

MT-50

84 LM 2/13

(1943-1944)

Rapport sur le déraillement d'un train
entre Chateaux et Noailles par suite de
sabotage (novembre 1943)

TRACTION BORDEAUX
15 FEV 1944

Paris, le 14 Février 1944

Monsieur BENSAC 753.10
Chef de Bureau - 5^e AMT - BORDEAUX.

Je vous prie de bien vouloir m'adresser,
par retour du courrier, copie de la
correspondance échangée au sujet de
l'accident survenu à une voyageuse du
tr. 98I du **II-3-43** en gare de Bordeaux
St-Jean (notre lettre Dm 753.10 du I6-3-43
et votre réponse Vg 753.10 du I9-3-43).

à conserver

Votre bien dévoué

Biard

M. BIARD, Chef de Groupe, Division de la
Traction - PARIS.

*M. Biard
Chef de Groupe
Division de la Traction
à Paris
Ci-joint les
demandes v. b. d.
classé 33-10-268*

*Le Chef de Bureau
Arrondissement de Bordeaux
16-3-44
H9*

/5182

BORDEAUX, le 19 MARS 1943

S.N.C.F.

gion du sud-ouest
MATERIEL ET TRACTION
5ème Arrondissement-

Vg. 753.IO

Monsieur LE CHEF DU SERVICE DU
MATERIEL ET DE LA TRACTION
(division de la Traction)

ACCIDENT A UNE VOYAGEUSE DU TRAIN 981 DU 11.3.43

(suite à Dm.753.IO du 16 mars 1943) .

L'accidentée est Madame GENESTE Marguerite
femme de retraite demeurant à ST-CYPRIEN .

De l'enquête commune faite par M. BOITEL
Inspecteur divisionnaire et le chef de gare
Principal à BORDEAUX-ST-JEAN, il résulte qu'après
avoir marqué l'arrêt le mécanicien a remis le
convoi en mouvement sur signaux faits par le
chef de service . Notre service n'est pas en
cause . La gare de BORDEAUX-ST-JEAN a accepté
la responsabilité de l'accident .

D'autre part, le dépôt de BORDEAUX-ST-JEAN
a été invité à signaler cet accident à son
plus prochain rapport journalier .

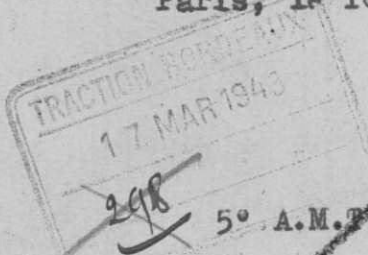
L'INGENIEUR C.A.M.T.

Signé : Jarno

*Signé
Bx 3/4/43
17-3-43*

Paris, le 16 mars 1943

Dm 753.IO



Accident à une voyageuse
du train 98I du II.3.43.

D'après les renseignements fournis au P.R.I. par la gare de Bordeaux St-Jean, une voyageuse du train 98I du II.3.43 est tombée entre le train et la bordure du trottoir n° 6 en gare de Bordeaux St-Jean alors que le train avançait après une première immobilisation, et a eu le pied gauche écrasé.

Je vous prie de me renseigner en détail sur cette manoeuvre, ainsi que sur les conditions dans lesquelles elle a été exécutée et ordonnée. Ce sont des opérations qui devraient être proscrites ou, au moins, en cas de nécessité absolue, entourées de précautions sévères.

Vous me fournirez également tous renseignements utiles sur cet accident.

Réponse dans la huitaine.

LE CHEF DE LA DIVISION
DE LA TRACTION

*Remise D
aujourd'hui d'après
les conclusions de
M. Rivet — 92*

S. N. C. F.

Région du Sud-Ouest

Matériel et Traction

N° de N° 12200

Fiche de communication téléphonique

Appelant : M. Devard Date : 24-11-43

Appelé : M. Rion Heure : 11^h 20

(1) Etablissement, Arrondissement, Service.

5.000 ex. in-8 carré bulle 56 gr. — Gaillac, Harvey — 15.246-8-38

OBJET DE LA COMMUNICATION

- Le déraillement du train 11218 s'est produit à 11^h 20 au PK. 511+40 à 500 m du tunnel.

- Le train 11218 était remorqué par la m^{re} 231-53, m^{re} française. Il marchait à la vitesse de 73 km.

- Le train 5611 était remorqué par la m^{re} 40-033, m^{re} allemande. La m^{re} était démunie de papier à diagramme mais d'où une évacuation sommaire la vitesse devait être de l'ordre de 40 à 45 km.

- La bombe a éclaté sous le tender de la m^{re} du 11218 mais le tender n'a pas été atteint. Par contre, il y a eu extinction complète de l'éclairage à l'arrière.

- Le chef de train et le conducteur de queue étaient tous deux dans le fourgon de queue. Leurs lanternes à acétylène ont tombées de leur support et se sont éteintes.

Après les avoir rallumées, le conducteur est allé courir à 800 m et le chef de train s'est dirigé vers la tête. Il parlait avec le mécanicien, lorsque le train 5611 a débouché du tunnel.

SUITE DONNÉE

- Le mécanicien français, dès qu'il a entendu le train 5611, a sifflé longuement et le mécanicien allemand reconnaît qu'il a entendu le sifflet et qu'il a freiné aussitôt. Il s'est arrêté à l'entrée de la gare du train 11218.

- Il y avait obscurité complète par nuit très noire. 10 après, M. Devard, l'intervalle de 4 à 5' qui se serait écoulé entre le déraillement du 11218 et l'arrivée du 5611.

Signature :

Rion

S. N. C. F.

Région du Sud-Ouest

Matériel et Traction

N° de N° 12200

(1)

Fiche de communication téléphonique

Appelant : *M. Rogues* Date : *26-11-43*

Appelé : *M. Rieu* Heure : *18^h*

(1) Etablissement, Arrondissement, Service.

5.000 ex. in-8 carré bulle 56 gr. — Gaillac, Harvey — 15.246-S-38

OBJET DE LA COMMUNICATION

(Suite à la demande de Monsieur Barois)

En moment du déraillement le train 14218 marquis à 73 km à l'heure : à la suite du déraillement tout éclairage de la machine a disparu ; dans le noir, le mécanicien s'est préoccupé d'allumer une lanterne ; pendant ce temps, le conducteur de queue allait couvrir à l'AR et le chef de train qui se trouvait également en queue se dirigea immédiatement vers l'AR pour assurer la couverture à l'AV.

C'est au moment où le chef de train arrivait à hauteur de la m^{re} du 11-218, soit 4 à 5' après le déraillement de ce dernier, que le 5611 survint, détonnant d'un tonnel.

SUITE DONNÉE

Monsieur Barois
Rieu

Signature :

Rieu

R.7. de Brive du 1 exemplaire n° E & 49-11-43
26-11-43

1435 le 26 novembre 1943
P.R.I. 2h 15 - P.C.I. 2h 50

P.C. Toulouse à P.R.I.
Brive-Souillac. Vers 1h 15 le train 5611 a pris en écharpe le
train 11218 qui venait de dérailler de 6 wagons au P.K. 511.400
entre Nosilles et Chasteaux.

Cause du déraillement: Acte de malveillance, voie enlevée
sur 10 mètres.

1 blessés graves et 3 blessés légers.

La machine du train 5611 est enchevêtrée avec une voiture du
train 11218. 2 wagons situés dans le milieu du train 5611 sont
dérailés. Grues de Toulouse et d'Ussel sont sur les lieux.

Détournement des trains par St-Denis - Souillac.

M. LE DIRECTEUR M. DUBEDOUT M. GIRETTE M. CARDON M. LEBOUILLIER
M. GILMIRE M. BAROIS M. QUERON M. DUMONT M. MARTY M. DUBOIS
M. LE MASNE M. GODILLON M. LARDEAU M. LOHIER M. LABAT M. GUASSON
Division Commerciale 8ème Section - Service Général 1ère Section
E - Médecin Chef - Service Général 2ème - Mouvement 1ère - 2ème
3ème - 7ème - 4ème - 8ème/9ème Sections - dossier

26 NOV. 1943

(Classement)

Pièce N°

Dossier

258.15

SECRET

Signature

A. J.

9h40
1525 le 27 novembre 1943
1h 00 - P.C.I. 2h 00
P.C. Toulouse à P.R.I.
Brive-Souillac.

mult. Luyant
F 27 11.43
Dm
lin
Suite au déraillement des trains 11218/5611 au P.K. 511.400 entre
Néailles et Chasteaux le 26-11 à 1h 15.

Relevage terminé voie 1 (à 11h39) Voie utilisée par les grues pour
relevage voie 2. Relevage terminé voie 2 à 21h 25. Courant rétabli
voies 1 et 2 à 21h 26.

Circulation rétablie voie 2 à 21h 30 avec ralentissement à 30kms
du P.K. 511.450 au P.K. 511.100 et voie 1 à 23h 10 sans ralentisse-
ment.

Premiers trains ayant circulé voie 2 - 4128 (voie 1 - 5111).

M.LE DIRECTEUR M.DUBEDOUT M.GIRETTE M.CARDON M.LEBOULLEUX
M.GILMAIRE M.BAROLIS M.RIOU M.QUERON M.DUMONT M.MARTY M.DUBOIS
M.LE MASNE M.GODILLON M.LARDEAU M.LOHIER M.LABAT M.GUASSON Divi-
sion Commerciale 8ème Section - Service Général 1ère Section B
Service Général 2ème Section Mouvement 1ère - 2ème - 6ème - 7ème
4ème - 8ème/9ème Sections - dossier

4-11

1525 le 27 novembre 1943
1h 00 - P.C.I. 2h 00
P.C. Toulouse à P.R.I.
Brive-Souillac.

27 NOV 1943

Suite au déraillement des trains 11218/5611 au P.K. 511.400 entre Noailles et Chasteaux le 26-11 à 1h 15.

Relevage terminé voie 1 à (11^h 25). Voie utilisée par les grues pour relevage voie 2. Relevage terminé voie 2 à 21h 25. Courant rétabli voies 1 et 2 à 21h 26.

Circulation rétablie voie 2 à 21h 30 avec ralentissement à 30 kms du P.K. 511.450 au P.K. 511.100 et voie 1 à 23h 10 sans ralentissement.

Premiers trains ayant circulé voie 2 - 4128 (voie 1 - 5111).

M.LE DIRECTEUR M.DUBEDOUT M.GIRETTE M.CARDON M.LEBOULLEUX
M.GILMAIRE M.BAROIS M.RIOU M.QUERON M.DUMONT M.MARTY M.DUBOIS
M.LE MASNE M.GODILLON M.LARDEAU M.LOHIER M.LABAT M.GUASSON
Division Commerciale 8ème Section Service Général 1ère Section B
Service Général 2ème Section - Mouvement 1ère - 2ème - 6ème - 7ème
4ème 8ème/9ème Sections - dossier

Brive, le 27.II.43

• DERAILLEMENT DU TRAIN II218 (ouvriers italiens)
du 25/26.II.43 entre CHATEAUX ET NOAILLES,
suite de sabotage •

Le train II218 de la nuit du 25 au 26.II.43 a
dérailé au PK.511 + 400, entre Châteaux et Noailles, à 1h20.

Ci-après quelques renseignements particuliers:

Mme 231-585 - équipe GRANDIE - LAVAL de Brive.
7 V- 198 T- Vitesse au moment du déraillement : 73 Kms.
2 Italiens blessés grièvement - quelques autres légèrement.
6 véhicules dérailés de ce train plus un wagon du train 5611
qui a heurté les véhicules dérailés.
2 voies obstruées.

CAUSE - Rail coupé sur 5 m. suite de sabotage.

CONSEQUENCES - Déviation des trains 1023- 1051- II79- 1008-
1002- 4127 - par Brive- St Denis-près Martel et Souillac.

Relevage effectué à l'aide des wagons de secours de Brive et
de Cahors et la grue de 32 T- d'Ussel.

Circulation normale rétablie à 23 h 10 le 26.II.

LE CHÉF DE DEPOT PRINCIPAL

3 - Division du Sec. Général Am.
1 - Division de la Traction
1 - A.M.F.

29 NOV 1943

Va
29.II.43