

Trade Entrepreneurship in the Bulgarian Ports along the River Danube from the End of the World War I until the Great Depression

Assoc. Prof. Lyubomir Zlatev, PhD

University of Ruse,
Faculty of Natural Sciences and Education, Bulgaria
e-mail: lubomir_zlatev@mail.bg

Assoc. Prof. Dyanko Minchev, PhD

University of Ruse,
Business and Management Faculty, Bulgaria
e-mail: dminchev@uni-ruse.bg

Търговското предприемачество по българските пристанища на река Дунав от края на Първата световна война до Голямата депресия

Доц. д-р Любомир Златев

Русенски университет, Факултет "Природни науки и образование", България
e-mail: lubomir_zlatev@mail.bg

Доц. д-р Дянко Минчев

Русенски университет,
Факултет „Бизнес и мениджмънт“, България
e-mail: dminchev@uni-ruse.bg

Abstract: *The article analyses from a more general perspective the import-export role of the major ports on the Danube in the 1920s. Certain aspects of the impact of the institutional environment on the entrepreneurial activity are shown.*

Key words: *Ruse, Svishtov, Lom, free zone, institutional environment*

Резюме: *Статията анализира в по-общ план експортно-импортна роля на основните дунавски пристанища през 20-те години на миналия век. Показват се определени аспекти от влиянието на институционалната среда върху предприемаческата активност.*

Ключови думи: *Русе, Свищов, Лом, свободна зона, институционална среда*

JEL Classification: *B25, N9*

I. Introduction

The economic development of Bulgaria in the period between the two world wars is regarded in our scientific literature as a distinct stage with its own characteristics. It should be noted that this development is marked by significant variations and several sub-phases are distinguished within it, also characterized by their own specific features. After the end of World War I until around the middle of 1923, the country is in a state of a severe postwar crisis. Then, up to the middle of 1929, Bulgaria's economic development is characterized by a

I. Въведение

Стопанското развитие на България между двете световни войни се разглежда в нашата научна литература като особен етап със свои характерни особености. Следва да се има предвид, че това развитие бележи значителни колебания и в него се разграничават няколко подетапа също характеризиращи се със свои специфични особености. След края на Първата световна война до към средата на 1923 г. страната се намира в състояние на тежка следвоенна криза. След това, до към средата на 1929 г. стопанското развитие на България се

partial and temporary stabilization of the national economy (Economic..., 1981).

In previous specialized studies on these topics, the processes occurring in the national economy during that period are to a large extent explored in detail. Local historical research is published even before World War II, and in particular, about the Bulgarian Danube region and specifically about the Danubian business centers. In these publications, the authors generally tend to reveal and emphasize the economic importance of their home towns (Tshulev, 1932; Popov, 1927; Simeonov, 1929; Parmakov, 1936). Relatively less attention is given to the study of trade entrepreneurship in the separate regions and urban centers for the same period.

In recent years, in connection with the dynamic socio-economic changes taking place in our country, the business tradition of the Danubian cities is subject to justifiable and increased interest from local researchers. Scientifically sound accounts and specialized economic studies have come out of print recently, quite large in volume for some of these cities (Pantev et al., 2008; Yotsov, 2008; Zlatev, 2006, etc.). Publications of a more general nature, concerning the role of the river Danube in the economic development of the country between the two world wars, are also important for a more thorough examination of these issues (Penkov, 1947; Dakov, 1964).

The purpose of this publication is to analyze in a more general perspective the export-import role of the Danube region for the economic development of Bulgaria in the 1920s. It also aims to show the influence of the social environment on the entrepreneurial activity. We have in mind the economic, political and socio-cultural prerequisites. From the exposition that follows, it becomes clear that the influence of these factors varies in the different cities¹.

1. For a more complete elucidation of the debated matters, apart from previous research publications, documentary materials have been acquired from the Regional State Archives in Ruse, exhibitions of regional governors containing information on the economic situation of the Danubian cities, annual reports of the Ruse Chamber of Commerce and Industry (RCCI) whose activities cover the whole Bulgarian Danube region, statistical yearbooks of the Bulgarian Kingdom, etc.

характеризира с частична и временна стабилизация на националното стопанство (Стопанска..., 1981).

В досегашните специализирани изследвания по тази проблематика протичащите процеси в националното стопанство през периода, са до голяма степен детайлно изследвани. По-специално за Българското подунавие и конкретно за крайдунавските стопански центрове, има издадени още преди Втората световна война местни исторически изследвания. В тях по правило авторите проявяват стремеж да разкриват и изтъкват стопанската значимост на родните си градове (Цухлев, 1932; Попов, 1927; Симеонов, 1929; Пармаков, 1936). Сравнително по-малко внимание е отделено на проучване търговското предприемачество в отделните региони и градски центрове за същия период.

В последните години, във връзка с настъпващите динамични социално-икономически промени у нас, стопанската традиция на крайдунавските градове е обект на обясним повишен интерес от страна на местните изследователи. Наскоро излязоха от печат, за някои от тях обемни, научно издържани истории и специализирани стопански изследвания (Пантев и др., 2008; Йоцов, 2008; Златев, 2006 и др.). Важно значение за по-задълбоченото проучване на тази проблематика имат и публикациите с по-общ характер, засягащи въпроса за ролята на р. Дунав в стопанското развитие на страната между двете световни войни (Пенков, 1947; Даков, 1964).

Целта на настоящата публикация е да анализира в по-общ план експортно-импортна роля на Подунавието за стопанското развитие на България през 20-те години на миналия век. Тя трябва да покаже и влиянието на обществената среда върху предприемаческата активност. Става дума за икономически, политически и социокултурни предпоставки. Както ще стане ясно от изложението, в отделните градове влиянието на тези фактори е различно¹.

1. За по-пълното осветляване на интерпретираната проблематика освен досегашните изследвания по нея, са привлечени документални материали от регионалния държавен архив в Русе, изложения на окръжните управители, съдържащи сведения за стопанското състояние на крайдунавските градове, годишните отчети на Русенската търговско-индустриална камара (РТИК), в чийто район на действия е цялото Българско подунавие, статистически годишници на Българското царство и др.

II. Political-economic conditions

In the first decades after the liberation, the importance of the Danube as a foreign trade destination for Bulgaria decreases. This is due to the changes that occur in the orientation of the country's international trade. For a long period of time after the Liberation, the largest part of the Bulgarian export is realized on the Turkish market. And this applies not only to the value of exports but also to the range of the exported goods - grain foods, animals and poultry, heavy woollen and coarse woollen cloth, braided wool cords, etc. In the late nineteenth and early twentieth century there is a trend to increase the export to Belgium, which has the greatest contribution for laying the foundations of the Bulgarian industry and becomes the main market of Bulgarian grain. The Bulgarian export of agricultural products to Greece, Italy and France also increases.

Changes occur in the orientation of imports as well. For many years, the Danube monarchy, Austro-Hungary, accounted for more than a quarter of its value. But in the early twentieth century the imports from Austria-Hungary tended to decrease at the expense of increased imports from Germany, France and Turkey (Commercial..., 1911, p. 368).

Immediately after World War I, the trade exchange with the U.S. and Italy increased. Bulgaria's trade partner number one for 1919 was the U.S. and from 1919 to 1921 it was Italy. Afterwards, Germany gradually occupied a leading position in the foreign trade and retained it till the end of World War II. (Karakasheva, L., L. Mencheva, D. Dinkov et al., 2001, p. 56).

The orientation of the country's foreign trade relations required a connection with the European railway network, the establishment of a "Bulgarian commercial shipping company" in Varna in 1893 (SG ..., 1893), the construction and modernization mainly of the Black Sea ports of Varna and Burgas. (Report ..., 1912, pp. 612-613, 712). Thus the Danube waterway was replaced as a major destination by the Black Sea and the Sofia-Tsaribrod railway line.

II. Политико-икономически предпоставки

В първите следосвобожденски десетилетия значението на Дунава като външно-търговска дестинация за България намалява. Това се дължи на промените, които се извършват в ориентацията на международния стокообмен на страната. В дълъг период от време след Освобождението най-голямата част от българския износ се реализира на турския пазар. И това се отнася не само до стойността на износа, но и до самия вид на изнасяните стоки - зърнени храни, животни и птици, аби, шаеци, гайтани и пр. В края на XIX и началото на XX в. се забелязва тенденция за засилване на износа към Белгия, която има най-голяма заслуга в полагане основите на българската индустрия и която става главен пазар на българските зърнени храни. Увеличава се и българският износ на селскостопански произведения към Гърция, Италия и Франция.

Настъпват промени и в ориентацията на вноса. Дълги години повече от 1/4 от стойността му се пада на Дунавската монархия - Австро-Унгария. Но в началото на XX в. се забелязва тенденция към намаляване на вноса от Австро-Унгария за сметка на засилване на вноса от Германия, Франция и Турция (Търговски..., 1911, с. 368).

Непосредствено след Първата световна война се засилва стокообменът със САЩ и Италия. САЩ са първи търговски партньор на България през 1919 г, а Италия - през 1919-1921 г. След това постепенно Германия заема водещо място в стокообмена до края на Втората световна война. (Каракашева, Л., Менчева, Л., Динков, Д. и др., 2001, с.56).

Ориентацията на външнотърговските връзки на страната налага свързването ѝ с европейската жп мрежа; създаването на „Българското търговско параходно дружество“ във Варна през 1893г. (ДВ..., 1893); изграждането и модернизиранието преимуществено на черноморските пристанища Варна и Бургас. (Доклад..., 1912, с. 612-613, 712). Така Дунавският воден път е изместен като основна дестинация от Черноморския и от жп линията София-Цариброд.)

III. Post-war crisis

Bulgaria's participation in three consecutive wars - First and Second Balkan Wars and World War I, which lasted almost without interruption from 1912 to 1918, had a negative impact on the overall socio-economic development of the country. The Danube region experienced a serious disturbance in the summer of 1913 during the Second Balkan War due to the Romanian occupation of large parts of northern Bulgaria. Up to the wars, there are 8 towns located on the Bulgarian bank of the river Danube - Vidin, Lom, Oryahovo, Nikopol, Svishtov, Ruse, Tutrakan and Silistra. After the Second Balkan War they are reduced to 6 as Silistra and Tutrakan are annexed by Romania according to the Bucharest Peace Treaty of July 28, 1913. This situation was reconfirmed in 1919 by the Neuilly dictatorial treaty imposed on Bulgaria.

In the autumn of 1921, the Directorate of the Bulgarian Commercial Shipping Company in Varna turned to the RCCI with a proposal to create a Bulgarian-Czechoslovak shipping company in cooperation with the governments of both countries for the transportation of goods from Central Europe to the Near and Middle East. The Council of Ministers undertook to solve the issue with a decree of 25 November of the same year that demanded its detailed consideration by a committee including: the Chief Secretary of the Ministry of Commerce, Industry and Employment, the Deputy Director of Railways and Ports, the Head of the Budget and Control department of the Ministry of Finance, the lawyer for the Department of Economic Care and Public Precaution, the engineering inspector of the Danube sector, representatives of the Bulgarian commercial shipping company in Varna and representatives of RCCI.

The Commission selected a subcommittee that came up with a detailed report on a framework agreement between Bulgaria and Czechoslovakia in the formation of a joint shipping company. It envisaged that the Bulgarian state would provide 50% of the partnership capital, Czechoslovakia would participate with 40% and 10%

III. Следвоенна криза

Участието на България в три последователни войни - Първата и Втората балканска войни и Първата световна война почти без прекъсване от 1912 до 1918 г., се отразява твърде негативно върху цялостното социално-икономическо развитие на страната. Сериозно сътресение преживява Подунавието през лятото на 1913 г. по време на Втората балканска война следствие румънската окупация на големи части от Северна България. До войните на българския дунавски бряг са разположени 8 града - Видин, Лом, Оряхово, Никопол, Свищов, Русе, Тутракан и Силистра. След Втората балканска война те остават 6, тъй като Силистра и Тутракан по Букурещкия мирен договор от 28 юли 1913 г. са анексирани от Румъния. Това положение се затвърждава през 1919 г. от Ньойския диктат наложен на България.

През есента на 1921 г. Дирекцията на Българското търговско параходно дружество във Варна повдига пред РТИК въпроса за създаване на едно Българо-чехословашко параходно дружество със съдействието на правителствата на двете страни, което да поеме стоковия трафик от Централна Европа към Близкия и Средния Изток. С решаването на този въпрос се заема Министерският съвет, който с постановление от 25 ноември с.г. възлага детайлното му разглеждане от комисия в състав: главния секретар на Министерството на търговията, промишлеността и труда, поддиректора на БДЖ и пристанищата, началника на бюджетно-контролното отделение при Министерството на финансите, юриста при Дирекцията за стопански грижи и обществена предвидливост, инженер-инспектора на Дунавския сектор, представители на Българското търговско параходно дружество - Варна и представители на РТИК.

Комисията избира подкомисия, която излиза с подробен доклад за рамково споразумение между България и Чехословакия при образуването на смесено корабоплавателно дружество. В него се предвижда 50% от дружествения капитал да бъде на българската държава, 40% - на чехословашката и 10% да се поемат от частния капитал ; дирекция-

would be contributed by private capital; the head office of the company would be in Ruse and the ships to be bought would sail under Bulgarian flag, the ports in Ruse and Varna would be equipped with all necessary technical equipment to enable the effective functioning of the Prague - Bratislava - Ruse - Varna - Istanbul transit line.

But gradually the government lost interest in this matter, because it doubted the effectiveness of such an enterprise. Meanwhile a Czechoslovak shipping company started regular transport services along the Danube, which included the Bulgarian ports, too (RCCI, 1923, pp. 69-76; RCCI, 1925, pp. 9). So this excellent idea to create a shipping company with Bulgarian participation and to transit Central European freight flows to the East along the Bulgarian section of the Danube was not achieved and only the good intentions remained. In vain were also the unofficial diplomatic efforts of the newly established Polish state, whose target were the Mediterranean markets, to intervene before the Romanian government to build a bridge over the Danube between Romania and Bulgaria (Morfov, 1928, p. 478; Sazdov, Pentchev, 2006, p. 82).

The report of the Chief Secretary of RCCI, Vasil Baharov, given at the regular annual session of the Chamber in 1923 concluded that over the previous year 1922, a trend of increased import-export trade through the largest Danube port - Ruse, had already been clearly outlined. Although the import and export flow was not greater in volume than that of 1911, its value had increased several dozen times with a tendency to reach half a billion levs annually. Baharov's analysis showed that Ruse had established itself as the main import point for the country in the postwar times for the economy's essential raw materials and chemicals from Romania, such as resins and oil, rock salt and constructional timber. But the same could not be said about the export. As of 1922 it continued to be in volume only one quarter of that in 1911 - 14 million kg against 52 million kg for the last prewar year (TA - Ruse, f. 59 l. 1 a.u. 16 p. 10).

та на дружеството да бъде в Русе и корабите, които ще закупи да плават под български флаг; пристанищата в Русе и Варна да бъдат оборудвани с всички необходими технически съоръжения, за да може да функционира ефективно транзитната линия Прага - Братислава - Русе - Варна - Цариград.

Но постепенно правителството загубва интерес към този въпрос, поради съмнение в ефективността на подобно предприятие. А междувременно Чехословашко параходно дружество започва да извършва редовни рейсове по Дунав, които обслужват и българските пристанища (РТИК, 1923, с. 69-76; РТИК, 1925, с. 9). Така, тази добра идея, за създаване на корабоплавателна компания с българско участие и транзитиране на средноевропейския стоков поток през Българското подунавие на Изток, не се осъществява и остават само добрите намерения. Напразни са и неофициалните дипломатически опити на новосъздадената полска държава да достигне пазарите на Средиземноморието като интервенира пред румънското правителство за изграждане на мост на Дунава между Румъния и България (Morfov, 1928, с. 478; Саздов, Пенчев, 2006, с. 82).

В доклада на главния секретар на РТИК Васил Бахаров, изнесен в редовната годишна сесия на Камарата през 1923г. се констатира, че през изминалата 1922г. се очертава вече ясна тенденция към увеличаване на вносно-износната търговия през най-голямото дунавско пристанище - Русе. Въпреки че вносно-износния поток по обем не е по-голям в сравнение с 1911 г., стойността му е увеличена няколко десетки пъти с тенденция да достигне 1/2 млрд. лв. годишно. Анализът на Бахаров показва, че Русе се утвърждава като главен вносител за страната в следвоенните условия на много важни за нейното стопанство суровини и химически продукти от Румъния като смоли и петрол, каменна сол и дървен строителен материал. Но не може да се каже същото за износа. Към 1922 г. той продължава да бъде като обем едва 1/4 от обема през 1911 г. - 14 млн. кг срещу 52 млн. кг от последната предвоенна година (ТА - Русе, ф. 59, оп. 1, а.е. 16, л. 10).

The postwar crisis had a serious impact on the economic state of Vidin. Isolated in the western corner of the Danube region and lacking convenient road links, the city marked a significant decline business-wise. Still, by 1923, the exports of grain from the port of Vidin increased and it ranked second after the port of Lom regarding the export of agricultural produce from the Bulgarian Danube ports (Popov, 1927, p. 76). A vital prerequisite for the revival of the economic life in Vidin and retaining its position as an important export-import point on the Danube was a radical improvement of its communications with the rest of the country. In this respect, it was of crucial importance that on 1 July 1923 King Boris III officially opened for service the Brusartsi-Alexandrovo railroad line, which finally provided a connection for this Danubian town with the national railway network (Stanishev, 1948, p. 106).

In the context of a postwar crisis the economic life in the town of Lom, located near Vidin, was more dynamic. Although the trade along the Danube was significantly reduced, the port of Lom retained its role as the largest export point for agricultural products. The community in the town of Lom, engaged with the economic problems of the city, was looking for their successful future solution. They hoped that the Rhein - Main - Danube canal, whose construction started in 1920 and was expected to provide an annual transportation of 10 million tons of goods, would contribute to raising the commercial significance of their city. The local business insisted on restoring the District of Lom, which existed until the early twentieth century as administrative unit, and linked the city with the Romanian railways through the Lom-Bayleshti railway line (Popov, 1927, pp. 7, 67, 76).

In the years of postwar-crisis, the small towns along the Danube, Oryahovo and Nikopol, remained relatively cut off from the communication system of the remaining part of the country. Indeed, after the wars the construction began of the 53 km long Oryahovo-Slatina narrow gauge railway, but it went slowly and lasted a whole decade. The quantity of exported grain from the port in Oryahovo was reduced

Следвоенната криза се отразява тежко на стопанското състояние на Видин. Изолиран в западния ъгъл на Подунавие, лишен от удобни пътни връзки в търговско отношение градът отбелязва значителен спад. Все пак, до 1923 г., експорта на зърнени храни през видинското пристанище се увеличава и то заема второ място след ломското по експорт на земеделска продукция от българските дунавски пристанища (Попов, 1927, с.76). Належаща предпоставка за съживяване на стопанския живот във Видин и запазването на позициите му на важен експортно-импортен пункт на Дунав е решителното подобряване на комуникациите му с останалата част на страната. От тази гледна точка, изключително важно значение има откритата тържествено в експлоатация от цар Борис III на 1 юли 1923 г. жп линия Брусарци - Александрово - Видин, която най-после осъществява връзката на крайдунавския град с националната жп мрежа (Станишев, 1948, с. 106).

В условията на следвоенната криза стопанският живот в съседния на Видин Лом е по-динамичен. Макар и при значително намален стокообмен по Дунава, ломското пристанище запазва позициите си на най-голям износен пункт на земеделска продукция. Ломската общественост ангажирана със стопанските проблеми на града търси възможности за тяхното перспективно решаване. Тя се надява, че започналия строеж на канала Рейн - Майн - Дунав през 1920 г., който ще осигурява годишен превоз на 10 млн. тона стоки, ще допринесе за издигане търговското значение на нейния град. Ломските стопански дейци настояват за възстановяването на закрития в началото на XX в. Ломски окръг и свързването на града с румънските железници чрез жп линия Лом - Байлещи (Попов, 1927., с. 7, 67, 76).

В годините на следвоенната криза малките крайдунавски градове Оряхово и Никопол продължават да бъдат относително откъснати от комуникациите на останалите части на страната. Наистина след войните започва изграждането на 53 километрова теснолинейна жп линия Оряхово - Бяла Слатина, но строежът върви трудно и се проточва цяло десетилетие. Намалява износния поток на

(Exposition on the state of Vratsa ..., 1925, p. 10, 1927, pp. 61-62; RCCI, 1925, pp. 83-84). Nikopol fell into an even worse situation. The port in the village of Somovit categorically took over from Nikopol the export of grain produced in the central part of North Bulgaria (Brief exposition..., 1921, pp. 7 et seq; Exposition on the state of Pleven ..., 1922, pp. 8 et seq; RCCI, 1925, p. 83).

After the wars Svishtov lost its role as primary Danubian port. Imports through it varied between 10 thousand and 30 thousand tons annually, which was significantly less than the pre-war period. As a result, a process of withdrawal from trade and orientation towards handicraft production was observed among the active population of Svishtov in the post-war conditions. The port of Svishtov urgently needed the completion of the quay wall and the implementation of numerous additional construction projects (Exposition on the state of ... Tarnovo, 1923, p. 214, 1924, pp. 28-29, Simeonov, Sofia, 1947, p. 26).

Given the dire economic situation of the Danube cities after the war, RCCI did everything possible for a more rapid post-war restoration. The activities of the local trading companies in Ruse, Vidin, Svishtov and Oryahovo were revived. A joint Association of craftsmen and merchants was formed in Lom. The Chamber organized temporary commodity exchanges in the towns along the Danube. Unfortunately, the measures taken by RCCI to mitigate the post-war crisis in them had little effect because of the overall difficult economic situation in the country (RCCI, 1921, pp. 28 et seq; RCCI, 1922, pp. 19 et seq; RCCI, 1923, pp. 38 et seq).

IV. Recovery and revival

The evident economic stabilization of the country from the mid-1920s led to positive change in the economic environment of the Danube region. The functions of Ruse as the largest import center on the river were preserved. The statistical data shows that for the period 1925-1928, imports and exports through it, despite some fluctuations, tended to increase.

зърнени храни през оряховското пристанище (Изложение за състоянието на Врачански..., 1925, с. 10; 1927, с. 61-62; РТИК, 1925, с. 83-84). Никопол изпада в още по-тежко положение. Пристанището на с. Сомовит решително измества никополското от експорта на зърнени храни от централната част на Северна България (Кратко изложение..., 1921, с. 7 и сл.; Изложение за състоянието на Плевенски..., 1922, с. 8 и сл.; РТИК, 1925, с. 83).

След войните Свищов губи ролята си на първостепенно дунавско пристанище. Вносът през него се движи между 10 хил. и 30 хил. тона годишно, което е значително по-малко от предвоенния период. В резултат на това в следвоенните условия сред активното свищовско население се наблюдава процес на отлив от търговията и ориентация към занаятчийското производство. Свищовското пристанище наложително се нуждае от доизграждане на кейовата стена и от множество допълнителни строителни работи (Изложение за състоянието на Търновския..., 1923, с. 214; 1924, с. 28-29; Симеонов, С., 1947, с. 26).

Отчитайки тежкото стопанско положение на крайдунавските градове след войните РТИК прави възможното за побързото им следвоенно възстановяване. В Русе, Видин, Оряхово и Свищов се възстановява дейността на местните търговски дружества. В Лом се образува общо Търговско-занаятчийско сдружение. В крайдунавските градове Камарата организира временни стокови борси. Но за съжаление, предприетите мерки от РТИК за смекчаване на следвоенната криза в тях, нямат голям ефект и поради общото тежко икономическо състояние на държавата (РТИК, 1921, с. 28 и сл.; РТИК, 1922, с. 19 и сл.; РТИК, 1923, с. 38 и сл.).

IV. Оживление и подъем

Видимата икономическата стабилизация на страната от втората половина на 20-те години на ХХ в. води до позитивна промяна в стопанската конюнктура на Подунавието. Функциите на Русе като най-голям импортен център на Дунава се запазват. Статистическите данни показват, че за периода 1925-1928г. вносът и износът през него, въпреки из-

In 1928, the volume of imports through Ruse, in terms of quantity, reached nearly one third of the total quantitative volume of imports into the country. The collected customs duties here, however, related as percentage to the total tax revenues for 1927-1929, were just a little more than 10% of the total customs revenue in the state budget for those years. The first place for exports on the Danube during this period was retained by the port of Lom (See Tables 1, 2 and 3).

The largest importers of oil and oil derivatives among the companies in Ruse in the late 1920s were: "Nafta" Partnership Company and the Belgian oil trade company "Bulgarian shell." Salt was imported main-

вестни колебания, бележат тенденция към увеличение.

През 1928 г. количествения обем на вноса през Русе достига близо 1/3 от общия количествен обем на вноса в страната. Инкасираните митнически сборове тук, обаче, съотнесени към общите митнически приходи за 1927-1929 г., в процентно изражение, надхвърлят с малко повече от 10% общите митнически постъпления в държавния бюджет за тези години. А мястото на първи експортър по Дунава през този период продължава да заема ломското пристанище (вж. табл. 1, 2 и 3).

Най-големи русенски фирми вносителите от втората половина на 20-те години на петрол и петролни деривати са: Друже-

Table 1. Import and export through the Ruse customs in relation to total imports and exports for 1925-1928

Таблица 1. Внос и износ през Русенската митница спрямо общия внос и износ на страната за 1925-1928 г.

IMPORT - ВНОС

Year Години	For the whole country (in thousand kg) За цялата страна (в хил. кг)	Through the Ruse customs alone (in thousand kg) Само през русенската митница (в хил. кг)	Through Ruse out of the total country's imports (%) През Русе от общия внос на страната (в %)
1925	431 156	84 342	19,56
1926	341 254	74 866	21,95
1927	306 756	77 810	25,35
1928	354 988	103 406	29,13

EXPORT - ИЗНОС

Year Години	For the whole country (in thousand kg) За цялата страна (в хил. кг)	Through the Ruse customs alone (in thousand kg) Само през русенската митница (в хил. кг)	Through Ruse out of the total country's imports (%) През Русе от общия внос на страната (в %)
1925	320 885	14 105	4,40
1926	398 862	39 725	10,00
1927	306 756	44 702	14,65
1928	368 192	48 814	9,60

Source: Exposition on the state of Ruse district, 1929, 1930, p. 68.

Източник: Изложение за състоянието на Русенското окръжие за 1929 г., 1930, с. 68.

Table 2. Import and export through the four major customs points in the country for 1924-1927, in volume and value

Таблица 2. Внос и износ през четирите най-големи митнически пункта на страната за 1924-1927 г. по обем и стойност

IMPORT - ВНОС

Town Град	Year - Години				Year - Години			
	1924	1925	1926	1927	1924	1925	1926	1927
	tonnes - тона				thousand levs - хиляди лева			
Burgas - Бургас	79713	98 946	86 745	54 743	1097245	1689989	1526462	1337784
Varna - Варна	51536	50 763	30 864	31 248	1305316	1579346	1009384	1266359
Ruse - Русе	82572	84 342	74 867	77 811	664897	829912	652953	742613
Sofia - София	35910	39 817	31 084	27 487	1583789	2036026	2014367	1779332

EXPORT - ИЗНОС

Town Град	Year - Години				Year - Години			
	1924	1925	1926	1927	1924	1925	1926	1927
	tonnes - тона				thousand levs - хиляди лева			
Burgas - Бургас	70765	97538	112315	113869	1531395	2252152	2246305	1952383
Varna - Варна	148341	112174	121529	115501	1044374	839804	805360	953524
Ruse - Русе	28936	14105	39725	44703	242137	263862	388373	436162
Sofia - София	9826	11057	15087	20563	541361	758412	816669	1101756

Source: Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1927, 1928, p. 179.

Източник: Статистически годишник на Българското царство за 1927 г., 1928, с. 179.

Table 3. Relative share of the value of imports and exports at some of the biggest customs points against the total value of imports and exports for 1927-1929 (in %)

Таблица 3. Относителен дял на стойността на вноса и износа през някои от най-големите митнически пунктове спрямо общата стойност на вноса и износа на страната за 1927-1929 г (в %)

Town Град	Import - Внос			Export - Износ		
	1927	1928	1929	1927	1928	1929
Burgas - Бургас	21,83	21,43	20,45	29,46	28,45	27,48
Varna - Варна	20,66	19,03	16,46	14,39	13,96	10,01
Lom - Лом	6,37	6,29	5,84	10,77	9,09	8,37
Ruse - Русе	12,12	13,01	12,53	6,58	6,90	3,74
Sofia - София	29,03	30,66	30,89	16,63	13,40	8,02

Source: Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1932, 1933, pp. 202-203.

Източник: Статистически годишник на Българското царство за 1932 г., 1933, 202-203.

ly by the firms of Veshkovi Brothers and Nazarov, Azriel and L. B. Aaron, and Hristo Vlaev. Imports of timber in large quantities were carried out by Solomon Alkalay, "Carpathians" Partnership Company, Vartanyan and others, Nathan and Iskovich. Ruse was the first in the country as an importer and wholesale point of small hardware, mainly Czech and Austrian (TA-Ruse, f. 8K, l. 1 a. u. 22, pp. 3, 9).

And just when the opportune moment for Ruse had come to intensify as much as possible the country's relations with the business of Central Europe, the local

ство "Нафта" и Белгийското петролно търговско дружество "Български шел". Сол се внася главно от фирмите на Братя Вешкови и Назъров, Азриел и Л. Б. Арон, Христо Влаев. Внос на дървен материал в големи количества се извършва от Соломон Алкалай, Дружество "Карпати", Братя Вартанян, Натан и Искович. Русе е на първо място в страната като вносител и пласментен пункт на едро на дребна железария, предимно чешка и австрийска (ТА-Русе, ф. 8К, оп. 1, а.е. 22, л. 3, 9).

И точно когато назрява благоприятният момент Русе да активизира възможно в най-голяма степен връзките на страната

entrepreneurial group showed hesitation and ignored the interests of the town and the region. As a result of prior negotiations with Czechoslovak state authorities, Varna's CCI convened a conference in the spring 1927 with representatives of other chambers on the creation of free zones in the most important import-export points in the country. The opening of such areas first in Varna and Ruse was envisaged (100 years ..., 1995, p. 73).

This issue was discussed in all its details at a meeting of the RCCI Bureau of 7 July the same year, presided over by the Chamber's chairman, Atanas Ts. Burov. According to the minutes of the Varna conference, the question was treated in two aspects. First, the creation of free zones in both cities was envisaged, and then the possible creation of a Bulgarian Danube shipping company that would transfer the Central European stock flow to the Black Sea along the Prague - Ruse - Varna route. The Chairman of the Ruse Chamber did not accept this concept of the Varna conference and reminded the Chamber Bureau of a study made in 1921-1922 by Ruse officials on the economic effects of creating a national Danube shipping company. Burov claimed that this particular issue should be resolved first, and only then might they proceed with the opening of free zones. He argued that otherwise only Varna and its residents would reap benefits, abandoning the nationwide economic interests.

Other views, however, were supported by some members of the Chamber Bureau. R. Tsankov believed that the creation of the Danube shipping company should not necessarily be associated with the opening of such zones, and aired his concern about the possible decline of the smaller ports on the Danube and jeopardizing the interests of wholesalers as a result of the free zone activities. Ventseslav Tranka, however, expressed a favourable opinion towards the free zones. Given the seriousness of the matter, he insisted that the final decision be taken at a general meeting of RCCI, which would involve representatives of other cities along the Danube.

A. Burov presented a summarizing analy-

с европейския стопански център, местното предприемаческо съсловие проявява колебание и загърбва интересите на града и региона. В резултат на предварителни преговори с чехословашки държавни органи, Варненската ТИК свиква през пролетта на 1927 г. конференция с представители на другите камари по въпроса за създаването на свободни зони в най-значимите импортно-експортни пунктове у нас. Има се предвид на първо място откриването на такива зони във Варна и Русе (100 години..., 1995, с. 73). Във всичките си детайли този въпрос се разглежда на заседание на бюрото на РТИК от 7 юли с.г., ръководено от председателя на Камарата Атанас Ц. Буров. Според протокола на Варненската конференция въпросът се третира в два аспекта. На първо място се предвижда създаването на свободни зони в двата града, а след това евентуално създаването на Българско дунавско параходно дружество, което да поеме трафика на средноевропейския стоков поток към Черно море по дестинацията Прага - Русе - Варна. Председателят на Русенската камара не приема тази постановка на Варненската конференция и припомня на камарното бюро направените през 1921-1922 г. от русенци проучвания за икономическия ефект от създаването на национална дунавска корабоплавателна компания. Буров изказва мнение, че именно този въпрос трябва да се разреши на първо място, а след това да се пристъпи към откриването на свободни зони. В противен случай, той твърди, че варненци ще извлекат изгода само за своя град, загърбвайки общонационалните стопански интереси.

От някои членове на камарното бюро обаче, се застъпват и по-други виждания. Р. Цанков счита, че създаването на Дунавско корабоплавателно дружество не трябва непременно да се свързва с откриването на такива зони, но не скрива опасенията си за възможния упадък на по-малките пристанища по Дунава и застрашаване на интересите на търговците на едро в резултат на действието на зоните. Положително отношение към свободните зони изказва Венцеслав Трънка. Предвид сериозността на въпроса, той настоява окончателно решение по него да се вземе на общо събрание на РТИК, в което да участват и представители на останалите крайдунавски градове.

sis of the current discussion. In his view, the principal danger of creating free zones was that they could have a restraining effect on the wholesale trade in Rousse and Varna. So he suggested that a thorough examination was made of all issues raised concerning the creation of zones by assigning this to a committee of chambers members and external experts; after some time, on the basis of its reasonable findings, the right decision had to be taken by the RCIC. Burov's proposal was adopted (TA-Rousse, f. 8K, l. 1 a.u. 50, pp. 33-37) and, as it often occurs in such cases, the issue of free zones gradually moved away from the focus of the business community in Ruse. Thus, the corporate interests of the local wholesale merchants were preserved but Ruse and Varna were deprived of the chance to establish areas of international trade of considerable importance for the national economy.

Despite the decline in importance of the port of Vidin after the wars, about a dozen large commercial firms in the town were still active, e.g. "Peter Hristov and Sons" - wholesale grocery, "Ilija Tsvetkov & Co" - hardware, grocery and grains, "Toma Lozanov and Co" - constructional timber and cement, "Josif M. Arne and Brother" - grocery, glassware, aniline paints, gas, mineral oils, eggs, etc., "Assen Yonchev and Co", representatives of "James Tull and Harry Black - Sofia" - grocery, manufacture and leather, "N. Dinolov, S. Boichinov & Co" dealerships of "Astra" gas and "Shell" petrol brand and others. (Comprehensive..., 1925, pp. 22, 30).

In the mid-1920s the port of Lom was one of the most important import-export points in the country. In 1926 one fifth of the total imports and 1/17 of Bulgaria's exports passed through it. At that time most agricultural machinery were imported into the country via Lom. Particularly active as exporters were three large companies dealing with eggs, which purchased 20 million eggs for 10 million leva within a single year - 1926. The largest of these enterprises is that of "Robinson - Anderson," which had a central office in Lom and a network of agents in Vratsa, Vidin, Oryahovo, Belogradchik, Ferdinand (Montana),

Обобщаващ анализ на разгърналата се дискусия прави Ат. Буров. Според него най-голямата опасност от създаването на свободни зони се състои в това, че те могат да окажат задържащо въздействие върху едрата търговия на Русе и Варна. Затова той предлага да се направи задълбочено проучване на всички повдигнати въпроси около създаването на зоните, като то се възложи на една комисия от камарни членове и външни експерти и след известно време, на базата на нейните обосновани констатации да се вземе правилно решение от РТИК. Предложението на Буров е прието (ТА-Русе, ф. 8К, оп. 1, а.е. 50, л. 33-37) и както често се получава в такива случаи, въпросът за свободните зони постепенно слиза от полезрението на деловите среди в Русе. Така корпоративните интереси на местните ангросисти са запазени, а Русе и Варна се лишават от създаването в тях на много значими за националното стопанство средищни пунктове на международния търговски обмен.

Въпреки намалялото значение на видинското пристанище след войните във Видин продължават да развиват активна дейност десетина по-едри търговски фирми като "Петър Христов и Синове" - колониал на едро, "Илия Цветков и Сие" - железарски стоки, колониал и зърнени храни, "Тома Лозанов и Сие" - дървен строителен материал и циментг, "Йосиф М. Арне и Брат" - колониал, стъклария, анилинови бои, газ, минерални масла, яйчарство и пр.: "Асен Йончев и Сие", представителство на "Джеймс Тъл и Хари Блек - София" - колониал, манифактура и обработени кожи, "Н. Динолов, С. Бойчинов и Сие", представителство на марка газ "Астра" и на марка бензин "Шел" и др. (Общ..., 1925, с. 22, 30).

В средата на 20-те години ломското пристанище се явява един от най-важните импортно-експортни пунктове на страната. През 1926 г. през него преминава 1/5 от общото количество на вноса в България и 1/17 от износа. По това време през Лом се внасят най-много селскостопански машини у нас. Особено активна експортна дейност развиват три големи яйчарски фирми, които само за 1926 г. закупуват 20 млн. яйца за 10 млн. лв. Най-едротото от тези предприятия е това на "Робинзон - Андерсон", което има за център Лом и мрежа от агенти във Враца, Видин, Оряхово, Бело-

Kula, Berkovitsa, etc. Six major grain trading agents operated in Lom, too - G. Nitov, J. Sablev, St. Toshev, Agricultural union, "Slavov and Co" and D. Tsvetkov (Popov, 1927, pp. 221-222, 243).

The stabilization of the general economic situation of the country was felt to a much lesser extent in the small towns along the Danube - Oryahovo and Nikopol. The gradually increasing commercial traffic on the Danube only slightly affected the trade in both cities. Nonetheless, in Oryahovo the number of wholesalers who still operated was more than a dozen: "At. Karapashov & Co" - trading in constructional timber and salt, "Tsankovs and Georgievs Bros." - wholesale and retail of lumber, salt and hardware, "Krastyu and Peter Belyakov Bros." - wholesale and retail of textiles and haberdashery, "Ninov and Markov Bros." - trade in salt and timber. The business revival of Nikopol was much weaker (General ..., 1925, pp. 6, 205, 207, 640, 688, 1929, pp. 402, 788; Exposition on the state of Vratsa ..., 1927, pp. 52 et seq, Exposition on the state of Pleven ..., 1927, pp. 14, 36-37, 53-54, 1928, pp. 14, 32-33, 55-57).

The business life in Svishtov made slow progress, too. After 1923, although insignificant, increase in the commercial traffic via the port of Svishtov was observed. The unfinished construction of the jetty and the storage sheds remained a problem. In the autumn of 1925, the Trading company of Svishtov organized a general public meeting, which made an appeal to the government to convene a nationwide business conference with representatives of all economically active strata to identify effective measures for the development of home and foreign trade (Exposition on the state of Tarnovo ..., 1924, 28-29; ... Svishtov, 1925).

V. Conclusion

The development of the import-export capabilities of the Bulgarian Danube region between the two world wars was determined by a number of objective and subjective factors, which had a positive or negative impact on the overall economic life of the country in these years.

градчик, Фердинанд (Монтана), Кула, Берковица и др. В Лом развиват дейност и шест големи житарски търговски къщи на Г. Нитов, Ж. Саблев, Ст. Тошев, Земеделския синдикат, "Славов и Сие" и Д. Цветков (Попов, 1927, с. 221-222, 243). Стабилизацията на общото стопанско състояние на страната много по-слабо се чувства в малките крайдунавски градове Оряхово и Никопол. Постепенното увеличаващият се търговски трафик по Дунава слабо се отразява на търговията в двата града. Въпреки това в Оряхово продължават да се наброяват повече от десетина търговци-ангросисти като "Ат. Карапашов и Сие" - търговия с дървен строителен материал и сол, "Бр. Цанкови и Георгиеви" - търговия на едро и дребно с дървен материал, сол и железария, "Бр. Кръстю и Петър Беляков" - търговия с манифактура и галантерия на едро и дребно, "Бр. Нинови и Марков" - търговия със сол и дървен материал. Много по-слабо е търговското оживление в Никопол (Общ..., 1925, с. 6, 205, 207, 640, 688; 1929, с. 402, 788; Изложение за състоянието на Врачанския..., 1927, с. 52 и сл.; Изложение за състоянието на Плевенски..., 1927, с. 14, 36-37, 53-54; 1928, с. 14, 32-33, 55-57). Бавен напредък отбелязва и стопанският живот в Свищов. След 1923 г. се забелязва, макар и незначително, нарастване на търговския трафик през свищовското пристанище. Проблем обаче остава дострояването на пристанищния кей и постройката на складови хангари. През есента на 1925 г. Свищовското търговско дружество свиква общогражданско събрание, което излиза с апел към правителството да свика една общонационална стопанска конференция с представители на всички икономически активни слоеве, която да набележи ефективни мерки за развитието външната и вътрешната търговия (Изложение за състоянието на Търновския..., 1924, 28-29; Свищовска..., 1925).

V. Заключение

Развитието на импортно-експортните възможности на Българското подунавие между двете световни войни се обуславя от редица обективни и субективни фактори, които през тези години оказват положително или отрицателно въздействие върху цялостния стопански живот на страната.

After World War I the geographical and natural assets did not play such an important role anymore. But the post-war crisis and the international isolation of Bulgaria, adversely affected the foreign economic relations of the Danube region. The import-export significance of the Danube ports decreased. Given the economic underdevelopment of most towns along the Danube, the economic stabilization in the second half of the 1920s did not contribute substantially to their socio-economic progress.

Institutions and their decisions, as an essential expression of different types of economic interests, were crucial for the status and development of entrepreneurship. The case with the Bulgarian-Czechoslovak shipping company in Ruse, the idea of the Polish state about a bridge over the Danube between Romania and Bulgaria and the idea about a free zone in Ruse are all evidence to this. As this historical analysis has shown, institutions change, but the principle of the formative role of the economic, political and socio-cultural environment as a unified whole, remains. The impact of the market is not enough. What is needed is a positive change which can integrate the powers of society in these three directions.

След Първата световна война природо-географските дадености не играят вече толкова важна роля. Но следвоенната криза и международната изолация на България, влияят негативно върху международните икономически отношения на Подунавиеето. Импортно-експортното значение на дунавските пристанища намалява. Предвид на слабото икономическо развитие на повечето крайдунавски градове, стопанската стабилизация от втората половина на 20-те години не допринася нещо съществено за социално-икономическия им напредък.

Институциите и техните решения, като концентриран израз на различните видове стопански интереси, са от възлово значение за състоянието и развитието на предприемачеството. Случаят с Българо-чехословашко параходно дружество в Русе, идеята на Полската държава за изграждане на мост на Дунава между Румъния и България и идеята за свободната зона в Русе са доказателство за това.

Както показва и този исторически анализ институциите се променят, но принципът на определящата роля на икономическата, политическата и социокултурна среда като единно цяло остава. Пазарът не е достатъчен. Необходима е позитивна промяна, която да обедини силите на обществото в трите направления.

Reference/Литература

- [1]. **Dakov, V.** The river Danube and its economic importance for Bulgaria. Sofia, 1964.
- [2]. **Report to His Majesty King Ferdinand I of Bulgaria** on the 25th anniversary of his ascent to the Bulgarian throne by the Council of Ministers, 1887 - 1912. Sofia, 1912.
- [3]. **State Gazette** (SG), No 18, January 25, 1893.
- [4]. **Zlatev, L.** The economic development of Ruse 1878 - 1947. Ruse, 2006.
- [5]. Exposition on the state of Vratsa district for 1914-1924. Vratsa, 1925.
- [6]. Exposition on the state of Vratsa district for 1925 and 1926. Vratsa 1927.
- [7]. Exposition on the state of Pleven district for 1921. Pleven, 1922.
- [8]. Exposition on the state of Pleven district in 1925/1926. Pleven, 1927.
- [9]. Exposition on the state of Pleven district for 1927, 1928.
- [10]. Exposition on the state of Ruse district for 1929. Ruse, 1930.
- [11]. Exposition on the state of the Tarnovo district in 1921-1922. Tarnovo, 1923.
- [12]. Exposition on the state of the Tarnovo district for 1923. Tarnovo, 1924.
- [13]. **Yotsov, J.** City on a bend. A book about Vidin and its honourable citizens. Vidin, 2008.
- [14]. **Karakasheva, L., Mencheva, L., Dinkov, D., et al.**, International Business. Sofia, Prizma, 2001.
- [15]. Brief exposition on the state of Pleven district in 1920. Pleven, 1921.
- [16]. **Morfov, B.** Political negotiations and intrigues regarding the connection of the Bulgarian state railways to the railway network of other European countries from 1880 to 1928. Review of the Bulgarian Economic Society, 1928, No 8.
- [17]. Comprehensive Yearbook of Bulgaria 1924 - 1925. Sofia, 1925, No 2.
- [18]. Comprehensive Yearbook of Bulgaria 1926 - 1929. Sofia, 1929.
- [19]. **Pantev, A. et al.** The town of Vidin. A brief historical sketch. Sofia, 2008.
- [20]. **Parmakov, S.** Ruse - yesterday and today. A cultural and historical sketch of the city from its founding until today. Ruse, 1936.
- [21]. **Penkov, I.** The river Danube and its Bulgarian coast. Sofia, 1947.
- [22]. **Popov, D.** The town of Lom and its surroundings. Economic development with brief geographical and historical notes. Lom, 1927.
- [23]. **RCCI.** XXV regular session April 25 to May 1, 1920. Rouse, 1921.
- [24]. **RCCI.** XXVI regular session from 15 to 21 May 1921. Accounts. Minutes. Reports. Ruse, 1922.
- [25]. **RCCI.** XXVII regular session from 25 to 30 June 1922. Ruse, 1923.
- [26]. **RCCI.** XXVIII regular session from 20 to 27 May 1923 Ruse, 1925.
- [27]. **Sazdov, D., Penchev, P.** The bridge on the Danube. 100 years of diplomacy and politics. Sofia, 2006.
- [28]. **Svishtov's thought**, Svishtov, No 41, November 13, 1925.
- [29]. **Simeonov, S.** The port of Svishtov (history and development]. Svishtov, 1947.
- [30]. **Simeonov, S.** Ruse in the past and today. Historical, geographical and statistical notes with a plan of the city. Ruse, 1929.
- [31]. **Stanishev, H.** History of the construction sites and communications in Bulgaria from the Liberation until the end of 1939. Sofia, 1948.
- [32]. Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1927. Sofia, 1928.
- [33]. Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1932. Sofia, 1933.
- [34]. 100 years of the Ruse Chamber of Commerce and Industry. A collection of documents. Ruse, 1995.
- [35]. Economic History of Bulgaria 681-1981. Sofia, 1981.
- [36]. Territorial Archives (TA) - Ruse.
- [37]. Commercial industrial almanac of the Kingdom of Bulgaria. Year II. Sofia, 1911.
- [38]. **Tsuhlev, D.** History of the town of Vidin and its region (Vidin, Kula, Belogradchik, Lom, Oryahovo, Vratsa, Ferdinand, Berkovitsa and Kraina). Sofia, 1932.