

tuto ottenere ciò pensò di costruire una linea parallela (Sarambey-Nova Zagora) che non si potè condurre a termine a causa di una crisi; una parte costruita (Cirpan-Nova Zagora) fu data in esercizio alla stessa Compagnia rivale (1).

Secondo il Trattato di Berlino il Principato era obbligato a costruire la linea Zaribrod-Belovo e la Sofia-Pleven-Gorna-Orehovitzza-Varna e perciò esso, svolgendo il suo programma ferroviario costruì e mise in esercizio i seguenti tronchi: confine serbo-Dragomann-Belovo-Vakarel (1888, 150 Km.) il che fu un grande avvenimento perchè la Bulgaria fu collegata con le ferrovie dell'Europa Occidentale; dopo due anni (1890) si ebbe la Jambol-Burgas (Km. 100) così l'intera grande linea della Bulgaria meridionale parallela alla catena dei Balcani era compiuta verso il 1890.

Il programma ferroviario del 1894 consisteva nell'allacciare la capitale a Russe, principale porto sul Danubio, e così approfittare di quella importante via fluviale per essere meglio in contatto con la duplice monarchia austro-ungarica; e poi a Varna principale porto sul Mar Nero per poter esitare all'estero i suoi prodotti agricoli; permettere infine alla vasta pianura danubiana di avere mezzi adatti per il suo sviluppo agricolo. Si voleva far collegare la capitale a quella vasta zona molto fertile che si trova nella parte sud-occidentale e cioè Sofia-Pernik-Kiustendil-Ghiuesciovo-confine macedone. Così a mezzo di prestiti esteri la Bulgaria a poco costruì i tronchi come segue: Sofia-Miniere Pernik (1893, Km. 34.5); Pernik-Radomir (1897, Km. 15.2); Radomir-Kiustendil (1909, Km. 54.2); Kiustendil-Ghiuesciovo (1910, Km. 34.2); l'intera linea fu costruita in 7 anni. La linea del nord Sofia-Varna fu costruita ugualmente a poco a poco come segue: Caspician-Sciumen (1895, Km. 23.2); Sofia-Roman (1897, Km. 109); Russe-Gorna Orehovitzza-Tirnovno (1900, Km. 129); Roman-Pleven-Sciumen (1899, Km. 326).

(1) K. GH. POPOFF, op. cit., pag. 416.