



1 Autriche et Empire ottoman en 1866, in J. Vidalenc, *L'Europe danubienne et balkanique*, page 39.



2 Lettre (A) postée à Ancône le 22 juillet 1863 et adressée à un capitaine de navire marchand italien, Fr. Mondaini commandant du brick « Principe Alberto ».

La « voie de Kustendje » une alternative crédible dans les relations postales

Dans un article paru en 1967 dans *Documents philatéliques*, Jean Pichon présentait de manière synthétique la mise en place progressive de liaisons postales terrestres fiables entre l'Europe occidentale et Constantinople, capitale de l'Empire ottoman, dans le courant du XIX^e siècle. Le (tardif et âprement disputé) développement d'un réseau ferré dans les Balkans devait aboutir, en 1888, à l'établissement d'une liaison ferroviaire désormais directe entre Paris, Vienne et la capitale ottomane : un parcours de près de 3 200 km effectué par l'Orient-Express en 67 heures 30.

Le présent article se donne pour objectif d'examiner plus en détail les répercussions postales de la première étape de ce long processus : la construction, non pas dans les Balkans mais en Dobroudja (cerclée de rouge sur la figure 1, du premier tronçon ferroviaire de l'Empire ottoman. Avant d'imaginer traverser les Balkans, et d'aboutir à la création de l'Express d'Orient donc, il fut d'abord question de connecter la voie fluviale (le Danube) à la voie maritime (la Mer noire) par un chemin de fer : nous en verrons ici les répercussions postales.

Nous analyserons ainsi le parcours de deux lettres ayant suivi la voie continentale : non pas le cheminement classique à travers les Balkans, mais la « voie de Kustendje ».

Dans un deuxième temps, nous confronterons cet acheminement terrestre à la traditionnelle « voie

de mer » assurée par les deux principaux acteurs maritimes en Méditerranée de l'époque, français et autrichien : les Messageries impériales et le Lloyd Austriaco³.

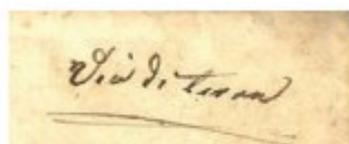
Ecrire à Constantinople par la « voie de terre »

Les deux lettres pour Constantinople qui étayeront notre démonstration ont été postées en 1863 : l'une du port d'Ancône (Italie) le mercredi 22 juillet 2, l'autre de Paris le samedi 8 août 3. Dans les deux cas, l'expéditeur précise 4a et 4b la voie d'acheminement choisie, qui n'est donc pas celles des paquebots-poste : « via di terra » pour le premier, « voie de Kustendje » pour le second.

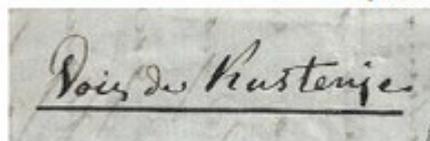
Il affranchit alors sa lettre en conséquence : 80 centesimi pour la lettre italienne, avec un timbre de la IV^e émission de Sardaigne



3 Lettre (B) de Paris pour Constantinople, postée le 8 août 1863. Courrier interne à la société Coën & Tedeschi, son contenu est rédigé en italien.



4a et 4b Mentions apposées par les expéditeurs



5 Cachets de transit et/ou d'arrivée.



Lettre (A) : Constantinople le 31 juillet.



Lettre (B) : Vienne le 10 et Constantinople le 14 août.

dans les années 1860, à la « Voie de mer » avec l'Empire ottoman ?

qui tient lieu de première émission valable dans toute l'étendue du récent Royaume d'Italie⁴. Un franc pour la seconde, tarif du 1^{er} janvier 1858 pour les villes ottomanes desservies par la voie d'Autriche.

Les cachets⁵ portés au verso 5a et 5b permettent de préciser les conditions de leur acheminement, sachant qu'il existe, au départ de la capitale autrichienne, deux voies continentales dont les horaires sont régulièrement communiqués 6 aux usagers et aux administrations postales étrangères, l'époque estivale étant la plus favorable à la navigation sur le Danube :

Arrivées à destination un vendredi, nos deux lettres n'ont pas suivi la « route balkanique » traditionnelle qui relie Vienne à Constantinople en 7 jours, à travers les actuelles Serbie, Macédoine et Bulgarie (cf. itinéraire b. ci-après). ●●●

La lettre (B) postée à Paris a suivi la route danubienne et la voie de Kustendje (itinéraire a. ci-après) : son trajet total est accompli en

seulement 6 jours dont 4 entre Vienne et Constantinople!

Quant à la lettre (A) postée à Ancône, qui ne porte pas le cachet



6 Avis des postes autrichiennes paru au *Moniteur belge. Journal officiel*, n° 189 du mercredi 8 juillet 1863.

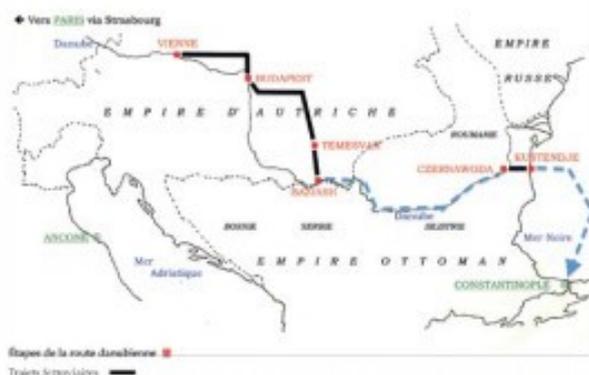
¹ Kustendje, aujourd'hui ville roumaine, porte le nom de Costanza. D'une manière générale, les noms des villes de cette région de l'Europe sont, au XIX^e siècle, orthographiés différemment selon les sources consultées : il existe souvent, en plus du toponyme « local », une version en allemand et en français.

² La langue de service des équipages était l'italien ; formulaires et prospectus étaient aussi rédigés en allemand, français ou anglais selon les destinations.

³ « voie terrestre » en italien.

⁴ Proclamé le 27 mars 1861, le Royaume d'Italie devra attendre le 1^{er} décembre 1863 pour voir l'émission d'une série entièrement nouvelle, imprimée à Londres chez Th. De La Rue.

⁵ A cette date, le bureau autrichien de Constantinople, sis dans le quartier de Galata auprès de l'ambassade, dispose de 4 cachets à date de types différents.



7 Carte de la route danubienne



8 Le vapeur anglais de la Malle des Indes à l'approche du port de Marseille (The mail packet from Alexandria, off Marseille - the indian mail on board).

9 Tableau récapitulatif des délais d'acheminement postal vers Constantinople pour l'été 1863. Au délai indiqué dans la dernière ligne, il faut évidemment rajouter le temps d'acheminement vers Marseille, Trieste ou Vienne.

	Voie de mer :		Voie de terre :	
	Messageries Impériales	Lloyd Austriaco	route danubienne	route balkanique
Marseille	Samedi			
Trieste		Samedi		
Vienne			Lundi, vendredi	Lundi
Constantinople	J + 8	J + 7	J + 4	J + 7

de transit viennois au verso, son délai d'acheminement plus long (9 jours) témoigne des aléas persistant sur cette route (*vide infra*). Nous proposons ci-dessous 7 une représentation cartographique de cette « route danubienne ». Ses quatre étapes ont mobilisé successivement tous les différents moyens de transports disponibles à cette époque, à savoir :

- 1 - la voie ferroviaire, à travers l'Empire d'Autriche, de Vienne à Baziash ;
- 2 - la voie fluviale, à bord d'un vapeur de la DDSG, la compagnie autrichienne de navigation à vapeur du Danube ;
- 3 - la voie ferroviaire à nouveau grâce à la nouvelle jonction Czerkawoda / Kustendje qui est l'objet de cet article ;
- 4 - la voie maritime enfin, à bord d'un vapeur du Lloyd Austriaco jusqu'à Constantinople.

En court-circuitant les dernières centaines de kilomètres de navigation fluviale, le nouveau tronçon ferroviaire de Kustendje (64 km) permettait de s'affranchir de deux aléas. Naturel, tout d'abord : à cette époque le delta du Danube n'était pas encore régularisé et des bancs de sable en rendaient la navigation souvent lente et, parfois, périlleuse. Aléa géopolitique enfin : présent sur la rive Nord, l'empire russe entretenait alors des relations pour le moins tendues avec son voisin ottoman. Entre 1853 et 1856, la guerre de Crimée avait déjà opposé l'Empire des tsars à la Sublime Porte de Constantinople, cette dernière soutenue par une

coalition franco-britannique et piémontaise.

L'initiative ferroviaire proposée en 1856-57 au Sultan par la compagnie britannique *Danube and Black Sea Railway and Kustendje Harbour* fut donc accueillie favorablement à Constantinople, contribuant ainsi à intensifier les relations entre l'Empire ottoman et l'Europe occidentale. La ligne fut inaugurée en octobre 1860 et la presse de l'époque, notamment britannique, s'en fit largement l'écho.

Vers les rives du Bosphore par la « voie de mer »...

En dépit de la suprématie maritime et navale incontestable du Royaume-Uni 8, les deux seules administrations postales européennes qui sont en mesure, au milieu du XIX^e siècle, d'assurer des relations maritimes régulières avec Constantinople sont les Postes françaises et autrichiennes. L'Administration des postes françaises assure directement, depuis 1837, l'exploitation de services postaux réguliers au départ de Marseille. En 1851, elle la confie, moyennant subvention, au secteur privé : la Société des Messageries nationales est alors créée, devenant « Compagnie des Services maritimes des Messageries impériales » deux ans plus tard.

1837 est aussi l'année où les navires à vapeur de la compagnie autrichienne du Lloyd commencent à assurer au départ de Trieste, principal port de la Mer adriatique, leurs premières liaisons avec la capitale ottomane. La consultation des tables de marche des paquebots-poste, publiées par Raymond Salles et Umberto Del Bianco, nous permet donc d'identifier le navire qu'auraient pu emprunter nos deux missives et de déterminer dans quelle mesure le choix d'un acheminement terrestre par les

expéditeurs constituait bien une alternative rationnelle et pertinente. Nous en proposerons le résultat, ci-dessous sous forme de tableau 9. Nous commencerons par le cas le plus éclairant, celui de la lettre postée à Paris le samedi 8 août.

Le choix d'un acheminement par la « voie de mer » était en fait peu envisageable : le vapeur *Amérique* quittait déjà Marseille ce jour-là, et le suivant, le *Gange*, ne partirait que le 15 août. La voie d'Autriche s'imposait donc, et ce malgré la majoration tarifaire : affranchissement à 1 franc au lieu de 50 centimes par la voie de mer.

Mais avec une durée d'acheminement totale (au départ de Paris) de 6 jours, cette voie de *Kustendje* restait donc, malgré son surcoût, largement concurrentielle face à la voie de mer et ses huit jours de navigation. L'efficacité n'est cependant pas toujours au rendez-vous, le cas de la lettre postée à Ancône en témoigne...

Chaque samedi à 14 heures, un vapeur du Lloyd Austriaco lève l'ancre de Trieste pour assurer la ligne directe de Constantinople : après une escale à Corfou le lundi et à Syra (mer Egée) le mercredi, le navire atteint la capitale ottomane le vendredi après une traversée totale de sept jours. Notre lettre ayant été postée le mercredi 22, elle pouvait être embarquée à bord du paquebot-poste à son départ de Trieste le samedi 25, et ainsi espérer une distribution à Constantinople le vendredi 31.

Le choix de la voie terrestre pouvait dès lors constituer une solution très intéressante : escomptant une arrivée à Vienne le surlendemain vendredi, l'expéditeur a pu imaginer une distribution dans la capitale ottomane dès le mardi 28 7... or le cachet apposé, 31 juillet, montre que sa lettre, manifestement retardée en chemin, n'est partie de Vienne que le lundi !

Comme l'illustre la figure 10 donc,



l'acheminement postal par la voie de *Kustendje* dans les années 1860 constitua bien un véritable progrès dans le domaine du transport des dépêches, et des voyageurs, vers Constantinople : rapidité et efficacité étaient désormais au rendez-vous... et ce, toutefois, malgré deux réserves.

La pertinence de cette voie dépendait largement, tout d'abord, du délai d'acheminement vers la capitale autrichienne qui en était le point de départ. Les deux lettres que nous avons choisies en illustrent bien les conséquences : arrivée à Constantinople à J + 6 pour la lettre (B) au départ de Paris... mais à J + 9 pour la lettre (A) au départ d'Ancône !

Ensuite, la célérité de cette voie était largement tributaire des aléas météorologiques et des contraintes saisonnières : la navigation sur le Danube ou la traversée des Balkans devenaient bien plus difficiles l'hiver, de nombreuses voies alternatives pouvant ou devant alors être empruntées, comme l'a montré U. Del Bianco.

En tout état de cause, le tracé de ce premier tronçon ferroviaire atteignait deux résultats : il complétait l'offre de transport reliant l'Europe à Constantinople et se posait comme un complément, plus que crédible, à la « voie de mer ».

Il justifiait ensuite la pertinence de la création progressive d'un réseau ferroviaire traversant la Turquie d'Europe : en 1866, cette première liaison Czernawoda /

Kustendje (en rouge sur la figure 10) allait être doublée par un second tronçon débouchant plus au sud à Varna (en bleu).

Le temps d'acheminement du courrier gagnait alors encore une journée et, de « précurseur » en 1860, notre voie de *Kustendje* devenait, dès 1866, quasiment obsolète sur le plan postal ! ■

Laurent VEGLIO

10 Les tronçons ferroviaires connectant le Danube à la Mer noire : Kustendje (rouge) en 1860, Varna (bleu) en 1866.

SOURCES

A/ Des sources imprimées contemporaines proposent des témoignages de voyage ou des analyses des infrastructures et conditions de transport, certaines sont numérisées et donc aisément accessibles à l'internaute, nous en citons deux pour exemple :
 JOANNE Adolphe, *Itinéraire descriptif (...) de l'Orient*. Hachette, Paris, 1861.
 WALLACE Sigismund, *Sur le Danube de Vienne à Constantinople et aux Dardanelles*. Editions Zamarski, 1864.

B/ Bibliographie :

DEL BIANCO Umberto, *Il Lloyd austriaco e gli annulli marittimi dell'Austria-Ungheria*, volume II, Milan, 1978.
 FERCHENBAUER Ulrich, *Oesterreich 1850-1918, Handbuch und Spezialkatalog*, volume IV, Vienne, 2008.
 JACOLIN Henry, « L'établissement de la première voie ferrée entre l'Europe et la Turquie. Chemins de fer et diplomatie dans les Balkans » in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°35-2006.
 PICHON Jean, « Les liaisons postales terrestres européennes avec Constantinople », pages 107 à 111, *Documents philatéliques*, n° 31, 1967.
 SALLES Raymond, *La poste maritime française*, tome II : Les paquebots de la Méditerranée, 1962.
 SMITH Hans (FRPSL), *The Austrian Post Offices in the Levant – Tchilinghirian & Stephen Revisited*. Editions Austrian Philatelic Society, 2013.