

Б-III 130

SERBIE

PILLÉE - SACCAGÉE

Destructions des Chemins de Fer



— ÉDITÉ A PARIS —

1919

Б-III-130

SERBIE

PILLÉE - SACCAGÉE

Destructions des Chemins de Fer



~~Collection 20-7-1972~~
~~Ed. 70027~~

— ÉDITÉ A PARIS —

1919

53589/58

INTRODUCTION

Position géographique de la Serbie

et importance

de ses chemins de fer en général

Par sa situation géographique la Serbie est un aiguillage entre l'Orient et l'Occident. Grâce à ce fait et aux directions dans lesquelles s'étendent ses vallées, toutes les artères de communications de l'Ouest à l'Est et du Nord au Sud sont dirigées à travers son territoire. Les lignes mondiales les plus courtes : Londres-les Indes ; l'Océan Atlantique (Bordeaux)-Mer Noire (Odessa) ; Dantzig-Prague-Salonique, traversent la Serbie. Par cela même s'explique toute l'importance de la Serbie au point de vue politique et économique international en général, et spécialement dans les Balkans. Cette même importance motive, à part les sympathies, la sollicitude de ses alliés et nations amies pour son bien-être et l'acharnement assidu de ses ennemis à sa destruction, pour lesquels la Serbie est un obstacle à leurs intentions ultimes. La raison précitée, en dernier lieu, est la cause de la crise et de l'annexion de la Bosnie et de l'Herzégovine en 1908, de la guerre des Balkans en 1912, de l'attaque sournoise par la Bulgarie en 1913 et finalement de la guerre mondiale en 1914, dont le but immédiat et prépondérant était la disparition de la Serbie sur la route de Hambourg à Bagdad et au-delà.

Le réseau de chemins de fer de la Serbie

avant la guerre en 1914

L'isolement politique et économique de la Serbie de l'Europe Occidentale par l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, le manque de capitaux dans le pays et ses difficultés de terrain assez prononcées ont été des obstacles graves au développement du réseau ferroviaire en Serbie. La première ligne de chemin de fer en Serbie Belgrade-Nich, longue d'environ 250 kilomètres, a été livrée à la circulation le

3 septembre 1881. L'essor économique intensif, ainsi que le développement du réseau ferroviaire n'a commencé qu'environ une décade avant la guerre mondiale, lorsque la Serbie commença à s'émanciper de l'influence des Empires Centraux.

Avant la guerre en 1914 la Serbie possédait :

a) Chemins de fer de l'État

<i>a) Voie normale :</i>		<i>b) Voie étroite :</i>	
en exploitation	928 kilomètres ;		454 kilomètres ;
en construction	537 —		128 —
en projet	1.385 —		1.200 —
<i>c) Chemins de fer suspendus :</i>			
17 kilomètres en exploitation.			

b) Chemins de fer départementaux et privés

<i>a) Voie étroite :</i>	<i>b) Chemins de fer suspendus :</i>
en exploitation 216 kilomètres.	49 kilomètres.

Tous les chemins de fer en Serbie valaient, d'après les prix d'avant-guerre :

<i>a) Tous les chemins de fer en exploitation.</i>	Frs 383.685.000
<i>b) — — — — — construction.</i>	— 49.014.000
TOTAL...	Frs 352.700.000

Les chemins de fer en Serbie sont la propriété de l'État, à l'exception d'une partie insignifiante de chemins de fer départementaux et privés. Ils sont exploités en régie par l'État et sont construits dans un type unifié.

La destruction des chemins de fer

et ses causes

La ligne ferroviaire principale est Belgrade-Nich-Salonique et elle suit la vallée de la Morava et ensuite celle du Vardar. La ligne Nich-Pirot suit la vallée de la Nichava, vers la Bulgarie. Toutes les opérations militaires pour la conquête des Balkans ont été conduites dans cette direction, la dernière invasion austro-hongroise, allemande et bulgare de même. D'où ressort l'importance de cette ligne principale au point de vue des opérations militaires, importance accentuée par le fait que la Serbie n'avait pas de lignes ferroviaires transversales (n'ayant pas pu les obtenir) qui l'auraient reliée avec les peuples frères sur sa frontière occidentale et qui auraient servi, le cas échéant, à soulager la circulation de la ligne principale.

L'ennemi a voué des soins méticuleux à l'entretien de cette ligne, tant qu'il en a eu besoin, et l'a systématiquement détruite, lorsqu'il s'est rendu compte qu'il ne pourrait plus jamais l'utiliser, quand il fut vaincu par la foudroyante avance de l'armée serbe en septembre 1918, avance qui provoqua la capitulation inattendue de la Bulgarie.

La carte ci-jointe (./2) sur laquelle est indiquée intentionnellement en raies vertes cette avance victorieuse et rapide de l'armée serbe vers le nord, démontre clairement la tendance de l'armée serbe dans la première phase de la lutte de regagner possession de la ligne Salonique-Skoplié à Demir-Kapiya. Suivant les

combats vers le nord, vers Skoplië, ensuite vers Nich et Belgrade, on voit que des luttes désespérées ont été menées surtout le long de la voie ferrée à travers les défilés et sur les positions naturelles et fortifiées, voie que l'ennemi cherchait à tout prix à défendre afin d'en achever la destruction complète.

La destruction

Quant à la destruction, elle a été systématique dans chaque sens. Tous les ponts en maçonnerie et ceux en fer, même ceux d'une longueur minime, ont été minés et détruits au dernier moment de la retraite. A part cela, les trains blindés, en se retirant, détruisaient les voies à coups de projectiles de gros calibres. Tous les travaux d'arts, supports de voies, rampes, murs de protection, accès de tunnels, tunnels, ont été également détruits à la mine. Les rails de la voie ont été minés à chaque deuxième joint et détruits par des troupes de chemins de fer de façon à ne pas laisser un seul rail intact sur des longueurs considérables. Les aiguillages et les plaques tournantes ont été emportés ou ruinés à la dynamite; les gares, magasins, dépôts, plateformes de chargement, stations d'eau, réservoirs ont été pillés, ensuite détruits ou incendiés.

L'album ci-joint ne représente qu'une partie des bâtiments et œuvres d'art de chemins de fer détruits par les Allemands, Autrichiens, Hongrois et Bulgares et nous les soumettons à l'inspection du monde civilisé entier comme un exemple unique de la sauvagerie de nos ennemis et de nos sacrifices si exceptionnellement graves en cette matière.

L'état des chemins de fer

après la retraite de l'ennemi

L'ennemi a, hélas, réellement réussi à laisser après sa retraite le réseau des chemins de fer en Serbie dans un état de dévastation complète, mais il n'a pas atteint son but principal, c'est-à-dire d'arrêter l'offensive des armées serbes et alliées et de sauver l'Autriche-Hongrie de la défaite.

Par l'avance précipitée des armées serbes et alliées, et par la nécessité d'occuper les pays délivrés militairement, la Serbie a été privée de tout aide militaire pour la remise en état de son réseau et seule à combattre les difficultés insurmontables dans lesquelles elle se trouvait. Sa main-d'œuvre masculine était entièrement engagée dans la guerre ou ruinée par l'ennemi, le pays dévasté et pillé pendant trois années d'occupation, et, ensuite, lors de la retraite, ce qui restait encore intact fut livré au pillage, à l'incendie et à la destruction. En plus, les alliés étaient éloignés et avec eux il n'y avait aucune communication directe. Les conventions d'armistice avec l'Autriche-Hongrie et la Bulgarie, qui auraient pu dans une certaine mesure améliorer cet état de choses, et ce à quoi la Serbie avait certainement droit, ayant été conclues sous les premières impressions de victoire, sans le concours d'experts et sans connaissances du temps et des circonstances, ont laissé la Serbie dans un état désespéré, lui causant une grave désillusion.

Dans de pareilles circonstances, et après de tels sacrifices, il est évident que la remise en état de tout le réseau constituait une tâche des plus difficiles. Le manque

absolu de moyens de communications et, en plus, la pénurie générale, auraient pu provoquer de graves troubles dans le pays et le précipiter dans l'anarchie, s'il n'y avait pas eu dans le peuple une confiance inébranlable en ses alliés, une foi profonde dans la justice de sa cause et ce moral élevé qui, à travers toutes les épreuves et les tentations l'a conduit à la victoire.

Réparations

Les pertes en matériel subies par les chemins de fer de l'État serbe sont considérables; quant aux autres, elles sont incalculables et elles auraient pu avoir des conséquences funestes.

Réparations exprimées en chiffres

	Avant la guerre	Après la guerre
a) Chemins de fer de l'État :		
1 ^o Inventaire et matériel.....	19.252.000	52.047.000
2 ^o Installations.....	72.948.000	177.138.000
3 ^o Matériel roulant.....	38.878.000	104.205.000
4 ^o Lignes en construction endommagées....	38.687.000	41.500.000
b) Chemins de fer privés et départementaux :		
5 ^o En exploitation.....	9.400.000	17.165.000
TOTAL.....	179.165.000	305.145.000

Après la paix

L'exécution du programme des travaux à exécuter dans notre patrie unifiée se trouve gravement compromise et compliquée du fait que l'ensemble des travaux réalisés par l'Autriche-Hongrie est complètement opposé à ce programme.

La monarchie austro-hongroise, sous le rapport de sa politique des chemins de fer, s'est toujours inspirée de ces deux principes : 1^o isoler la Serbie d'abord de ses frères vivant sous le gouvernement austro-hongrois, puis, des autres nations; 2^o diriger vers Vienne et Budapest toutes les lignes de chemin de fer se trouvant sur le territoire de nos frères serbes, croates et slovénes dépendant de l'ancienne monarchie.

Cependant déjà avant la guerre la Serbie a, tant aux points de vue économique que militaire ou politique, dressé des barrières techniques contre le « Drang nach Osten » de l'ennemi en projetant :

1^o La ligne dite « Adriatique » : Saint-Jean de Médua, Scutari, Nich, Prahovo, Bucarest, Odessa dont la conception est ancienne, et dont la plus grande étendue se trouve sur le territoire serbe, et était réalisée avant la guerre entre Nich et Prahovo.

2^o Avec une juste prévision de ses intérêts et de ceux de ses alliés, la Serbie a déjà travaillé à la réalisation de la ligne Atlantique-Mer Noire, sur laquelle circule aujourd'hui Simplon-Orient-Express. La Serbie a, dès 1904, promulgué une loi pour

la construction sur la rive droite du Danube d'une ligne : Belgrade-Pojarevatz-Brza-Palanka et au début de 1914 une convention a été conclue avec le royaume de Roumanie pour le passage du Danube à Brza-Palanka ainsi que pour assurer la correspondance avec la ligne Kraïova-Bucarest-Odessa.

Le programme des travaux à exécuter, maintenant, devra être :

1^o De réparer définitivement en Serbie toutes les lignes que l'on remet actuellement, avec beaucoup de peine, en exploitation provisoire.

2^o De créer dans le royaume des Serbes, Croates et Slovènes un réseau qui correspondra aux besoins du pays et qui le reliera avec ses grands alliés et ses amis d'aujourd'hui. L'une et l'autre de ces deux tâches sont considérables et notre nation croit avec raison qu'elle les réalisera, la première en vertu de son droit incontestable à des réparations par l'ennemi, la seconde par une collaboration sincère et une aide généreuse de la part de ses alliés.

Nos grands alliés ont aussi intérêt à ce que les moyens de transport se développent dans notre pays et il est à espérer qu'ils lui prêteront tout concours moral et matériel à cet effet. Le crédit moral, acquis par le peuple serbe sur les champs de bataille, constituera d'une manière générale la meilleure garantie pour notre crédit d'affaires, car la Serbie a été martyrisée, pillée et finalement saccagée, mais elle n'a jamais fléchi sous ces épreuves et à ces tentations.

Conseiller Expert Technique :

R. M. AVRAMOVITCH.

Ingenieur en Chef des chemins de fer de l'Etat Serbe.

INTRODUCTION

Serbia's Geographical position **and the importance** **of her Railroads in general**

By her geographical situation Serbia represents a switch between the Orient and the West. Thanks to this fact and to the directions in which her valleys extend, all the main roads of communication from West to East and North to South are directed through her territory. The shortest world routes : London-India, the Atlantic Ocean (Bordeaux) — the Black Sea (Odessa); Dantsig-Prag-Salonica, run through Serbia. This explains all the importance of Serbia from the political and economical international point of view in general, especially in the Balkans. This same importance incites, besides the sympathies, the solicitude of her Allies and friendly nations for her welfare and the vicious determination of her enemies to destroy her, the latter considering Serbia as the main obstacle to their final purposes. This last reason was the cause of the crisis and annexation of Bosnia and Herzegovina in 1908, of the Balkan War in 1912, of the treacherous attack made by the Bulgarians in 1913 and finally of the World War in 1914 the immediate and chief object of which was the dispartition of Serbia on the route Hamburg-Bagdad and further on.

Serbia's Railway net before **the War in 1914**

Serbia's political and economical isolation from occidental Europe by Austria-Hungary and Germany, the lack of capitals in the country and rather pro-eminent territorial difficulties have been heavy drawbacks to the development of Serbia's railway-net. The first railroad line in Serbia : Belgrade-Nish, about 250 km. long, has been opened to the traffic on september 3rd 1884.

Intensive economical expansion and the development of Serbia's railway-net only began about ten years before the World War, that is when Serbia began to free herself from the influence of the Central Powers.

Before the war in 1914 Serbia possessed :

a) State Railways

<i>a) Normal guage :</i>		<i>b) Narrow guage :</i>
in exploitation	928 km.	454 km.
in construction.....	537 —	128 —
in project.....	1.385 —	1.200 —
<i>c) Suspended aerial railways :</i>		
17 km. in exploitation.		

b) District and private railroads

<i>a) Narrow guage :</i>		<i>b) Suspended aerial railways :</i>
in exploitation	216 km.	49 kilometres.

According to pre-war prices all the railroads value in Serbia amounted to :

<i>a) All railroads in exploitation..</i>		Frs 303.686.000
<i>b) — — construction.....</i>		— 49.014.000
TOTAL.....		Frs 352.700.000

Railways in Serbia are State property with the exception of an insignificant part of district and private railroads ; they are exploited and controlled by the State and built on a standard type.

The Destruction of the Railroads,
and its causes

The railroad main line is : Belgrade-Nish-Salonica, it follows the valley of the Morava, and further that of the Vardar; the line Nish-Pirot follows the valley of the Nishava into Bulgaria. All the military operations for the conquest of the Balkans has been led in that direction; so has the last invasion by the Austrians, Hungarians, Germans and Bulgarians; from which one can judge the importance of the above line in connection with military operations, which importance is increased by the fact that Serbia does not possess transversal lines (not having been able to obtain them) which would have connected her with her sister nations on her western frontier and which would have been eventually of use in alleviating the traffic of the main line.

The enemies have given the utmost care to the upkeep of this line until they realised that they would never again be in a position to use it, when they were defeated by the overwhelming advance of the Serbian Army in september 1918 which provoked the unexpected capitulation of Bulgaria.

The adjoining (./2) map, on which this victorious and rapid advance of the Serbian Army is intentionally indicated in green lines, shows clearly the Serbian Army's tendency in the first phases of the struggle to regain possession of the line Salonica-Skoplje at Demir-Kapia. Following the battles to the north towards Skoplje,

then towards Nish and Belgrade one sees that desperate struggles took place especially along the railway line through valleys, chasms, and on the natural and fortified positions, which line the enemy tried at all costs to keep so as to be able to complete its full destruction.

The Destruction

As to the destruction it has been systematical in every sense; all the bridges-mason-work or iron even those of the smallest openings, have been mined and destroyed in the last moment of the retreat. Apart from the above the armoured trains in withdrawing, destroyed the tracks, firing at the rails with heavy caliber shells.

All the works of art, track supports, sidings, protection walls, tunnel entrances and tunnels, have equally been destroyed by mines. The rails of the tracks have been mined at every second joint and destroyed by the railroad troops in a way that not a single rail remained intact over considerable lengths. The switches and rotation platforms have been carried away or destroyed with dynamite; the stations, warehouses, loading platforms, water stations and tanks have been looted, destroyed or burnt.

The enclosed album represents a part of the buildings and works of art of the railroads destroyed by the Germans, Austrians, Hungarians and Bulgarians and we submit them to the entire civilized world for inspection as an unique example of the savagery of our enemies and of our sacrifices which have been so particularly heavy in this matter.

The state of the railroads **after the retreat of the enemy**

The enemy has unfortunately really succeeded in leaving after his retreat, Serbia in a State of complete destruction, but he has failed in his chief object, viz: to stop the offensive of the Serbian and Allied Armies and to save Austria-Hungary from defeat.

By the hurried advance of the Serbian and Allied armies through the Serbian territory and owing to the necessity of military occupation of the enemy countries, Serbia has been deprived of all military assistance for the reconstruction of her railway-net, alone to face the chaotic difficulties in which she found herself; her male labour entirely absorbed by the war or ruined by the enemy; the country devastated and looted during three years of occupation, and finally when the enemy retreated the rest of what remained intact has been given up to loot, fire and destruction, the Allies being far away and short of direct communications. The conventions for Armistice with Austria and Bulgaria, which could have improved this state of affairs in some way — to which Serbia doubtlessly had a right — having been concluded under the first impressions of victory without the collaboration

of experts, without knowledge of the country or of the circumstances, have left Serbia in a desperate state and have caused her a grave disappointment.

Under such conditions and after such sacrifices the reconstruction of the railway net evidently constitutes an overwhelmingly difficult task. Furthermore, apart from the general misery, the complete lack of all means of transport would have caused great disturbances and have thrown the country into anarchy, had it not been for the peoples' unshakeable confidence in their Allies, the deep faith in the justice of their cause and the high moral which in spite of all the ordeals and temptations has led them to victory.

Reparations

The material loss inflicted upon the Serbian State railways is very heavy : as to losses of other kinds, they cannot be calculated but there could have been the most disastrous consequences :

Reparations quoted in cyphers :

a) State railroads.	Before and	After the War
1 ^a Inventory and materials	19,252,000	52,047,000
2 ^a Installations.....	72,948,000	177,138,000
3 ^a Rolling Stock.....	38,878,000	104,205,000
4 ^a Damages to lines in construction.....	38,687,000	44,500,000
b) Private and district railroads :		
5 ^a In exploitation	9,400,000	17,165,000
TOTAL.....	179,165,000	395,145,000

After the peace

The realization of the works to be executed in our united fatherland are heavily endangered and complicated by the fact that the whole of the works done by Austria-Hungary are completely opposed to our own programme of reconstruction.

Concerning railroads Austria-Hungary's policy has always been led by the two following principles : 1^a To isolate Serbia first from her brothers under Austro-Hungarian rule and then from all other nations : 2^a To direct all lines situated on the territory of our Serbian, Croatian and Slovene brothers dependent upon the late monarchy towards Vienna and Budapest.

Already before the war Serbia has, economically as well as militarily or politically, raised technical barriers against the enemy's « Drang nach Osten » : in this way, projecting :

1^a The line called « Adriatic » : Saint-Jean de Medua, Scutari, Nich, Prahovo, Bucarest, Odessa, whose conception is not recent, and with its longest extension on Serbian territory and which has been realized before the war.

2^o Justly foreseeing her interests and the interests of her allies, Serbia already working towards the realisation of the line : The Atlantic-The Black Sea, now being used by the Simplon-Orient-Express. She had, already in 1904, promulgated a law for the construction on the right bank of the Danube of a line : Belgrade-Pojarevatz-Brza-Palanka ; and at the beginning of 1914 a Convention has been concluded with the Kingdom of Roumania for the Danube at Brza Palanka as well as for a connection to be assured with the line Craiova-Bucarest-Odessa.

Programme of the works to be executed :

1^o Definitive reparation in Serbia of all the lines which are at present, under considerable strain being opened to temporary exploitation.

2^o Creation in the Kingdom of the Serbians, Croats and Slovenes of a railway net corresponding to the needs of the country and which will connect it with its great allies and its friends of to-day. Both of these tasks are considerable and our nation rightly counts on succeeding in realizing them, the first on the basis of her indisputable right to the indemnities of the enemy ; the second by a sincere collaboration and a generous help on the part of her allies.

Our great Allies have also an advantage in the development of transport means in our country, and it is to be hoped that they will give our country moral and material assistance to that effect : the moral credit conquered by the Serbian nation on the battlefields will constitute in a general way the best guarantee for our business credit, because Serbia although tortured, looted and finally devastated, has never flinched under these trials not succumbed to these temptations.

Councillor Technical Expert :

R. M. AVRAMOVITCH,

Chief Engineer of the Serbian state railways.

Гвозд. мост (2x85.¹⁰ + 3x96.⁶⁰) - 462. м. отв. преко Саве код Београда - порушен од Немаца 18. X. 1918.



Ligne Belgrade-Zemoun-Budapest.
Sur la rivière Sava, près de Belgrade : pont
en fer à cinq arches, d'une longueur
totale de 462 mètres.

Railway line Belgrade-Zemoon-Budapest.
Iron Bridge on the river Sava, near Bel-
grade of five sections with a span of
462 metres.



Мост (2x36 м + 3x96 м) - 462 м. ррсп. преко р. Саве код Београда - 21.11

Ligne Belgrade-Zemoun-Budapest.
Sur la Sava : pont en fer à cinq arches,
longueur totale 462 mètres.

Railway line Belgrade-Zemoun-Budapest.
Iron bridge on the river Sava of five sec-
tions, with a total span of 462 metres.



Ligne Belgrade-Nish.
Gare de Belgrade : station d'eau détruite.

Railway line Belgrade-Nish.
Station Belgrade : destroyed water centre.



Ligne Belgrade-Nish.
Gare de Belgrade : aiguillages détruits.

Railway line Belgrade-Nish.
Station Belgrade : destroyed switches.



РАЗОРЕНЕ СВЕТЛОФОРНИ И СВЕТОФОРНИ МАШИНСКИ МАТЕРИЈАЛИ

Ligne Belgrade-Nish.

Gare de Belgrade :

Au premier plan : aiguillages détruits par la dynamite ;

Au second plan : magasins et plateformes de chargement détruits.

Railway line Belgrade-Nish.

Station Belgrade :

In the foreground : switches destroyed by dynamite ;

In the background : destroyed warehouses and loading platforms.



Ligne Belgrade-Nish.
Gare de Belgrade : plateformes de chargement détruites, cas typique de destruction de plateformes.

Ligne Belgrade-Nish.
Destroyed loading platforms at the Station Belgrade, characteristic type of destroying platforms.

Гвозд. мост м. расп. преко Топчидерске р. код Београда км пруге Београд-Ниш. - 12. XII. 1918.



Ligne Belgrade-Nish, Km. 4,500.
Destruction du pont en fer sur la rivière
de Topchidère, près de Belgrade.

Line Belgrade-Nish, Km. 4,500.
Destroyed iron bridge over the Topishe-
der river, near Belgrade.



Ligne Belgrade-Nish, Km. 28,802.
Viaduc de $3 \times 33 = 99$ mètres de longueur,
détruit à Ripanj.

Line Belgrade-Nish, Km. 28,802.
Destroyed Viaduct of $3 \times 33 = 99$ metres,
opening at Ripanj.



Ligne Belgrade-Nish, 32 km. 820.
A Ralja : viaduc de 4×43 mètres de longueur, destruction du dernier pilier.

Line Belgrade-Nish, 32 km. 820.
Viaduct at Ralja, 4×43 metres of opening the, destruction of the last pillar.



Ligne Belgrade-Nish, 32 km. 820.
Viaduc de 4×43 de longueur.

Line Belgrade-Nish, 32 km. 820.
Destroyed viaduct of 4×43 of opening.



Ligne Belgrade-Nish, 32 km. 820.
Viaduc de Ralja, de 4×43 mètres de longueur.

Line Belgrade-Nish, 32 km. 820.
The Ralja viaduct, of 4×43 metres.



Ligne Belgrade-Nich, 32 km. 820.
Viaduc de Ralja, de 4×43 mètres de longueur.

Line Belgrade-Nish, 32 km. 820.
The Ralja Viaduct, of 4×43 opening.



Ligne Belgrade-Nish, 28 km. 802.
Viaduc de Ripanj, de $3 \times 33 = 99$ mètres
de longueur.

Line Belgrade-Nish, 28 km. 802.
The viaduct of Ripanj, of $3 \times 33 = 99$ metres
of opening.



Ligne Belgrade-Nich, 109 km. 600.
A Lapovo : station d'eau détruite.

Line Belgrade-Nich, 109 km. 600.
Water Station at Lapovo



Ligne Belgrade-Nish, 110 km. 435.
Pont en fer de 20 mètres de longueur, sur
la rivière Lepenitsa.

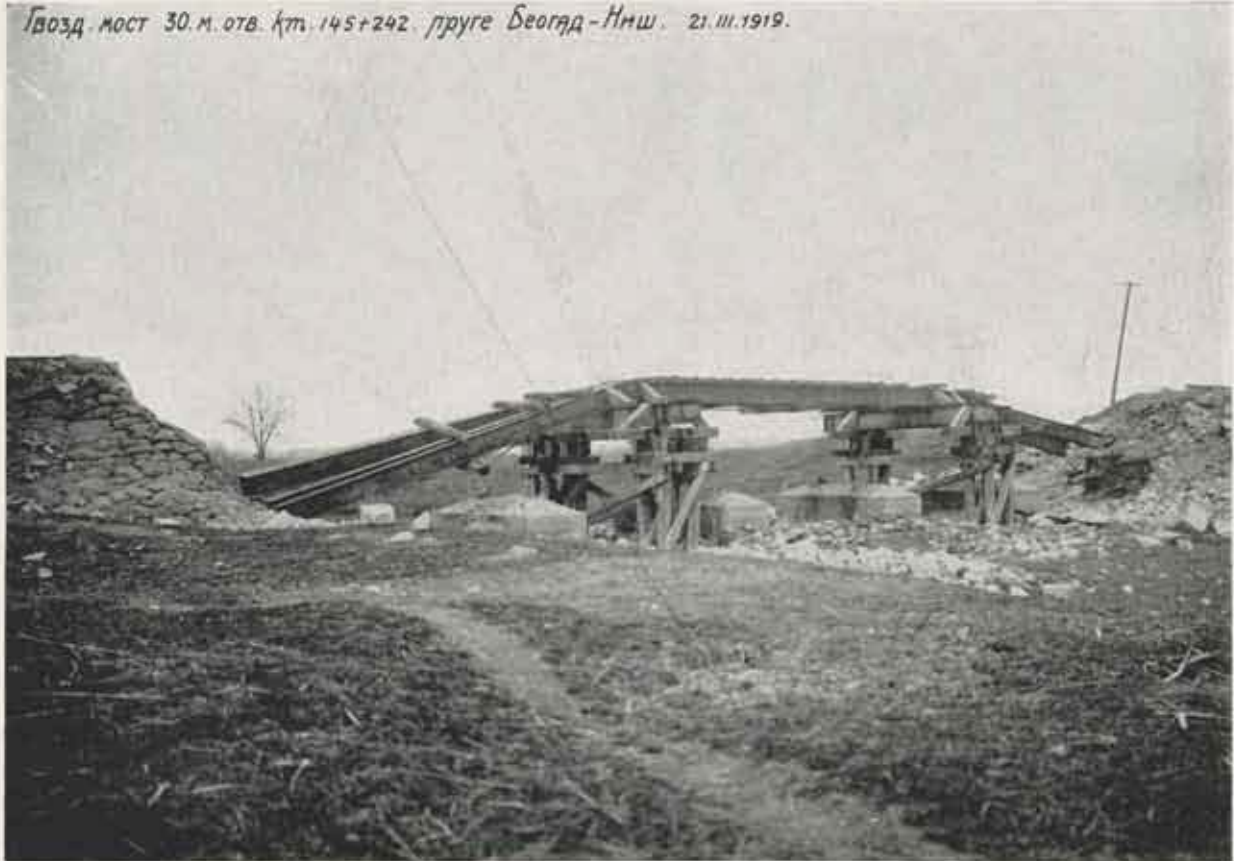
Line Belgrade-Nish, 110 km. 435.
Iron bridge of 20 metres opening, over the
Lepenitsa river.



Ligne Belgrade-Nish, 138 km. 878.
Pont en fer de 36 mètres de longueur, sur
la rivière Belitza.

Line Belgrade-Nish, 138 km. 878.
Iron bridge of 36 metres for opening, over
the river Belitsa.

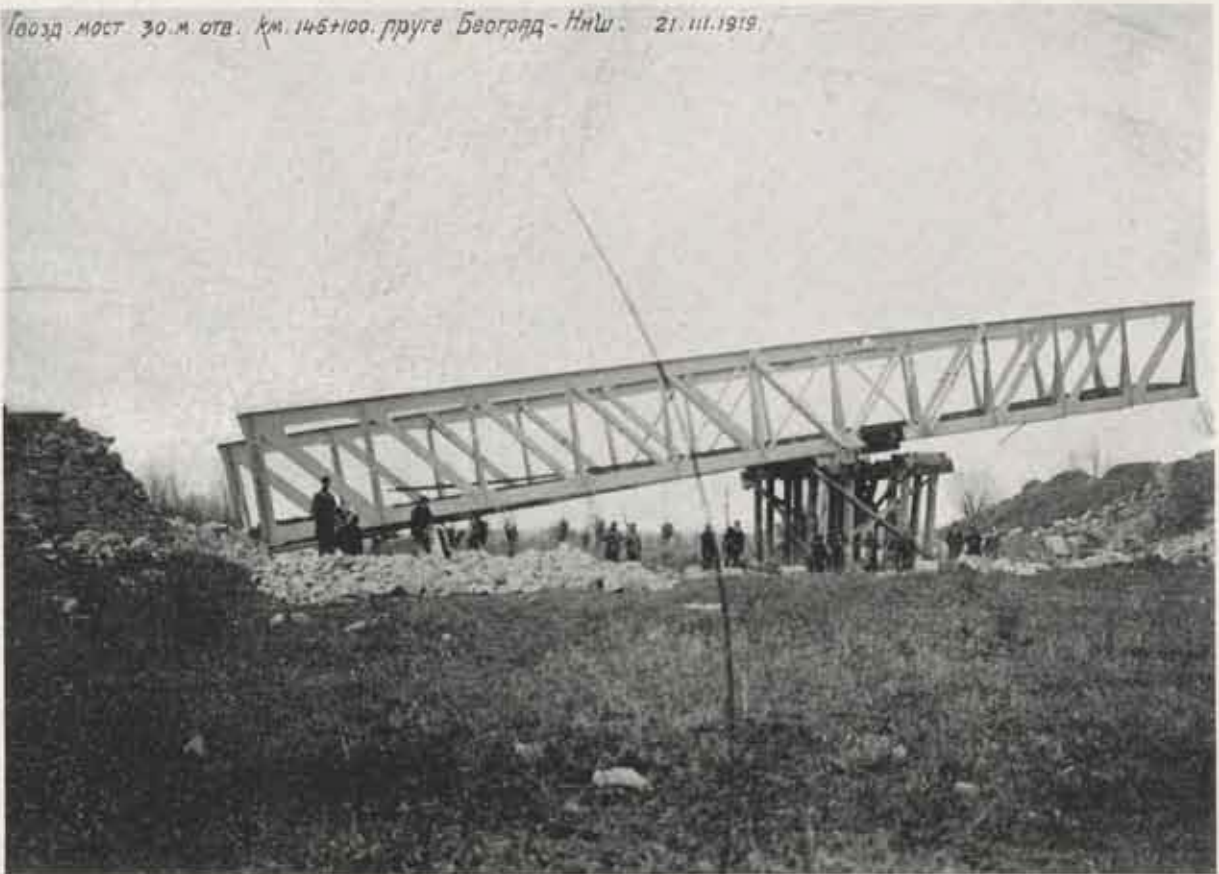
Гвозд мост 30 м. отв. кт. 145+242 пруге Београд-Нш. 21. III. 1919.



Ligne Belgrade-Nish, 145 km. 242
Pont en fer de 30 mètres de longueur.

Line Belgrade-Nish, 145 km. 242.
Iron bridge of 30 metres opening.

Гвозд мост 30 м. отв. км. 146+100. пруге Београд - Ниш. 21. III. 1919.



Ligne Belgrade-Nish, 146 km. 100.
Pont en fer de 30 mètres de longueur.

Line Belgrade-Nish, 146 km. 100.
Iron bridge of 30 metres.



Ligne Belgrade-Nish, 146 km. 634.
Sur la rivière Morava, près de Tchouprija :
pont en fer de $4 \times 80 = 320$ mètres de
longueur.

Line Belgrade-Nish, 146 km. 634.
Iron bridge, $4 \times 80 = 320$ mètres over the
river Morava near Tshooprija.



Ligne Belgrade-Nish, 146 km. 634.
Sur la rivière Morava, à Tchouprija : pont
en fer de $4 \times 80 = 320$ mètres de longueur.

Line Belgrade-Nish, 146 km. 634.
Iron bridge $4 \times 80 = 320$ mètres opening
over the River Morava near Tshooprija.



Ligne Belgrade-Nish, 152 km. 200.
La gare de Paratchine.

Line Belgrade-Nish, 152 km. 200.
Station Paratshin.



Ligne Belgrade-Nish, 152 km. 200.
Garage de locomotives à la gare de Parastshin.

Line Belgrade-Nish, 152 km. 200.
Engine shed at the station Parastshin.



Станнич зграда у Сталачу * км.176+400. пр. Београд-Ниш - 24. III. 1919.

Ligne Belgrade-Nish, 176 km. 400.
A Stalatch : bâtiment de la gare, pillé,
détruit par incendie.

Ligne Belgrade-Nish, 176 km. 400.
The station at Stalatsh, robbed and des-
troyed by fire.



Ligne Belgrade-Nish.
Petit pont détruit près de Stalatch, cas
typique de destruction.

Line Belgrade-Nish.
Destroyed small bridge near Stalatch,
typical example of destruction.



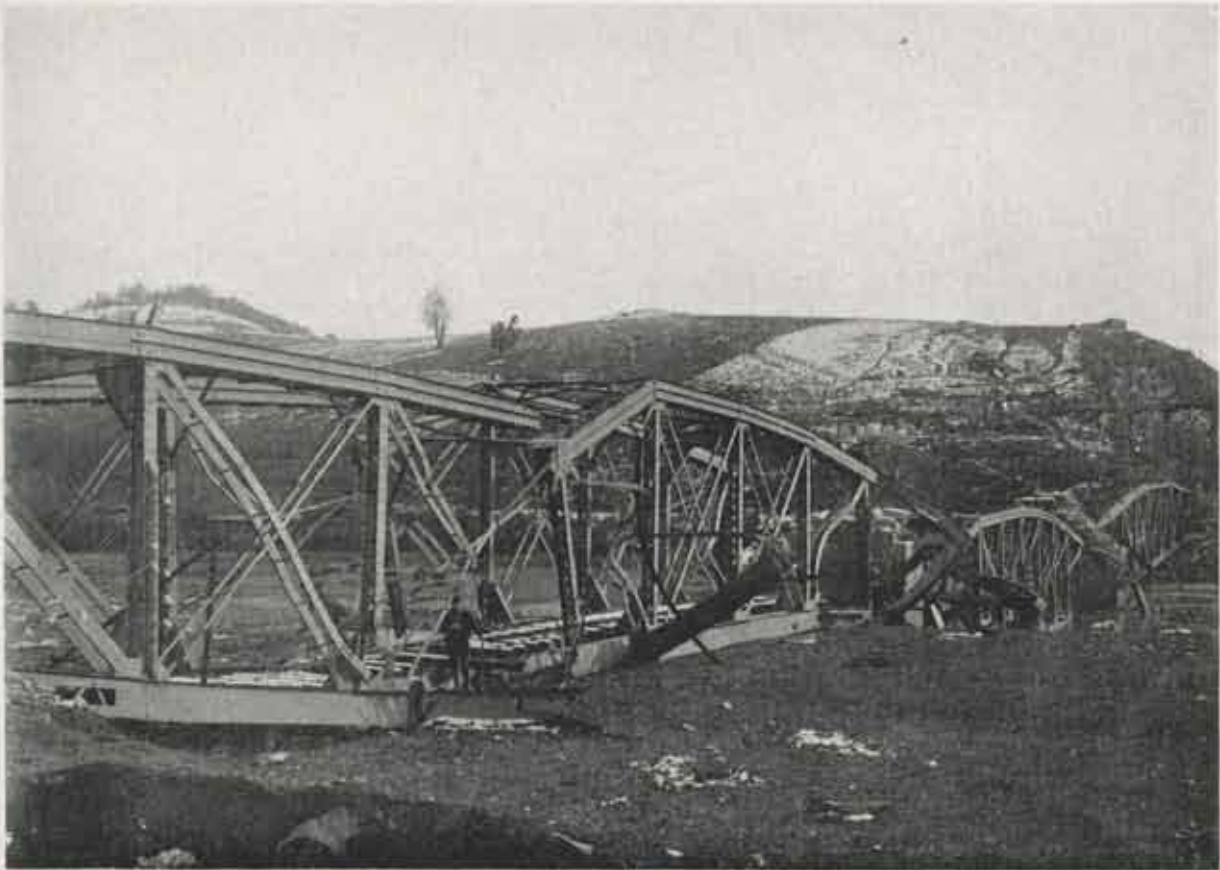
Ligne Belgrade-Nish, 176 km. 400.
A la gare de Stalatsh : le bâtiment de la
station d'eau détruit.

Line Belgrade Nish, 176 km. 400.
The building of the water station at
Stalatsh.



Ligne Belgrade-Nish, 180 kilomètres.
A Stalatch : les bâtiments détruits de la
gare et des magasins.

Line Belgrade-Nish, 180 kilometres.
The destroyed buildings of the station and
warehouses at Stalatsh.

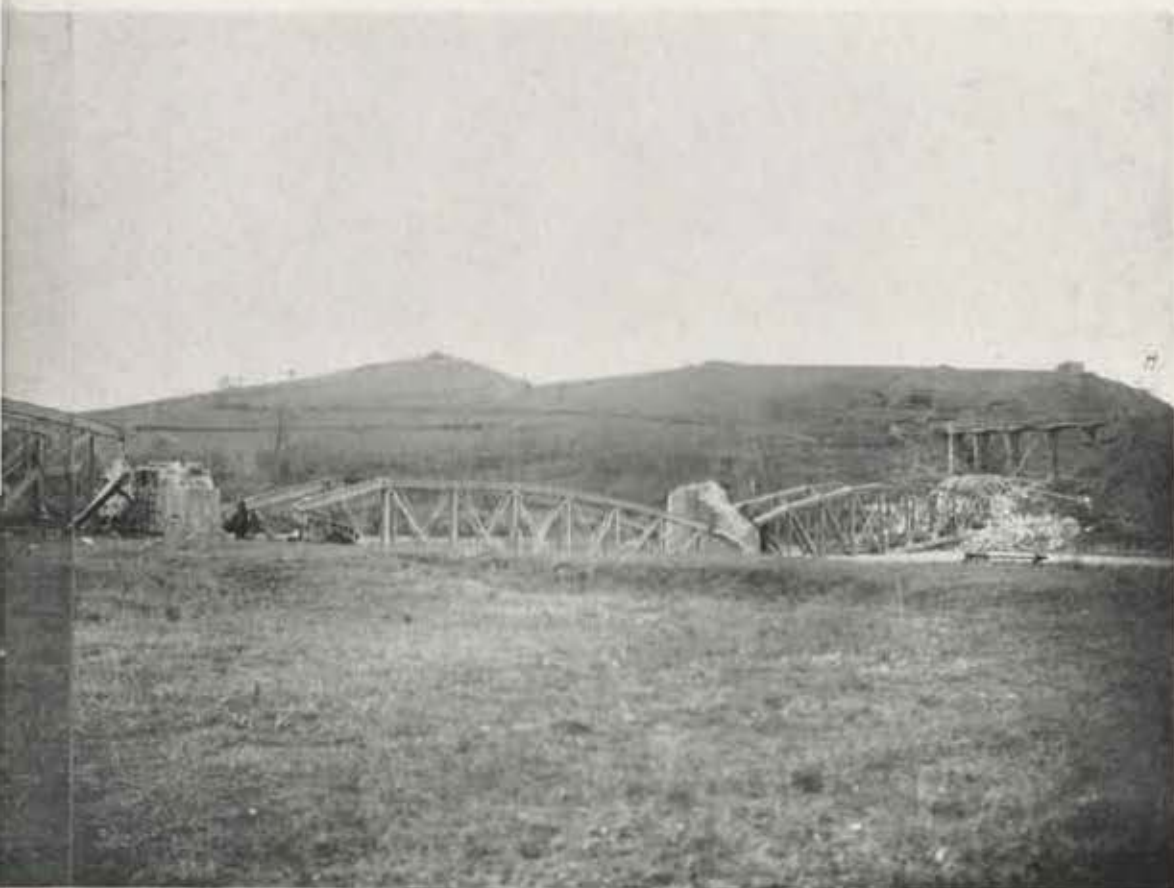


Ligne Belgrade-Nish.
Sur la rivière Morava : pont en fer, détruit
à Tserovats, près de la gare de Braljina.

Line Belgrade-Nish.
Destroyed iron bridge over the river Mora-
va at Tserovats near the station Braljina.



Ligne Belgrade-Nich, 190 km. 812.
Sur la rivière Morava, près de Tserovats :
pont en fer de $3 \times 50 = 150$ mètres de
longueur.



Line Belgrade-Nish, 190 km. 812.
Destroyed iron bridge of $3 \times 50 = 150$ metres
opening over the river Morava at
Tserovats.

Згсв. прор. од 6^м отв. преко ратака близу Брљине, кт. 184+780, пруга Београд-Ниш. - 25. III. 1919.



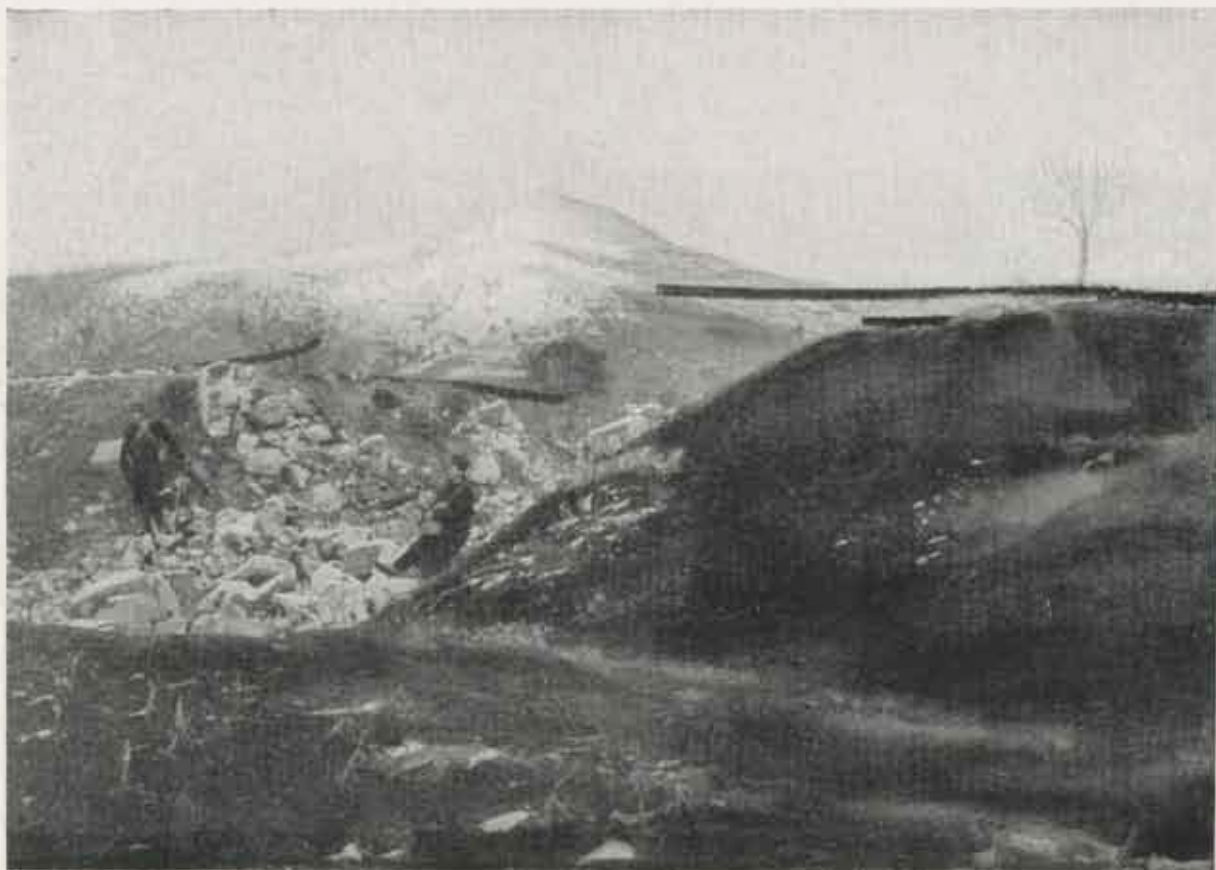
Ligne Belgrade-Nich, 184 km. 780.
Pont en pierre de 6 mètres de longueur,
détruit à Braljina.

Line Belgrade-Nish, 184 km. 780.
Destroyed stone bridge of 6 metres open-
ing at Braljina.



Ligne Belgrade-Nish, 186 km. 6.
Gare de Braljina.

Line Belgrade-Nish, 186 km. 6.
Station of Braljina.



Ligne Belgrade-Nish.
Près de Braljina : pont en maçonnerie, cas
typique de destruction, montrant que
rien ne reste de la structure.

Ligne Belgrade-Nish.
Destroyed stone bridge at Braljina, typical
example of destruction, showing that
nothing remains of the structure.



Ligne Belgrade-Nish, 194 km. 300.
Sur la rivière Ribarska : destruction du
pont en fer de 20 mètres de longueur.

Line Belgrade-Nish, 194 km. 300.
Destroyed iron bridge of 20 metres of
opening over the Ribarska River.



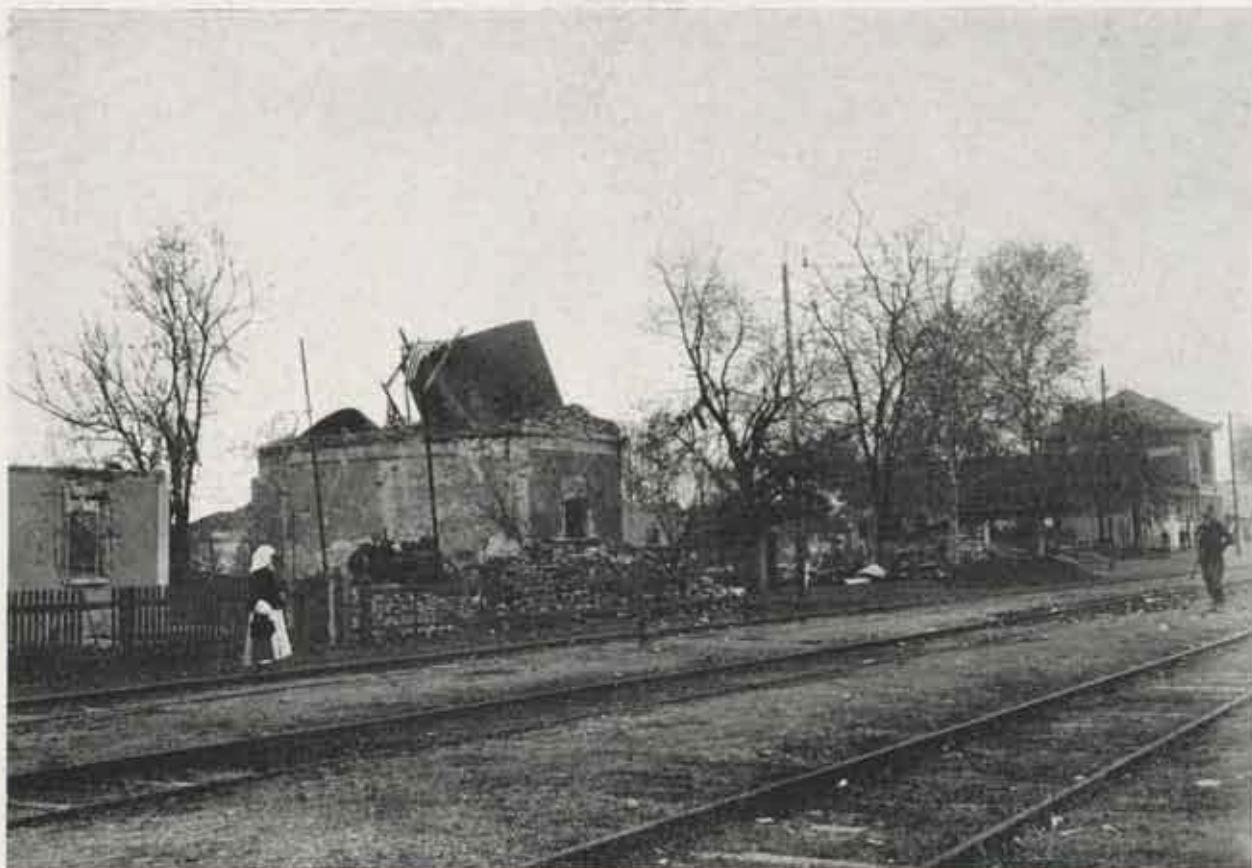
Ligne Belgrade-Nich.
Pont en fer de 10 mètres de longueur,
détruit, près du village de Techitsa.

Line Belgrade-Nish.
Destroyed iron bridge of 10 metres of
opening, at the village Teshitsa.



Ligne Belgrade-Nish.
La gare détruite à Jitkovats.

Line Belgrade-Nish.
Destroyed station at Jitkovats.



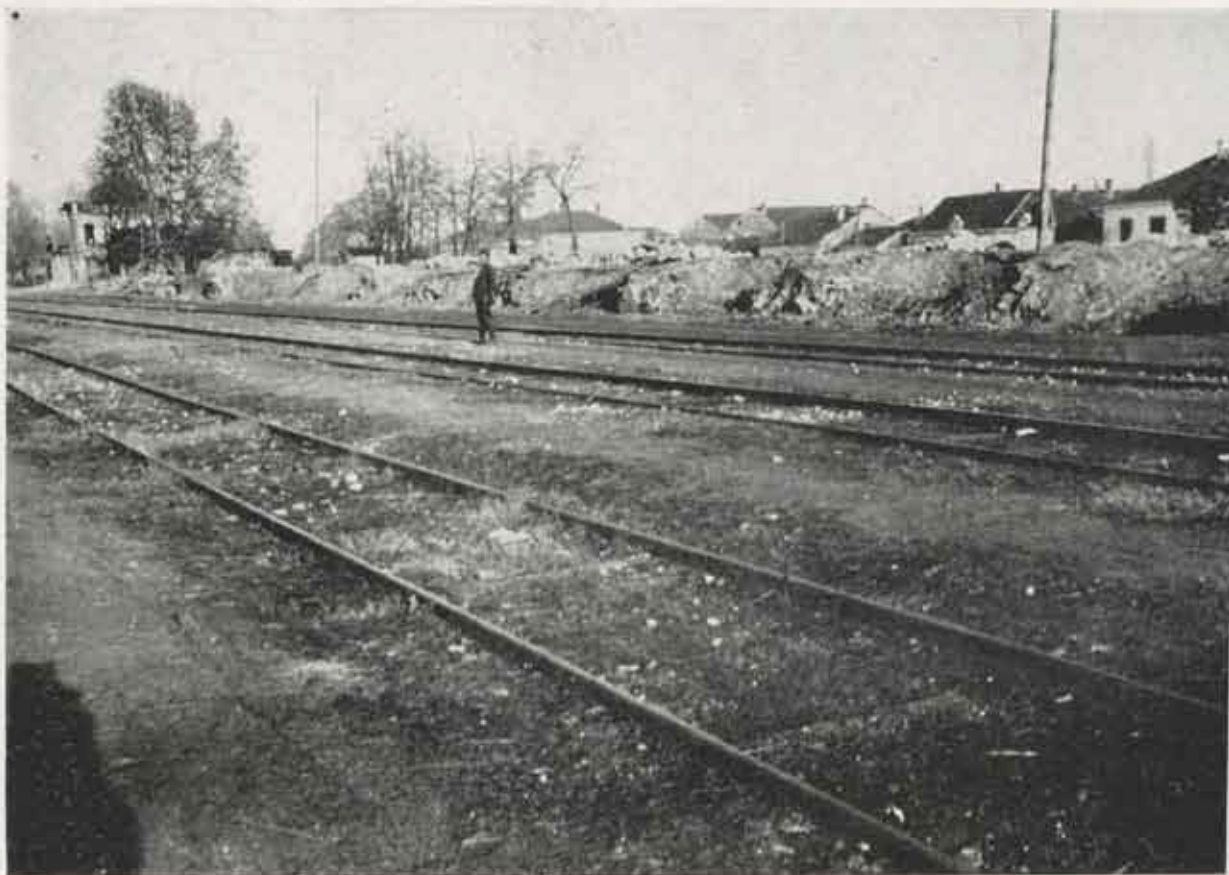
Ligne Belgrade-Nish.
A la gare d'Alexinats : station d'eau dé-
truite.

Ligne Belgrade-Nish.
Water station at Alexinats.



Ligne Belgrade-Nish.
Station d'eau et magasins à la gare d'Alexinats.

Line Belgrade-Nish.
Water station and warehouses at the station Alexinats.

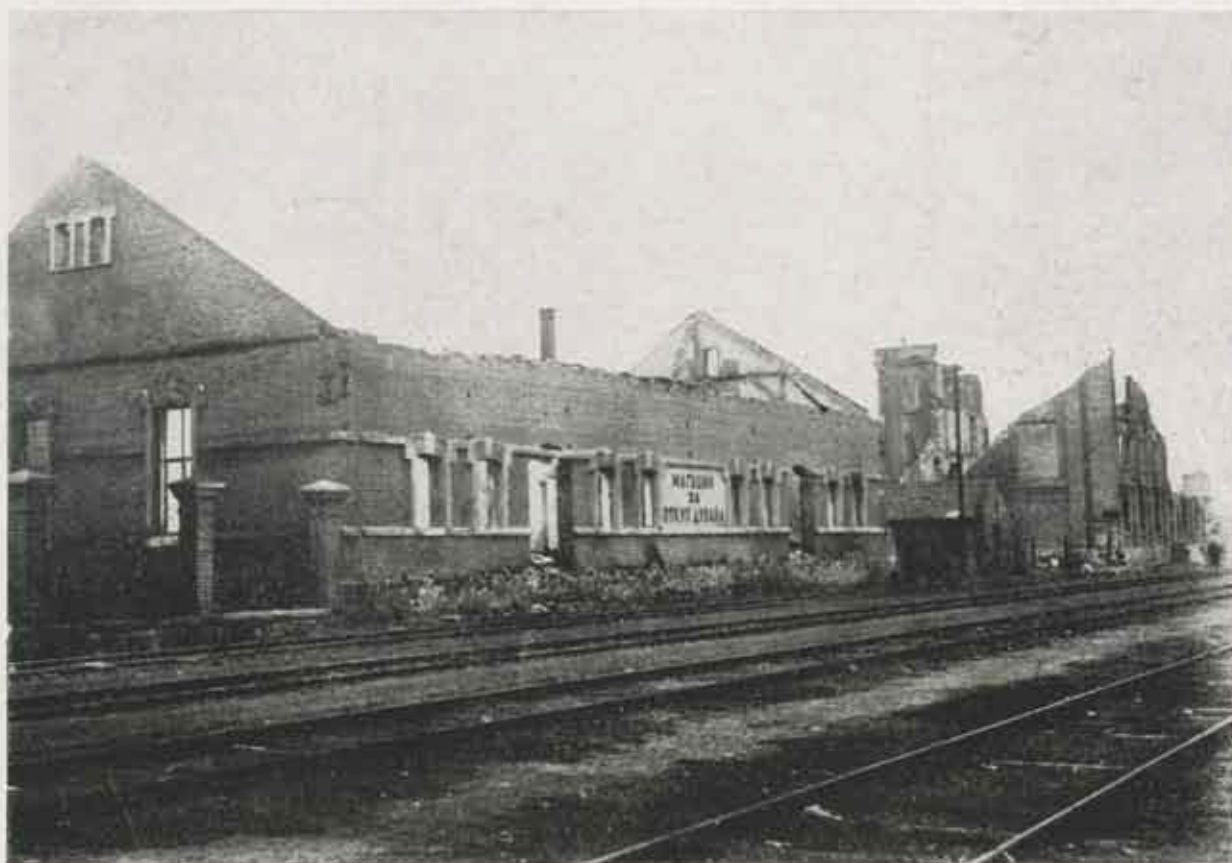


Ligne Belgrade-Nich.

A Alexinats : bâtiments de la gare, des
magasins et plateformes de chargement
détruits.

Line Belgrade-Nish.

Destroyed buildings of the station, ware-
houses and loading platforms at Alexi-
nats.



Ligne Belgrade-Nish.
Magasin-dépôt des tabacs détruit, à la
gare d'Alexinats.

Line Belgrade-Nish.
Destroyed warehouse for tobacco at the
station Alexinats.



Ligne Belgrade-Nish.
Magasin détruit, à la gare de Jitkovals.

Ligne Belgrade-Nish.
Destroyed warehouse at the station Jitkovals.



Ligne Belgrade-Nish.

Le magasin-dépôt du monopole des tabacs,
pillé, détruit par incendie, à la gare de
Jitkovats.

Line Belgrade-Nish.

The looted destroyed and burnt warehouse
of the tobacco monopoly at the station
Jitkovats.



Ligne Belgrade-Nish, 228 km. 642.
 Sur la rivière Morava, près de Soupovats :
 pont en fer de $4 \times 50 = 200$ mètres.

Line Belgrade-Nish, 228 km. 642.
 Iron bridge $4 \times 50 = 200$ over the river
 Morava, at Soupovats.



Ligne Belgrade-Nish, 228 km. 642.
Sur la rivière Morava : pont en fer de
 $4 \times 50 = 200$ mètres de longueur, détruit
à Sopoats.

Line Belgrade-Nish, 228 km. 642.
Destroyed iron bridge $4 \times 50 = 200$ of
opening over the Morava, at Sopoats.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié.
A Kourvinegrad, 280 kilomètres : série de
ponts détruits et travaux de réparations
provisoires.



Line Belgrade-Nish-Vranje.
Destroyed bridges at Koorvingrad, 280 ki-
lometres and the building of temporary
repairs.



Ligne Belgrade-Nish, 243 km. 500.
Station d'eau à la gare de Nish.

Line Belgrade-Nish, 243 km. 500.
Water station at Nish.



Ligne Belgrade-Nish-Vranje, 287 km. 500.
A la gare de Nish : ambulance et magasin
des marchandises de la grande vitesse.

Ligne Belgrade-Nish-Vranje, 287 km. 500.
Ambulance and express goods warehouse
at Nish station.



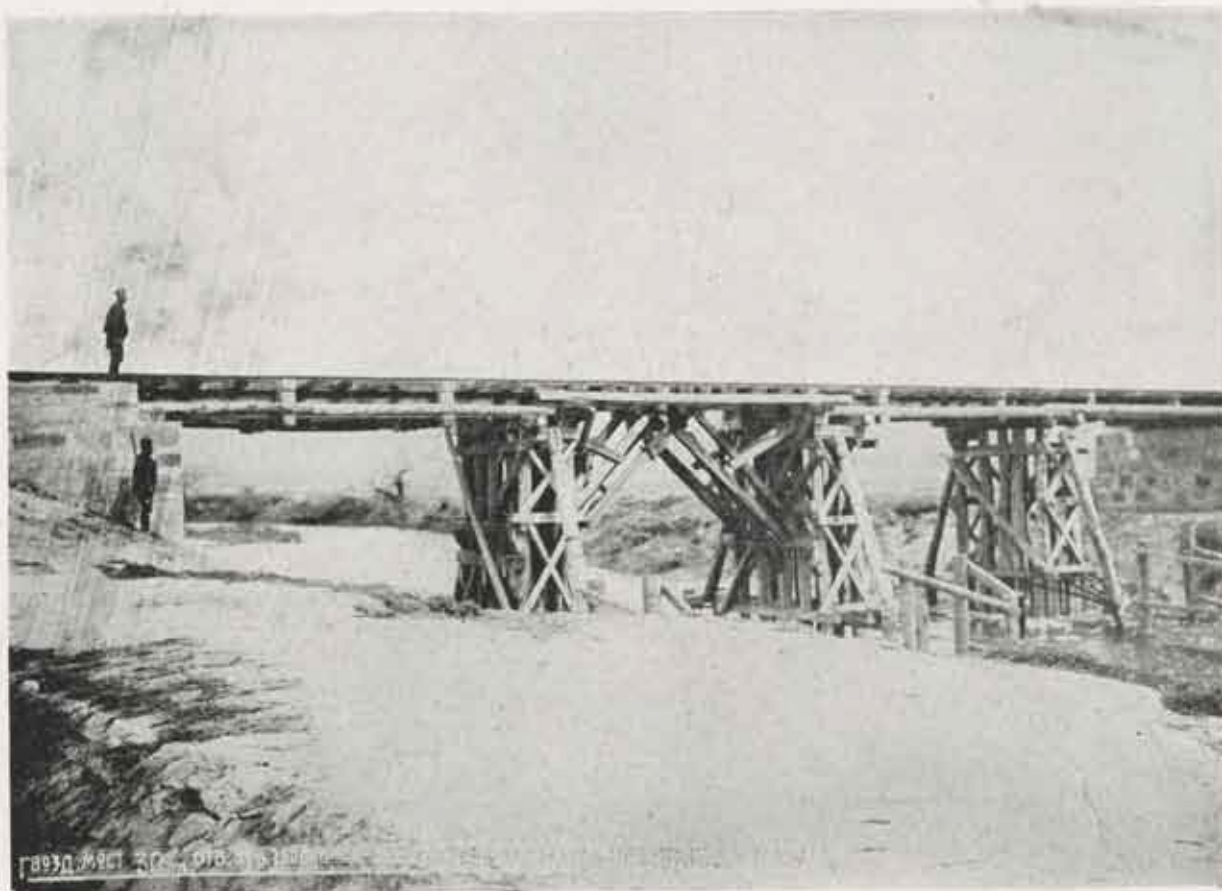
Ligne Belgrade-Nish, 243 km. 500.
A la gare de Nish : le garage des locomotives pillé et détruit.

Ligne Belgrade-Nish, 243 km. 500.
Looted and destroyed engine shed at Nish.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié, 200 km. 080.
Sur la rivière Toplitz : pont en fer de
40 mètres de longueur.

Line Belgrade-Nish-Vranje, 260 km. 080.
Iron bridge over the river Toplitza of
10 metres opening.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié, 274 km. 058.
Sur la rivière Yablanitsa : pont en fer,
détruit, de 30 mètres de longueur et les
travaux provisoires le remplaçant.

Line Belgrade-Nish-Vranje, 274 km. 058.
Destroyed iron bridge of 30 metres opening
over the Yablanitsa river and the tem-
porary repairs of it.

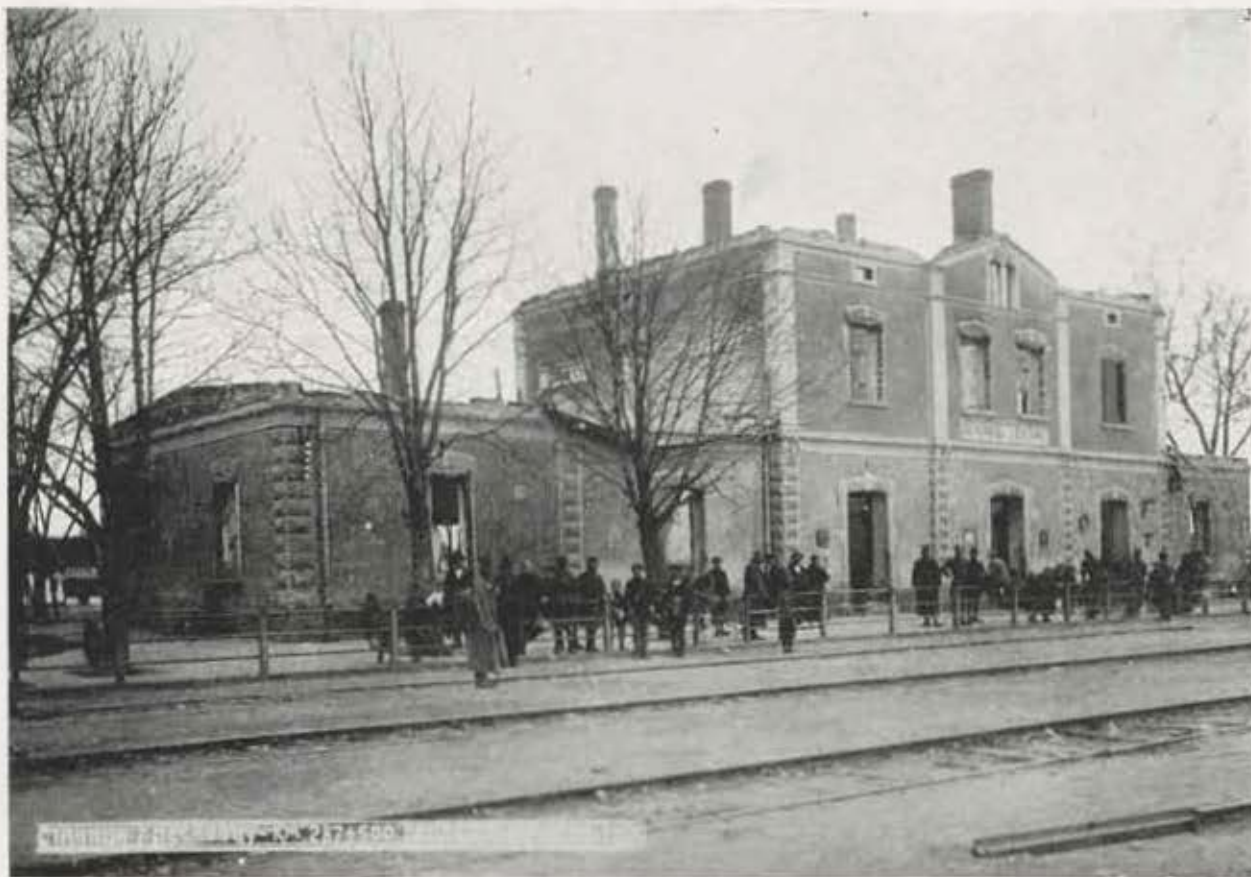


Ligne Belgrade-Nich-Vranié-Skoplié,
285 km. 025.

Sur la rivière Veternitsa : pont en fer,
détruit, de 30 mètres de longueur et les
travaux de réparations provisoires.

Line Belgrade-Nish-Vranje-Skoplje,
285 km. 025.

Iron bridge destroyed over the river
Veternitsa of 30 metres opening and
temporary repairs of it.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié-Skoplié,
285 km. 500.
Gare de Leskovats incendiée.

Line Belgrade-Nish-Vranje-Skoplje,
285 km. 500.
Station of Leskovats burnt.



Ligne Belgrade-Nish, 287 km. 500.
Station d'eau détruite, à la gare de Leskovats.

Line Belgrade-Nish, 287 km. 500.
Destroyed water station at Leskovats.



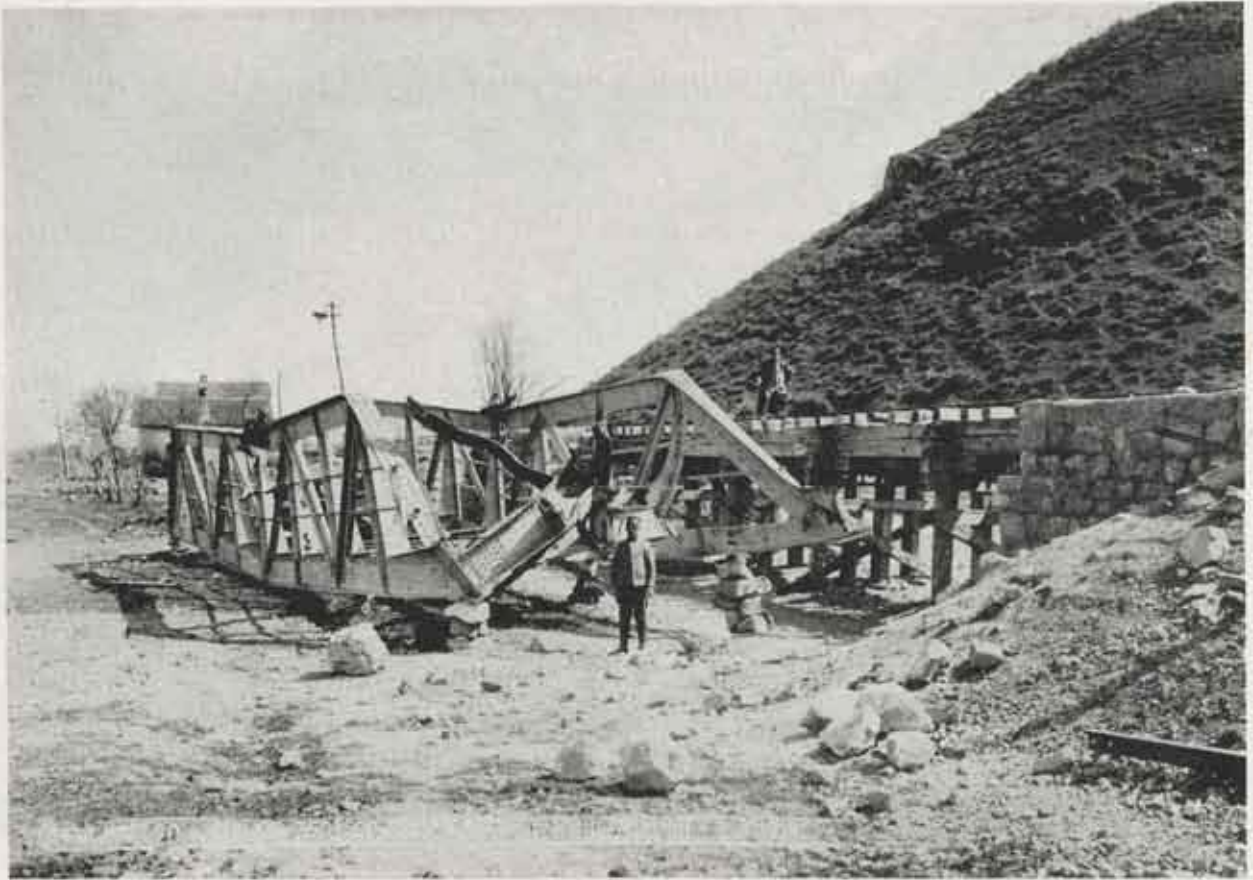
Ligne Belgrade-Nish-Vranje, 300 km. 270.
Sur la rivière Morava : deux ponts en fer
détruits, de 40 et 20 mètres de longueur.

Line Belgrade-Nish-Vranje, 300 km. 270.
Two destroyed iron bridges of 40 and
20 metres opening over the Morava river.



Ligne Belgrade-Nish-Vranje, 343 km. 320.
Sur la rivière Morava: pont en fer détruit,
de 40 mètres de longueur et travaux de
réparations provisoires.

Line Belgrade-Nish-Vranje, 343 km. 320.
Destroyed iron bridge of 40 metres opening
over the Morava river and temporary
repairs.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié, 350 km. 500.
Pont en fer détruit, de 20 mètres de longueur.

Line Belgrade-Nish-Vranje, 350 km. 500.
Destroyed iron bridge of 20 metres opening.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié-Skoplié
254 km. 200.
Station d'eau détruite à la gare de Vranié.

Line Belgrade-Nish-Vranje-Skoplye
254 km. 200.
Destroyed water station at Vranje.



Ligne Belgrade-Nish-Skoplić, 364 km 463.
Sur la rivière Morava : pont en fer détruit,
de 40 mètres de longueur et travaux de
réparations provisoires.

Line Belgrade-Nish-Skoplye, 364 km. 463.
Destroyed iron bridge of 40 metres opening
over the Morava river and temporary
repairs.



Ligne Belgrade-Nish-Skoplié, 365 km. 700.
La gare de Ristovats.

Line Belgrade-Nish-Skoplye, 365 km. 700.
The station at Ristovats.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié, 302 km. 550.
Sur la rivière Morava, à Grdelitsa : pont
en fer de 54 mètres de longueur et tra-
vaux provisoires de réparations.



Line Belgrade-Nish-Vranje, 302 km. 550.
Destroyed iron bridge of 54 metres opening over the Morava river at Grdelitsa and temporary repairs



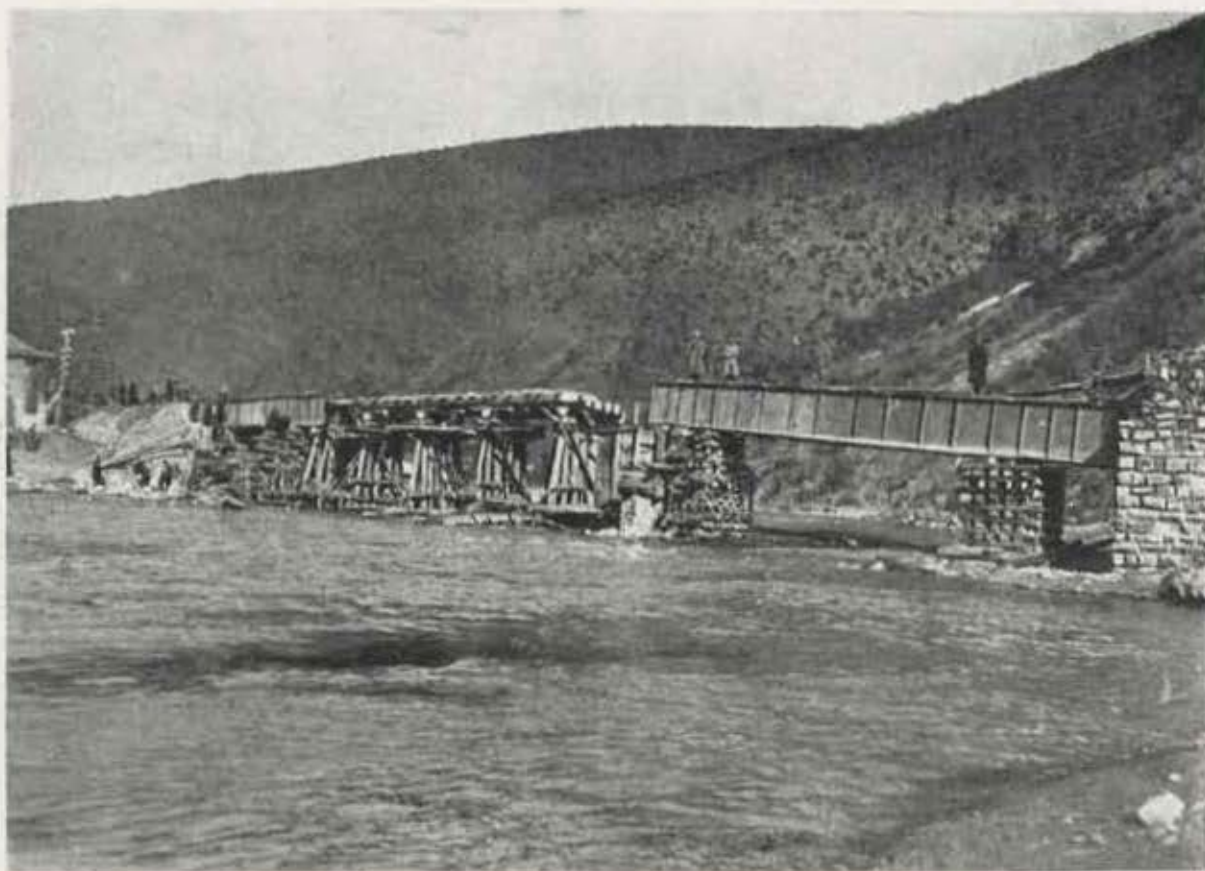
Ligne Belgrade-Nich-Vranié, 365 km. 700.
A la gare de Ristovats : magasins et plate-
formes de chargement détruits.

Line Belgrade-Nish-Vranje, 365 km. 700.
Destroyed warehouses et loading plat-
forms at the station Ristovats.



Ligne Salonique-Skoplië, 215 kilomètres.
A Zelenikovo : pont en fer de $4 \times 17,5 =$
60 mètres de longueur.

Ligne Sanolice-Skoplye, 215 kilometres
Destroyed iron bridge of $4 \times 17,5 =$
60 metres opening at Zelenikovo.



Ligne Salonique-Skoplié, 216 kilomètres.
Sur la rivière Vardar : pont en fer de
 $3 \times 18,20 = 54$ m. 60 de longueur.

Line Salonica-Skoplye, 216 kilometres.
Iron bridge of $3 \times 18,20 = 54$ m. 60 opening
over the Vardar river.



Ligne Salonique-Skoplië.
Sur le Vardar, près de Demir-Kapia : pont
en fer détruit par l'armée Bulgare en
1918.

Line Salonica-Skoplye.
Iron bridge over the Vardar river near
Demir-Kapia destroyed by the Bulgarian
army in 1918.



Ligne Salonique-Skoplië.
Près de Djevgjelia: pont en fer détruit
par l'armée Bulgare en 1918.

Line Salonica-Skoplye.
Iron bridge near Djevgjelia destroyed by
the Bulgarian army in 1918.



Ligne Nich-Pirot.

Murs de soutien détruits le long de la
rivière Nichava, dans le défilé de
Sitchévo.

Läne Nish-Pirot.

Destroyed supporting walls along the
Nishava river in the defile of Sitshevo.



Ligne Nish-Pirot.

Sur la rivière Nichava : Pont en fer détruit,
de 60 mètres de longueur et travaux de
réparations provisoires.

Line Nish-Pirot.

Destroyed iron bridge of 60 metres opening,
over the Nishava river and temporary
repairs.



[Ligne Nish-Pirot, 23 km. 500.
Pont en fer de 60 mètres de longueur
détruit, sur la rivière Nishava.

Line Nish-Pirot, 23 km. 500.
Destroyed iron bridge of 60 metres opening,
over the Nishava river.



Ligne Nish-Pirot.

Près de Sveta-Petka : pont en fer de
60 mètres de longueur détruit, sur la
rivière Nishava.

Ligne Nish-Pirot.

Near Sveta-Petka, destroyed iron bridge
of 60 metres opening over the Nishava
river.



Ligne Nish-Pirot, 56 km. 431.
Pont en fer de 60 mètres de longueur
détruit, sur la rivière Nishava.

Line Nish-Pirot, 56 km. 431. |
Destroyed iron bridge of 60 metres opening,
over the Nishava river.



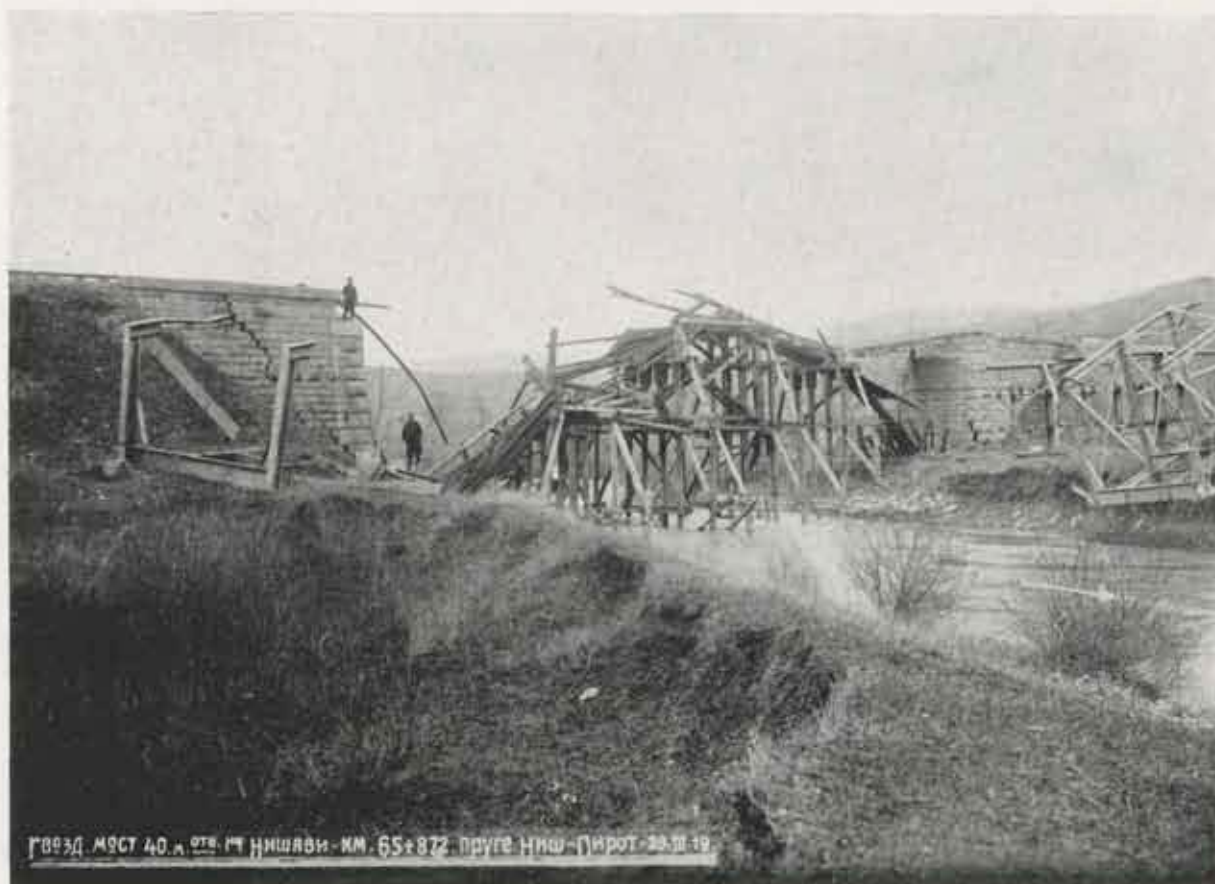
Ligne Nish-Pirot, 63 km. 800.
Gare de Stanitchénié, pillée et incendiée.

Line Belgrade-Nish-Pirot, 63 km. 800.
Station of Staneetshanje looted and burnt.



Ligne Nish-Pirot, 64 km. 201.
Pont en fer de 50 mètres de longueur, sur
la rivière Temska.

Line Nish-Pirot, 64 km. 201.
Iron bridge of 50 metres opening over the
Temska river.



Ligne Nich-Pirot, 65 km. 872.
Pont en fer de 40 mètres de longueur
détruit, sur la rivière Nichava.

Line Nish-Pirot, 65 km. 872
Destroyed iron bridge of 40 metres opening
over the Nishava river.



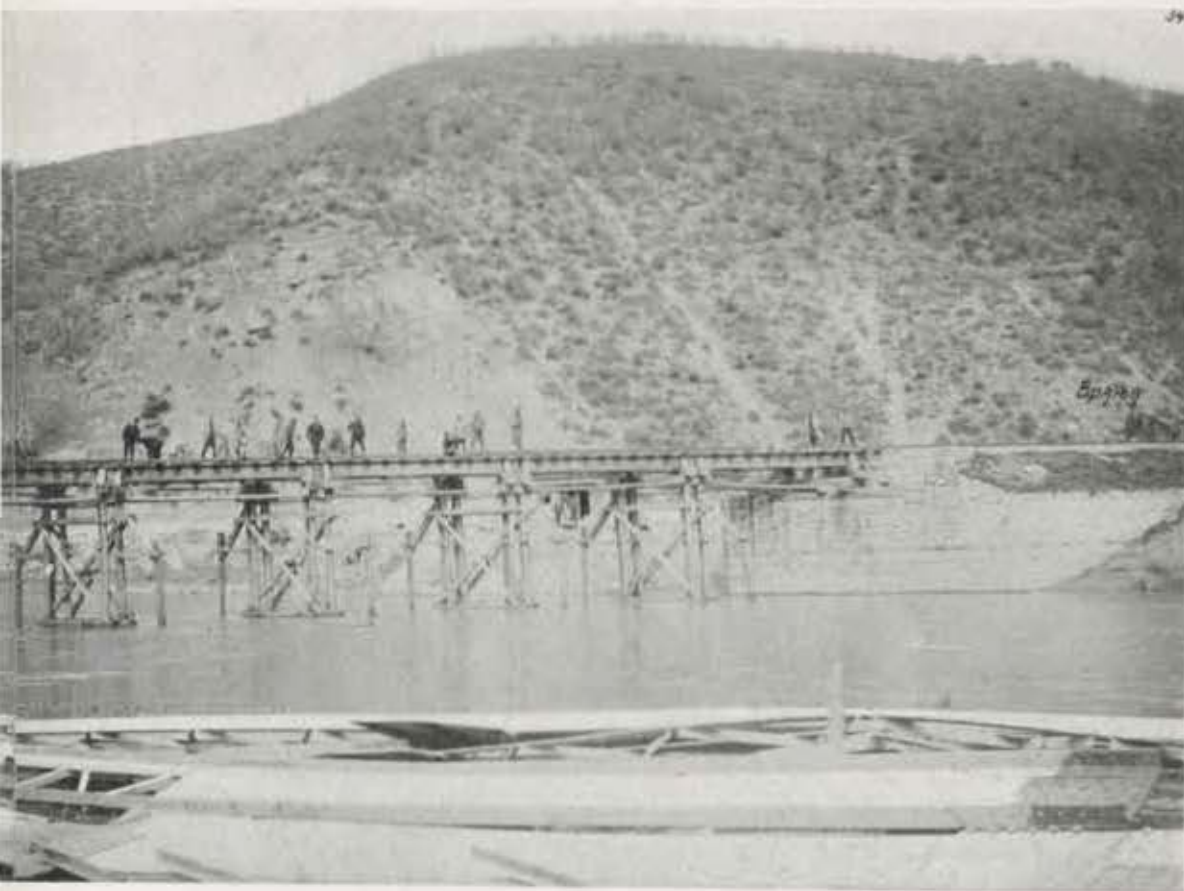
Ligne Nieh-Pirot, 65 km. 872.
Pont en fer de 40 mètres de longueur
détruit, sur la rivière Nishava.

Line Nish-Pirot, 65 km. 872.
Destroyed iron bridge of 40 metres opening
over the Nishava river.

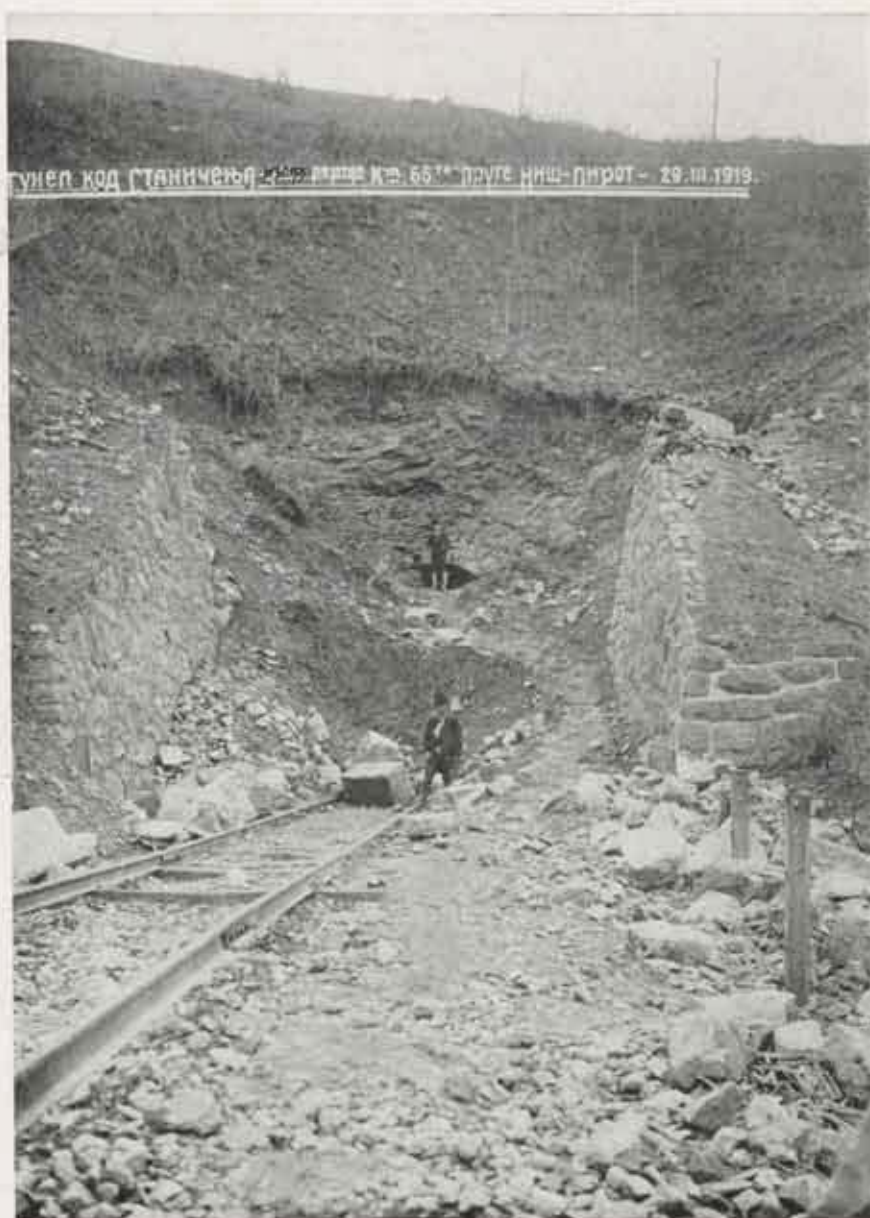
Гвозд мост 2x41.54 м отв на Морави - км. 305+024 пруге Београд-Ниш-Врњак - 2. IV. 1919.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié, 305 km. 024.
Sur la rivière Morava : pont en fer détruit,
de $2 \times 41,54 = 83$ m. 08 et travaux de
réparations provisoires.



Line Belgrade-Nish-Vranje, 305 km. 024.
Destroyed iron bridge of $2 \times 41.54 =$
83 m. 08 opening over the Morava river
and temporary repairs.



Ligne Nish-Pirot, 66 kilomètres.
Près de Stanitchenié : tunnel détruit, cas
typique de destruction de tunnel et des
rampes au devant de l'entrée du tunnel.

Ligne Nish-Pirot, 66 kilomètres.
Destroyed tunnel near Staneetshanje, typi-
cal case of destruction of tunnel and of
the works in front of the tunnel opening.



Ligne Nish-Pirot, 66 kilomètres.
A Stanitchenié : le tunnel et son entrée
détruits.

Line Nish-Pirot, 66 kilometres.
The tunnel and its entrance destroyed at
Staneetshanje.



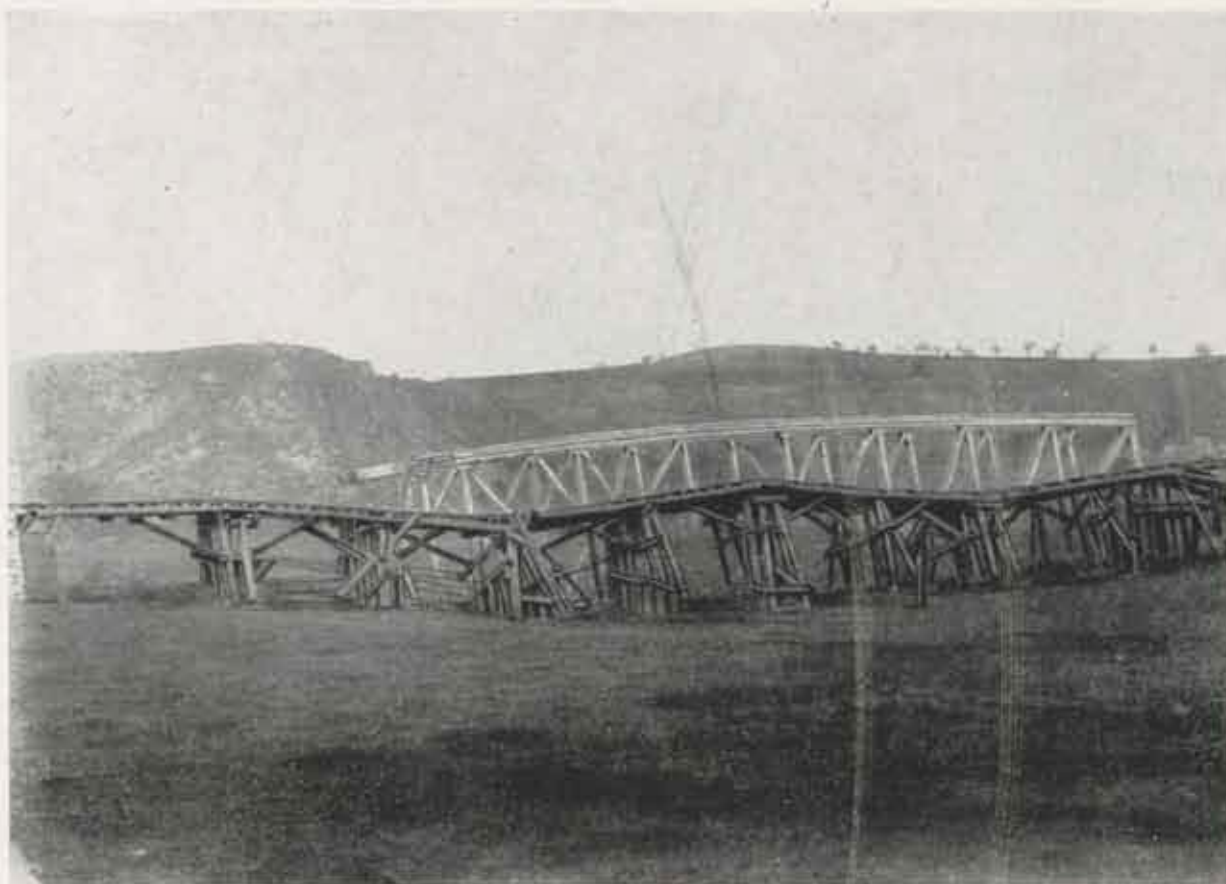
Ligne Nich-Pirot, 66 km. 238.
Sur la rivière Nichava : pont en fer de
54 mètres de longueur, détruit.

Line Nish-Pirot, 66 km. 238.
Destroyed iron bridge of 54 metres opening
over the Nishava river.



Ligne Nish-Pirol, 66 km. 238.
Sur la rivière Nishava : pont en fer de
54 mètres de longueur.

Line Nish-Pirol, 66 km. 238.
Iron bridge of 54 metres opening over the
Nishava river.



Ligne Nish-Pirot.
Pont Siniatchki, entre Palanka et Pirot.

Line Nish-Pirot.
The Seenjatshki bridge, between Palanka
and Pirot.



Ligne Smederevo-Velika-Plana.

A la gare de Smederevo : bâtiment de la gare, magasins et plateformes de chargement détruits.

Line Smederevo-Velika-Plana.

The buildings of the station, warehouses and loading platforms destroyed at Smederevo.



Ligne Smederevo-Velika-Plana, 41 km. 365
Sur la rivière Yassenitsa : pont en fer de
30 mètres de longueur détruit.

Line Smederevo-Velika-Plana, 41 km. 365.
Destroyed iron bridge of 30 metres opening
over the Yassenitsa river.



Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujitsé.
Sur la rivière Morava, près de Stalatch :
pont en fer servant à la circulation ferro-
viaire et routière détruit.

Line Stalatsh-Krooshevats-Oojitse.
Destroyed iron bridge for rail and road
traffic near Stalatsh over the Morava
river.



Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujitse,
0 km. 196.
Pont en fer de 2×15 de longueur détruit.

Line Stalatsh-Krooshevats-Oofitse,
0 km. 196.
Destroyed iron bridge of 2×15 opening.



Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujtsé.
0 km. 740.

Sur la rivière Morava, près de Stalatch :
pont en fer de $2 \times 75 = 150$ mètres de
longueur.

Line Stalatsh-Krooshevats-Oojitse,
0 km. 740.

Iron bridge of $2 \times 75 = 150$ metres
opening over the Morava river near
Stalatsh.



Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujitsé.
1 km. 740.

Pont en fer de 12 mètres de longueur
détruit.

Ligne Stalatsh-Krooshevats-Oojitse.
1 km. 740.

Destroyed iron bridge of 12 metres open-
ing.



Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujitsé,
5 km. 350.

Pont en maçonnerie de 6 mètres de longueur détruit.

Line Stalatsh-Krooshevats-Oojitse,
5 km. 350.

Destroyed stone bridge of 6 metres opening.



Лigne Stalatch-Krouchévats-Oujitse.
12 km. 650.

Pont en fer de 15 mètres de longueur
détruit.

Ligne Stalatch-Krooshevats-Oujitse.
12 km. 650.

Destroyed iron bridge of 15 metres open-
ing.

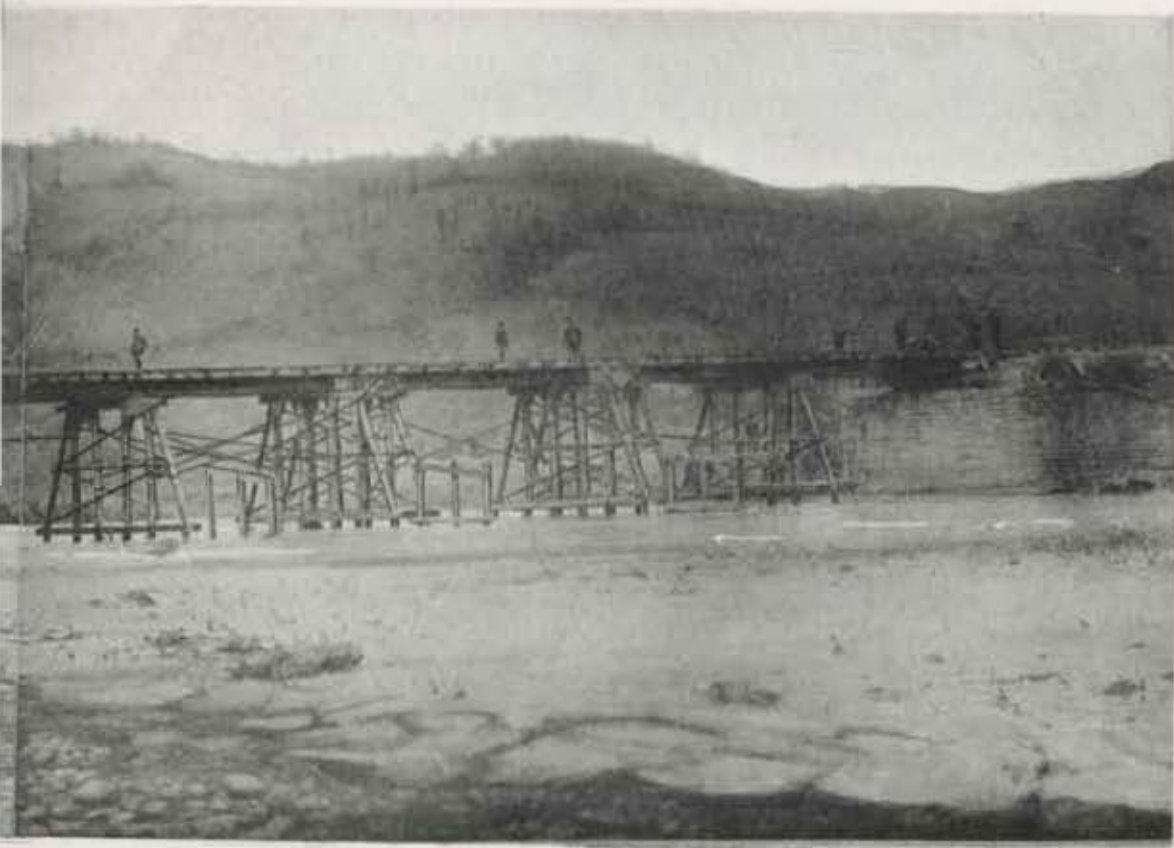


Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujitsé,
12 km. 850.
Pont en fer de 60 mètres de longueur
détruit.

Ligne Stalatsh-Krooshevats-Oujitse,
12 km. 850.
Destroyed iron bridge of 60 metres open-
ing.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié, 311 km. 771.
Sur la rivière Morava : pont en fer détruit,
de $2 \times 41,54 \approx 83$ m. 08 de longueur et
travaux de réparations provisoires.



Line Belgrade-Nish-Vranje, 311 km. 771.
Destroyed iron bridge of $2 \times 41,54 =$
83 m. OS opening over the Morava river
and temporary repairs.



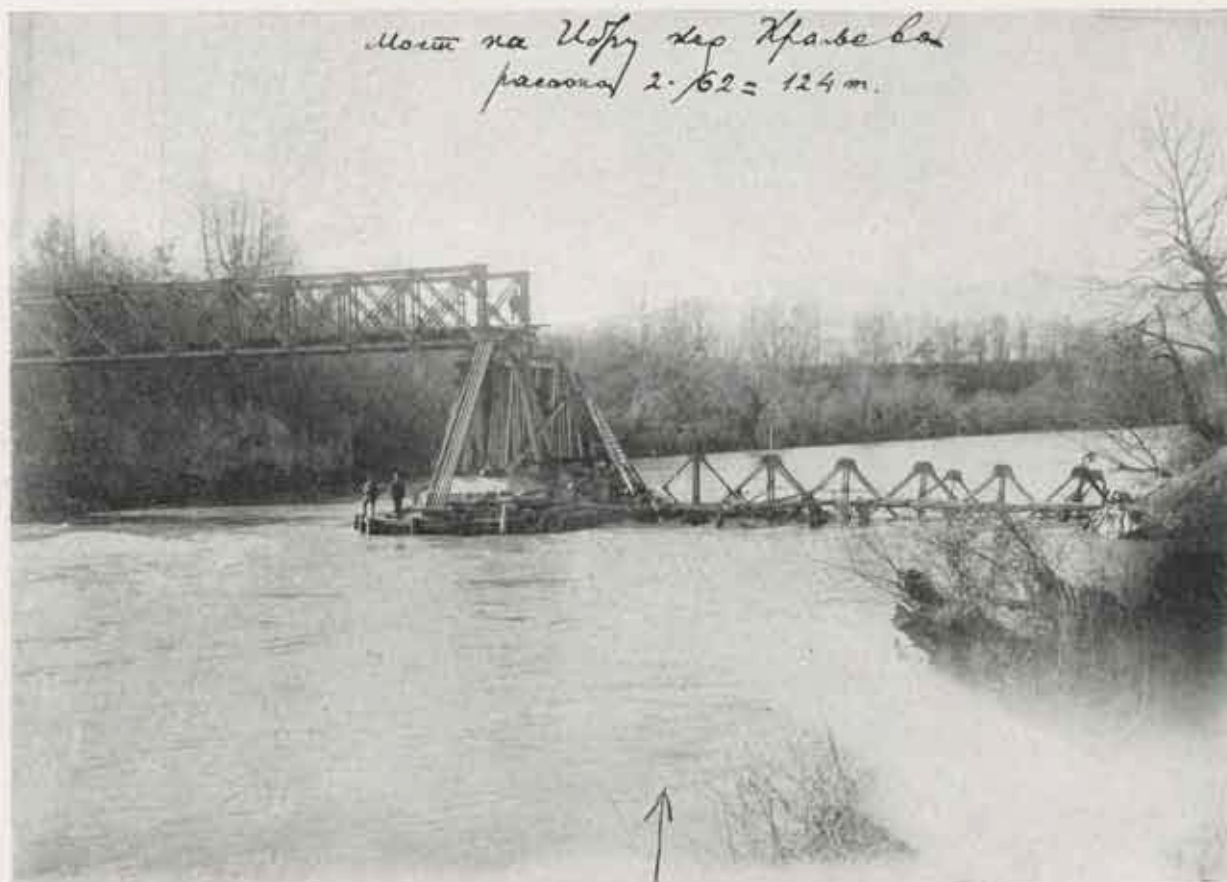
Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujitsé.
Sur l'Ibar, près de Kraliévo : pont en fer
de $3 \times 62 = 124$ mètres de longueur
détruit (première travée).

Line Stalatsh-Krooshevats-Oofitse.
Destroyed iron bridge of $2 \times 62 = 124$ metres
over the Ibar river near Kralyevo (first
opening).



Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujitsé.
Sur l'Ibar, près de Kraliévo : pont en fer
de 124 mètres de longueur (deuxième
travée).

Line Stalatsh-Krooshevats-Oojitse.
Iron bridge of 124 metres opening over
the Ibar river near Kralyevo (second
opening).



Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujitsé.
Sur l'Ibar, près de Kraliévo : pont en fer
de $2 \times 62 = 124$ mètres de longueur (pre-
mière travée).

Line Stalatsh-Krooshevats-Oojitse.
Iron bridge over the Ibar river near Kra-
lievo of $2 \times 62 = 124$ metres opening
(first opening).



Ligne Stalatch-Krouchévats-Oujitsé.
Sur la Morava, près de Tchtchak : pont en
fer de $2 \times 65 = 130$ mètres de longueur.

Line Stalatsh-Krooshevats-Oojitse.
Iron bridge of $2 \times 65 = 130$ metres opening
over the Morava river near Tshatshak.



Ligne Mladénovats-Laïkovats-Valiévo.
71 km. 800.

Sur la Koloubara, à Beli Brod : pont en fer
de 60 mètres de longueur.

Line Mladenovats-Laykovats-Valyevo.
71 km. 800.

Iron bridge over the Koloobara of 60 metres
opening at Beli Brod.



Железничка станица у Обреновцу, 25. II 1919.

Ligne Zabrejé-Obrenovats-Valiévo.
La gare d'Obrenovats, pillée et incendiée.

Ligne Zabrejé-Obrenovats-Valyevo.
The looted and burnt station of Obrenovats.



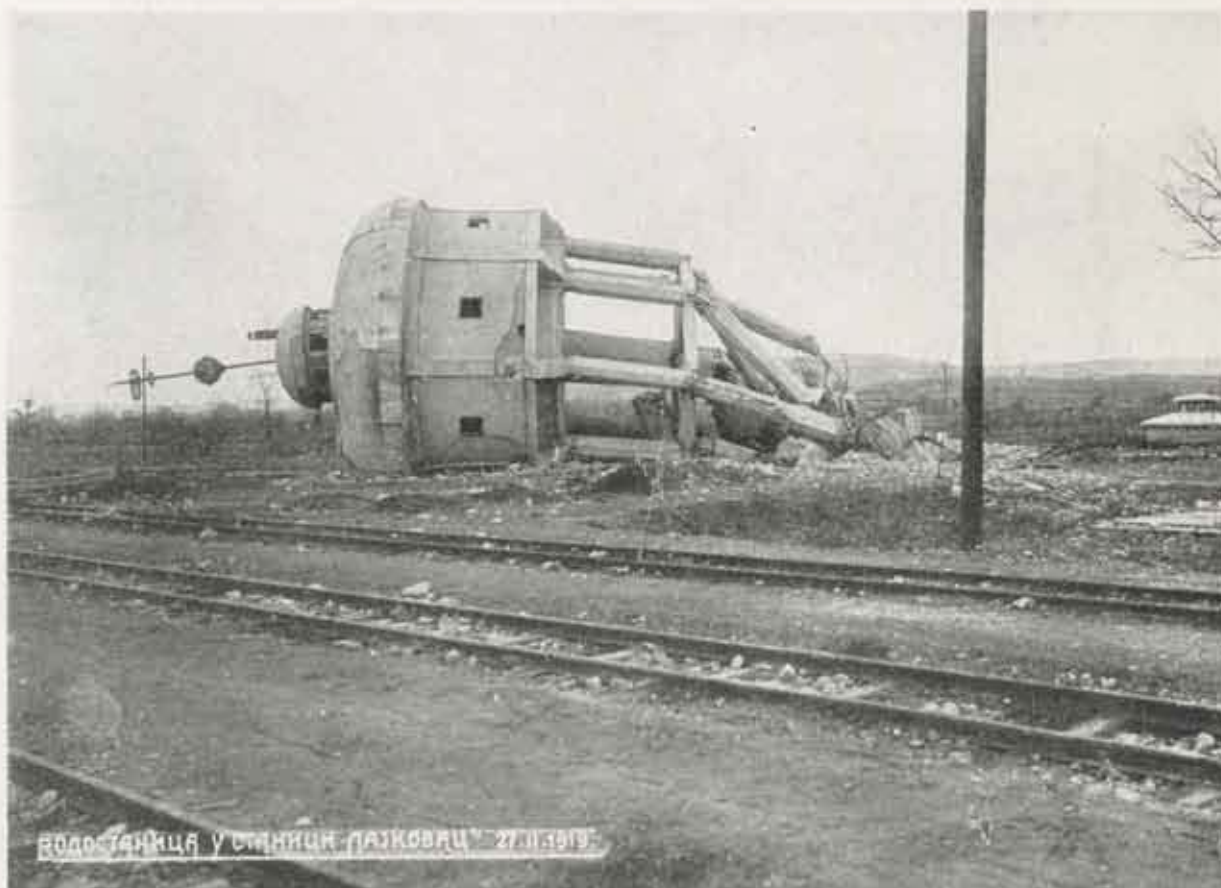
Ligne Laïkovats-Tchatchak, 1 km. 455,
Sur la Koloobara. Pont en fer de 52 mètres
de longueur détruit.

Line Laykovats-Tshatshak, 1 km. 455.
Iron bridge of 52 metres opening over the
Koloobara river.



Ligne Obrenovats-Laïkovats-Tchatchak.
A Laïkovats : garage de locomotives et
plaque tournante détruits.

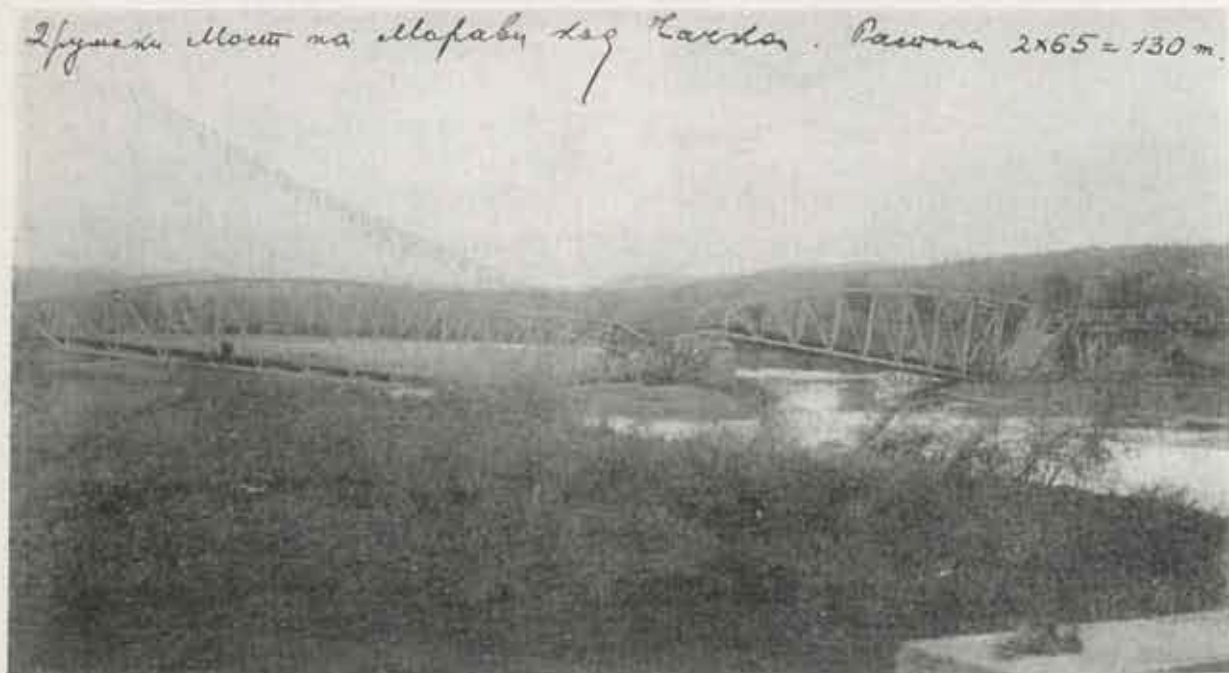
Line Obrenovats-Laykovats-Tshatshak.
Destroyed engine shed and switch plat-
form at Laykovats.



Ligne Laikovats-Tshatchak.
Poste d'eau détruit en gare de Laikovats.

Ligne Laykovats-Tshatshak.
Water station destroyed at Laykovats.

2 figures Morava na Moravě kraj Kladna. Pásmo $2 \times 65 = 130$ m.



Sur la Morava, près de Tchatchak : pont
pour la circulation routière de $2 \times 65 =$
130 mètres de longueur.

Bridge for road traffic of $2 \times 65 = 130$ metres
opening over the Morava river near
Tshatshak.



Sur la Morava, près de Djounisse : pont en
fer pour la circulation routière.

Iron bridge for road traffic over the Morava
river near Junis.



Près d'Alexinats : pont en fer pour la circulation routière.

Iron bridge for road traffic near Alexinats.



Pont en fer dans la ville d'Alexinats.

Iron Bridge in the town of Alexinats.



Ligne Nish-Leskovats.
A Kourvine-Grad: pont pour la circulation
routière sur la Morava.

Line Nish-Leskovats.
Bridge for road traffic over the Morava
river at Koorvin Grad.



Ligne Belgrade-Nich-Vranié, 353 km. 094.
Pont en fer de 40 et 20 mètres de longueur
détruit, sur la rivière Morava.



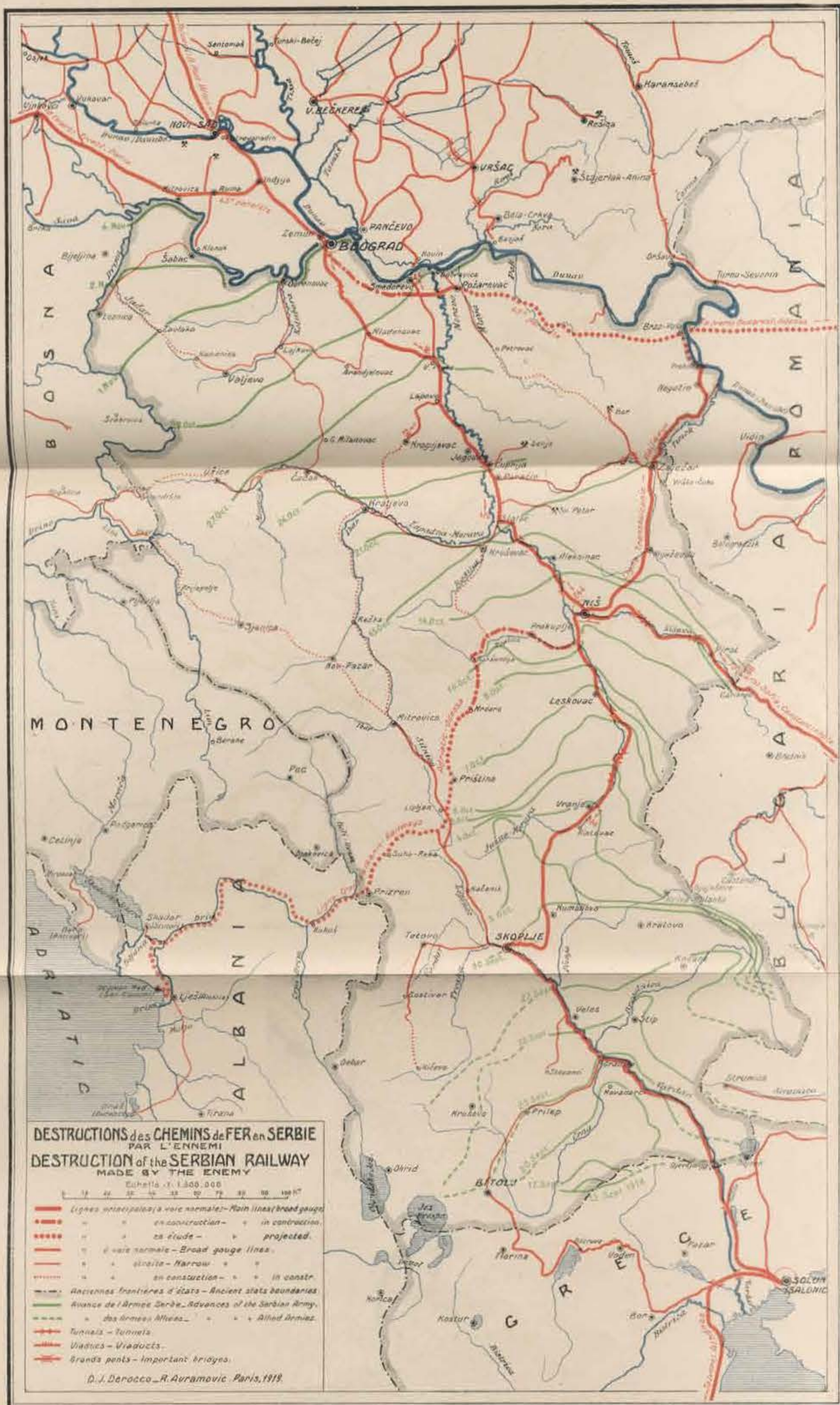
Line Belgrade-Nish-Vranje, 353 km. 004.
Destroyed iron bridge of 40 and 20 metres
opening over the Morava river.

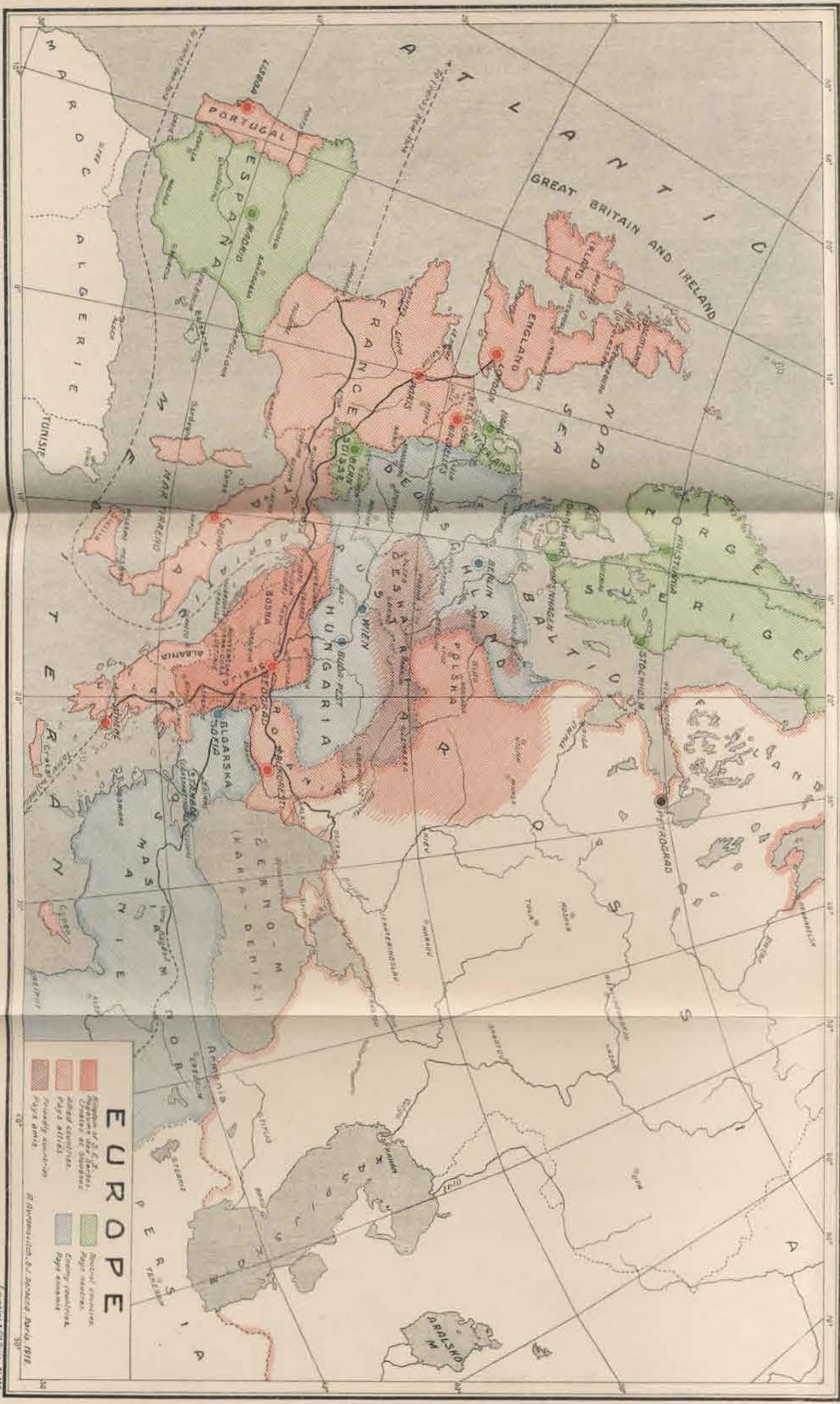
Гвозд. мост од 60 м отв. на Ничавом код Брета у Нишу. 7. IV. 1919.



Sur la Nishava, dans la ville de Nish : pont
en fer de 60 mètres de longueur.

Iron bridge of 60 metres opening over the
Nishava river in the town of Nish.





EUROPE

- Red: Allied countries
- Green: Central Powers
- Grey: Neutral countries
- Blue: Enemy territories
- Yellow: Enemy possessions
- Orange: Enemy colonies
- Light blue: Enemy protectorates
- Dark blue: Enemy dependencies
- Light green: Enemy allies
- Dark green: Enemy allies
- Light orange: Enemy allies
- Dark orange: Enemy allies
- Light grey: Enemy allies
- Dark grey: Enemy allies



