

26 LM 3619
(1947-1948)

Détachement d'occupation

Organisation des chemins de fer en ligne

Rapport
Nivelet

Organisation
des chemins de fer en bâtière
47

SERVICE TECHNIQUE
DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

GOUVERNEMENT MILITAIRE
de la Zone française d'occupation

Détachement d'occupation
des chemins de fer français

Spire, le
5, Maximilianstrasse — Tél. 2445

- 8 NOV 1947

N° 102 N

Monsieur DUGAS

Référence:

Directeur

Services Techniques de la Direction Générale

M. Tanguy
Pour répondre à votre demande verbale, j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint une première notice sur l'organisation du chemin de fer en bizonne et sur le contrôle anglo-américain.

Ainsi que vous le remarquerez, chaque occupant conserve, en dehors de l'organe bicéphale de Bielefeld, une autonomie presque complète.

Lors de la constitution de la trizone, si les dispositions actuelles sont étendues à la Z.F.O., on peut envisager une codirection de la Z.F.O. à la H.V.M. et la transformation de la Direction Générale des Chemins de fer allemands du Sud-Ouest (Z.F.O.) en une Generalbetriebsleitung maintenue à SPIRE.

La question des effectifs du D.O. ne se poserait qu'au cas d'une fusion des budgets.

Des renseignements que je possède, il ressort que le contrôle anglo-américain est pratiquement inexistant, que la corruption des fonctionnaires allemands de la bizonne est notoire (bilans truqués, contingents détournés de leur destination primitive, marché noir, etc...), ce qui a entraîné la création à DUSSELDORF d'un comité allemand en vue de réagir contre la corruption des fonctionnaires.

Je vous transmettrai de nouveaux renseignements dès que je les aurai recueillis.

Votre respectueux et dévoué,

Oppelius

ORGANISATION DES CHEMINS DE FER DANS LA BIZONE

-:-:-:-:-:-:-:-:-

A - ORGANISATION ALLEMANDE -

L'administration de la Reichsbahn dans les zones britannique et américaine est confiée à un organisme commun, dénommé :

Hauptverwaltung der Eisenbahnen des amerikanischen et britischen Besatzungsgebietes, en abrégé H.V.E.

Cet organisme comporte environ 4000 agents et fonctionnaires RB en résidence à Bielefeld; leur transfert à Francfort est prévu pour la fin de l'année 1947.

L'H.V.E. a pour tâche d'assurer la coordination de l'exploitation et des transports sur l'ensemble des directions régionales (R.B.D.) qui sont au nombre de 7 en zone US, 6 en zone britannique.

Mais entre la H.V.E. et les R.B.D. s'intercalent deux G.B.L (Generalbetriebsleitungen) l'une à Bielefeld pour la zone anglaise (GBL ouest) et l'autre à Francfort, pour la zone US (GBL Sud).

Les ateliers de réparation (machines et wagons) dits R.A.W (Reichsbahn Ausbesserungs werke) sont groupés par districts en G.D.W (Geschäftsleitende Direktionen für das Werkstättenwesen). Il existe en zone US 2 G.W.D. à Munich et Francfort, en zone G.B, 2 G.W.D. à Essen et Hambourg.

Enfin, pour le service des approvisionnements de toute nature, il existe 2 bureaux d'achat (R.Z.A.) l'un à Göttingen et le second à Munich dont les ressorts respectifs sont répartis du point de vue matériel par spécialisation d'approvisionnements et non territorial.

- Effectifs des chemins de fer allemands -

En bizonne, il y a 462.000 cheminots répartis en 154.000 Beamten ou fonctionnaires et 308.000 Arbeiter.

Respectivement, on trouve dans la zone G.B. 96.000 Beamten, 162.000 Arbeiter et, dans la zone US, 58.000 Beamten, 146.000 Arbeiter.

La répartition par services s'établit en moyenne comme suit :

31 %	Gares et Verkehr
20 %	V.B.
29 %	Ateliers et dépôts
9 %	personnel locomotives
6 %	personnel trains
5 %	administration

En Z.F.O., les effectifs sont :

20.400 Beamten et 42.800 Arbeiter, au total 63.200 dont :

.....

30 %	Gares et Verkehr
23 %	V.B.
28 %	Ateliers et dépôts
7,5%	personnel locomotives
5 %	personnel trains
6 %	administratif
0,5%	personnel navigation.

En bizonne, il y a 40.000.000 habitants, contre 6.000.000 en Z.F.O.

B - CONTROLE ANGLO-AMERICAIN -

Le tableau ci-joint donne l'organisation générale de l'administration anglo-américaine d'occupation dans la bizonne.

A noter que les commandements militaires anglais et américains sont nettement distincts et strictement limités chacun à leur zone, sans interférence. En fait, les transports militaires ne représentent qu'une très faible partie du trafic confié au fer, la majeure partie de ces transports se faisant par route.

En ce qui concerne les transports, toute l'économie est confiée aux allemands, avec contrôle US ou GB, chacun dans sa zone. Les programmes de transports prioritaires sont donnés périodiquement par le "Control office".

Il existe également un contrôle financier du chemin de fer dans chaque ED par les US ou GB selon la zone, chacune de celles-ci ayant son propre budget.

Le contrôle ferroviaire est exercé comme suit:

A la tête un organe bizonal dénommé Railways Sub Group, dépendant du Bipartite Transit Control Group et comportant des services britanniques et américains: cet organe est actuellement à Francfort (organisation en cours avec grosses difficultés en raison du manque de locaux)

Les services britanniques comportent les divisions ci-après :

- Secrétariat et co-ordination
- opérating
- Civil Engineering Section
- Locomotive and Mechanical Engineering Section
- Commercial Section
- Finance Section
- Stores Section
- Signals Section.

Les services américains sont répartis en :

- Exécutive
- Transportation
- Locomotive Power and Equipment
- Engineering
- Stores
- Finances

on le voit, il n'y a pas parallélisme absolu.

.....

Dans chaque E.D, il y a 3 ou 4 fonctionnaires GB ou US, selon la zone, sans interpénétration.

Au total, il y a, en bizonne, environ 100 fonctionnaires cheminots GB et 40 US (notons qu'à Berlin, pour les travaux du comité quadripartite, il y a environ 60 US et seulement 3 GB).

Il est vrai que les services administratifs n'existent pas, toutes les questions de solde, habillement, ravitaillement étant réglées par les services généraux d'occupation.

Au dessous des ED, il n'y a aucun contrôle allié, alors qu'en Z.F.O nous avons constitué des groupes de contrôle à l'étage Amt et même dans certains services locaux (gares, ateliers, dépôts, districts).

En fait, la gestion commune se limite à l'observation de règles uniques pour :

- le Personnel - (salaires - représentation - congés, etc...)
- la constitution et la répartition des approvisionnements
- la répartition du matériel à marchandises, le parc des 2 zones étant en pool (chaque direction a son parc de locomotives et de voitures à voyageurs).

Le Gén. de Geynes

Accord de coordination
entre les chemins de fer
de la Bizone et de la
Z.F.O.

Le Général d'Armée K O E N I G
Commandant en Chef Français en Allemagne

à

Monsieur le Ministre des Affaires
Etrangères
Commissariat Général aux Affaires
Allemandes et Autrichiennes

M. Tardieu
Clémenceau

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint la traduction
d'un projet d'accord de coordination entre les chemins de fer de
la Bizone et ceux de la Zone Française d'occupation. Ce projet a
été établi le 22 août 1948 à FRANCFORT au cours d'une réunion groupant
les Alliés et les Allemands des deux zones.

La mise en vigueur de ce projet reste subordonnée à l'accord
des autorités supérieures alliées et allemandes.

En ce qui concerne la Zone Française, j'ai soumis le projet
au Verkehrsrat qui l'a approuvé le 31 août par 6 voix et 3 abstentions
ces abstentions étant motivées surtout par des considérations de
personnes.

Le projet comporte les clauses suivantes :

- a/ - un pool de wagons des deux zones est formé, conformément à l'accord intervenu en Février 1948 mais non ratifié par le Général CLAY.
- b/ - Une liste commune de priorités de chargement sera établie. Les divers services français intéressés sont d'accord sur la liste anglo-américaine complétée, pour la Zone Française, sur quelques points particuliers.
- c/ - Les divers centraux du mouvement et des réparations en bizonne prennent sous leur direction technique les services correspondant de la Zone française d'occupation. Je n'ai pu m'opposer à cette clause exigée par les anglo-américains comme contrepartie du reste de l'accord.
- d/ - Les voitures de voyageurs sont mises également en pool en ce qui est avantageux pour la Z.F.O.

.....

e/ - Un véritable statut d'occupation des chemins de fer est établi, en vertu duquel les services alliés de contrôle ont à s'abstenir de toute action directe dans le fonctionnement des chemins de fer allemands, sauf pour les transports militaires; cependant, les autorités d'occupation ont à faire assurer la satisfaction des besoins prioritaires alliés, transports d'exportation compris.

La mise en pool des wagons doit entraîner :

- a) - Un adoucissement de la crise des transports en Z.F.O.
- b) - La possibilité de renvoyer en France les 3.000 wagons qui furent par la Z.F.O. au titre de la dette résultant de la situation des parcs au 1er Avril 1948 : La France réclame instantanément le retour de ces wagons qui représentent une valeur d'environ un milliard de francs.
- c) - De réduire le recours à l'assistance, ce qui est avantageux à la fois pour la France et pour la Zone.

Les Autorités anglo-américaines paraissent disposées à donner leur approbation à ce document, sous réserve que soit abandonné le transfert de la G.B.L. Sud de Stuttgart à Karlsruhe transfert qui n'était demandé par les chemins de fer allemands de la Z.F.O. que pour des considérations personnelles et qui est techniquement illégitime.

Sauf objections de votre part, je compte donner mon accord à ce projet si les Autorités anglo-américaines le ratifient de leur côté.

Pour le Général, Commandant en Chef
Français en Allemagne

Le Secrétaire Général,

signé:

M E M O R A N D U M

de l'accord élaboré au cours d'une réunion qui a eu lieu à la date du 11 Août 1948 au siège de l'I.G. FARBEI, à FRANCFORTE S/M.

PRESENTS :

1.- M. H.C. WARVEL,
M. C.G.W. GORDON,

Représentant la Section Voies Ferrées du Groupe Transports,
Bureau de Contrôle Bipartite;

2.- M. LE VERT
M. NIVELET

Représentant la Division des Transports de la Zone Française d'Occupation;

3.- Dr. BUSH

Représentant le H.V.E. de la Reichsbahn de la Zone Combinée;

4.- Dr. BAUER

Représentant du S.V.D.E. des Chemins de Fer de la Zone Française d'Occupation.

I.- INTRODUCTION.

(1) - La réunion est d'accord pour que les décisions prises fassent l'objet seulement d'un projet qui sera soumis à l'examen des autorités plus haut placées des quatre parties présentes, et que ces décisions soient subordonnées à l'approbation des autorités supérieures.

(2) - Cet accord ne porte aucun préjudice à l'organisation éventuelle future des Chemins de Fer allemands du Territoire Occidental, et a pour objet d'amener, le plus tôt possible, une collaboration plus étroite entre les chemins de fer des zones britannique, française et américaine.

.....

- (III) - L'accord entrera en vigueur à partir du 1er. Septembre 1948.
- (IV) - Dans cet accord, le terme "Territoire Occidental" désignera les Zones d'Occupation britannique, Américaine et Française.

2.- COMPTES.

Cet accord n'affectera en rien, exception faite pour ce qui est spécifiquement stipulé, la méthode actuelle de répartition des dépenses et des recettes de chaque zone entre les chemins de fer des différentes zones, et chaque zone continuera à supporter ces propres dépenses et d'encaisser ses propres recettes, et à tenir ses propres comptes, comme par le passé. Néanmoins, le principe est accepté pour cette fusion partielle que chaque zone paie le travail qui lui est fourni et les services qui lui sont rendus par les autres zones. Les économies effectuées, grâce à la fusion partielle, par l'une des Zones, seront, par contre, portées au crédit de la Zone effectuant ces économies, mais cet accord est susceptible d'être revisé dans le cas où une fusion complète avec comptes communs ne se réaliserait pas dans les six mois à dater de l'entrée en vigueur du présent accord.

3.- PARC WAGONS.

(I) - Afin d'assurer une utilisation meilleure des wagons, le parc de wagons du Territoire Occidental sera mis en pool et géré par le Hauptwagengemant, Francfort, conformément aux termes de l'annexe I (I). Le principe est accepté que les chemins de fer de la Zone Française contribueront aux frais de ce bureau commun dans une proportion à fixer par accord entre le H.V.E. et le S.W.D.E.

(II) - Une liste commune des priorités sera adoptée.

4.- EXPLOITATION ET TRAFIC.

(I) - Afin d'assurer une coordination complète du trafic voyageurs et marchandises, le H.V.E. d'OFFENBACH, par le canal des G.B.L. Sud et Ouest, sera responsable du mouvement des trains, en Territoire Occidental. La question de l'installation du G.B.L. Sud, soit à STUTTGART, soit à KARLSRUHE, a été remise à une étude ultérieure, mais il n'y a pas d'objection quant à son installation dans une de ces localités, et le H.V.E. est

.....

(I) - Accord de Février 1948 non approuvé par le Général CLAY.

disposé à envisager cette installation à KARLSRUHE. La question de la juridiction de la G.B.L. Sud, et de la G.B.L. Ouest est aussi remise à une étude ultérieure ainsi que la question de l'ajustement des frontières des différents R.B.D.

II) - Est Accepté le principe que les dépenses relatives aux bureaux intéressés du H.V.E. et des G.B.L. doivent être réparties proportionnellement au kilométrage total des trains des Zones respectives, et que du personnel de la Zone Française sera fourni aux différents bureaux.

III) - Le H.V.E. utilisera le personnel et les ressources en locomotives, voitures et wagons du territoire Occidental, après exécution des demandes prioritaires alliées, pour le bien commun de l'économie allemande du Territoire Occidental, sans aucun favoritisme. Le présent accord ne crée ni un pool commun du personnel et des locomotives, ni un usage commun de charbon et d'autre approvisionnement; les services rendus ou les marchandises livrées par une zone à l'autre seront balancés ou payés par l'autre zone. Les ressources du parc de voitures voyageurs seront, par contre mises en pool et les services des trains voyageurs seront assurés comme ceux des trains marchandises, d'après un horaire commun.

V. - ATELIERS.

I) - Afin de coordonner les programmes de réparation de locomotives, de voitures et de wagons, et d'utiliser au mieux les installations de réparation du Territoire Occidental, les ateliers de réparation de la Zone française seront placés sous la juridiction technique du G.D.W. STUTTGART, et les R.Z.A. GOETTINGEN et MUNICH seront responsables de la fourniture de l'approvisionnement. Pour le moment, il sera nécessaire de maintenir des petits bureaux en Zone Française, afin de faciliter la fourniture des approvisionnements et de traiter les questions relatives à la main-d'œuvre et à d'autres matières particulières à cette Zone; ces bureaux seront, toutefois, placés sous la juridiction technique du G.D.W. STUTTGART. Les questions relatives aux finances et au personnel resteront sous la juridiction du S.W.D.E.

II) - Les comptes seront maintenus et une zone débitera l'autre pour services rendus et approvisionnements livrés.

III) - Du personnel de la Zone française sera détaché auprès du G.D.W. STUTTGART et des R.Z.A. MUNICH et GOETTINGEN, et le principe est accepté que la Zone Française participera aux dépenses de ces bureaux dans une proportion à fixer.

.....

6.- CONTROLE PAR LES AUTORITES D'OCCUPATION.

Les fonctions de la Section "Voies ferrées" des Autorités d'Occupation à la Direction et sur place, seront, en fonction de ce qui précède, les suivantes :

- (I) - Assurer l'exécution des demandes prioritaires alliées, chargements d'exportation inclus ;
- (II) - Agir comme intermédiaire entre les Chemins de fer Allemands et les Autorités d'Occupation et, si nécessaire, les Organismes internationaux ou étrangers.
- (III) - Conseiller, observer et inspecter l'activité des chemins de fer, et établir des rapports si nécessaires.

Comme suite à ce qui précède, le principe concernant les paragraphes 3, 4 et 5 ci-dessus, sera que les ressources de la Reichsbahn sont à la disposition du Directeur Général des Chemins de Fer de la Bizonne pour être utilisées à sa discrétion (exception faite pour les trains de voyageurs militaires, et les trains de voyageurs alliés), à condition qu'il observe les demandes prioritaires alliées.

-:-:-:-:-:-:-

MM. LEMAIRE - ARMAND - BOYAUX - BOURREL - DUGAS
GOURSAT - LEVY-LAMBERT
SERVICES M - A - F - B

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

17 November 1948

Secrétariat Général
aux Travaux Publics

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

Service du Contrôle
Technique

3000 BUREAU M.T.

Réf. M.R. 75-10

M.T. 1836 (Direction des Industries Mécaniques et
Electriques)

M.T. 1856 (Direction des Industries Electriques)

Electrician

M.T. 1836 (Direction des Industries)

Electrique

1930-1931. The first year of the new century was a year of great change and growth for the University of Alberta.

14910 W 51/0

3-14910351/0

OBJET : Accord commercial avec la trizone (matériel ferroviaire).

Référence : Lettre N° 6495 MF 1985 en date du 13 Septembre 1948 du Directeur des Industries Mécaniques et Électriques.

En réponse à la lettre citée en référence, j'ai l'honneur de vous faire connaître ci-dessous mes observations au sujet des propositions que vous comptez soumettre, en ce qui concerne le matériel ferroviaire, aux négociateurs français chargés de préparer un accord commercial avec la trizone :

-1°) L'exportation éventuelle de locomotives à vapeur et de pièces détachées de locomotives et de wagons fabriqués par l'industrie française ne donne lieu à aucune objection de ma part ; il en est de même en ce qui concerne la réparation, dans la limite de crédits indiqués, de machines à vapeur pour la trizone, étant entendu que celle-ci devra d'abord épuiser les possibilités des réparateurs habituels de la S.N.C.F., afin d'éviter la création en FRANCE de nouveaux centres de réparation de locomotives ;

- 2°) La Société Nationale des Chemins de fer absorbe tous les moyens des réparateurs français en matière de wagons et de voitures, de sorte qu'il paraît tout à fait inopportun d'autoriser pour le moment l'industrie française à exécuter des réparations de véhicules pour la trizone :

三一七

3°) Exportation de wagons - Pour satisfaire aux besoins de transports prévus en 1952, il serait nécessaire de prévoir, échelonnés sur 4 ans, des commandes nouvelles portant sur environ 60.000 wagons (17.000 pour chacun des trois premiers exercices futurs et 9.000 pour le dernier).

La livraison de 17.000 wagons en 3 ans à la trizone nécessiterait donc, durant ce délai, la construction annuelle d'environ 22.700 véhicules par l'industrie française ; la capacité de production de cette industrie est de l'ordre de 20.000 unités par an ; sans doute, le Groupement syndical des constructeurs de matériel roulant pense-t-il pouvoir atteindre, si les besoins s'en faisaient sentir, une production annuelle de 25.000 véhicules, mais cet accroissement, qui reste subordonné au renforcement des moyens des usines en main-d'œuvre, paraît bien difficilement réalisable en raison des difficultés d'embauchage du personnel.

En définitive, j'exprime toutes réserves sur la possibilité, pour l'industrie française de matériel roulant ferroviaire, de donner à la fois satisfaction aux demandes de la trizone et aux besoins de la S.N.C.F. tels qu'ils résultent des prévisions du programme quadriennal de construction de matériel roulant.

Toutefois, compte tenu de l'incertitude que comportent les possibilités de financement de ce programme, je ne m'oppose pas à ce que soient commandés à l'industrie française, pour la trizone, les 17.000 wagons dont il s'agit.

P. le Ministre et par délégation :
Le Secrétaire Général aux Travaux
Publics,
(s) DORGES.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT.

le

sb.

19

Monsieur NIVELET.

Je désirerais m'entretenir le plus tôt possible avec vous personnellement, d'une question importante et urgente.

Je crois savoir qu'à votre retour d'Istanbul vous arriverez à Paris le 23 octobre prochain au soir. N'étant pas moi-même à Paris le 24 octobre, je vous demande de bien vouloir passer à mon bureau soit le 25, soit le 27 du même mois.

Vous voudrez bien me faire savoir la date exacte que vous aurez choisie.

LE DIRECTEUR GENERAL ADJOINT;

P.S.- Dès votre retour à Paris, vous pourrez voir M.DUGAS qui vous mettra au courant de l'importante étude que j'ai à vous confier.

Monsieur NIVELET
Chef du D.O.
en Allemagne.

Prévenir M. Levy-Lambert
le 15/10/25 16 heures
d'avoir à visiter M. Nivellet de
parer chez M. Mayonna et
M. J. J. Mayonna

Command Channel

----- Fonctionnal Channel
0000000000 Information channel

----- *Ind. Relation*
Division Ind. Indus.

BIPARTITE BOARD:

SECRETARIAT

ADVISORS

Economics Commerce
Decentralization Finance
Food & Civil Services
Agriculture Civil Aviation
Transport

BIPARTITE

VETTING PARTY

CHAIRMAN

BIPARTITE CONTROL OFFICE
SECRETARIAT

BIPARTITE STA.
TISTICAL OFF.

BIPARTITE GROUPS

COMMERCE & FOOD &
INDUSTRY AGRICULTURE

TRANSPORT POST & FINANCE CIVIL
TELECOMM SERVICES

DEPARTMENT DEPARTMENT DEPARTMENT OF:
ECONOMICS FOODS & Agri TRANSPORT Post & Tel FINANCE

LAENDER MILITARY GOVERNMENT
LAND DIRECTORS REGIONAL COMMISSION
U.S. Br.

Implementation by laender Governments of ordinances and regulations
originating with Economic Council.
BAV. WURT. H. BRUNNEN
LOWER (N.R. S.H. HABEN
SAK. WESTPH. BURG
U.S. Br.