

dei lavori pubblici sono stati ottimi: per gli anni 1920-21 la prestazione corrisponde a una somma di oltre 240 milioni di lev.; negli anni 1919-20-21 ne sono state spese più di 125 mil.; negli ultimi anni si è continuato lo stesso lavoro spendendo ogni anno circa 80 mil.; si può dire che ora ci sono circa 3.000 Km. statali e 1500 Km. comunali in buono stato; 2.600 Km. statali e 1.300 comunali in stato discreto e 1.500 Km. statali e 900 comunali in pessimo stato; sono state costruite nuove strade e un gran numero di ponti.

Il basso personale però manca: con una rete così grande non vi sono che un migliaio di cantonieri i quali oltre al loro lavoro devono guidare e controllare 500-600.000 prestatori all'anno.

La rete stradale bulgara per il traffico contemporaneo delle automobili e degli autocarri ha bisogno, specialmente in alcuni punti, di essere riparata e soprattutto sono necessarie maggiori cure di manutenzione.

La rete ferroviaria.

Quando incominciò la sua vita indipendente il Principato bulgaro non disponeva che del tronco ferroviario Russe-Varna (223 Km.) costruito da una compagnia inglese e messo in esercizio nel 1866, che fu in seguito (1887), riscattato con grande sacrificio pagando oltre 44 mil. di lev. oro; all'unione con la Rumelia Orientale (1885) la rete bulgara si accrebbe dei tronchi appartenenti alla Compagnia delle Ferrovie Orientali e cioè Belovo-Zlaten Dol-vecchio confine turco (1873, Km. 209.7); Zlaten Dol-Jambol (1874, Km. 106); in totale così verso il 1887 Km. 538.

La legge del 1885 attribuì allo Stato il diritto di costruzione e di esercizio delle ferrovie; e, per applicare tale principio il Governo bulgaro tentò senza risultato di riscattare, come aveva fatto pel tronco Russe-Varna, anche gli altri in esercizio sul territorio bulgaro; ma non avendo po-