

Rubrique 2400

MM 17/2

(1944)

Dossier Archives VB n° 35951

Dossier guerre 1939-45 n° 6

Sabotages de janvier à juin 1944

4^e arrondissement VB

22 JANV 1944

Vitry le François à Bar of Aube.
Entre Chavanges et Valentigney
km. 3.900

Paiement d'une machine et de 6 wagons

Rail détrempé et de boulonné

4
200 traverses

S. N. C. F.

IF 96

Région EST VB

4 • Arrond. d Châlons

44 • Section d Châlons

444 • District d Vitry le François

INCIDENT ⁽¹⁾

de ⁽²⁾

Train
malveillance

Ligne d Valentigney à Vitry le François

Gare d ou point kilométrique 3,785

entre les gares d Valentigney et Charanges

NATURE DE L'INCIDENT

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT

EXPOSÉ DE L'INCIDENT

(conditions dans lesquelles il s'est produit).

CONSÉQUENCES

(blessures notamment : joindre, si possible, certificat médical).

obstruction des 2 voies par le S.F. 820

du 22/avril 1944 à 19h50

Le rail de file III a été déboulonné et déboulonné
au Km 3,785 voie II. Le train S.F. 820 a déraillé de
la machine et 6 voitures obstruant la 2 voie -

La machine déraillée de l'engin existant et tout le matériel
le fourgon calé en travers de la plateforme de 5 voitures
suivantes bloquant l'une sans l'autre -

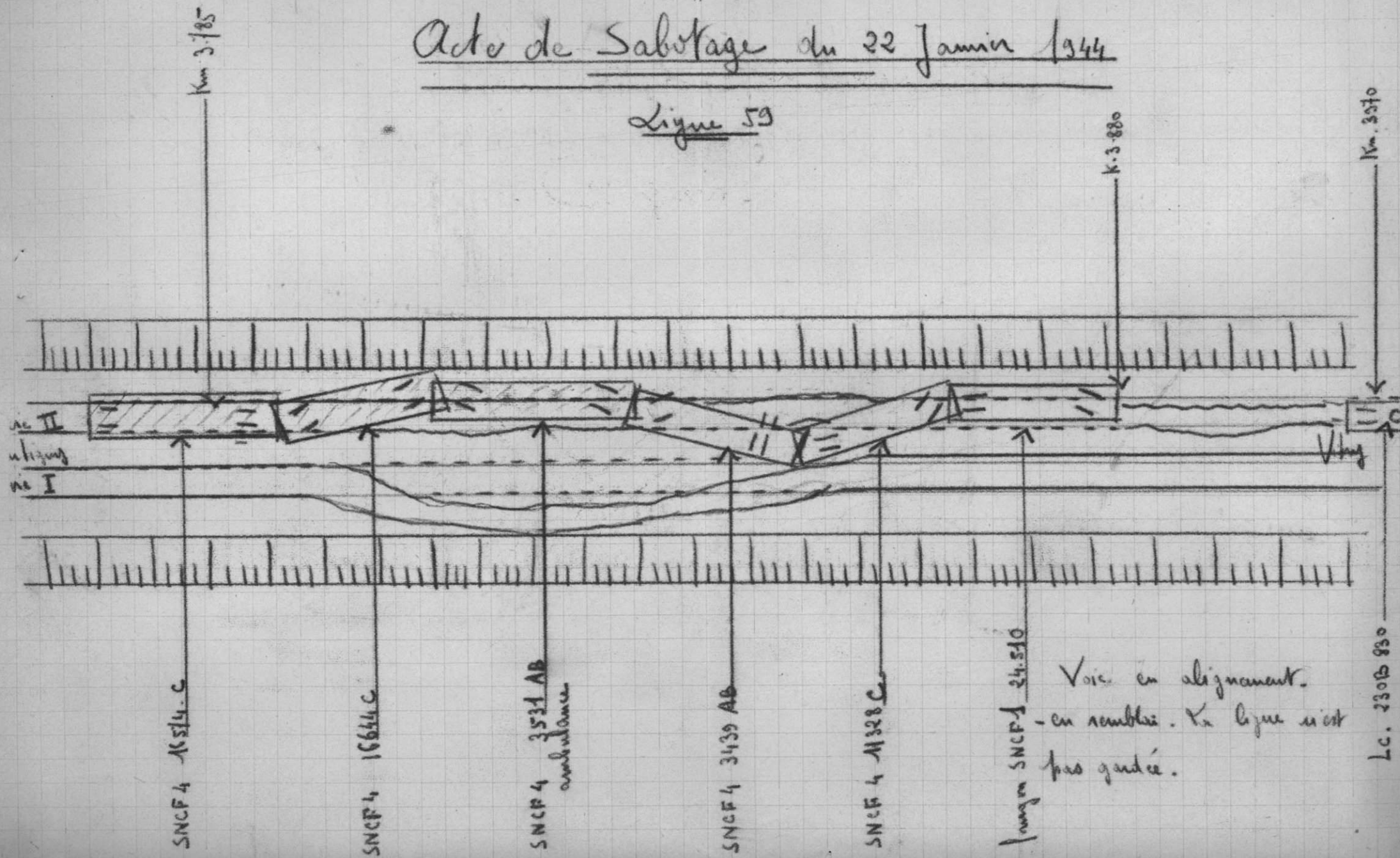
1 salarié allant sérieusement contusionné
par l'autre victime

1) ou accident, ou acte.

2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance

Acte de Sabotage du 22 Janvier 1944

Ligne 59



S. N. C. F.

IF 96

Région EST VBINCIDENT ⁽¹⁾ actede ⁽²⁾ Train
malveillance4. Arrond' d Châlons44. Section d Châlons444. District d Vitry le fran-Ligne d e Valentigney à Vitry le françaisGare d _____ ou point kilométrique 3.7.85entre les gares d e Valentigney et Charangev

NATURE DE L'INCIDENT

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT

EXPOSÉ DE L'INCIDENT

(conditions dans lesquelles il s'est produit).

CONSÉQUENCES

(blessures notamment : joindre, si possible, certificat médical).

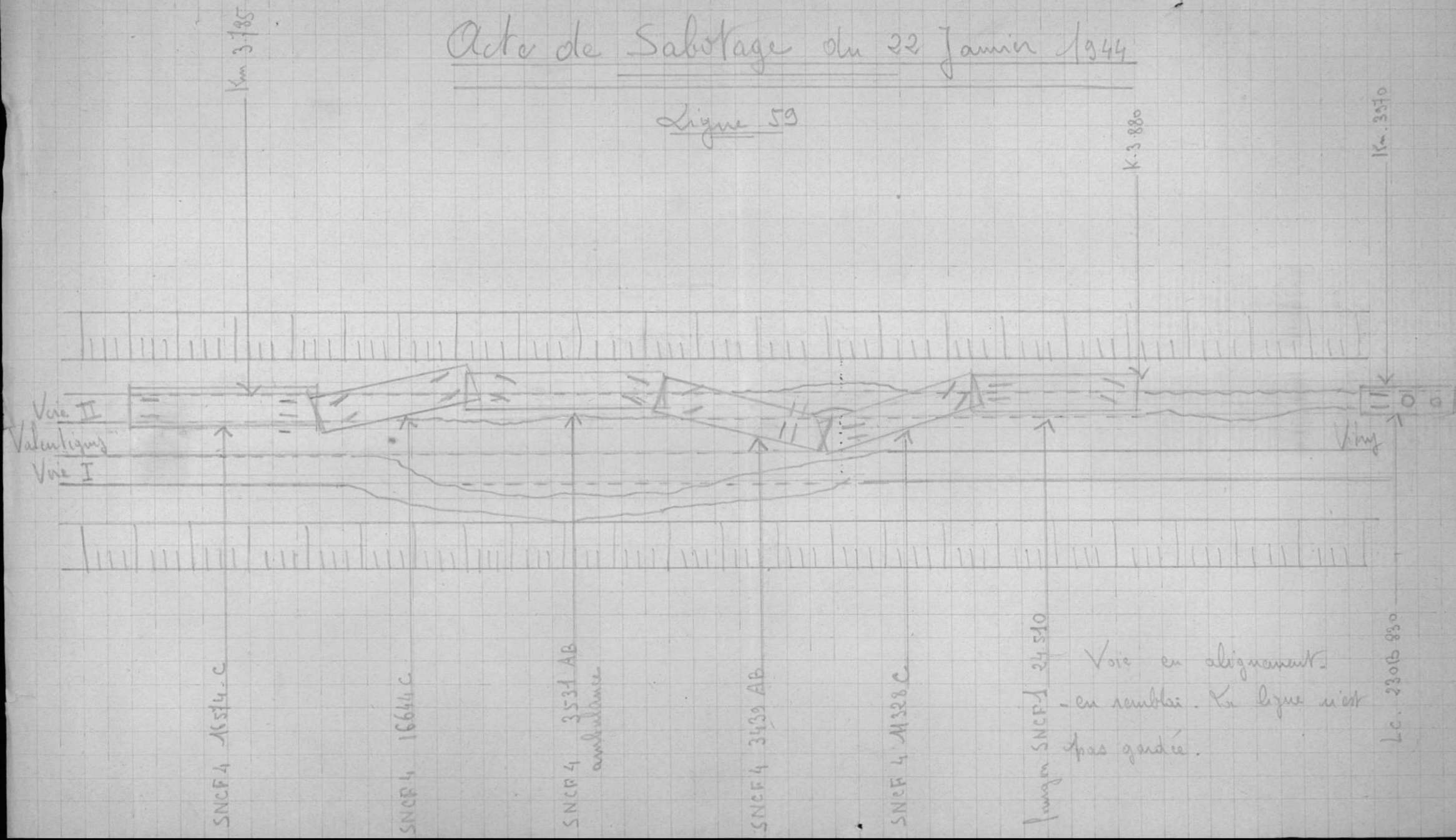
1) ou accident, ou acte.

2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.

obstruction des 2 voies par le SF. 820
Le 22/avril 1944 à 19h50
 Le rail de file III a été déboulonné et déboulonné
 au Km 3,785 voie II. Le train SF. 820 a déraillé de
 la machine et 5 voitures obstruant la 2^e voie -
 La machine déraillée du train en un instant et tout le train
 le fourgon calé en l'avant de la plateforme des 5 voitures
 suivantes bloquant une fois l'autre -
 1 solvat allemand sérieusement contusionné
 pas d'autres victimes

Acte de Sabotage du 22 Janvier 1944

Ligne 59



Voie en alignement.
- en remblai. La ligne n'est
pas gardée.

Rapport Sommaire de

M^r Schille chef de District 444
à Vissy le français
à Monsieur l'Ingénieur en Chef V.B.

Le 22 janvier 1944 vers 9.^h50, le train
SF 820 a obstrué la voie I et II entre
le Km 3.785 et 3.970, entre la gare de
Valentigney et Chavanges -

Obstruction due à un sabotage.

Machine dérailée + 6 wagons

1 soldat allemand contusionné
Gros dégâts matériels

Ligne non gardée -

Voie en remblai

Villeret le 22 janvier 1944

Schille

- 5 FEVR 1944

Ligne de Paris à Harbourg

Gare de Damery
km. 134 760

Explosion d'un pétard placé sous la
pointe de cœur d'un appareil

Pas d'accident de personnes

4

Travaux : Néant

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région de Est

Service de la Voie et des Bâtiments

4° Arrond^t d Châlons

48° Section d Épernay

481° District de Dozwan

INCIDENT⁽¹⁾ - ACTE DE⁽²⁾ SABOTAGE

Ligne de Gazis - Strasbourg

Gare de Damezy ou point kilométrique 134.760

entre les gares d _____ et Voie II fil IV

Date et heure de l'incident :

Nature de l'incident :

Exposé de l'incident et conditions
dans lesquelles il s'est produit ..

Conséquences (blessures notam-
ment : joindre si possible certi-
ficat médical)

Avaries à la voie ou aux installa-
tions (détail succinct)

Montant des dégâts

Avaries au matériel

Retard des trains

Mesures prises

Constatations faites, témoignages
intéressants, causes présumées.

Services intéressés (indiquer, si possible,
les responsabilités et s'il y a lieu à enquête)....

Enquête des Autorités administra-
tives et judiciaires (Premiers ré-
sultats)

Le Représentant du Service (3)
(Nom, titre, résidence et signature)

A Domman, le 7 Fevri 19 44

Le Chef de District,

Pichot-Duclos

(Nom PICHOT-DUCLOS Siene)

Exemplaire à adresser à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

(1) ou accident, ou acte.
(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.
(3) M ou T acceptant la responsabilité.
S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

- 5 FEVR 1944

Ligne de Paris à Longwy

Reims (Pont de Caen)

Arrière au coffrage du pont par
un wagon à chargement trop haut

Pas d'accident de personnes

4

16 FEVR 1944

Ligne de Laon à Chaumont

Entre Reims et Silbry
Km. 216.500

Déraillement de 2 machines et de 2 wagons
Suite à éclatement d'un engin explosif
sous la machine

Pas d'accident de personnes

Nombre de Traverses; 300

4

Vu à P

le 13-3-44

Dantigny

Transmis au 4^e Arrondissement V.B. pour l'en informer.

- La remise en état des voies a suivi d'une heure le déblaiement, après 75 heures de travail ininterrompu.
- Une relation téléphonique fut établie sur les lieux deux heures après l'accident et tous les circuits téléphoniques détruits sur 250 m de longueur furent rétablis progressivement en 8 heures.
- Le cantonnier THIEBAUX, alerté par le mécanicien du TG 2523 s'élança au devant d'un train de permissionnaires français attendu sur voie II, se blessa d'ailleurs au pied et à la main en tombant pendant sa course, et parvint à arrêter le mouvement à quelques centaines de mètres de l'obstruction. Son action mérite d'être citée et une récompense en espèce serait à lui attribuer.
- Ci-joint propositions de primes spéciales pour les agents des équipes VB ayant fourni un effort exceptionnel et contribué avec énergie et dévouement au rétablissement de la circulation le plus rapidement possible.
- La responsabilité du chantier V.B. a été assurée sur place en permanence, en même temps que le service normal du parcours, par MM. COLIN, chef de District 4II, VARLET, sous-Chef de Section et moi-même du 17 à 2 heures au 20 à 18 heures.
- Une expédition de rails demandée d'urgence à St-Dizier et suivie dans son acheminement est parvenue au chantier en 30 heures nous évitant ainsi l'immobilisation des rails de 17 m 96 prélevés provisoirement à l'Ap.G. de REIMS
- Sur notre demande, les Services allemands et la Sous-Préfecture de REIMS ont fourni à deux reprises un détachement de 50 hommes et de requis pour participer au déblaiement et aider à la récupération des marchandises contenues dans les wagons avariés.

REIMS, le 23 Février 1944
Le Sous-Ingénieur, Chef de Section

Transmis à Monsieur le Chef du Service V.B.

Le temps passé par les agents V.B. est de l'ordre de 7500 heures.

Je vous propose de donner une suite favorable aux propositions de gratifications exceptionnelles de la section et d'y ajouter une gratification personnelle de 250 f. en faveur des dirigeants :

M.M. Lescaillon, S/Ingenieur Chef de Section,

Varlet, S/Chef de section

Colin, Chef de district,

qui ont, à tour de rôle assumé la direction du chantier entre le 17 Février à 2 heures et le 20 Février à 18 h.

Les travaux de déblaiement et de remise en état des voies se sont poursuivis par un temps très froid avec chutes de neiges et sur un remblai exposé à un vent rendant le travail très pénible.

Châlons, le 25 Fév. 1944.

4- Arron

D'accord.

29 fév - 44.

Retourné après avoir
pris note.

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments

Châlons, le 4 MARS 1944

L'Ingénieur Principal

L'Ingénieur-Adjoint

A RETOURNER
AU SERVICE RÉGIONAL
V. B.

M. North

VOIE & BATIMENTS

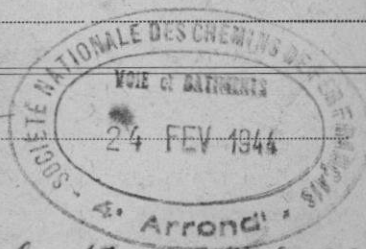
Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST4^e ARRONDISSEMENT41^e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

de Monsieur Colin, Chef de District à Reims

No. 5

Ligne de Saon à Chaumont

Déraillement du train TG 2523 le 16-2-1944 à 23^h 55
au km. 216.450

Le 16 février 1944 le train TG 2523 allant sur Dijon et composé de 66 wagons 1300 tonnes, remorqué par 2 machines 15000 du dépôt de Chalindrey a déraillé au km. 216.450 ligne 10 voie 1 par suite d'un acte de sabotage provoqué par plusieurs pétards sur chaque file de rail 1 et 2.

Les voies 1 et 2 ont été obstruées par une des deux machines déraillé et par 25 wagons chargés de divers divers, écrasés et enchevêtrés les uns sur les autres sur les 2 voies.

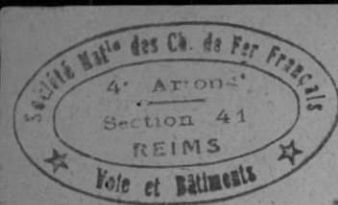
La couverture a été assurée aussitôt côté Chalon par le cantonnier Thiebaut, non en service, du PN de St Sébastien tout proche, qui a arrêté le train de permissionnaires allant vers Reims, faisant preuve d'une grande initiative en évitant une nouvelle catastrophe. Côté Reims la couverture a été assurée par le G.B. du PN de Reims avisé par les G.V.C.

La gare de Reims avisée aussitôt passe les dépêches réglementaires et avise le service de surveillance allemand.

Chef de Section et Chef de District sur les lieux à 2^h 30 (avisés à 1^h 45).

Pas d'accident de personne

Secours demandé au dépôt de Reims le 17/2 à 1^h 30, arrivé sur



Ligne de Laon à Chaumont

-O-O-O-O-O-

Liste des agents ayant participé à la réparation
des voies I et II, suite au déraillement du Km. 216.450

-O-O-O-O-

Cantons 4113 Nuit du 16/17 et journée du 17
4114 Journée des 18 - 19 - 20.

Noms et prénoms	Grade	Prime proposée
GALLOT Maurice	Survt Technique Ppal	175
MARTIN Henri	Chef de Canton	150
COURTOIS Paulin	---d°---	150
BERNARDON Adolphe	Cantonnier	125
MARY Emile	"	125
MACQUET Paul	"	75
RASSELLET René	"	75
HUYARD Raymond	"	75
LAIDOUX Areski	Auxiliaire	75
HERTER Emile	"	75
QUENARDEL Louis	"	75
SECRETAIN Gustave	"	75
THUMY Pierre	"	75

Cantons 4121 3 nuits consécutives

CAVE Anicet	Chef de canton Ppal	150
CAILLIEZ Gustave	S/cheff de canton	100
GERMAIN Etienne	Auxiliaire	75

2 nuits consécutives ou 1 nuit et 2 journées

GODBILLOT Marcel	Sous-Chef de canton	100
COGNIES Lucien	Cantonnier Ppal	75
LAUNOIS Pierre	---d°---	75
PERIN Paul	"	75
DOUCHÉ Léon	Cantonnier	75
GAILLOT Maurice	"	75
LESAGE Edmond	Auxiliaire	75
MARCHAND Roger	"	75
PINGUET Lucien	"	75
KLOI Marcel	"	75
ZABE Emile	"	75

Canton 4121 A 3 journées (31 h)

COLLIN Louis	Chef de canton Ppal	125
BAYET Yvan	S/Chief de canton	75
LEMAIRE Alfred <i>Alfred</i>	---d°---	75
DENIER Pierre	Cantonnier	50
LEGLISE Jean	"	50
GRENIER Georges	Auxiliaire	50
NERVIGNY Camille	"	50
PERARD Pierre	"	50
MALEY Luc	"	50
BECLAIRE Jean	"	50
LAJOIE Emile	"	50

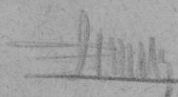
Noms et prénoms	Grade	Prime proposée
<u>Canton 4121 B</u>		
	<u>1 nuit 19 à 7 h (12 heures)</u>	
Collignon	Maurice François	Auxiliaire Cantonnier 25
Mignon	Raymond	Cantonnier 25
HUGUENOT	André	" 25
ROUSSELIN	Gabriel	" 25
JOLY	Lucien	" 25
BELLIER	Roger	Auxiliaire 25
CARON	Alfred	" 25
CARON	Christian	" 25
EL COUL	Ahmed	" 25
JOLIVET	Eugène	" 25
PIERSON	Raoul	" 25
REMOLU	Baptiste	" 25

<u>Draisineurs</u>		<u>Service continuuel par roulement</u>	
LOLL	Roger	Conducteur Ppal	50
LAVAL	Germain	Cantonnier Ppal	50
PREVOT	Henri	Cantonnier	25
DEMAX	Roland	"	25

<u>Entreprise DEBE</u>		<u>Journées des 17 - 18 - 19 - 20 (45 heures)</u>	
RIET	Fernand	Chef de chantier	100
MACHENIE	Adrien	Manoeuvre	50
MANGIN	Georges	"	50
DUPRESBOIR	René	"	50
POMMERON	André	"	50
GASMANE	Georges	"	50
COUVENAU	Louis	"	25

<u>Agents du Service Electrique</u>			
DERAHOE	Henri	Contrôleur du SE	75
GOY	Armand	Surveillant du SE	25
PIGNON	Lucien	"	25
GUILLOT	George	Surveillant du SE	25
CLOSSON	Maurice	Aide surét	50
MODE	André	Contrôleur Adjt SE	50
CARRIEZ	Jean	Auxiliaire	25

REIMS, le 23 Février 1944
Le Sous-Ingénieur, Chef de Section



VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST4^e ARRONDISSEMENT41^e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

Sommaire

No 4

de M^e Colin, Chef de District
à Reims

Ligne de

Saon à Chammont

Déraillement du train TG 2523 le 16/2/44 à
23^h55 au km. 216.450Par suite d'acte de sabotage, probablement
portés sur les 2 fils de rail de la voie I, le train
TG 2523 a déraillé à 23^h55 au km. 216.450

Voies I et II obstruées

Pas d'accident de personne

Durée probable de l'obstruction V. I 48^h
V. II 36^h250^m de voie complètement HS

25 wagons déraillés la plupart HS.

Dépêches réglementaires passées par la gare de Reims à tous services

Reims le 17/2/44

Colin

19 FEVR 1944

Ligue de Baon à Chaumont
Entre Loulle et Guignicourt
Am. Lo

Découverte d'un engin explosif
Sans conséquences

4

Actes 41

liste à la demande d'experts des 19950

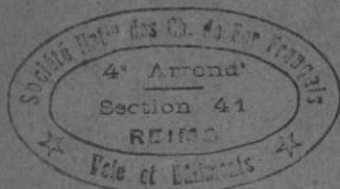
La ^{allemande} Gendarmérie a réglé ce jour les primes

suivantes

4000 fr : Neveux (1 neu 2000 en nom Neveux
Raymond - 1 neu 2000 en nom Raymond Neveux).

1000 fr : Julien Jacques cantonnier à Guignicourt

3 Mars 1944.



Transmis au 4^e Arr. N.B.
pour l'en informer.

Reims, le - 4 MARS 1944

Le Sous-ingénieur Chef de Section

Transmis à Monsieur le
Chef du Service V.B., comme
mise au rapport du 20.2.44
de M. Guillot, Chef de District,
retournée ce jour.

Les 2 primes de 2000^f ont été payées
à l'auxiliaire Neveux.

Quant à la prime de 1000^f, elle
a été payée au cantonnier prestataire Jacques
cantonnier à Guignicourt, qui n'est pas
signifié nominativement dans le rapport,
mais qui est "l'agent V.B." qui effectua
la confection.

6-3-44.

Sous pli

VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST4^e ARRONDISSEMENT41^e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

d. e. M. Guillet Chef de district
Guignicourt. Reims.

No

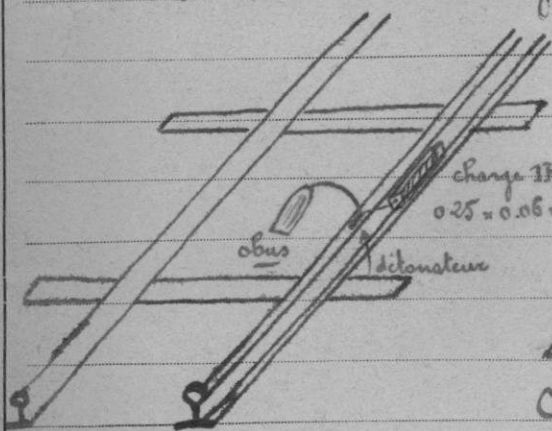
Ligne d. e. Lang à Chaumont.



Le 19 février 1944, explosifs découverts sur voie II Km 19.950.

Le 19 février à 17^h45 le cantonnier auxiliaire NEVEUX Raymond du canton 4133 a découvert des explosifs placés sur voie II au Km 19.950. Il prit les mesures nécessaires pour éviter au poste d'Aguilcourt voisin le train II qui arrivait au même moment.

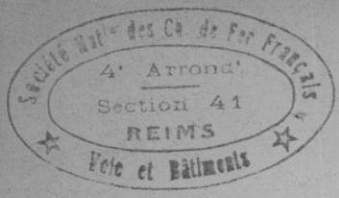
Après concertation par un agent VVS, la circulation des trains fut interdite sur voie II, le train II ayant été repêché au gare de Soignes à 21^h40, M. le Chef de gare allemand de Reims interdisait la circulation sur les 2 voies. à 22^h20 un artificier allemand procédait à l'enlèvement des explosifs. à 22^h30 la circulation normale était rétablie sur les 2 voies.



Le sabotage était réalisé comme suit :
détonateur placé sur le rail, relié à une charge placée contre l'âme du rail à l'extérieur de la voie. L'obus est placé dans le ballast au milieu de la voie. Par suite de circonstances, le détonateur avait glissé sur le bord extérieur du rail. Ces explosifs avaient dû être placés la nuit précédente, car le fil de cuivre qui maintenait sur le rail le détonateur et charge était cassé.

20 février 1944.

Guillet
TSVP



Transmis au 4° Arrondissement V.B.

pour l'en informer.

Le cantonnier auxiliaire NEVEUX revenait de son chantier par la piste, il a fait preuve de vigilance en observant la voie, et de décision en alertant immédiatement.

Je vous propose de lui attribuer une prime en espèce à titre de récompense.

REIMS, le 22 Février 1944
Le Sous-Ingénieur, Chef de Section

Pièce à retourner
au SR. - (2)

Retourné à Section 41.

Retourné après avoir
pris note.

Châlons, le 6 MARS 1944
L'Ingénieur Principal

Si le dispositif a été placé au cours de la nuit précédente, je m'étonne que le cantonnier qui a effectué la tournée journalière du 19 février ne l'ait pas découvert et qu'il ait fallu le passage de l'auxiliaire Neveux, à 17h45, pour le voir.

A quelle heure cette tournée journalière a-t-elle été faite et par qui et dans quel sens.

23.2.44.

Distinction 4/13

Chant renseignements.

Reims, le 24 FEVR 1944
Le Sous-Ingénieur Chef de Section
Le Sous-Ingénieur Chef de Section
Le Sous-Chef de Section

P.C.
P-4-A
D'accord
Le 24 fév 1944
Le Chef de la Section de la Voie et des Bâtiements
Le Chef de la Section de Service Central

Section 41

Le service de surveillance, fait à l'origine, n'est effectué par le Chef de Section qui a été à 17h45 au chantier en venant des chantiers N° 1850 (voir plan I). Ces services sont effectués par les agents de l'équipe depuis la création de l'unité de service n° 1850.

25.2.44.

4° Arrondissement

Le dispositif n'était pas visible de la piste voie 1. Le sens et l'horaire des tournées de surveillance varient chaque jour.

Reims, le 25 FEV 1944
Le Sous-Ingénieur Chef de Section

Transmis à M.le Chef du Service
en proposant de citer l'au-
xiliaire NEVEUX à l'ordre du jour
et de lui attribuer une prime
de 100 F. Pour l'Ingénieur Principal
28.2.44. Ingénieur-Adjoint

21 FEVR 1944

Ligne de Saon à Chaumont

Entre Reims et Lillery

Km. 216.450

Incendie des débris de wagons et marchandises
du désaiement du 16-2-44

4

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région de l'Est

INCIDENT ⁽¹⁾

DE ⁽²⁾ circulation

Service de la Voie et des Bâtiments

4^e Arrond^t de Chabons

41^e Section de Remis

411^e District de Remis

Ligne de Sam à Chammont

Gare de ou point kilométrique 216.450

entre les gares de Remis et Silly

Date et heure de l'incident : 21/2/44 à 4h00

Nature de l'incident : Incendie des débris de wagons et marchandises du doublement du 16/2/44

Exposé de l'incident et conditions
dans lesquelles il s'est produit ..

Suite à des débris du 16/2, tous les wagons HS ainsi que la poutre et
matériel débris ont été restés sur rails côté voie 1 (probablement glissés)
Au cours du déblaiement des rails de coupe au Chammont en 1943, les débris
dans et autour des rails - se sont couchés dans le giron et ont causé de
ce fait de la gêne à la circulation. L'un d'eux sur voie 1 vers 4h00

Conséquences (blessures notam-
ment : joindre si possible certi-
ficat médical)

Néant

Avaries à la voie ou aux installa-
tions (détail succinct)

Néant

Montant des dégâts

Néant

Avaries au matériel

Debris restants des wagons HS incriminés

Retard des trains

V. 1er/2ème à la circulation à 4h00 - Circulation non rétablie à 6h30 vers V.V.

Mesures prises

Circulation non définitivement rétablie à 6h00

Constatations faites, témoignages
intéressants, causes présumées.

Machine incendie du dépôt de Remis arrivée sur le lieu à 6h45 -
Nécessité des débris et poutre couchés à 6h00
Débris réglementaires (gros) par la gare de Remis
Feu causant dans le giron ayant probablement repus dans
l'absence de poutre et débris de l'autre côté

Services intéressés (indiquer, si possible,
les responsabilités et s'il y a lieu à enquête)

Aucun

Enquête des Autorités administra-
tives et judiciaires (Premiers ré-
sultats)

Service surveillance allemand avisé
Enquête par gendarmerie

Le Représentant du Service (3)
(Nom, titre, résidence et signature)

A Remis, le 21-2-1944

Le Chef de District,

Colin

(Nom COLIN)

(1) ou accident, ou acte.
(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.
M ou T acceptant la responsabilité.
S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

10 MARS 1944

Leirouille à Sedan

Entre Verdun et Dugny

Ann. 52.300

Détachement de 2 machines et de 10 wagons
du train 17.294

Acte de surveillance
Rail détériorné et endommagé

N^{bre} de traverses: 200

4

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région d EST

Service de la Voie et des Bâtiments

44 • Arrond^t de Châlons

45 • Section de Verdun

472 • District de Verdun

Date et heure de l'incident

Nature de l'incident déformation et déraillement

Exposé de l'incident et conditions
dans lesquelles il s'est produit ..

Conséquences (blessures notam-
ment : joindre si possible certi-
ficat médical)

INCIDENT ⁽¹⁾ Acte DE ⁽²⁾ Malveillance

Ligne d Lerouville - Sedan

Gare d ou point kilométrique 51,780

entre les gares d Verdun et Guigny

le 10 Mars 1944 à 22^h 50.

TCO
Les deux machines et le 8^e premier wagon du train 19224
se sont couchés et enchevêtrés, abîmant le Voie I et II
par suite de réaction, deux wagons de queue déraillés
au Km 52,200.

1 tué
2 blessés graves
12 blessés légers. Tous de l'armée allemande

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct)

Montant des dégâts

Avaries au matériel

Retard des trains

Mesures prises

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées

Services intéressés (indiquer, si possible, les responsabilités et s'il y a lieu à enquête)

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats)

Voies I et II arrachées sur 80^m chacune

150'000^F

8 wagons DR avariés dont 3 abandonnés au pied du Remblai Km 51,900-

Voies I et II coupées du 10.3 à 22^h50 au 12.3 à 15^h20 pour voie I
17^h50 pour voie II

Service VB alerté à 0^h30 - entreprend dégagement locomotives à 5^h aménage les voies pour circulation des trains de relevage de Nancy Et Mohon arrivés le 11 à 10^h et 22^h38 - Par suite manque de matériel, débore le 11 à 7^h, 160^m de voie sur Voie II In gale de Verdun (Voie Militaire non utilisée) - Relevage terminé à 11^h00 le 12.3 - Voies rétablies le 12.3 à 15^h20 pour voie I
17^h50 pour voie II

Ralentissement à 30^{km} maintenu jusqu'au 13.3 à 18^h00.

Enquête des Sûreté Française et Allemande.
Le Chef du Canton 4721 a été arrêté par Feldgend^{arm} le 11.3 à 15^h00 et remis en liberté le 13.3 à 18^h00. , le 19

Le Chef de District,

Verdun le 14 Mars 1944

(Nom

MAGNY)

(1) ou accident, ou acte.

(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

11 MARS 1944

Paris à Charbourg

Entre Damery et Epernay

Ann. 134.783

Découverte d'un pétrole sous rail roie II

Sans conséquences

4

Décoivert de pétard
non explosé

Section 48

Aujourd'hui, à 11^h. en visitant les
ferures de la TJS km 134.783, m^e II, le
chef de canton Giquet a trouvé un pétard non
explosé qui avait été placé sous la pointe de
traverse, fil 3 - J'en ai été informé à 13^h30.

Le chef de gare de Damery a fait prévenir le
S^{ec} Allemand d'Epemay - Ce soir, personne
n'est encore venu sur place -

Transmis à H^e V.B.

Normans, le 11/3/46

Le Chef de district,

Le pétard a été enlevé par
les allemands le 12 mars à 19^h *Jichoum*

m. m. k. b. 13-3
Conte

Transmis à Monsieur le

Chef du service V.B.

Il s'agit d'un pétard
placé sous le patin du rail,
depuis un certain temps ainsi
que le prouvait son oxydation.

Châlons, le 15/3/44

Ce pétard fut aussitôt enlevé
par l'équipe et déposé sur l'accotement.

28 MARS 1944

Paris à Strasbourg

Entre Matouques et Chalons porte F.
Rm. 166.145

Déraillement d'un wagon du train RB 3185
par suite de rupture d'essieu

Pas d'accident de personnes

4

20 AVRIL 1944

Sérourville à Sedan
Entre Charny et Verdun
Km 58.500

Découverte d'un rail de Boulonnais et
déplacé.

—
Sans conséquences.

—
4

S.N.C.F. - EST - EXPLOITATION

Journée du 21/4 1944
 Nom de l'agent transmetteur :

GARE DE

Châlons

DÉPÊCHE N° 84 Série -

REÇUE DE Vertun à 11 h m - Numéro de transmission du correspondant : -

SR. VA

EXPÉDIÉE ou RÉEXPÉDIÉE

à	h	m	Numéro de réception du correspondant

EST - MOD. 256

Gare destinataire Châlons Gare expéditrice Vertun

Heure de dépôt h m Expéditeur Dr 47 Destinataire Chef 4° VB

Le 20 avril à 17^h30, trouvé au kil. 58.500, voie 2, entre Charny et Vertun, rail intérieur déboulonné et déplacé. Tentative de sabotage présumée. Pas d'accident de personne. Autorités d'occupation et civiles prévenues. Situation normale rétablie le 21 à 10^h20.

Copie
transmise à Monsieur le Chef du Service VB,
 pour l'en informer. Je n'ai pu le faire par téléphone.
 21.4.44.

Le 21 1944 Pour l'Ingénieur Principal
 [Rail déboulonné trouvé au cours d'une tournée en motorail par
 M. Magny, Chef de District -
 (Signature) [Signature]
 L'Ingénieur - Adjoint [Signature]

REÇU à h m de la dépêche
 N° (Signature du destinataire.)

- 5 MAI 1944

Paris à Strasbourg

Port à Binson

Nm. 125.540

Découverte d'une armoire P.S.L côté voie I
déplombée et contacts des relais reliés au
moyen du fil de fer de plombage

Sans conséquences

4

12 MAI 1944

Châlons à Hagondange
Entre Aix-Aucourt et Etain
Km 289.650

Découverte d'un rail déboîté par
un agent du Sec V, B

Sans conséquences

4

- (1) Utiliser une ligne pour l'ensemble de la journée et une ligne pour chaque période de dérangément pendant les repos.
- (2) Indiquer, en plus, « Train n°... » ou « à pied » ou « à bicyclette ».
- (3) Trajet effectué obligatoirement sur les machines ou dans les wagons de secours. Trajet dans les trains quand l'agent qui l'effectue est chargé d'un travail effectif.
- (4) Trajet dans les trains imposé uniquement par le déplacement. Délais d'attente, déduction faite des renas.

Croquis de la tentative de
sabotage découverte le EIX
12 mai 1944 à 10^h10

2 boulons
déposés

Km.
286.925

99

Eclisses Nord et boulons
déposés

Position du rail après passage du train

Position du rail avant passage du train

12 traverses détreffonnées

Sens du SF 28

Voie I
utilisée en
voie unique

Voie II
retirée à
l'exploitation

VERDUN

Joint au rapport du 12 mai 1944 de M. Lesve,
Chef de District à Etain

VOIE ET TRAVAUX

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

4^e DIVISION

EXTRAIT DU RAPPORT

47^e SECTION

de Monsieur Esire Chef de District à Etain

N° 2

en date du 12 mai 1944.

Ligne de Châlons - Hagondange.

Tentative de Le 12 mai 1944 à 10^h 10, une tentative de sabotage de sabotage a été découverte sur Voie I km 286.925 entre les gares de Verdun et Eix. Abaucourt dans les circonstances suivantes.

Schérier, Chef du Canton 4741 effectuait la visite des voies. Arrivé au P.N. d'Eix N°1 km 286.719, il se disposait à rejoindre la route pour regagner son chantier quand son attention fut attirée par une paire d'éclisses se trouvant dans l'entrevoie du km 286.925.

Se rendant sur place, Schérier constata qu'un rail de la file 2 était détreffonné sur 12 traverses le joint déboulonné et déposé et un rail déplacé vers l'intérieur de la voie de l'épaisseur de la table de sabotage et maintenu dans cette position par un tirefond placé sur la 1^{ère} traverse avant le contre-joint (voir croquis).

Schérier fit assurer aussitôt la couverture de la voie côté Verdun par Madame Grand GB et réussit à arrêter une machine de renfort se rendant à Eix.

Ensuite, il se rendit à cette gare, me fit prévenir et la gare avisa de son côté la Gendarmerie et la Télégendarmerie.

Arrivé sur les lieux à 10^h 40, j'ai fait les constatations indiquées ci-dessus.

À 12^h, la Sûreté d'Armée s'est présentée et a procédé à l'enquête en présence de l'Inspecteur Allemand de Verdun et à 12^h45 donna l'ordre de rétablir la situation ce qui fut fait pour 13^h

Pas d'incident. Le train SF 28 passé à 10^h, remorqué par une machine 150.000 avait remis le rail en place.

La tentative a probablement été faite dans la nuit du 11 au 12 à partir de 22^h, heure de passage du dernier mouvement.

Étain le 12 Mai 1944 18 heures

Le Chef de District

Lelizet

Transmis à 4ème Arrondissement VB

Sous la pression de la machine type 150.000 remorquant le train SF 28, le tirefond maintenant le rail à l'intérieur de la voie a cédé, s'est couché dans la traverse, permettant ainsi au rail de reprendre sensiblement sa place initiale.

Je vous propose de citer au Bulletin de la SNCE pour acte méritoire, le Chef de Canton SCHERER et Mme ERARD G.B.

Verdun, le 13 Mai 1944

Le Chef de Section,

Lelizet

Transmis à M. le Chef du Service V.B.

Châlons, le 15 Mai 1944.

Lelizet

2100
350
2450
150

2100
350
2450

15 MAI 1944

Châlons à Hagondange

Entre Etain et Eix-Abaucourt
km. 292.900

Découverte d'un rail décaulonné
sur voie II -

Sans conséquences.

4

Ce qui fut fait pour 10^h45

Pas d'incident. Le train D 13, passé à 12^h15
le 14, avait remis le rail en place.

La tentative a probablement été faite le 14 mai entre
10 heures et 12 heures. puisque Cantonnier Arsène Cantonnier P.^{al}
n'a rien remarqué en faisant la tournée et passé à 8^h40 à
ce point kilométrique.

États le 15 Mai 1944. 11 heures

Le Chef de District

Lelivela

Transmis à 4ème Arrondissement

M. N. 13
L'extrémité du rail aval avait été également ramencée vers l'inté-
rieur, mais d'une moindre importance que le rail amont et se trouvait
faiblement coincée sur le dessus de la traverse à l'aplomb du bord de
l'épaulement.

D'après l'enquête, le dernier train passé sur voie 2 - le D 13 vers
13^h15 - après avoir couché le tirefond aurait remis les rails sensiblement
à leur emplacement primitif.

P. J. 13
Le fait que le rail amont était maintenu par un tirefond tout à
fait à son extrémité et que la libre dilatation des rails s'était pro-
duite explique pourquoi le rail aval a suivi au lieu de provoquer le
déraillement.

Je vous propose de citer le cantonnier principal Chopin au Bulle-
tin de la S.N.C.F. pour acte méritoire.

Verdun le 17 Mai 1944
Le Chef de Section;

C. P. 13

Transmis à Monsieur le Chef du Service V.B.

Châlons, le 19.5.1944

C. P. 13

VOIE ET TRAVAUX

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

4^e DIVISION

EXTRAIT DU RAPPORT

4⁷ SECTIONde Monsieur Lesire Chef de District à Etain
en date du 15 Mai 1944.

N°

Ligne de Châlons - Hagondange.

Constatation de sabotage. Le 15 mai 1944 à 8^h30, une tentative de sabotage a été découverte sur l'axe km 292,880 entre les gares d'Etain et d'Éc. Abaucourt dans les circonstances suivantes :

Chopiniet René, Cantonnier P.^{al} du canton 4742 effectuait la tournée de surveillance ; arrivé au km 292,880 il constata qu'un joint était déboulonné et déposé et un rail déplacé vers l'intérieur de la voie de la largeur de la table de sabotage et maintenu dans cette position par un traversin placé sur la traverse contre joint. Les deux rails du joint étaient détreffés sur les traverses (c'est-à-dire 10 traverses de chaque côté du joint (voir croquis)).

Immédiatement, Chopiniet se porta au devant du train 12286 et le fit arrêter au km 293,100. Ensuite, il se rendit à la gare d'Éc. Abaucourt, où fit prévenir et la gare ainsi que de son côté la gendarmerie et le Télé-gendarmerie.

Arrivé sur les lieux à 10 heures, j'ai fait les constatations indiquées ci-dessus.

À 10^h15, la gendarmerie s'est présentée ; à 10^h30, la Télégendarmerie s'est également présentée et procédé à une enquête en présence de Monsieur Boulman Chef de Sect. et à 10^h40 donna l'ordre de rétablir la situation.

CROQUIS JOINT AU RAPPORT DU
15 MAI 1944 SUR LA TENTATIVE DE SABOTAGE

VOIE II Km. 292.880

10 traverses détrefonnées
à l'intérieur

Côté EIX-ABAUCOLIRT

Position du rail après passage
du train

2 éclisses dépo-
sées à côté de la voie

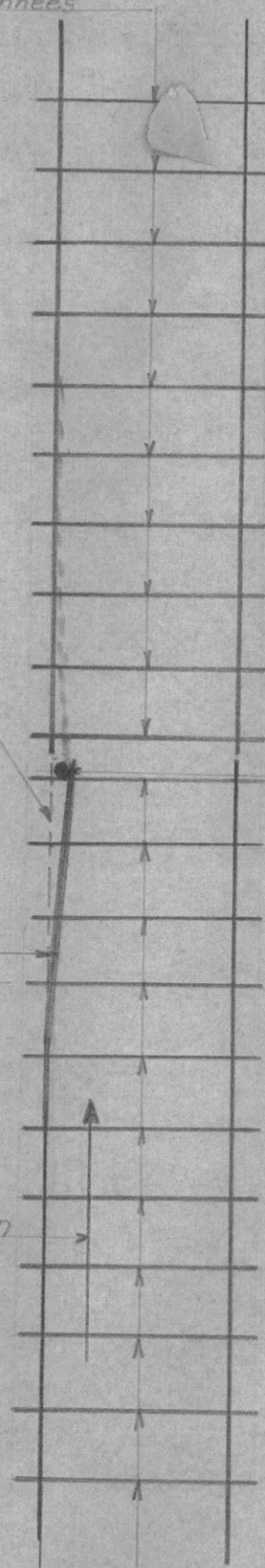
Trefond côté extérieur du rail

Rail de 12m
avant passage du train

Sens de la marche du train

Côté ETAIN

10 traverses détrefonnées
à l'intérieur



21 MAI 1944

Chalons à Hagondange

Entre Verdun et Eix-Abaucourt

Km. 286.900

Déraillement de la machine du
train 19.286 - (rail de Boulonne)

Pas d'accident de personnes

Nombre de traverses : 20

4

VOIE ET TRAVAUX

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

4^e DIVISION

EXTRAIT DU RAPPORT

47^e SECTION

de Monsieur Lesire Chef de District à Etain.

N° en date du 21 Mai 1944.

Ligne de

Châlons - Hugondange

Acte de
sabotage

Le 21 Mai 1944, à 9^h20, je suis avisé par dépêche que le train 12286 était dérailé sur Voie I entre Verdun et Eix-Blancourt Km. 286.925. Arrivé sur les lieux à 10^h30, j'ai fait les constatations ci-après :

La machine 140ⁿ103 du dépôt de Conflans était dérailée de ses cinq essieux par suite de l'acte de sabotage ; que 2 rails de la file 2 étaient détreffés sur 9 traverses de part et d'autre du joint soit sur 18 traverses, le joint déboulonné et déposé et les rails déplacés vers l'intérieur de la voie de la largeur de la table de sabotage et maintenus dans cette position par 3 tiefonds placés sur les 2 traverses contre joint (voir croquis).

La gare d'Eix-Blancourt demande le secours à Verdun et avise la Gendarmerie et la Sûreté Gendarmerie ; à 10^h45, la Sûreté Gendarmerie a procédé à une enquête ; à 11 heures, le secours de Verdun est arrivé et a commencé le relevage de la machine et à 14^h30, la situation fut rétablie.

Pas d'incident. Ce sabotage a probablement été fait dans la nuit du 20 au 21 mai 1944.

Le 20 mai, vers 20 heures, une machine HLP est passée venant de Conflans.

T.S.V.P

Dégats : onze traverses à remplacer, 14 ~~to~~ traverses et 4 boulons d'éclisses

Le Chef de District
L. L. L.

Transmis à 4ème Arrondissement

Cet acte de malveillance a été commis exactement au même emplacement que la tentative du 12 Mai.

Le train I2.286 (marchandises voyageurs) circulait sens Eix-Verdun à 6 Km à l'heure (Rampe de 15 m/m² et pas de machine de renfort)

Pas d'accident de personne.

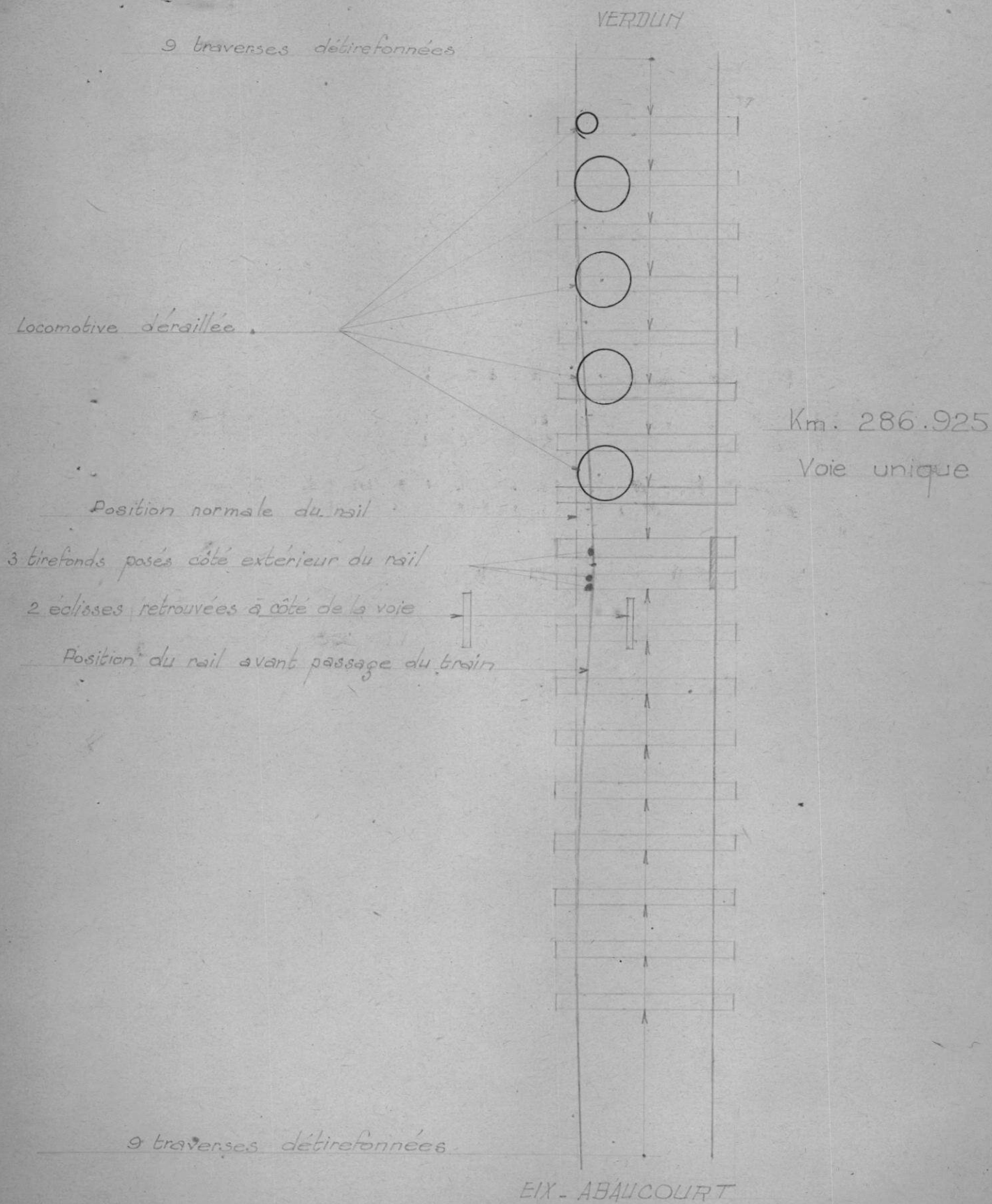
Verdun, le 22 Mai 1944
Le Chef de Section,

Transmis à M. le Chef du
Service V.B.

Châlons, le 24 Mai 1944.

M. Boul

CROQUIS JOINT AU RAPPORT DU 21 MAI 1944 RELATIF A L'ACTE
DE SABOTAGE
SUR LA LIGNE 4 ENTRE VERDUN ET EIX-ABAUCOURT



24 MAI 1944

Châlons à Hagondange

Entre Etain et Eix - Abancourt

Km. 292.980

Découverte d'un rail déballonné

Sans conséquence

4

VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français

RÉGION DE L'EST

4^e ARRONDISSEMENT47^e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

de Monsieur Leire Chef de District 474 à Etain.

N° en date du 24 mai 1944.

Ligne de Châlons. Longondange.

Tentative de Sabotage.

Le 24 mai 1944 à 8^h15, une tentative de sabotage a été découverte sur Voie II km 292.890 entre les gares d'Etain et Ex. Haucourt dans les circonstances suivantes :

Chopinot Léonce, bantonnier P^{al} du canton 4742 effectuait la tournée de surveillance ; arrivé au km 292.890, il constata qu'un joint avait été déboulonné et déposé vers l'extérieur de la voie file 4 et maintenu dans cette position par les 2 échasses passées de biais entre les 2 rails, un rail était détaché sur la traverses à partir du joint dans le sens de la marche des trains (voir croquis).

Immédiatement, Chopinot se porta au devant du train 12286 et le fit arrêter au km 294.000 à 8^h55 et envoya l'auxiliaire De March Louis à bicyclette prévenir la gare d'Etain de l'incident. La gare d'Etain passa les dépêches nécessaires pour ce cas.

La gare d'Etain nous fit prévenir, nous étions à Landelize, M. Boulmou Chef de Section et moi, aussitôt nous nous rendîmes sur les lieux ; arrivés à 10^h, nous avons fait les constatations indiquées ci-dessus.

À 9^h50, la Gendarmerie était sur les lieux et la Feldgendarmerie
à 10^h30 a procédé à l'enquête. À 10^h20, le Chef de Dépôt allemand
qui accompagnait le train donna l'ordre de rétablir la situation,
ce qui fut fait à 10^h30.

Pas d'incident. La tentative a probablement été faite dans
la nuit du 23 au 24 mai. Il y avait 24 heures du dernier passage
d'un train sur la voie en question.

Le Chef de District

rails de 12 mètres 36 K Standard

Lévis

Armature de
la voie

sur 18 traverses

Re et traverses

Perdus - 26 mai 1944

Le Chef de Section

Couty

Transmis à Monsieur le Chef
du Service V.B.

Châlons, le 27-5-44

Couty

CROQUIS JOINT AU RAPPORT DU 24 MAI 1944 RELATIF
A LA TENTATIVE DE SABOTAGE ENTRE ETAIN ET EIX-ABAUCOURT

EIX-ABAUCOURT

11 traverses débâtonnées côté extérieur rail

VOIE II

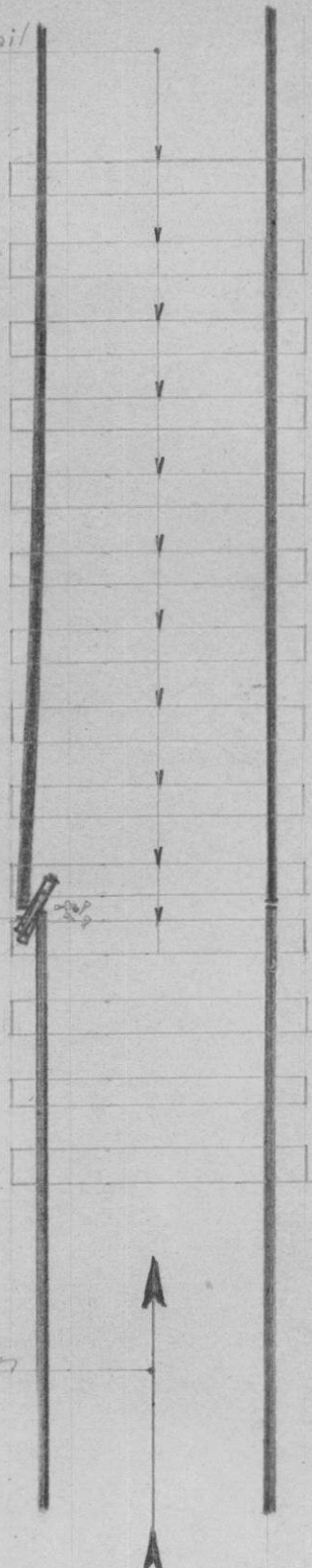
Km. 292.890

2 éclisses maintenant le rail

Boulons et tirefonds déposés

Sens de la marche du train

ETAIN



25 MAI 1944

Paris à Shasbaug

Enki Port à Binison et Dameng
Plm. 133800

Tentative de sabotage d'un
pylône à haute tension

Sans conséquences

4

S. N. C. F.

IF 96

Région Est VB

4 • Arrond^t d. Châlons / Marne

48 • Section d. Epernay

181 • District d. Damery

INCIDENT ⁽¹⁾ Tentative de ⁽²⁾ sabotage

Ligne de d'un pylone à haute tension
Paris - Strasbourg

Gare d. _____ ou point kilométrique 133.800

entre les gares de Port à Binson et Damery

NATURE DE L'INCIDENT

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT

EXPOSÉ DE L'INCIDENT

(conditions dans lesquelles il s'est produit).

CONSÉQUENCES

(blessures notamment - joindre, si possible, certificat médical).

Sabotage d'un pylone à haute tension, par 3 pétards.
le 25 Mai 44 à 23^h 38

Ce jour là à l'heure indiquée, la gare de Damery entendit 3 explosions simultanées. Sursautant qq. chose elle fit prévenir à 23^h 53 l'équipe de la voie (contamien Hery) qui entreprit immédiatement une reconnaissance de la voie jusqu'à La Cause (Km 130.500) Ce n'est qu'en revenant seulement qu'elle découvrit la nature de l'incident (c.à.d. à 3^h 00, le 26 mai)

Un Pylone à h.t. situé à 40 mètres de la voie I, entre celle-ci et la Marne (dans un sa sine droite) avait trois pieds sectionnés et se trouvait incliné par le fait, mais non vers la voie.

1) ou accident, ou acte.

2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.

AVARIES A LA VOIE OU
AUX INSTALLATIONS
(détail succinct)

MONTANT DES DEGATS :

AVARIES AU MATERIEL

RETARD DES TRAINS

MESURES PRISES

CONSTATATIONS FAITES
(témoignages intéressants, causes
présumées).

SERVICES INTERESSES
(indiquer, si possible, les responsa-
bilités et s'il y a lieu à enquête.)

ENQUETE DES AUTORITES
ADMINISTRATIVES ET JUDICIAIRES
(Premiers résultats.)

A 21^h (rétablis.) PR alerté
n'a pas répondu à l'appel
de la gare de Damery

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

Menace de chute du pylône sus-dit ayant pu
entraîner la tombée de la nape de fils fortement
chargée, et t^{tes} ses conséquences.
à la voie ; nuis.

Néant

Ralentissements sur les 2 voies prévues par le P.R.
aux gares de Mézy et Châlons/Barne qui elles
donnaient aux mécaniciens le point à franchir au ralenti
(c.à.d. le 133.800.)

De plus le P.R. avait ordonné de couvrir ce point sensible
sur service voie (2 canons et 1 homme au 133.800) ;
qui fut fait de 3^h00 jusqu'à 21^h00, l'heure de
rétablissement de la situation : quatre lanternes ayant
été fixées par la compagnie lumière intéressée venue à 19^h0
Gendarmerie et G.V.C. ont fait leur enquête
respective

A Donnons le 26 Mai 1944
P/ Le Chef de District (Nom) Buirette
piqueur 5^h45

Exemplaire à adresser à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

7 JUIN 1944

Laon à Chaumont

Entre Prunay et Lillers PM 15
Am 210.250

Vai coupée par explosion de pétard

4

VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST

4

ARRONDISSEMENT

41

SECTION

Section 41

Voie et Bâtiments

EXTRAIT DU RAPPORT

No

M^r Colin, Chef de District
à Reims

Ligne de Laon à Chaumont

Acte de sabotage voie 2 ligne 10 km. 210.130 le 7-6-44 à 1^h15

Ce jour 7 juin 1944, vers 1^h15, la machine HLP 141.P. 55 du dépôt d'Epemay, circulant sur voie 2 Chalons Reims, a fait exploser 2 bombes placées sous le rail de la file 3 au km. 210.130 ligne 10.

2 autres bombes placées sous le rail de la file 4 n'ont pas explosé.



Le mécanicien stoppa aussitôt, sa machine n'ayant pas déraillé, et fit assurer sa couverture. Arrivé en gare de Selky, vers 1^h30, avec le tender arrivé pendant l'arrêt, le service Voie fut dépêché pour faire la reconnaissance de la voie entre Selky et Prunay (de 2^h40 à 3^h00).

Circulation interrompue sur les 2 voies de 1^h30 à 3^h00.

Circulation autorisée en V.U. entre Selky et Wg Thunay à partir de 3^h00 à 10 km/h.

Après avoir visité la voie 1 aux abords du lieu de l'accident, j'ai rendu la voie 1 normale en V.U. sans limitation à 5^h30.

Pas d'accident de personnes.

Dépêches passées à tous services à 3^h30 par la gare de Selky

Dépêches 2 rails de 18.00 46^{kg} St et S. 33

2 trav. c/joints, - 5 trav. inter, - 2 joints support Nord - 50 tieffonds



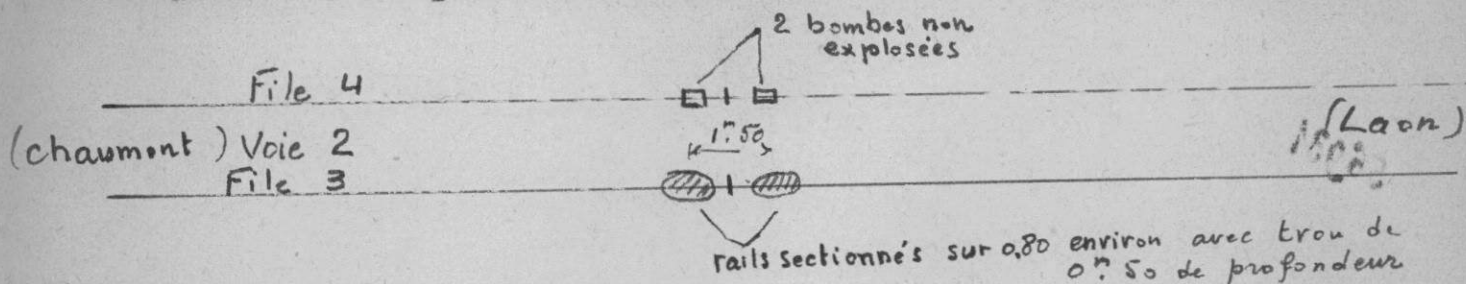
de M. COLIN, Chef de District à REIMS

Ligne de Laon à Chaumont

Acte de sabotage voie 2, ligne 10 Km. 210.130 le 7/6/44 à 1 h 15

Ce jour 7 juin 1944, vers 1 h 15, la machine HLP 141 P 55 du Dépôt d'Epernay, circulant sur voie 2 Châlons Reims, a fait exploser 2 bombes placées sous le rail de la file 3 au Km 210.130 Ligne 10.

2 autres bombes placées sous le rail de la file 4 n'ont pas explosé.



Le mécanicien stoppa aussitôt, sa machine n'ayant pas déraillé, et fit assurer sa couverture. Arrivé en gare de Sillery vers 1 h 30, avec le tender avarié perdant l'eau, le service voie fut dépêché pour faire la reconnaissance de la voie entre Sillery et Prunay (de 2 h 00 à 3 h 00).

Circulation interrompue sur les voies de 1 h 30 à 3 h 00.

Circulation autorisée en VU entre Sillery et Wez-Thuisy à partir de 3 h 00 à 10 K/h.

Après avoir visité la voie I aux abords du lieu de l'incident, j'ai rendu la voie I normale en VU sans limitation à 5 h 30.

Pas d'accident de personne.

Dépêches passées à tous services à 3 h 30 par la gare de Sillery

Dégâts : 2 rails de 18 m 46 K std S 33

2 traverses contre joints - 5 traverses inter. 2 joints supportés Nord - 50 tirefonds.

Ligne télégraphique SNCF à terre sur 2 portées

Les 2 Bombes non éclatées ont été enlevées par le service allemand à 10 heures. La réparation de la voie 2 a été effectuée avec 1 rail dep 6 m 00 du R.S. du 213.700 après coupe des 2 rails avariés.

Le reste du matériel a été prélevé à l'entretien.

Circulation normale rétablie sur les 2 voies ce jour à 12 h 10.

REIMS, le 7 Juin 1944

Le Chef de District

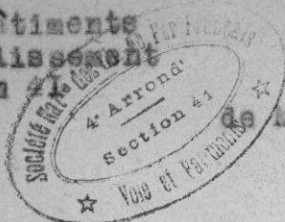
COLIN

Transmis au Service Régional

pour l'en informer.

REIMS, le 8 Juin 1944

Le Sous-Ingénieur, Chef de Section



Extrait du Rapport

de M. COLIN, Chef de District à REIMS

Ligne de Laon à Chaumont

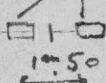
Acte de sabotage voie 2, ligne 10 Km. 210.130 le 7/6/44 à 1 h 15

Ce jour 7 juin 1944, vers 1 h 15, la machine HLP 141 P 55 du Dépôt d'Epervain, circulant sur voie 2 Châlons Reims, a fait exploser 2 bombes placées sous le rail de la file 3 au Km 210.130 Ligne 10.

2 autres bombes placées sous le rail de la file 4 n'ont pas explosé.

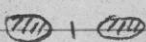
File 4

2 bombes non
explosées



(Laon)

(Chaumont) Voie 2
File 3



rails sectionnés sur 280 environ
avec trou de 0,50 de profondeur.

Le mécanicien stoppa aussitôt, sa machine n'ayant pas déraillé, et fit assurer sa couverture. Arrivé en gare de Sillery vers 1 h 30, avec le tender avarié perdant l'eau, le service voie fut dépêché pour faire la reconnaissance de la voie entre Sillery et Prunay (de 2 h 00 à 3 h 00)

Circulation interrompue sur les voies de 1 h 30 à 3 h 00.

Circulation autorisée en VU entre Sillery et Wez-Thuisy à partir de 3 h 00 à 10 K/h.

Après avoir visité la voie 1 aux abords du lieu de l'incident, j'ai rendu la voie 1 normale en VU sans limitation à 5 h 30.

Pas d'accident de personne.

Dépêches passées à tous services à 3 h 30 par la gare de Sillery

Dégâts : 2 rails de 18 m 46 K std S 33

2 traverses contre joints - 5 traverses inter. 2 joints supportés Nord - 50 tirefonds.

Ligne télégraphique SNEC à terre sur 2 portées

Les 2 Bombes non éclatées ont été enlevées par le service allemand à 10 heures. La réparation de la voie 2 a été effectuée avec 1 rail dep 6 m 00 du R.S. du 213.700 après coupe des 2 rails avariés.

Le reste du matériel a été prélevé à l'entretien.

Circulation normale rétablie sur les 2 voies ce jour à 12 h 10.

REIMS, le 7 Juin 1944

Le Chef de District

COLIN

Transmis au Service Régional.

pour l'en informer.

REIMS, le 8 Juin 1944

Le Sous-Ingénieur, Chef de Section

7 JUIN 1944

Pari à Strasbaug

Entre Trissoy et Port à Binsey H. 45
km. 123.400

Vari coupée par explosions de pétards

4

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région de Est

Service de la Voie et des Bâtiments

4° Arrond^t de Châlons

48° Section de Epernay

481° District de Dozmann

Date et heure de l'incident

Nature de l'incident

Exposé de l'incident et conditions
dans lesquelles il s'est produit ..

Conséquences (blessures notam-
ment : joindre si possible certi-
ficat médical)

Avaries à la voie ou aux installa-
tions (détail succinct)

Montant des dégâts

Avaries au matériel

Retard des trains

Mesures prises

Constatations faites, témoignages
intéressants, causes présumées.

Services intéressés (indiquer, si possible,
les responsabilités et s'il y a lieu à enquête)

Enquête des Autorités administra-
tives et judiciaires (Premiers ré-
sultats)

Le Représentant du Service (3)
(Nom, titre, résidence et signature)

INCIDENT⁽¹⁾ ACTE DE⁽²⁾ SABOTAGE

Ligne de Paris à Strasbourg - Voies I et II

Gare de ou point kilométrique 123,340

entre les gares de Dozmann et Fort-a-Buisson

(Km: 116.401)

(Km: 125.901)

7 Juin 1944 à 14h45'

Sabotage des voies I et II; 4 rails coupés par des pétards posés sous les
files I, II, III et IV. Le bruit de l'explosion a été entendu par les 2
gardiennes en patrouille qui se sont rendus immédiatement
sur les lieux puis ont renseigné la gare de Dozmann après
avoir posé les pétards sur les rails I et II pour couvrir les obstacles -
chef de District prévenu par la gare de Dozmann à 14h05'

Nas d'accident de personnes -

4 rails 46" f¹ de 18" à remplacer, 15 traverses à remplacer
11 fils de la ligne télégraphique SNCF coupés et 7 de la ligne PTT

10 000⁵ environ - (Matériel et main-d'œuvre)

Néant

Se train 131 de Châteaui Thierry à Paris 14h00

Alerte des équipes de Dozmann, Buisson, Fort-a-Buisson -

Matériel pour reprise en état prêt aux ateliers de secours de Buisson et

Fort-a-Buisson - Évacuation de la réserve de secours de Fort-a-Buisson -

Voie II rendue à la circulation à 14h40 et la voie I à 14h45 -

1 ligne télégraphique rétablie à 14h45

22

Enquête faite par la gendarmerie de Dozmann et la Feldgendarmarie d'Epernay

2e résultat n'est pas encore connu à 12h00 -

Le service de garde fonctionnait de nuit - 2 patrouilles

A Dozmann, le 7 Juin 1944

Le Chef de District,

Acroquis joint

Pichot-Duclos

(Nom Pichot-Duclos)

(1) ou accident, ou acte.
(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.
(3) M ou T acceptant la responsabilité.
S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

Distick 481- Dozmann

(Apr 18. attentat)

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{file I} = 8 \\ \text{II} = 7 \\ \text{III} = 2 \\ \text{IV} = 1 \end{array} \right\} \quad \begin{array}{l} 18 \text{ au folded} \\ \hline \end{array}$$

8 brèches de 0^m.60 à 0^m.80 de longueur

14. Zvezdo čarstvo

Strasbourg

voie I

ie II

brèche de 1^{re} 00 ; 1 Azarow canie

Partie de zail considérablement aride.

52m

1770

人

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

10

7 JUIN 1944

Rerigny à Huisson

Entre Saneuville au Pont et Vieux la Ville

km 64835 6425

Vne unique coupée par explorations de pétrole

—
4

VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'ESTH^e ARRONDISSEMENTH⁶ SECTION

H65 District

EXTRAIT DU RAPPORT

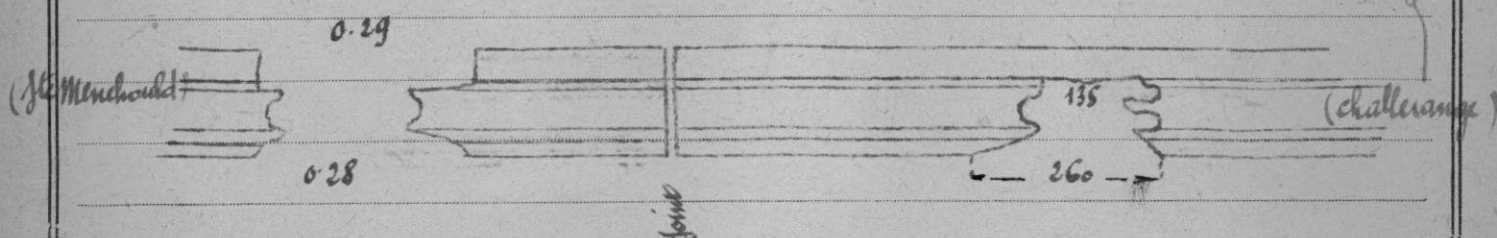
de M^r Chiervy Chef de DistrictN^o 6M. Paul
Ligne de Revigny à Huisson

Le 7^e Juin, à 6^h 25, le 1^{er} chef de canton Lambert, en se rendant à son travail, constata, à son passage, que l'éclissage, côté gauche, situé au km 64 835, avait été pétardé. Le rail côté St Menchould était sectionné sur une longueur de 0^m 29 à 0^m 43 du joint. L'âme et le patin du rail côté Challerange sectionné sur une longueur de 0^m 26 à 0^m 54 du joint.

Un pétard placé sur la file côté droit explosa sans causer d'avarie.

L'explosion de ces pétards se serait produite vers 1^h 15.

Ci dessous croquis :



Le même jour, à 7^h 50, le cantonnier Jacques Emile qui effectuait la tournée de visite de la voie, trouva, au km 70 680, un pétard sous l'éclissage de la file côté gauche qui n'avait pas explosé.

Le Service de l'Exploitation, la gendarmerie et le Service Allemand ont été avisés aussitôt par dépêche de ces incidents.

Transmis à 4^{ème} Arrondissement.

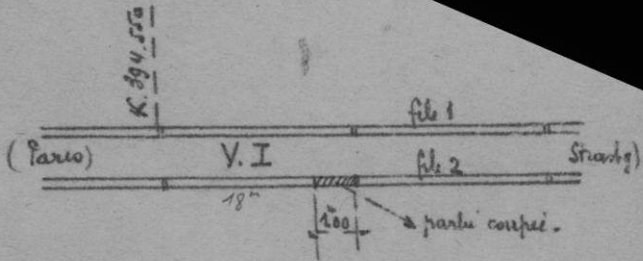
St Menchould le 7^e Juin 1944

St Menchould, le 7^e Juin 1944.

Le Chef de Section Principal

Transmis à Monsieur
le Chef du Service V.B.
Châlons, le 9^e Juin 1944

Chiervy



**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région d P. Est

Service de la Voie et des Bâtiments

3. Arrond^t d Reims

311. Section d Survill

312. District d Louviers

Date et heure de l'incident

Nature de l'incident

Exposé de l'incident et conditions
dans lesquelles il s'est produit ..

Conséquences (blessures notam-
ment : joindre si possible certi-
ficat médical)

Rapport sommaire et définitif.

INCIDENT ⁽¹⁾ Acte **DE** ⁽²⁾ Sabotage

Ligne d Jour à Strasbourg

Gare d ou point kilométrique Nil 314 550

entre les gares d Maraisville et Seneville au Bois

Le 7 Juin 44 à 23^h 55.

Acte de sabotage : rail jeté
La machine 3306 en dépôt à Survill s'écroule par deux agents
allemands à l'aidant au rail au Km 314 550 des
rails posés sur un rail de 18^{cm} de la file 2^{ème} I.
Le rail a été coupé sur une longueur de 1^m 00.
Deux autres rails non exploités par les requi-
civils à la gare de la voie ont été retirés au voir II au K 314 200
par la Gendarmerie.

Des d'accident de personne
voir l'acte de 23^h 55 à 2^h 22

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) Montant des dégâts Avaries au matériel Retard des trains Mesures prises Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées. Services intéressés (indiquer, si possible, les responsabilités et s'il y a lieu à enquête) Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats)	{ Remplacement d'un rail de 18⁵⁰ - 2 éclisses - 4 boulons - 2 traverses - Main d'œuvre pour la réparation : 60 heures de cantonniers - 1500⁺ environ "heures" 8³⁴ : 21 minutes - 10¹⁷ : 4⁰¹ - 17¹ : 10 minutes - 10¹⁷ : 43¹ - 5282 : 22¹ { Etablissement d'un service de pilotage sur voie II entre Marainville et Embornand de 3⁴³ à 8²² - Situation normale rétablie à 8²² - Partie de ligne qui était gardée par de la troupe allemande et deux requis civils : Betise Edmond de Marainville et Nicolas Hefert - de - Services et autorités d'occupation avisés - L'enquête en cours n'a pu encore établir des responsabilités
---	--

A Aricourt, le 9. 5. 19 44

Le Chef de District,

(1) ou accident, ou acte.

(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

(Nom

MALAIN

7 JUIN 1944

Châlons à Hagondange

Entre Ste Mettebauld et Valmy
km 232.840

14.30

Découverte de jets non explosifs

Sans conséquence.

4

VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST

EXTRAIT DU RAPPORT

Penac Chef du district H62 à Ste Menchould

No 3

Ligne de Chalons à Hagondange (H) et de Périgny à Hirson (S)

Ste Menchould le 7 Juin 1944.

Ce jour 7/6/44 vers 10^h le cantonnier pp^{al} Goulet du C. 4623 qui effectuait un transport au long entre le Km 234.000 (ligne 4) et Ste Menchould a découvert un pétard non explosé sur voie 1 file 2 au Km 232.340. Prévenue à 10^h15 j'ai fait interrompre la circulation sur cette voie entre Ste Menchould et La Sclette. Vers 11^h15 un autre pétard non explosé a été découvert au Km 232.365 sur voie 2 et la circulation a été de même interrompue entre La Sclette et Ste Menchould.

Vers 14^h45 deux autres pétards non explosés ont été trouvés par l'agent de tournée pour le point de cœur de l'appareil 1^{er} et la T.O. 2 de la gare de Ste Menchould. Un autre engin a été découvert par l'agent de tournée du C. 4621 à 15^h au Km 222.450 voie 2 ligne 4 à l'extrémité côté Ste Menchould de la gare de Valmy, ^{un pétard non explosé a été trouvé à 18^h sur voie 2, file 4 au Km 223.060}

La circulation a été interrompue sur voies 1 et 2 (ligne 4) entre Ste Menchould et Valmy et sur voie unique (ligne 6) entre La Neuville au Pont et Ste Menchould.

Aucun accident. Les autorités occupantes et officielles ont été prévenues.

La circulation normale a été rétablie :

- sur voie 1 ligne 4 entre Ste Menchould et La Sclette le 7/6/44 à 20^h40

- sur voie 2 entre La Hette et Ste Menchould le 7/6/44 à 20^h 40
- sur voie 1 entre Valmy et Ste Menchould le 7/6/44 à 22^h 30
- sur voie 2 entre Ste Menchould et Valmy le 7/6/44 à 20^h 25
- sur voie unique entre Ste Menchould et La Neuville au Pont le 7/6/44 à 21.00

Le Chef de district

Penat

Transmis à 4 aut. pour l'inform-

Ste Menchould, le 8/6/44
Le Chef de Section Principale

anony

Transmis à Monsieur le Chef du
Service V.B.

Châlons, le 10-6-44

aguer

7 JUIN 1944

Rerigny à Hursan

Entre Vienne la Ville et Ville of Toube

Am 58320

18⁴⁵

Découverte d'un engin explosif non éclaté

Dans casegnas

4

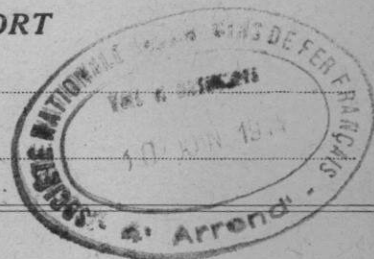
VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'ESTH^e ARRONDISSEMENTHC^e SECTIONH65^e District

No 7

EXTRAIT DU RAPPORT

d e Mr Chierry Chef de District



Ligne d e Revingny a Trison

Le 7 juin 1944, à 13^h 45, le cantonnier Darq Gabriel, du canton H651 qui effectuait la tournée de surveillance de la voie, a découvert au Km 58 320 de la voie unique, 2 pétards placés à 0.80 de distance sous les 2 files de rails.

Aucun incident. Autorités occupantes et officielles prévenues.
Circulation interrompue en attendant l'enlèvement.

Ste Menehould le 7 juin 1944

F. Chierry

Transmis à 4^{ème} Arrondissement pour l'enlèvement.

Les pétards ont été enlevés le 7 juin à 20 heures.

Ste Menehould, le 8 JUIN 1944
Le Chef de Section PrincipalTransmis à Monsieur le Chef
du Service V.B.

Châlons, le 10/6/44

7 JUIN 1944

Chalons à Hagondange

Entre fte Menchauld et Valmy

km 223060

18th No

Péconverte d'un engin explosif non éclaté

Sans conséquences

4

7 JUIN 1944

Paris à Longwy

Fère en Tardenois

km 112.850 N° 30

Voies coupées par explosion.

Pas d'accident de personnes

4

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région d Est

Service de la Voie et des Bâtiments

• Arrond^t d Châlons¹⁴

• Section d Reims

492 District d Fer en Gando

Date et heure de l'incident

Nature de l'incident

Exposé de l'incident et conditions
dans lesquelles il s'est produit ..

Conséquences (blessures notam-
ment : joindre si possible certi-
ficat médical)

Avaries à la voie ou aux installa-
tions (détail succinct)

Montant des dégâts

Avaries au matériel

Retard des trains

Mesures prises

Constatations faites, témoignages
intéressants, causes présumées.

Services intéressés (indiquer, si possible,
les responsabilités et s'il y a lieu à enquête)....

Enquête des Autorités administra-
tives et judiciaires (Premiers ré-
sultats)

Le Représentant du Service (3)
(Nom, titre, résidence et signature)

INCIDENT ⁽¹⁾

DE ⁽²⁾

acte malveillance

Ligne d Paris Longwy

Gare d

ou point kilométrique

entre les gares d

Fer en Gando

et

Longwy

17 juin 1944 - 18h30

Rupture sans retard de 36m de rails/voies I & II

Une fabrication d'antiblocus à 18h30 par le Sr M. P. venant de la gare de Longwy vers Paris. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando.

Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando.

50.000

rien

Chaux de fer

Remplacement des rails par rails de la gare de Longwy.

Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando.

Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando.

Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando.

Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando.

Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando. Le train n° 12.800 est arrêté à la gare de Fer en Gando.

A Fer en Gando, le 8-6- 19 44

Le Chef de District,

PRIoux

(Nom)

(1) ou accident, ou acte.
(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.
(3) M ou T acceptant la responsabilité.

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

- 6 JUIN 1944

Bazancourt - Apremont et Auden-le-Roman

Entre Sommepey et Ardeuil-Morvaux JM

Km 39,400

Tentative de pitardage de la voie unique.

4

VOIE & BATIMENTS

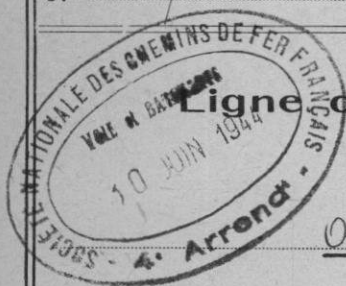
Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST4^e ARRONDISSEMENT46^e SECTION

District 464

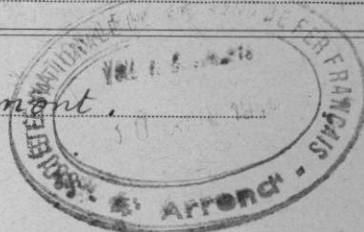
EXTRAIT DU RAPPORT

de M^r Thomas. Chef de District
Challerange

No 7



Ligne de Bazancourt à Apremont.

Objet: Tentative d'acte de sabotage.

Le 6 juin 1944 à 7^h00, au km 39,400 (ligne 29)
le S/ Chef de Canton Godbillot a découvert
9 pétards posés sur le patin des deux fils
de rails de la voie unique.

Ces pétards étaient munis de détonateurs et
réunis entre eux par du cordeau détonant.

Ils étaient camouflés avec de la mousse.

Cinq pétards, distants de 0,40 environ, étaient
situés sur file deux; les quatre autres, huit mètres
plus loin, étaient placés sur la file une.

La tentative d'acte de sabotage a eu lieu sur
le chantier même de révision de l'équipe 4643, en
face de son coffre à outillage qui n'a pas été ouvert.

Le Chef de Section en tournée sur le district
464 s'est rendu en draïsson sur les lieux à 10^h.

La gendarmerie française prévenue s'est également
rendue sur les lieux à 10^h.

Les autorités allemandes ne sont venues sur les
lieux qu'à 11^h00.

Les artificiers allemands déposèrent les pétards et les firent éclater.

La reconnaissance de la voie fut effectuée ^{ensuite} en draine entre Ardeuil et Sommepey.

La voie fut libre à 13^h45.

Le train 8231 est arrivé à Sommepey à 11^h30 où il a manœuvré jusqu'à 11^h40. Il n'a quitté cette gare qu'à 13^h48. Soit avec un retard de 2^h8^{mn}.

Challerange, le 7 juin 1944.
Le Chef de District

Thomas

Transmis à l'ant pour l'en informer

8/6/44
M. Henschoult, Le
Le Chef de Section Principal.

Henschoult

Transmis à Monsieur le Chef du
Service V.B.

Châlons, le 10-6-44

Payer

9 JUIN 1944

Châlons à Hagondange

Entre P^{te} Menchault et Valmy

km 22 ~~5.757~~

Tré coupée par explosifs de pétards
et découverte de pétards non explosés

Sans conséquences

24.30

4

VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST4^e ARRONDISSEMENT

EXTRAIT DU RAPPORT

46^e SECTION

de M. Giard Georges Fiqueret à St Menchould

No 4

Ligne d

Châlons à Bagondange

Le 9 Juin 1944 vers 2^h30, le Cantonnier Mordilla de garde de nuit au T.N. de Dommarçay N°3 K 224, 889 a entendu deux détonations dans la direction des voies vers St Menchould, par ce huit le cantonnier Collignon qui habite le T.N. fut éveillé et se releva. Collignon alla faire une visite des voies dans la direction où Mordilla avait entendu les explosions. Au K 225, 257 sur voie I la voie était coupée, de suite il annula la couverture réglementaire car un train devait arriver. La gare de St Menchould ayant entendu les détonations avait interrompu la circulation sur les voies entre St Menchould et Valmy et fait effectuer une tournée de reconnaissance des voies.

La tournée de reconnaissance des voies fit découvrir :
Sur voie I 3 rails petardés au K: 225, 257 file 1, au K 225, 252 et K 225, 287 file 2 et 3 petards non explosés K: 225, 260 file 1, K: 225, 295 et K: 225, 309 file 2)

TSVP

Sur voie II, (4 pétards non explosés N: 225.257,
N: 225.277, N: 225.295 et N: 225.324 file 4).

Aucun accident de personne

La circulation a été interrompue sur voie I
et II entre St Menchould et Valmy à partir
de 4^h 05.

Les autorités occupantes et officielles ont été
prévenues.

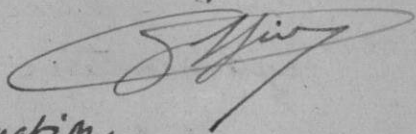
Avais à la voie: 3 rails de 22^m ^{46^{KE} EST} pétards et trait
de 22^m 46^{KE} EST avec une partie de l'âme anachée.

La circulation a été rétablie sur voie II entre
St Menchould et Valmy le 9/6/44 à 14^h 40.

Service de pilotage à voie unique sur voie II
de 15^h 40 à 17^h 40.

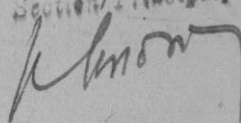
La circulation a été rétablie sur voie I entre
Valmy et St Menchould le 9/6/44 à 17^h 40

St Menchould le 9/6/44
Le Piquet



Transmis à la art pour information.

St Menchould, le 12/6/44
Le Chef de Section Principale



Transmis à monsieur le chef
du service V.B.
Châlons, le 14/6/44



- 9 JUIN 1944

Paris à Strasbourg.

Entre Port-a-Binson et Damery

Km 133,800

Chute de la ligne à haute-tension par suite d'explosion
de fûtard au pied d'un pylône.

228180

4

S. N. C. F.

IF 96

Région Est VB

• Arrond^t d^e Châlons

• Section d^e Exenay

• District d^e Obznuant

INCIDENT ⁽¹⁾

Acte

de ⁽²⁾

Sabotage

Ligne d^e Gazis à Strasbourg

Gare d^e Gort-à-Bimoy

ou point kilométrique 193 800

entre les gares d^e Gort-à-Bimoy

et d^e Damery

NATURE DE L'INCIDENT

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT

Défaut de la traversée électrique à haute tension - pétarde
9 juin à 23h 30

EXPOSÉ DE L'INCIDENT

(conditions dans lesquelles il s'est produit).

m. North
Explosion de pétarde au pied du pylône voisin du chemin de fer
mt. vnc. I. Le pylône s'est cablé parallèlement à la voie
entraînant les câbles qui sont tombés sur la ligne télégraphique
SNCF dont le fil ont été coupés - (voir croquis joint)
En raison de la situation des câbles, le gabarit menaçant d'être
engagé les signaux de ralentissement et stop ont été posés sur
mt. I et à 20 km sur mt. II - Les services électrique et PTT ont été
avisés.

CONSÉQUENCES

(blessures notamment : joindre, si possible, certificat médical).

Accident de personne

1) ou accident, ou acte.

2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.

AVARIES A LA VOIE OU
AUX INSTALLATIONS
(détail succinct)

4 fils coupés de la ligne SNCF

MONTANT DES DÉGATS :

2000. environ (main-d'œuvre)

AVARIES AU MATÉRIEL

Néant -

RETARD DES TRAINS :

MESURES PRISES

Suivi technique chargé de l'entretien des lignes à Haute Tension. avisée
Ce personnel n'est pas encore sur les lieux à 15H00

CONSTATATIONS FAITES
(témoignages intéressants, causes
présumées).

Situation normale relative à 18H15

SERVICES INTÉRESSÉS
(indiquer, si possible, les responsa-
bilités et s'il y a lieu à enquête.)

"

ENQUÊTE DES AUTORITÉS
ADMINISTRATIVES ET JUDICIAIRES
(Premiers résultats.)

"

A

Boziman

le

le 4 juin 1944 - 15H
PICHOT - DUCLOS

19

Le Chef de District (Nom)

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

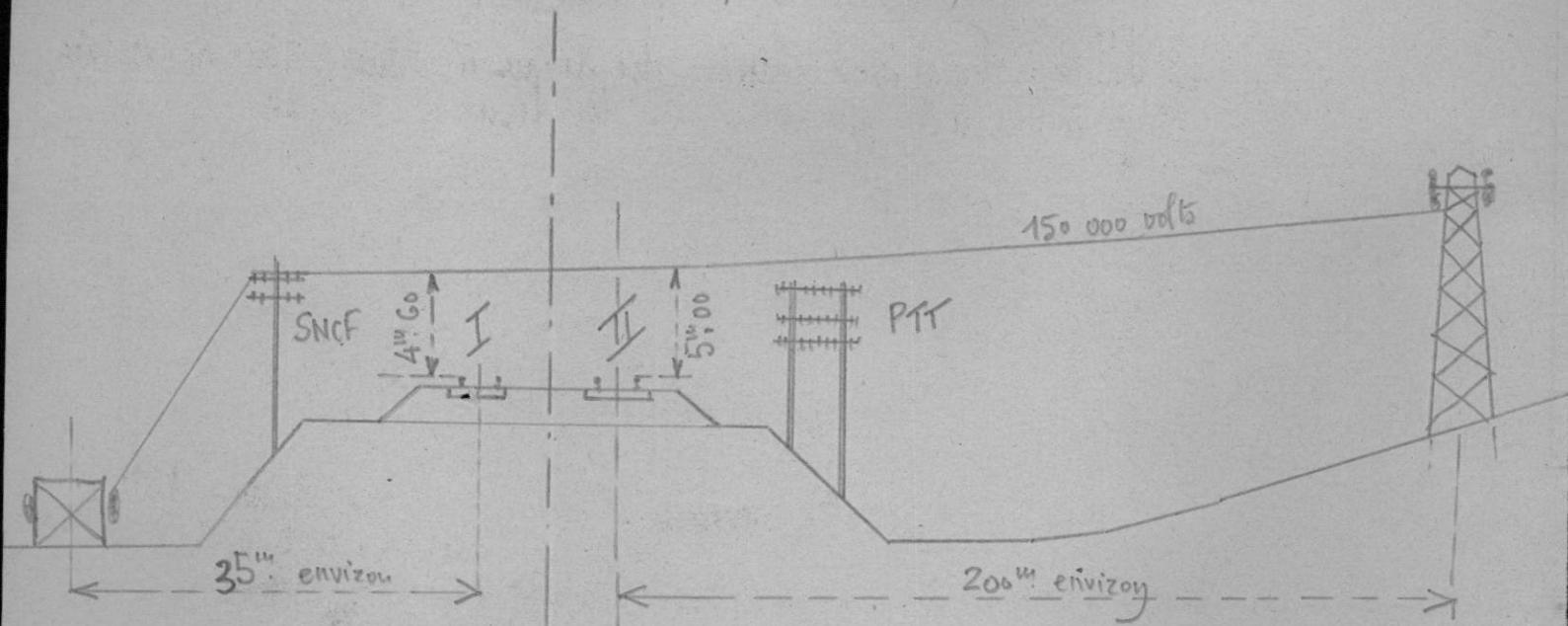
Exemplaire à adresser à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

Boziman

Dispositif 481 - Dozmaus -

Acte de sabotage aux abords du chemin de fer (Traverse électrique haut tension)
au Km 133.800 entre Gort à Brison et Darnley le 9-6-44

(Joint à l'IF 96 du 10-6-44)



- 9 JUIN 1944

—
Paris à Strasbourg

Entre Damery - Bainsault et Epemay
—

Voies I et II obstruées par suite de chute d'une
ligne HT (pylône détruit par explosion de pétards)

—
Pas d'accident de personnes

28/4

4

13 JUIN 1944

Ligne de Paris à Longwy

Entre St Brice et Meizon

Km 47,000

1780

Coupee de voie par explosion de pétard

4

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région d' EST

Service de la Voie et des Bâtiments

1^{er} Arrond^t d' Chalons

15^e Section d' Reims

151^e District d' Reims

INCIDENT ⁽¹⁾ Acte **DE** ⁽²⁾ malveillance

Ligne de Paris Longue

Gare d' Châlons ou point kilométrique 17 290

entre les gares d' Châlons et Brice

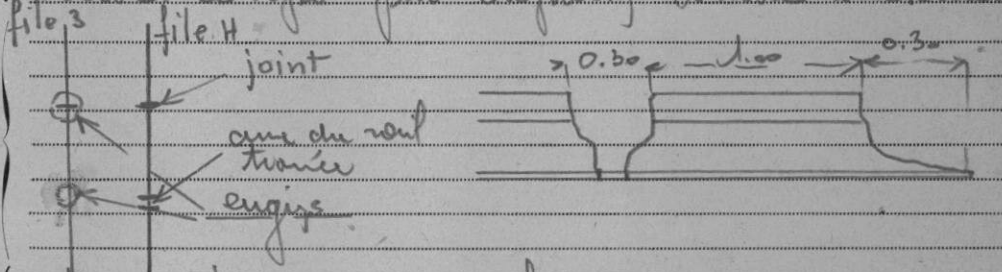
Date et heure de l'incident

le 13/6/44 à 0H 29

Nature de l'incident

rails coupés par explosif bombe à retardement

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit ..



Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical)

pas d'accident de personnes

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct)

3 rails à remplacer (de 18.00) abri à posers ébranlé

Montant des dégâts

1000.

Avaries au matériel

Retard des trains

explosif produit par le passage du train 230 26. le train 268H passe sur la brèche sans mal à 1H30

Mesures prises

fermer V.V. établis après visite de la voie de 1H00 à 10H06

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées.

il a été retrouvé des éclats permettant de conclure de ces engins posés et dans des bombes de sphériques

Services intéressés (indiquer, si possible, les responsabilités et s'il y a lieu à enquête)

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats)

les enquêtes n'ont pas encore donné de résultats à la date du 16/6/44

Le Représentant du Service (3)
(Nom, titre, résidence et signature)

A Reims, le 16/6/44 19 44

Le Chef de District,

(Nom FEIST)

(1) ou accident, ou acte.
(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.
(3) M ou T acceptant la responsabilité.
S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

17 JUIN 1944

2150

38 et 39

Paris - Strasbourg

Entre Dormans et Dailly

Rail cassé sur v. 2. Km = 114,250 (acte de
malveillance). Arrêt train 1134 - Pas de
déraillement - Situation normale rétablie
vers 8h. Sans conséquence.

4

8

S. N. C. F.

IF 96

Région Est VB

4 • Arrond^t d. Châlons

48 • Section d. Epervan

481 • District d. Doziman

INCIDENT⁽¹⁾ ACTE de⁽²⁾ SABOTAGE

Ligne d. Lazio à Strasbourg

Gare d. _____ ou point kilométrique 114 525

entre les gares d. Varemmes-Jaulgonne et Doziman

NATURE DE L'INCIDENT

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT

EXPOSÉ DE L'INCIDENT

(conditions dans lesquelles il s'est produit).

CONSÉQUENCES

(blessures notamment : joindre, si possible, certificat médical).

Sabotage de la voie II

Le 17 juin 1944 à 24 50' - Chef de District avisé à

34 10 - Personnel réuni à 44 30' -

Explosion de pétards placés sous les fils 3 et 4 au passage du train 1234 - 2^e train n'a pas déraillé -

(Voir croquis joint)

Service de pilotage organisé sur voie I entre Varemmes et Doziman -

1) ou accident, ou acte.

2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.

AVARIES A LA VOIE OU
AUX INSTALLATIONS
(détail succinct)

2 rails ^{de 18m} coupés ; 2 traverses cassées
1 fil cané à la ligne télégraphique SNCF (Inter-rails cassés)
2 " " " PTT (immédiatement)

MONTANT DES DÉGATS :

5000 environ (matériel et main-d'œuvre) -

AVARIES AU MATÉRIEL

Néant.

RETARD DES TRAINS :

MESURES PRISES

Sur 2 rails pitardés ont été recouverts sur place et 2 coupes ont
été faits dans des rails retirés de VB pour avarie - (2 rails des
rallieurs de chemin utilisés le 7 juin 44 n'ont pu encore être remplacés)

CONSTATATIONS FAITES

(témoignages intéressants, causes
présumées).

Situations normale rétablie à 7h 50'

SERVICES INTÉRESSÉS

(indiquer, si possible, les responsa-
bilités et s'il y a lieu à enquête.)

Enquête faite par la Gendarmerie d'Evreux -
Le Procureur Général des Prisons et celui pour les troupes
d'occupation (Gendarmerie de 2 compagnies réunies)

ENQUÊTE DES AUTORITÉS

ADMINISTRATIVES ET JUDICIAIRES
(Premiers résultats.)

A

Chozin

le

17 juin 1944 - 10^h

19

Le Chef de District (Nom)

PICHOT-DUCLOS

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

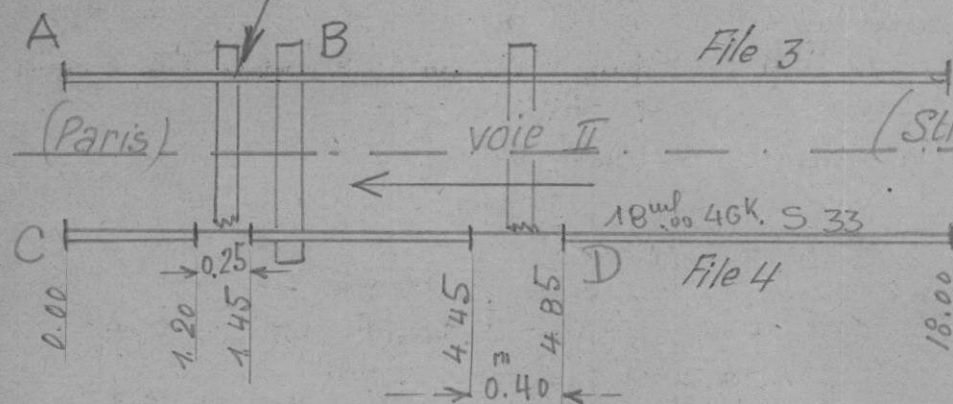
Exemplaire à adresser à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

Inter-rails

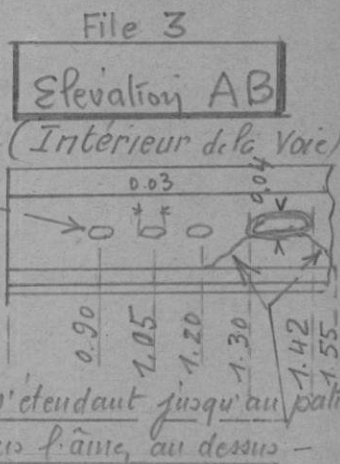
Distric H81- Dormans

Acte de Sabotage sur voie II, km 114.525 entre Varennes et Dormans
 le 17 juin 1944 - 24.50

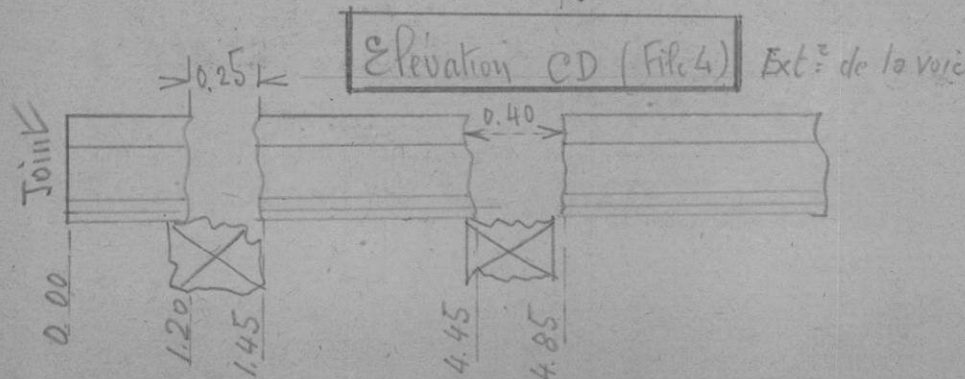
Rail avarié dans l'âme



Brancs laissés par
 l'explosion de 3
 pétards; l'âme n'est
 pas traversée



2 fissures s'étendant jusqu'au patin
 brèche dans l'âme, au dessus -



Joint à P.I.F. 96 du 17.6.44

Dormans 17.6.44
 Si chef de District
 P. P. P.

17 JUIN 1944

6145

(H)

Romilly/Seine à Epervain

Gare de Coligny

Coupures - par explosion d'engins - des
n. 1 et 2 au Km = 22,700 -
Pas de détaillement

Sans conséquence -

4

no

LIGNE D

36

POSTE SÉMAPHORIQUE D

(kilom)

Journée du

194

(de 0 h. à 23 h. 59)

TRAINS CIRCULANT SUR LA VOIE I

EST. — MOD. 1100 (Grand)

Lot 3. — Act 10366¹. - Imp. Toulouise, Toul. - 2-40.

DÉSIGNATION des TRAINS	HEURE POUR CHAQUE TRAIN OU MACHINE ISOLÉE				NUMÉRO du bulletin délivré aux trains ou machines entrés en section bloquée	OBSERVATIONS
	Annonce	Arrivée	Départ ou passage pour les trains ou machines sans arrêt	Déblocage		
3263 9333	4.00 16.57	4.03 17.02	4.05 17.15	7.13 17.30		arr. nuit. 29.10.1940 29.10.1940 Ch. de fer 600 Kil

VOIE I

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région de Est

INCIDENT⁽¹⁾ Acte DE⁽²⁾ Sabotage

Service de la Voie et des Bâtiments

H^o Arrond^t de Châlons

H⁸ Section de Epemay

H^{8H} District de Vertus

Ligne de Epemay à Romilly

Gare de Coligny au point kilométrique 22.670

entre les gares de et

Date et heure de l'incident..... : Nuit du 16 au 17 juin 1944

Nature de l'incident..... : Explosion de pétards.

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit.... : Sabotage découvert le 17 juin 1944 à 6^h 45 par le capitaine 3^e pel Jaurant Henri en se rendant au chantier. Les 4 fils de tôle de l'appareil n° 1 de Coligny étaient coupés sur 0.50 de longueur au droit du joint de talon des aiguilles.

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical)

Néant.

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct)

Voie - 2 rails contre aiguille - 2 rails de raccord et 2 courbes de talon d'aiguille coupés ligne HTH. 2 fils coupés au milieu de leur portée (1 fil télépne et 1 fil inélastique) ligne HTH. 2 fils coupés au milieu de leur portée.

Montant des dégâts..... : 6000^f

Avaries au matériel..... : Néant.

Retard des trains..... : Néant. Aucune circulation n'avait lieu sur ligne HH depuis le 14 juin.

Mesures prises

Remplacement de rails avariés
Situation normale rétablie le 17 juin à 17^h 45

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées..

Des pétards ont été posés entre les rails contre aiguilles et leurs aiguilles respectives, dans l'intervalle entre 2 traverses tout contre l'extrémité de talon. Les agents habitant Coligny ayant entendu 2 détonations le 17 juin vers 3 heures du matin, ils ont présumé que l'attentat a eu lieu à cette heure-là.

Services intéressés (indiquer, si possible, les responsabilités et s'il y a lieu à enquête) ..

Le gendre de M. Mulland, allouard a été avisé et les derniers réglementaires ont été expédiés par la gare de Coligny.

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats)

Enquête en cours par la gendarmerie française et la feldgendarmérie. Il n'y a pas de garde de communication sur ligne HH.

Le Représentant du Service (3)
(Nom, titre, résidence et signature)

A Vertus, le 17 juin 1944

Le Chef de District,

Rouvrox

(Nom ROUVROX)

(1) ou accident, ou acte.
(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.
(3) si on l'acceptant la responsabilité.
S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

17 JUIN 1944

Puis à Strasbourg

9155

Entre Ginecourt-Boisville et Léransville

Mail déséclissi et partiellement
détrouffé

Km 283.400

Sur
le collier PRI

4

12

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région de OUEST

Service de la Voie et des Bâtiments

4^e Arrond^t de CHALONS

113^e Section de Barle Duc

1134^e District de Nangis Tronille

Date et heure de l'incident

Nature de l'incident

Exposé de l'incident et conditions
dans lesquelles il s'est produit ..

Conséquences (blessures notam-
ment : joindre si possible certi-
fiat médical)

INCIDENT⁽¹⁾ ACTE DE⁽²⁾ MALVEILLANCE

Ligne de Paris à Strasbourg (Kehl)

Gare de ou point kilométrique 283 400

entre les gares de Épinal-Laxéville et Reuville

Décoment n° 9455 le 17 juin 1944

Rail dérailé et partiellement déformé

Au cours de la dernière semaine de mai, le conducteur M. MEUNIER
Épinal a constaté un rail partiellement déformé, n° II, P. 11.6 au Km
283 400. Les inspecteurs ont constaté l'existence de 13 déformations
et les inspecteurs ont constaté sur la même longueur

Kehl

Avaries à la voie ou aux installa-
tions (détail succinct).....

Néant

Montant des dégâts..... :

Néant

Avaries au matériel.....

Néant

Retard des trains..... :

Néant

Mesures prises.....

Murmet a pris le poste de garde allemand de Grammont et
m'a fait avoir par expatrié. Il a fait retirer la sentinelle à son poste, le
sergent allemand ayant de prison et ayant laîne une sentinelle sur les lieux.

Constatations faites, témoignages
intéressants, causes présumées.

Néant

Services intéressés (indiquer, si possible,
les responsabilités et s'il y a lieu à enquête)....

Néant

Enquête des Autorités administra-
tives et judiciaires (Premiers ré-
sultats)

Antilles prévues par les soins du Chef de Section.
Enquête sera menée conformément.

A Namur, le 14 juin 1944
Le Chef de District,

1944

(1) ou accident, ou acte.

(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

(Nom HAOUY)

Exemplaire à adresser à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

H3 et 50

17 JUIN 1944

14^h15

Paris - Strasbourg
Entre Mussey et Revigny
Km: 241,760

V. 2 coupée par pétardage - Pas de
déraillement, ni d'accident de
personnes

—
sans conséquence

4

M

VOIE ET TRAVAUX

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

H^e DIVISION

EXTRAIT DU RAPPORT

H³ SECTION

de M. Seclerc, chef de district

N° 8

à Périgny

Ligne de Paris à Strasbourg.

Entre Périgny et Murey

Acte de sabotage

au km. 241.760

vie II

Le 17 juin 1944 à 14^h 15 au passage du train 1566 au km. 241.760 sur voie II une violente explosion se produisit sous la machine, le train continua sa marche et s'arrêta à quelques centaines de mètres sans avarie apparente, il s'agissait d'un train militaire.

M. Roth

Le 1^{er} chef de canton Hénin se trouvant au km 242.200 arriva sur les lieux de l'explosion en même temps que plusieurs officiers allemands du train et constata que le rail de la file 3 venait d'être sectionné par l'éclatement de 2 pétards et qu'il manquait un tronçon de 1^{re} Ho à 4^{re} 90 de l'extrémité coté Paris (rail de 18^m 46^m s. 33).

Le rail file 4 était perforé par deux trous dans l'âme, 2 pétards non éclatés qui restaient adhérents à ce rail ont été retirés par les officiers du convoi.

Aucun essieu du train n'a dévié, il n'y a pas eu d'accident de personne.

Trois fils de la ligne Sncf et 1 de celle des P.T.T. ont été coupés.

Les autorités allemandes et françaises ont été prévenues par le Service Exploitation.

La circulation des trains qui avait été immédiatement interrompue a été reprise sur les voies I^{bis} II^{bis} et I à 16^h 00 sur ordre des autorités d'occupation, qui ont donné à 16^h 30, après constatations, l'autorisation d'effectuer le remplacement du rail file 3 - La circulation a été rétablie sur voie II à 17^h 15

Ses avaries du rail file 4 ne permettant pas son maintien en voie celui-ci doit également être remplacé.

Avaries à la voie : 2 rails 46^m 5.33
3 traverses intermédiaires.

Le train précédent immédiatement le 1566 était passé à 12^h 10, les pétauds avaient donc été posés dans cet intervalle

Cet acte de sabotage ayant été commis sur le territoire de la commune de Neuville d'Orne, les habitants doivent assurer la garde des postes N et A de Mussey ainsi que de 2 écluses sur le canal - De ce fait 4 agents et auxiliaires du canton 4322 prendront la garde tous les 3 ou 4 jours.

Perigny le 19 juin 1944

Le chef de district

Summe

Transmis à 4^e Arrondissement,
pour l'en informer.

Suite au rapport sommaire du 4 juin 1944.

DR-LE-DUC, 20 JUIN 1944

Le Sous-Intendant Chef de Section

Ma

Transmis à Monsieur le
Chef du Service V. B.

Châlons, le 22-6-44

Payant

Signe de train à Strasbourg.

Entre les gares de Reriquy et Mussy
acte de sabotage au Km. 241.460 sur voie II

Rapport sommaire

- Date et heure = 17 juin 1944 - 14^h 15
- Nature du sabotage = Coupe d'un rail par petards.
- Conditions de l'incident = Au passage du train militaire 1566 au Km 241.460 voie II une violente explosion se produisit sous la machine. Le train continua sa marche et s'arrêta à quelques centaines de mètres.
- Conséquences = Pas d'accidents ni de deraillement.
- Avaries à la voie et aux installations = 2 rails de 18^h 5.33. } à remplacer -
3 traverses intermédiaires }
3 fils coupés à la ligne S u C F.
- Avaries au matériel = none.
- Mesures prises. = Interruption de la circulation sur les voies I^{bis} II^{bis} et I jusqu'à 16^h 00.
et sur la voie II jusqu'à 14^h 15 - heure de remplacement du rail coupé.
- Constatations = Rail file 3 sectionné et tronçon de 1^{er} 10 manquant.
Rail file 4 perforé de 2 trous sans l'aîne. 2 petards encore adhérents à ce rail ont été retirés par les autorités militaires allemandes du train 1566.

Reriquy le 17 juin 1944
Le chef de district

Le premier rapport est adressé à
M. M. le chef du Service V.B.
le chef du H^{er} Arrondissement V.B.
le chef de la Section H 3.

Leun

17 JUIN 1944

H9

Rerigny à Huisy

19430

Entre Viennet la Ville et Ville d'Ormeaux

km. 59

Piouroute de pétards non explosés

Sous consignes

4

16

VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'ESTH^e ARRONDISSEMENTH6^e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

de Mr Chierry, chef de District H65

No 9

Entre Ville d'Orléans et Vienne la Ville

Ligne de Reims à Huisson

Le 17 juin à 19^h 30, la draine n° 32, conduite par le draineur Honoré a fait exploser, à son passage, un détonateur placé sur la file côté droit de la voie unique au Km 58.960.

Ce détonateur était relié à des pétards qui n'ont pas explosé. Aucun incident. Autorités occupantes et officielles prévenues. La circulation a été interrompue de 19^h 30, le 17, à 6^h 30, le 18, (heure d'enlèvement par les Allemands)

St Menchould le 20 juin 1944

Chierry

Transmis à 4^{ème} Arrondissement pour informationSt Menchould, le 22 JUIN 1944
Le Chef de Section PrincipaleTransmis à Monsieur le
Chef du Service V.B.

Châlons, le 25/6/44

Payer

18 JUIN 1944

04.55

56

Paris - Strasbourg

Entre Loxeville et Sérouville

Km : 277,200

Déraillement D-37 par suite déboulonnage rails (machine + 7 voitures)
Pas de victimes - V-1 obstruée

4

NR

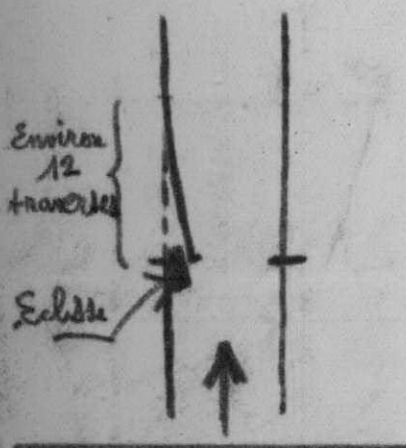
Section 43
Bar le Duc

Rapport Sommaire
de M^r Krait A/Ing^r Chef de D^{re}
Bar le Duc

Le 18 juin 1944 à 0^h55

Signe Paris à Strasbourg - Sabotage Voie 1
Déraillement de la machine et de 5 voitures
du train D 37.

abords des évitements de Soxeville côté Nancy
Km = 277.200.



(Strasbourg)

Le 18 juin à 0^h55, la machine, 2 fourgons et 3 voitures voyageurs du D 37 circulant sur voie 1 ont déraillé au Km 277.200, abords des évitements de Soxeville côté Nancy.

Cause Sabotage de la voie = une file avait été déformée, l'about du rail aval repoussé à l'intérieur et maintenu au joint démonté par une éclisse.

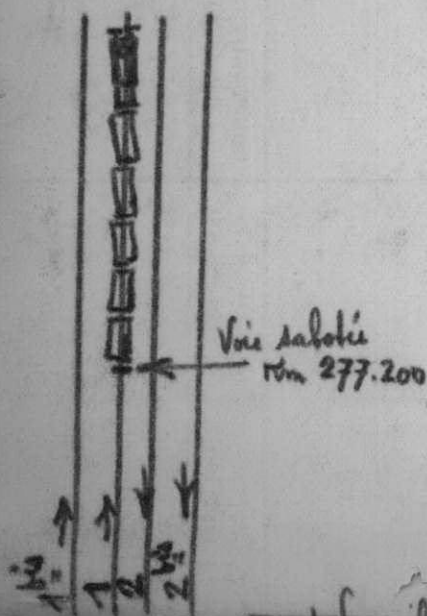
Le 1^{er} M et T a demandé 2 grues pour le relevage qui sera terminé le 19 vers 6^h00.

La voie déformée sur 130^m - 100 traverses à remplacer. 4 rails tordus - avec du matériel pris dans le District, la voie sera remise en état et remise à la circulation le 19 vers 12^h00.

Pas d'accident de personnes.

La circulation est reportée sur 1^{re} voie. La voie 2 est utilisée par les grues, la circulation reportée sur voie 2^{de}.
Pas de perturbations importantes.

Krait



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SRNB

INCIDENT⁽¹⁾ ACCIDENT DE⁽²⁾ TRAINSRégion de R'EST

Service de la Voie et des Bâtiments

Ligne de Paris - Strasbourg (Kell)Gare de _____ ou point kilométrique 277.125entre les gares de Esmerant Loxeville et Nancy Tronville1.° Arrond^t de CHALONS1.2.° Section de RR 15. DVC1.3.° District de NANCY TRONVILLEDate et heure de l'incident : 18 juin 1966Nature de l'incident : Acte de sabotage ayant provoqué le détachement du train D27 et l'abandon de la voie TExposé de l'incident et conditions
dans lesquelles il s'est produit ..

Un rail fêlé a été posé sur la voie T à la fin de la section de la gare de Esmerant Loxeville à la gare de Nancy Tronville. Ce rail a été posé par un sabotageur qui a coupé le rail et a posé un rail fêlé. Le train D27 a été détaché de la voie T et a été abandonné sur la voie T.

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..

Pas d'incident de personnes.

Avaries à la voie ou aux installations (détail, succinct)

Montant des dégâts

Avaries au matériel

Retard des trains

Mesures prises

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées.

Services intéressés (indiquer, si possible, les responsabilités et s'il y a lieu à enquête)....

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats)

140 Avaries, dont 100 de trains.

15.000⁺

Train allemand par voie I^{re} Retards dus à l'effacement des trains Pas de perturbation
Secours de Bar le Duc et Lismelle; gués de Mohon et de Châlons sur les lieux
Relevage terminé à 22^h 20. Voie I libérée à 0^h 30 le 19, avec passage à
10 km/h des Km 277.000 au Km 277.500. Passage à 30 km/h le 19 à 11^h 30

Néant

Néant

Autorités judiciaires et gendarmerie présentes et présentes sur les lieux

A

, le

19

Le Chef de District,

(1) ou accident, ou acte.

(2) de trains, de vole, de personnes, de malveillance.

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

(Nom

HARRY

)

Exemplaire à adresser à M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

180

24 JUIN 1944

54.85

Revigny à Hirson.

Entre autre et challerange.

Km : 44,500.

Déraillement d'une machine par suite
à acte de malveillance.

Pas d'accident de personnes.

4

VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST4^e ARRONDISSEMENT46^e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

de M^r Thomas, Chef de District
Challerange

No 8

Ligne de Revigny à Vouziers

Objet: Acte de malveillance

Le 24 juin 1944, à 0.^h35, la machine HLP 230-K-108 du dépôt de Vitry, venant d'Autry a déraillé au km 44500 à la suite d'un acte de malveillance.

Machine pilotée par Lorrioux Albert mécanicien
et Nivoir Roger chauffeur
du dépôt d'Amagne.

Les éclisses d'un joint de rails sur file 1 et les tirfonds sur 4 m avaient été déposés. Le rail détiréformé était entrecroisé.

La machine et le tender étaient déraillés côté voie II déposée. Le tender était fortement incliné.

Le train de secours du dépôt d'Amagne ~~précédent~~ immédiatement est arrivé sur les lieux à 13^h30 après avoir attendu la réparation d'un rail pétardé près d'Amagne et après avoir déraillé lui-même entre Allanduy et Attigny.

La machine et son tender ont été remis sur rails à 8^h15 le 25 juin.

La remise en état de la voie a été commencée à
12^h15 le 25 juin.

Déjà à la voie 4 rails de 12^m 46 E

50

45 traverses

3 paires d'éclisses

100 tirfonds de 23 mm

La reconnaissance de la voie entre Autry et Challerange
a été faite avant 12^h15

Les autorités françaises et allemandes ont été avisées
immédiatement

Pas d'accident de personne.

Challerange, le 26-6-44

Le Chef de District

Thomas

Traduit à 4. ant - pour information

127 5/44
Menchould, le

Le Chef de Section Principal

H. ANSON

Transmis à Monsieur le Chef du
Service V.B.

Châlon, le 1/7/44

Pour l'Ingénieur Principal

L'Ingénieur-Adjoint

[Signature]

PARIS TELEGRAPHE

S.N.C.F. EST - EXPLOITATION

GARE DE

EXPÉDIÉE ou RÉEXPÉDIÉE

Journée du 26 JUIN 44 194

DÉPÊCHE N° 19 Série B

Nom de l'agent transmetteur

S.N.C.F. R. DE L'EST

REÇUE DE 11 h m

Número de transmission du correspondant :

EST - MOD. 256

Gare destinataire Paris

Gare expéditrice

Heure de dépôt 1 h - m

Expéditeur 24-6

Destinataire Ingénieur VTB

m North machine HLP 230K 108 gravillé au K. 44500 vrie unique ligne 6 entre Autry et Challerange a 0.38 suite acte de malveillance rail détreffonné pas d'accident de personne durée probable de obstruction 12 heures service Allmand avisé

Lc 194 (Signature)

206

25 JUIN 1944

41

Châlons à Hagondange

Entre Balaycourt et Verdun
Km: 241,000 -

Déraillement de la machine et 8 wagons
du train 4112 -

Rail détrempé - pas d'accident au personnel S.N.C.F.

4

~~24 JUIN 1944~~

1001 2001 1000

CLASSEMENT	
Station	
Liasse	Dossier
3	1
Sous-lia	Place
121	

Credit demandé :
84.000^f

GARE DE FLAMBOIN-GOUAUX

Imputation:
Compte des Travaux
Complémentaires.

Distribution d'énergie électrique pour éclairage
et force motrice

RAPPORT AU CONSEIL

N° 11407.

A la gare de Flamboin, nous nous proposons de substituer l'éclairage électrique à l'éclairage au pétrole dans les voies et bâtiments de la gare et du dépôt et de profiter de cette substitution pour améliorer l'alimentation hydraulique de la gare.

Présenté au Conseil d'Admin
par le Directeur de la 1^{re} Sous-division

LE 21 AOÛT 1930

Signé : Riboud

L'énergie électrique nécessaire serait fournie sous forme de courants alternatifs triphasés à la tension de 400 volts entre phases 230 volts entre phase et neutre et amenée par un

APPROUVE

PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

DANS SA SÉANCE DU 21 AOÛT 1930

LE PRÉSIDENT,

Signé : Renaudin

à un tableau de distribution situé dans le bâtiment B.V. d'où elle serait répartie entre ses divers points d'utilisation.

Dans les conditions économiques actuelles le prix de revient du kwh en BT serait de 1^f 64.

Le présent projet comporte l'installation de 173 lampes de 16 à 600 bougies dont 44 pour l'extérieur et 129 pour l'intérieur ainsi que l'achat et la mise en place d'un groupe dynamo-pompe de 10 m3.

L'éclairage actuel au pétrole et la machine fixe actuelle seraient conservées comme secours.

La dépense serait imputée de la manière suivante:

Compte des Travaux Complémentaires de 1^{er}
établissement proprement dits.....84.000 frs

Compte des Travaux Complémentaires de 1^{er}
établissement du Matériel Inventarié..... 5.000 frs
Ensemble.....89.000 frs

Nous proposons de demander au Conseil l'approbation de ce projet et l'autorisation de le présenter à l'Administration

Supérieure.

Vu et proposé:

Paris le 14 AOÛT 1930 19

Le Directeur en Chef de la Voie et des Travaux
Signé : HENRY

Troyes, le 1^{er} Août 1930.
L'Ingénieur Principal.

Dauvin

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région de L'Est

INCIDENT ⁽¹⁾ Acte **DE** ⁽²⁾ Malveillance

Service de la Voie et des Bâtiments

4^e Arrond^t de Châlons

Ligne de Châlons - Hagondange

Gare de ou point kilométrique 271,380-V. II

entre les gares de Baleycourt et Verdun

46^e Section de Verdun

463^e District de Dombasle

Date et heure de l'incident : 25 Juin 1944 à 4^h00

Nature de l'incident : déraillement de la locomotive - 150^e et de 9 wagons du train 4112

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. : Déraillement et détresse de rail file 3 - (rail itinéraire V.2) Locomotive 150^e d'Andun - Le-Roman et 9 wagons du train 4112 venant de Verdun et se dirigeant vers Stenay déraillés

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) : Obstruction des 2 voies

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) : Voie I - 4 longueurs de 22^m - 133^T - 46^K Est - arrachées
Voie II - 4 longueurs de 22^m - 133^T - 46^K Est - arrachées

Montant des dégâts : 50.000

Avaries au matériel : 4 wagons brisés - Locomotive et 3 wagons avariés

Retard des trains :

Mesures prises : Des relevés par M.T. Lestourmy de voie ont été entrepris. La circulation normale a été rétablie - V.2 le 27 à 6^h30 - Voie I. le 27 à 18^h45

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées. : Rien d'anormal n'aurait été constaté le 24 au cours de la tournée de visite de voie effectuée par Chef de canton Aubois - (4634)

Services intéressés (indiquer, si possible, les responsabilités et s'il y a lieu à enquête) .. :

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) : Gendarmes sur les lieux à 6^h00

Le Représentant du Service (3)
(Nom, titre, résidence et signature)

A Dombasle, le 27-6-1944

Le Chef de District, 463

Pelissier

(Nom PÉLISSIER)

(1) ou accident, ou acte.
(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.
(3) M ou T acceptant la responsabilité.

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

2034

S.N.C.F. - EST - EXPLOITATION

GARE DE

PARIS-EST

EXPÉDIÉE ou RÉEXPÉDIÉE

Journée du 21-6-194

Nom de l'agent transmetteur :

DÉPÊCHE N° 68 Série 13

REÇUE DE Châlons à

h m
Niveau
de transmission
du correspondant 110

EST - MOD. 256

Gare destinataire Paris Gare expéditrice Vermon

Heure de dépôt 16^h 20^m

Expéditeur Chef d'Institut 4123

Destinataire Chef service V/B.

suite acte de sabotage. Arraînement de la
machine et 9 Wagon du 4112 du 21 à 4 heures
ligne 4 Km 271400. 250 mètres rails avaries
420 traverses 400 trefonds 4 Wagon brisés
pas de victime rétablissement en cours, dépêche
qui a lieu de rapport sommaire.

E. D.

M. Rosta
M. North

Le 194

(Signature)

226

26 JUIN 1944

Leirouille à Sedan

Entre Rignoville et Chattaucourt

km. 68.100

15 km

Déraillement du train 6754

mit à rail débauché

Pas d'accident de personnes

Nombre de carcasses :

4

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Région de l'EST

Service de la Voie et des Bâtiments

4° Arrond^t de Châlons.

47° Section de Verdun

473° District de Dieu.

INCIDENT⁽¹⁾ Acte DE⁽²⁾ Malveillance

Ligne de Sérouville à Sedan n° 19

Gare d° ou point kilométrique 68,130 Voie II

entre les gares de Châtillon et Regnéville

Date et heure de l'incident

26 Juin 1944 à 14^h 53

Nature de l'incident

déraillement de la machine 150E90 et tender machine
150E77 [machine froide]

Exposé de l'incident et conditions
dans lesquelles il s'est produit ..

déraillement et déformation rail file 3 [rail
intérieur Voie II]

Conséquences (blessures notam-
ment : joindre si possible certifi-
cat médical)

Train 6754 - machine 150E90 de Lunel } dérailles
Tender 150E77 Longuey }

Obstruction des 2 voies

Avaries à la voie ou aux installa-
tions (détail succinct)

Voie II - 3 longueurs de 12^m / 17^T à 36^{Kg} ST
arrachés

Montant des dégâts

15000^F

Avaries au matériel

Néant

Retard des trains

Mesures prises

Des relaiages par MT les travaux de voie
pourront être entrepris d'ici des travaux Voie I
Le s/chef Canton Sedan (4731) a fait une tournée
a pied et est passé sur le lieu à 7^h 30 et
12^h 10 ce jour sans avoir constaté d'anomalie

Constatations faites, témoignages
intéressants, causes présumées.

Services intéressés (indiquer, si possible,
les responsabilités et s'il y a lieu à enquête) ..

Enquête des Autorités administra-
tives et judiciaires (Premiers ré-
sultats)

Felgendarmen sur les lieux à 16^h 00.

Le Représentant du Service (3)
(Nom, titre, résidence et signature)

A Verdun, le 26.6 1944.

Pom Le Chef de District, 473

Le chef district 472

(Nom MAGNY).

(1) ou accident, ou acte.
(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.
(3) M ou T acceptant la responsabilité.

S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

231

27 JUIN 1944

N°7

Paris à Thas bang

Châlons (gare)

Violente explosion en gare entre les rails
10 M2 GV. _____

Sans conséquences pour circulation

4

VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST4^e ARRONDISSEMENT42^e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

de M. TONDU Chef de District en gare de Châlons

No en date du 27 Juin 1944

Ligne de Paris à Strasbourg

Explosion en gare de Châlons dans la nuit du 26 au 27 Juin 1944

M. Tondou
 Dans la nuit du 26 au 27 juin à 1^h07 une violente explosion due à un acte de malveillance s'est produite en gare de Châlons entre les voies 10 et 12 du chantier pair G.V. Pas d'accident de personne; 30 glaces cassées à la voiture Sncf (1) C-12352, 3 mètres de dalles à remplacer sur rampeau des canalisations pour chauffage de vames.

Le Chef de District

Transmis à l'arrondissement

V. B. pour information

Châlons 28 Juin 1944

Le chef de section

H. Bruchet

Transmis à Monsieur le chef du Service V. B.

Châlons, le 1/7/44



VOIE & BATIMENTS

Société Nationale des Chemins de fer Français
RÉGION DE L'EST4^e ARRONDISSEMENTH6^e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

de M^r Chierry Chef de District H65

No 11

Ligne de Reims à Toul

Le 27 juin 1944, vers 1^h15, la machine N° 150 E 102 et 6 Wagons du train 682 HS, venant de Châlons, a dérailé sur l'aiguille de l'appareil N° 1, Km 54.156 de la gare de Ville y Brube.

Ce déraillement a été provoqué par suite d'un acte de sabotage. Bris de la chaîne du levier de manœuvre et calage, de l'aiguille entaillée, par des pierres.

Pas d'accident de personnes. Dégâts matériels (voir bon ci-joint)

Le relevage des Wagons et de la machine, effectué par le dépôt d'Amagne, a été terminé ce jour à 8^h HS.

Circulation rétablie sur voie 1 à 12^h

La circulation sur ^{voies} ~~voie~~ ne pourra être rétablie qu'après remplacement des pièces détériorées des appareils N° 1 (change 7°30) et N° 2 (TJS 7°30)

Le service allemand a été avisé le 27 juin

St^e Menchould le 29 juin 1944

Le Chef de District

Chierry

Transmit à la aut.

Le suppression de l'évitement de Ville y Brube, ne présente pas d'inconvénient notable, cette station n'étant pas gare de croisement et arrêt général.

Transmis à Monsieur le Chef
du Service V.B.

Châlons, le 3/7/44

St^e Menchould, le 29/6/44

Le Chef de Section Principal

St^e Menchould