

150 ANS DE CHEMIN DE FER EN AUTRICHE

D'APRES H. DE HERDER

L'Autriche est le quatrième pays du continent européen à célébrer les 150 ans d'existence de son réseau ferroviaire. C'est le 20 novembre 1837, en effet, que les premiers engins à traction mécanique circulèrent sur la ligne Floridsdorf-Deutsch Wagram.



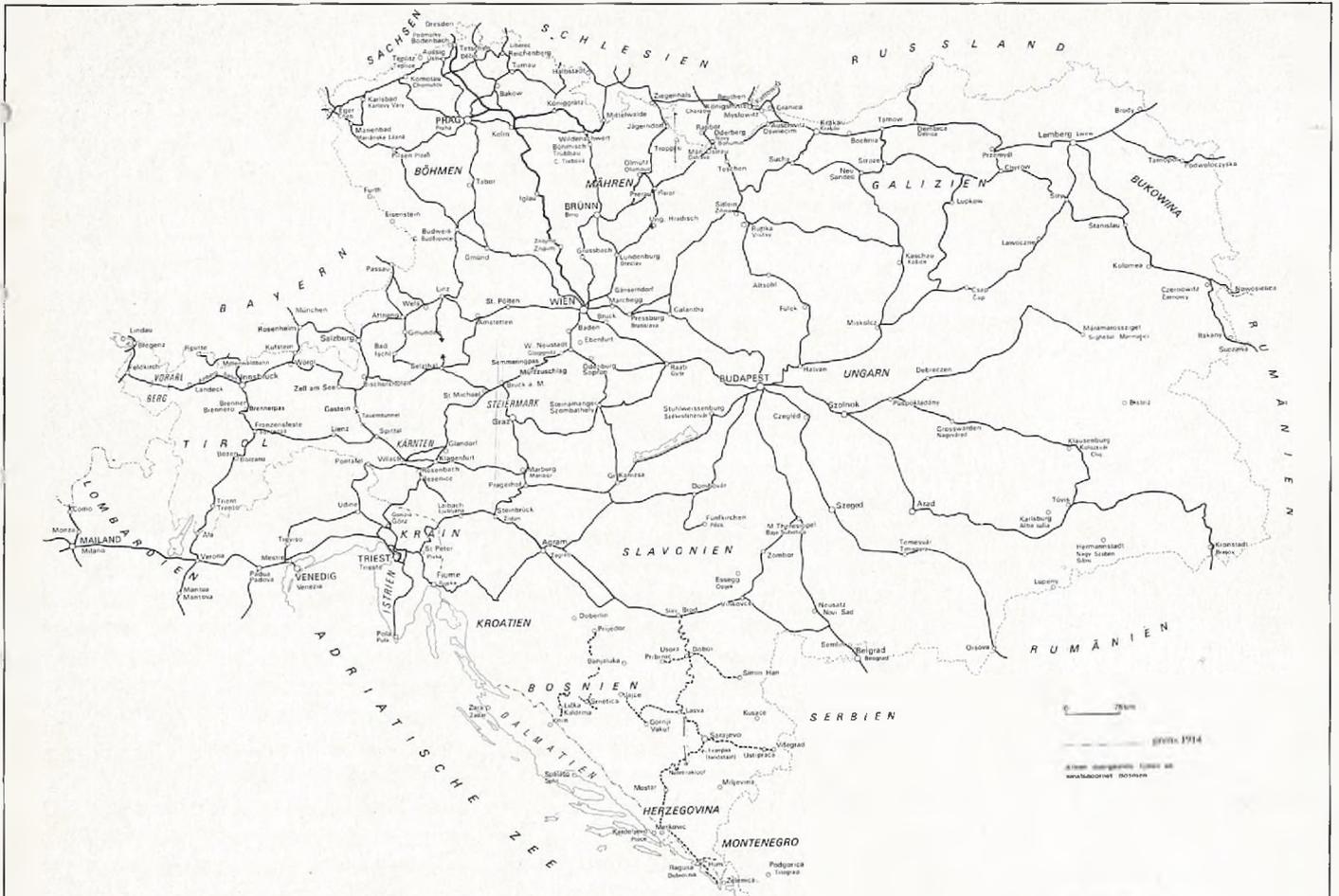
DEUX RAMES (SERIE 4020) DU RESEAU FERRE VIENNOIS SUR LE CANAL DU DANUBE ENTRE PRATERSTERN ET HAUPTZOLLAMT. 1985

Le 20 novembre 1837 est considéré comme jour d'inauguration.

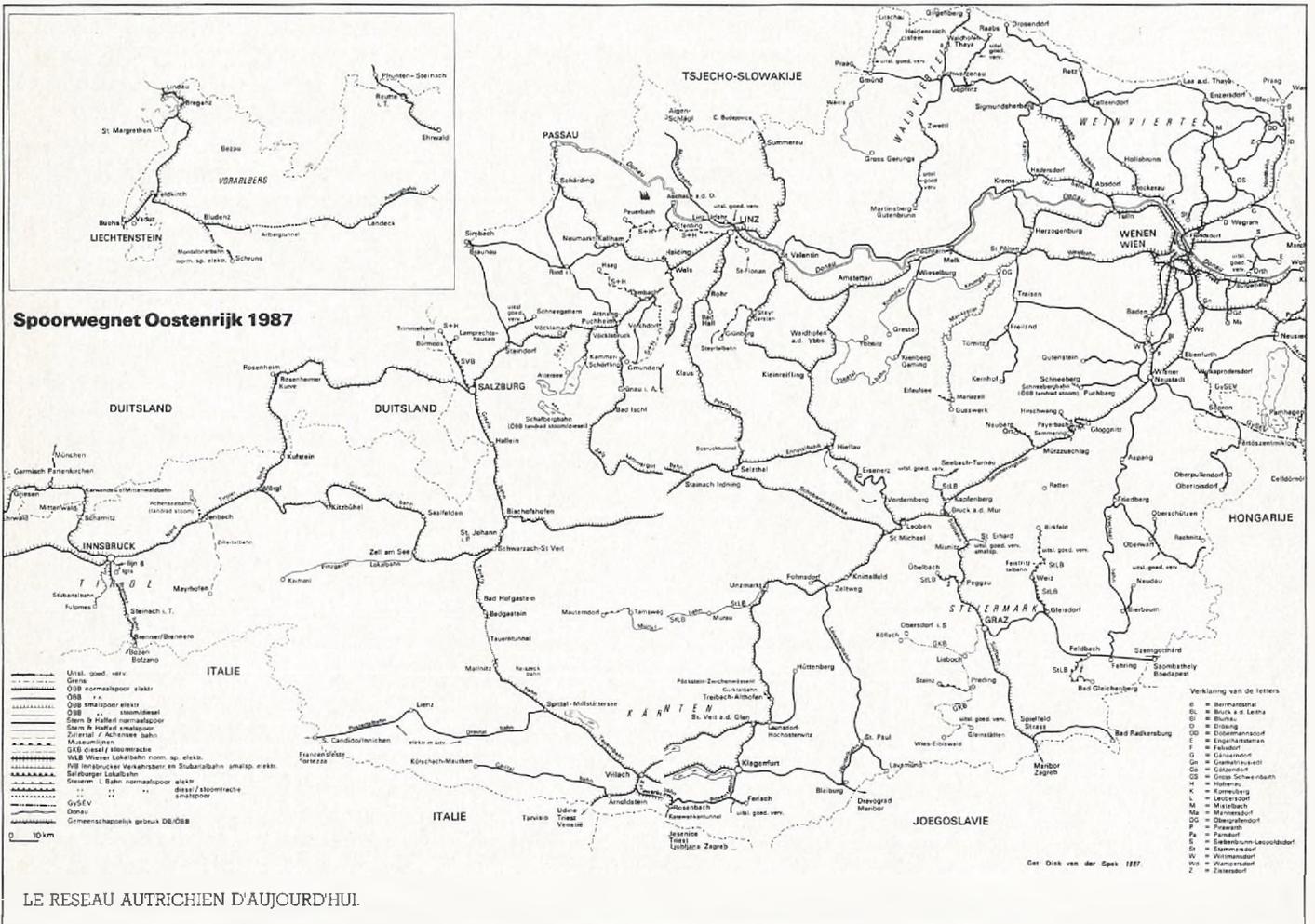
La première ligne de chemin de fer de Linz à Budweis fut construite en diverses phases et exploitée en traction hippomobile; elle était utilisée tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises. Cette ligne, d'un écartement de 1 066 mm et d'une longueur de 132 km fut achevée le 1^{er} août 1832.

En 1836, on comptait 762 wagons destinés au trafic marchandises, 59 au trafic voyageurs et 800 chevaux.

Le trajet de Linz à Budweis durait quatorze heures et comportait, il est vrai, un arrêt à Kerschbaum. Les voyageurs n'étaient acheminés que d'avril à octobre, tandis que les marchandises l'étaient toute l'année.



LES LIGNES LES PLUS IMPORTANTES DU RESEAU FERRE AUSTRO-HONGROIS.



LE RESEAU AUTRICHIEN D'AUJOURD'HUI.



D. WINNEY 1



L. KENNING



F. VAN DE GRACHT

En 1836, la ligne fut prolongée de 60 km en direction du sud à partir de Linz, vers Grmunden via Lambach.

En 1854, un essai fut tenté avec une locomotive à vapeur mais il échoua. La ligne fut néanmoins aménagée, mais sans modifier son écartement d'origine.

En 1856, la traction hippomobile était abandonnée, et en 1857, ladite ligne rachetée par la « Kaiserin Elisabeth Bahn » (KEB); cette dernière fit construire une nouvelle ligne à voie normale (1 435 mm) pour la traction vapeur.

LA PREMIERE « VRAIE » LIGNE DE CHEMIN DE FER

En 1829, le professeur Franz Riepl proposait un plan pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Cracovie à Trieste, via Vienne. Conseillé par Stephenson, des plans précis étaient publiés en 1834.

Le banquier Rothschild sollicita alors auprès de l'empereur Ferdinand 1^{er} une concession en vue de la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Vienne à Bochnia (au nord de Cracovie). Cette concession fut accordée le 4 mars 1836 pour une durée de 50 ans.

Rothschild plaça la concession sous l'égide de la compagnie KFNB (chemins de fer du Nord de l'empereur Ferdinand). Les premiers essais eurent lieu les 13 et 14 novembre 1837 sur le tronçon Floridsdorf-Deutsch Wagram. (13 km).

Le 20 novembre, le train véhiculait même des invités!

C'est pourquoi ce jour a été déclaré jour d'inauguration. Le premier train ne quitta Vienne que le 6 janvier 1838, date à laquelle le pont de bois sur le Danube (428 m de long) fut achevé.

Le 16 avril 1838, le tronçon était prolongé jusqu'à Gänserndorf et le 6 juin, jusqu'à Lundenburg (actuellement Breclav).

Le transport des marchandises débuta le 2 mars 1840. Fin 1839, la compagnie comptait 19 locomotives anglaises, deux de Cockerill et une machine de la firme Norris (Philadelphie).

LES COMPAGNIES PRIVEES

De nouveaux projets succédèrent rapidement à la fondation de la KFNB qui se vit attribuer, le 2 juillet 1837, la concession Milan-Côme.

Trois autres concessions furent encore attribuées : le 2 janvier 1838, pour la ligne de Vienne à Raab, en Hongrie (l'actuelle Győr); le 13 avril 1839 pour la ligne de Milan à Monza et le 7 avril 1840, pour celle de Venise à Milan.

Lors de la construction, des problèmes surgirent : le gouvernement hongrois

préférait son propre projet d'une ligne longeant la rive gauche du Danube.

La concession autrichienne fut alors déclarée caduque et la compagnie établit son siège plus au sud, dans la ville portuaire de Trieste. Sa raison sociale devint « Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft » et elle absorba la totalité du Wien-Raaber Bahn. Le trajet Vienne-Wiener Neustadt fut inauguré le 16 mai 1841 et prolongé immédiatement après en direction du Semmering. Le 19 décembre 1841, le gouvernement de Vienne décida de supporter lui-même les frais de construction des lignes de chemin de fer dans le but de créer un réseau d'état.

LE CHEMIN DE FER DE L'ETAT

Les lignes principales devaient relier Vienne à Dresde via Prague, Vienne à Trieste par la Styrie, Venise à Milan et au-delà en direction du nord, et enfin établir une liaison avec le royaume de Bavière.

Les lignes déjà existantes, incluses dans ce projet, seraient rachetées.

La compagnie « kk priv. Südliche Staatsbahn » entama la construction de la ligne Mürzzuschlag-Graz-Marbourg (Maribor)-Laibach (Ljubljana), qui fut achevée en 1849. Trieste ne fut atteint qu'en 1857.

La « Wien-Gloggnitzer Bahn » avait été entretemps absorbée en 1853 mais avait déjà construit une ligne de Vienne à la frontière hongroise, à nouveau appelée « Wien-Raaber Bahn ».

La ligne passant par le Semmering fut achevée en 1854; elle constituait la première traversée ferroviaire par une chaîne montagneuse, grâce à laquelle la jonction nord-sud entre Gloggnitz et Mürzzuschlag fut réalisée.

Le 17 juillet, la ligne était livrée au trafic voyageurs, deux mois après son ouverture au trafic marchandises.

La « kk priv. Nördliche Staatsbahn (chemin de fer du nord de l'état) atteignit Prague en 1845. La ligne fut ensuite prolongée jusqu'à la frontière de Saxe aux environs de Bodenbach (Podmolký) et livrée à l'exploitation en 1851.

En 1850, naquit aussi la « kk priv. Östliche Staatsbahn » du rachat de « Krakau Oberschlesische Eisenbahn » et de l'extension du réseau en direction de l'est. En 1856, celui-ci se terminait à Dembica (Debica) en Pologne actuelle.

Le tronçon de liaison entre Venise et Milan fut ouvert en 1857; il précéda la construction de quelques lignes secondaires.

Peu après, le coup d'envoi était donné pour la construction d'une ligne en direction du col du Brenner et de Villach en Carinthie.

L'Autriche perdit ces lignes en 1859, à l'issue de la guerre contre le royaume de Sardaigne.

LA LOCOMOTIVE DIESEL (2045.13)
MANŒUVRE UN TRAIN DE
MARCHANDISES LOCAL A
PÜRBAACH-SCHREMS.
1985

LA LOCOMOTIVE 298.S1 VERS
MOLLN SUR LE PONT DE LA STEYR
PRES DE HORMÜLHE.
1972

Le « Ungarische Centralbahn » devint, par rachat, propriété d'état en 1850. Ses deux lignes isolées furent réunies et prolongées, de sorte que la « kk priv. Südöstliche Staatsbahn » put relier, en 1854, Marchegg à Szeged via Budapest.

Enfin, on entama les travaux de la ligne Wörgl-Innsbruck, au Tyrol, prolongée par la suite par le tronçon Wörgl-Kufstein. Ces lignes furent achevées respectivement en 1858 et 1859.

Au sud du col du Brenner, on construisit le tronçon Vérone-Bozen (Bolzano), mais la jonction entre Innsbruck et Bolzano via le Brenner ne fut pas reprise dans les plans.

La dernière ligne posée aux frais de l'état fut le « Wiener Verbindungsbahn » (chemin de fer de ceinture de Vienne) qui avait pour but de relier le « Nordbahn » et le « Gloggnitzer Bahn ». Après bien des vicissitudes, cette ligne vit le jour en 1860.

À la suite de la révolution de 1848, une sérieuse crise financière sévit et la tendance à la privatisation d'entreprises publiques aboutit en 1854 à la promulgation d'une nouvelle loi régissant les concessions de chemin de fer. Tous les chemins de fer d'état construits après 1841 furent vendus, et de nouvelles compagnies furent créées.

LA SECONDE PERIODE DES COMPAGNIES PRIVEES

Dès 1854, des nouveaux rachats et de nouvelles répartitions modifièrent la carte des concessions.

Retenons simplement la création en 1862 du « Südbahn », responsable de la construction de la ligne du Brenner et de la ligne Budapest-Marburg-Klagenfurt-Villach-Linz-Franzensfeste.

Le 14 septembre 1854, la « Kaiserin Elisabeth-Bahn » fut fondée selon la nouvelle législation et établit la ligne de l'ouest reliant Vienne à Salzbourg via Linz et joignant le réseau des chemins de fer bavarois.

LA SECONDE PERIODE DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PAR L'ETAT

Les compagnies privées ne possédaient cependant pas des fonds nécessaires à la réalisation de leur projet et l'état était obligé d'intervenir. Le 14 décembre 1877, une nouvelle loi régit la reprise des lignes privées par l'état.

La Société des chemins de fer de l'Etat était créée : kkStB. L'une de ses premières grandes réalisations fut la construction de l'« Arlbergbahn », inauguré le 6 septembre 1884, qui reliait le Tyrol au Voralberg.

Il fallut ensuite attendre le début du siècle suivant pour assister à la réalisation d'autres

liaisons importantes, notamment le « Tauernbahn » de Schwazach-St Veit à Spittal-Millstättersee, achevé en 1909, tandis que le tronçon nord jusqu'à Badgastein avait déjà été inauguré en 1905.

Vinrent ensuite la « Karawankenbahn » de Villach à la Yougoslavie, ainsi que la « Wocheinerbahn » de Jesenice à Trieste via Görz, (Corizia) terminée en 1906 et la « Pyhrnbahn » de Linz à Selzthal (1906).

D'autres points forts de cette époque furent notamment la première ligne à crémaillère sur le Kahlenberg, près de Vienne, en 1874 et la ligne construite pour le transport de minerais de Erzberg aux hauts-fourneaux de Donawitz en 1891.

Les lignes à voie étroite sont la conséquence logique du Congrès de Berlin, à la suite duquel l'Autriche reçut pour mission de rétablir l'ordre et le calme dans les Balkans, principalement dans les provinces de Bosnie et d'Herzégovine, toutes deux sous domination turque. Les lignes à voie étroite furent construites pour ravitailler l'armée et joignaient Sarajevo à Slavonski Brod (145 km de long — 760 mm d'écartement).

Le bien-fondé de cette décision se vérifia au cours de la Première Guerre mondiale, lorsque pour le ravitaillement des troupes dans les Balkans, et surtout dans les Dolomites, on construisit de nombreuses lignes à l'écartement de 760 mm.

À l'issue de la guerre, pratiquement aucune n'a subsisté, pas plus que les quelque 3 000 km de voies étroites construites en Yougoslavie.

Dans les années qui suivirent, de nombreuses sociétés furent absorbées par la kkStB.

Le 31 décembre 1913, ce réseau était long de 18 859 km ; 5 000 km de lignes au moins étaient encore aux mains de compagnies privées.

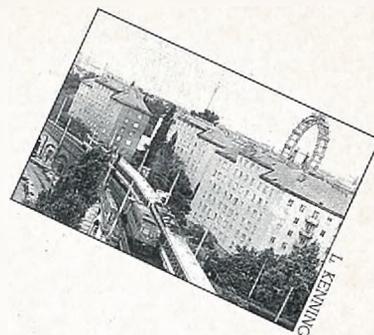
Lors de la signature de la Paix de Saint-Germain, en 1919, il ne resta pour ainsi dire à l'Autriche que le territoire que nous lui connaissons actuellement.

Son réseau ferroviaire ne s'étendait plus que sur 5 800 km et le nombre de ses locomotives était passé de 6 192 à 2 667.

LA PERIODE CONSECUTIVE A LA PREMIERE GUERRE MONDIALE

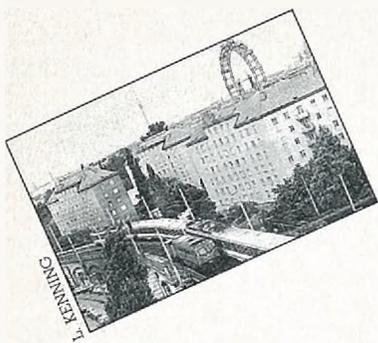
Après la guerre, les chemins de fer furent repris par les « Deutsch Osterreichische Staatsbahnen » (DÖStB).

Le 21 octobre 1919, cette dénomination fut changée en « Osterreichische Staatsbahnen » (ÖStB) et le 1^{er} avril 1921, en « Osterreichische Bundesbahnen », sous les initiales BBÖ. Afin de retrouver le niveau de trafic d'avant-guerre, une électrification de l'axe est-ouest Vienne-Tyrol-Suisse/Allemagne s'avéra nécessaire.



LA LOCOMOTIVE 1080.13 ET TRAIN DE CHARBON PRES DE PREGARTEN. 1985

AVEC UN WAGON DE MINERAI VIDE DE PRABICHL SUR LE VIADUC DE VORDERBERGBACH. 1989



L. KENNING



L. KENNING



F. VAN DE CRAEFT

La traction électrique fut introduite le 26 octobre 1905 sur la ligne à forte rampe d'Innsbrück à Reutte au Tyrol, en passant par Mittenwald et Garmisch-Partenkirchen. Immédiatement après la guerre, un programme d'électrification fut élaboré, qui reprenait toutes les lignes principales. Les travaux commencèrent par la ligne de l'Arlberg, pour continuer avec les lignes de la « Tauernbahn » et d'Innsbrück à Vienne. La crise économique des années trente retarda toutefois le rythme d'exécution du programme : aussi ne parvint-on à Vienne qu'en 1952.

Deux compagnies privées imitèrent les kkStB, en introduisant la traction électrique, en 1911 sur la ligne St Polten-Gusswerk (NÖLB) et en 1914 sur celle de Vienne à Presbourg.

Un tronçon urbain était emprunté tant à Vienne qu'à Presbourg et était électrifié en courant continu de 600 V.

Les trains changeaient d'engin de traction sur une voie spéciale et présentaient davantage les caractéristiques d'un tram vicinal.

La grande crise des années trente se fit également sentir auprès des BBÖ ; l'exploitation de diverses lignes fut abandonnée, le nombre de locomotives à vapeur en service s'abaissa en 1937 jusqu'à 1 305 unités, contre 2 667 en 1918.

Le nombre de voyageurs chuta également de 110 millions en 1928 à 52 millions en 1936. Pour ce qui est du trafic marchandises, l'évolution était identique. Les BBÖ continuèrent à appliquer la politique entamée par les kkStB, à savoir la reprise des compagnies privées. La « Südbahn-Gesellschaft » ne put, elle non plus, échapper à son sort. Après la guerre, le réseau de cette compagnie se retrouva loti dans quatre pays différents, de telle sorte que la société était devenue administrativement ingouvernable.

La compagnie fut liquidée en 1924, après que les BBÖ eurent repris l'exploitation des lignes situées en territoire autrichien.

Le « Grätz-Köflacher Bahn » (GKB), exploité par le Südbahn, ne fut pas concerné par cette reprise. Le land de Styrie prit en charge les trois lignes à voie normale ainsi que les cinq lignes à voie étroite dont ne voulaient pas les BBÖ, ce qui donna naissance à l'Office des chemins de fer d'intérêt local de Styrie (StLb).

En 1937, les BBÖ prirent possession de la ligne à crémaillère à voie réduite menant au sommet du Hochschneeberg.

LOCOMOTIVE 199.02 ENTRE MARIAZELL ET ST-POTEN. 1961

LOCOMOTIVE DIESEL 2043.557 ET 2043.566 AVEC TRAIN A MINERAI EN ROUTE VERS LES FABRIQUES DE DONAWITZ PRES DE VORDERBERG. 1984

LA PERIODE ALLEMANDE

Le rattachement de l'Autriche à l'Allemagne nazie (Anschluss) fut proclamé le 14 mars 1938 : l'Autriche devint « Ostmark » et les BBÖ absorbés par la « Deutsche Reichsbahn » (DRB).

Le matériel fut numéroté et classé dans le système numérique de la DRB.

De plus, on passa de la conduite à gauche à la conduite à droite.

Depuis 1844, lorsque le premier tronçon à double voie fut mis en service, on roulait à gauche. En 1851, la conduite à droite fut généralisée, à l'exception de quelques compagnies qui reçurent l'autorisation de rouler à gauche.

En 1876, la conduite à gauche était de nouveau imposée.

Au niveau de la circulation ferroviaire, de telles modifications sont loin d'être simples puisque toutes les installations de sécurité doivent être adaptées. Il n'est donc pas étonnant que le programme établi par les Allemands ne soit pas encore totalement réalisé : à l'heure actuelle, on roule toujours à gauche sur de nombreux tronçons autrichiens.

Lors de la reprise des BBÖ par la DRB, la situation du premier réseau était critique. Celle-ci s'améliora immédiatement avec les grands transports vers l'Italie et les préparatifs de guerre.

Dès le mois d'août 1938, des locomotives de la DRB furent acheminées en Autriche afin d'y prendre leur service.

En octobre 1938, la Wehrmacht allemande occupait la plus grande partie de la Tchécoslovaquie. Les lignes de chemin de fer installées dans ce pays furent reprises par les directions de la Reichsbahn de Linz et de Vienne. Les locomotives CSD originaires des kkStB reçurent une numérotation de la DRB, et furent remises en service en Autriche.

Le 1^{er} janvier 1939, la compagnie privée « Schafbergbahn » fut nationalisée : l'état entra ainsi en possession d'une seconde ligne à crémaillère à voie réduite.

Le 1^{er} septembre 1939, la guerre éclatait contre la Pologne. La fabrique de locomotives de Floridsdorf, la seule qui soit restée en territoire ex-autrichien, construisit d'énormes quantités de locomotives à vapeur : tout d'abord la série 50 des DRB (368 unités), ensuite la série 52 (1 192 unités).

Suite à l'extension de la guerre sur le front de l'est (Balkans, Russie), on procéda à la « simplification » des locomotives, les besoins en moyens de traction dépassant le nombre de machines nouvellement construites.

Toutes les locomotives en service dans les Balkans étaient gérées par la direction de la Reichsbahn de Vienne.

Outre le parc propre de 1 658 unités à la date

du 1^{er} janvier 1944, s'ajoutait un effectif de 1 354 locomotives louées.

LA PERIODE D'APRES-GUERRE

A l'est, les destructions de ponts, voies, gares, emplacements et matériel étaient énormes. De grandes quantités de matériel dont une partie disparut à l'est, furent déclarées butin de guerre par les Russes. Un droit de location fut même être payé pour l'utilisation du matériel non emporté.

Des 3 039 locomotives à vapeur que comptait le parc en septembre 1945, il n'en subsistait que 795 en ordre de marche. Les chemins de fer autrichiens furent séparés de la DRB et intégrés le 27 avril 1945 dans les « Österreichische Staatseisen bahnen » (ÖStB). Le 1^{er} novembre 1945, une nouvelle direction fut créée, chargée d'insuffler une vie nouvelle à l'organisation.

Le 5 août 1947, l'ancienne dénomination « Österreichische Bundesbahn » (ÖBB) fut réintroduite.

Les besoins en charbon et les avantages de la traction électrique amenèrent la réalisation d'un important programme d'électrification. En ce qui concerne l'électrification de la ligne principale Salzburg-Vienne, les travaux reprurent à Attnang-Puckheim et s'achevèrent le 19 décembre 1952.

Priorité fut également accordée à la « Tauernbahn » de Spittal-Millstättersee jusqu'à Villach, et, au-delà jusqu'à Tarvisio et Jesenice. Un autre grand projet fut l'électrification de la « Südbahn » de Vienne à Graz d'une part, et à Villach d'autre part. Celle-ci fut achevée en 1966.

CONCLUSION

L'électrification et la dieselisation du réseau provoquèrent la disparition, en 1977, de la dernière locomotive à vapeur à voie normale. De nombreuses lignes à faible trafic furent sacrifiées. La première ligne à être touchée en 1957 fut le très célèbre

« Salzkammergutlokalbahn » de Salzburg à Bad Ischl, ainsi qu'une petite ligne secondaire de St-Lorenz à Mondsee.

Cette ligne était l'exemple même d'une véritable voie étroite, n'ayant fait l'objet d'aucune modernisation au fil des années, et par conséquent, très appréciée des amis du rail.

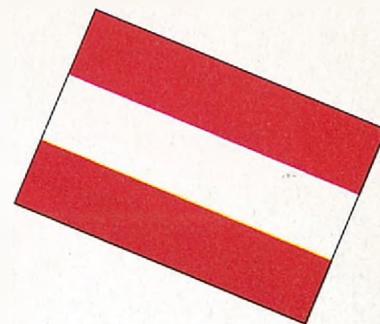
Rien ne put être sauvé, la tendance à la préservation n'existant pas encore à cette époque.

Actuellement, divers travaux sont effectués visant à une amélioration du service des trains, tels que la mise à double voie de certaines lignes, des corrections de courbes, des remplacements de ponts et de viaducs... Il existe des plans prévoyant l'aménagement de lignes en vue de porter la vitesse jusqu'à 200 km/h.

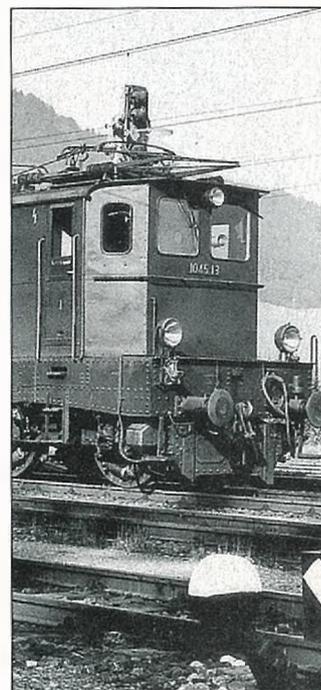
Ceci pourrait permettre de spectaculaires réductions de temps de parcours dont ont besoin les ÖBB afin de renforcer leur position concurrentielle vis-à-vis du trafic routier.

Les compagnies privées sont associées au jubilé au même titre que l'ensemble des chemins de fer.

Les chemins de fer autrichiens ne montrent aucun signe de vieillesse ; bien au contraire, ils resplendent de santé et méritent à ce titre toute notre attention. □



L. KENNING



L. KENNING

LA GRANDE ROUE DE VIENNE.

LOCOMOTIVE 1045.13 A GMUNDEN
1978



L. KENNING

OMNIBUS AVEC LOCOMOTIVE
1018.05 ENTRE VOCKLAMARKT ET
FRANCKENMARKT.
1986

Du périodique
Op de rails — 6/87