

1887, tonn. 175 mila; 1900, 395 mila; 1911, tonn. 974 mila; viaggiatori, 1894, 303 mila; 1900, 742.4; 1911, 3.5 milioni.

La densità delle ferrovie bulgare al 1911 era in media per 100 Km. q. 2.0; in confronto di 29.3 Belgio, 11.3 Germania, 6 Italia, 1.6 Giappone per 10 mila ab. Km. 4.6 in confronto del Belgio 11.7; Germania 9.5; Italia 5.0; Giappone 1.6 (1).

Durante e dopo le guerre le costruzioni ferroviarie hanno proseguito molto lentamente a causa delle difficoltà finanziarie; nel 1921 è stato completato il raccordo Tulovo-Kasnik Km. 12.5; nel 1923 la Brusarzi-Alexandrovo-Vidin, Km. 87; dal 1913 al 1925, cioè in 12 anni, sono stati terminati e messi in esercizio circa 200 Km., così la rete ferroviaria a scartamento normale che ammontava a Km. 1931 nel 1911 è passata a 2.285 nel 1925.

Per i bisogni militari, nel 1917 furono costruite alcune linee a scartamento ridotto che hanno un carattere molto provvisorio e locale e aspettano di essere trasformate in scartamento normale. Queste linee sono: Radomir-Petrie' (1917, Km. 166); la Kaspician-Kraina 56 Km., ecc.; totale al 31 marzo 1925 Km. 374.

Circa la pendenza le ferrovie bulgare si trovano nelle seguenti condizioni: orizzontali Km. 617.4; fino al 5 % 627.6; dal 5 al 10 % Km. 411.5; dal 10 al 15 % Km. 288; dal 15 al 20 % 226; dal 20 al 25 % Km. 114; totale Km. 1668 cioè circa il 73 %.

Ferrovie dello Stato

Linee ferroviarie	Anno costruz.	L. metri
1. Russe-Varna	1866	222.770
2. Belovo-Zlaten Dol-Liubimetz-vecchio confine	1873	209.684
3. Zlaten Dol-Yambol	1874	106.052
4. Belovo-Vakarel	1888	53.837

(1) K. GH. POPOFF, op. cit., pagg. 411-423.