

La transbalkanica fu condotta a termine come segue: Tirnovo-Plac'kovzi (1910, Km. 48.5); Plac'kovzi-Boruse'teza (1913, Km. 20.5); Stara Zagora-Dabovo (1911, Km. 35.9); Dabovo-Boruse'teza (1913, Km. 20.5).

Ferrovie meridionali: Nova Zagora-Cirpan (1900, Km. 79.5); Plovdiv-Cirpan (1910, Km. 59.6) che collegarono le fertili pianure di Plovdiv, Stara Zagora e Jambol al porto di Burgas.

Nel 1908, anno dell'indipendenza completa della Bulgaria e il principio del suo Regno, si riscattano finalmente dalle mani della Compagnia delle ferrovie Orientale i tronchi bulgari e così l'esercizio di Stato da quell'anno è completo ottenendo una piena indipendenza ferroviaria.

Allo scopo di congiungere la capitale alle regioni nord-occidentali e di avvicinare il più possibile Sofia al Danubio fu costruita la linea Mesdra-Vraza-Lom (1913, Km. 117); furono costruiti piccoli tronchi di raccordo come quelli per Kazanlik, Sliven e Gabrovo.

Nell'anteguerra (1911) la Bulgaria disponeva di una rete ferroviaria di 1931 Km. del valore totale di oltre 250 milioni di fr. oro con un costo medio per Km. di 132.7 mil. lev. oro; la Sofia-Roman è quella che è costata di più (più di 250 mila fr. oro per Km.).

Le ferrovie hanno agito in Bulgaria come forza di propulsione della vita economica che esisteva allo stato letargico. Grazie ad esse il mercato chiuso, si è trasformato, i prodotti hanno acquistato un valore internazionale, la produzione agricola è stata grandemente incoraggiata; gli scambi si sono aumentati prodigiosamente; la coltura ha potuto meglio penetrare e così lo staterello medioevale del 1880 in pochi decenni ha potuto cambiare completamente la sua fisionomia. Lo sforzo della Bulgaria coadiuvato dal presente aiuto del capitale straniero ha dato degli ottimi risultati. Le cifre in proposito sono eloquenti: merci trasportate: 1900, tonn. 598 mila; 1911, 2 milioni cioè quasi quadruplicato; merci trasportate a mezzo Danubio 1887, tonn. 122 mila; 1900, 342; 1911, tonn. 670 mila; Mar Nero