

26 LM 034/2
(1945-1948)

Répartition géographique du parc allemand
de wagons.

Censammel

CONFIDENTIEL

M. le Directeur général

30 NOV 1945

AGENCE DE RENSEIGNEMENTS DE CAMPAGNE - ECHELON SPECIAL TECHNIQUE
COMMISSION DE CONTROLE DE L'ALLEMAGNE

31 juillet 1945

RAPPORT N° EF/TC/1

Objet : Statistiques de l'exploitation de la Reichsbahn.

Sources : Documentation statistique recueillie et mise en oeuvre par la Division des Transports de l'USSBS à Bad Nauheim. Les sources originales allemandes ont été les rapports de la Reichsbahn publiés pendant la guerre, sauf pour les tableaux VI et VII qui représentent des évaluations officielles du Planungsamt.

Diffusion : voir liste ci-après.

1.- La liste des tableaux est la suivante :

Tableau I : Statistique du total mensuel des wagons chargés sur la Reichsbahn, 1937-1945.

Tableau II: Statistique des wagons de marchandises chargés sur certaines directions importantes, 1937-1945

Tableau III: Effectifs du Personnel de la Reichsbahn, 1939-1944

Tableau IV: Etat des locomotives de la Reichsbahn, 1937-1945

Tableau V : Etat du matériel roulant de la Reichsbahn, 1937-1944

Tableau VI: Production de locomotives pour la Reichsbahn, 1941-1944

Tableau VII: Réparation du matériel roulant et des locomotives de la Reichsbahn, 1943-1945.

Tableau VIII: Choix de statistiques d'exploitation de la Reichsbahn, 1937-1944.

2.- Dans tous les cas, les chiffres se rapportent exclusivement aux territoires placés sous l'administration directe de la Reichsbahn, pour l'année en question. Il entre dans beaucoup de détails, mais nous pensons que c'était justifié, ne serait-ce que par l'effet formidable que les attaques aériennes sur la Reichsbahn ont eu pour l'économie allemande en 1944-1945, et qui apparaît dans presque toutes les statistiques. Les renseignements généraux ont été fournis par M. SHAW de l'USSBS.

3.- Le présent rapport a été préparé par M. L.G. HAWKINS.

TABLEAU I

STATISTIQUE DU TOTAL MENSUEL DES WAGONS CHARGES SUR LA REICHSBAHN
1937-1945 (en millions)

<u>ANNEES</u>	<u>1937</u>	<u>1938</u>	<u>1939</u>	<u>1940</u>	<u>1941</u>	<u>1942</u>	<u>1943</u>	<u>1944</u>	<u>1945</u>
Janvier	3.16	3.47	4.00	2.92	3.54	3.10	3.61	3.77	1.87
Février	3.14	3.48	3.85	2.98	3.47	2.66	2.63	3.63	1.07
Mars	3.52	4.12	4.40	3.47	3.62	3.23	4.34	3.98	
Avril	3.78	3.72	3.69	3.94	3.61	3.40	4.21	3.80	
Mai	3.37	3.97	4.08	3.75	3.78	3.48	4.31	3.99	
Juin	3.76	3.92	4.36	3.91	3.74	3.93	4.24	4.01	
Juillet	3.95	4.17	4.35	4.36	4.17	4.49	4.42	3.97	
Août	3.84	4.29	3.94	4.47	4.10	4.32	4.15	3.94	
Septembre	3.98	3.92	3.10	4.21	4.10	4.31	4.05	3.44	
Octobre	4.21	4.09	3.45	4.68	4.22	4.38	4.14	3.24	
Novembre	4.12	4.22	3.60	4.59	3.84	4.02	3.81	2.98	
Décembre	<u>3.87</u>	<u>3.87</u>	<u>3.32</u>	<u>3.83</u>	<u>3.76</u>	<u>4.02</u>	<u>3.67</u>	<u>2.57</u>	
Total	44.70	47.24	46.14	47.11	45.95	45.34	47.58	43.32	

Source: Reichsbahn (Archives)

TABLEAU II

STATISTIQUE DES WAGONS DE MARCHANDISES CHARGES SUR CERTAINES DIRECTIONS
IMPORTANTES. 1937-1945 (en millions)

<u>DIRECTION</u>	<u>1937</u>	<u>1938</u>	<u>1939</u>	<u>1940</u>	<u>1941</u>	<u>1942</u>	<u>1943</u>	<u>1944</u>	1945 <u>Janv. & Fév. seulement</u>
Berlin	1.29	1.32	1.25	1.21	1.19	1.22	1.42	1.25	.13
Breslau	1.58	1.47	1.52	1.43	1.32	1.27	1.36	1.35	.09
Dresde	2.39	2.32	3.14	3.06	2.96	2.91	3.07	3.02	.26
Erfurt	1.49	1.48	1.37	1.16	1.05	0.98	1.06	1.04	.09
Frankfurt (m)	1.42	1.46	1.32	1.18	1.13	0.93	1.01	0.80	.03
Halle	4.05	4.10	4.05	3.83	3.67	3.59	3.65	3.52	.36
Hamburg	1.44	1.44	1.38	1.31	1.17	1.08	1.18	1.06	.11
Hannover	3.27	3.34	3.03	2.86	2.65	2.47	2.74	2.45	.24
Karlsruhe	1.59	1.69	1.68	1.67	1.61	1.58	1.56	1.27	.05
Kassel	1.46	1.50	1.35	1.19	1.10	1.01	1.11	1.00	.08
Köln	3.09	3.17	3.05	2.69	2.75	2.65	2.65	1.98	.05
Saarbrücken	1.48	1.64	1.41	1.25	1.38	2.06	2.32	1.60	.02
Wuppertal	2.10	2.14	1.97	1.86	1.82	1.60	1.73	1.54	.10
Oppeln	1.80	1.85	2.08	4.36	4.62	5.14	5.78	5.32	.17
Essen	6.50	6.18	5.87	5.30	4.97	4.64	4.82	4.01	.27

Source : Reichsbahn (Archives)

CONFIDENTIEL

TABLEAU III.

EFFECTIFS DU PERSONNEL DE LA REISCHSBAHN
1939-1944

	JANV. 1939	JUIN 1939	JANV. 1940	JUIN 1940	JANV. 1941	JUIN 1941
Effectif total inscrit	903,401	968,658	1,062,556	1,113,621	1,199,242	1,272,211
Effectif total en service	903,401	968,658	1,062,556	1,113,621	1,199,242	1,173,219
Administration	64,125	69,130	73,282	74,266	71,251	75,323
Entretien de la voie	115,340	138,630	159,378	173,806	189,519	197,730
Sécurité	35,750	36,713	44,291	43,970	45,416	46,586
Mouvement et commercial	310,041	323,495	354,783	368,097	401,417	421,516
Agents des trains	64,524	67,872	72,862	77,221	85,172	92,527
Personnel de traction	94,771	99,292	103,896	108,032	121,767	129,828
Entretien du Matériel						
moteur	67,104	70,609	83,264	85,334	88,669	96,946
Dépôts de locomotives	33,218	34,915	35,199	41,776	47,615	51,985
Ateliers du matériel roulant	118,528	128,002	135,601	141,129	147,968	159,760
	JANV. 1942	JUIN 1942	JANV. 1943	JUIN 1943	JANV. 1944	JUIN 1944
Effectif total inscrit	1,228,708	1,332,990	1,432,926	1,554,846	1,537,220	1,633,731
Effectif total en service	1,141,104	1,238,109	1,237,062	1,299,703	1,252,665	1,328,709
Administration	72,704	73,775	67,436	63,710	62,225	63,646
Entretien de la voie	176,682	208,000	177,028	203,649	183,936	218,802
Sécurité	45,560	46,393	45,918	45,629	45,401	45,715
Mouvement et commercial	418,207	434,466	408,718	418,869	414,250	424,146
Agents des trains	90,040	93,372	85,141	85,729	79,706	80,472
Personnel de traction	123,534	123,796	118,024	123,278	121,367	125,966
Entretien du matériel						
moteur	93,343	101,005	96,652	102,817	98,780	106,628
Dépôts de locomotives	52,884	59,840	58,314	72,243	69,343	78,095
Ateliers du matériel roulant	155,754	192,343	179,831	183,779	177,657	185,239

SOURCE: Archives de la Reichsbahn.

CONFIDENTIEL

TABLERAU IV

ETAT DES LOCOMOTIVES DE LA REICHSBAHN 1937-1945

(à la fin de chaque période semestrielle)

	Total	hors service
1937 Janvier	21702	3107
Juin	21784	3289
1938 Janvier	21838	2791
Juin	21998	3017
1939 Janvier	25209	3099
Juin	25430	3298
1940 Janvier	25889	3214
Juin	26227	3609
1941 Janvier	26884	4540
Juin	29295	6117
1942 Janvier	30130	6914
Juin	30955	5409
1943 Janvier	32512	4080
Juin	34193	4767
1944 Janvier	36614	6665
Juin	37968	6874
1945 Janvier	37571	8017

SOURCE : Archives de la Reichsbahn

CONFIDENTIEL

TABLEAU V.

ETAT DU MATERIEL ROULANT DE LA REICHSBAHN
MOYENNE 1937-1944 (à la fin de chaque trimestre.)

	WAGONS		VOITURES		FOURGONS	
	Propriété de la D.R.	En circu- lation	Propriété de la D.R.	En circu- lation	Propriété de la D.R.	En circu- lation
1937 1er trimestre	594,492		60,562		20,052	
	593,488		60,773		20,037	
	592,921		60,901		20,080	
	591,658		61,086		20,089	
1938 1er trimestre	592,821		60,735		20,022	
2ème "	593,080		60,840		20,076	
3ème "	593,419		60,939		20,022	
4ème "	595,182		61,045		20,007	
1939 1er trimestre	650,299		68,942		21,895	
2ème "	656,662		68,965		21,990	
3ème "	655,753		69,121		21,997	
4ème "	663,977		68,464		21,864	
1940 1er trimestre	662,864		68,614		21,840	
2ème "	666,301		68,755		21,800	
3ème "	672,028		68,922		21,773	
4ème "	779,641		68,922		21,773	
1941 1er trimestre	792,020	965,529	70,455	76,187	22,259	23,281
2ème "	804,964	978,976	70,447	76,159	22,213	23,771
3ème "	814,106	977,702	70,407	76,646	22,174	23,929
4ème "	824,313	991,362	70,531	78,563	22,436	24,150
1942 1er trimestre	834,033	1,101,149	70,500	76,128	22,410	23,401
2ème "	851,797	1,114,546	70,779	77,406	22,530	23,131
3ème "	865,596	1,186,756	70,667	77,010	22,467	23,720
4ème "	885,766	1,235,820	72,424	76,029	23,271	23,650
1943 1er trimestre	914,425	1,272,991	72,350	75,955	23,354	23,673
2ème "	933,710	1,279,014	72,190	75,776	23,442	23,757
3ème "	956,679	1,311,829	71,108	75,687	23,785	24,100
4ème "	973,045	1,279,323	71,018	74,358	24,794	25,284
1944 1er trimestre	981,465	1,336,402	71,042	74,489	26,045	26,343
2ème "	987,864	1,333,917	70,735	74,109	26,298	26,622

SOURCE : Archives de la Reichsbahn.

CONFIDENTIEL

Tableau VI

PRODUCTION DE LOCOMOTIVES POUR LA D.R. 1941-1944

1941	moyenne mensuelle	116
1942	" "	217
1943	" "	438
1944	" "	307

PAR MOIS : Janvier 1943 à Janvier 1945

1943	Janvier	320	1944	377	1945	114
	Février	370		354		
	Mars	400		341		
	Avril	410		337		
	Mai	430		297		
	Juin	530		395		
	Juillet	533		302		
	Août	533		339		
	Septembre	504		351		
	Octobre	417		215		
	Novembre	397		173		
	Décembre	407		114		

SOURCE : statistiques du Bureau du planning.

TABLEAU VII

REPARATION DU MATERIEL ROULANT ET DES LOCOMOTIVES DE LA D.R. 1943-1945

	Wagons (en milliers)		Locomotives	
	à réparer	réparés	à réparer	réparées
1943 moyenne mensuelle:	35,8	23,8	8.430	1.601
1944 janvier.....	42,8	23,8	9.147	1.565
février.....	45,5	25,6	8.939	1.578
mars.....	50,4	25,6	8.751	1.474
avril.....	56,0	27,0	8.638	1.415
mai.....	70,0	26,1	8.632	1.573
juin.....	68,5	27,8	9.027	1.752
juillet.....	60,7	28,7	8.433	1.531
août.....	48,1	25,5	8.257	1.326
septembre.....	42,7	22,3	8.379	1.183
octobre.....	38,5	19,4	7.244	1.114
novembre.....	35,8	17,6	6.829	2.018
décembre.....	34,3	15,6	7.439	1.826
moyenne mensuelle:	49,-	24,-	8.812	1.580
1945 janvier.....	36,7	13,6	8.038	1.764

SOURCE : Statistiques du Planungsamt. Les relations ainsi que les divergences possibles entre les chiffres du présent tableau et ceux du tableau IV ne peuvent être analysées pour le moment. Les statistiques du tableau IV sont établies d'après des documents de la Reichsbahn.

CHOIX DE STATISTIQUES D'EXPLOITATION DE LA REICHSBAHN 1937-1944

	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944
A- NOMBRE TOTAL DE WAGONS								
CHARGES (millions).....	44,70	47,24	46,14	47,11	45,95	45,34	47,58	43,32
dont chargés de charbon								
(unités de 10 t.).....	18,90	18,20	19,40	23,50	23,70	24,70	26,20	23,50
1- Tkm. nettes (en milliards)	87,92	94,37	113,22	145,66	155,38	163,60	177,53	156,65
2- Trains-km. (en millions)	300,6	327,1	381,2	450,4	491,5	491,7	520,4	472,2
3- Tkm nettes (par train-km)	292,5	288,5	297,0	323,4	316,1	332,7	341,1	330,0
4- Essieux-km (en milliards)	14,9	15,7	18,6	22,4	24,5	24,9	27,0	24,2
5- Longueur moyenne des trains (en essieux).....	73,1	70,5	73,7	76,5	77,9	77,3	77,0	75,2
6- Distance moyenne de transport (en km).								
minima) annuels.....	164 -	172 -	188 -	216 -	231 -	235 -	251 -	267 -
et maxima) annuels.....	190	191	209	248	265	275	280	276
7- Rotation du matériel en jours :								
janvier.....	5,7	5,3	4,6	7,0	8,9	9,9	10,6	10,5
juin.....	4,7	4,5	4,5	5,1	7,8	8,8	9,1	10,4
8- Charge moyenne par train (t. nettes) :								
janvier.....	285	289	313	288	313	304	331	346
juin.....	292	290	302	327	311	333	340	346
B- SERVICE DES VOYAGEURS.-								
1- Nombre total de trains-km (voyageurs) en millions...	526,5	571,3	568,0	472,4	507,2	485,6	513,7	490,2
2- Nombre total d'essieux-km (en milliards).....	18,2	19,6	22,6	20,9	27,5	26,8	28,2	25,9
C- UTILISATION DES LOCOMOTIVES								
(en millions de km)								
1- Parcours total des locom.	956,2	1043,9	1144,1	1194,8	1301,5	1269,8	1362,3	1317,8
2- En service de route.....	299,6	328,7	386,9	464,3	602,3	505,3	545,9	506,0
3- En service voyageurs.....	447,0	488,2	489,3	419,3	464,8	430,1	460,1	446,1
4- En service de manoeuvres...	199,8	215,8	250,2	295,3	318,8	320,4	341,4	353,4
5- En renfort.....	9,8	11,2	17,7	15,9	15,6	14,0	14,9	12,3

SERVICE TECHNIQUE
DE LA
DIRECTION GÉNÉRALE

- Monsieur le Directeur du Service Central du Mouvement
- Monsieur le Chef du Service Technique du Matériel et de la Traction
- Monsieur COUSIN, Chef de la Subdivision du Contrôle des Recettes Merchandises.

CH. N° 3671
87

M. Fouquet

28/8/46

Réf.: Votre note
247 - 2265 TP2
du 6 août 1946

Honorable,

J'ai l'honneur de vous exposer ci-après les méthodes de calcul que je suis d'avis d'appliquer pour déterminer les nombres de locomotives, voitures, fourgons, wagons nécessaires aux chemins de fer allemands en fonction des unités de trafic.

Les calculs sont basés d'une façon générale sur les résultats statistiques de la Reichsbahn publiés en 1938 par l'U.I.C. Dans certains cas, nous avons dû faire appel aux statistiques de la S.N.C.F. mais vous pourrez sans doute corriger nos résultats en consultant les recueils statistiques mensuels ou annuels de la Reichsbahn qui sont beaucoup plus complets que l'U.I.C. et que nous ne possédons pas (je vous en fais reconnaître de m'en adresser si possible quelques exemplaires).

Bien que les chiffres auxquels j'aboutis ne puissent être considérés que comme des ordres de grandeur, il convient de remarquer qu'ils sont établis à l'aide des statistiques officielles d'une période économiquement stable.

Des calculs basés sur des résultats plus récents seraient certainement faussés par le déséquilibre causé par la guerre.

1°) Locomotives -

- Méthode - Le calcul n'est fait que pour les locomotives à vapeur à voie normale. On connaît les VK et TUK totaux (vapeur + électrique + autres), voies normale et étroite réunies (tableaux 2.2 et 2.3) ainsi que les T.B.K. voyageurs vapeur, marchandises vapeur et totaux (tableau 2.1).

On calcule les VK et TUK, la grande des TUK voyageurs vapeur, et marchandises vapeur (l'erreur due aux VK et TUK voie étroite qu'on ne peut éliminer est négligeable). Mais le nombre total des locomotives qui est connu ne se répartit pas entre les trains de voyageurs et de marchandises, proportionnellement aux VK et TUK. Il faut plus de locomotives pour remorquer un million de VK qu'un million de TUK: nous aurons donc à faire une correction à l'aide de données qui sont les tonnages bruts des trains de voyageurs et des trains de marchandises en France.

Enfin, l'ensemble des locomotives effectue des parcours de trains (qui correspondent à des VK et des TUK) et des parcours accessoires, tels que manœuvres, haut-le-pied. Il n'est pas possible de déterminer quelle est la part de ces parcours accessoires à attribuer aux voyageurs ou aux marchandises. Nous ne déterminerons que les nombres de locomotives de trains nécessaires pour transporter 1 million de VK ou 1 million de TUK.

M. MANGE, Représentant français au Comité des Chemins de fer à BERLIN.

- Calculs -

On trouve: VK vapeur 1938 = 48.737.000.000
 TUK vapeur 1938 = 88.366.000.000

D'après les statistiques S.N.C.F. (avril 1946) on sait qu'une locomotive utilisée remorque 1084 TUK voyageurs et 1607 TUK marchandises, donc chaque fois qu'une machine remorque un TUK voyageurs, elle pourrait remorquer

$$\frac{1607}{1084} = 1,482 \text{ TUK marchandises.}$$

On peut donc admettre que 48.737.000.000 VK sont équivalents à 1,482 fois plus TUK, soit 72.228.000.000 TUK.

Tout s'est passé comme si l'ensemble des machines des trains avaient remorqué en 1938 :

$$72.228 + 88.366 = 160.594 \text{ Millions de TUK.}$$

Nous répartirons les machines en tête des trains au prorata des deux premiers nombres.

- Détermination du nombre de locomotives en tête des trains -

Nous connaissons par l'U.I.C. le nombre de locomotives à vapeur à voie normale dont disposait la Reichsbahn en 1938 (tableau 1.2) : 22.913 locomotives et nous connaissons également les parcours

trains	: 830.000.000 km
manoeuvres	: 201.790.000 km
H.L.P.	: 74.750.000 km

soit, en moyennes journalières : 2.274.000^{km}, 553.000^{km} et 205.000^{km}.

Nous savons d'autre part qu'en France en avril 1946, les parcours moyens journaliers par machine utilisée étaient de :

93 km pour les trains
 81 km pour les manoeuvres
 93 km pour les H.L.P. (évaluation),

ce qui correspond à :

$$\frac{2.274.000}{93} = 24.450 \text{ machines trains}$$

$$\frac{553.000}{81} = 6.825 \text{ machines manoeuvres}$$

$$\frac{205.000}{93} = 2.200 \text{ machines H.L.P.}$$

$$\text{Total} = 33.475$$

Come il n'y avait en réalité que 22.913 locomotives, on admettra que la répartition était proportionnelle, soit :

16.735 machines de trains, 4.671 machines de manœuvres, 1.507 machines RL

Tous ces calculs supposent que les pourcentages d'utilisation et d'immobilisation sont les mêmes pour les trois catégories de parcours.

Les 16.735 machines de trains se répartissent en voyageurs et marchandises proportionnellement aux nombres 72.228 et 83.366, ce qui donne :

7.527 machines voyageurs et 9.208 machines marchandises,

$$\text{soit pour } 10^6 \text{ VK} : \frac{7.527}{48.737} = 0,153 \text{ machines}$$

$$\text{et pour } 10^6 \text{ TUK} : \frac{9.208}{83.366} = 0,109 \text{ machines}$$

- Résumé -

Ces résultats sont :

1°- à réduire, éventuellement, pour tenir compte de l'effectif réellement en service en Allemagne en 1938 car des machines gérées pouvaient être comprises dans le parc;

2°- corrigés pour tenir compte que les rapports français utilisés (parcours moyens de 93 et 81 km) sont vraisemblablement différents en Allemagne. C'est le cas, par exemple, pour les parcours manœuvres qui sont comptés à raison de 6 km à l'heure en France et de 7 km en Allemagne;

3°- à majorer pour tenir compte des frais généraux, c'est-à-dire des machines nécessaires pour assurer les parcours RL et les parcours de manœuvres correspondants qu'il est impossible de répartir entre les trafics voyageurs et marchandises. Les chiffres ci-dessus (4.671 + 1.507 = 6.178 machines) indiquent l'ordre de grandeur pour le trafic total de la D.R. en 1938.

2°.- Voitures et fourgons -

Le tableau 2.2. de l'U.I.C. nous a donné le nombre total de VK,
soit 58.978 millions

Le tableau 1.3 nous donne le nombre de voitures à voyageurs,
soit 72.500

et le nombre de fourgons à bagages, soit 22.042.

Pour un million de VK, il faut donc $\frac{72.500}{58.978} = 1,245$ voitures

et $\frac{22.042}{58.978} = 0,374$ fourgons à bagages.

Le nombre de fourgons à bagages qui est de 30 % de celui des voitures paraît très élevé et il est probable que le nombre de fourgons indiqué sur l'U.I.C. comprend des fourgons P.V. (ceci serait d'ailleurs conforme à la définition des fourgons à bagages de l'U.I.C.). Ce résultat serait à vérifier et à toutes fins utiles je vous signale qu'à l'heure actuelle la S.N.C.F. assure le service des trains de voyageurs avec un nombre de fourgons égal à 17 % seulement du nombre de voitures (y compris les fourgons immobilisés qui s'élèvent à 32 %).

Remarques -

1° - Le nombre 1,345 est inférieur à celui de la France à la même époque qui était de 1,4, mais on sait qu'en 1938 le nombre de voitures à voyageurs était supérieur aux besoins. A l'heure actuelle où nous manquons de matériel, nous trouvons 0,58, résultat peut être un peu faible, mais dans l'avenir nous aurons 0,65 (d'après le programme technique de reconstitution de la S.N.C.F. 1946-1955). Je ne serai donc pas d'avis d'accorder à l'Allemagne un nombre de voitures supérieur à celui dont dispose la France à la même époque.

2° - Il n'a pas été possible, dans ces calculs, de faire la distinction entre voitures à caisses et voitures à boggies.

3°) Wagons -

Le tableau 1.3 donne le nombre de wagons y compris les particuliers.
soit 672.000 w.

et la tableau 2.3 donne les T.U.K. des transports commerciaux et de service,
soit: 92.777.000.000 T.U.K.

Ce qui donne pour 1 million de T.U.K. $\frac{672.000}{92.777} = 7,25$ wagons

Ce nombre de wagons correspond à une distance moyenne de transport de 170 km.

Si le nombre de T.U.K. reste constant et si la distance moyenne de transport augmente, le tonnage expédié diminue. Ces deux dernières causes jouent en sens inverse dans la détermination du nombre de wagons nécessaires mais nous ne pouvons dire dans quel sens variera le rapport $\frac{wagons}{T.U.K.}$. Il n'est donc pas possible de déduire du résultat obtenu réellement avec 170 km, ce que sera le rapport pour 250 km.

Pour la France, le calcul donne actuellement un nombre de wagons légèrement supérieur (9 wagons) pour une distance de 250 km environ.

- Remarque - Les statistiques ne permettent pas de faire le calcul séparément pour les wagons couverts et les wagons tombereaux.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Chef du Service Technique
de la Direction Générale,

Signé: Dujon

Telephone

EUROPEAN CENTRAL INLAND
TRANSPORT ORGANISATION

Paris. Le 22 novembre 1946.

Mon cher Ami,

D'abord, je te remercie beaucoup de m'avoir communiqué ton étude sur le parc allemand d'avant-guerre.

Ensuite, je veux te dire que nous avons, de notre côté, fait une étude approfondie et très précise, qui t'intéressera sûrement et qui aboutit d'ailleurs à des réultats très connus des tiens -

En faisant le rapprochement des deux, j'ai eu l'impression que ton travail était sujet à quelques rectifications et je te propose que nos collaborateurs (M. Bourg, en ce qui me concerne - BAL 24.02, peut-être M. Bidet? en ce qui te concerne) prennent contact pour faire une mise au point qui sera certainement très productive. La question est, en effet, de première importance, au moment où se pose le problème de la restitution, dont l'étude est achevée (Jean Levy va communiquer un exemplaire de mon rapport à M. Lemaire, et nous en

parlerais quand tu voudras) -

Bien fidèlement t'en, mon cher Ami

Luja

REPARTITION THEORIQUE DU PARC DE WAGONS ALLEMANDS DE 1938

suivant les zones russe et occidentale.-

Le parc allemand de wagons s'élevait en 1938, d'après les statistiques U.I.C., à 625.285 unités, soit :

- 211.671 wagons couverts
- 374.723 wagons plats et tombereaux
- 38.891 wagons spéciaux.

Tous les wagons d'un même type étaient, en règle générale, marqués au nom d'une seule R.B.D.- Ainsi :

- tous les wagons couverts à 2 ou 3 essieux d'une charge utile inférieure à 15 tonnes, des types Gw, Gwn, Giv, Gvw, Gvwn et Gvw, recevaient l'inscription Mag - abréviation de Magdebourg;
- tous les wagons couverts à 4 essieux du type GGw, celle de Eriar (Er);
- tous les wagons tombereaux à 2 essieux de charge utile inférieure à 15 tonnes et parois de plus de 40 cm. de hauteur, des types Gw, Gvw, Gvwn, Gvgn, celle de Karlsruhe (Kar);
- etc...

Il n'est pas possible, dans ces conditions, de répartir géographiquement le parc allemand d'après l'affectation des wagons aux R.B.D. faite dans un but de spécialisation des réparations.

Nous connaissons toutefois les tonnages expédiés au départ des différentes R.B.D.- Ces tonnages sont donnés par le tableau ci-après :

.....

Tonnages expédiés en millions de tonnes (chiffres arrondis) :

- Altona.....	13.170	Report.....	383.870
- Groupe Bayern.....	35.980	- Kassel.....	14.840
- Berlin.....	8.320	- Köln.....	40.170
- Breslau.....	23.950	- Königsberg.....	7.200
- Dresden.....	41.340	- Ostpreußen.....	21.250
- Elberfeld.....	25.480	- Mainz.....	5.190
- Erfurt.....	13.380	- Münster.....	8.800
- Essen.....	118.650	- Oldenburg.....	2.260
- Frankfurt (Main).....	17.350	- Oppeln.....	28.770
- Halle.....	43.500	- Ostpreußen.....	8.020
- Hannover.....	19.890	- Schwerin.....	3.120
- Karlsruhe.....	22.560	- Stettin.....	10.110
		- Stuttgart.....	9.800
		- Trier.....	4.420
A reporter 383.870		Total.....	548.620.

La zone occidentale de l'Allemagne comprend :

90% de la R.E.D. Altona, les R.E.D. du Groupe Bayern, la R.E.D. Elberfeld, la R.E.D. Essen, la R.E.D. Frankfurt, 75% de la R.E.D. Hannover, la R.E.D. Karlsruhe, 90% de la R.E.D. Kassel, la R.E.D. Köln, la R.E.D. Mainz, la R.E.D. Münster, la R.E.D. Oldenburg, 10% de la R.E.D. Schwerin, la R.E.D. Stuttgart et la R.E.D. Trier.

Le tonnage expédié en 1938 des gares comprises maintenant dans la zone occidentale s'élevait à 332.180 millions de tonnes.

En conséquence, si on avait dû répartir en 1938 le parc allemand équitablement entre la zone occidentale et le reste du Reich, c'est-à-dire au prorata des besoins exprimés par les tonnages de marchandises expédiés, il aurait fallu affecter 383.000 wagons à la zone occidentale.

26 novembre 1946.

sb.

O n° 7855

27/11/46.

- 6 pièces jointes -

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

Comme convenu, j'ai l'honneur de vous faire parvenir plusieurs exemplaires des notes sur les comparaisons de parcs européens actuels et d'avant guerre de wagons ordinaires et spéciaux (non compris les wagons de service).

Pour ce qui concerne la Tchécoslovaquie, il y a lieu de remarquer que ce pays a actuellement des limites plus étendues que celles de 1938. Si l'on se référait à la situation de 1937 (c'est-à-dire avant l'annexion des Sudètes et d'une partie de la Haute-Silésie par le Reich), il faudrait inscrire dans la colonne "Parc d'avant guerre" le nombre de 93.220 (chiffre de l'U.I.C. 1937). Le rapport entre le parc 1946 et le parc 1937 s'établirait ainsi à 0,714.

Pour ce qui concerne le calcul du parc de la zone occidentale de l'Allemagne, je me permets de rappeler que l'évaluation faite à ce sujet par E.C.I.T.O. a conduit cet organisme au chiffre de 385.000.

Votre respectueusement dévoué,

J. Torgue

Monsieur CORBIN
Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées.

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports.

Ministère des Travaux Publics et des
Transports.

244, Boulevard St-Germain, PARIS.--

COMPARAISON des existences brutes en wagons ordinaires et auto-cars
dans les principaux pays d'Europe en 1938 et en 1946.

<u>Pays.</u>	<u>Pare 1938</u> ⁽¹⁾	<u>Pare 1946</u> ⁽²⁾	<u>Rapport</u> <u>pare 1946</u> <u>pare 1938</u>
- France.....	470.000	305.111	0,647
- Belgique.....	104.300	81.318	0,780
- Danemark.....	11.462	19.076	1,655
- Hollande.....	27.394	19.514	0,715
- Italie.....	125.941	126.495	1,004
- Norvège.....	9.456	11.611	1,227
- Tchécoslovaquie.....	71.707	66.827	0,930
- Allemagne..... (zone occidentale)	380.000	422.140	1,113

26 novembre 1946.

(1) d'après les statistiques U.I.C. 1938.

(2) Totaux des wagons de toutes nationalités, démarqués ou non, en état de servir ou hors d'état de servir, dénombrés dans les pays considérés au cours du recensement U.C.I.T.C.

Prière de bien vouloir retourner ce
carbone à M.DUGAS après signature.

Le 27 Novembre 46 sb.

D - 149150/11
- 1 pièce jointe -

Monsieur le Ministre,

Ainsi que vous avez bien voulu nous le faire connaître par lettre en date du 29 juillet 1946, les démarches effectuées par la voie diplomatique auprès des Gouvernements alliés intéressés en vue d'obtenir l'attribution immédiate à la S.N.C.F. de 60.000 wagons à provenir des zones d'occupation américaine, britannique et russe en Allemagne, ont abouti à des réponses défavorables de la part de ces Gouvernements.

Depuis que ces interventions ont eu lieu, nous avons été éclairés sur la situation du matériel roulant en Europe par les résultats du recensement général effectué sous l'égide d'E.C.I.T.O.

Nous avons pu, de ce fait, établir, pour les principaux pays d'Europe qui ont participé à ce recensement, la comparaison entre les parcs de wagons de 1938, tels qu'ils ressortent des statistiques établies par l'U.I.C., et les existences brutes actuelles, c'est-à-dire les totaux des wagons de toutes nationalités, démarqués ou non, en état ou hors d'état de servir, dénombrés dans ces pays en 1946.

Cette comparaison fait l'objet du tableau suivant :

<u>Pays.</u>	<u>Parc 1938.</u>	<u>Parc 1946.</u>	<u>Rapport</u> <u>parc 1946</u> <u>parc 1938</u>
- France.....	473.417	325.591	0,688
- Belgique.....	98.872	83.860	0,848
- Danemark.....	11.462	19.838	1,730
- Hollande.....	27.394	20.216	0,738
- Italie.....	125.941	127.593	1,013
- Norvège.....	9.456	11.749	1,242
- Tchécoslovaquie.....	71.707	71.337	0,995
- Allemagne (zone occi- dentale).....	390.000	431.511	1,106.

Monsieur le Ministre
des Travaux Publics & des Transports.
Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports.
244, Boulevard Saint-Germain

PARIS.- (VIIème).

Je précise, pour ce qui concerne la zone occidentale de l'Allemagne, que nous avons nous-mêmes évalué le parc de wagons qui serait revenu à cette zone si l'on avait dû en 1938 répartir équitablement le parc total allemand entre la zone russe et la zone occidentale. La note annexée indique sur quels documents, d'ailleurs incontestables, nous nous sommes fondés pour faire cette évaluation.

Il ne vous échappera pas que, si l'on considère les existences brutes, la France est dans une situation nettement défavorable par rapport aux autres pays et même par rapport aux pays ex-ennemis.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir appeler l'attention du Ministère des Affaires Etrangères sur ce fait, afin qu'il soit au courant et en fasse état, le cas échéant, dans les relations internationales.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : Marcel FLOURET

REPARTITION THEORIQUE DU PARC DE WAGONS ALLEMANDS DE 1938 suivant les zones russe et occidentale.-

Le parc allemand de wagons s'élevait en 1938, d'après les statistiques U.I.C., à 625.285 unités, soit :

- 211.671 wagons couverts
- 374.723 wagons plats et tombereaux
- 38.891 wagons spéciaux.

Tous les wagons d'un même type étaient, en règle générale, marqués en nom d'une seule R.B.D.- Ainsi :

- tous les wagons couverts à 2 ou 3 essieux d'une charge utile inférieure à 15 tonnes, des types Gw, Gwn, Giv, Gvw, Gvwn et Gsw, recevaient l'inscription Mag - abréviation de Magdebourg;
- tous les wagons couverts à 4 essieux du type GGw, celle de Trier (Tr);
- tous les wagons tombereaux à 2 essieux de charge utile inférieure à 15 tonnes et parfois de plus de 40 cm. de hauteur, des types Ow, Ogw, Ovw, Ovwn, Ovgw, celle de Karlsruhe (Kar);
- etc...

Il n'est pas possible, dans ces conditions, de répartir géographiquement le parc allemand d'après l'affectation des wagons aux R.B.D. faite dans un but de spécialisation des réparations.

Nous connaissons toutefois les tonnages expédiés en départ des différentes R.B.D.- Ces tonnages sont donnés par le tableau ci-après :

.....

Tonnages expédiés en milliers de tonnes (chiffres arrondis) :

- Altona.....	13.170	Report.....	383.870
- Groupe Bayern.....	35.980	- Kassel.....	14.640
- Berlin.....	8.320	- Köln.....	40.170
- Breslau.....	25.950	- Königsberg.....	7.200
- Dresden.....	41.340	- Ostmark.....	21.250
- Elberfeld.....	25.480	- Mainz.....	6.190
- Erfurt.....	13.380	- Münster.....	8.800
- Essen.....	118.650	- Oldenburg.....	2.250
- Frankfurt (Main).....	17.850	- Oppeln.....	28.770
- Halle.....	43.500	- Osnabrück.....	8.020
- Hanover.....	19.890	- Schwerin.....	3.120
- Karlsruhe.....	22.360	- Stettin.....	10.110
		- Stuttgart.....	9.800
		- Trier.....	4.420
A reporter 383.870		Total.....	548.620.

La zone occidentale de l'Allemagne comprend :

90% de la R.E.D. Altona, les R.E.D. du Groupe Bayern, la R.E.D. Elberfeld, la R.E.D. Essen, la R.E.D. Frankfurt, 75% de la R.E.D. Hanover, la R.E.D. Karlsruhe, 90% de la R.E.D. Kassel, la R.E.D. Köln, la R.E.D. Mainz, la R.E.D. Münster, la R.E.D. Oldenburg, 10% de la R.E.D. Schwerin, la R.E.D. Stuttgart et la R.E.D. Trier.

Le tonnage expédié en 1938 des gares comprises maintenant dans la zone occidentale n'élevait à 332.180 milliers de tonnes.

En conséquence, si on avait dû répartir en 1938 le parc allemand équitablement entre la zone occidentale et le reste du Reich, c'est-à-dire au prorata des besoins exprimés par les tonnages de marchandises expédiés, il aurait fallu affecter 380.000 wagons à la zone occidentale.

26 novembre 1946.

GOUVERNEMENT MILITAIRE
de la Zone d'occupation française

Paris, le 27 DEC. 46

23, rue d'Alsace - Tel. Bot. 48 - 80

Détachement d'occupation
des chemins de fer français

Service de Base

Monsieur TOUGNE,
Inspecteur Divisionnaire,
aux Services Techniques de la
Direction Générale de la SNCF.

00 - 3/04/1

Cher Monsieur,

Comme suite à la démarche que vous avez faite auprès de moi au sujet des statistiques des tonnages expédiés sur les lignes de la REICHSBAHN en 1938, je m'empresse de vous faire savoir que :

1°) La représentation française de la SNCF à BERLIN, m'a confirmé que les chiffres que vous m'avez donnés sont exacts et correspondent aux chiffres indiqués par le document : "Statistische Angaben über die Deutsche Reichsbahn in Geschäftsjahr 1938". Il n'a malheureusement pas été possible de se procurer sur place un exemplaire de ces documents, pour vous l'adresser.

2°) Dans les archives de notre Chef-ferie à SPIRE, ont été retrouvé des chiffres différents, extraits de renseignements statistiques des Chemins de Fer allemands pour l'exercice de 1938.

Vous trouverez, ci-joint, un tableau vous donnant, par Direction, le tonnage expédié et reçu du trafic marchandises (sauf bagages et colis express).

[Signature]

Exercice 1938

Directions	Trafic marchandises (sauf bagages et colis express)	
	Expéditions (tonnes)	Arrivages (tonnes)
<u>Altreich</u>		
Augsburg	2.180.837	3.162.188
Berlin	6.595.555	16.763.654
Breslau	13.570.045	13.473.359
Dresden	14.032.767	23.558.447
Erfurt	12.062.271	13.604.053
Essen	86.202.821	58.367.569
Frankfurt (Main)	10.186.421	8.993.956
Halle	48.245.561	30.296.280
Hambourg	9.383.690	14.821.805
Hannover	24.223.519	32.352.579
Karlsruhe	13.765.071	11.022.561
Kassel	9.301.292	8.319.033
Köln	33.557.298	25.855.278
Königsberg	5.150.345	7.985.321
Mayence	8.972.014	9.533.482
München	5.592.347	7.529.393
Münster	7.334.200	9.590.386
Nürnberg	5.885.010	8.731.435
Oppeln	26.433.035	13.603.791
Osten	3.519.036	6.409.990
Regensburg	7.456.221	8.857.935
Saarbrücken	20.696.274	26.226.192
Schwerin	2.502.804	4.349.151
Stettin	7.337.022	12.104.343
Stuttgart	7.006.691	10.738.180
Wuppertal	19.414.468	22.700.779
Total	410.606.615	408.951.140
<u>Ostmark</u>		
Augsburg	411.529	739.099
Linz	4.167.623	3.288.360
München	770.845	512.359
Villach	5.285.118	4.632.743
Vienne	9.144.429	12.451.053
Total	19.779.544	21.623.614
Total général (Altreich et Ostmark)	430.386.159	430.574.754
<u>Altreich</u>		
Année 1937	394.147.107	391.497.783
Année 1936	349.431.861	346.343.091

Sur 625.000 wagons

370.

135.

80.

14.

28.

250 M. pour zones occidentales

95 M. pour zone orientale

55 M. pour territoires annexés

10 M. pour autres

20 M. pour autres

Voitures et fourgons à voyageurs S.N.C.F.
en Allemagne et en Autriche.

	Voitures (1)		Fourgons (1)	
	Inventaire E.C.I.T.O. au 3/3/46	Restitués Reliquat	Inventaire E.C.I.T.O. au 3/3/46	Restitués Reliquat
Allemagne Zone U.S.A.	569			
" Britannique	139		171	
" Française	254		44	
Total	962 (1)	794	89	
			304 (1)	207
				97 (1)
	Inventaire 13/8/46	Restitués Reliquat	Inventaire 13/8/46	Restitués Reliquat
Autriche (toutes zones)	64 (1)	33	62 (1)	17
				45 (1)

(1) Véhicules sains, avariés et irréparables.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONTRÔLE DES RECETTES - MARCHANDISES
3^{me} Bureau - Mouvement des Wagons

36, Rue de Léningrad, 36

PARIS (8^e)

WAGONS S.N.C.F. en ALLEMAGNE et en AUTRICHE
au 1^{er} Mars 1947

	Wagons S.N.C.F. purs	Wagons ex-D.R. démarqués SNCF	Total	AVAIRES
Allemagne Zone U.S.A.	18.200			
d° Zone britannique	17.700	2.700	20.900	
d° Zone française	7.400	2.500	20.200	
d° Zone russe	?	2.700	10.100	
		?	?	
Autriche Zone française	2.000	100	2.100	
Totaux	45.300	8.000	53.300	

Pourcentage
d'environ
25 %

NOTA 1- La Zone russe en Allemagne et les zones britanniques américaine et russe en Autriche n'ont fourni aucun renseignement le 17 mars 1946 lors de l'inventaire E.C.I.T.O. Toutefois, il a été possible d'obtenir des renseignements sur un inventaire du matériel effectué en Autriche le 20/8/1946. Il en résulterait qu'à cette époque il y avait 8075 wagons S.N.C.F. en Autriche d'où on peut dire qu'il y a au 1^{er} Mars 1947 environ 6000 wagons S.N.C.F. (purs ou démarqués) dans les zones britannique, américaine et russe en Autriche.

2) a) Wagons S.N.C.F. purs dont la S.N.C.F. n'a pas de nouvelles depuis la libération :

à bagages

140.000 wagons

b) Voitures et fourgons dont la S.N.C.F. est sans nouvelles depuis la libération :

Voitures : 4.500 - Fourgons à bagages : 600

c) Wagons ex-D.R. démarqués S.N.C.F. au 1/2/47 :

sur S.N.C.F. : 75.290
à l'étranger : 9.710

Total : 85.000

EVALUATION DES BESOINS EN METAUX FERREUX DES CHEMINS DE FER
ALLEMANDES

Note remise à
M. Rohat.

1°- Caractéristiques du réseau (frontières provisoires actuelles).

- Longueur des voies principales simples :

- zones occidentales : 45.000 km.
- zone russe..... : 18.000 "

Total : 63.000 km.

- Longueur des autres voies :

- zones occidentales : 27.000 km.
- zone russe..... : 11.000 "

Total : 38.000 km.

- Répartition du parc 1938 d'après le trafic des différentes Directions :

- locomotives à vapeur.... 16.000
- " électriques..... 555
- voitures à voyageurs.... 48.000
- fourgons à bagages..... 17.000
- wagons..... 500.000 (dont 30.000 de particuliers).

La population serait de l'ordre de 70 millions d'habitants.

Le trafic (base 1938) de 335 millions de tonnes expédiées.

Mais, l'économie allemande de 1938 était "soufflée", le parc normal d'après-guerre du réseau allemand, compte tenu des prévisions faites pour la S.N.C.F., devrait être plus réduit :

	Total	zones occidentales	zone russe
- locomotives à vapeur.....	15.000	11.000	4.000
- locomotives électriques.....	555	290	265
- voitures à voyageurs.....	35.000	25.000	10.000
- fourgons à bagages.....	6.000	4.400	1.600
- wagons.....	450.000	350.000	100.000

Compte tenu des existences supposées de matériel allemand non démarqué par les alliés, dans les pays et zones qui n'ont pas répondu au recensement E.C.I.T.O., le parc actuel de l'ensemble des zones d'occupation d'Allemagne (moins la Sarre) peut être fixé, après répartition des véhicules allemands présents en Europe entre ces zones et les territoires allemands annexés à l'Est, aux chiffres suivants :

- 18.000 locomotives dont 1.400 hors d'état de servir,
- 34.000 voitures " 3.000 " " " "
- 4.500 fourgons " 300 " " " "
- 350.000 wagons " 15.000 " " " "

et celui de l'Allemagne de l'Ouest aux chiffres suivants :

- 12.700 locomotives dont 1.000 hors d'état de servir,
- 24.300 voitures " 2.200 " " " "
- 3.300 fourgons " 220 " " " "
- 272.000 wagons " 12.000 " " " "

Les besoins de reconstruction du parc allemand pour amener ce dernier au niveau du parc normal d'après guerre défini ci-dessus seraient donc :

	4 zones	Allemagne de l'Ouest moins Sarre
- locomotives.....	néant	néant
- voitures.....	4.000	2.900
- fourgons.....	1.800	1.320
- wagons.....	115.000	90.000

soit approximativement :

- pour les 4 zones : 1.550.000 tonnes
- pour l'Allemagne de l'Ouest..... : 1.200.000 tonnes.

A ces chiffres s'ajouteraient les tonnages de métaux ferreux nécessaires pour la remise en état du matériel laissé aux chemins de fer allemands, soit approximativement :

- pour les 4 zones : 250.000 tonnes
- pour l'Allemagne de l'Ouest..... : 185.000 tonnes.

En résumé, les besoins seraient les suivants :

	4 zones	Allemagne de l'Ouest moins Sarre
- matériel roulant {		
(-entretien normal.....)	220.000 T.	160.000 T.
(-travaux neufs.....)	170.000 T.	125.000 T.
(-reconstitution et réparation des domma- ges de guerre.....)	1.800.000 T.	1.385.000 T.
- matériel fixe..... {		
(-entretien normal et travaux neufs.....)	220.000 T.	160.000 T.
(-réparation dommages de guerre.....)	?	?

13 Février 1947.-

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS
ET
DES TRANSPORTS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 14 mars 1947

Cher monsieur,

Veuillez trouver ci-joint pour les services de
M. Dugas et les services de la SNCF éventuellement intéressés,
les résultats du recensement Polonais, tels qu'ils vien-
nent de m'être communiqués par l'ECITO.

Peut-être les avez-vous déjà obtenus.

Croyez à mes sentiments les meilleurs.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Adjoint au Directeur Général des
Chemins de Fer et Transports.

Travail à M. le Chef de Service

18-3-47

RECENSEMENT DU MATERIEL ROULANT

STATISTIQUES RELATIVES AUX WAGONS POLONAIS

Lettre du Ministère des Communications de Pologne
(Service d'exploitation ferroviaire)

Varsovie, le 4 décembre 46

Messieurs,

Me référant aux entretiens qui ont eu lieu à Varsovie avec le Professeur Hendelink, Directeur de l'Office Central des Transports Intérieurs Européens, je vous transmets ci-dessus le nombre de wagons à marchandises à voie normale qui se trouvaient sur les réseaux ferroviaires de l'Etat polonais, à la date du 2 novembre 1946.

Catégorie de wagon	:Nombre de :wagons en :circulation en	:Wagons en :réparation en	:Wagons utilisés dans les :trains de service, trains :de secours, trains trans- :portant des voyag. de :particul., wag. considérés :affectés uniquement aux :besoins du réseau et wag. :inaccessibles	Total Général
Wagons couverts	33.764	5.206	4.394	43.364
Wagons-tombereaux	53.609	6.657	2.694	62.960
Wagons plats	14.303	6.426	1.987	22.716
Wagons spéciaux	2.548	1.848	268	4.664
Wagons-citernes	3.946	1.756	1.464	7.166
TOTAL	108.170	21.893	10.807	140.870

Le total de 140.870 wagons ne comprend pas uniquement les wagons enregistrés aux chemins de fer de l'Etat polonais; du reste, ce chiffre peut toujours subir des modifications, selon les mouvements de wagons en trafic-marchandises international.

Veuillez agréer, etc...

Pour le Directeur

.....

Office Central des Transports Intérieurs
Européens -Paris

RECENSEMENT DU MATERIEL ROULANT : STATISTIQUES RELATIVES AUX WAGONS POLONAIS

Note du Directeur Général

1. La lettre du Ministère des Communications de Pologne (annexe 1) ne donne, en ce qui concerne les résultats du recensement que des chiffres globaux; elle constitue toutefois un document officiel qui peut servir de base de comparaison.

2. Les autorités polonaises ont promis d'entreprendre les études nécessaires pour fournir :

- a) une étude complète des besoins de la Pologne en matériel roulant jusqu'en 1949; et
- b) à la fin du mois de janvier, les résultats complets du recensement indiquant notamment, par nationalité, le nombre des wagons étrangers.

Pour le Directeur Général
J. TUJA

le 9 décembre 1946
79 avenue des Champs-Élysées
Paris

23 JUIN 1948

O n° 9686

Monsieur,

Comme suite à notre conversation téléphonique du 19 courant, j'ai l'honneur de vous fournir ci-après les renseignements en ma possession sur le parc de wagons de la Bizone d'occupation en Allemagne :

A l'inventaire général du matériel roulant effectué en Europe le 17 mars 1946, les zones anglaise et américaines d'occupation en Allemagne ont accusé les chiffres suivants :

Zone américaine :	150.518 wagons dont 59.279 avariés réparables et 8.239 détruits.
Zone anglaise :	220.317 " " 52.901 " 6.017 " et
soit au total :	370.835 wagons dont 112.180 avariés réparables et 14.256 détruits.

A un nouveau recensement effectué en septembre 1947, les chiffres afférents à l'ensemble de la bizone étaient devenus les suivants :

- Wagons en bon état.....	230.000
- Wagons avariés réparables.....	93.000

Total.....322.000.

La différence entre les deux situations provient :

- 1- de la restitution par la bizone à certains pays étrangers de wagons, pour la plupart avariés, appartenant à ces pays,
- 2- de la radiation du parc de la bizone de wagons allemands gravement avariés,
- 3- des efforts poursuivis dans le domaine de la réparation des wagons.

Actuellement, la situation serait la suivante, d'après les renseignements fournis par les Autorités militaires de la Bizone au Comité des Transports intérieurs européens de la Commission Economique de l'O.N.U. à Genève :

- Wagons sains.....	240.000
- Wagons avariés.....	81.000
Total....	321.000.

Monsieur de CORNE
Hôtel Royal Monceau
35, Avenue Hoche

PARIS.-

Je signale, d'autre part, qu'avant la guerre, l'Allemagne de l'Ouest aurait disposé, si l'on avait réparti le parc allemand au prorata du trafic (tonnes expédiées), de 380.000 wagons (dont 325.000 en bizone et 55.000 en Z.F.O.), le coefficient d'immobilisation pour avaries étant de 5%.

En ce qui concerne le trafic marchandises actuel de la bizone, je regrette de ne pouvoir vous fournir de renseignements précis. J'ai demandé à notre Détachement en zone française d'occupation de me mettre en mesure de répondre à cette question. Je vous transmettrai les renseignements qui me seront communiqués dès qu'ils me parviendront.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur
Chef du Service,

Mme: DUGAS

Viturses voyageurs

47.000 au 6.

34.60 étrangers ont 700 en fine
rune

19.000 en mauvais état

26.700 en service

glovers

- 30.000
- 30.000
- 13.000

1900

1900 loc.
étrangers

{ 400.000 wag.
13.000 loc.
555 electr.
30.000
6.000

- 468.000 wagons en
accusés Allemagne (ensemble
sergent)

93.400 étrangers
(40.000 + 32.000
12.300 10.000
allés)

126.000 étrangers

Out 135.000 en service

not all d en service

226.000

320.000

468
178
292

wagons allés à réparation: 76.000

le réseau ferroviarre allemand, en 1937 de 58.224 km
 a été réduit par suite de la cession à l'URSS et à la Pologne
 des provinces orientales comptant 10.515 km de voies, à 57.708 km
 (y compris les lignes secondaires et privées)

2100	5668 km	mit 132,4 km	Km 2
2 amér.	20.150 km	mit 120,5	
2 angl.	20.150 km	mit 203,5	
2 soviét.	19.090 km.	mit 178	

~~ensemble des zones~~
 Volume des trafics en 1937 a atteint 60% de celui
 d'avant-guerre. { charge plus rationnelle
 accélération rotative de wagons }

~~ne peuvent subsister~~
 50% des demandes de transport

Trafic marchandises
(sauf bagages et colis express)
de la Reichsbahn en 1938

(en millions de tonnes)

250 M.	pour	zones occidentales
95 M.		zone soviétique
55 M.		territoires annexés à l'Est
10 M.		Sudètes
20 M.		Autriche

En répartissant le parc allemand de wagons 1938 qui s'élevait à 625.000 unités, on obtiendrait la répartition suivante:

370.000 wagons	pour les zones occidentales
135.000	la zone soviétique
80.000	les territoires annexés à l'Est
14.000	les Sudètes
26.000	l'Autriche

Br Fr Sov U.S.

Ch' Pres 41

Augsburg	-	-	-	85
Berlin	-	-	100	-
Breslau	-	-	-	-
Danzig	-	-	-	-
Mre. Den	-	-	80	-
Erfurt	-	-	100	-
Essen	400	-	-	-
Frankfurt/A	-	10	-	90
Halle	-	-	100	-
Hamburg	90	-	20	-
Hannover	75	-	25	-
Karlsruhe	-	35	-	25
Kancl	30	-	10	60
Koln	95	5	-	-
Konigsberg	-	-	20	-
Leiz	-	-	-	-
Mainz	-	65	-	35
Muncheu	-	-	-	80
Munster	100	-	-	-
Nurnberg	-	-	-	100
Oppeln	-	-	-	-
Osten	-	-	15	-
Rosen	-	-	-	-
Regensburg	-	-	-	95
Saarbrucken	-	40	-	-
Schwerin	10	-	90	-
Stettin	-	-	45	-
Stuttgart	-	25	-	75
Wiesbaden	-	-	-	-

2,7

changes

6,2

13,0

7,0

31,1

11,0

80,2

11,3

53,0

9,1

26,3

22,5

9,8

33,1

5,7

3,8

8,6

7,0

7,9

6,6

70,0

4,1

6,9

9,2

38,4

4,5

9,4

7,8

13,4

2,2

15

11,5

21,6

2,3

812.838

300

Soviet Zone

Berlin 100%

Mre. Den 80%

Erfurt 100%

Halle 100

Hamburg 10

Hannover 25

Kancl 10

Konigsberg 20

Osten 15

Schwerin 90

Stettin 65

80,2

14,3

8,1

20,5

22,5

9

33,1

510

8,6

7,0

7,9

6,6

5092

75 10

Vieland - - - 5,6

9,0

38,4

0,4

7,8

21,0

En Pologne

- Breslau
- Danzig
- Branden 20%
- Oppeln
- Ostern (85)
- Stettin (55)
- Posen ?

Longueur des voies

Altmark ostmark & Sudeètes

Voies principales

87.836

autres voies

49.446

Total 137.082

ostmark 1937 {
4.454
3.161
10.615

Sudeètes {
5.000
2.000

Brandebourg, Königsberg (80),

Oppeln, ostkur (75), Regensburg (15) { 18000

Saare, Stettin (55) { 6500

Ensemble des zones d'occupation

voies principales 69.000 Km.

autres voies 38.000 Km.

Parc voitures et fourgons.

Effectif de voitures (1938)

Autriche Autriche Suédoises

72.428 voitures

21.824 fourgons

Ostmark { 13.380 v.
1.737 p.
Suédoises { 2.150 v.
540 p.

reste Autriche

{ 56.898 v.
19.547 p.

pour 75.000 km de voies principales

Pour ensemble des zones d'occupation (69.000 km de voies principales)

⁴⁸
{ ~~52.000~~ voitures
~~17.000~~ fourgons

ostmark

Ensemble des zones d'occupation

Angering	411.8
ling	4.168
München	771
Villach	5.285
Vienne	9.144
	19.779

Total retrait
et ostmark 445.905

Total 835.390

Parc wagons en 1938 de l'Altreich et de l'ostmark

couverts	211.671
découverts	874.723
spéciaux	38.891
particuliers	625.285
immatriculés DR	41.791

l'ensemble des zones d'occupation (sur la Sarre)

n'aurait dû pondre en 1938 que :

$$\frac{625.285 \times 835.390}{445.905}$$

soit approximativement

470.000 wagons

et

30.400 wagons de particuliers
immatriculés DR

Pare locomotives

I. Locomotives à vapeur

Autriche (1938)

12.399 machines à tender séparé

7.741 machines tender

20.140

Nb de locomotives dans les R.M.V

Breslau, Königsberg, Oppeln, Ostern (75%),

Nagelsburg (5%), Stettin (55%) et Saare

3.800

Zones d'occupation

16.300 (arrondi)
chiffre fort

II Locomotives électriques

Autriche orientale et Sudètes (1938)

794

orientale 204

Sudètes 0

Breslau 35

Ensemble des zones d'occupation

555