

e dopo fino al 1921 vi è stato un aumento di 10 mil. di lev. oro cioè meno del 3 % in 7 anni.

Le spese di esercizio che erano di 22 mil. di lev. nel 1914 sono diminuite del 50 % nel 1921 il che non è normale e non può essere che transitorio; ciò si deve alle seguenti: 1) insufficienza nelle spese indispensabili e specialmente per la manutenzione e il miglioramento delle linee e 2) grande diminuzione degli stipendi e salari reali del personale ferroviario; e queste economie irrazionali sono una delle principali cause del disordine nell'amministrazione ferroviaria bulgara.

Negli anni seguenti le spese hanno variato come segue: (milioni di lev.) 1922, 208; 1923, 303; 1924, 367; come si vede esse si sono raddoppiate; però, facendo le debite riduzioni si nota che esse sono ancora inferiori a quelle dell'anteguerra.

Le entrate reali che ammontavano a 35 mil. di lev. oro nel 1914 si sono aumentate di 11 volte nel 1921 con una diminuzione reale del 50 %; ciò è dipeso principalmente dal fatto che le tariffe non sono state aumentate in proporzione.

Secondo le idee espresse dalla Direzione Generale delle ferrovie le tariffe devono essere gradualmente aumentate da raggiungere quelle reali per poter avere anche delle spese reali.

Le entrate dopo il 1921 hanno variato come segue: (mil. di lev.) 1922, 165; 1923, 734; 1924, 892; 1924-25, 964; 1925-26, 922; ciò si è ottenuto aumentando le tariffe. Facendo il confronto con l'anteguerra si nota subito che le entrate sono ancora inferiori a quelle del 25-30 %. Il bilancio delle ferrovie bulgare, ha dato un avanzo di circa 12 mil. di lev. oro all'anno dal 1922 al 1924, uguale a quello dell'anteguerra.

Sviluppo della rete ferroviaria.

Secondo l'ultima legge del 1925, il Governo si ripromette di continuare a terminare le linee ferroviarie in co-