

Service technique
de la direction générale

Série V. V. D

26

26L 4028/4^{0"}
(1944-1945)

Combustibles.

Commandes allemandes

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

DES WAGONS TOMBEREAUX ALLEMANDS TYPE OmmuK sans frein à main

Longueur intérieure de la caisse		8 ^m 620
Largeur	-d°-	2 ^m 770
Hauteur	-d°-	1 ^m 550
Empattement		6 m
Surface du plancher		23 ^{m²} 6
Capacité		36 m ³ 6
Tare		8 T 6
Charge utile		27 T 500
Chargement maximum		31 T 500
Tare par tonne de charge maximum		273 kg
Longueur totale hors tampons		10 ^m 000

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES
DES WAGONS-TOMBEREAUX ALLEMANDS TYPE Ommu

	<u>avec frein à main</u>	<u>sans frein à main</u>
Longueur intérieure de la caisse	8^m720	8^m720
Largeur -d°-	2^m756	2^m756
Hauteur -d°-	1^m550	1^m550
Empattement	6^m	6^m
Surface du plancher	24 m^2	24 m^2
Capacité	37 m^3	37 m^3
Tare	10^T800	10^T600
Charge utile	27^T500	27^T500
Chargement maximum	29^T000	29^T000
Tare par tonne et charge maximum	372 kg	365 kg
Longueur totale hors tampons	10^m800	10^m100

D 7110/9

26 Octobre 1944

Reprise par la S.N.C.F.
de certaines commandes
allemandes

Monsieur le Ministre,

Ma lettre n° 213125/0 Te du 22 Septembre 1944 vous a exposé les conditions générales dans lesquelles la S.N.C.F. envisage de procéder à la reprise de certaines commandes allemandes de matériel roulant en cours d'exécution dans l'industrie française.

J'ai l'honneur de vous soumettre une nouvelle liste de commandes que la S.N.C.F. serait également désireuse de reprendre à son compte :

1°) 136 appareils de voie 3è série, dont :

- 46 branchements tg 0.11 en commande aux Ateliers de l'Abbaye
- 22 - - - - - Ets Migayrou
- 46 - - - tg 0.13 - - - aux Ets Lalo et Mignomac
- 22 - - - - - à la Société Rateau

2°) 170 pièces d'outillage mécanique et de manutention, dont :

- 80 tirefonneuses électro-mécaniques (240 volts)
- 50 moto-tirefonneuses,
- 40 diplorys de 4 tonnes avec 2 freins chacun

en cours de fabrication à la Société des Fils d'Albert COLLET,
41, rue Cardinet à PARIS,
et 10 grues automotrices à vapeur en commande aux Ets Wauquier
à LILLE .

Je vous serais obligé de bien vouloir autoriser la S.N.C.F. à reprendre à son compte les commandes de ces divers matériels, dont elle a le plus grand besoin.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

(s) FOURNIER

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports

ADRESSE à SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES

COPIE à MM. VAGOGNE - DUGAS - MAROIS
Services M - T - V - A -

3 Janvier 1945

N° 213 125 Te

m Troc
[Signature]

Monsieur le Ministre,

Par lettre D 7110/9 du 22 Novembre 1944, j'ai eu l'honneur de solliciter votre intervention auprès du Ministère de la Production Industrielle pour obtenir de ce Département l'autorisation de faire achever, pour être mises à la disposition de la S.N.C.F., 171 des locomotives à vapeur du type 150 en construction dans l'industrie française, au titre de commandes que cette dernière avait reçues de la Reichsbahn.

Je vous annonçais, en même temps, mon intention de vous présenter des demandes analogues pour des matériels d'autres types se trouvant dans les mêmes conditions, au fur et à mesure que me parviendraient les renseignements utiles concernant les approvisionnements constitués par les constructeurs et les prévisions de livraison de ces derniers.

La présente lettre a trait aux wagons-tombereaux des types allemands Ommu et Ommuk dont la S.N.C.F., d'accord avec le Comité MATFER, estime intéressant de poursuivre la construction et qu'elle demande à utiliser dès leur achèvement, sans qu'une telle manière de faire préjuge - ainsi que je l'ai déjà souligné pour les locomotives - la solution qui sera finalement adoptée quant à la propriété du matériel dont il s'agit.

Les notices et plans d'ensemble ci-joints fournissent les principales caractéristiques des wagons dont il s'agit. Les dispositions adoptées dans la construction des wagons Ommu ne donnent lieu, de notre part, à aucune objection véritablement grave et le matériel de ce type paraît susceptible d'assurer un service normal dans des conditions satisfaisantes. De sérieuses réserves doivent, au contraire, être formulées sur le compte des wagons du type Ommuk (k = Krieg). Conçu avec le souci primordial de réduire au minimum la dépense de matières et de simplifier à l'extrême le mode de construction, le type Ommuk est loin, en effet, de présenter toutes les qualités et garanties désirables. Outre les réserves générales déjà formulées ci-dessus, nous estimons qu'il ne saurait être question d'envisager l'incorporation définitive des wagons du type Ommuk dans le parc de la S.N.C.F. Toutefois, la pénurie de matériel dont nous souffrons est telle que, provisoirement du moins, nous sommes dans l'obligation

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,
Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain, PARIS (7e)

ADRESSE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL
COPIE à MM. DUGAS - MAROIS - Services M - T - V - A

d'utiliser toutes les ressources possibles et l'intérêt offert actuellement par l'utilisation des véhicules dont il s'agit reste certain.

Pour les wagons Ommu, dont les livraisons à la Reichsbahn étaient assez avancées lors de la libération, la situation se présente de la façon suivante, déduction faite de ces livraisons :

Constructeurs	Nombre d'unités restant à livrer
Société Franco-Belge de matériel de chemin de fer	104
Compagnie Française de Matériel de chemin de fer	88
Compagnie Générale de Construction	81
Etablissements BRISSONNEAU et LOTZ	204
S.O.M.U.A.	318
Total :	795

Compte tenu de la situation actuelle des approvisionnements, la livraison de ces 795 unités peut, en totalité, être escomptée dans un délai de quelques mois et l'achèvement du matériel dont il s'agit présente par conséquent, un intérêt certain pour la S.N.C.F. Je vous demanderais donc de bien vouloir intervenir auprès du Ministère de la Production Industrielle en vue d'obtenir l'autorisation utile à cet effet.

Aucun des wagons-tombereaux du type Ommuk commandés par la Reichsbahn ne lui a été livré. Les six constructeurs intéressés par cette fourniture sont indiqués ci-après dans un tableau donnant aussi :

- le nombre total d'unités commandées à chaque constructeur,
- le nombre maximum d'unités dont, eu égard à l'état d'avancement des approvisionnements, nous estimons, d'accord avec le Comité MATFER, pouvoir considérer la livraison comme possible et dont, en conséquence, nous demandons que l'achèvement soit autorisé par la Production Industrielle.

Constructeurs	Nombre total d'unités commandées	Nombre <u>maximum</u> d'unités à achever
Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de fer	350	260
Cie Française de Matériel de Ch. de fer	350	350
Société BAUME et MARPENT	350	350
Compagnie Générale de Construction	350	250
Etablissements BRISSONNEAU et LOTZ	350	250
Société Lorraine	350	145
<u>Total</u> :	2.100	1.605

En résumé, la S.N.C.F. demande que les constructeurs intéressés soient, chacun pour ce qui le concerne, autorisés par la Production Industrielle, à achever et mettre à sa disposition :

- le solde des commandes de wagons Ommu, soit au total 795 unités ;
- un nombre de 1.605 wagons Ommuk, étant entendu que ce nombre est à considérer comme un maximum qui pourra ne pas être tout à fait atteint dans la pratique, si, certains des approvisionnements qui restent à constituer venant à manquer pour l'achèvement des dernières unités, il est jugé préférable et plus rationnel d'en abandonner la construction.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

1er Février 1945

D 7110/9

*ceci est
annexé*

Monsieur le Ministre,

La poursuite de l'exécution des commandes allemandes de matériel roulant en cours d'exécution dans l'industrie française lors de la libération, a déjà donné lieu de notre part - outre l'exposé de principe, en date du 22 Septembre 1944, par lequel nous vous avons saisi de la question - à deux propositions respectivement relatives à l'achèvement de 171 locomotives à vapeur de ligne, du type 1-5-0 et de 2.400 wagons-tombereaux des types Ommu et Ommuk.

La présente lettre a trait aux locomotives de manoeuvre commandées en FRANCE par la Reichsbahn. D'accord avec le Comité MATFER et les titulaires des commandes dont il s'agit, nous estimons intéressant, eu égard à la situation des approvisionnements et à l'état d'avancement de la construction, de terminer 120 de ces locomotives en vue de leur mise à notre disposition dès leur achèvement. Le tableau ci-après donne la répartition, par constructeurs, de ces 120 machines ainsi que leurs désignations allemande et française, cette dernière faisant apparaître le nombre de leurs essieux moteurs:

Titulaires des commandes	Désignation allemande du matériel	Nouvelle désignation envisagée	Nombre d'unités à achever
MM. SCHNEIDER et Cie	KDL. 4	0-4-OTX	70
Cie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt	KDL. 5	0-5-OTX	38
MM. CORPET, LOUVET et Cie	KDL. 6	0-4-OTY	12
Total			<u>120</u>

Les caractéristiques principales des trois types ci-dessus de locomotives de manoeuvre sont indiquées en annexe.

Outre l'inconvénient - déjà signalé à propos des machines 1-5-0 de ligne et qu'il partage avec elles - de posséder la conduite à droite, le matériel en question présente encore celui d'un poids

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
Service Technique, 3ème Bureau,
244, Boulevard St-Germain, PARIS

adhérent un peu faible à notre avis. Pour ces raisons, auxquelles s'ajoute le fait qu'il s'agit de séries très réduites, nous n'envisageons pas l'incorporation définitive, dans notre parc, de ces 120 locomotives, mais seulement leur prise en location temporaire suivant des modalités encore à déterminer pour la fixation desquelles nous sommes déjà intervenus, d'autre part, auprès de vos Services.

C'est dans ces conditions générales que je vous serais obligé de bien vouloir intervenir auprès du Ministre de la Production Industrielle afin que les trois constructeurs précités obtiennent, chacun pour ce qui le concerne, l'autorisation de terminer et de mettre à notre disposition les locomotives de manoeuvre en question.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président
du Conseil d'Administration,
(s) FOURNIER.

PARIS, le 27 Février 1945

Monsieur le Ministre,

m. Dugas
R. Dugas

Par lettre D 7110/9 du 23 Septembre 1944, la S.N.C.F. a appelé votre attention sur les diverses questions que posait la poursuite de certaines commandes allemandes de matériel roulant, en cours d'exécution dans l'industrie française au moment de la libération.

Depuis lors, nous vous avons demandé d'obtenir de la Production Industrielle l'autorisation, pour les constructeurs intéressés de terminer les matériels ci-après qui, au fur et à mesure de leur achèvement, sont mis à notre disposition et utilisés sur nos lignes.

- 171 locomotives à vapeur du type 150 et leurs tenders (notre lettre du 23 Novembre 1944) ;
- 2.400 wagons-tombereaux (notre lettre du 3 Janvier 1945)
- 120 locomotives de manœuvre (notre lettre du 1er février 1945).

Je crois devoir préciser, pour éviter toute erreur d'interprétation que la S.N.C.F. en intervenant ainsi auprès de votre Département n'a nullement entendu revendiquer à son profit le bénéfice des marchés en cause et acquérir, pour l'incorporer à son parc, le matériel roulant dont il s'agit, déjà achevé ou en voie de construction.

Par lettre dont ci-joint copie, adressée à M. le Ministre des Finances, j'ai du reste, défini la position qui me paraît seule pouvoir être prise par la S.N.C.F. et que je vous demanderais de vouloir bien appuyer le cas échéant, si des objections venaient à être soulevées par les Services de la Production Industrielle ou de l'Administration des Domaines.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
344, Boulevard Saint-Germain, PARIS

ADRESSE : SERVICE DE LA COMPATIBILITE GENERALE ET DES FINANCES
COPIES : M. DUGAS - Services M.T.V.A.B. Comptabilité Générale et des Finances

Quoi qu'il en soit, et sans attendre que toutes les questions soient réglées, il importe dès maintenant de venir en aide aux constructeurs qui, depuis la libération ont continué à travailler sans être jusqu'ici couverts de leurs dépenses et éprouvent actuellement, de ce fait, de graves difficultés de trésorerie.

En raison de l'intérêt qui s'attache à ce qu'aucun d'eux ne se trouve ainsi dans l'obligation de suspendre son activité la S.N.C.F. accepterait de verser aux titulaires des marchés allemands 90% des acomptes stipulés aux contrats pour les unités de matériel qui doivent être mises à notre disposition, les versements devant être effectués sous les réserves indiquées dans notre lettre au Ministre des Finances et dès réception de l'accord que nous avons demandé.

Je vous serais obligé, Monsieur le Ministre, de vouloir bien me faire connaître si les propositions de la S.N.C.F. n'appellent pas d'observation de votre part et si vous nous autorisez, en conséquence, à procéder aux paiements envisagés.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

(s) FOURNIER

27 Février 1945

Monsieur le Ministre,

L'achèvement de certaines commandes de matériel roulant ferroviaire en cours d'exécution dans l'industrie française pour le compte de la Reichsbahn, lors de la libération, a déjà donné lieu, auprès de vos Services, à plusieurs démarches, tant du Ministère de la Production Industrielle (Direction des Industries Mécaniques et Electriques) que des constructeurs intéressés et de la S.N.C.F. elle-même.

En particulier, la question a fait l'objet d'une réunion qui s'est tenue le 26 Janvier 1945 dans le Cabinet de M. GREGH, Directeur du Budget, et à laquelle assistait notamment M. HERRENSCHMIDT, Directeur adjoint du Trésor.

Comme il a déjà été exposé, la S.N.C.F. est d'accord dans les circonstances actuelles, pour répondre aux préoccupations du Gouvernement en facilitant la continuation des marchés et en utilisant temporairement le matériel au fur et à mesure des livraisons.

Toutefois, elle ne saurait envisager d'acquérir et d'incorporer définitivement à son parc un matériel dont la conception technique ne satisfait pas aux exigences de l'exploitation normale des Chemins de fer français.

Je ne pense, d'ailleurs, pas qu'il puisse être dans les intentions de votre Département d'écarter ces dernières objections et d'imposer à la Société Nationale, sans égard pour les dispositions statutaires qui la régissent et pour le droit de contrôle de la Commission des Marchés, la conclusion d'accords aux termes desquels nous devrions accepter la cession des contrats passés par la Reichsbahn avec obligation d'assurer les paiements restant à faire aux constructeurs et de rembourser au séquestre les avances que les Chemins de fer allemands ont déjà consenties sur ces contrats.

En définitive, la position de la S.N.C.F. ne peut être que la suivante sur le plan juridique.

Elle accepte de mettre à la disposition des industriels les fonds nécessaires à la continuation des marchés de locomotives et wagons, marchés actuellement bloqués en vertu de l'arrêté du 23 Octobre 1944, et dont l'Administration est disposée à assurer la continuation. Mais, en agissant ainsi, la

S.N.C.F. financera les marchés, non pour son propre compte, mais pour celui du propriétaire du matériel représenté par l'Administration des Domaines, séquestre légal.

La S.N.C.F. se trouvera ainsi investie d'une créance dont les Domaines auront à porter le montant dans leur compte de gestion.

L'Administration des Domaines nous reconnaîtra, enfin en garantie de cette créance, la qualité de créancier privilégié, tant au titre de gage qu'au titre des frais faits pour la conservation de la chose.

La créance de la S.N.C.F. productive d'intérêt, devra bien entendu, être majorée des frais divers nous incombant à l'occasion de l'achèvement du matériel, notamment pour contrôle de sa construction et réception.

Elle serait, d'autre part, réduite de la redevance dont nous serions débiteurs, pour l'utilisation temporaire des locomotives et wagons livrés par les usines.

Si ces propositions ont votre agrément, la S.N.C.F. se rapprochera de l'Administration des Domaines, pour fixer en accord avec elle, les sommes à verser aux constructeurs ainsi que le montant des redevances, compte tenu de la valeur d'utilisation attribuée au matériel par nos Services techniques.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil
d'Administration,

(s) FOURNIER

BS 14/3/45
D 7110/9MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

PARIS, le 9 Mars 1945

Direction Générale des Chemins
de fer et des TransportsService du Contrôle
TechniqueLE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES
TRANSPORTS

3ème Bureau M.T.

Marchés de matériel ferroviaire
passés par les Allemands et en
cours d'exécution dans l'indus-
trie françaiseà Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société
Nationale des Chemins de fer français

A.G. 203 - II

Par lettre D 7110/9 du 27 Février 1945, vous m'avez fait connaître la position que vous aviez prise auprès de M. le Ministre des Finances en ce qui concerne le financement des marchés de matériel ferroviaire passés par les Allemands et dont l'exécution est actuellement poursuivie dans l'industrie française.

M. le Ministre des Finances m'avait d'ailleurs saisi de la même question par lettre du 14 Février 1945 dont je vous adresse ci-joint copie à titre d'information.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint copie de la réponse que j'adresse ce jour à M. le Ministre des Finances. La position que j'ai adoptée est, comme vous pourrez le voir, entièrement conforme à la vôtre. Je comprends toutefois mal la décision que vous avez prise de ne verser aux titulaires des marchés allemands que 90 % des acomptes stipulés aux contrats pour les unités de matériel qui doivent être mises à votre disposition. Les propositions que j'ai faites au Ministre des Finances - encore une fois entièrement conformes aux propositions que vous lui aviez adressées vous-même - ne font pas état de cette restriction et il me paraîtrait opportun que vous ne la mainteniez pas.

Sous cette seule réserve, j'ai l'honneur de vous faire savoir que j'accepte vos propositions. Je vous invite à entrer à leur sujet en relations avec l'Administration des Domaines et je vous autorise en conséquence à procéder, le plus rapidement possible, aux paiements demandés par les industriels français.

Toutefois, il va sans dire que la prise en compte de ces marchés par vos services sera soumise aux formalités réglementaires. Prévoyez une réunion avec M. ARMAND et M. AURENGE chez moi pour savoir quelle position prendre

ADRESSE : M. THOMAS - Pour attributions - Sces M - T - V - A - C.M. - F - X - B - Signé, Coursat

COPIE : M. DUGAS - Sces M - T - V - A - C.M. - F - X - B - Signé, Coursat

taires et notamment à l'examen de la Commission des Marchés.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur Général
des Chemins de fer et des Transports,

(s) DORGES

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

9 Mars 1945

Service du Contrôle Technique

3ème Bureau M.T.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES
TRANSPORTS

Marchés de matériel ferroviaire
passés par les Allemands et en
cours d'exécution dans l'indus-
trie française

à Monsieur le Ministre des
Finances

A.G. 203 - 11

Par lettre n° 3.604 du 14 Février 1945 (Direction du Trésor - 4ème Bureau), vous avez bien voulu me faire connaître que le Ministre de la Production Industrielle avait appelé votre attention sur les difficultés soulevées par le financement des marchés de matériel ferroviaire passés par les Allemands et dont l'exécution est actuellement poursuivie dans l'industrie française. Notre collègue demandait qu'une aide fût apportée rapidement aux trésoreries des constructeurs dont le découvert s'accroît dangereusement par suite des refus de paiement opposés jusqu'ici par la S.N.C.F. qui reçoit livraison dudit matériel.

Il ne saurait être question, dites-vous, d'accorder des avances sur les fonds de la Trésorerie, en l'absence d'un texte autorisant expressément l'opération. Vous estimez, d'ailleurs, qu'étant donnée d'une part l'importance restreinte du matériel dont il s'agit en comparaison du parc de la S.N.C.F. et d'autre part l'ampleur et l'urgence des besoins de la Société Nationale, celle-ci ne peut se refuser à incorporer, en propriété dans son parc, les locomotives et les wagons commandés par la Reichsbahn, alors même que ces matériels ne correspondraient pas exactement aux spécifications habituelles des Chemins de fer français.

Vous me demandez de vouloir bien intervenir auprès de la Société Nationale afin que celle-ci verse sans délai aux constructeurs le prix d'acquisition du matériel qui lui a déjà été livré et arrête avec eux les conditions de livraison et de paiement du matériel restant à fabriquer.

J'ai l'honneur de vous faire savoir, après un nouvel et attentif examen de la question, qu'il ne m'est pas possible de partager la manière de voir que vous m'avez ainsi exprimée.

Ainsi qu'il vous l'a déjà été exposé d'une part au cours d'une réunion qui s'est tenue le 26 Janvier 1945 dans le cabinet de M. CRECH, Directeur du Budget, et d'autre part dans une lettre que le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale

vous a adressée le 27 Février 1945, la S.N.C.F. est bien d'accord pour répondre aux préoccupations du Gouvernement en facilitant la continuation des marchés en question et en utilisant temporairement le matériel au fur et à mesure des livraisons. Mais elle ne saurait envisager d'acquérir et d'incorporer définitivement dans son parc un matériel dont la conception technique ne satisfait pas aux exigences de l'exploitation normale des Chemins de fer français. Je partage entièrement cette opinion.

Je ne pense d'ailleurs pas - en complet accord avec la Société Nationale - qu'il entre dans les attributions de votre Département d'écarter ces objections techniques et d'imposer à la S.N.C.F., sans égard pour les dispositions statutaires qui la régissent, pour le droit de contrôle de mon Administration et de la Commission des Marchés, la conclusion d'accords aux termes desquels elle devrait accepter d'incorporer en propriété dans son parc le matériel commandé par la Reichsbahn avec obligation d'assurer les paiements restant à faire aux constructeurs et de rembourser au séquestre les avances que les Chemins de fer allemands ont déjà versées sur ces contrats.

En conséquence, j'accepte que la Société Nationale mette à la disposition des industriels les fonds nécessaires à la continuation des marchés de locomotives et wagons passés par la Reichsbahn, marchés actuellement bloqués en vertu de l'arrêté du 23 Octobre 1944 et correspondant à des matériels susceptibles d'être utilisés temporairement. La Société Nationale financera toutefois ces marchés, non pour son propre compte, mais pour le compte du propriétaire du matériel représenté par l'Administration des Domaines, séquestre légal.

La S.N.C.F. se trouvera ainsi investie d'une créance dont les Domaines auront à porter le montant dans leur compte de gestion.

L'Administration des Domaines reconnaîtra par ailleurs, en garantie de cette créance, la qualité de créancier privilégié à la S.N.C.F. tant au titre de gage qu'au titre de frais faits pour la conservation de la chose.

La créance de la S.N.C.F. productive d'intérêt, devra bien entendu être majorée des frais divers qui lui auront incombé à l'occasion de l'achèvement du matériel, notamment pour le contrôle de sa construction et pour sa réception. Cette créance sera d'autre part réduite de la redevance dont la Société Nationale se trouvera débitrice pour l'utilisation temporaire du matériel.

J'invite la Société Nationale à semettre en relations directement avec l'Administration des Domaines pour fixer, en accord avec elle, les sommes à verser aux constructeurs, ainsi que le montant des redevances.

Pour le Ministre et par
autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer et
des Transports,

(s) E. DORGES

BS

MINISTÈRE DES FINANCES

Direction du Trésor

PARIS, le 14 Février 1945

4ème Bureau

N° 3604

OBJET : Marchés de matériel ferroviaire passés par les Allemands et en cours d'exécution dans l'industrie française

LE MINISTRE DES FINANCES
à Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
- Direction des Chemins de fer -

J'ai l'honneur de vous faire connaître que M. le Ministre de la Production Industrielle a appelé mon attention sur les difficultés soulevées par le financement des marchés de matériel ferroviaire passés par les allemands et dont l'exécution est poursuivie dans l'industrie française. Notre collègue demande qu'une aide soit apportée rapidement aux trésoreries des constructeurs, dont le découvert s'accroît dangereusement par suite des refus de paiement opposés jusqu'ici par la S.N.C.F. qui reçoit livraison dudit matériel.

Il ne saurait être question d'accorder des avances sur les fonds de la Trésorerie, en l'absence d'un texte autorisant expressément l'opération. J'estime d'ailleurs, qu'étant données d'une part, l'importance restreinte du matériel dont il s'agit en comparaison du parc de la S.N.C.F. et d'autre part, l'ampleur et l'urgence des besoins de la Société Nationale à cet égard, celle-ci ne peut se refuser à incorporer en propriété dans son parc les locomotives et les wagons commandés par la Reichsbahn, alors même que ces matériels ne correspondraient pas exactement aux spécifications habituelles aux chemins de fer français.

Je vous serais obligé de vouloir bien intervenir auprès de la S.N.C.F. afin que celle-ci verse sans délai aux constructeurs le prix d'acquisition du matériel qui lui a déjà été livré, et arrête avec eux les conditions de livraison et de paiement du matériel restant à fabriquer. En vue de préciser les modalités financières de l'opération, vos services pourront se mettre en relations avec le Ministère de la Production Industrielle d'une part, et mes Services de la Direction Générale de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre et de la Direction du Blocus d'autre part, étant donné qu'il s'agit d'entreprises placées sous séquestre et de commandes passées à l'origine par l'ennemi.

Pour le Ministre et par autorisation,
Le Directeur du Trésor,
(s).....

D 7110/9

TRADUCTION
-----G.O.G. des Forces Expéditionnaires
Alliées - G.4 Div - Service des
Chemins de fer militaires

A.P.O. 757 (Main)

12 Mars 1945

A.476

319.1-17 GDSR
---Objet - Construction et réparation de locomoti-
ves aux établissements "FIVES" à LILLE

au : Directeur Général S.N.C.F.

1. Nous croyons savoir que les Etablissements "FIVES" à LILLE étaient commissionnés par les allemands pour la construction de 80 locomotives Classe 44 2-10-0 à trois cylindres, et que la plupart des éléments pour l'achèvement de ce programme se trouvent soit dans les usines de cet établissement ou autre part en FRANCE.

2. Il semblerait en outre que la S.N.C.F. a passé commande pour 50 de ces machines mais n'a pas clairement défini ses intentions quant aux machines restantes.

La cadence de production nous est indiquée comme suit :

machines déjà terminées	1
machines dont l'achèvement est prévu au 31/3...	2
machines devant être achevées en avril	3

et ensuite à la cadence de trois machines par mois.

3. Cette maison entreprend également les réparations de locomotives pour la S.N.C.F. ce qui retarde par conséquent le programme de constructions. Nous sommes d'avis qu'il est préférable de poursuivre la réparation des locomotives plutôt que les nouvelles constructions puisque cette méthode doit produire plus rapidement des disponibilités en moyens de traction, mais à condition que les machines en réparation soient d'un modèle nécessaire au trafic civil et militaire actuel. Or, nous apprenons que les machines actuellement en réparation aux Etablissements FIVES sont d'un modèle léger, difficilement utilisable dans les conditions présentes d'exploitation.

4. Nous vous serions reconnaissants de nous faire connaître vos intentions concernant les 30 machines mentionnées au § 2 ci-dessus, et de bien vouloir examiner la question soulevée au § 3.

J.A. APPLETON
Brig. Gen. U.S.A.

Directeur Général des Chemins de fer Militaires

Copie au Général BERGES, Commissaire Militaire.

ADRESSE au : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL - ??

COPIE à - M.M. DUGAS - MAROIS (s) LEMAIRE
Services T - A -

14 Mars 1945

Monsieur le Ministre,

La poursuite de l'exécution des commandes allemandes de matériel roulant, en cours d'exécution dans l'industrie française lors de la libération, a déjà donné lieu de notre part - outre l'exposé de principe, en date du 22 Septembre 1944, par lequel nous vous avons saisi de la question - à trois propositions respectivement relatives à l'achèvement de 171 locomotives à vapeur de ligne du type 1-5-0 (série 44), de 120 locomotives de manœuvres des types 0-4-0 et 0-5-0 et, enfin, de 2.400 wagons-tombereaux des types Ommu et Ommuk.

La présente lettre a trait aux locomotives du type 1-5-0 de guerre (série 52) en construction, lors de la libération de l'Alsace, dans l'usine de GRAFFENSTADEN appartenant avant la guerre à la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques.

D'accord avec cette dernière, nous estimons intéressant, eu égard à la situation des approvisionnements et à l'état d'avancement de la construction, de terminer 17 machines sur les 30 unités commandées par la Reichsbahn. Sept de ces machines peuvent d'ailleurs être achevées rapidement, la livraison des suivantes étant escomptée avant la fin de l'année.

L'usine de GRAFFENSTADEN ne possède que 7 tenders accouplables aux machines de la série 52. Si nous ne trouvons pas, dans notre propre matériel, les ressources en tenders nécessaires pour équiper les 10 Machines restantes, nous vous soumettrons des propositions concernant l'emploi éventuel de tenders abandonnés par les allemands lors de la libération.

Les caractéristiques principales du matériel faisant l'objet de la présente lettre sont indiquées en annexe.

Je vous serais obligé de bien vouloir intervenir auprès du Ministre de la Production Industrielle afin que le constructeur intéressé obtienne l'autorisation de terminer et de mettre à notre disposition les locomotives dont il s'agit.

Ces machines ne constitueront qu'une très faible série. De plus elles partagent, avec les autres locomotives allemandes, l'inconvénient de posséder la conduite à droite. Enfin, leur poids adhérent

ADRESSE au SERVICE CENTRAL DU MATERIEL
COPIE à M.M. DUGAS - MARCIS - Sces M-T-A-

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Sec Technique - 3e Bureau - 244, Bd St-Germain - PARIS

est un peu faible. L'intérêt qu'offre pour nous leur utilisation est donc exclusivement un intérêt de circonstances.

Aussi notre intention n'est-elle pas d'incorporer définitivement ces machines dans notre parc, mais bien de les traiter, comme tous les autres matériels de types allemands construits en France et mis provisoirement en service sur nos lignes, dans les conditions que je vous ai exposées par lettre n° D 7110/9 du 27 Février 1945.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

LE PRESIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION,

(s) FOURNIER

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES LOCOMOTIVES DE GUERRE

TYPE "DECAPOD" - SERIE 52

ayant fait l'objet de commandes allemandes et dont
l'achèvement est demandé par la S.N.C.F.

Dimensions principales des machines :

Poids en service de la machine	86,5 tonnes
Poids à vide	76,1 "
Charge max. par essieu couplé	16 "
Charge max. sur le bissel	9,5 "
Diamètre des roues couplées	1350 mm
Diamètre des roues du bissel	800 mm
Nombre de cylindres	2
Diamètre des cylindres	600 mm
Course de piston	660 mm
Timbre de la chaudière	15 Kg/cm ²
Surface de la grille	3,9 m ²
Surface de chauffe du foyer	15,9 m ²
Surface de chauffe des tubes	161,8 m ²
Surface de chauffe du surchauffeur	63,7 m ²

Dimensions principales du tender :

Tenders à deux boggies :

Diamètre des roues	960 mm
Charbon.....	10 tonnes
Eau dans les soutes.....	32 m ³
Poids à vide.....	18,1 tonnes

PARIS, le 21 Mars 1945

N° 213 125 Te

D 7110/9

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu, par dépêche du 9 Mars 1945 (Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 3e Bureau MT n° AG 203 - II) me transmettre copie de la lettre que vous avez adressée à M. le Ministre des Finances en vue d'appuyer nos propositions relatives aux marchés de matériel ferroviaire passés par les Allemands et en cours d'exécution dans l'industrie française.

Vous me demandez d'entrer en rapport, à ce sujet, avec l'Administration des Domaines, et vous autorisez la S.N.C.F. à procéder, le plus rapidement possible, aux paiements des acomptes stipulés dans les contrats.

J'ai l'honneur de vous remercier, Monsieur le Ministre, d'avoir bien voulu approuver notre point de vue et souligner, auprès de votre Collègue des Finances, le désir de la S.N.C.F. de répondre, en la circonstance, aux préoccupations du Gouvernement.

Je donne, dès maintenant, aux Services, toutes instructions utiles pour exécuter votre décision dans le plus bref délai possible.

Nous allons, en conséquence intervenir auprès de la Direction des Domaines en vue de réaliser un accord avec elle.

Mais, sans plus attendre, notre Service Central du Matériel se mettra en rapport avec le Comité d'Organisation M.A.T.F.E.R. et les constructeurs, pour l'établissement des factures, la S.N.C.F. renonçant, comme vous le demandez, à limiter à 90 % le montant des acomptes à verser aux titulaires des marchés.

Enfin, en ce qui regarde l'intervention de la Commission des Marchés prévue à votre dépêche, elle ne nous paraît nullement imposée au cas présent, par la réglementation en vigueur. Il ne

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

ADRESSE : SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

COPIE à M. DUGAS -

SERVICES M, T, V, A, C.M., F, K, B.

s'agit pas, en effet, de la conclusion de marchés par la S.N.C.F. avec des fournisseurs, puisque, précisément, toute notre thèse tend à éviter de prendre des marchés à notre nom; notre rôle se borne à effectuer des avances pour le compte du propriétaire de matériel, sous la condition que le séquestre nous en laisse l'utilisation au fur et à mesure de son achèvement.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Signé : FOURNIER