

giques que commerciales, il était divisé avant la guerre entre deux compagnies étrangères. La Compagnie austro-allemande des « Chemins de fer orientaux » exploitait le tronçon Salonique-Guevguéli (79 km.) et la ligne Salonique-Monastir (218 km. jusqu'à Kénali, gare-frontière gréco-serbe). La Société française de « Jonction Salonique-Constantinople » possédait la voie Salonique-Dédéagatch (442 km., dont 232 en Macédoine). Ces lignes furent réquisitionnées, puis rachetées par l'État grec, en 1920 la première, en 1925 la seconde. Il faut y ajouter la voie étroite Langada-Stavros (67 km.), construite en 1918 par les Alliés, rétrocédée depuis à la Grèce.

Toutes ces voies ferrées, qui partent en rayonnant de Salonique, sont techniquement assez bonnes, surtout si on les compare aux autres chemins de fer grecs. Établies presque toutes en plaine, elles montent lentement sur les hautes plaines de l'intérieur, ne présentent guère de rampes supérieures à 22 p. 1 000 (en Macédoine orientale), d'altitudes dépassant 258 mètres (près de Drama) sur la ligne de Jonction, ou 681 mètres (à la station Flórina) sur la ligne de Monastir. Mais ces chemins de fer sont d'un rendement faible, à ligne unique, faisant de vastes détours pour joindre les villages ou rocamer le long des frontières, évitant, par crainte des bombardements, le littoral. Telle la ligne qui s'en va vers la Thrace et Alexandroupolis (nom actuel de Dédéagatch) : elle fait un immense détour vers le Nord et Doïrane, avant de gagner Serrès. Celle de Bitolj (Monastir), qui unit Salonique à une ville sise en terre étrangère, proche de la frontière, à un coin isolé de Yougoslavie, ne peut jouer le rôle qu'elle tenait jadis.

Les trois lignes transportent aujourd'hui 69 253 291 tonnes-kilomètres, soit une densité de 1 014 tonnes par kilomètre exploité. Mais elles sont fort inégales : tandis que la ligne d'Alexandroupolis et celle de Bitolj sont de moyen trafic (689 t. par kilomètre pour la première, 981 t. par kilomètre pour la seconde), la ligne du Vardar (2 973 km.) a un trafic plus intense. A quoi servent-elles surtout ?

Si l'on compare les expéditions de la gare de Salonique — 252 669 tonnes — aux arrivages des principales autres gares macédoniennes de ces trois lignes — 163 373 tonnes — on voit déjà la direction du trafic essentiel. Ce sont des marchandises destinées surtout à la colonisation nouvelle. Sur les 46 986 tonnes, qui prennent le chemin de fer de Guevguéli, 38 572 tonnes sont débarquées entre les km. 40 et 79, c'est-à-dire dans la zone dense des colonies de la vallée du Vardar¹. Sur les 55 386 tonnes, qui prennent la route de Bitolj (Flórina), 26 344 sont débarquées entre les km. 218 et 150, soit dans la plaine de Pélagonie, et 15 665 entre les km. 100 et 50, soit dans la Campanie salonicienne. Sur les 107 593 tonnes qui vont vers l'Est par la ligne d'Alexandroupolis, 57 357 tonnes sont débarquées entre les km. 250 et 150, soit dans les plaines de Drama et de Serrès. Les deux grandes catégories de marchandises sont les matériaux de construction (39 283 t. de « boiserie », 11 082 t. de pierres, 4 298 t. de ciment) et les denrées alimentaires (34 234 t. de céréales, 14 980 t. de farines), enfin les combustibles, bois à brûler (25 646 t.), pétrole (7 616 t.) et charbon (7 115 t.). C'est là la caractéristique d'un trafic né des besoins de la colonisation macédonienne.

1. Le trafic principal de cette ligne est naturellement en sens inverse (124 762 t. débarquées à Salonique sur les 127 207 venues de la frontière serbe).