоюване в Северното Причерноморие съществуващите безпрепятствени морски връзки се нарушили. Тяхното възстановяване е станало възможно едва през 70-те години на XVIII в., когато под напора на руските военни успехи Турция е принудена да признае свободно корабоплаване по Черно море като право на друга държава (с Кючук-Кайнарджанския мирен договор от 1774 г.)¹ – започва процес, който е нееднозначен и продължава дълго време.

През този период започват и първите опити за търговия с руски стоки по море, доставяни от руски кораби. “Московски ведомости” съобщава на желаещите да търгуват със земите на Османската империя какви стоки се търсят и предлагат на руския пазар². Но показаната на практика недобра организация и некачествени стоки, както и приспособяването на военни

кораби за търговски цели, съвсем не могат да убедят търговците в Турция в надеждността на партньорите им от Русия. Същевременно те разкриват потребността от изграждане по Северното Причерноморие на единна стопанска система и гъвкава търговска организация, осигуряващи нормални експортно-импортни контакти. Преодоляването на наличния в района икономически негативизъм и демографски вакуум се превръща в приоритетна насока на тогавашната руска външна политика, която стимулира привличането и трайното установяване в севернопричерноморските области на значително количество левантийски занаятчии, търговци, моряци и корабостроители¹. Тяхната поява активизира стопанския подем в региона и неимоверно бързото нарастване на изграждащия се тук икономически потенциал.

Тези процеси оказват влияние и върху същността и характера на икономическите контакти между Южното българско Черноморие и Северното Причерноморие, сред които определящи са непосредствените търговски връзки.

От Ахтопол към севернопричерноморските и долнодунавските области се отправяли добиваните в района на Кърк Клисе подпори за мостове и траверси и получаваните в Централна Странджа дървени въглища⁴. От това пристанище за Крим и Одеса се изнасяло и определено количество от добиваното тук червено вино⁵.

Малко вино, въглища и сушена риба (представляваща част от улова на местните рибари, който впечатлил през 1829–1830 г. руския генерал-щабен офицер Дюгамел) са продавали свободно търгуващите василиковски корабособственици на руския пазар⁶.

Дървени въглища за Русия се изнасяли и от Созополското пристанище. Тук тяхното натоварване се улеснявало от съществуващата специализирана (само за дърва и дървесни материали) скеля⁷. Възможностите на това пристанище били правилно оценени от командващите руската флота по време на Руско-турската война от 1828–1829 г., които го превърнали в основна своя база, осигуряваща осъществяването на главния експортно-импортен трафик, свързан със снабдяването на руската армия и транспортирането на хора и стоки за Русия. В този процес са участвали плавателните съдове на почти всички тогавашни созополски капитани⁸. Част от дървения строителен материал и въглища, които се транспортирали за руските черноморски пристанища, се закупували и на бургаския пазар⁹. Оттук за Северното Причерноморие и долнодунавските области се изнасяли лой, сирене, восък и значително количество животински кости, които се препродавали на свободно търгуващите кораби¹⁰. Добър пазар в Русия намирал и продаваният на бургаската чаршия тютюн¹¹.

Значително е търсенето в Одеса и в кримските пристанища на анхиалското вино и на уловената и обработената (солена и сушена) от анхиалци риба¹².

Търсени в Русия били и червените месемврийски вина¹³. При това – ако до средата на XVIII в. транспортирането им се осъществявало с волски впрягове, като средногодишно 5–6 хиляди коли изнасяли до 2 000 000 ведра, заплащани по 50 пари ведрото – то впоследствие транспортът бил изключително морски. От това южночерноморско пристанище се товарели и част от предназначените за Русия дърва за горене, дървен строителен материал и въглища¹⁴.

По-разнообразна е листата на руските продукти, внасяни в южночерноморските ни пристанища.

Първоначално руските търговци се появили на т. нар. “южен пазар” (по западното крайбрежие на Черно море до Цариград), доставяйки хранителни продукти, екзотични изделия, коприна и др. тъкани¹⁵.

Стоки, произведени в Татария, се търгували успешно на бургаския пазар, като една част от тях били предназначени за консумация от местното население, а друга се отправяла към вътрешността на Румелия¹⁶.

Според Серчевский в южночерноморските ни пристанища от Русия се внасяли катран, сланина, масло, въжета, желязо и пр.¹⁷

След 30-те години на XIX в. се активизирали връзките на одеските български търговци с България през черноморските пристанища; те изпращали хайвер, риба, захар, железни предмети и др. Тяхното количество обаче – макар и да се включвало в онази сума, надхвърляща 1500 флоринта, която представлявала средногодишната стойност на стоките, доставяни от всяко едно проучвано пристанище на бургаския пазар¹⁸ – било твърде ограничено и не могло да задоволи потребителските нужди и да конкурира западноевропейските стоки¹⁹.

С корабите си анхиалските капитани снабдявали местния пазар с шуби, кожени палта и кожи от Русия, а също така с хайвер и солена риба от Волга и Каспийско море²⁰.

За задоволяване потребностите както на местното население, така и на населението от вътрешността на Странджа, ахтополските търговци доставяли част от необходимите стоки и от Северното Причерноморие, и най-вече от Одеса²¹.

Анализирайки наличната информация, установяваме, че непосредствените търговски контакти се осъществявали само между големите южночерноморски пристанища – Ахтопол, Василико, Созопол, Бургас, Анхиало, Месемврия, при това ясно се откроява тенденцията, че след 40-те години на

XIX в. първостепенно значение в този търговски обмен имало бургаското пристанище и някои от по-значимите севернопричерноморски градове – Одеса, Керч, Феодосия, Севастопол, Сулина. И ако стремежът на османската администрация за упражняване на максимален контрол е предопределял насочването на интересувания ни търговски трафик през споменатите южночерноморски пристанища, то определящи за приоритетното използване на посочените севернопричерноморски градове са наличните там благоприятни условия за безпрепятствен стокообмен. Освен това тук големите кораби са имали по-надеждно укритие от морските бури в добре защитените пристанищни заливи, а оборудването им с необходимото количество транспортни съдове е осигурявало бързо и навременно товаро-разтоварване на акостиращите кораби.

Прави впечатление, че интересуваната ни експортно-импортна номенклатура е твърде ограничена. Износът включвал дървесни продукти, риба, вино, малко тютюн и животински материали – стоки, които се добивали в изследвания район и прилежащия му хинтерланд. А фактът, че това са предимно суровини и материали, е точно отражение на местното стопанство и красноречиво свидетелство за регионалния експортен баланс. Видно е, че от южното ни Черноморие се изнасяли предимно продукти, които се добивали и в севернопричерноморското стопанство. И ако за част от тях (риба, вино), чиито качествени характеристики били значително по-добри от тези, произведени в износния район, добрата им реализация на руския пазар е напълно логична, то интерес представлява въпросът за реализацията на дървесните продукти (дърва за горене и особено въглища), чието качество значително отстъпвало на конкуриращите ги в причерноморския район²². Определящи за тяхното търсене в Русия са били изключително изгодните (за търговците) цени, които били между 3–5 пъти по-ниски от пазарните²³.

Ограничена (на фона на общия внос) е и номенклатурата на доставяните от Северното Причерноморие стоки – предимно хранителни продукти, метални предмети, кожи, кожени изделия и тъкани. Откроява се обаче фактът, че наред със суровините и материалите, в тази листа се появяват и различни манифактурни и промишлени стоки – свидетелство за възможностите на руското стопанство и за промените, които настъпват в него.

При изследването на видовете вносни артикули се забелязва едно интересно явление – макар и в ограничен обем, все пак тук се внасят стоки, които не само че се произвеждали в района, но и се изнасяли от него. Логичното му обяснение се състои главно в това, че произвежданите в южночерноморските ни области идентични продукти притежавали различни особености и се отличавали по качествените си характеристики или пък тези

вносни продукти били предназначени, след допълнителна преработка, да се реекспортират. Една част от местните произведения издържали успешно конкуренцията на чуждестранните стоки и запазвали своето доминиращо положение на пазара (риба, дървен строителен материал). Друга част от местните стоки, произвеждани в предприятия с по-слаба техническа съоръженост и с по-примитивни технологически процеси, чието качество далеч отстъпвало на конкуриращите ги, постепенно загубили позициите си на местния пазар. Това довеждало до нерентабилност и закриване на предприятията, произвеждащи тези видове артикули. Такъв е случаят с добиваното желязо и изработваните железни предмети в споменатата от М. Деведжиев IV-та металургична база на България – обхващаща част от прилежащия към южното ни Черноморие район²⁴. Под въздействието на по-качествената и по-евтина чуждестранна продукция – в това число и руска, макар че решаващо значение е имал вноса на английското желязо²⁵ – местните производствени единици били закрити и базата загубила своето значение.

Обобщавайки анализирания информация относно търговския трафик между южното българско Черноморие и Северното Причерноморие, установяваме, че независимо от забелязващото се след 20-те години на XIX в. оживление той останал сравнително ограничен и далеч от производствените и потребителските възможности на съответните региони.

Известна представа за непосредствените търговски контакти между двата изследвани района дава и анализът на данните за акостиращите руски кораби в бургаското пристанище в периода след 30-те години на XIX в.²⁶ Данните, с които разполагаме, ни позволяват в рамките на целия изследван период да обособим два хронологично открити подетапа, които се характеризират с определена специфика.

През етапа до Кримската война относителното тегло на руските кораби, посещаващи бургаското пристанище, се променя възходящо и достига до 11% от общия обем, като ранг-разсейването варира между 1%–18%. Впоследствие започва отчетливо намаляване броя на акостиращите тук рускофлажни плавателни съдове, като в средата на 60-те години те са 1, 8% с ранг-разсейване 0, 4%–2%, а към края на изследвания период – около 3%. Така че появилата се в средата на 60-те години тенденция за рязкото спадане на относителното тегло на руските кораби в общия търговски трафик през бургаското пристанище, продължаваща до края на 70-те години, е реално отражение на величината на непосредствените търговски контакти между двата проучвани региона.

Причините за това състояние трудно биха се обяснили единствено с хипотетичното твърдение за недалновидността и липсата на експедитивност

у руските търговци²⁷. Реалното им измерение би се установило само след точна преценка на икономическата ситуация в двата региона през изследвания период. Прави впечатление, че проучените стопанства са ако не с идентичен, то с подобен характер, което им отрежда мястото на суровинен придаък на индустриална Европа. Макар че в Русия е започнало манифактурно и промишлено производство, неговата продукция обаче е недостатъчна за задоволяване на местния пазар и за осигуряване на широка експортна дейност, а по-голяма част от изнасяните стоки трудно издържали на конкуриращите ги по тържищата на Европа произведения на западноевропейската промишленост. Що се отнася до хранителните продукти, търговията с тях не била плод на регулярни потребности и устойчив пазар, а преди всичко единолично решение на корабособствениците с оглед движението на корабите им в дадена посока да бъде обезпечено с превоза на определен товар.

По-точно обяснение за резкия спад след Кримската война на броя руски кораби, акостиращи в бургаското пристанище, би се постигнало, ако към споменатите причини се прибави и още една. Имайки предвид, че от края на XVIII в. част от местните капитани са приемали да плават с корабите си под чужд флаг, в това число и под руски²⁸, установяваме, че тяхната поява в изследваните пристанища (често, без да се свързва с определена търговска цел) се отбелязва като акостиране на руски кораби. Впоследствие обаче, с отмиране епохата на ветроходите, а плавателните съдове на нашите корабособственици са били изключително ветроходи, ролята им намалява и местните капитани се принудили да се освободят от тях²⁹. Така че броят им рязко спада, а с това и количеството на рускофлажните плавателни съдове, които били заинтересовани да акостират на нашите пристанища.

Друга форма на морско стопанско сътрудничество между двете проучвани области било участието на търговските флотилии на южночерноморските ни градове в износа на зърно от севернопричерноморските пристанища.

В този вид експорт са участвали плавателни съдове на корабоприжателите и капитани от Ахтопол, Созопол, Анхиало и Месемврия, повечето от които са плавали под чужди флагове – гръцки, влашки и руски³⁰. Особена активност проявявала голямата (достигаща до 100 плавателни съда) месемврийска флотилия³¹. Нейното отличаващо се присъствие в този вид търговски трафик се свързва преди всичко с факта, че определено място в организацията на търговията в Долнодунавския район и Северното Причерноморие заемали няколко видни месемврийски фамилии – Кумбарис, Хрисовергис, Зервотозоглу, Дуверетзоглу³².

Няколко са севернопричерноморските пристанища, използвани от нашите капитани за търговия със зърно.

Одеса била предпочитана особено в началото и в края на корабоплавателния сезон – март и ноември, – тъй като нейното пристанище най-дълго (в сравнение с останалите в този регион) е осигурявало корабоплавателни възможности. От значение бил и фактът, че митническият, карантинният и общопристаннищният контрол тук бил най-добре организиран и не изисквал много време.

Огромното количество зърно, което се докарвало от вътрешността на Русия в Таганрог и неговите околности, и възможността тук да се закупи качествено зърно на ниски цени са превръщали това пристанище в предпочитано от южночерноморските капитани. Но краткият му пропускателен период (април–октомври), трудностите на корабоплаването в Азовско море (малката му дълбочина и насрещното течение на вливащите се в него води на р. Дон) и усложнената карантинна процедура (осъществяваща се само в Керч при входа на Азовско море) е принуждавала капитаните на нашите ветроходи да ползват услугите и на зърнените пазари в Керч, Евпатория и Балаклава.

През тези няколко пристанища, представляващи част от основните зърнени центрове, ползвани и от повечето левантийски корабособственици³³, нашите капитани са осъществявали главния житен износ.

Върху наложената практика за регулярно ползване на едни и същи пристанища влияела система от фактори, които определяли същността на извършваната се тук стокообмен.

Определящ между тях е прилаганата в севернопричерноморските пристанища организация на корабоплавателния и експортно-импортния процес.

Появата на плавателен съд в съответния пристанищен залив се отбелязвала с визита от представителя на пристанищните власти, т. нар. “брамбакти” (началник на пристанището). Тя включвала проверка на “сконтирини”-те (официалните документи на кораба, разрешителните за плавания) и номера на кораба, издаване на “кустудито” (митнически и пристанищен формуляр за влизане в пристанището), определяне мястото на закотвяне в залива и назначаване на часовой – следящ за движението на кораба в залива.

След това започвал медицинският контрол. Първоначално се изнасяли в лазарета по един комплект дрехи на всеки член от екипажа, които се дезинфекцирали. През изследвания период в севернопричерноморските пристанища се използвали основно две форми на дезинфекциране: 1) на по-малките вещи, които могат да бъдат носители на зараза (дрехи, завивки и пр.) – чрез опушване; 2) на голяма “заразена” площ (платната, брезентовите покривала и др.) – чрез потапяне в морето и прецизно изпиране със солена вода. Впоследствие екипажът се преобличал с “опушените” дрехи и изнасял в лазарета

всички останали евентуални преносители на зараза за обработка. През това време се дезинфекцирали и дезинсекцирали всички помещения на кораба, които трябвало да бъдат натоварени със зърно.

Този процес се извършвал или паралелно с освобождаването на трюмовете от наличния там баласт, или след него. Разтоварването на баласта се осъществявало доста лесно и бързо, ако на кораба било позволено да ползва за целта кей. В подобни случаи нерядко използваните като баласт камъни се продавали на местните жители за строителен материал³⁴. Най-често обаче такава възможност на нашите капитани не се предоставяла и извозването на баласта от корабите им е ставало с товарни лодки до брега. Сложността на тази операция е подтиквала някои капитани да изхвърлят баласта си направо в морето, там, където били закотвени корабите им. Тези действия били изключително опасни за навигацията в съответните пристанища, особено в Азовско море, където малката дълбочина на заливите допълнително усложнявала корабоплаването и търговията в тях.

След освобождаването на баласта надводните части на корпуса и палубата (ако е необходимо) допълнително се калафатисвали, безироваха и боядисвали с оглед създаване на необходимите условия за безпрепятствено транспортиране на стоката.

Медицинският преглед на кораба и екипажа завършвал с определяне от пристанищния лекар на времето за техния престой “под карантина” и за формата на нейното осъществяване.

Продължителността на карантината била различна за отделните пристанища в зависимост от няколко фактора: 1) в съответствие с общолевантийската практика, колкото по-дълго било едно пътуване, толкова по-малко време е карантинният престой на плавателния съд, а ако напускането на предходното пристанище било преди 40 дни, тогава не се налага екипажът и корабът да се поставят под карантина. Тази постановка е принуждавала много често капитаните да правят фалшиви заверки за продължителността на пътуванията си, с което да преодоляват всички форми на ограничения за престой в руските пристанища; 2) от локалната организация на карантинната процедура в отделните пристанища – при което в Одеса времетраенето е могло да варира между 10–15 дни, а в Керч – 28–32, дори 35 дни.

Местната бюрократична система в управлението на пристанищните дела била едно от основните условия за определяне и формата на карантината. Тя можела да бъде: 1) “лека” (каквато най-често се прилагала в Одеса и Евпатория), при която капитанът и екипажът били свободни да осигурят покупката на зърно и да осъществят натоварването му на кораба; 2) “строга” (особено педантично провеждана в Керч) – при тази форма контактите на

екипажа били съвсем стеснени, и то само в рамките на лазарета. За да се избягва прекомерното забавяне на кораба, капитаните прибегвали до заявления (обикновено под формата на писмена декларация), според които контакти в предходните пристанища са имали само те, така че в лазарета са оставали единствено те, а екипажът бил свободен поне да извърши покупката и натоварването на кораба и да го подготви за незабавно отплаване след освобождаването на капитана.

С получаването от пристанищния лекар на разрешение за свободно общуване в съответното пристанище капитанът е трябвало да започне търсенето на стоката, договарянето и закупуването ѝ. На практика обаче още с пристигането на кораба в даденото пристанище между търговците и капитана се установявали контакти – изпращали се мостри, уговаряли се цени и се подготвяло транспортирането на зърното. Там, където било невъзможно да се осъществи непосредствен контакт, капитанът започвал епистоларни връзки със своя търговски посредник за уговаряне на сделката или изпращал някой офицер (обикновено помощник-капитана) да подготви закупуването на зърното.

Прави впечатление, че било предпочитано ползването на услугите само на няколко търговци и търговски посредници в съответните пристанища – факт, който потвърждава традиционализма при осъществяването на този вид търговия. Най-често се използвали услугите на бивши жители на южно-черноморските ни градове, които са се преселили в Южна Русия и се занимавали със зърноизнос или с посредничество при неговото осъществяване – Кумбарис, Зервозетоглу, Хрисовергис, Палеологос, Захариади, Константис, Нестрос³⁵. Паралелно с това регулярни връзки се поддържали и с други търговци като Сеньор Серафим от Одеса, Мойсей Тонгур (Токур) от Евпатория, Васили Антонци от Керч, Александру Авгерину от Таганрог. Уговарянето на сделката привършвало с капарирането на заявената стока с около 80% от стойността ѝ и с подготовката на каботажните плавателни съдове за транспортирането на зърното до кораба. Отново впечатлява фактът, че и тук нашите капитани, верни на своя традиционализъм, предпочитали наемането на каботажни плавателни съдове само от едни и същи собственици и ползване услугите на определени хамалски групи. Така напр. в Таганрог най-често се използвали “лодиките” на Максим, Патзалия, Катзигера, “трабаколата” на Фука и Канастаси.

За превоз на зърното до кораба се използвали главно несамостоятелни мауни и лодки, както и едномачтови трабакола. Предпочитана била покупката на качествена твърда пшеница, а за това, че се спазарявала на изгодни цени, свидетелства стремежът на капитаните максимално да натоварят корабите

си, дори за целта са използвали и непокритата палуба, и то с риск да повредят част от житото.

След окончателно уреждане на сметките между договарящите се страни се оформяли необходимите търговски документи – товарителни заповеди, спедиционни и др.

Престоят на кораба в пристанището приключва с рутинната визита на пристанищния началник, при която се установявало местонахождението на всеки член от екипажа, свалял се часовоя от кораба и се връчвали корабните документи на капитана.

Товарът на потеглилите на юг кораби е имал различна съдба. Турко-флажните плавателни съдове е трябвало да доставят зърното в Цариград, където да го предлагат по строго установени цени, а корабите, плаващи под други флагове, имали право свободно да преминават през Проливите и да продават стоката си по всяко средиземноморско пристанище.

Анализирайки информацията за участието на търговските флотилии от южночерноморските ни градове в износа на зърно от Северното Причерноморие, установяваме, че в този вид търговска дейност са участвали плавателни съдове само от по-големите пристанища на южното българско Черноморие. Те са търгували в главните зърноизносни пристанищни центрове на Южна Русия, където са използвали постоянното посредничество на определени търговци, товаро-разтоварителни услуги на едни и същи собственици на каботажни плавателни съдове и хамалски групи и се прилагала близка по своята същност организация на пристанищното корабоплаване. Всичко това свидетелства за съществуването на редовни контакти при тази търговия, чиято традиционност позволила създаването на една сравнително устойчива система на стопанско взаимодействие.

Достигайки до тази констатация, ние трябва да дадем отговор на естествено възникналия въпрос: защо, след като зърното е един от основните износни продукти от южното ни Черноморие, част от местните плавателни съдове се включвали в зърноизноса, осъществяван от севернопричерноморските пристанища? И ако за периода до отпадането на съществуващия в Турция султански монопол върху износа на зърно и зърнени продукти основният отговор е ясен, то съществуващите в севернопричерноморските пристанища по-изгодни икономически условия – по-добро качество на житото, по-ниски цени и облекчена (в сравнение с организацията в пристанищата на Турция) организация на експортния процес – са реално обяснение на това явление в последващия период.

Последната форма на участие на търговските кораби от южночерноморските ни градове в севернопричерноморския корабоплавателен процес е

наемането им като спомагателни в руските военни флотилии по време на всички руско-турски войни през периода след средата на XVIII в. Изпълняващи обозни (доставяне на храна, боеприпаси, извозване на войници, военни трофеи и преселници), разузнавателни и съобщителни функции, плавателните съдове на местните капитани активно подпомагали военните действия на Русия срещу османските поробители.

Обобщавайки всички форми на морски търговски връзки между южното българско Черноморие и Северното Причерноморие, можем да заключим, че като част от общолевантийската корабоплавателна система те изградили облика на черноморския ѝ елемент. Неговата същност може да се установи и изясни само във връзката му с търговския живот и икономическите процеси в Черноморския басейн и Източното Средиземноморие.

БЕЛЕЖКИ

¹ Тодорова, М. Подбрани извори за историята на балканските народи 15–19 век. С., 1977, с. 180.

² Стоилова, Т. За руско-турските отношения след войната от 1768–1774 г. – ИПр., 1982, 1, с. 59.

³ Щернонов, Щ. Преселнически движения от 30-те години на 19 век и въздействието им върху историческото развитие на Южното българско Черноморие. – В: Българите в Северното Причерноморие. Изследвания и материали. Том пет, В. Търново, 1996, 263–272.

⁴ Γερμιδης, Α. Χαμένες ελληνικές εστίες της Ανατολικής Ρωμυλίας. Η Αγαθούπολη και η περιοχή της. – Θρακικά, 46, (1972–1973), σ. 289; Βαφεως, Ε. Ιστορία της Αγαθουπολέως και Βορειοανατολικής Θράκης. Νεια Υορκη, 1848, 240–242.

⁵ Γερμιδης, Α. Παρ. συγ., σ. 289.

⁶ Документи за българската история. Т. III. Документи из турските държавни архиви. Ч. I. (1564–1872). С., 1940, с. 38, 78, 107; Турски извори за историята на правото в българските земи. Т. II. С., 1971, с. 18; Никитин, С. Описание экономического состояния юговосточной части Болгарии в 30-х годах XIX в. – Славянское возрождение. М., 1966, с. 161; Руски пътеписи за българските земи XVIII–XIX в. С., 1986, с. 148; von Brognard, W. Journal meiner Reise von Konstantinopoll lands der westlichen Kustedes Schwarzen Meers under die Donau bis Gallaz und von danneu weiter über Bukarest, Hermaustadt nach Wien (ползва се публикацията на ръкописа от П. Ников в ГСУ, ИФФ, XXVIII–3, 1931–1932, с. 241); Δανιηλιδη, Α. Ο Βασιλικός Ανατολικής Θράκης. Α., 1956, σ. 10.

⁷ Παπαιωαννιδης, Κ. Απολλωνίας - Σωζοπολέως. Θ., 1933, σ. 8-9; Κωνσταντινιδης, Μ. Η Απολλωνία (Σωζόπολις νυν). - ΑΘΓΛΘ, 22, 1957, σ. 169.

⁸ Боев, Р. Антитурски движения на населението от българското черноморско крайбрежие през Руско-турската война от 1828-1829 г. - ВИС, 5, 1970, с. 18; Същият. Руският черноморски флот в обсадата на крепостта Варна през Руско-турската война от 1828-1829 г. - ВИС, 3, 1972, с. 77; Мещерюк, И. Переселение болгар в Южнуя Бесарабия 1829-1834 г. Кишинев, 1965, с. 74.

⁹ Michoff, N. Contribution à l'histoire du commerce bulgare (documents officiels et rapports consulaires). Sv., 1948, p. 88.

¹⁰ Michoff, N. Op. cit., p. 3; Idem. Contribution... Т. II, I b., Sf., 1943, p. 153, 160.

¹¹ Гандев, Х. Търговската обмяна на Европа с българските земи през XVIII и началото на XIX век. - В: Проблеми на Българското Възраждане. С., 1976, с. 403.

¹² Чужди пътеписи за Балканите. Т. IV. Френски пътеписи за Балканите (XIX в.). С., 1981, с. 149; Турски извори..., Т. II, с. 58; Никитин, С. Цит. съч., с. 161; Michoff, N. Op. cit., p. 3; Т. II, I b., p. 121; Т. III, p. 100; Διαμαντοπουλος, Α. Η Αγχίαλος. - ΑΘΓΛΘ, 1954, σ. 120; Μαυρομματη, Θ. Η αστική και αγροτική ζωή κοινωνίας Αγχίαλου. - ΑΘΓΛΘ, 23, 1958, σ. 257.

¹³ Гандев, Х. Цит. съч., с. 403.

¹⁴ Документи..., Т. III. Ч. I., с. 38, 78, 107; Турски извори..., Т. II, с. 18; Чужди пътеписи за Балканите. Т. IV, с. 99; Кайнаров, С. Френско сведение за българското Черноморие от края на XVIII в. - В: КК, 1980, 3, с. 32; Michoff, N. Op. cit. Т. II, I b., p. 121; Т. III, p. 88; Ζωτιαδου, Μ. Ο Ελληνισμός της Ανατολικής Θράκης εις τα Παραλία του Ευξείνου Πόντου. - ΑΘΓΛΘ, 32, 1966, σ. 31; Κωνσταντινιδης, Μ. Η Μεσήμβρια του Ευξίνου. Α., 1945, σ. 51.

¹⁵ Михнева, Р. Россия и Османская империя в международных отношениях в середине XVIII века. М., 1985, с. 123.

¹⁶ Чужди пътеписи за Балканите. Т. I. Френски пътеписи за Балканите XV-XVIII в. С., 1975, с. 305.

¹⁷ Серчевский, Е. Обзорение Отоманской империи... . Спб., 1854, с. 163.

¹⁸ Michoff, N. Op. cit., Т. II, I b., p. 121.

¹⁹ Юрданов, Ю. История на българската търговия до Освобождението. С., 1935, с. 194.

²⁰ Μαυρομματη, Θ. Παρ. συγ., σ. 257.

²¹ Γερμιδης, Α. Παρ. συγ., σ. 289; Βαφεως, Ε. Παρ. συγ., σ. 242.

²² Документи... Т. III. Ч. I., с. 183; Кайнаров, С. Цит. съч., с. 32; Никитин, С. Цит. съч., с. 161; В-к Македония, год. III, бр. 12, 15. II. 1869 г., с. 4; von Brognard, W. Op. cit. - ГСУ, ИФФ, XXVIII - 3, 1931 - 1932, с. 241; Michoff, N. Op. cit. Т. II, I b., p. 121; Т. III. Sv., 1948, p. 3; Χατζηγεωργιου, Π. Η Αγαθόπολις της Βορειοανατολικής Θράκης. - ΑΘΓΛΘ, 29, 1963, σ. 357; Γερμιδης, Α. Παρ. συγ., σ. 289; Βαφεως, Ε. Παρ. συγ., σ. 243; Δανιηλιδη, Α. Παρ. συγ., σ. 12; Κωνσταντινιδης, Μ. Η Μεσήμβρια ..., σ. 52; Παпαιωαννιδης, Κ. Παρ. συγ., σ. 60.

²³ Беров, Л. Ролята на задължителните държавни доставки във вътрешната и външната търговия на българските земи през XVI-XIX в. - В: Из историята на търговията по българските земи през XV-XIX в. С., 1978, с. 107.

²⁴ Деведжиев, М. Кратка история на селското развитие по българските земи. С., 1979, с. 191.

²⁵ Поп Аянов, Г. Странджа. С., 1938, с. 134.

²⁶ Michoff, N. Op. cit. Т. II, I b., p. 88, 128, 245; Т. II b., p. 358-359; Т. III. Sv. 1948, p. 3.

²⁷ Маркова, З. Руско донесение за Бургас и Бургаския район от 1862 г. - ИДА, 32, 1976, с. 89.

²⁸ Паскалева, В. Средна Европа и земите по Долния Дунав през XVIII-XIX в. С., 1986, с. 228; Παπαθαναση, Μουσιουπουλυ, Κ. Ελληνικά προξενεία στη Θράκη. Т. I. Α., 1976, σ. 105; Κρεμμυδας, Β. Ελληνική ναυτιλία 1776-1833. Т. I. Α., 1986, σ. 43; Σβολοπουλος, Κ. Ο Ελληνικός εμπορικός στολός κατά τας παράμονας του αγώνος της ανεξαρτησίας. Ανεκδότος πίναξ του Φ. Πουκιοβελ. - Ερανιστης, I, 1973, τευχος 59, σ. 192; Τζαμτζης, Α. Ναυτικοί, καράβια και λιμάνια. - Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850). Α., 1972, σ. 118.

²⁹ Βαφεως, Ε. Παρ. συγ., σ. 252, 278; Χατζηγεωργιου, Π. Παρ. συγ., σ. 357; Γερμιδης, Α. Παρ. συγ., σ. 289.

³⁰ Паскалева, В. Цит. съч., с. 228; Παπαθαναση-Μουσιουπουλυ, Κ. Παρ. συγ., σ. 105; Κρεμμυδας, Β. Παρ. συγ., σ. 43; Τζαμτζης, Α. Παρ. συγ., σ. 118; Σβολοπουλος, Κ. Παρ. συγ., σ. 192.

³¹ Ζωτιαδου, Μ. Παρ. συγ., σ. 31.

³² Κωνσταντινιδης, Μ. Η Μεσημβρια ..., σ. 51, 52; Η Μεσημβρια παρ Ευξεινω. - ΑΘΓΛΘ, 21, 1956, σ. 3.

³³ Βλασσοπουλος, Γ. ΟΔΥΣΣΕΑΣ - ένα καράβι της Ιθάκης (1837-1841). Α., 1992, σ. 57, 89, 249; Παπουλοδη, Κ. Η Εκπαιδευτική και πολιτιστική δραστηριότητα των Ελλήνων της Οδησσου το 19 και 20 αι. - ΕΕΘΣ, Θ., 1988, σ. 647; Σβολοπουλος, Κ. Παρ. συγ., σ. 192; Κρεμμυδας, Β. Παρ. συγ., σ. 52; Τζαμτζης, Α. Παρ. συγ., σ. 119.

³⁴ Βλασσοπουλος, Γ. Παρ. συγ., σ. 57.

³⁵ Κωνσταντινιδης, Μ. Η Μεσημβρια του ..., σ. 51; Διαμαντοπουλος, Α. Παρ. συγ., σ. 122; Μαυρομματη, Θ. Παρ. συγ., σ. 257; Παпαιωαννιδης, Κ. Παρ. συγ., σ. 60.