

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

Assoc. Prof. Lyubomir Zlatev, PhD

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

Assoc. Prof. Dyanko Minchev, DSc

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

Търговското предприемачество по българските пристанища на река Дунав от Голямата депресия до началото на Втората световна война

Доц. д-р Любомир Златев

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

Доц. д.ик.н. Дянко Минчев

Факултет „Бизнес и мениджмънт“, Русенски университет, 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 1930s. Certain aspects of the impact of the institutional environment on the entrepreneurial activity are shown.*

Key words: *Ruse, Svishtov, Lom, free zone, Bulgarian River Shipping*

Резюме: *Статията анализира в по-общ план експортно-импортна роля на основните дунавски пристанища през 30-те години на миналия век. Показват се определени аспекти от влиянието на институционалната среда върху предприемаческата активност.*

Ключови думи: *Русе, Свищов, Лом, свободна зона, Българско речно плаване*

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 characteristic peculiarities dictated by the new socio-economic realities being imposed in the global and the national economies. From the middle of 1929 to the middle of 1934 the Bulgarian economy is strongly influenced by the Great Depression. Cautious post-crisis recovery follows from the mid-

I. Въведение

Стопанското развитие на България между двете световни войни се разглежда в нашата научна литература като обособен етап със свои характерни особености, продиктувани от налагащите се нови социално-икономически реалности в световната и националната икономика. От средата на 1929 до към средата на 1934 г. върху българското стопанство оказва силно влияние Голямата депресия. От средата на 1934г. до започването на Втората световна война следва колебливо следкризисно възстановява-

dle of 1934 until the start of World War II (Todorov et al., 1981).

The purpose of this publication is to analyse from a more general perspective the import-export role of the Danube region for the economic development of Bulgaria in the 1930s. It also aims to show the influence of the institutional environment on the entrepreneurial activity. The focus is on the economic, political and socio-cultural institutions. From the exposition that follows, it becomes clear that their influence varies in the different cities.

II. The years of the Great Depression in Bulgaria

During the Global economic crisis (1929-1933), the rapid drop in the prices of Bulgarian exports of grains on international markets and the respective limitation of foreign imports to the country, have an impact on the import-export volumes transited through the largest Bulgarian city on the Danube - Ruse. Statistics show that during the crisis period, it ranks either third or fourth in importance in the foreign trade of the country. The import via Ruse is influenced exclusively by the county's import policy. The export through it, however, suffers the largest decline compared to other major Bulgarian export centres in 1930 and 1931. Even for the period 1932-1934, when there is a general tendency of increasing the export from the country, the figures again show a negative trend for Ruse.

In the years of the Great Depression, Lom continues to be the most important Bulgarian port on the Danube for the export of grains. Statistics also show that Ruse has actually lost its ground as an importer as well and occupies the fourth place as a national import-export centre in the period 1929-1933. Its import share in terms of value falls from 12.5% to 8.7% for the period 1929 to 1933 (see Table 1 and 2).

не (Todorov et al., 1981).

Целта на настоящата публикация е да анализира в по-общ план експортно-импортна роля на Подунавието за стопанското развитие на България през 30-те години на миналия век. Тя трябва да покаже и влиянието на институционалната среда върху предприемаческата активност. Става дума за икономическите, политическите и социокултурните институции. Както ще стане ясно от изложението, в отделните градове влиянието им е различно.

II. Годиините на Великата депресия в България

В периода на Световната икономическа криза (1929-1933), бързото спадане на цените на международните пазари на българския износ от зърнени храни и съответно ограничаването на чуждестранния внос у нас, дават своето отражение върху импортно-експортните обеми транзитирани през най-големия български крайдунавски град - Русе. Статистическите данни показват, че през кризисния период, той заема трето и четвърто място по значимост във външния стокообмен на страната. Вносът през Русе се влияе изключително от импортната политика на държавата. Износът през него обаче бележи най-голям спад в сравнение с останалите големи български експортни центрове през 1930-1931г. През 1932-1934г. се забелязва обща тенденция към увеличаване на износа, а през Русе той отново бележи спад.

В годините на Великата депресия Лом продължава да бъде най-важното българско пристанище по Дунава за износ на зърнени храни. Статистическите данни показват също, че Русе заемайки позициите си на четвърти национален импортно-експортен център през периода 1929-1933 г., всъщност прави отстъпление и като вносител. В стойностно изражение, за 1929-1933г., той спада от 12,5% на 8,7% (вж. табл. 1 и 2).

Table 1. Imports and exports via the major customs points in the country for 1929/1930 - 1933/1934 г. in thousand levs.**Таблица 1.** Внос и износ през най-големите митнически пунктове в страната за 1929/1930 - 1933/1934 г. в хил. лв.

IMPORT / ВНОС

Customs point Митници	1929/1930	1930/1931	1931/1932	1932/1933	1933/1934
Burgas Бургас	211 248	161 631	184 877	177 108	138 185
Varna Варна	140 736	86 816	122 003	120 701	83 346
Lom Лом	71 644	48 033	54 090	50 230	26 420
Ruse Русе	186 327	109 154	109 936	116 759	74 121
Sofia София	465 080	294 530	354 725	310 814	211 278

EXPORT / ИЗНОС

Customs point Митници	1929/1930	1930/1931	1931/1932	1932/1933	1933/1934
Burgas Бургас	9 765	1 030	540	266	489
Varna Варна	10 339	721	394	348	783
Lom Лом	1 655	230	169	238	482
Ruse Русе	3 601	11	237	149	103
Sofia София	5 410	1 604	1 099	693	1 007

IMPORT AND EXPORT (TOTAL) / ВНОС И ИЗНОС (ОБЩО)

Customs point Митници	1929/1930	1930/1931	1931/1932	1932/1933	1933/1934
Burgas Бургас	221 013	162 661	185 417	177 374	138 674
Varna Варна	151 075	87 537	122 397	121 049	84 129
Lom Лом	73 299	48 263	54 259	50 468	26 908
Ruse Русе	189 928	109 165	110 173	116 908	74 224
Sofia София	470 490	296 134	355 824	311 507	212 285

Source: Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1934 (1935), p. 288.

Table 2. The share of imports and exports in terms of value at some of the largest customs points relative to the total value of imports and exports of the country

Таблица 2. 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 %

IMPORT / ВНОС

Customs point Митници	1929	1930	1931	1932	1933
Burgas Бургас	20,4	21,4	23,4	20,3	23,1
Varna Варна	16,5	17,1	18,0	19,6	18,7
Lom Лом	5,8	6,0	6,1	4,6	4,4
Ruse Русе	12,5	11,5	9,7	9,9	8,7
Sofia София	30,9	34,0	35,2	35,7	37,6

EXPORT / ИЗНОС

Customs point Митници	1929	1930	1931	1932	1933
Burgas Бургас	27,5	24,7	30,2	25,7	36,2
Varna Варна	10,1	11,6	11,7	15,2	13,3
Lom Лом	8,4	11,4	12,2	6,1	7,8
Ruse Русе	3,7	2,9	3,6	5,6	4,1
Sofia София	8,0	3,9	2,3	2,0	3,3

Source: Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1934 (1940), p. 178.

Restricting the imports and exports via Ruse in times of economic crisis has extremely negative consequences on the activity of local trading circles. The ones most affected are the intermediary exporters of cereals in the region. The idea, popular since the late nineteenth century, of creating a stock exchange in Ruse, is launched again among the local trade guild members. On 18 March 1929, the general annual meeting of Ruse Chamber of Commerce and Industry (RCCI) comes up with a decision to establish a stock exchange in the city. Interested groups of merchants from Varna stand against this initiative of the Ruse Chamber. Because of their insistent intervention against this initiative of RCCI before the Ministry of Commerce, Industry and Labour, the de-

Ограничаването на вноса и износа през Русе в условията на икономическа криза рефлектира крайно негативно върху активността на местното търговско съсловие. Най-засегнати са посредниците експортъори на зърнени храни от региона. Сред местната търговска гилдия се лансира популярната още от края на XIX в. идея за създаване на стокова борса в Русе. На 18 март 1929 г. Общото годишно събрание на Русенската търговско-индустриална камара (РТИК) излиза с решение за откриването на такава борса в града. Против тази инициатива на Русенската камара се обявяват заинтересовани кръгове на варненските търговци. Поради настоятелната им интервенция срещу тази инициатива на РТИК пред Министерството на търговията, промишлеността и труда, указът за откриването на стокова борса в Русе

cree for the opening of a stock exchange in Ruse is signed as late as August 12 and comes into effect as of October 1929. Thus the traders in Ruse miss the most favorable autumn season for food exports along the Danube (Ruse Chamber of Commerce and Industry, 1930, p. 50-51).

During the crisis years, the situation is basically the same in the other towns along the Danube, too. The turnover at the port of Vidin decreases (Pantev et al., 2008, p. 221). The opposite trend is observed regarding the transit through the port of Lom. It establishes itself as a major exporter of agricultural products from the Danube region. Statistical data shows that by 1933/1934, the value of exports through it exceeds more than 4 times that of the port of Ruse. But the ratio is different with respect to imports. It is almost 3 times lower (see Table 1). Such a decline in the import-export trade is also seen in the small towns along the Danube - Oryahovo and Nikopol; there tradesmen also struggle hard to survive in the early 1930s (Territorial Archives - Vratsa, f. 580K, l. 1 a. u. 9, pp. 1 et seq; a. u. 10 pp. 1 et seq; Territorial Archives - Plevan, f. 28k, l. 1 a.u. 34 pp. 1 et seq).

Despite the difficulties for the Bulgarian import and export caused by the global depression, Svishtov maintains its role as a significant port on the Danube during the crisis years. Thus, in 1932 the Svishtov customs house generates revenues for the state budget of about 16 million leva from imports and over 20 million leva from exports (Free Thought Newspaper, 1933). During the time of the crisis, the company of G. Gaitandjiev for export of eggs performs very successfully in Svishtov (Danube Newspaper, 1933). In 1932 the Economic Society of Svishtov publishes and distributes a research by Eng. Y. A. Enchev "The Bridge on the Danube and the international railway lines around Bulgaria." In his study, apart from making a series of historical references about the large import-export flows across the Danube towards Svishtov, the author claims: "... and in recent times (Svishtov - AN) serves as a hub of railway communications, which lead from the river Danube to the Black

се подписва едва на 12 август и влиза в сила от октомври 1929 г. По този начин русенци пропускат най-благоприятния есенен сезон за износ на храни по Дунава (Ruse Chamber of Commerce and Industry, 1930, p. 50-51).

През кризисните години подобно е състоянието и на останалите крайдунавски градове. Стокооборотът през видинското пристанище намалява (Pantev et al., 2008, p. 221). Обратна тенденция се забелязва по отношение на транзита през Ломското пристанище. То се утвърждава като главен износител на селскостопанска продукция от Подунавието. Статистическите данни показват, че към 1933/1934 г. стойността на износа през него надхвърля повече от 4 пъти този през русенското пристанище. Но по отношение на вноса съотношението е друго. Той е близо 3 пъти по-малък (вж. табл. 1). Подобен спад в импортно-експортната търговия се отбелязва също в малките крайдунавски градове Оряхово и Никопол, и там търговското съсловие води трудна борба за оцеляване в началото на 30-те години (Territorial Archives - Vratsa, f. 580K, l. 1 a. u. 9, pp. 1 et seq; a. u. 10 pp. 1 et seq; Territorial Archives - Plevan, f. 28k, l. 1 a.u. 34 pp. 1 et seq).

Въпреки трудностите създадени от Световната криза за българския импорт и експорт, Свищов запазва през кризисните години ролята си на значимо дунавско пристанище. Така през 1932 г. свищовската митница отчита приходи в държавния бюджет от внос около 16 млн. лв. и от износ над 20 млн. лв. (Free Thought Newspaper, 1933). В периода на кризата доста успешна дейност в Свищов развива фирмата за износ на яйца на Г. Гайтанджиев (Danube Newspaper, 1933). През 1932г. Свищовското икономическо дружество издава и разпространява изследването на инж. Я. А. Енчев „Мостът на Дунава и международните линии покрай и около България“. В изследването си авторът, освен поредицата исторически препратки за големите вносно-износни потоци през Дунава за Свищов, изтъква: „... а в ново време (Свищов - б.а.) служи за възел на железопътните съобщения, които водят от река Дунав към Черно, Бяло, Средиземно и Адриатическо морета“ и по-нататък подчертава: „От горните неоспорими факти явства, че свързването на българските с румънските железници и построяването

Sea, the Aegean, the Mediterranean and the Adriatic seas" and further on he points out: "It is evident from the above indisputable facts that the connection of the Bulgarian and Romanian railways and the construction of a bridge over the Danube should definitely be in Svishtov; this connection must be accelerated, it is not only well-timed but even belated. Any delay is equivalent to the isolation not only of Svishtov, but also of Bulgaria" (Enchev, 1932). But in view of the severe economic conditions in the country, this idea remains unattended by the government.

III. Revival

According to the scientific literature, 1933 is generally accepted to mark the end of the crisis in Bulgaria, but it is also pointed out that in the following 1934 the economic situation in the country remains unstable with indicators of some economic activities continuing to decline. Only from 1935 onwards most of these indicators start showing a tendency for growth (Todorov et al., 1981). A significant stage in improving the economic infrastructure not only of the Danubian cities, but also of the whole country is reached with laying the foundations of the Bulgarian national Danubian navigation on 17 March 1935. The newly created agency "Coastal River Navigation" in Ruse is included in the system of the Bulgarian State Railways (BSR). In 1938 the 24th National Assembly passes a law that grants a loan of 150 million leva to the department of "Navigation" at the General Directorate of BSR. With these funds 4 motor freight vessels with a capacity of 1000 hp each are ordered in Regensburg, Germany, and 3 cargo-passenger ships with a capacity of 1000 hp, intended to carry 1,000 passengers each, are ordered in Budapest. On May 31, 1940, the Law for Bulgarian River Navigation comes into force on the basis of which an autonomous Navigation Company with its own budget is created - "Bulgarian River Shipping" (BRS), with its head office located in Ruse (Minchev, 1960, pp. 44, 50).

The process of emerging of the Danube region from the crisis and its economic stabilization in the second half of the 1930s

на мост на р. Дунав наложително трябва да стане при гр. Свищов; това свързване трябва да се ускори, то е не само съвременно, но и закъсняло. Всяко забавяне е равносилно с изолирането не само на гр. Свищов, но и на България" (Enchev, 1932). Но предвид тежката стопанска конюнктура в страната, тази идея остава без внимание от страна на правителството.

III. Оживление

В научната литература за край на кризата в България условно се приема 1933г., но се изтъква също, че и през следващата 1934г. икономическата ситуация у нас продължава да е лабилна като показателите на някои от стопанските дейности продължават да спадат. Едва от 1935г. повечето от тези показатели бележат тенденция към нарастване (Todorov et al., 1981). Съществен момент в подобряване стопанската инфраструктура не само на крайдунавските градове, но и на страната, се отбелязва с поставянето на началото на Българското дунавско държавно корабоплаване на 17 март 1935г. Създадената служба „Речно крайбрежно плаване“ в Русе се включва в системата на БДЖ. През 1938г. XXIV Народно събрание гласува закон за отпускане на заем от 150 млн. лв. на отделение „Корабоплаване“ при Главна дирекция на БДЖ. С тези средства се поръчват в Регенсбург, Германия, 4 моторни товарни кораба с мощност по 1000 к.с. всеки един и в Будапеща - 3 товарно-пътнически кораба с мощност също по 1000 к.с., проектирани за по 1000 пътници. На 31 май 1940г. влиза в сила Законът за българското речно плаване, с който се създава автономно предприятие със собствен бюджет - Параходство „Българско речно плаване“ със седалище в Русе (Minchev, 1960, pp. 44, 50).

Най-ясно процесът на излизането на Подунавието от кризата и неговата стопанска стабилизация от втората половина на 30-те години илюстрират статистическите данни за нарастващите импортно-експортни възможности на най-големия крайдунавски град. Както вносът, така и износът през Русе за 1934-1935г. бележат очевиден ръст. Колебание се забелязва през 1938г., което е обща тенденция във външния стокообмен на страната, дължаща се на няколкомесечната кризисна конюнктура у нас в края

is illustrated most clearly by the statistics for the growing import-export capabilities of the largest city along the Danube. Both imports and exports via Ruse for the years 1934-1935 rise significantly. Certain variations are observed for 1938, which reflect a general trend in the foreign trade of the country due to a crisis period lasting for a few months domestically at the end of 1937. For the period 1934-1939, Ruse remains the biggest importer on the Danube and continues to rank fourth, coming behind only the capital city and the Black Sea ports of Burgas and Varna with regard to collected customs duties on imports. The role of Lom as exporter of cereals during this period increases as well (Table 3 and 4).

на 1937г. През периода 1934-1939г. Русе запазва позициите си на най-голям вносител по Дунава и продължава да заема четвърто място по реализираните митнически сборове от внос след столицата и черноморските пристанища Бургас и Варна. Ролята на Лом като експортър на зърнени храни за този период също нараства (табл. 3 и 4).

Table 3. Imports and exports via the major customs points in the country for 1934-1939

Таблица 3. Внос и износ през най-големите митнически пунктове на страната за периода 1934-1939 г.

IMPORT (in thousand levs) / ВНОС (в хил. лв.)

Customs point Митници	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Burgas Бургас	565 730	560 760	562 441	1 228 523	1 159 157	776 525
Varna Варна	437 035	420 992	422 072	578 438	630 489	513 288
Lom Лом	89 730	258 959	295 864	275 794	234 013	450 857
Ruse Русе	177 438	271 438	403 531	437 293	504 351	507 749
Sofia София	867 384	1 362 498	1 448 339	2 185 983	2 020 626	2 078 544

EXPORT (in thousand levs) / ИЗНОС (в хил. лв.)

Customs point Митници	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Burgas Бургас	922 738	1 115 961	1 263 550	1 372 842	1 846 608	1 250 813
Varna Варна	321 932	411 964	511 566	794 713	519 335	340 811
Lom Лом	187 458	265 057	274 477	528 611	305 415	736 631
Ruse Русе	68 451	74 312	113 815	174 910	130 076	256 793
Sofia София	119 995	98 711	179 051	308 068	270 950	120 972

Source: Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1939 (1940), pp. 510-511.

Table 4. The share of imports and exports in terms of value at the largest customs points relative to the total value of imports and exports of the country for 1934-1939 in %

Таблица 4. Относителен дял на стойността на вноса и износа през най-големите митнически пунктове спрямо общата стойност на вноса и износа на страната за 1934-1939 г в %

IMPORT (in thousand levs) / ВНОС (в хил. лв.)

Customs point Митници	Import						Export					
	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Burgas Бургас	25,2	18,6	17,7	24,7	23,5	14,9	36,4	34,3	32,3	27,4	33,1	20,6
Varna Варна	19,5	14,0	13,3	11,6	12,8	9,9	12,7	12,7	13,1	15,8	9,3	5,6
Lom Лом	4,0	8,6	4,2	5,5	4,7	8,7	7,4	8,2	7,0	10,5	5,5	12,2
Ruse Русе	7,9	9,0	9,3	8,8	10,2	9,8	2,7	2,3	2,9	3,5	2,3	4,2
Sofia София	38,6	45,3	45,5	43,9	41,0	40,0	4,7	3,0	4,6	6,1	4,9	2,0

Source: Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1939 (1940), pp. 510-511.

During the stabilization period from the mid-1930s, the role of the port of Lom for the international trade of the country continues to increase. The completion and expansion of the port of Lom from the second half of the 1920s on the one hand, and the intensifying of the economic relations between Bulgaria and Germany in the 1930s on the other hand, contribute to the rapid development of Lom as an import-export centre on the Danube (Penkov, 1947, p. 44).

On the eve of World War II, the RCCI business activists re-evaluate the necessity of establishing a free zone in the Ruse port and raise this issue with the government again. They also insist that a ferry link between Ruse and Giurgiu is established, which is accomplished only after the beginning of the war in 1940 (Territorial Archives - Ruse, f. 59, l. 1, a. u. 17, p. 7).

IV. Conclusion

The Danube region emerges from the crisis slowly and painfully. From the second half of the 1930s, though gradually, the international trade along the Danubian waterway begins to intensify.

The influence of the institutional environment on the entrepreneurial activity appears to be of crucial importance. The case with the stock market in Ruse, the idea of

През стабилизационния период от втората половина на 30-те години продължава да нараства ролята за международния стокообмен на страната на ломското пристанище. За това бързо развитие на Лом като импортно-експортен център на Дунава спомага много, от една страна, разширяването и доизграждането на ломското пристанище от втората половина на 20-те години, а от друга, засилването на икономическите връзки между България и Германия през 30-те години (Penkov, 1947, p. 44).

В навечерието на Втората световна война стопанските дейци от РТИК, преосмислили вече необходимостта от създаване на Свободна зона в русенското пристанище, отново повдигат този въпрос пред правителството. Те настояват да се установи и фериботна връзка между Русе и Гюргево, която се осъществява едва след започването на войната през 1940 г. (Territorial Archives - Ruse, f. 59, l. 1, a. u. 17, p. 7).

IV. Заключение

Бавно и трудно излиза Подунавиеето от кризата. От втората половина на 30-те години, макар и постепенно, започва да се засилва международната търговия по дунавския воден път.

Влиянието на институционалната среда върху предприемаческата активност се оказва от решаващо значение. Случаят със стоковата борса в Русе, идеите за

a bridge in Svishtov, the actions undertaken to create BRS and the revitalized idea of a free zone in Ruse are all evidence for this.

The creation of BRS however cannot compensate for the lack of a free zone in the Danube region and the much needed bridge across the Danube. Thus, despite its favourable geographical location, the Bulgarian Danube region, with the exception of Ruse and Lom to some extent, doesn't make any significant progress in its development as the "country's doorway" to the European economic centre.

мост при Свищов, предприетите действия по създаването на БРП, както и възродената идея за свободната зона в Русе показват това.

Създаването на БРП обаче не може да компенсира липсата на свободна безмитна зона в Подунавието и на така необходимия мост през Дунава. Така, въпреки благоприятното си географско положение, Българското подунавие, с изключение донякъде на Русе и Лом, не отбелязва никакъв значителен напредък в развитието си като „врата на страната“ към европейския стопански център.

Reference/Литература

- Danube newspaper (1933).** Svishtov, No 9, March 28.
- Enchev, Y. (1932).** The bridge over the Danube and the international railway lines around Bulgaria, Svishtov : 3-5.
- Free Thought Newspaper (1933).** Svishtov, No 391, January 6.
- Minchev, Sv. (1960).** 25 years of Bulgarian River Shipping (1935-1960): Materials about the history of the Bulgarian river navigation, Varna, Darzhavno izdatelstvo.
- Pantev, A. et al. (2008).** The town of Vidin. A brief historical sketch, Sofia, Anubis.
- Penkov, I. (1947).** The river Danube and its Bulgarian coast: Nature, economy, settlements and tourism, Sofia, Tsvyat.
- Ruse Chamber of Commerce and Industry (1930).** Yearbook for 1930. XXXV regular session. V. Tarnovo : 50-51.
- Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1934 (1935),** Sofia, Glavna direktsiya na statistikata.
- Statistical Yearbook of the Bulgarian Kingdom for 1939 (1940),** Sofia, Glavna direktsiya na statistikata.
- Territorial Archives - Pleven,** f. 28k, l. 1 a.u 34 pp. 1 et seq.
- Territorial Archives - Ruse,** f. 59 l. 1, a.u. 17 p. 7.
- Territorial Archives - Vratsa,** f. 580K, l. 1 a.u. 9, pp. 1 et seq; a.u 10, pp. 1 et seq.
- Todorov, N. et al. (1981).** Economic History of Bulgaria 681-1981, Sofia, Nauka i izkustvo.