

## КЪМ ВЪПРОСА ЗА ПРОМЯНАТА В РОЛЯТА НА РЕКА ДУНАВ И НА КРАЙДУНАВСКИТЕ ГРАДОВЕ ВЪВ ВЪНШНАТА ТЪРГОВИЯ НА БЪЛГАРИЯ (1878–1912)

Маргарита МАРИНОВА

***Abstract:** This article studies the process of restriction of foreign trade along the Danube River and of the separate port cities and the results thereof. It is part of the general policy of the Bulgarian state after the Liberation for enhancing the trading role and importance of the Black Sea and the land routes. The survey has been based on economic and historical research, statistical sources and analyses of foreign trade and transport policy of the country, and the development of the Danube cities and their districts. The analysis shows that, mainly under the influence of the transport policy, the Danube River whose relative share in the total imports compared to the Black sea and land routes ranked first, and in imports over the period 1886-1895 – second, in the period between 1906 and 1910 it was already ranked third in the total imports and total exports.*

*The reasons why the Danube ports remained major export centres of grains to Northwestern and large areas of Central and Northeastern Bulgaria have been explained. The role of the towns of Vidin, Lom, Oryahovo, Nikopol, Svishtov, Rousse, Tutrakan and Silistra in the import and export trade has been outlined and special attention has been paid to the favoritism of Rousse at the expense of Svishtov. Attention has also been drawn to the indifference of the state towards the proposals of the Rousse Chamber of Commerce for the construction of Danube merchant fleet. The most important critical views of representatives of the Bulgarian economic science on the government policy in the field of railway construction and redirection of exports from the Danube River to the Black Sea have been outlined. Data on how the Bulgarian export of grains on the Danube River managed to overcome the dependency from Romania around the year 1912 have been presented. In conclusion, it has been stated that the reorientation of Bulgarian foreign trade from the Danube River to the Black Sea has been supported by important economic and political arguments. Concurrently, the state has ignored certain conditions that give stability of the foreign trade route on the Danube River and prerequisites for better prospects in future. The state has attempted to*

*model the decline in the trading role of the Danube cities by underestimating major export opportunities of their natural hinterland, which showed "resistance" to such policy.*

**Key words:** *The Danube River, Danube cities, foreign trade, relative share of imports and exports, Danube merchant fleet, railway policy, hinterland, grains*

**JEL:** N73

През Възраждането външнотърговският обмен на българските земи се осъществява по четири основни транспортни канала – чрез централните на главните сухопътни артерии, чрез пристанищните градове по р. Дунав, по Черно и по Егейско море. Делът и значението на речните, морските и сухоземните пътища във вносната и износната търговия се обуславят както от природно-географските условия, така и от особеностите на стопанското развитие и влиянието на външни и вътрешни фактори от икономически и политически характер. След Освобождението чрез транспортната политика българската държава се стреми да насочи значителна част от външната търговия към Черно море и железните пътища за сметка на Дунав и по този значим проблем в стопанско-историческата литература има немалко изследвания. Обръщайки се към него, в настоящото проучване авторът си поставя две основни задачи – първо, да очертае най-важните икономически и политически съображения за и против преориентацията на външната търговия към Черно море и за необходимостта от ограничаване на износа на зърнени храни по р. Дунав, както и резултатите от тази политика за периода 1878–1912 г. и второ, да разкрие промяната в относителната тежест на отделните крайдунавски градове като вносни и износни центрове. Работата се основава на досегашни проучвания за външната търговия и транспортната политика на страната и за стопанското минало на крайдунавските градове. Използвани са статистически източници и анализи. Привлечени са и публикации на водещи за онова време учени-икономисти като проф. Георги Т. Данаилов, Кирил Попов, проф. Бончо Боев и др., намерили място на страниците на Списанието на Българското икономическо дружество, което е единственото тогава научно издание сред икономическата периодика. В тях има и критичност, и одобрения към аспекти от политика на фаворизиране на Черно море в ущърб на

Дунав и това разкрива доколко управляващите при нейното формиране вземат предвид научно обосновани мнения. Изследването няма претенция за изчерпателност и е отворено за обогатяване или коригиране на изложените становища.

**Основната теза** е, че преориентацията в посоката на българската външна търговия от Дунав към Черно море е обусловена от важни икономически и политически съображения. Едновременно с това тя игнорира някои условия, които придават стабилност на външнотърговския път по Дунав и съхраняват предпоставките за по-добри перспективи пред него в бъдеще. Държавата прави опит да моделира спада в търговската роля на крайдунавските градове като подценява големите експортни възможности на техния естествен хинтерланд, който оказва „съпротива“ на тази политика.

След въвеждането на свободната навигация по р. Дунав през 30-те години на XIX в. търговията по реката, която датира от векове, се разраства и в навечерието на Руско-турската война от 1877–1878 г. крайдунавските български градове Видин, Лом, Оряхово, Никопол, Свищов, Русе, Тутракан и Силистра вече са важни търговски центрове. През техните пристанища се изнася селскостопанска продукция от северозападните и централните части на Дунавската равнина, от области от нейния североизток, както и от някои райони на юг от Балкана и тя се отправя към Влашко, Трансилвания и Австро-Унгария. Вносът, състоящ се от колониални и фабрични произведения, главно от Австро-Унгария, се насочва към Северна България, а също и към Тракия и Македония. По силата на удобното си географско разположение Свищов става най-важния търговски град на Дунав, който може да се определи с известна условност и като център на общобългарската търговия. Подобен характер придобива и Русе, а също макар и в по-малка степен Видин и Лом. Оряхово, Никопол, Силистра и Тутракан търгуват предимно с районите около тях [Zlatev, L. 2010: 79–87]. В градовете има големи фирми, които използват модерни търговски практики, особено в Русе, Свищов, Видин и Лом [Rusev, I. 2015: 406–415, 444–451, 451–453, 473–479]. Развива се и занаятчийско производство за нуждите на местното население и на търговията. Река Дунав, която Антон Страшимиров нарича „културтрегерът на северните българи“ [Strashimirov, A. 1993: 80] носи европейска модерност, която

проличава в архитектурния облик на Видни, Свищов и Русе, както и в поведението, и в битата на населението.

Крайдунавските градове не понасят големи разрушения и жертви по време на Руско-турската война и много скоро след това възстановяват нормалния ритъм на стопански живот. Известно напрежение създава изселването на многобройно турско население от някои градове като Русе, Видин, Силистра, Никопол, Тутракан, както и от районите около тях, но то се преодолява бързо със заселването на български семейства, дошли от северните склонове на Стара планина. От 1880 до 1901 г. крайдунавските градове с изключение на Тутракан и Никопол, са окръжни центрове, а след 1901 г. такива остават Видин и Русе и това спомага за утвърждаване на тяхното влияние в Северна България. В началото на 80-те години на XIX в. Русе е най-големия градски и стопански център на Княжество България с населението от 26 163 души. С население над 10 000 жители са още Видин, Свищов и Силистра [Zlatev, L. 2009: 51–56]. Демографският потенциал, натрупаните капитали в търговията, занаятите и селското стопанство, търговският опит, връзки и контакти, както и добрите възможности за производство на зърнени храни за износ в Дунавската равнина, обещаваат перспективи за напредък на търговията и на градовете по реката. В новите държавни граници известно стеснение изпитват Видин и Силистра – Видин губи областта на запад от границата до долината на р. Морава, с които търгува през Възраждането, а Силистра се лишава от контакти с плодородните земи на Северна Добруджа, отнети от България по силата на Берлинския договор.

След 1878 г. влиянието на природно-географския фактор, който в предходните десетилетия има решаващо значение за развитието на търговията по река Дунав, започва да намалява с изграждането на железопътната мрежа. Тя трябва да поеме част от дунавската търговията и най-вече да пренасочи голям дял от нея към морето. Проектирането и построяването на железниците се оказва сложен процес, в който икономическата целесъобразност се сблъсква с явни и прикрити интереси от различно естество – външни влияния от европейски сили, вътрешнополитически, регионални и местни тежнения, а също и технико-инженерни и природно-географски съображения др. и често отстъпва пред тях. След многобройни и продължили близо

десетилетие обсъждания и спорове железопътната мрежа се ориентира в две основни направления – първото идва от Западна и Централна Европа, минава през София, Пловдив и от там към Цариград; второто свързва столицата с Шумен и така се осъществява връзка с Варна [Petrova A. and E. Kostov (end.) 1997: 23–49; Daskalov, R. 2005: 86–192]. Тази конфигурация се оформя със законите за железопътното строителство от 1885 г., 1889 г. и 1895 г. През 1889 г. се взема решение за изграждане на пристанища във Варна и Бургас, а за крайдунавските градове не се предвижда построяване на пристанищни съоръжения.

За развитието на градовете по Дунав най-голямо значение има проектирането и изграждането на централната линия. По първоначалния проект от 1889 г. тя преминава през Каспичан–Шумен–Търново–Севлиево–Ловеч–Плевен–София–Кюстендил, а след изменението през 1894 г. трасето се измества в южна посока и се приближава към реката като се разполага в центъра на Дунавската равнина: Шумен–Търговище–Попово–Горна Оряховица–Плевен–Роман–София [Petrova A. and E. Kostov (end.) 1997: 40]. Централната линия трябва да свърже София с Варненското пристанище и да преориентира основната част от износа на Северна България към Черно море. Икономическата обосновка почива на състоятелни съображения: в Дунавската равнина, по силата на почвено-климатичните дадености, има предпоставки за високопродуктивно зърнопроизводствено земеделие с възможности за износ. Очаква се железницата да засили стоковостта на селското стопанство и да създаде условия за възникване на преработващи предприятия в селищата около нея.

През 80-те и 90-те години на XIX в. сред общественно-политическите кръгове в България доминира мнението, че държавата ще бъде „независим господар“ на своя износ само ако той се осъществява през Черно море. Така марката „българско жито“ ще получи легитимност на външните пазари, което не е възможно ако зърното се изнася към Галац и Браила, тъй като там се претоварва на параходи под чужд флаг най-често като „влашко жито“. Освен това морският път е по-удобен за превоз на масови стоки каквито са почти всички наши експортни артикули. Черноморският износ ще осигури възможност за целогодишен трафик като се избегне спиране на превозите,

както това се случва през зимните месеци по Дунав, когато части от реката замръзват и тя става неплавателна. Морето ще бъде и удобен път за търговски контакти със Западна Европа. Тези съображения напълно подкрепя и развива видния учен-икономист Кир. Г. Попов [Попов, К. 1906а: 259]. Големото внимание към Черно море и Варна се дължи също и на това, че България след отнемането на Северна Добруджа, няма възможност за пряка връзка между Дунав и Черно море, която би позволила да се построи пристанище при Тулча. Що се отнася до търговията по Средни и Горни Дунав към Виена, Будапеща, Пасау, Регенсбург тя, предвид неуредения правен ред на плаване, е изправена пред големи трудности. Поради несъвпадението в интересите на дунавските държави, корабоплаването се подчинява на три различни режими и това продължава чак до Първата световна война – от устието на реката до Браила плаването е под контрола на Европейската дунавска комисия, от Железни врати нагоре надзорът над корабоплаването се извършва от Австро-Унгария, а в отсечката между Железни врати и Браила действат правните норми на трите държави – България, Румъния и Сърбия [Dunav. 2009].

Икономическите и политически съображения в подкрепа на засилване търговията по Черно море кореспондират с идеята за национално утвърждаване на младата държава на международната сцена, която е ядро на цялостната външна политика на България. Стопанството след Освобождението се реструктурира и нагажда към новата стеснена пространствена рамка. То се обособява като самостоятелно цяло от останалите национално-стопански единици на Балканите и е естествено държавата да се стреми да избегне пречки и задържащи влияния от съседите, доколкото, разбира се, това е възможно по онова време. Стратегическата цел за засилване на черноморската външна търговия е и в съответствие с основната тенденция в международната търговия от XIX в. за нарастване ролята на моретата (океаните) с оглед на оживяване на световния обмен като последица от индустриализацията на европейските страни и тяхната колониална политика. Морето осигурява условия за непосредствено общуване между държавите и възможности за независима международна търговия. Речният транспорт не губи значение, но неговата роля на културен и икономически фактор в сравнение с предишни-

те епохи намалява [**Popov, K. 1906a**: 242–245].

През вековете на османско владичество, както и по времена Първата и Втората българска държава, основните пътища по българските земи са изградени в посока север-юг и обратно. Тази конфигурация напълно съответства на сравнително по-слабия трафик. Освен това тя носи сигурност на Османската империя като осигурява условия за по-бързото придвижване на войски при честите войни с Русия. С изграждането на централната железница се слага край на тази вековна традиция. Като основна пътна артерия за Северна България, линията ориентира товаропотока в посока изток–запад и обратно и бидейки успоредна на Дунав, лишава нейните градове от възможността да играят по-голяма роля в транспортната мрежа на страната и в нейната външна търговия [**Beshkov, A. 1940**: 16–19]. През втората половина на 80-те и началото на 90-те години на XIX в., когато се проектира жп мрежата, Дунав заема първо място по процентен дял в общия внос на страната в съпоставителен план с Черно море и сухоземните пътища, и второ място при износа<sup>1</sup>. През десетилетието 1886–1895 г. делът на Дунав при вноса е 36.46%, на сухоземните пътища 34.79%, а трето място е за Черно море с 28.75%. При износа първото място се пада на Черно море – 35.78% , на второто е Дунав – 32.49%., на трето са сухоземните пътища – 31.73%. [**Popov, K. 1916**: 367]. Големият внос по Дунав идва от Австро-Унгария, която има силно търговско присъствие в България. През този десетгодишен период вече се чувства и влиянието на железниците при намаляване вноса по Дунав и увеличаване износа по Черно море: линията Цариброд–Вакарел–София, която влиза в експлоатация през 1888 г. отнема част от вноса по Дунав при Лом (до тогава стоките до столицата се изпращат по шосето Лом–София), а жп линията Ямбол–Бургас (1890 ) допринася за увеличаване дела на Черно море при износа [**Ivanchov, T. 1896**: 18].

За целия период от 1888 до 1897 г., по изчисленията на Кир. Г. Попов, пристанищата по Дунав имат най-голям дял в износа на зърнени храни – през тях се изнасят 45.95% от общото количество експортирани зърнени

---

<sup>1</sup> Търговска статистика в Княжество България започва да се води от 1886 г. В статистическите изследвания, които ще използваме, тенденцията на движение на вноса и износа се обобщава в рамките на десет или на пет годишни периоди.

храни от страната, Черно море поема 38.92%, а сухоземните пътища 15.13% [Popov, K. 1898–1899: 206]. Процентният дял през десетте години запазва едно ниво, без резки отклонения, и се движи между 42–47%. – най-висок е през 1893 г. – годината е изключително плодородна, а най-нисък – през 1897 г. поради затрудненията, предизвикани от голямото наводнение по реката [Popov, K. 1898–1899: 208–209]. Високите нива на износ на пшеница и други житни култури по Дунав се дължат на големите производствени възможности на неговия хинтерланд, обхващащ цяла Северна България. В края на 80-те и през 90-те години на XIX в. размерът на произведената продукция в тях нараства. В помощ на селяните при купуване на земя и техника са земеделските каси, които в крайдунавските околии са сред първите места в страната по вложен капитал и оборот. Касите допринасят да се ограничи съсипителното лихварство, което в някои околии като Силистренска, Свищовска, Видинска и др. е доста широко разпространено [Karadzhov, S. 1897: 14–16]. Възникват и селски спестовни дружества, които осигуряват кредити на земеделците – по това време в Ломска околия има едно спестовно селско дружество, в Свищовска – четири, в Силистренска – едно. Всичко това помага да се увеличи делът на храните както за собствени нужди на селяните, така и за износ [Karadzhov, S. 1896: 157]. При тези условия пренасочването на основния зърнен износ към Черно море става сериозна икономическа и културно-трансформационна задача, която ще се сблъска с установени през предходните десетилетия традиции и без необходимите улеснения и преференции за използването на железниците тя може да придобие черти на изкуствен акт, пренебрегващ икономическата логика. Държавата отчита тази опасност и се опитва чрез тарифната си политика за ниски такси на превоз да засили износа към морето. Така например един тон пшеница от Плевен за Варна се плаща само по 2 ст. на километър, а от Плевен до Сомовит – 8 ст. [Drugarski sreshiti. 1904: 618]. Консерватизмът на селяните обаче трудно се пречупва. Те не приемат бързо новите транспортни средства за по-удобни и изгодни и предпочитат да закарват с колите си житото до дунавските пристанища, както са свикнали от десетилетия, отколкото до гарите. Освен това тарифите за превоз по Дунав са и много ниски, което засилва ориентацията им към северните пристанища.



В рамките на общия за страната внос и износ процентният дел на крайдунавските градове е различен като за десетгодишния период от 1886 до 1895 г. Тогава при вноса на първо място е Русе – 14.85%, , а при износа – Свищов – 7.03% [**Vanshnata targovia. 1906:** 476]. През 1895 г. картината изглежда по следния начин – при вноса на първо място е Русе – 14.35% , следват Свищов – 7.76 % , Лом – 3.38%, Видин – 2.25%, Оряхово – 2.44%, Силистра – 1.51% , Никопол – 1.14% и Тутракан – 0.29%. При износа първото място сред крайдунавските градове се пада на Свищов – 6.15%, следват Русе – 5.93%, Никопол – 4.73%, Силистра – 4.64%, Оряхово – 4.51 % Видин – 3.58%, Тутракан – 2.72% и Лом – 2.50% [**Ivanchoy, T. 1896:** 15–17 ]. Вижда се, че Русе и Свищов са най-търговските градове на Дунав, като Свищов е първи износен център. Силни износни възможности имат Никопол, Силистра и Видин. Търговията е жизнена и печеливша , за което говори факта, че през 80-те години във всички градове се основават нови търговски фирми. Търговците намират начини да осигурят кредити за разрастване на дейността си като създават или участват в спестовни акционерни дружества. В Русе Акционерното спестовно дружество „Гирдап“ (1881), както и Първото Свищовско спестовно акционерно дружество (1888) и Акционерно спестовно дружество „Дунав“, основано в Свищов през 1891 г. се опитват да компенсират липсата на развита банково-кредитна система и осъществява широка дейност. Те използват различни форми на кредитиране и от тях се очаква да се превърнат в истински банки, които да са в услуга на търговията [**Lyapchev, A. 1898–1899:** 115–133]. Не случайно тези дружества са наречени от първия и един от най-добрите за онова време познавачи на спестовните дружества Стоян Караджов „...украшения на нашите дружества...“ [**Karadzhov, S. 1896:** 160].

Пристанищата по Дунав обаче се нуждаят от техническа модернизация – най-вече от построяването на кейове, за да се преодолеят трудностите, които течението на реката създава при товаренето и разтоварването на стоки. През 80-те години на XIX в. държавата не откликва на настояванията на някои градски общини да се направи нещо по този въпрос. Русе и Тутракан в началото на 90-те години по своя инициатива и със средства на общините разработват проекти за такива съоръжения, но без държавно одобрение и

финансиране не могат да предприемат нищо повече. През 1895 г. правителство на д-р Константин Стоилов в лицето на министъра на търговията и земеделието Иван Евстр. Гешов се заема с проблема [Danailov, G. 1903: 31]. Това вероятно става и под натиска на търговските и политически кръгове в Русе, където управляващата Народна партия има силно влияние [Nikolova, V. 2004: 31, 81], още повече, че в периода 1894 – началото на 1895 г. кмет на града е видния член на тази партия Георги Губиделников, а след това (1895–1899) – неговия съпартиецът Георги Михайлов [Radkov, I. and L. Zlatev. 2002: 47–48]. Правителствената програма за изграждане на кейове се оформя през октомври 1896 г. като се основава на предложенията на специална комисия, в която преобладават експерти – инженери и техници, част от които работят близо година по проучване на дунавския бряг [Danailov, G. 1903: 32–35]. Тя предвижда във всички крайдунавски градове да се изградят кейове по проекти, разработени от Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията, а средствата да са от приходите от полупроцентовия сбор (такса, която се взема от търговците за ползване на пристанищата), чието събиране е урегулирана през 1885 г. от специален правилник, предвиждащ събраните суми трябва да се използват именно за подобряване състоянието на пристанищата и скелите. Техническите параметри на съоръженията за отделните пристанища трябва да бъдат съобразени с прогнозите на правителството за промяната в търговска роля на градовете след пускане в експлоатация на централната линия и включването на някои от тях в жп мрежата на страната [Danailov, G. 1903: 35–36]. Тази програма поставя началото на дейността за проучването и построяването на дунавски пристанища в България и на практика прокарва държавната политика за ограничаване на външното търговското значение на река Дунав.

Според заключенията на правителството, след обсъждане на предложенията на специалната комисия, ролята да бъде най-големия вносно-износен център на Дунав се отрежда на Русе. Неговото пристанище, след като се изградят подходящи транспортни съоръжения и се построи жп линията Русе–Търново, трябва да стане сборен пункт на храните, които ще идват от горната част на реката, а след това по-голямата част от тях ще се прекарат по железницата до Варна. Очаква се делът на Русе и при вноса и при износа

да спадне в полза на Варна, но да бъде най-голям в сравнение с този на останалите крайдунавски градове. За тази цел се предвиждат мерки за ограничаване на техния трафик, особено що се отнася до Свищов. Тогава той е най-мощния износен център на Дунав поради удобното си разположение, установените търговски връзки и натрупан опит. Смята се че, „според интересите на държавата“ търговската му слава трябва да остане в миналото. Изрично се настоява да се направи всичко възможно градът да не се свърже по железен път с Търново. Ако все пак градът се включи в жп мрежата се препоръчва това да стане чрез линия Свищов – Бяла, тъй като този маршрут няма да доведе до увеличаване на товаропотока към Свищов, както това би се случило, ако се градът се свърже с централната железница чрез линията Свищов – Левски [Danailov, G. 1903: 36–37]. Не се предвиждат мерки за засилване на търговската роля на Видин. Напротив, планира се трафикът на неговото пристанище в дългосрочен план да не претърпи изменения поради географското разположение на града и неговия ограничен район, както и поради по-късното му обвързване с жп мрежата и то чрез маршрут, който не преминава през богати селскостопански области. Допуска се, че трафикът на Ломското пристанище може да се увеличи, но само след като се построи кея и железопътната линия Мездра – Лом – Видин, тогава Лом може да отнеме значителна част от трафика, който идва от Западна Европа, и специално от Австро-Унгария и минава по жп линията Белград – София. Очаква се трафикът на Оряхово и Никопол да намалее и двата града да останат изолирани от активната търговия, тъй като няма да могат да се конкурират успешно с по-силните съседни портове. С оглед на проектирания нов железен път през Добруджа, който ще свърже нейните градове с Варна и централната линия, се предвижда значително намаление на трафика на Тутракан и Силистра [Danailov, G. 1903: 37].

Най-голямата жертва на тази програма е Свищов. Икономическата логика, която работи за неговия бъдещ търговски просперитет, е грубо пренебрегната най-вече под натиска, оказан върху правителството от Русенската община, както и от столични делови и политически кръгове. Срещу проекта за жп връзка между Русе и Търново се изказват Кир. Г. Попов, който обвинява държавата, че се поддава на партизански натиск и защитава корис-

тни градски интереси [**Popov, K. 1906b**: 616 ]. Проф. Г. Т. Данаилов атакува икономическата нецелесъобразност на линията [**Danailov, G. 1903**: 43], а друг учен-икономист Б. Боев обвинява Русе в сепаратистки тежнения [**Боев, В. 1898–1899**: 232]. Техните гласове обаче остават не чути от управляващите.

Програмата на държавата за изграждане на пристанищни съоръжения в крайдунавските градове<sup>2</sup> може да се определи като опит за моделиране развитието на един район с богати търговски традиции по посока на неговото обезсилване в името на напредъка на националното стопанство, който изисква да се изградят силни морски пристанища. Начертаните мерки са израз на съзнателна политика за ограничаване на селскостопанския износ от Северна България към в румънските пристанища Галац и Браила. В целия комплекс от мерки не личат намерения за бъдещо разширяване на търговията със страните по средното и горното течение на реката.

Промените в мястото на Дунав в българската вносна и износна търговия започват да се чувстват след 1900 г., след като влиза в експлоатация централната железница (1899) и жп линията Русе–Търново (1900) Дунавските пристанища се сдобиват и с нов конкурент – пристанището в Сомовит, което се разраства след построяването през 1897 г. на железница Сомовит–Ясен, по която се превозват материали за строежа на линията Роман–Плевен–Шумен. При вноса за периода 1896–1905 г. Дунав от първа позиция по относителен дял спрямо Черно море и сухоземните пътища в предишното десетилетие преминава на трета позиция – 29.2%, като на първо място е вече Черно море – 35.9%, а на второ сухоземните пътища – 34.9%. За периода 1906–1910 г. промяна в подреждането няма. Черно море е на първо място – 42.5%, на второ – сухопътният транспорт – 32.9% и на трето е Дунав – 24.6% [**Popov, K. 1916**: 367]. При износа обаче Дунав не отстъпва бързо втората си позиция, която има за периода 1886–1896 г и тя се запазва през следващото десетилетие – 1896–1905 г. Делът на Дунав тогава е 30.3%, като на първо място е Черно море – 45.0%, а на трето сухоземните пътища – 24.7%. Отс-

---

<sup>2</sup> Изграждането на кейовете се забавя поради финансовата криза в края на XIX и началото на XX в., а вероятно и поради други причини. През 1908 г. е завършен кейът във Видин, през 1912 г. този в Русе, през 1913 г. – в Свищов, и едва през 1923 г. е изграден кей на Ломското пристанище.

търговията от втората позиция става в следващото петилетие 1906–1910 г. – Дунав вече е на трето място при износа – 26.8%, на първо е отново Черно море – 43.8%, на второ – сухоземните пътища – 29.4% [Попов, К. 1916: 367].

Таблица 1 показва как се променя ролята на отделните крайдунавски градове във вносно-износната търговия за периода 1896-1911 г.

Таблица 1

Процентен дял при вноса и при износа (от общия за страната, изчислен на база левовата стойност) на митниците на крайдунавските градове средногодишно за периода 1896–1910 г. и за 1911 г. [Попов, К. 1916: 369]<sup>3</sup>.

Митница	Внос		Износ	
	Средногодишно за периода 1896–1910 г.	През 1911 г.	Средногодишно за периода 1896–1910 г.	През 1911 г.
Русе	16.23	12.95	5.16	3.90
Свищов	6.19	2.76	6.05	2.54
Оряхово	2.94	1.14	4.96	4.41
Видин	2.41	1.40	4.48	3.70
Никопол	1.91	0.09	4.08	0.88
Лом	1.50	1.01	3.73	3.57
Гутракан	0.20	0.23	2.40	3.01
Силистра	1.49	1.00	4.43	5.12
Сомовит	0.23	2.54	0.47	1.98

Анализът на данните от нея сочи, че очертаната през 1896 г. програма за репозицирането на значението на крайдунавските градове във външната търговия дава резултат. Той изпъква по-ясно като се вземат предвид и данните, посочени в предходните страници, за процентния дял във износа и вноса на отделните градове през 1895 г. Изводите сочат, че Свищов изгубва ролята си на важен център на търговия. Трафик от неговото пристанище отнемат Русе и Сомовит. Откриването на железницата Свищов – Левски през 1909 г. е твърде закъсняло, за да съживи търговията. Трафикът през Ломското пристанище не се увеличава. Русе регистрира спад и във вноската и в из-

<sup>3</sup> В таблицата на К. Попов присъстват и останалите митници, но с оглед на изследването посочваме само тези по река Дунав.

носната търговия и остава най-важното пристанище на Дунав, както сочат очакванията. Намаляването на товаропотока при Оряхово не е голямо. Силен спад на търговията се забелязва при Никопол поради конкуренцията на Сомовитското пристанище. Трафикът на Тутракан и Силистра не намалява значително, както се очаква, тъй като транспортното строителство в района се забавя. Тутракан, дори в малки размери, увеличава и вноса и износа си, а при Силистра вносът намалява, но износът рязко се увеличава, подхранван от добрите житни експортни възможности на добруджанските земи.

Устойчивостта на износната търговия по Дунав се дължи на големите експортни възможности на селското стопанство на Северна България, която в сравнение с другите части на страната, по количество изнася най-много от всички видове зърнени храни, както и на установените здрави връзки на производителите с техните естествени дебушета. Това важи с особена сила за крайдунавските околии. Видинска, Ломска и Оряховска околии произвеждат големи количества пшеница, ръж, ечемик и царевица за износ. Крайдунавските околии са на първите места в страната по производство на царевица – към 1911 г. Оряховска околия заема първо място, Ломска – второ, четвърто място е за Видинска, шесто за Никополска. Силистренска околия дава от една пета до една четвърт от цялото произведено в страната количество боб и той отива основно за износ, Свищовска и Русенска околии са съответно на пето и шесто място от всички околии в страната по производство на просо, Оряховска и Ломска околии – на трето и четвърто място по производство на ечемик, Силистренска околия е на пето място в страната по производство на пшеница от всички околии. Рапицата също е износен артикул тя се сее най-много в околията на Свищов, Оряхово, Никопол [**Попов, К. 1916:** 155–162]. По реката изнасят селскостопанската си продукция производители от цяла Северозападна България, както и от райони от Централна и Североизточна България. Към 1911 г. окръзите Враца и Видин използват за износ пристанищата Видин, Лом, Оряхово; окръзите в Централна и Североизточна България Варна, Шумен, Търново, Русе и Плевен изнасят и по Централната линия през Варна, Балчик и по Дунав от Никопол надолу – през Свищов, Русе, Тутракан и Силистра [**Попов, К. 1916:** 172]. През 1911 г. и 1912 г. износната търговия по Дунав се увеличава, което е свързано най-

вече с нарасналата стоковост на селскостопанското производство. При процентен дял при износа от 26.8% за 1906–1910 г., през 1911 г. той нараства на 29.1% [Popov, K. 1916: 367], а през 1912 г. достига до 31.2% [Nauchna ekspeditsia. 1994: 252]. Войните от 1912–1918 г. не позволяват да се види дали това ще остане трайна тенденция поне за пет години. Очевидно е обаче, че връзката между производителите на зърнени храни в Северна България с дунавските пристанища е здрава и устойчива.

Правителствената политика за изграждане на жп мрежата и за пренасочване на основния дял от външната търговия по Дунав към Черно море е критикувана, макар и в различна степен, че не е достатъчно обмислена и последователно провеждана от споменатите вече Г. Т. Данаилов, Кир. Г. Попов и Б. Боев. В края на XIX и началото на XX в. те обръщат внимание на управляващите, че моделът на жп мрежа не включва селища с традиции в търговията и с големи производствени възможности; че той се съобразява повече с техническите условия на терените, а не с икономическите възможности на районите; [Danailov, G. 1901: 69–108, Popov, K. 1906: 615–620 ], че мащабно строителство на железниците натоварва много държавния бюджет, [Boev, B. 1898–1899: 234]. Против скъпото строителство на железниците и с оглед на тяхната все още ниска ефективност се обявява и Георги Н. Колушки [Kolushki, G. 1905: 297–303]. Сериозни възражения има и срещу фаворизирането на черноморската търговия и те са най-ясно изразени от проф. Данаилов. Той смята, че възможността Варна да се превърне в голямо международно пристанище от типа на Солун се надценяват предвид затворения характер на Черно море; че морската търговията зависи силно от това кой ще владее Босфора; че изкуствено се разкъсва връзката между дунавските пристанища и техния хинтерланд; че се преувеличават временните пречки пред външната търговия по Средни и Горни Дунав и се подценяват възможностите, които международната плавателна река може да осигури в бъдеще за българския износ на хранително-вкусови промишлени произведения за страните от Средна Европа [Danailov, G. 1903: 38–40]. За развитие на българския износ нагоре по реката пледира и Янко Чакалов по време на Другарските срещи на Българското икономическо дружество, на което се обсъждат проблемите на дунавските пристанища [Drugarski sreshti. 1904: 618]. Г. Т.

Данаилов е обвиняван в пристрастие, защото е роден и израснал в Свищов, но неговите тези имат не малко икономически основания. Че мащабите на черноморския износ се надценяват признава и Кир. Г. Попов, който принципно защитава възгледа, че за България външната търговия по морето има по-голямо значение. Той предлага да се работи за привличане на част от сръбския износ към Варна чрез централната железница и по този начин да се засили нейната търговската роля [Popov, K. 1906: 261–262]. Разбира се, чуват се и гласове изцяло в подкрепа на водената от държавата политика. В печата се прокарват твърдения, че в името на напредъка на националното стопанство, което „пренарежда“ производителните си сили към новите стопански условия, жертването на традициите и миналата слава на някои търговски градове са оправдани [Nikolov, H. 1908: 277–278].

Критичната позиция на учените-икономисти, в която правителствата не се вслушват, в дълбоката си същност изразява необходимостта от балансираност в отношението към дунавската и черноморската външна търговия. Този възглед се потвърждава и от самото развитие. В края на първото десетилетие на XX в. р. Дунав остава най-евтиния износен път за производителите от Видинско, Свищовско, Плевенско, Русенско и Силистренско. Храните от тези райони се претоварват в Галац, Браила и Сулина и от там поемат в различни посоки. Таблица 2 представя обобщени данни от статистиките на Румъния и България за количествата претоварени български храни в румънските пристанища за периода 1908-1913 г. Тези данни са представени на правителството на д-р Васил Радославов през 1917 г. от Димитър Мишайков, който в рамките на научната експедиция за проучване на Добруджа, изследва нейното икономическо значение [Nauchna ekspeditsia. 1994: 253].

Таблица 2

**Претоварени количества български храни в румънските пристанища  
Браила, Галац и Сулина за периода 1908–1913 г.**

Години	Претоварени храни в Браила, Галац, Сулина в тонове	В тонове – от тях произхождат от България	Целият износ от България – по българска официална статистика – в тонове
1908	854 852	158 939	419 796
1909	552 054	105 530	360 485
1910	1 221 552	212 969	482 046



1911	947 122	335 791	823 751
1912	1 026 190	230 204	617 427
Общо 1908- 1912	4 601 770	1 064 433	270 305
средно- годишно	920 345	209 287	540 701
1913	1 431 788	153 914	

Обработвайки тези и други данни, Мишайков изчислява, че количеството на претоварените храни през трите румънски пристанища съставлява средно 38.8% от целия износ на храни от България. Той се позовава на данни от българската статистика, които показват, че през 1911 г. от нашите крайдунавски пристанища са натоварени 431 896 тона стоки, от тях 34 903 тона се товарят и разтоварват между самите пристанища, 20 000 т. са „разни стоки“ за експорт и останалите 375 000 тона са зърнени храни за износ. От тези 375 000 тона храни, 335 000 тона се отправят към Галац, Браила и Сулина, което означава, че почти целия износ по Дунав се намира в зависимост от Румъния. Тя прибира и голяма част от посредническата печалба. България губи и от това, че само една малка част от храните се изнасят с български плавателни съдове [**Nauchna ekspeditsia. 1994: 253–254**].

Всичко това насочва към заключението, че през годините българската държава подценява значението на Дунав като търговски път и не гледа сериозна на идеята за изграждане на дунавски търговски флот, въпреки че за нея нееднократно пледират най-вече дейците на Русенската Търговско-индустриална камара. В самия край на XIX в. нейни представители търсят съдействие от управляващите за създаване на българско акционерно параходно дружество, но не постигат успех. За да не бъде обвинена в служене на тесни местни интереси, през 1905 г. Русенската ТИК обсъжда заедно с директора на Българското търговско параходно дружество във Варна въпроса възможно ли да се създаде дунавско параходно акционерно дружество и дали то би могло да реализира известна печалба в съответствие с търговските интересите на държавата. През 1908 г. руското параходство в Русе предлага на министъра на финансите Иван Салабашев проект за българска корабна

служба, но идеята не е приета, въпреки първоначалните обещания за съдействие. През същата година членът на камарата Иван Бояджиев от Силистра предлага да се създаде държавен търговски флот на Дунав при съчетаване на частното с държавното начало. Най-сериозно въпросът за създаване на дунавски търговски флот се обсъжда на проведеното от 29 ноември до 6 декември 1909 г. редовно заседание на Русенската ТИК. В продължение на няколко дни се разисква реферата на Дончо Иванов, секретар на камарата, „Дунавът и нуждата от български търговски флот по него“. Този реферат има качествата на монографично изследване и по същество е първото цялостно стопанско-историческо проучване за ролята и значението на р. Дунав в българския икономически и държавен живот от XV до XX в. На 2 декември 1909 г. се приема резолюция с предложение за създаването на българско дунавско акционерно параходно дружество с основен капитала 4 млн. лв., което да се управлява само от българи и превозите да стават под български флаг. И по това предложение правителството не взема отношение [Marinkov, A. 2010]. Горещ защитник на идеята за дунавски флот става и Д. Мишайков след като през 1917 г. обикаляйки и проучвайки Добруджа, се запознава на място с проблемите на дунавската външна търговия. През довоенния период изграждането на параходство по Дунав е трудна за осъществяване държавна задача предвид големите средства, които се изискват, а също и поради възпиращата роля на някои външнотърговски и външнополитически съображения. Фактът обаче, че въпросът не е предмет на сериозни държавнически обсъждания, след които да се вземат конкретни решения, говори по-скоро за незаинтересуваност, отколкото за съобразяване с обстоятелства от финансов и политически характер.

Изложеното до тук не дава основания за краен извод като например, че стратегическата цел на държавата за приоритетно развитие на черноморската външна търговия за сметка на дунавската е несъстоятелна. То, според нас, позволява само да се заключи, първо, че за периода 1878–1912 г. в политиката за пренасочване на външната търговия от Дунав към Черно море има заложен риск от силната съпротива на традицията и на естествените връзки между земеделски район в Северна България и дунавските пристанища и второ, че след като през първото десетилетие на XX в. се вижда, че Дунав

остава жизнеспособен търговски път, държавата би трябвало да се съобрази с реалността и да направи необходимото, за да организира по подходящ начин самостоятелен износ на зърнените храни. Тези кратки заключения са и опит за включване в повдигнатия в българската историческа наука разговор за необходимостта от нов поглед към важни стопански и политически теми от миналото, сред които е и въпросът за ролята на държавата след Освобождението за пренасочване или утвърждаване на търговските потоци на Северна и Южна България, оформени през Възраждането [Pchev, I. 2006: 68].

В годините от Освобождението до войните българските кабинети, по независещи само от тях причини, не успяват да напреднат в осъществяване на идеята за построяване на Дунав мост между България и Румъния, който да свърже двете транспортни системи и да даде тласък за развитие както на международната търговия, така и на определен крайдунавски район. Макар да е сред важните за родната външна политика въпроси, проектът Дунав мост остава на ниво предварителни преговори без да се стигне до реален резултат поради противоречията в интересите на великите сили и съседните държави [Sazdov, D, P. Penchev. 2006: 19–58].

Фаталният завършек на Първата световна война поставя международната река Дунав в нови геополитически условия и едновременно с това постави и нови задачи през българската политика за нейното използване като външнотърговски път.

## REFERENCES

**Beshkov, Anastas. 1940.** *Стопанското влияние на железопътната линия София–Варна за изменение общия облик на някои селища.* [Stopanskoto znachenie na zhelezopatnata linia Sofia – Varna za izmenenie obshtia oblik na nyakoi selishta.]. *Годишник на Висшето търговско училище – Свищов*, Г. III, 1940, 1–107. (in Bulgarian)

**Боев, Boncho. 1898–1899.** *Вътрешен преглед.* [Vatreshen pregled.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. III, 5/1898–1899, 228–235. (in Bulgarian)

**Danailov, Georgi T. 1901.** *Нашите железници.* [Nashite zheliznitsi.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. V, 2–3/ 1901, 69–

108. (in Bulgarian)

**Danailov, Georgi T. 1903.** *Кейовете по нашите Дунавски пристанища.* [Keyovete po nashite Dunavski pristanishta.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. VII, 1/1903, 28–47. (in Bulgarian)

**Daskalov, Rumen. 2005.** *Българското общество. 1879–1939.* [Balgarskoto obshtestvo 1879–1939.]. Т. 2, Sofia: Izd. „Gutenberg“. (in Bulgarian)

**Dimov, Zhelyo. 1906.** *Житната търговия във Варна.* [Zhitnata targovia vav Varna.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. X, 4/1906, 278–286. (in Bulgarian)

**Drugarski sreshti. 1904.** *Другарски срещи на Българското икономическо дружество през 1903 г.* [Drugarski sreshti na Balgarskoto ikonomicheskoto druzhestvo prez 1903 g.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. VIII, 8/ 1905, 617–623. (in Bulgarian)

**Dunav. 2009.** *Дунав като обект на геополитическо съперничество.* [Dunav kato obekt na geopoliticheskoto sapernichestvo.]. *Геополитика*, 2/2009. (in Bulgarian)

**Pchev, Ivan. 2006.** *Ако имаше „ако“ в българската историография.* [Ako imashe „ako“ v balgatskata istoriografia.]. *Анамнеза*, Г. I, 1/2006, 65–68. [www.anamnesis.info/node/35](http://www.anamnesis.info/node/35). (in Bulgarian)

**Ivanchov, Todor. 1896.** *Аналитичен преглед на търговията на България с чуждите държави през 1895 г.* [Analitichen pregled na targoviyata na Bulgaria s chuzhdite darzhavi prez 1895.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. I, 1/1896, 10–38. (in Bulgarian)

**Karadzhov, Stoyan. 1896.** *Спестовните дружества в България.* [Spestovnite druzhestva v Bulgaria.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. I, 3/1896, 153–169. (in Bulgarian)

**Karadzhov, Stoyan. 1897.** *Отчет на Българската народна банка и Земеделските каси за изтеклата 1895 год.* [Otchet na Balgarskata narodna banka i Zemedelskite kasi za izteklata 1895 god.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. II, 1/1897, 5–18. (in Bulgarian)

**Kolushki, Georgi N. 1905.** *Вътрешен преглед.* [Vatreshen pregled.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. V, 4–3/1905, 297–315. (in Bulgarian)

**Lyapchev, Andrey. 1898–1899.** *Дружествата от правно и икономи-*

ческо гледище. [Druzhestvata ot pravno i ikonomicheskoto gledishte.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. III, 3–4/1898–1899, 115–133. (in Bulgarian)

**Marinkov, Aleksandar. 2010.** *Българското речно корабоплаване – развитие и проблеми.* [Balgarskoto rechno koraboplavane – razvitie i problemi]. www.pan.bg/view\_article-3-2733. (in Bulgarian)

**Nauchna ekspeditsia. 1994.** *Научна експедиция в Добруджа. 1917. Доклади на университетски и други учени.* [Nauchna ekspeditsia v Dobrudzha. 1917. Dokladi na universitetski i drugi ucheni.]. Sofia: Universitetsko Izd. „Sv. Kliment Ohridski“. (in Bulgarian)

**Nikolov, Haralambi. 1908.** *Варна и Бургас и откупуването на източните железници.* [Varna i Burgas i otkupuvaneto na balgarskite zheleznitsi.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. XII, 5–6/1908, 277–286. (in Bulgarian)

**Nikolova, Veska. 2004.** *Между консерватизма и либерализма. Народната партия. 1894–1920.* [Mezhdu konservatizma i liberalizma. Narodnata partia. 1894–1920.]. Sofia: Izd „Vital“. (in Bulgarian)

**Petrova Anna Dzh.-Chonkova and Evgeni Kostov (end.) 1997.** *История на железниците в България.* [Istoria na zheleznitsite v Bulgaria.]. Sofia: Izd. VVTU „Todor Kableskov“. (in Bulgarian)

**Поров, Kiril G. 1906(a).** *Варненското пристанище. Миналото, настоящето и бъдещето му.* [Varnenskoto pristanishte. Minaloto, nastoyasheteto i badeshteto mu.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. X, 4/1906, 242–266. (in Bulgarian)

**Поров, Kiril G. 1906(b).** *Вътрешен преглед.* [Vatreshen pregled.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. X, 9/1906, 615–633. (in Bulgarian)

**Поров, Kiril G. 1916.** *Стопанска България.* [Stopanska Bulgaria.]. *Сборник на Българската академия на науките*, 8/1902, 1–483. (in Bulgarian)

**Поров, Kiril G. 1898–1899.** *Износа на зърнени храни из България през 10-годишния период 1888–1897 г.* [Iznosa na zarneni hrani iz Bulgaria prez 10-godishnia period 1888–1897 g.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. III, 5/1898–99, 202–210. (in Bulgarian)

**Radkov, Ivan and Lyubomir Zlatev 2002.** *Русенската община. 1879–*

1949. [Rusenskata obshtina. 1879–1912] Ruse Izd. „Darzhaven arhiv“ Puce. (in Bulgarian)

**Rusev, Ivan. 2015.** *Търговската модерност на българското възрождане като култура и практика. Изследване и извори.* [Targovskata modernist na Balgarskoto Vazrazhdane kato kultura i praktika. Izsledvania i izvori.]. V. Tarnovo: Izd. „Rovita“. (in Bulgarian)

**Sazdov, Dimitar, Pencho D. Penchev. 2006.** *Дунав мост 100 години дипломация и политика.* [Dunav most 100 godini diplomatsia i politika.]. Universitetsko izd. „Stopanstvo“. (in Bulgarian)

**Strashimirov, Anton. 1993.** *Нашият народ* [Nashiyat narod.]. Sofia: Izd. „Yatrus“. (in Bulgarian)

**Vanshnata targovia. 1906.** *Външната търговия на България през десетгодишния период 1886–1895 г.* [Vanshnata targovia na Bulgaria prez desetgodishnia period 1886–1895 g.]. *Списание на Българското икономическо дружество*, Г. X, 6–7/ 1906, 473–480. (in Bulgarian)

**Zlatev, Lyubomir. 2009.** *Демографското развитие на българските крайдунавски градове след Освобождението до войните (1878–1912 г.).* [Demografskoto razvitie na kraydunavskite gradove sled Osvobozhdenieto do voynite 1878–1912 g.]. *Алманах за историята на Рuce*, 9/2009, 32–62. (in Bulgarian)

**Zlatev, Lyubomir. 2010.** *Стопанското развитие на крайдунавските градове след Освобождението до войните (1878–1912 г.).* [Stopansko razvitie na kraydunavskite gradove sled Osvobozhdenieto do voynite (1878–1912 g.).]. *Алманах за историята на Рuce*, 10/2010, 79–153. (in Bulgarian)

Correspondence address:

**Margarita Marinova** – Associate Professor, PhD

International Business School – Botevgrad

14, Gurko Str.

2140, Botevgrad

138, Vasil Levski Blvd.

1527 Sofia

Tel: (+ 359) 887 506487

E-mail: mar\_stemar@abv.bg