

## L'HÉRITAGE HABSBOURGEOIS ET OTTOMAN DANS L'EUROPE DU SUD-EST: LES RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER

ALEXANDRE KOSTOV  
(Institut d'Études Balkaniques & Centre de Thracologie,  
Académie Bulgare des Sciences, Sofia)

The disappearance of the Habsburg and Ottoman Empires and the territorial changes after the wars of 1912–1918 still raise the question of their legacy in the countries of Southeastern Europe after the end of the First World War. One of the dimensions of this problem relates to the legacy of the two Empires to the rail networks in this region after the Great War. The main purpose of this article is to present the process of building and sharing the various railway lines that form the rail networks of Bulgaria, Greece, Romania and the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes (RSCS) after 1918. This subject covers the initial period of establishment as well as the subsequent development of railways in the Balkans and surrounding areas. The research deals mainly with the railway history of the Habsburg Empire (from 1867 - Austria-Hungary) and more specifically the networks of Austria (Cisleithanie), Hungary (Transleithanie) and Bosnia-Herzegovina (after 1878). Particular attention is given to the three provinces of the Austro-Hungarian Empire: Croatia-Slavonia, Dalmatia and Bosnia-Herzegovina, taking into account provinces and regions such as the Austrian Coast (Küstenland), Batchka, Banat, Transylvania and Bucovina. In addition, the presentation will deal with the Ottoman Empire and more specifically with European Turkey, with the exception of the vassal provinces. The text is divided into three parts which cover the main stages of railway construction and the distribution of the railway networks in the region envisaged between 1830 and 1919/20: a) period 1830–1878; b) period 1878–1912; c) period 1913–1919 / 20.

**Keywords:** railroad, railway policy, Maurice de Hirsch, Habsburg Empire, The Ottoman Empire, Balkan countries.

L'expérience européenne du XIX<sup>e</sup> siècle nous montre que la politique ferroviaire est déterminée par la combinaison de différents facteurs économiques, politiques et stratégiques. On peut distinguer trois éléments dans la politique ferroviaire d'un pays à l'époque de l'introduction de ce nouveau type de transport. Il s'agit du choix : 1) des axes principaux et des lignes secondaires du réseau national, conformément aux besoins de l'économie, mais aussi de la défense nationale; 2) du mode de construction des lignes projetées et 3) du mode d'exploitation du réseau national.

La première ligne de chemin de fer européenne fut ouverte au transport public en 1825 en Angleterre. Jusqu'au début des années 1850, les premières ébauches de réseau ferroviaire se mettent en place dans presque toutes les régions et dans tous les États de l'Europe, sauf dans la partie sud-est du continent. C'est

surtout valable pour la région balkanique proprement dit, qui englobait approximativement les territoires de cinq États nationaux (Bulgarie, Grèce, Monténégro, Roumanie et Serbie) et qui comptait les provinces des Empires habsbourgeois et ottoman, où les premières voies ferrées sont construites à peine durant les années 60 du XIXe siècle.

## I. PÉRIODE 1830 – 1878

### *Empire Habsbourgeois*

La première ligne de chemin de fer de l'Empire habsbourgeois, entre Linz et Budweis, est construite en 1832 et exploitée en traction hippomobile. Mais la « vraie » histoire du chemin de fer autrichien commence avec la *Kaiser Ferdinands-Nordbahn*, la première compagnie de locomotives à vapeur. Elle construit des liaisons depuis Vienne vers les autres villes majeures de l'Empire. Parmi celles-ci figurait la première ligne destinée aux locomotives à vapeur en Autriche : la section de la Kaiser Ferdinands-Nordbahn, de Floridsdorf à Deutsch-Wagram, ouverte en 1838. Dans la partie hongroise, la première liaison Pest – Vác est achevée en 1846.

Le but principal de la politique ferroviaire d'un pays pendant la période initiale de déploiement des chemins de fer en Europe est d'établir un réseau national ayant, en règle générale, comme centre la capitale du pays. Il s'agit ensuite de relier cette capitale avec les autres centres économiques en lien avec les autres voies de communication.<sup>1</sup> Le cas de l'Empire habsbourgeois est assez particulier à cet égard. Dès le début de l'époque ferroviaire, on voit émerger une concurrence acharnée entre Autrichiens et Hongrois à propos de l'établissement des grands axes, y compris dans les régions balkaniques.<sup>2</sup>

Parmi les premiers projets ferroviaires élaborés dans l'Empire autrichien pendant les années 1830–40, quelques plans envisageaient la construction de lignes

<sup>1</sup> S. Ville, *Transport and the Development of the European Economy (1750–1918)*, New York, 1990, p. 127–128.

<sup>2</sup> Sur l'histoire des chemins de fer dans l'Empire Habsbourgeois voir J. Gorničić Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918 godine*. JAZU Grada za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 3. Zagreb, 1952 K. Bachinger, « Das Verkehrswesen », dans A. Brusatti (Hg.), *Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Bd. 1. Die Wirtschaftliche Entwicklung*. Wien, 1973, p. 278–322 ; Dž. Juzbašić, *Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do kraja Kallayeve ere*, Sarajevo, 1974 ; B. Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj (1825–1863)*, t. 1–2. Zagreb, 1975 ; P. Jordan, “Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes auf dem Gebiet des heutigen Jugoslawien (bis 1918)”, dans R. Plaschka, A. Drabek, B. Zaar, (Hgs.) *Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in den Beziehungen der Österreichischen mit den südslawischen Ländern*, Wien, 1993, p. 13–30; Kl. Reisinger, Österreichs Eisenbahnwesen als Bindeglied zwischen Zentraleuropa und den Balkanländern, dans H. Heppner (Hg.), *Der Weg führt über Österreich. Zur Geschichte der Verkehrs- und Nachrichtenwesens von und nach Südosteuropa vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart*. Wien – Köln – Weimar, 1996, p. 107–142 ; H. Jacolin, “Dalmatie : l'impossible désenclavement”, *Revue d'histoire des chemins de fer* (Paris) 45, 2014, p. 145–165.

dans les parties sud-est de l'Empire. Les trois lignes prévues devaient relier Pest au sud avec la mer Adriatique et au sud-est (à Zemun / Semlin) avec la frontière turque. Parmi les projets non réalisés dans les provinces balkaniques, on trouve la ligne Pest – Vukovar – Sisak – Fiume – Rijeka. C'est ainsi qu'en 1846 le comte Szecsenyi présenta un programme de construction où figurait une ligne devant relier Fiume, la ville principale de la Hongrie à la mer Adriatique, à travers des régions balkaniques, mais les événements politiques de 1848–49 ont empêché sa réalisation. À leur tour, les Autrichiens ont déployé des efforts pour accéder à la mer Adriatique. C'est ainsi qu'entre 1842 et 1857 fut construite la ligne Vienne-Trieste, très importante aux yeux des Autrichiens dont le but était de relier non seulement la capitale à ce port important, mais aussi aux possessions italiennes de l'empire – la Lombardie et Venise. Grâce à la ligne Vienne – Trieste, des tronçons sont ouverts aux limites des Balkans, en Slovénie actuelle – Sankt Egidi/ Sent Ilj – Cilli/Celje – Laibach/Ljubljana, ouverts en 1846–1849.<sup>3</sup>

Par suite de la suppression des frontières douanières entre l'Autriche et la Hongrie en 1850, de nouveaux projets de chemin de fer sont élaborés, au-delà de la Croatie, mais la situation financière de la Monarchie Danubienne ne permet pas leur réalisation pendant les années suivantes. Cependant, un élément de la politique ferroviaire de l'Empire avait changé. À cause de la crise financière, le gouvernement autrichien passa d'un système public à un système privé. Des sociétés, parmi lesquelles les célèbres Südbahn et STEG, ont obtenu des concessions pour la construction de diverses lignes, y compris dans les Balkans. Mais jusqu'à la fin de cette décennie, les seuls chemins de fer à voir le jour apparurent dans les régions avoisinantes - Batchka et Banat. C'est ainsi que la première ligne entre Oravița (Banat) et Baziaș, port danubien à proximité des Portes de Fer, a été ouverte en 1854.<sup>4</sup> Trois ans plus tard, en novembre 1857 était terminé par la STEG et mise en service de la voie ferrée Szeged–Temesvár/ Timișoara.<sup>5</sup>

Au cours des années 1860–70, l'élargissement du réseau ferré dans les régions balkaniques a eu comme résultat essentiel le développement de l'hinterland du plus grand port de la région, Trieste. Au contraire, la Hongrie souhaitait favoriser le développement du port de Fiume. La politique ferroviaire de l'Autriche dans les provinces balkaniques avait pour but d'assurer à Trieste le monopole du commerce maritime austro-hongrois. Au début des années 1860, deux lignes ont été construites en Croatie, entre Karlovac et Sisak via Zagreb, et entre Vienne et Trieste, afin d'élargir l'hinterland de ce dernier port en attirant vers lui tout le trafic de la Croatie-Slavonie. C'est grâce à cette construction que la première liaison directe entre Zagreb et Ljubljana a vu le jour.

<sup>3</sup> Le tronçon Sankt Egidi – Marburg a.d. Drau – Cilli (Sent Ilj -Maribor - Celje) 82,5 km, est ouvert en 1846, tandis que Cilli – Steinbrück – Laibach (Celje – Zidani Most – Ljubljana) 90,6 km, est ouvert en 1849.

<sup>4</sup> Après 1919, la ligne Baziaș – Bela Crvka – Jasenov – Iam – Oravița était partagée entre la Roumanie et le R.S.C.S.

<sup>5</sup> En 1920–1922 cette ligne était partagée entre trois pays: Timișoara – Jimbolia – en Roumanie ; Orosłomos-Szeged – en Hongrie et Orosłomos- Banatsko Arandjelovo – Kikinda – St. Hubert – dans le R.S.C.S.

La réponse de Budapest est la construction, projetée dès le Compromis de 1867, de la ligne qui, des bords de la Drave rejoint Fiume, en 1873. Cette ligne était séparée, entre Zagreb et Karlovac, par le tronçon propriété de la Südbahn. Voilà pourquoi le gouvernement hongrois rachète, en 1880, ce tronçon qui lui assure une liberté d'action.

D'un point de vue quantitatif, on peut constater qu'à la fin des années 1870 la Croatie-Slavonie comptait déjà environ 500 km lignes construites, tandis que la Dalmatie n'en comptait que 105 km.

La construction des chemins de fer en Transylvanie démarra après le "Compromis". C'est ainsi qu'une société appartenant au groupe des Rothschild, le premier chemin de fer de Transylvanie, a terminé en décembre 1868, la ligne Arad-Gyulafehérvár/Alba Iulia/Karlsburg. Une autre compagnie, la Société ferroviaire de l'Est a construit, entre 1868 et 1873, la ligne qui traversait la Transylvanie Nagyvárad-Kolozsvár/Cluj- Marosvásárhely/ Târgu Mureş – Brassó/ Braşov (633 km).

Pendant la période envisagée, en Bucovine, qui était gouvernée par Vienne, était ouvert en 1869 le chemin de fer Czernowitz/Cernăuți /Chernivtsi/ – Suceava, construit par la compagnie Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

### *L'Empire Ottoman*

Pendant les années 1830–50, de multiples projets et plans de construction de réseaux ferrés ont été élaborés pour couvrir les parties balkaniques de l'Empire du Sultan. Ces projets ont été pensés par des cercles économiques et politiques à Vienne, Londres et Paris dans l'intention principale de relier la capitale Constantinople aux pays occidentaux, la plupart du temps à travers la principauté de Serbie.

Les premiers projets ferroviaires ottomans proprement dits sont postérieurs à la guerre de Crimée. Il est vrai que leur réalisation a été confiée à des capitalistes étrangers.<sup>6</sup> Ce n'est qu'en 1860 que fut inaugurée la première ligne en Turquie d'Europe. Il s'agit de la ligne Kustendje/Constanța – Boghas-Kioi/Cernavoda, suivie par la ligne Roustchouk/Ruse – Varna (1866), toutes deux bâties par une société britannique. Ces lignes devaient surtout servir les intérêts du commerce britannique dans les Balkans.<sup>7</sup>

<sup>6</sup>Sur l'histoire des chemins de fer dans l'Empire ottoman, en Bulgarie et en Serbie voir W. Rechberger, "Zur Geschichte der Orientbahnen: Österreichische Eisenbahnpolitik auf dem Balkan", *Österreichische Osthefte* 5, 1960, p. 348–59; 2, 1961, p. 102–112; Jez. Nikolic, *Istorija zeleznica Srbije, Vojvodine, Crne Gore i Kosova*, Beograd, 1980 ; V. Engin, *Rumeli Demiryollari*, Istanbul, 1993; Al. Kostov, "Entre l'influence occidentale et les efforts nationaux : le choix des systèmes et du financement des chemins de fer dans les Balkans (1860–1912)", *Etudes balkaniques* 2, 2001, p. 11–20 ; M. Samardžić, *Roads to Europe. Serbian Politics and the Railway Issue (1878–1881)*, Pisa, 2010.

<sup>7</sup>La ligne Kustendje (Constanța) – Boghas-Keui (Cernavodă) (63,3 km) devait relier le Danube à la mer Noire et permettre aux navires britanniques de débarquer leur marchandise à ces deux ports, pour les transborder, par voie ferrée, jusqu'au Danube, en évitant l'embouchure de ce fleuve dont la navigation n'était pas encore réglée. Mais le port de Kustendje ne pouvait jouer le rôle prévu. Voilà pourquoi, en 1866 la société britannique construisit le deuxième chemin de fer reliant le Danube à la Mer Noire, Roustchouk / Ruse – Varna (224). Malgré cela, pendant les années suivantes le trafic danubien continuait à attirer tout le commerce vers les ports roumains Brăila et Galați.

Il faut attendre la fin des années 1860 pour que la Sublime Porte lance un vaste programme de construction de réseaux en Turquie d'Europe afin de relier le reste du continent. Le gouvernement ottoman entame des négociations avec des entrepreneurs et financiers occidentaux. Finalement, en 1869, une concession est accordée au fameux baron Maurice de Hirsch. Sa compagnie prend l'engagement de construire un réseau d'environ 2500 km. Les lignes connues sous le nom de *Chemins de fer orientaux* s'articulent autour de l'axe principal Constantinople, Andrinople/Edirne, Philippople/Plovdiv, Sofia, Nish, Pristina, Sarajevo qui aboutit à la frontière austro-hongroise, près de la Save. Quatre embranchements se détachent de l'axe: 1) d'Andrinople vers l'Archipel; 2) de Philippople vers Burgas sur la mer Noire; 3) de Pristina vers Salonique; 4) de Nish vers la frontière serbe. En 1872, par suite des changements politiques à Constantinople, les conditions de la concession sont changées et la longueur des lignes est réduite. Sous la pression russe, la Turquie abandonne l'idée d'une liaison avec le réseau austro-hongrois. La révision de la concession prévoit le prolongement de la ligne T. Seymen – Yambol, non pas dans la direction de Burgas, mais vers Chumla sur la ligne Varna – Roustchouk, afin de relier le réseau turc aux réseaux roumain et russe. Après avoir surmonté des difficultés financières, techniques et administratives, la compagnie du baron Hirsch construit, vers 1875, un réseau d'une longueur totale de 1230 km, dont 562 km pour la ligne principale Constantinople – Andrinople – Belovo (village entre Philippople et Sofia). Les quatre autres lignes relient Andrinople au port de Dedeagatch sur la mer Égée, Salonique à Skopje et à Mitrovica, Tirnovo Seymen/ Simoenovgrad à Yambol, ainsi que deux villes en Bosnie, Doberlin et Banja Luka.

## II. PÉRIODE 1878–1912

Après la guerre russo-turque et le Congrès de Berlin, la Turquie perd des territoires couverts de lignes ferroviaires en faveur de la Bulgarie libérée, de la Roumanie<sup>8</sup> et de l'Autriche-Hongrie. Il s'agit des lignes du nord de la Dobroudja, Constanța-Cernavodă, de la Principauté de Bulgarie, de Roumélie orientale et de Bosnie-Herzégovine (voir **Tableau 1**).

**Tableau 1**  
Répartition des chemins de fer en Turquie d'Europe 1877–1878 (en km)

1877		1878	
Turquie d'Europe	1517	Turquie d'Europe	833
		Principauté de Bulgarie et Roumélie orientale	534
		Roumanie	63
		Bosnie-Herzégovine (Autriche-Hongrie)	87

<sup>8</sup> Sur l'histoire des chemins de fer en Roumanie avant 1914, voir T. Popescu, *Proiectul feroviar românesc (1842–1916)*, Bucarest, 2014.

*Autriche-Hongrie*

En 1878, l'Autriche-Hongrie occupe la Bosnie-Herzégovine et commence immédiatement à bâtir un système de chemins de fer à voie étroite (76 cm), suivi de lignes à voie normale (1,44 m). Dans cette province<sup>9</sup> occupée et administrée par la Monarchie danubienne (elle est annexée en 1908), se trouvait la ligne Banja Luka-Doberlin qui devait constituer l'amorce de la grande voie internationale Vienne-Salonique. Jusqu'en 1876, la compagnie Hirsch n'avait construit que le tronçon Banja Luka-Bosanski Novi (87km). L'achèvement et l'ouverture complète datent de 1879, avec extension jusqu'à Doberlin comme ligne militaire. Cette ligne a été connectée au réseau austro-hongrois en 1882, par le tronçon Sunja – Doberlin, mais n'a pas été raccordée aux lignes à voie étroite dont la construction commença immédiatement après l'occupation du pays. Au cours des années 1879–91 la transversale de Bosna Brod voit le jour. Elle traverse les deux villes principales de Sarajevo et Mostar pour aboutir au port de Metkovic sur la mer Adriatique, en reliant l'Empire (Slavonie) avec l'Adriatique du Sud.

En ce qui concerne les autres régions balkaniques de l'Empire, il faut noter l'ouverture, en 1891, du tronçon Vinkovci – Sremska Mitrovica (en Slavonie) qui faisait partie de la seule transversale, dans les provinces balkaniques de l'Autriche-Hongrie, orientée ouest-est. Elle relie en ligne directe Zagreb à Belgrade et, via la ligne Vienne-Trieste, à l'Europe centrale. Son importance croît après le percement du tunnel du Simplon en 1906 qui permet la liaison entre Paris et Belgrade via Milan et Zagreb, plus courte de 100 km que la liaison Paris – Belgrade via Vienne et Budapest.

En effet, dans les provinces balkaniques de l'Autriche-Hongrie, les voies ferrées reliées aux réseaux européens étaient orientées nord-sud, ou en direction de l'est, tandis qu'il n'y avait presque rien en direction de l'ouest. Le réseau de Bosnie, qui partait de Bosna Brod pour aboutir à Metkovic puis Gravosa/Gruž (le port de Raguse/Dubrovnik) et Zelenika (bouches de Cattaro), ne pouvait être considéré comme desservant suffisamment l'Adriatique. Quant au réseau dalmate proprement dit, il ne comprenait que la ligne Knin – Spalato/Split avec les embranchements de Perkovic Slivno – Sebenico/Šibenik et Spalato – Sinj, et il n'était relié à aucun autre réseau. Le raccordement avec les chemins de fer croates (ligne Zagreb – Fiume) ne sera réalisé qu'après la Première Guerre mondiale.

Le développement des chemins de fer en Transylvanie pendant la période entre 1878 et la Première Guerre mondiale se caractérise par : 1) l'étatisation des grandes lignes, 2) la construction par des compagnies privées d'un réseau de chemins de fer vicinaux assez vaste, dont une grande partie était exploitée par l'État et 3) établissement des raccordements avec les réseaux roumain.

<sup>9</sup> En 1878, l'Empire Habsbourgeois a occupé non seulement la Bosnie-Herzégovine, mais aussi le Sandjak (ottoman) de Novi Pazar.

*Empire ottoman*

Le congrès de Berlin, dominé par les Grandes Puissances occidentales, imposait aux quatre États (Autriche-Hongrie, Serbie, Bulgarie et Turquie) la construction d'une ligne permettant de relier Vienne à Constantinople et à Salonique via Budapest, Belgrade et Nich (qui passa après 1878 à la Serbie). Ainsi a été déterminé le programme d'établissement des premières voies ferrées en Serbie. La surveillance, ainsi que l'exécution de cette décision, ont été confiées à la "Conférence à quatre" qui avait réuni des représentants de ces quatre États. Par suite de la convention entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie (1880) et de la "Convention à quatre" conclue en mai 1883, les plus importants tronçons de raccordement dans toute l'histoire des chemins de fer des Balkans voient le jour pendant les années suivantes.

Successivement, en 1884, les chemins de fer de la Hongrie et de la Serbie sont connectés, entre Zymony/Zemun et Belgrade, grâce au premier pont sur le Bas-Danube. En 1888, la ligne Skopje – Zibevce (frontière serbe) est établie en Macédoine ottoman. Longue de 85 km, elle fait jonction avec le réseau serbe (le tronçon Ristovac – Zibevce). Notons que la même année la Serbie se connecte au chemin de fer bulgare (Pirov – Caribrod), après l'achèvement de la ligne Belovo-Sofia. L'ouverture du double axe Europe centrale – Constantinople et Salonique facilite considérablement le commerce entre l'Europe centrale et occidentale, les Balkans et l'Orient.

Au cours de cette période, deux grandes transversales est-ouest sont édifiées dans les provinces ottomanes, de la mer Noire vers l'Adriatique. En 1894 et 1896 s'ouvrent deux voies ferrées très importantes, l'une reliant Salonique à Constantinople via Dédéagatch – Andrinople, et l'autre Salonique à Monastir (Bitola). La société allemande en charge de l'installation de la ligne Salonique – Monastir avait l'intention de prolonger le projet jusqu'à Durazzo ou Valona, afin de relier Constantinople et la mer Égée à l'Adriatique, mais le plan ne s'est pas réalisé.

Outre les projets mentionnés, cette période a été propice à l'éclosion de diverses propositions de développement en Turquie d'Europe, notamment la possibilité d'un raccordement au réseau grec, en partant de la station de Karaferia pour aboutir en Grèce à Kalambaka, et de Salonique à la frontière hellénique via Kateríni. Finalement, le gouvernement turc abandonna cette idée, de crainte que les Grecs ne détournent une grande partie du trafic de Salonique vers Le Pirée. Pour cette raison, la Grèce est restée isolée du réseau ottoman et européen jusqu'à la Première Guerre mondiale.

Les activités des gouvernements à Constantinople, Vienne et Budapest à la fin du XIXe et au début du XXe siècle ont eu pour résultat un accroissement de l'emprise des réseaux ferrés dans les parties balkaniques des deux empires. Pour mieux estimer l'évolution du transport ferroviaire, on peut établir une comparaison avec les autres pays balkaniques (**tableaux 2 et 3**).<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Voir aussi Al. Kostov, "Les Balkans et le réseau ferroviaire européen avant la Première Guerre mondiale", dans M. Merger, A. Carreras, A. Guintini, (eds.) *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?*, Nantes, 1995, p. 48-60.

**Tableau 2**

Longueur des voies de chemin de fer dans les Balkans 1880–1912 (en km)

	1880	1900	1912
<b>Bulgarie</b>	534 <sup>*)</sup>	1565	1964
<b>Grèce</b>	9	1033	1585
<b>Roumanie</b>	1377	3083	3607
<b>Serbie</b>	–	573	1226
<b>Turquie d'Europe</b>	833	1647	1693
<b>Monténégro</b>	–	–	43
<b>Croatie-Slavonie</b>	541	1725	2259
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	290	779	1070
<b>Dalmatie</b>	105	125	229

Note : \*) Principauté de Bulgarie et Roumélie orientale

**Tableau 3**

Les chemins de fer dans les Balkans : Indice du développement

	1880	1900	1912
<b>Bulgarie</b>	9	24	27
<b>Grèce</b>	0,2	23	32
<b>Roumanie</b>	15	31	32
<b>Serbie</b>	–	22	27
	15		
<b>Turquie d'Europe</b>	8	14	14
<b>Monténégro</b>	–	–	8
<b>Croatie-Slavonie</b>	22	47	57
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	11	26	30
<b>Dalmatie</b>	12	12	21

Note : Indice du développement = de la longueur des voies ferrées divisée par la somme de la population (en 100 000) et 3 fois la superficie (en 10 000 km<sup>2</sup>).

L'indice de développement proposé par Paul Bairoch ainsi que des formules plus "traditionnelles" (la longueur divisée par 100 km<sup>2</sup> ou par 100 000 habitants) autorisent une comparaison uniquement quantitative. Il faut compléter ces résultats par d'autres, spécifiques aux différents pays. C'est ainsi que vers 1912 le pourcentage de lignes à voie normale était le suivant: Serbie 46%; Bosnie 10%; Dalmatie 55%; Croatie 91%. La seule ligne monténégrine était à voie étroite, alors qu'en Turquie d'Europe il n'y avait que des lignes à voie normale. Il faut noter aussi que la Roumanie était le seul pays de la région possédant des lignes à double voie – 237 km en 1912.

En dehors de la dimension quantitative, il faut tenir compte de l'orientation des grandes lignes sud-est européennes. Le réseau balkanique, élaboré pendant la période 1860–1912/14, s'articule sur l'axe principal reliant l'Europe centrale (Vienne et Budapest) à Belgrade – Nich – Sofia, puis Constantinople et ses trois ramifications en direction des trois mers – une vers Zagreb-Fiume, l'autre vers

Salonique, la dernière vers Bucarest – Constanța. Ces grands axes et connexions ferroviaires ont été pensés pour servir surtout l'Europe centrale et occidentale et le nombre réduit de liaisons annexes ne favorisait pas le trafic interrégional. Vers 1912–13, les États balkaniques étaient reliés par six lignes à l'Autriche-Hongrie, dont une seule incluait la Croatie. La situation des provinces balkaniques de l'Autriche-Hongrie était encore plus claire. Le réseau de la Croatie-Slavonie était relié par sept lignes aux autres chemins de fer de Transleithanie et par trois lignes aux chemins de fer de Cisleithanie, tandis qu'il y avait seulement deux liaisons avec le réseau ferré de la Bosnie-Herzégovine.

### III. PÉRIODE 1913–1919/1920

Après les Guerres balkaniques, l'Empire ottoman a perdu presque tout le territoire européen. À la suite des traités de Bucarest et de Constantinople, la majeure partie du réseau est redistribuée entre trois pays – Bulgarie, Grèce et Serbie. Cette dernière a reçu en héritage un total de 398 km d'anciennes lignes ottomanes réparties comme suit : Skopje – Zibevce (85 km), (Salonique) – Guevgueli – Skopje – Mitrovica (296 km), et (Salonique) – Kenali/Kremenica – Bitola (17 km). La Bulgarie et la Grèce ont obtenu des morceaux des lignes turcs en partageant les chemins de fer Salonique – Constantinople et Dédéagatch – Andrinople. Après la Première Guerre mondiale il y a eu de nouveau des changements dans ces régions (Macédoine et Thrace).<sup>11</sup> La Bulgarie vaincue a perdu des territoires avec des tronçons des anciennes lignes ottomans en faveur de la Grèce (**voir Tableau 4**).

C'est ainsi qu'en 1913, 6 km de la ligne Constantinople – Andrinople – Mustafa Pacha/ Svilengrad sont passés en Bulgarie. Puis, suivant un arrangement de 1915 entre la Bulgarie et l'Empire ottoman, les alliées au sein des Puissances centrales, le tronçon entre la nouvelle frontière bulgare et Kuleli-Burgas (avec Karagatch) 30 km – est entré en Bulgarie. Mais finalement, après la guerre, en 1920–1923, le même tronçon (sans Karagatch) est devenu grec. Pendant la période 1913–1920, les autres lignes en Turquie d'Europe sont partagées entre trois états de la manière suivante :

#### *La ligne Andrinople – Dedeagatch (112 km)*

Après la Deuxième Guerre balkanique, le tronçon Kuleli-Burgas/Pythion – Dimotika/Didimotichon – frontière bulgare (33 km) – resta en Turquie et le tronçon de la frontière turque à Dedeagatch (79 km) – en Bulgarie. Plus tard, en 1915, toute la ligne Kuleli Burgas – Dimotika - Dedeagatch – passa en Bulgarie, mais finalement après la Première Guerre mondiale, la ligne Dedeagatch / Alexandroupolis – Ormenion est devenue grecque.

<sup>11</sup> Après les traités de paix de 1919–1923.

*La ligne Salonique – Dedeagatch (441,4 km) et son embranchement Badoma – Feredjik/Fere (39 km)*

Fin 1913 la ligne était partagée en deux : le tronçon Thessaloniki – Oktchilar/Toxote (312,9 km) – en Grece et le reste en Bulgarie. En 1920 toute la ligne est devenue grecque. L'embranchement Badoma – Feredjik/Fere était démonté après 1920.

**Tableau 4**

Répartition des chemins de fer ottomans Balkans 1912–1919 (en km)

Août 1912		Fin 1913		1919	
Turquie d'Europe	1693	Turquie d'Europe	446	Turquie d'Europe	451
		Bulgarie	257	Bulgarie	6
		Grece	592	Grece	838
		Serbie	398	Serbie/R.S.C.S.	398

Après la Première Guerre mondiale, la carte ferroviaire de ces régions est de nouveau recomposée. Suite à la disparition de l'Autriche-Hongrie, les États successeurs peuvent incorporer des morceaux des réseaux d'avant-guerre. C'est le cas du nouveau Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, dont le territoire est couvert de fragments des anciennes voies ferrées ottomanes et habsbourgeoises. Vers 1919/1920, au réseau de la Serbie (longueur 2015 km) dont les grands axes étaient orientés vers Budapest, Salonique et Constantinople s'ajoutent les sections des anciens réseaux de Cisleithanie (Carinthie, Styrie, Carniole, Littoral autrichien) orientés surtout vers Vienne et Trieste<sup>12</sup>, ainsi que des bouts de réseaux de Transleithanie (Croatie, Slavonie, Syrmie, Batchka et Banat) orientés vers Budapest et Fiume et le réseau de Bosnie-Herzégovine. La "contribution" de l'Empire austro-hongrois est énorme. Sur un total de 9142 km, son apport atteint 7073 km<sup>13</sup> (**voir Tableau 5**).

**Tableau 5**

Les chemins de fer dans le Royaume des Serbes Croates et Slovènes en 1919

Anciens réseaux	Km
Cisleithanie (Autriche)	1218
Transleithanie (Hongrie)	4262
Bosnie-Herzégovine	1593
Serbie	2015
Autres *)	54
<b>Total</b>	<b>9142</b>

Note : \*) Dans ce chiffre sont inclus les 43 km du Monténégro et les 11 km relevant du territoire bulgare annexé après la guerre

<sup>12</sup> Y compris la Dalmatie.

<sup>13</sup> Les données sont tirées d'un manuscrit de Mr. Henry Jacolin, auquel je suis redevable de l'information.

**Tableau 6**

Les chemins de fer en Roumanie (1919)

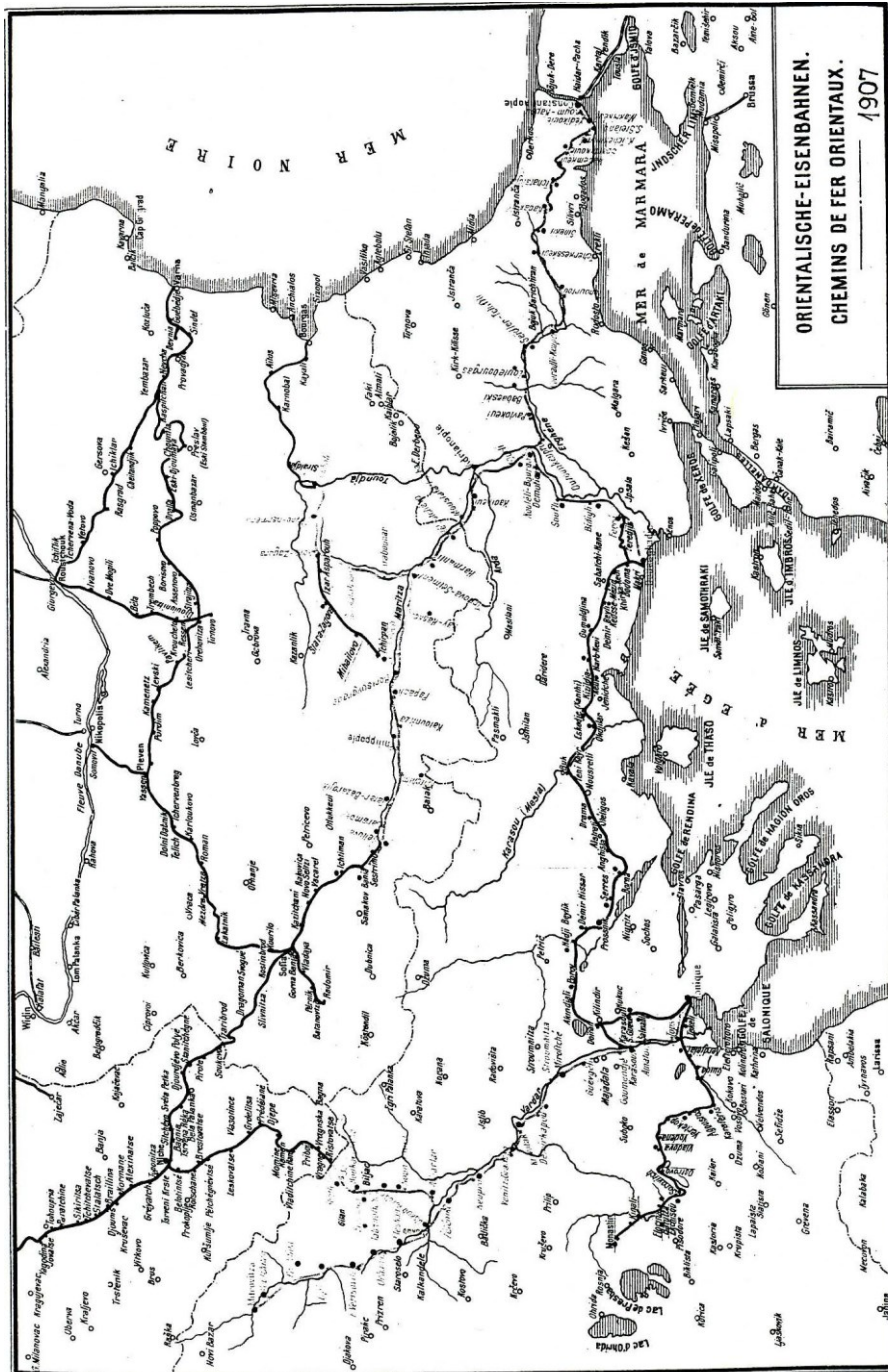
<b>Anciens réseaux</b>	<b>Km</b>
Cisleithanie (Autriche) *)	630
Transleithanie (Hongrie) **)	5396
Bessarabie (Russie)	979
Vieux Royaume	3996
<b>Total</b>	<b>11001</b>

Notes : \*) Bucovine, \*\*) Transylvanie et Banat

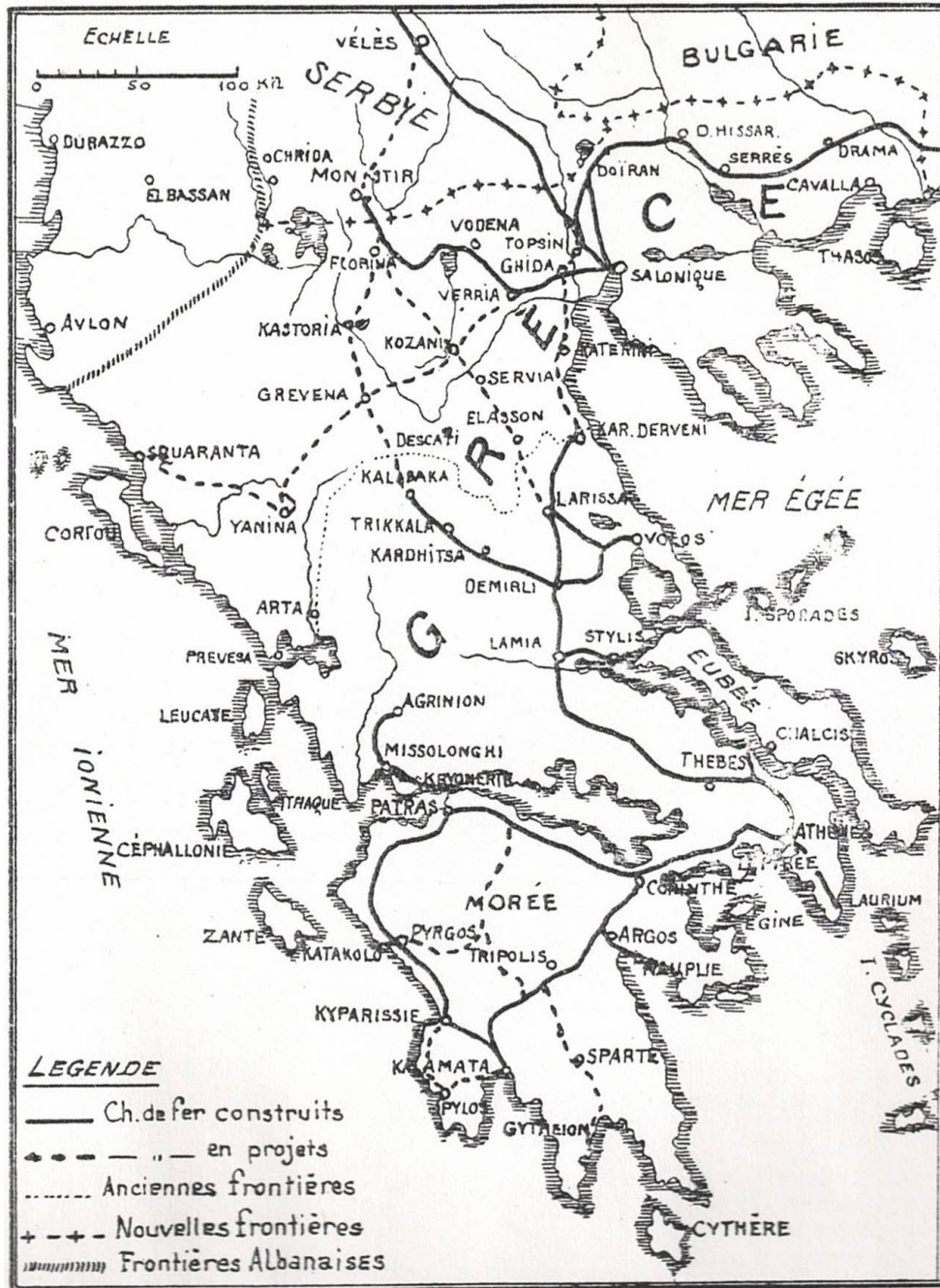
Source : *Ceferiada (1869–1939)*, Bucarest, Imprimeria C.F.R., 1939, p. 25.**EN GUISE DE CONCLUSION**

Notre récit montre la contribution considérable des chemins de fer habsbourgeois et ottomans aux réseaux des États balkaniques après 1918. Après la guerre, les grands ensembles économiques (Empires habsbourgeois et ottoman) ont disparu et les chemins de fer de leurs anciennes régions ont été rattachés surtout aux trois pays de cette partie de l'Europe – la Grèce, la Roumanie et le RSCS. Chaque région disposait de lignes propres qu'il fallait adapter à un nouveau système unitaire au service de l'économie de ces États dans leurs nouvelles territoires/frontières. Dans le cas grec ce processus commença encore en 1914. Des problèmes très sérieux sont apparus en lien avec cette incorporation des chemins de fer habsbourgeois et ottomans, et notamment – établissement de nouvelles connexions, rachat des lignes aux anciens propriétaires, etc. Pendant les deux décennies suivantes, ces délicates questions allaient marquer le développement des chemins de fer de ces trois pays.<sup>14</sup>

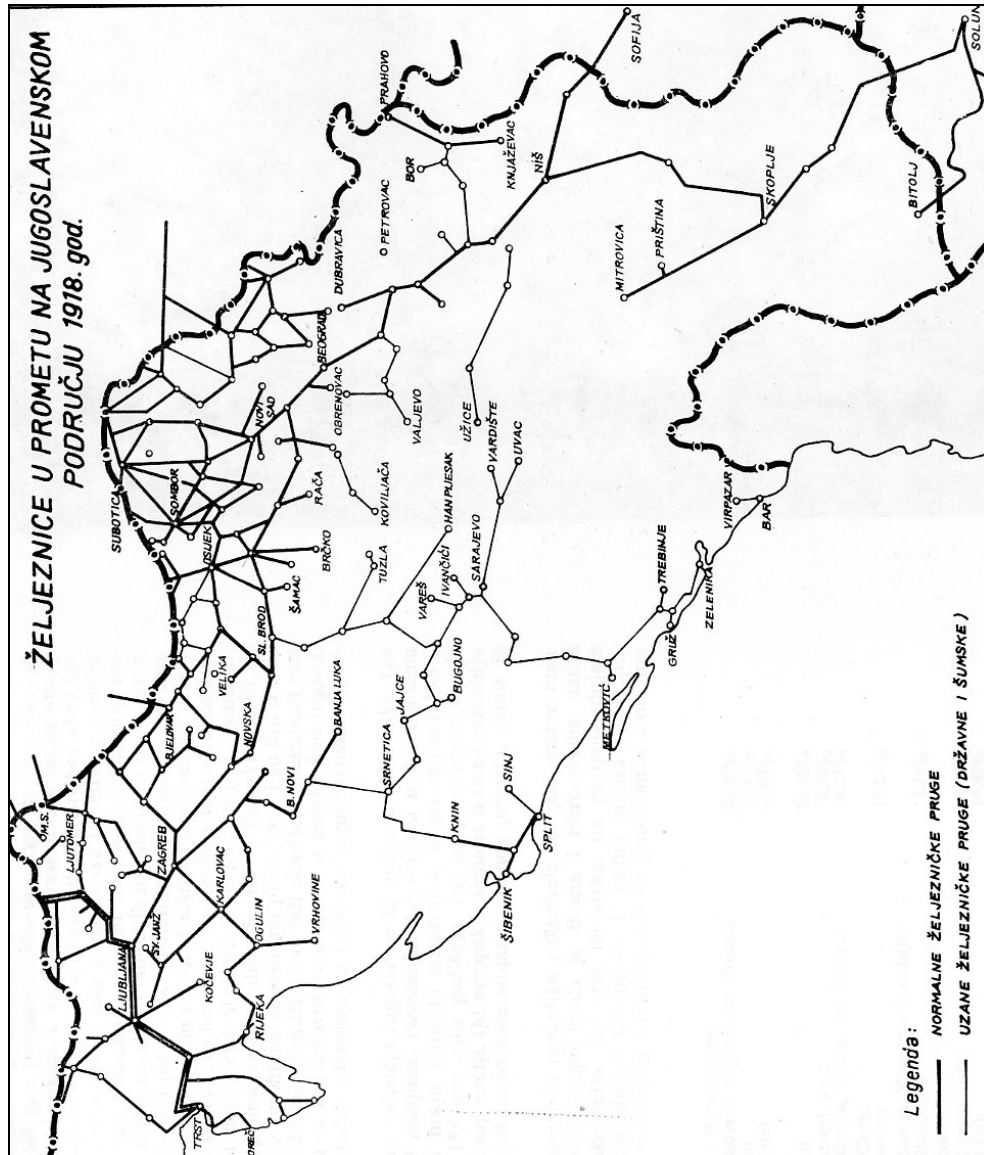
<sup>14</sup> Sur le développement des chemins de fer dans en Grèce, en Roumanie et dans le R.S.C.S./ Yougoslavie entre 1919–1939 voir par ex. S. B. Coronis *Les chemins de fer et la politique ferroviaire de la Grèce*, Athènes, 1924 ; D. Perowitsch, *Entwicklung und Ausbau des jugoslawischen Eisenbahnnetzes*, Köln, 1932; Dr. Arnaoutovitch, *Histoire des chemins de fer yougoslaves (1825–1937)*, Paris, 1937, p. 233–361; V. C. Vorobchievici, *Les Chemins de fer en Roumanie*, Paris, 1931; Al. Kostov, “Die ausländischen Investitionen und das Eisenbahnwesen in Ostmittel- und Südosteuropa vor und nach dem Ersten Weltkrieg. Am Beispiel der ‘Bank für Transportwerte’ (Basel)”, *Etudes balkaniques* 1–2, 1997, p. 84–108.



Carte des chemins de fer en Turquie d'Europe (1907).



Carte des chemins de fer en Grèce (fin 1913).



Carte des chemins de fer dans le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes (fin 1918).