Archives VB 3595D

Dossiers soumis au Retrait

111 LM 50/1
(42-44)

1er Arrondissement VB

Bombardement : rapports

1 août 42 à juillet 1944

1er Ext

Retourné à Monsieur
le Chef du Service VB
avec le renseignement demandé

Paris le 28 AOUT 1942

L'Ingénieur Principal.

1 - Entendu la partie
2 - mettre sans suite
vu pour accord

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'Est

Service de la Voie et des Bâtiments

1° Arrond[t] de Paris

13° Section de Château Th[y]

131° District de Nogent l'Artaud

INCIDENT[1] Bombardement aérien DE[2] train BV 1124

1 exemplaire de Compte, dossier etc... Lieutenant

Ligne de Paris à Strasbourg

Gare d'..... ou point kilométrique 85,340

entre les gares de Nogent l'Artaud et Chezy

Date et heure de l'incident ..... : 25 Août 1942 à 0h25

Nature de l'incident ..... : Bombardement aérien du train BV 1124

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

Le 25 Août 1942 le train BV 1124 circulant sur voie II a été attaqué à la bombe à 0h25 par un avion venant du Km. 85,340 de la ligne. L'avion laissa tomber 5 bombes dont l'une tomba à 5m,50 environ de nos emprises au Km. 84,950 ne causa que des dégâts aux lignes télégraphiques, une autre tomba dans l'entrevoie au point 85,340 coupant vers le milieu le train BV 1124 dont 10 wagons déraillèrent, obstruant les voies I et II et avariant ces voies sur une centaine de mètres. Les autre bombes tombèrent dans le talus

Pas d'accident de personnes.

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

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

5 travées brisées et 10 rails de 18m00 - 46k,33 faussés ou tordus - Talus de remblai à remettre en état sur 100 mètres environ - Ligne télégraphique à réparer.

Montant des dégâts ..... : Evaluation approximative : 60.000f

Avaries au matériel .....

10 wagons couverts détruits

7 autres wagons garés à Nogent avec avaries diverses

Retard des trains ..... : Détournement des trains par ligne 41 et 44

Mesures prises .....

La gare de Nogent a pris les mesures utiles pour arrêter la circulation sur les 2 voies aussitôt la chute des bombes et alerter les services M.T et V.B.

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées.

Le dépôt de Château est arrivé sur le lieu à 3h10 et procéda immédiatement au dégagement de la voie I cependant que le service V.B approvisionnait le matériel nécessaire à la remise en état des voies. Le dégagement de la voie I fut terminé à 8h20 et cette voie rétablie pour 10h30. Un service à voie unique fut établi à 11 heures sur voie I avec ralentissement à 30 Km.

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

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) .....

Le relevage du matériel sur voie II a été terminé à 10h50, la remise en état de la voie II fut terminé à 14 heures heure à laquelle le service normal put être repris sur les 2 voies avec ralentissement à 30 Km. à l'heure jusqu'à nouvel avis.

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

A Nogent l'Artaud le 26 Août 1942

Le Chef de District,

(Nom Hatton)

Mod. I.F. 96. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, O.E 3857 (8-1941) 650

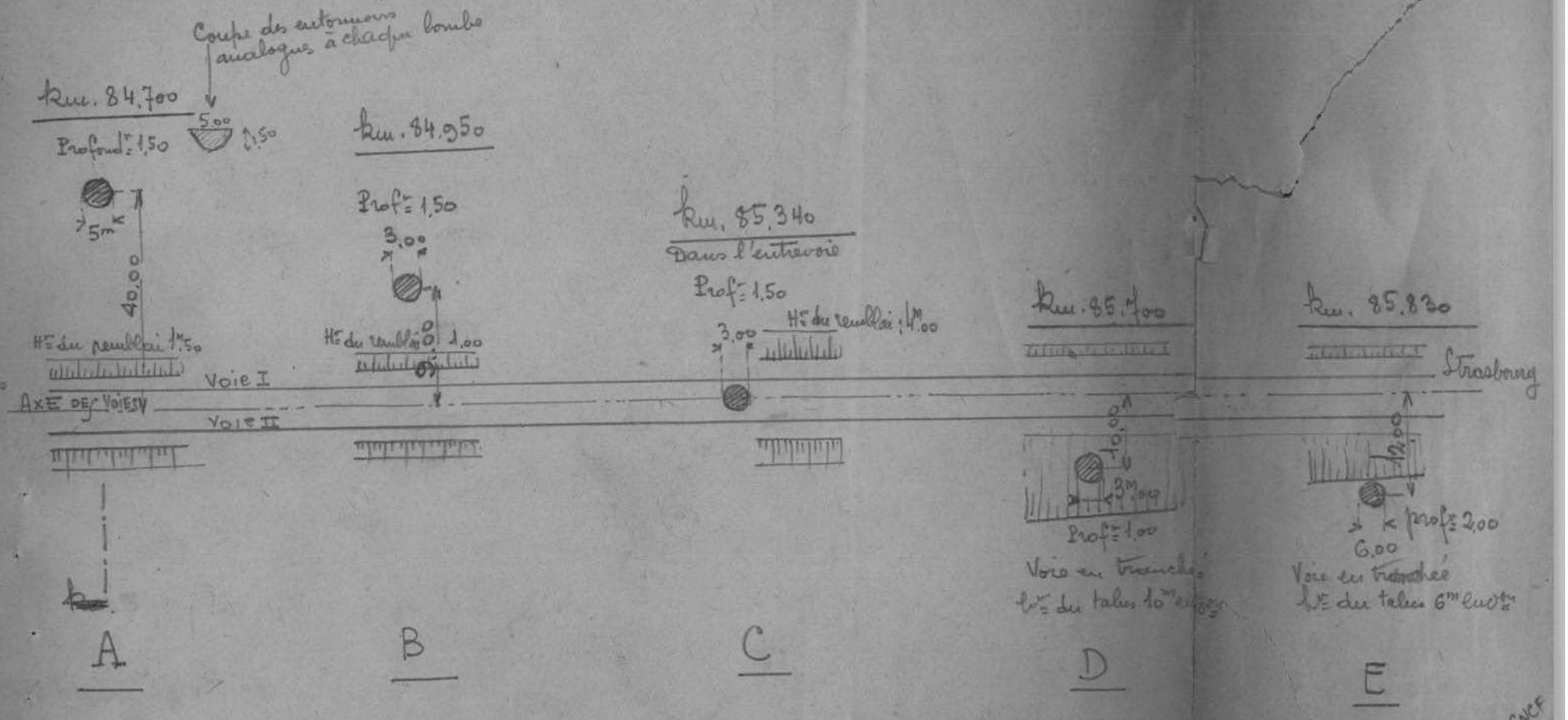
[1] ou accident, ou acte.
trains, de voie, de personnes, de malveillance.
T acceptant la responsabilité.
lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

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

Ligne de Paris à Strasbourg

Bombardement aérien du train BV 1124 le 25 Août au Km. 85,340

Schéma indiquant les points de chute des bombes



Nota: La bombe A tombée dans les champs n'a causé aucun dégat
B tombée en bordure du remblai sectionna la ligne télégraphique SNCF
C tombée dans l'entrevoie causa le déraillement du BV 1124 et le sectionnement de la ligne télégraphique Etat, rien à la ligne SNCF
D tombée dans le talus de tranchée avaria la ligne télégraphique Etat
E ——— do ———

Nogent-l'Artaud, le 28/8/42

L'Ingénieur du District

EST. — MOD. 1010

J 462. — Paris. I. A. C. (3-34) E 8

VOIE ET TRAVAUX

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

S.N.C.F. S.M. - 2 SEPT 1942 2/04 Voie et Bâtiments Service National

1 ° DIVISION

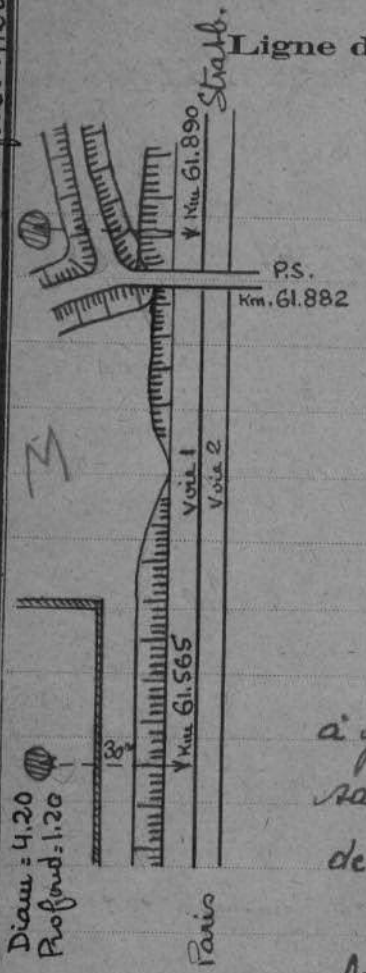
12 ° SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

N° Cuny Chef de district La Ferté s. Jouarre

Km 61.600 Train D 143 bombardé et mitraillé

Diam = 4.00
Profond: 1.25



Ligne d Paris à Strasbourg

Le 25 août vers 0h10 le train D143 a été bombardé et mitraillé entre les Km 61.500 et 61.900 de la ligne P.S. Le mécanicien a été tué et le chauffeur gravement blessé et brulé - Pas de voyageurs blessés - Pas d'avaries à la voie - Ligne télégraphique SNCF en grande partie coupée vers le Km 61.600

—

Une 1ère bombe est tombée au droit du Km 61.565 à gauche de la ligne à 30m environ de la voie 1. car. sant la majeure partie des vitres du train et coupant de nombreux fils télégraphiques SNCF et P.T.T.

Une 2e bombe tombée également à gauche de la ligne au droit du Km 61.890 au pied du talus de la patte d'oie du PS Km 61.882 ne causa aucun dégat. Le train fut mitraillé entre les Km 61.500 et 61.900 environ - Il s'arrêta de lui-même à 0h15 au Km 65.100 à l'entrée des quais de La Ferté s. Jouarre

Une reconnaissance de la voie fut immédiatement faite par les agents V.B. entre Changis et La Ferté s. Jouarre d'une part et entre La Ferté et Nanteuil d'autre part en raison du bombardement au delà de Nanteuil. Rien à la Voie

Accidents de personnes: Mécanicien Fay Maurice du Dépot de La Villette - 48 ans - 10 Rue Chandron Paris - tué par balle de mitrailleuse

Chauffeur Souquier - même Dépot - 47 Rue du Département

P.

Plusieurs blessures par balles ou éclats de bombe - Brûlures du 2e degré par jets de vapeur - transporté aussitôt à l'Hopital de Meaux -

Les 2 conducteurs du train très légèrement blessés continuent leur service -

Avaries à la voie : Néant

Avaries au matériel. - Ligne télégraphique SNCF presque entièrement coupée vers le Km 61.600 - Rétablissement des principaux circuits en cable de campagne commencé vers 3 H. 30. Rétablissement définitif en cours

- Machines 241.017 du Dépot de La Villette - nombreuses perforations de la chaudière. de l'abri du mécanicien et du Tender par balles ou éclats de bombe.

Voie 1 dégagée à 4 H 15 par machine de secours

Autorités françaises et allemandes avisées dès après l'accident par la gare de La Ferté-s-Jouarre -

LA FERTE-SOUS-JOUARRE, le 25. 8. 42

Le Chef du District

Transmis en 2e observation pour information -
La remise en état définitive a été terminée le 26 courant à 17 H

Meaux, le 27 août 1942
Le Sous-Ingénieur Chef de Section

RGR

Retourné à D.122
pour préciser les dimensions
des entonnoirs faits par
l'explosion des Bombes
Réponse par retour

1er Arrondissement RGR
après nécessaire fait
LA FERTE-SOUS-JOUARRE 29. 8 1942

Transmis à Monsieur le Chef du Service VB.
Paris le 1 SEPT. 1942

Region de l'Est
S.N.C.F.
S.M.
27 AOUT 1942
2079
VOIE ET BATIMENTS

Rapport complémentaire de M. Cuny Chef de D.12 à La Ferté-sous-Jouarre

Le 25 août à 0h 10 la Cie D 143 a été bombardé et mitraillé aux abords du Km 61.500 de la ligne PS- 3 ou 4 bombes de faibles dimensions ont été lachées- Jusqu'à présent seuls 2 points de chute ont été découverts-

Aucun impact de bombe à l'intérieur des emprises- et aucune avarie à la voie- de nombreux fils télégraphiques sont coupés sur plusieurs portées aux abords du Km 61.600

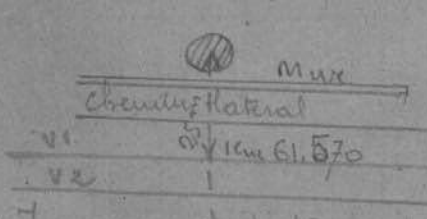
Le Mécanicien Fay du dépôt de la Villette a été Tué- le chauffeur Jouquier est grièvement blessé et brulé- il a été transporté à l'hôpital de Meaux-

La reconnaissance de la voie a été faite sur le parcours Changis - Nanteuil - Rical à signaler-

La réparation des lignes télégraphiques est en cours.

Comité de solidarité 1er Arr.

fait 27-8-42





MM Ingénieur Chef VB
Ingénieur Chef 1re Arr.
Ingénieur chef de Jon

La Ferté le 25.8.42 à 11.00
Le Chef de District

Rapport sommaire de M. Demonceaux Chef de District à Longueville en date du 11 Mars 1943

Ce jour vers 16 H 45 un avion allemand a fait une chute sur le Chemin de fer au Km. 93.850 de la ligne 40.

Les voies 1 et 2 obstruées par les débris de l'appareil ont pu être dégagées vers 17 H. 45.

Le train 40) 4409 (voie 1) qui avait été arrêté en pleine voie a eu environ une heure de retard.

Aucune avarie à la Voie.

Les lignes électriques SNCF sont coupées sur 700 m environ chacune en cours de réparation.

Le présent rapport tient lieu de rapport définitif.

Longueville, le 11 mars 1943

Le Chef de District

Demonceaux

S.N.C.F. - Région de l'EST
=======

PRI
===

Dépêche n° 247
reçue de Paris PR
le 15 mai à 3 h.05

Ligne de PARIS à STRASBOURG.

De Château-Thierry. - Le 14 mai 1943, à 23 h.58, un avion de nationalité inconnue a mitraillé les abords de la gare de Château-Thierry. Trains D 103 et HV 1186 atteints vers le km: 92.

Ont été grièvement blessés et conduits à l'hôpital de Château-Thierry :

- mécanicien du HV 1186, BROUX, Raymond, 41 ans, marié, 2 enfants, demeurant 7 rue Condorcet à Noisy-le-Sec,
- mécanicien du D 103 CHATELAIN, Louis, 46 ans, marié, sans enfant, 37, rue du Simplon, Paris,
- chauffeur du D 103 NOUALES, Roger, 37 ans, marié, 1 enfant, demeurant 5, rue d'Aubervilliers, à Paris,
- ainsi que 2 voyageurs allemands se trouvant dans la voiture Mitropa, 1ère de tête du D 103.

Machines inutilisables.

D 103 repris par la machine 230 122 de Château-Thierry. - HV 1186 ramené à Château-Th. où il a été garé.

D'autre part, la guérite du PN de Chierry, km: 95 300, a également été mitraillée. Pas d'accident.

Fils des P.T.T. coupés vers le km: 92 200.

Conséquences : D 103 perd 2 h.27,
D 143 - 1 h.08
4107 - 2 h.26.

PCI et DT avisés.

Copie transmise à Monsieur .....

SNCF- VB

S.N.C.F. Réseau de l'Est 27 MAI 1943 3218 Service Juridique

Extrait du rapport de M. PIERRON
Chef de district
Château- Thierry

Ligne de Paris à Strasbourg

Attaque aérienne de trains dans la nuit du I4 au I5 Mai I943

Le I4 Mai à 23h56, un avion a mitraillé, vers le Km 92, le train de voyageurs D I03 et le train de marchandises HV II86. Les deux machines ont subi des avaries. Ont été blessés le mécanicien et le chauffeur du train D I03 ainsi que 4 voyageurs ainsi que le mécanicien du train H.V. II86. Les 3 agents de conduite et 2 des voyageurs ont été transportés à l'hôpital de Château-Thierry. Le train HVII86 a été garé à Château Thierry. Le D I03 a continé avec la machine de réserve du dépôt. Circulation normale rétablie sur les 2 voies à 2h30.-

En premier lieu, l'avion avait tiré une rafale aux abords du P.N. de Chierry Kil 95.000 3 balles pénétrèrent dans la guérite sans blesser le garde Masson ; d'autres balles détériorèrent I relais d'annonce placé dans l'armoire situé sur le côté de la guérite. Des fils de la ligne télégraphique furent également coupés vers le Kil 92.200.

Aucune avarie à la voie.

Château Thierry, le 15/5/I943
Le Chef de district
signature PIERRON

Transmis à Ier Arrt

Train express D.I03
Le mécanicien a une fracture de la jambe gauche
Le chauffeur une blessure grave sur deux jambes avec arrachement des chairs du mollet

Train de marchandises
Le mécanicien a été blessé à la tête et au bras droit.

Machines
La machine du train D.I03 (dépôt de la Villette) a une avarie au tuyau d'air du vigilant et aux deux tuyaux de graissage des distributeurs.
La soute de la caisse à eau du tender a été perforé en 9 endroits
La machine du train HV II86 (dépôt de Noisy le Sec) a eu la boîte à feu percée et la soute de la caisse à eau du tender percée en 2 endroits.

Château Thierry, le I7 Mai I943
Le Chef de section Principal
signé Naboulet

RGR - Copie à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments pour le tenir au courant.

Paris, le 25 Mai I943
Le Chef d'Arrondissement,

EST. — MOD. 1010

J 715. — Paris, I. A. C. (15-35) 6 8

VOIE ET TRAVAUX **COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST**

I ° DIVISION

° SECTION I7

N°

EXTRAIT DU RAPPORT SOMMAIRE

de M.BIBETTE, Sous-Ingénieur, Chef de Section à Vincennes, en date du 4 Septembre I943.

Ligne de Vincennes.-Bombardier Américain abattu à proximité des emprises.

Le 3 Septembre I943, vers I0 h., au cours du bombardement de la Région Parisienne, un bombardier Américain, abattu par des chasseurs allemands, est tombé au Km.29.800 (entre Villecresnes et Mandres), à une vingtaine de M. de la voie I, en remblai de 6m. de hauteur environ.- 5 Américains tués, 5 autres sauvés par leur parachute.

Pas d'avarie à la voie.-Ligne télégraphique coupée entre les Km.29.700 et 29.875.

Allemands occupant la station "Radio-France" voisine sur les lieux sitôt l'accident, refoulant les curieux et interdisant toute circulation de personnes aux abords.-Explosion de l'appareil (ou d'une bombe) I/4 d'heure plus tard, tuant 5 Allemands et en blessant I2 (paraît-il)

8 bombes non éclatées, parsemées comme suit :

Côté voie I.

I (cylindrique H^r 0,80 - D=0,40) au pied de l'accotement, à Im.50 du rail Iére file;
3 au pied du talus, sous des débris de moteur;
2 à 30 m. de la voie;
I à 40 m.

Côté voie II.

I à 80 m.

L'enlèvement des débris et des engins est en cours le 4 Septembre après-midi.

Pancartes "Projectiles non explosés" et signaux de ralentissement à 30 Km. posés sur les 2 voies jusqu'après enlèvement des engins.

Gare de Villecresnes et Inspecteur Divisionnaire de l'Ex. avisés aux fins de prendre toutes mesures utiles pour la circulation des trains.

Le Sous-Ingénieur,
Chef de Section,

Copie à M.M.le Chef du Service V.B.
l'Ingénieur Principal, Chef du Ier Arrondissement V.B.

S..C.I. - EST
EN - VOITURENT

A.R.I.

Dépêche N° 543
reçue le 4.9.43
à 11h40

SIGNAL D'ALERTE-BASTILLE à VERNEUIL-l'ETANG.

Le 4.9.43 vers 11h00, il a été découvert, entre Villacresnes et Mandres, des engins présumés être des bombes tombés au cours de l'alerte du 3/9 et situés à environ 1m.50 de part et d'autre des voies.

Autorités avisées.

D.T. et S.C.I. avisés
Copie transmise à Monsieur. Rivet

M. North

à proximité de 10'30 un avion anglo américain en détresse est tombé
à proximité de nous à Villecresnes et a détruit la ligne télégraphique sur
entre les Km 29,700 et 29,875. Impossible de rétablir la ligne
3-9- pour le moment les autorités allemandes ont déjà saisi l'affaire
en raison de la présence de bombes non explosées.

Section 12 — Ier Arrondissement

Attaque aérienne.

Dans la nuit du 15 au 16 Septembre à la suite de l'attaque aérienne d'un train dans la zone du poste G de Germigny les circuits téléphoniques suivants ont été coupés au Km. 52.220 =

Paris-Châlons	n° 1
Paris Epernay	n° 55
Télégr. Paris	
Mont St Martin	n° 03

Le rétablissement de ces circuits effectué à 10 H a nécessité :

10 heures de main d'oeuvre — 170f
5 K de fil de cuivre de 2 m/m. — 100f } 270f Tout 300

Meaux le 19 Septembre 1943
Le Sous Ingénieur, Chef de Section
Signé : BRUNO

Sx. Copie à Service Régional V.B.
pour l'en informer.

Paris le 22 Septembre 1943
Pour le Chef d'Arrondissement
L'Ingénieur

Dépêche N° 578
Reçue de Paris PR
Le 16.9.43
à 3h55

1

LIGNE DE PARIS à STRASBOURG

Le 16.9.43 les trains suivants ont été mitraillés:

- à 1h00 le train 2I74 (indice I8I.II5 transport de troupes) au Km 5I.900 Bif de Germigny.
Chauffeur RIETH Roger, de Châlons blessé au bras droit, hospitalisé à Meaux.
Machine et cabine du poste atteintes.

- à 0h40, le train VB II75 entre Changis et La Ferté-s/s-Jouarre. Pas de conséquences apparentes.

D.T. et P.C.I. avisés
Copie transmise à Monsieur.....



Communication téléphonique
Arrondissement

10 Sept. 15 H 10

Section 17 avis qu'elle a reçu à 11 H. 55
la dépêche suivante.

Champigny - 11 H. 10 au Chef de Section.
(Gare Centrale)

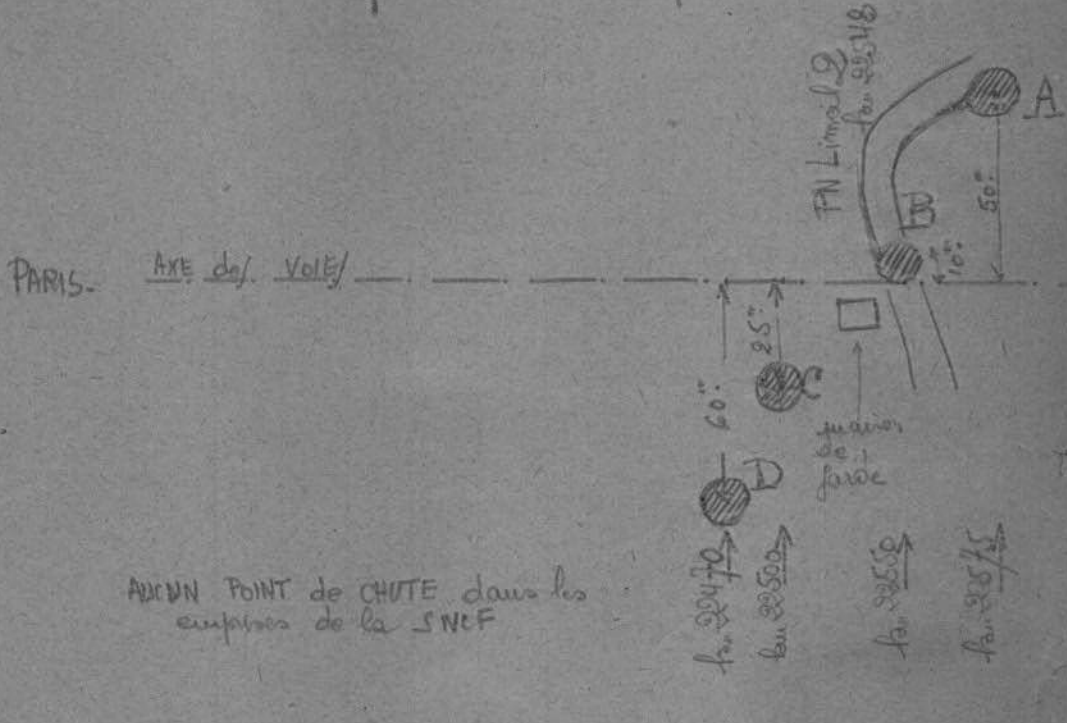
Une enveloppe parachute contenant
une fusée incendiaire brulée tombée au
Kil. 20,300 Raccord: n° 2 de Sucy
sur fils téléphoniques vers 9 H 15.
Service local allemand sur les lieux -
pas d'accident de personne.
fils téléphoniques mélangés

DISTRICT 175.

RAPPORT

ATTAQUE AERIENNE du 10.11.44 - 0h15

le 10.11.44 au cours du bombardement de Valenton et de Villeneuve St Georges un chapelet de bombes a tombé vers 0h15 au travers de la ligne de Paris-Bâle à Vermenil l'Etang suivant croquis ci dessous =



AUCUN POINT de CHUTE dans les emprises de la SNCF

Pas d accident de personnes.

CIRCULATION des TRAINS = Boule B produit un entonnoir de de diamètre 6 à 8m de profondeur. recouvrant les voies I et II de 1m à 1m50 de glaise.
VOIES I et II légèrement rifflées -
TRAIN 7701 limité à la Varenne le 10.11.44 -
CIRCULATION Normale rétablie le 10.11.44 à 15h

CIRCULATION sur ROUTE: PONTS et CHAUSSEES AVISÉS.

DEGATS MATERIELS = 2 barrières de 4m10 à remplacer
1 guerite de PN à remplacer
conduite fonte 150 à refaire sur 20m (alimentation hydraulique gare de
Maison de garde = toiture à refaire
plafonds du 1er étage
vitrerie
2 fenêtres 3 portes à refaire -

Bourg le 11.11.44
Le Chef de district
H. Vallet

COPIE à M. l'Ingénieur en Chef
M. l'Ingénieur...

CO VILLENEUVE-LE

S.N.C.F.-EST-VB Ma/aC/300 ex.
Ier Arrondissement RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

SECRET

1° Exposé des faits Obstruction des voies Principales PN de Limeil 2 km 22.548. par bombardement du 10.4.44 à 0h.15.

2° Nombre d'ouvriers engagés aux travaux de déblaiement et de reconstruction

le 10/4/44 = 76.
le 11/4/44 = 12

3° Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvres ou éventuellement de débranchement 1m. à 1m50 glaise provenant de l'éclatement d'une bombe — sur 40 ml de longueur, sur les voies I et II

4° Trains et wagons bloqués 7701 limité à la Varenne le 10/4/44.

5° Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction Situation normale rétablie à 15h00.

6° Divers Maison de garde km 22548 à réparer
à réparer : conduite d'alimentation hydraulique de Boissy (route 150) — dépôt de Nogent avisé —
guérite PN à remplacer
barrière du PN à remplacer
chemin rural n°9 dit du Tertre : coupé —

A Boissy le 11 avril 1944

Le Chef de District

G. VILLERVALLE
Chef de District
BOISSY-S-LEGER

Transmis ....

RGR

Transmis à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments, pour le tenir au courant.

—2—

Paris, le 17 Avril 1944
Le Chef d'Arrondissement,

EST. — MOD. 1130 (*Simple*)

PARIS, IMP. LEFEBVRE. — K 923

CHEMINS DE FER DE L'EST

VOIE ET TRAVAUX

LIGNE DE Paris-Bastille à Brie Comte Robert

Note, Rappel, Observations

1 e DIVISION

17 e Section

N°

Objet : Chute d'une bombe au p.k 22.550

A Monsieur 1er Arrondissement (S1)

Le 10 Avril 1944 vers 0h15, l'explosion d'une bombe a provoqué les dégats suivants entre les p.k 22.520 et 22.570

Rupture de la ligne téléphonique (13 conducteurs, signalisation et téléphonie)

Rupture de la transmission funiculaire du disque voie I de la gare de Lieusaint

Matériel utilisé pour effectuer les réparations et prélevé à la réserve d'entretien

poulies universelles	3
fil de fer galvanisé de 3 m/m	50 ml
fil cuivre 2 m/m isolé	100 ml
— d° — nu (chutes)	3 K

De plus 250 m de câble de campagne à 2 c ont été employés provisoirement

Le service et état des installations était terminé le 11/4 à 18h. Le temps passé est d'environ 67 H

Vincennes 12/4/44

L'Contrôleur fpal des TEL

Lorson

SNCF-EST-VB
1er Arrt
SIGNAUX
Section 15

EXTRAIT DU RAPPORT

de M. TROISGROS contrôleur du S.E.S.

Ligne de DAMMARTIN à SEZANNE

Le 10 Avril 1944 à 9h35, une bombe d'avion tombant à 25 m de la ligne 4l côté voie I au Km: 67,600 à provoqué la rupture de 9 fils de la ligne télégraphique S.N.C.F. (1 fil du circuit N°4 (PARIS-CHALONS) coupé en 2 endroits à 150 m de distance, 1 fil du circuit COULOMMIERS-MARLES. Le fil omnibus MOUROUX-FAREMOUTIERS, 1 fil sémapherique voie I. 1 fil de contrôle du disque de MOUROUX voie I (1 fil de contrôle l'av. deMOUROUX, voie I, 1 fil d'aubine électrique du disque voie II du P.S. de l'AUBETIN, 1 fil de contrôle du disque voie II de l'AUBETIN, 1 fil d'annonce des trains voies II aux P.N. de POMMEUSES N°3 et 4.

L'aide surveillant[x] avisé s'est rendu sur les lieux et a procédé au rétablissement des circuits coupés. Les relations téléphoniques ont été rétablies à 15h30 et la situation définitive provisoire à 17h.

La remise en état définitive sera exécutée le 11 par l'équipe locale.

En plus des dégagts causés à la L.T. S.N.C.F. La ligne P.T.T. a eu tous ses fils coupés, ainsi qu'une ligne d'énergie H.T. voisine, ne provoquant pas de dégagts ni de perturbation à la S.N.C.F.

[x] Coquillard

COULOMMIERS, le 10 Avril 1944
Le Contrôleur du S.E.S.
signé : TROISGROS

COPIE à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments à titre d'information.

PARIS, le 17 Avril 1944
l' Ingénieur

EST - Mod. 1010

Lot i - 10/E - 11733 - Blanchard - 7 41

VOIE & BATIMENTS

1e ARRONDISSEMENT

12e SECTION

Société Nationale des Chemins de fer Français

RÉGION DE L'EST

EXTRAIT DU RAPPORT

de M. MILLARD Chef de District à Livry Louvet

No 25 Chute de bombes incendiaires sur le Chemin de fer entre les Km. 76.900 et 77.000

Ligne de Paris à Longuyon.

25 Avril

Le 25/4/44 vers 0h10 des bombes incendiaires ont été lancées d'un avion de nationalité inconnue sur le Chemin de fer entre les Km. 76900 et 77.000 de la ligne de Paris à Longuyon entre les gares de Maizy-Bucy Laferté-Milon, à proximité de la sortie (côté Reims) du tunnel de Queue d'Oeuf.

Ces bombes ont dû être lancées au passage du train VU 1131 circulant sur voie I.

Le Chef de Canton Hourd, prévenu par la gare de Maizy-Bucy effectua la reconnaissance des voies entre Maizy-Bucy et le PK de Mauble R.02

Cinq fagottes de 0m.20 environ de hauteur et de 0.07 à 0.08 de Ø ont été trouvées sur les voies I et II entre les Km. 76900 et 77.000.

Aucun accident de personnes ni de perturbation dans la marche des trains.

Quelques traverses ont été légèrement marquées par le feu mais ne sont pas à remplacer.

Laon le 26 AVR. 1944

Le Chef de District,

Transmis à Monsieur le Chef du Service V.B pour le tenir au courant.

Paris le 26 AVR. 1944

Le Chef d'Arrondissement

Transmis : 1er Arrondissement pour information

Meaux le 26.4.44

1er Arrondt VB RGR

21 MAI 1944

II "45

Ligne de Paris à Bâle

—

Gare de Verneuil l'Etang.

—

Mitraillage par avions des installations.

=

1

EST - Mod. 1010 — Lot 1 - Q 1009 - Blanchard - 2-38

VOIE & BATIMENTS

1 e ARRONDISSEMENT
111 e SECTION

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

EXTRAIT DU RAPPORT

de Monsieur Meyer Chef de District à Verneuil-l'Etang

No

Ligne de Paris-Mulhouse, Gare de Verneuil-l'Etang

Attaque aérienne du 21 Mai 1944.

Le 21 Mai 1944 entre 11h45 et 12h00, des avions anglo américains ont attaqué à la mitrailleuse la gare de Verneuil-l'Etang ainsi que celle de Mormant.

à Verneuil, la machine 131 TB 24, stationnant en gare a été endommagée, le mécanicien Le Coguiec et le chauffeur Buclos ont été légèrement blessés, le chauffeur Pasquier du dépôt de Longueville se trouvait grièvement touché au dos et aux jambes, il a été aussitôt transporté à l'hôpital de Melun.

Quarante wagons furent mitraillés sans grands dégâts, la grue hydraulique quai I ainsi que celle située sur quai II étaient atteintes, la réparation fut faite le lendemain, de nombreux fils téléphoniques et électriques furent coupés, les travaux de réparation commencèrent immédiatement.

Un rail sur voie I Bis fut percé par les balles en trois endroits, dans l'âme.

En gare de Mormant, une rame de camions, stationnée sur voie 3 était aussi mitraillée, trois wagons prirent feu, ils furent éteints par le personnel de la gare, un rail sur cette voie fut percé et brisé.

Les réparations sont actuellement terminées.

Transmis à 1e Arrondissement Verneuil l'Etang le 1er juin 1944
pour le tenir au courant
Le Chef de District
Meyer

GRETZ, le 5 JUIN 1944
Le Sous-Ingénieur, Chef de Section

1e Arrondissement VB
R G R
Transmis à Monsieur le Chef du Service VB
Paris, le 6 JUIN 1944
Pour le Chef d'Arrondissement
L'Ingénieur Adjoint

21/5
M Barth

S.N.C.F.-EST-VB Ma/AG/300 ex.
Ier Arrondissement

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

S E C R E T -

1° Exposé des faits

Ce jour entre 11 h 45 et 12 h 00, la Gare de Vernouil s/Seine a été mitraillée par avions américains, à deux reprises. 3 agents du service MT sont blessés, mais non en danger. Environ 40 Wagons mitraillés sans grands dégâts, une machine fortement avariée - Relations téléphoniques endommagées. Pas d'avaries à la Voie A cette même heure, une rame de wagons marchandises garée sur voie 3 à Normant a été mitraillée - 3 Wagons brûlés - Rien aux voies.

2° Nombre d'ouvriers engagés aux travaux de déblaiement et de reconstruction

— néant —

3° Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvres ou éventuellement de débranchement

— néant —

4° Trains et wagons bloqués

5° Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction

6° Divers

A Vernouil s/Seine le 21 mai 1944

Le Chef de District

24 MAI 1944

Ligne de Paris-Bastille à Verneuil l'Etang

Gare de Lucy-Bonneuil

Bombardement aérien

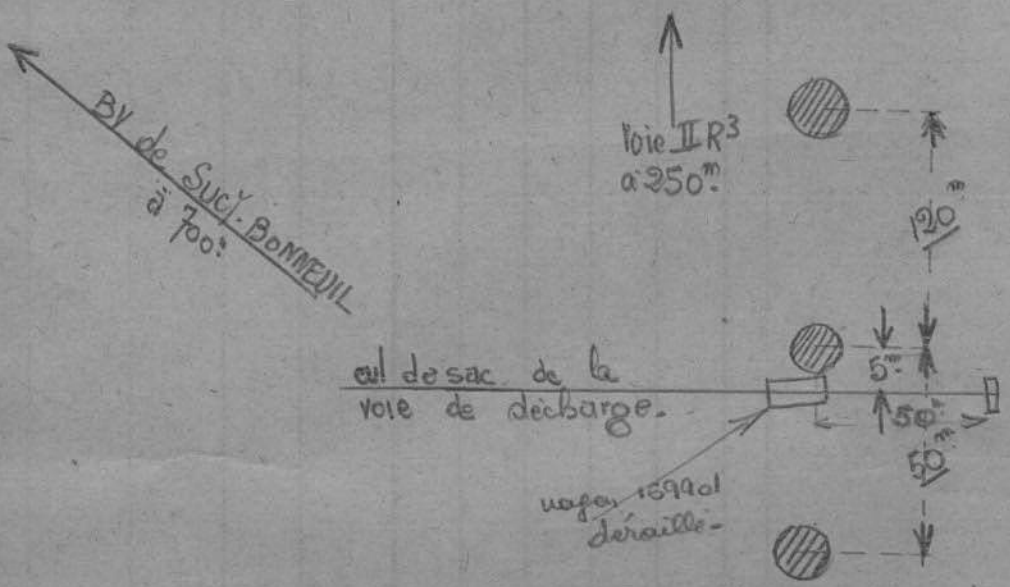
1

District 173

RAPPORT

ATTAQUE AERIENNE du 24 Mai 1944 - 9h 15

Le 24 Mai 1944 vers 9h 15 au cours d'une attaque aérienne sur ORLY, 3 bombes ou 3 obus de D.C.A de gros calibre ont éclaté à la décharge de SUCY-BONNEUIL (700 m. du BV - 250m de la voie II R3) - suivant croquis ci-dessous.



entonnoirs de 6 à 8m de diamètre. Hm de profondeur

Pas d'accident de personne

Wagon PLM K 16990 déraillé à un endroit PR et Service allemand avisé par la gare de Sucy

Relevage effectué de 15 à 16h

Voie de décharge légèrement tirée

Donné St Leger le 25.5.1944

Le chef de district

Copie à M. l'Ingénieur en Chef
à M. l'Ingénieur Principal
à M. le 1er Ingénieur Chef de Section

M. Gouffé

Arrondt VB
R.F.R
Transmis à
Monsieur le Chef du Service VB
Paris, le 26 MAI 1944
Pour le Chef d'Arrondissement
L'Ingénieur Adjoint

S 00-LSI

PRI

Dépêche N° 702
reçue de Paris
le 24-5-1944 à 12h10

de Sucy-Bonneuil

Le 24 Mai 1944 à 9h15, 3 bombes sont tombées en gare de Sucy-Bonneuil aux abords de la voie de décharge, occasionnant le ripage de la voie et le déraillement d'un wagon.

Sans conséquence pour la circulation.

Pas de victime.

DT et FCI avisés.

25 MAI 1944

Ligne de Paris à Longwy

Entre La Ferté-Milon et Mareuil-s-Ourcq

Km 74, 600

Mitraillage par avions du train n° 4208

1

EST - Mod. 1010

Lot 1 - 10/E - 11733 - Blanchard - 7/43)

10

VOIE & BATIMENTS

1e ARRONDISSEMENT

12e SECTION

Société Nationale des Chemins de fer Français

RÉGION DE L'EST

EXTRAIT DU RAPPORT

de M. MILLARD Chef de district à Lizy Jouarq

No 26 Train 4208 mi II mitraillé par deux avions entre La Ferté Milon & Mareuil Jouarq

Ligne de Paris à Longuyon.

M. Nouth

Le 25 Mai 1944 à 10h.00 le train 4208, machine 140 A 115 du dépôt de Reims circulant sur mi II a été mitraillé par deux avions au Km 74600 de la ligne de Paris à Longuyon entre les gares de La Ferté Milon & Mareuil Jouarq

A ce moment le train se trouvait en rue des Signaux de Blindissement à 30 Kil du chantier de dépose de la jonction de secours de la gare de Mareuil Jouarq et sa vitesse de marche était d'environ 30 Kil.

Le pendant coup de sauve-qui-peut le mécanicien fit stopper son convoi à 10h.00 et en repris la marche normale qui à 10h.05 après visite du train.

Aucun accident de personnes

Pas d'avarie apparente au train et à la machine.

Un fil de la ligne SNCF a été sectionné par un projectile et pendant le 25/5/44 à + 12h.00

Retard du train 4208 : 5'

Aucune autre perturbation dans la marche du train.

Longuyon 26 Mai 1944

Le Chef de District

Millard

Transmis à 1er arrondissement pour information

27.5.44

1er Arrondisst. VB
RGR

Transmis à Monsieur le Chef du Service VB pour le tenir au courant.

Paris, le 31 MAI 1944

Pour le Chef d'Arrondissement
L'Ingénieur Adjoint

28 MAI 1944

Ligne de Gretz à Vitry-le-François

Gare de Montcel

Km 55, 925

Bombardement aérien des installations ferroviaires.

1

EST - Mod. 1010 Lot 1 - Q 1009 - Blanchard - 2-38

VOIE & BATIMENTS

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

1e ARRONDISSEMENT
14e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT

de Monsieur Meyer Chef de District

No à Verneuil l'Etang (d'astreinte le 28 Mai 1944)

Ligne de Paris à Sezanne

Dans la nuit du 27 au 28 Mai à 1h05, la gare de Morcerf a été attaquée à la bombe par avions anglo-américains. Quatre bombes tombèrent, dont deux dans nos emprises, creusant des trous de 12m x 5m, l'une au Kms 56.100 sur voie 3, endommageant trois wagons, en projetant un sur les voies principales, et coupant la voie 3, détériorant quatre longueurs de 8m de rail 30k et 40 traverses. La deuxième bombe tomba dans un fossé limitant nos emprises Km 56100 ne causant pas de dégats ; 25 fils de la nappe SNCF furent coupés en face du BV, les menuiseries de ce bâtiment, côté cour détruites et de nombreux carreaux cassés. Le secours du dépôt de Gretz alerté aussitôt releva les wagons et dégagea les voies principales ce travail etait terminé à 9h45. Il n'y a eu aucune victime.

Les relations téléphoniques furent réparées le même jour, la remise en état de la voie 3 est en cours, de même pour le bâtiment des voyageurs la voie sera terminée vraisemblablement le 5 Juin.

Verneuil le 1 Juin 1944
le Chef de District
Meyer

Transmis à 1er Arrondissement avec un schéma donnant les position des bombes tombées dans nos emprises.
La réparation de la voie 3 est terminée. Je prends les mesures nécessaires pour la réparation ou le remplacement des menuiseries avariées.
Quant aux carreaux cassés ils sont remplacés.
Gretz, le 6 Juin 1944
le Sous-Ingénieur Chef de Section,

Transmis

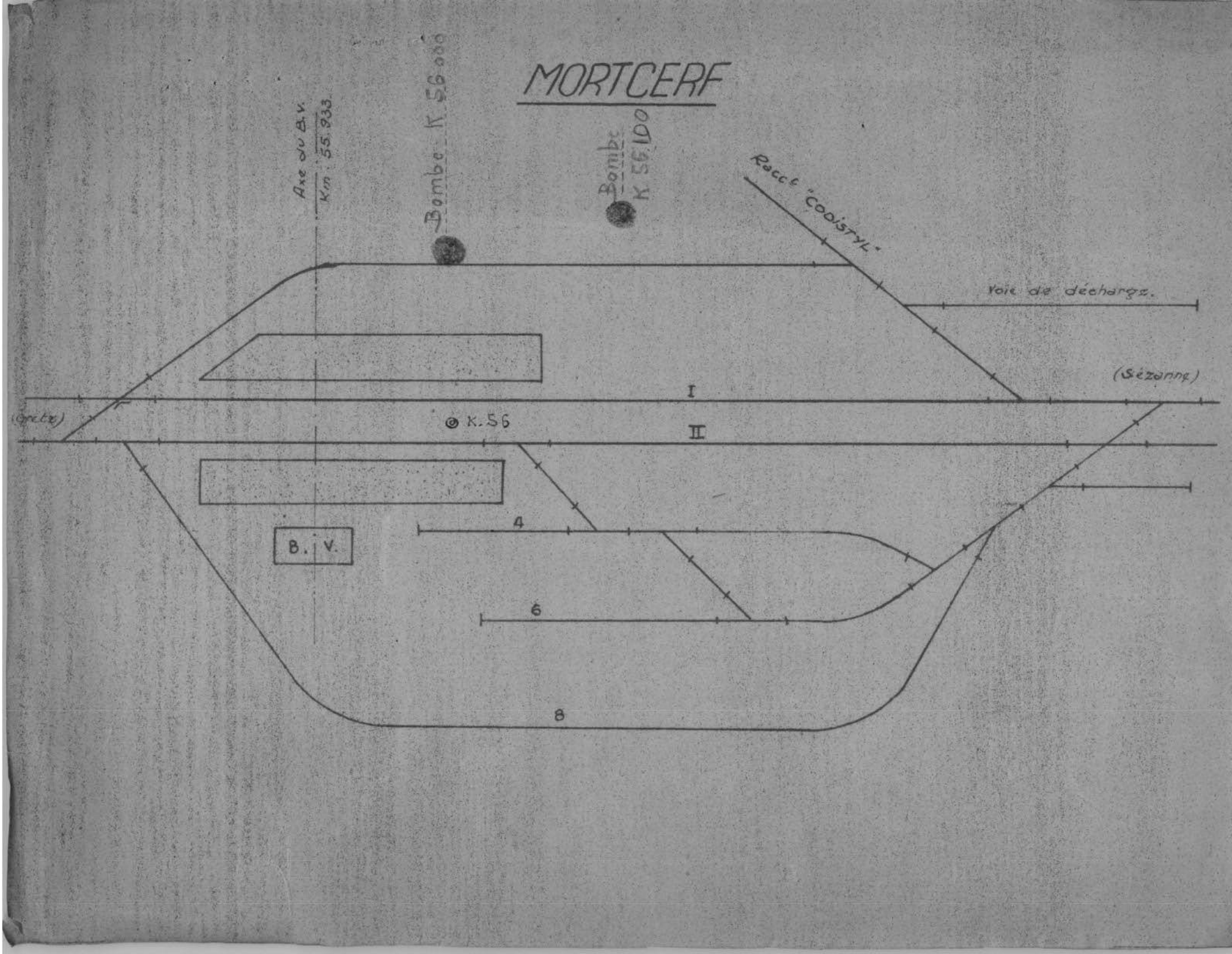
1re Arrondisst VB

RG R.

Transmis à Monsieur le Chef du Service VB
comme suite à ma transmission du 1er Juin 1944
du rapport sommaire du chef de District
1 croquis joint.

Paris. le - 7 JUIN 1944

Pour le Chef d'Arrondissement
L'Ingénieur ~~adjoint~~


MORTCERF
Axe du B.V.
Km. 55.933
Bombe K 56.000
Bombe K 56.100
Racc. "Coolstyl"
Voie de décharge.
(Sézanne)
I
(Orcte)
K.56
II
4
B. V.
6
8

28/5

S.N.C.F-EST

P.R.I
reçu de Paris-Pce
le 28/5/44
à 8h12

744

Ligne de Paris (Gretz) à
Vitry-le-François

Le 28 Mai 1944 vers 1h00 la gare de Montcerf a été bombardée par avion, une bombe est tombée aux abords de la voie 3, projetant sur le quai N°I un wagon garé sur cette voie.

Gabarit voie I engagé au km 56.

Service de pilotage organisé sur voie II entre Marnes et Guérard.

Pas de victimes.

DT et PCI avisés
Copie transmise à Monsieur Rivet

S.N.C.F.-FST-VB Ma/AG/300 ex.
Ier Arrondissement

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

- SECRET -

1° Exposé des faits Dans la nuit du 27 au 28 mai 1944 à 1h05 gare de Montcornet bombardée par avions anglo-saxons. 4 bombes tombées dont 2 en dehors du chemin de fer creusant trous de 12m x 5m 4 longueurs de voie (8 ml/12 traverses) detruites sur voie 3 - trois Wagons deteriorés - 25 fils coupés à la ligne téléphonique SNCF - menuiseries du BV côté cour détruites - nombreux carreaux brisés. un wagon projeté sur VP relevé par equipe de secours depôt de Hirson, fin du relevage 9h45 - Pas de victimes

2° Nombre d'ouvriers engagés aux travaux de déblaiement et de reconstruction
Equipe de secours depot de Hirson
huit agents VB

3° Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvres ou éventuellement de débranchement
Voie de service N°3 coupée

4° Trains et wagons bloqués 3 Wagons avariés

5° Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction

6° Divers

A Vervins le 28 Mai 1944

Le Chef de District d'arrondissement

11

S.N.C.F.-EST-VB Ma/AG/300 ex.
Ier Arrondissement

à 1h05

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

- S E C R E T -

Dans la nuit du 27 au 28 Mai 1944 Gare de Morcef bombardée par avions anglo-saxons. 4 bombes tombées dont 2 en dehors du chemin de fer creusant trous de 12m x 5m. 4 longueurs de voie, 8 mètres de traverses détruites sur voie 3 - trois Wagons déteriorés - 25 fils coupés à la ligne téléphonique SNCF - Menuiseries du BV côté cour détruites nombreux carreaux brisés, un Wagon projeté sur les VL relevé par equipe secours dépôt de Gretz fin du relevage 9h45 - Pas de victimes

1° Exposé des faits

2° Nombre d'ouvriers engagés aux travaux de déblaiement et de reconstruction

Equipe de secours de Gretz
huit agents VB -

3° Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvres ou éventuellement de débranchement

Voie 3 coupée

4° Trains et wagons bloqués 3 Wagons avariés

5° Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction

6° Divers

RGR/ Transmis à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments pour le tenir au courant.
Un rapport détaillé suit.
Paris, le 1er Juin 1944
P/le Chef d'Arrondissement,
L'Ingénieur adjoint,

A Vernouillet, le 28 Mai 1944
Le Chef de District d'astreinte

3 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg

Entre Chateau-Thierry et Nogent l'Artaud

Km 91, 465 - 24.10 -

Mitraillage aérien du train n° 1108 -

1

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région d EST

Service de la Voie et des Bâtiments

1er ° Arrond^{t} d Paris

13e ° Section d Chateau Thierry

138 ° District d Meaux-Lagny

INCIDENT (1) ..... DE (2) TRAIN

Ligne d Paris Strasbourg ligne I voie II

Gare d ..... **ou point kilométrique** 91.465

entre les gares d Chateau Thierry **et** Meaux Lagny

Date et heure de l'incident ..... : 3 Juin 1944 à 2h 10'

Nature de l'incident ..... : Mitraillage

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. : Le train n° 1108 circulant voie I voie II a été mitraillé par un avion.

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..... : Suivant renseignements recueillis il y aurait eu 2 militaires allemands tués - 12 " " blessés

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) ..... : Néant.

Montant des dégâts ..... : /

Avaries au matériel ..... : /

Retard des trains ..... : Le train 1108 a stationné en pleine voie de 2h 15' à 3h 28'

Mesures prises ..... : Visite de la voie dans la gare, mitraillée par le cantonnier Olivier du traitant de passage à niveau de Voyette à Km. 91.367

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) ..... : /

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

A Meaux-Lagny, le 3 Juin 1944

P. Le Chef de District,

R Caillez

(Nom CAILLIEZ)

(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.

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

Mod. I. F. 96. — OE 1647o. — Imp. LAHURE, Paris. — 16601-10-41.

- 3 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg

Gare d'Ebly 15h.25-

Bombardement et mitraillage par avions des installations de la dite gare.

1

1er Arrondissement
Section 16
District 163

Rapport sommaire de M. Berger Chef de District à Lagny

à Monsieur le Chef du Service de la Voie et Bâtiments à Paris

3/6

Le 3 Juin 1944, vers 14h25, un groupe de 4 avions survolant la gare d'Esbly, a lancé quelques bombes de moyen calibre, qui n'atteignirent pas les voies, puis a mitraillé de balles incendiaires, les wagons d'une rame garée sur voie 3, provoquant l'incendie de 10 wagons, dont 5 complètement détruits - (cuve et plancher calcinés) -

Pas d'avaries aux voies - Quelques avaries à la toiture de la halle PV -

Ligne téléphonique SNCF coupée totalement -
— do — ETAT — partiellement -

Pas d'accident de personnes -

Pompiers de Esbly sur les lieux à 16h00 - Pompiers de Meaux à 18h00 -

Circulation interrompue sur voies I et II, pour reconnaissance de voie entre Lagny et Esbly de 14h25 à 16h00 -

Les dépêches réglementaires ont été passées par Bureau de l'Exploitation -

Gares allemandes aussi -

Lagny le 3/6/44
Le Chef de District
Berger

Copie à M. le Chef du 1er Arrondissement V B à Paris
— de la Section 16 à Lagny -

Ligne de Paris-Strasbourg

Suite à dépêche 785 (Bombardement d'Esbly du 3-6-44)
la circulation est rétablie sur voies I et II entre Lagny et Esbly, avec ralentissement au pas pour les mouvements montants du km 35 à 36 dans la traversée de la gare d'Esbly.

Les trains de marchandises sont exclus de la circulation jusqu'à nouvel avis, par suite de la présence voie 3 d'Esbly de wagons en flammes.

Circulation normale reprise à 18h.

DT et PCI avisés.

[illegible]-EST

Ligne de PARIS à STRASBOURG

Télégramme [illegible]
reçu de Paris
le 3.6.1944
à 15h10

Le 3 Juin, à 15h25, installations de la gare d'Esbly bombardées et mitraillées par avions.

Dans train 2163, en garage voie 3, quelques wagons sont en flammes.

Communications téléphoniques interrompues entre Esbly Lagny et Esbly PR.

Pas de victimes S.N.C.F.

DT et PCI avisés

Copie transmise à Monsieur Rebet

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région d e l'Est

Service de la Voie et des Bâtiments

1 e Arrond[t] de Paris

16 e Section de Lagny

163 e District de Lagny

INCIDENT[(1)] Acte DE[(2)] bombardement aérien

Ligne de Paris à Strasbourg

Gare d'Esbly ou point kilométrique /

entre les gares d / et /

Date et heure de l'incident..... : 3 Juin 1944 - vers 14[h]25

Nature de l'incident..... : Un groupe de 4 avions survolant la gare d'Esbly a lancé quelques bombes qui tombèrent en dehors des voies puis a mitraillé le train 2163 composé de 43 wagons de matériel à destination de l'Allemagne, qui était garé sur voie 3 depuis le 18 mai. 7 wagons atteints par les projectiles furent aussitôt la proie des flammes.

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit.... : 5 bombes de chute à boules percutantes tombèrent aux abords des voies, dont 3 au km 35[+]8 la plus proche étant au pied du remblai de la voie 3 à 10[m] de cette voie, les 2 autres au km 36[+]375 sur 2 jardins qui furent détruits (Rue Félix Faure) - Mitraillage [illegible]

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..... : Il n'y a pas eu d'accident de personnes, pour le personnel SNCF

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) ..... : Remblaiement du 2[e] arb. Bo[E] de 12[m] (voie 3) et déblaiement - Relevage de la voie 3 affaissée sur 30[m] - Rechargement des 3 rangées transversales - Remblaiement de 3 trous à Esbly - Remplacement de 4 rails de voie - Remplacement de 3 joints de la ligne téléphonique SNCF (14 fils) détruite - Différents petits travaux de remblaiement - Toutes autres avaries légères.

Montant des dégâts..... : Remblaiement de 190 tombereaux (Unité PV et prot 2) - Réfection 5[m] d'une tranchée

Avaries au matériel..... : Wagons N° 472155-359263-39799-39766 détruits (Cause chargement) Voie Berne (ne compte pas SE) - N° 288825-361172-218005 (Cause vraisemblablement détruits chargement avarié)

Retard des trains..... : Train 353 = 1[h]19 - 1016 = 52[m] 7495 = 1[h]16 - 362 = 37[m]

Mesures prises ..... : Dégagement voie I et II sur 2 arrêts - Exploration de voie entre Lagny et Esbly par moteur du train 353 arrêté à Lagny - Déchargement des wagons en flammes - Circulation au pas imposé à tous les mouvements voie I - de 16[h]à 17[h]45 - (Heure d'expiration du couvre-feu)

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées.. : Le train d'Esbly devait partir le lundi 16[h]00 et celui de Meaux 18[h]00 - à 22[h]00 toutes les voies étaient coupées du fait - Circulation entre Lagny et Esbly a été rétablie à 19[h] et Circulation PR le 4 juin à 7[h]00 - La voie 3 a été rendue à l'Exploitation le 5 Juin à 15[h]

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

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) ..... : Les dégâts ci-dessus ont été transmis par le Service de l'Exploitation aux autorités Civiles Administratives Allemandes.

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

A Lagny, le 5 Juin 1944

Le Chef de District,

(Nom BERGER)

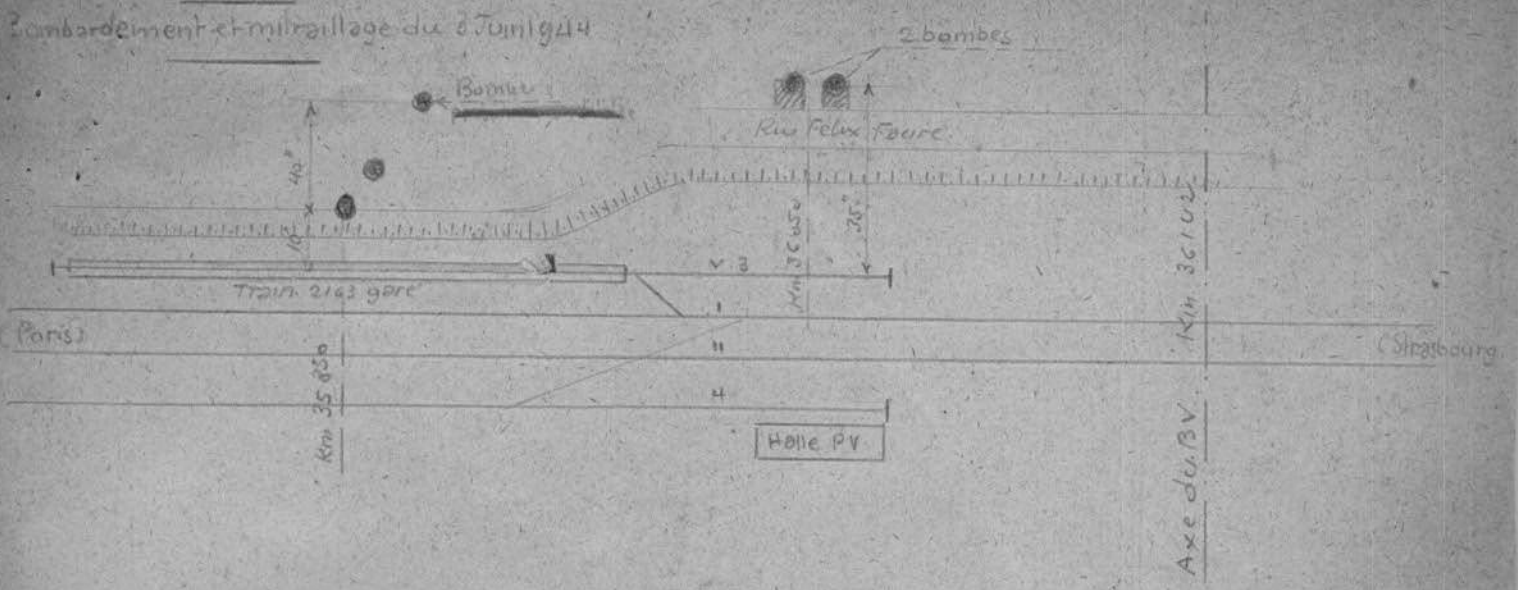
(1) ou accident, ou acte.
(2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.
(3) M ou T acceptant la responsabilité.
S'il y a lieu, joindre un croquis sur feuille séparée.

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

Mod. I.F. 96. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, O.E. 3857 (8-1941) 656

Ligne P.S. Gare d'Esbly

Bombardement et mitraillage du 3 Juin 1944



6 JUIN 1944

13ème 12

Ligne de Paris à Strasbourg

—

Entre Vaires et Lagny 18.12.

Km 25,200

Mitraillage aérien du train VB 1155

1

6|5

S. N. C. F.

IF 96

INCIDENT (1) de (2) train

Région Est VB

Rapport sommaire de Mr Berger Chef de District, suivant lui de rapport définitif

1e Arrond[t] de Paris

16e Section de Lagny

63e District de Lagny

Ligne de Paris à Strasbourg

Gare d' / ou point kilométrique 25 200

entre les gares de Vaires et Lagny

NATURE DE L'INCIDENT Déraillement du train VB 11 55, survenu par suite de patinage aérien

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT Le 6 Juin 1944 à 13h 12.

EXPOSÉ DE L'INCIDENT (conditions dans lesquelles il s'est produit).

S. Paris VB 1155 ayant quitté Vaires à 12h 52 et circulant sur voie I bis en direction de Lagny, a été survolé et mitraillé au passage par un avion ennemi au Km 25.200.

Le mécanicien Mr Lhôte, chauffeur Mr Lenoir, du dépôt de Noisy attaché au dépôt de Pantin, a été aussitôt avisé et s'arrêta au Km 25.250.

Le chef de canton Mr Dufour (habitant à Chanteloup Pont d'Esbly Km 24.500) averti de l'accident par téléphone du Km 26.000.

CONSÉQUENCES (blessures notamment : joindre, si possible, certificat médical). Néant. Mécanicien et chauffeur indemnes.

1) ou accident, ou acte.
2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.

O/W 1122. — IMP. LAHURE. — 19926 - 7-4

AVARIES A LA VOIE OU AUX INSTALLATIONS *(détail succinct)* : 15 Rails 66 kg/m S38 de 18,00, avaries dont 6 avec empiétement à l'axe - tabulures dans traversées et aiguilles. Fils téléphoniques 5 mm² naturellement coupés (2 pôles) sur 150 m.

MONTANT DES DÉGATS : 12000 F (environ)

AVARIES AU MATÉRIEL : Machine 140 A 118 - voir fiche explosifs jointe.

RETARD DES TRAINS : Train V 32 11 S - (voie unique) - 2 h 28 - 5' sur l'ensemble de la ligne II Culoz-Evian

MESURES PRISES : Circulation Sens - Rien ne sera fait de la voie II avant 3 h à compter de ce jour. Mesures à prendre pour la circulation des trains (voie unique) sur la voie I bis à compter du 7 juin 1944 à 3 h.

CONSTATATIONS FAITES *(témoignages intéressants, causes présumées)*. : Explosion sur VOIES - 2 détonations, la seconde 10 minutes après la première. Rupture des rails de la voie I bis de 12 h 12 à 12 h 56.

SERVICES INTÉRESSÉS *(indiquer, si possible, les responsabilités et s'il y a lieu à enquête.)* : Néant

ENQUÊTE DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES ET JUDICIAIRES *(Premiers résultats.)* : Enquête passée par le Service de l'Ex-Etat.

A Lagny le 6 Juin 1944

Le Chef de District *(Nom)* BERGER

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.

11 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg.

—

Entre Mézy et Varennes-Jaulgonne
Km 104, 251

=

Mitraillage aérien du train n° 1133

1

Section 13. 1er Arrondissement Sx

JOURNEE du 11 Juin 1944. Renseignements sur mitraillage aérien.

Mitraillage aérien sur train 1119, le 11 Juin 1944 à 13h50 entre les gares de MEZY et VARENNES-JAULGONNE.

Rupture des fils sur ligne télécommunication :

Km: 104.000 Rupture totale de la nappe (15 fils)

Km: 104.400 2 fils Dardeau
2 fils P.R.
1 fil télégraphe PARIS-NANCY
1 fil téléphone omnibus

Réparations provisoires effectuées de 14h30 à 20h30 par les surveillants S.E. MENTION et MARIENVAL, AS BOURDIN (25 heures)

Matériel nécessaire à la réparation définitive :

fil cuivre de 2 m/m = 50 m
de 2 mm 5= 60 m
de 3 mm 5= 50 m

CHATEAU-THIERRY, le 12 Juin 1944
Le Contrôleur Principal du S.E.S.
signé : HARDY

TRANSMIS à 1er Arrondissement V.B.

CHATEAU-THIERRY, le 12 Juin 1944
Le s/Ingénieur Chef de Section
signé : NABOULET

TRANSMIS à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

PARIS, le 14 Juin 1944
L' Ingénieur

11/6

S. N. C. F.

IF 96

Région EST VB

1e • Arrondt d Paris

13e • Section d Chateau Chicery

133e • District d Chateau Chicery.

INCIDENT (1) de (2) train

Ligne d Paris Strasbourg.

Gare d ..... ou point kilométrique 104.264

entre les gares de Mézy et Varennes Saulgamne.

NATURE DE L'INCIDENT Mitraillage.

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT 11 Juin 1944 à 13h.53

EXPOSÉ DE L'INCIDENT *(conditions dans lesquelles il s'est produit).*

Le train 1133 circulant sur Ligne I voie I a été mitraillé à 13h.53.

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

Mécanicien blessé d'une balle à la cuisse droite, éclat talon gauche.

Chauffeur légèrement contusionné.

1) ou accident, ou acte.

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

O/W 1122. — IMP. LAHURE — 19026 - 7-43.

AVARIES A LA VOIE OU AUX INSTALLATIONS *(détail succinct)* .....

MONTANT DES DÉGATS : .....

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.)* .....

A ..... le ..... 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.

11 JUIN 1944

Ligne de Paris à Longwy.

Entre Neuilly-St. Front et La Ferté Milon
Kms 85,370 et 89,300.

Bombardement et mitraillage aériens du train n° 2260

1

11.6

Rapport journalier de M MILLARD Chef de District à Lisy sur Ourcq.

Attaque à la bombe et à la mitrailleuse de 2 trains VII entre les Km. 85370 et 89300 Ligne 2 entre Meaux et Trilport.

Le 11 Juin 1944 vers 13h45 le train 2260 (Militaire) suivi d'un train sanitaire circulant sur voie II ont été attaqués par une escadrille de 12 avions entre la gare de Meaux St Faron et la Halte du Cocheret.

Une bombe de petit calibre (50k environ) est tombée sur le talus de remblai voie II endommageant la plateforme à une forte hauteur sur une longueur de 18m00 environ. Par le matériel avarié. Limitation temporaire de vitesse à 30 Km/h imposée aux trains VII après consolidation de voie terminée à 17h00.

Une bombe de petit calibre est également tombée sans éclater sur l'entrevoie I-II au Km. 85750 endommageant légèrement la file 2 sur 18m environ avariant 3 traverses et nécessitant une limitation temporaire de vitesse sur voie I à 30 Km/h.

Cette bombe fusée sans éclater sur l'entrevoie au Km 85860 d'où elle fut évacuée par le Train d'Occupation qui la fit éclater en dehors du Chemin de fer.

Machine 230 Dépôt de Meaux du train 2260 circulant à 60 Km/h percée de 11 balles de mitrailleuse et hors d'état de marche immobilisée au Km 85600.

Machine de secours du Dépôt de Milon arrivée à 17h05 à contre voie VII repart à 17h50 avec train 2260 après raccord de 2 parties du train égaré pour permettre l'évacuation de la bombe non éclatée. (Train sanitaire attaqué au Km 89300. Aucune bombe sur la voie

Aucun accident au personnel de la SNCF

Ouvrages. 3 travées à remplacer voie I

Ligne télégraphique SNCF coupée (13 fils) du Km 85350 au 85800 environ et du Km 89250 au 89350 environ.

Sens impair. Aucune perturbation sur la marche des trains.

Sens pair - Train 2260 arrêté au Km 85600 de 13h45 à 17h50
Train sanitaire refoulé à Meaux St Faron immobilisé de 13h45 à 18h05.



La Ferté Milon le 11/6/44
Chef de District
Millard

MM. Ingénieur en chef VB
1 Ingénieur Principal
1 Ingénieur Chef de section

Section 12

DESTRUCTIONS à la suite d'attaque aérienne

Le 11 Juin 1944 vers 13.30 par suite d'attaque aérienne, la ligne télégraphique SNCF a été endommagée aux P.K. suivants de la ligne PARIS-REIMS :

Km: 85.300 toute la nappe soit 15 fils coupés

85.600 6 fils coupés

89.250 toute la nappe soit 15 fils coupés.

Les circuits téléphoniques directs ont été rétablis dans la soirée les autres circuits l'ont été aujourd'hui à 13h.

12 Kg de fil de Cu de 2 m/m et 4 Kg de Cu de 2.5 ont été employés pour ces réparations, qui ont été effectués par les agents des parcours groupés à cet effet.

MEAUX le 12 Juin 1944
Le Contrôleur Ppal du S.E.S.
Chef de circonscription

signé : DEGRELLE

Vu et transmis à 1er Arrt. V.B.

MEAUX, le 12 Juin 1944
Le s/Ingénieur Chef de Section
signé : BRUNO.

TRANSMIS à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

PARIS, le 14 Juin 1944
L' Ingénieur

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région d EST

Service de la Voie et des Bâtiments

1 ° Arrond[t] d Paris

14 ° Section d Meaux

123 ° District d La Ferté Milon

INCIDENT(1) ..... DE(2) TRAIN et de VOIE.

Ligne d Paris à Reims

Gare d ..... ou point kilométrique 25k 370 à 29k 35.

entre les gares d La Ferté Milon et Neuilly St Front

Date et heure de l'incident ..... : 11 Juin 44 - 13H 28

Nature de l'incident ..... : Train militaire 2086 attaqué à la sortie de la tranchée
Train Sanitaire 2214

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. : attaqué par une escadrille de 12 avions anglo-américains

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..... : Pas de victimes civiles
1 Militaire allemand tué sur la route de Paris

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) ..... : Voie 2 - 1 bombe a fait un trou dans l'entrevoie sur 1m de long et de 0m 40 de prof. au PK 25.370
VI - 1 bombe au PK 26 - Légers dégâts sur 1 mètre de long

Montant des dégâts ..... : Au Mat. 88.860 Amis Toute Voie exploitée entre plus 2 et 3 heures

Avaries au matériel ..... : Voie 2 - Main Courante - Cpuple V2 - 20 Rivets
VE - 45 -

Retard des trains ..... : 2086 - Cheminots blessés - 3 Locomot VE. Camions Matériel

Mesures prises ..... : Contrôle de l'entrevoie du PK 25.370 Voie 2, sur 1 mètre de long et 0m 40 de prof. - Limitation à 30 Km du PK 25.370 au PK 25.400 - Limitation à 60 Km du 12-6-44 à 17H au PK 26 - 14 Heures

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées. : Remplacement des 3 Rac. sur Voie 1 au Kil. 25.26 - Limitation à 60 Km pour 1er train - Situation normale avec Rétablissement à 20 heures - Ligne Télégraphique Reims en état à 12/6 - 18 heures

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

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) ..... :

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

A La Ferté Milon, le 13/6 19 44

Le Chef de District,

(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.

(Nom BERNIER)

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

Mod. I. F. 96. — OE 2345. — Imp. Lahure, Paris. — 1638-42.

1 4 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg.

Entre Nanteuil-Saacy et Nogent l'Artaud.
Km 77,500

Coupure des liaisons téléphoniques par bombardement aérien.

1

SNCF-EST-VB
1er Arrt
Section 13

1er Arrondissement Sx

Journée du 14 Juin 1944-Bombardement aérien

Le 14 Juin à 8h30 une bombe tombée d'un avion au Km: 77.500 à environ 50 mètres des voies, a provoqué la rupture de 5 fils sur ligne de télécommunication :

2 fils téléphone PARIS-CHALONS
1 fil télégraphe PARIS-REIMS
1 fil téléphone PARIS-EPERNAY
1 fil téléphone omnibus

Réparations définitives terminées à 14h15; par les surveillants du S.E. LEGER et MOLLARD.
Réparations effectuées sans emploi de matériel

TRANSMIS au 1er Arrt.
CHATEAU-THIERRY, le 15 Juin 1944
Le s/Ingénieur Chef de Section
signé : NABOULET

CHATEAU-THIERRY, le 15 Juin 1944
signé : HARDY

TRANSMIS à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

PARIS, le 19 Juin 1944
L' Ingénieur

16 JUIN 1944

Ligne de Paris à Charleville

Gare de La Fère-Pillon

Km 79,300

16h

Mitraillage du train n° 2222 stationné dans la gare ci-dessus.

1

4

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région d EST

Service de la Voie et des Bâtiments

1 ° Arrond[t] d Paris

12 ° Section d Meaux

123 ° District d Ve Fert. Milon

INCIDENT[(1)] DE[(2)] TRAIN

Ligne d Paris à Charleville

Gare d la Ferté-Milon **ou point kilomètrique** 79k 300

entre les gares d _____ **et** _____

Date et heure de l'incident : 16 Juin 44-16h

Nature de l'incident : Mitraillage du train 2222 par 3 avions anglo-américains vers 16h 3 avions fuselant sur le train 2222 (citernes de carburant) et le mitraillent, provoquant l'incendie de 11 citernes et tamponnant par incendie des voies 1 - 1bis 2 - 2bis.

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

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) : Monsieur PARIS Ernest dépôt Ve Fert. Milon, tué par balle dans l'atelier du dépôt.
Auxiliaire V.B. : Bouteille Alfred - 34 ans - 3 enfants
Objet également par balle cadre droite.

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) : Feux de haute température dégagés - 30 barreaux rail 2 carbonisés - 2 Rails 18m totalement calcinés
24 barreaux carbonisés dans appareil n°3 (1/9 n.c.) et 8 Rails de raccord de l'appareil précédent sont hors de service par suite déformation, suppression provisoire transmissions signaux, supports tordus
Ligne télégraphique coupée sur 100 m - 2 appuis brûlés - Montant approximatif = 50.000 f

Montant des dégâts : _____

Avaries au matériel : _____

Retard des trains : _____

Mesures prises : Extinction immédiate - Isolement des V.L. n°3 des voitures en feu par retrait de deux intacts. Voie 2 dégagée du matériel à 02 heures remise à 18 exp n° 6 17/6 6h45 avec limitation à 30 Kl - puis 60 Kl
Voie 2 fermée de 17/6 16h45 - (limitation à 60 Kl)
Voie 2 bis fermée de 18 à 19 heures -
Voie 1 bis fermée à 19 à 16 heures - Contrôle rétabli à 19 à 16h
limitation à 60 Kl Voie 2 supprimée le 20/6 à 18 heures.

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) : _____

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

A Ve Fert. Milon, le 21/6 1944

Le Chef de District,

(Nom PERRIER)

(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.

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

Mod. I.F. 96. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, O/E. 3857 (8-1941) 556

Rapport de sinistre du Bureau Chef de [illegible]
de Fort-Mahon

Effondrement de bois à Fort-Mahon durant le 16 juin

Le 16-6-44, vers 16h 3 avions anglo-américains ont mitraillé le bois 222E (ennemi) à son départ de Fort-Mahon vers Quend l'incendie de 4 citernes de carburant et mitraillé la machine au kil 79,210 (Varennes) - wagons en feu au kil 79,200 victimes allemandes, dégâts de Fort-Mahon fait par balle d'avions remise à machines. -

- Auvillain Pierre Boucher âgé 34 ans 3 enfants, blessé au droit par balle sur chantier à proximité du bois (blessure interruption 4 jours) hospitalisé à Abbeville pour radio.

Avions attaque direct à la haute température engagée

1 Part 46 K/33 de 18mm dans Appareil n° 3 fg 0,05 tirés
interrompus après vol 1

2 Part 46 K/33 de 18mm non commandé (vol 2) tirés
2 — 6mm 30K — — vol 4 — 5 —

Pour le bois Epicéas du fg 0,05 ont fortement chauffés -
Remplacé pièces 3 de 7mm 80/205
11 de 2,40/60
10 de 3,00/25

et 30 bandes 46 K/33 pour vol 2

Nombreuses lignes déformées - Poteaux à Abbeville et Appareil complet à Abbeville

Ligne télégraphique coupée - 2 Appareil brûlés
Matériel roulant de voie 2 citernes 22 bennes hors service
PV 6/7/6/44 avec Commission de 30 MS
Service temporaire à la mairie organisé entre Le Fort-Mahon et Quend -
Pas de dégâts aux bâtiments

Le Fort-Mahon, le 17 Juin
Le Chef de Poste

17 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg

—

Entre Lagny et Bby.

Km 32, 906

=

20 h 45

Bombardement aérien du point dit de "Chalifert"

1

17

S. N. C. F.
IF 96

INCIDENT[1] Acte de[2] bombardement

Région Est VB

1 ° Arrond[t] d Paris
15 ° Section d Passy
16 ° District d Passy

Ligne d Paris a Strasbourg
Gare d ..... ou point kilométrique 32835 - 32 92
entre les gares d Passy et Sablons

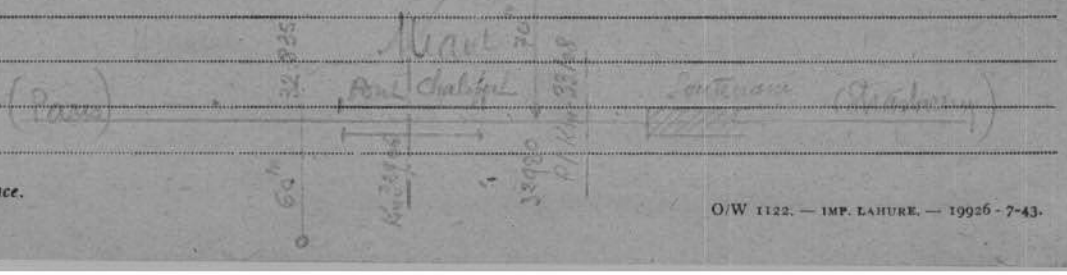
NATURE DE L'INCIDENT 17 Juin 1944 vers 2h45

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT Lancement de bombes aux abords du pont du Chatelet

EXPOSÉ DE L'INCIDENT *(conditions dans lesquelles il s'est produit).* Au cours duquel il a été lancé dans le secteur du Chatelet 3 bombes qui ont été lancées et dont toutes se dirigeaient à une distance de 1 à 2 m de la voie du chemin de fer (Km 32 950 côté impair 32 950 côté pair) sauf une qui a atteint aux environs un installateur

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

1) *ou accident, ou acte.*
2) *de trains, de voie, de personnes, de malveillance.*



O/W 1122. — IMP. LAHURE. — 19926 - 7-43.

AVARIES A LA VOIE OU AUX INSTALLATIONS *(détail succinct)* : Néant

MONTANT DES DÉGATS : Néant

AVARIES AU MATÉRIEL : Néant

RETARD DES TRAINS : Néant

MESURES PRISES : Reconnaissance de la voie à bicyclette entre Aoyu et Cholpat, par les agent du point de l'exploitation.

CONSTATATIONS FAITES *(témoignages intéressants, causes présumées).* : 2 boucles tombées en dehors de emprise (2 câbles I - 1 câble II)

SERVICES INTÉRESSÉS *(indiquer, si possible, les responsabilités et s'il y a lieu à enquête.)* : Néant

ENQUÊTE DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES ET JUDICIAIRES *(Premiers résultats.)* : Néant

A Aoyu le 19 Juin 19 56

Le Chef de District *(Nom)* BERGER

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.

Aoyu

20 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg.

Gare de Château-Thierry.

n° 95

n° 55

Mitraillage par avion du train n° 1256 stationné dans la gare ci-dessus.

1

39

Rapport d'incident (Rapport sommaire)

Le 20 juin vers 18h.55 le train Mc 1256 indice 612580 a été mitraillé en gare de Chateau Chiery.

Le mitraillage a provoqué l'incendie du train et l'explosion de quelques wagons -

Par suite d'une explosion Voie I et II coupées au Km : 93.850

Dégats : 2 longrines de 18m 00 à remplacer Au voie I
2 " " " " " II

Lignes de télécommunication coupés en plusieurs points -

Mesures prises : Les secours sont arrivés sur les lieux Km 93.850 à 22h (après l'explosion des wagons vainins)

Voie I rétablie le 21 juin à 6h avec ralentissement à 10 Km/h.

Rétablissement probable voie II dans la journée du 21 juin

Chateau Chiery le 21 juin 1944 P. le chef de district. l'Attaché R. Caillet

Rapport d'incident (rapport sommaire)

Le 20 Juin vers 18h.55' le train
N°. 1256 indice 612580 a été
mitraillé en gare de Chateau Thierry.
Ce mitraillage a provoqué l'incendie
du train et l'explosion de quelques
wagons.

Avaries à la voie: Voie I et II coupée
au Km. 93.850 par suite d'une explosion
de wagon de munition.
Dégats: 2 longueurs de voie à remplacer sur V. II
2 " " " " I
Lignes de télécommunication coupées en
plusieurs endroits.
Mesures prises: Les secours sont arrivés
sur les lieux à 22h (après fin des explosions)
Voie I rétablie le 21 Juin à 6h avec ralentis-
sement à 10 Km/h
Probable Rétablissement V II dans la soirée de
21 Juin 1944
Chateau Thierry le 21.6.44 P. le chef de district
l'attaché R. Cadiz

Lot 1 - Act 1363¹ - Imp. Toulouse - 7-39.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
Région de l'Est

VOIE ET BATIMENTS

Exercice 193[illegible]

C

BULLETIN DE MOUVEMENT

Numéro d'Ordre	Arrondissem' expéditrice	SECTION
106		13

Les matériaux ci-après indiqués ont été **SORTIS** du compte : Comptes d'Exploitation P.K. 16 Chantier F.M. Remplacement des Marques w° 7 et 13 Rémunérations 31-32

pour être **ENTRÉS** au compte : Approvisionnement Général Div. 55

NOMBRE D'ANNEXES — Expéditeur : ..... Destinataire : 0

Chantier, Magasin ou Arrondissem' Destinataire : 1er août 1939

Comptabilité du mois de :

Avis N° ..... du ..... Gare expéditrice : Thionville Yards Wagon ..... N° .....

EST. - MOD. 939

SYMBOLE	DÉSIGNATION	MATÉRIAUX EXPÉDIÉS						MATÉRIAUX REÇUS					
		CATÉGORIE	QUANTITÉS	POIDS ou CUBES	PRIX DES MATÉRIAUX EXPÉDIÉS Unitaires	TOTAUX	OBSERVATIONS	CATÉGORIE	QUANTITÉS	POIDS ou CUBES	PRIX DES MATÉRIAUX REÇUS Unitaires	TOTAUX	OBSERVATIONS
28 7 0200	1 P. Rails bois dur non détaillé à Lardy	Rx	2T,300					Rx	2T,300				Dépôt de Chartres I.M.Y.

20 JUIN 1944

Ligne de Paris à Bâle

Gare de Longueville

Mitraillage aérien de la gare et du dépôt de locomotives.

1

41

Rapport communiqué de Mr DEMONCEAUX
Chef de District à Longueville en date du 20-6-44.

Ce jour 20 juin vers 19 heures des avions américains ont mitraillé la gare et le dépôt de Longueville. Il y a eu un accident de personne. Une balle a atteint à la partie inférieure le réservoir en tôle de 30 m³ provoquant une perte de 2 à 3 m³ de pétrole par où l'eau s'échappe, une autre balle a percé dans une patte de lièvre du branchement Ouest N° 37. Pour l'instant cette pièce peut être maintenue en voie.

Dans le dépôt, deux locomotives auraient été atteintes par des balles.

Aucun bâtiment ne paraît avoir subi de dommages.

Le présent rapport tiendra lieu de rapport définitif.

Le Chef de District,

Demonceaux

20 JUIN 1944

Ligne de Paris à Bâle

Gare de Flamboin

Mitraillage par avions des installations de cette gare

1

Rapport sommaire de Mr DEMONCEAUX
Chef de District à Longueville en date du 21-6-44

Hier 20 juin vers 19 heures, des avions américains ont mitraillé la gare de Planchon. Il n'y a eu aucun accident de personne. Plusieurs balles ont été logées sur le toit d'une maison appartenant à la SNCF située le long de l'ancien dépôt et le bâti d'une fenêtre de ce même bâtiment a été brisé.

Le présent rapport tiendra lieu de rapport définitif.

Le Chef de District
Demonceaux

20 JUIN 1944

Ligne de Paris à Bâle

Suites au mitraillage de Bagneaux - Km 68,000 - Gares de Nangis, Longueville et Flamboin

1

45

Voie et Bâtiments
1er Arrondissement
18e Section

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS
Région de l'EST

Vu
6. 9a 1944

EXTRAIT DU RAPPORT
de Mr ARRAULT Contrôleur du S.E.S.

Ligne de Paris à Mulhouse

Suites du mitraillage par avions du 20 Juin 1944

Poste de Bagneaux Kil 62.124
Ligne aérienne : 7 fils coupés - 4 isolateurs cassés
Poste : 1 commutateur à pied brisé
Rétablissement le 21/6/44 à 12h00
Kilomètre 68.000 : 3 fils de la ligne aérienne coupés
Rétablissement le 21 à 12h00
Gare de Nangis : Kil. 69.000
Ligne aérienne : (50 fils coupés
(10 isolateurs cassés
Ligne lumière : (4 fils coupés
Rétablissement le 21 à 18h00
Sémaphore Voie II Kil : 69.045: légères avaries aux lanternes et au support orientable.
Rétablissement le 21 à 16h00
Gare de Longueville Kil.88.350
Ligne aérienne : 8 fils coupés
Rétablissement à 14h00 le 21/6/44
Gare de Flamboin Kil 95.300
Ligne aérienne : 20 fils coupés
Rétablissement le 20/6/44 à 24h00

Toutes les réparations de ligne ont été faites en définitif. Le fil employé à ces réparations provient de chutes récupérées.

Matériel du magasin de Pantin dispersé à Nangis
4 armoires de signalisation de 1m80 (L2A51) sont perforées en maints endroits.

Provins, le 22 JUIN 1944
Le Contrôleur du SES
signé : ARRAULT

Vu et Transmis
Provins le 24/6/44
Le Chef de la 18e Section V.B.
signé : GRANGER

Sx/ Transmis à Monsieur le Chef du Service V.B.
Paris, le 30 JUIN 1944
Pour le Chef d'Arrondissement
L'Ingénieur,

20 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg

Entre Chézy-sur-Marne et Château-Thierry

Du Km 93,500 au Km 95,000.

Rétablissement de lignes aériennes diverses (Télécomm. Signaux, lumière) avariés au cours du mitraillage le 20 juin par des avions alliés.

1

44

1er Arrondissement
Section 13

1er Arrondissement Sx

Mitraillage aérien du 20 Juin 1944
Remise en état provisoire des installations de télécommunication de signalisation et FL

Ligne de télécommunication : La ligne aérienne de télécommunication est rétablie en provisoire(fil de campagne) du Km: 93.500 au Km: 94.000 de ce point au Km: 95.000 la répération des fils a été faite par de multiples épissures.La situation définitive sera réalisée par l'équipe spéciale LT actuellement en gare de NANTEUIL-SAACY.

Signalisation et enclenchements. Les signaux de gare ont été remis en service et le réenclenchement des postes SAXBY N°I et 2 s'est effectué le 24 Juin à 18h 30.

Force et Lumière : la nappe interessée à;l'alimentation des lampes extérieures de la gare (lampes hors service depuis 1940) a été nettoyée des fils détruits pour permettre le rétablissement des circuits alimentant les PSL,les circuits des lampes extérieures n'ont pas été rétablis,la situation définitive ne pourra se faire que par une équipe spéciale ou par une entreprise.

CHATEAU-THIERRY, le 27 Juin 1944
Le Contrôleur Principal SE
signé : HARDY

TRANSMIS à 1er Arrondissement

CHATEAU-THIERRY,le 26 Juin 1944
Le s/Ingénieur Chef de Section
signé : NABOULET

TRANSMIS à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.

PARIS,le 1er Juillet 1944
L' Ingénieur

CHEMINS DE FER DE L'EST

Gare de

Exploitation

SERVICE DES RÉCLAMATIONS

EST. — MOD. 890 (11)

N°

SIGNALEMENT AUX GARES D'UN WAGON SANS APPLICATION

(Article 340 de l'Ordre Général n° 20.)

Gares interrogées (2) (3)

Par train n° : du

en provenance de

nous avons reçu sans application le wagon n°

chargé de (1)

Recherchez l'application et faites suivre d'urgence la présente note aux gares désignées dans la colonne ci-contre qui ne l'auraient pas encore émargée (3).

Le 19..

Le Chef de Gare,

(1) Désignation et poids du conte[illegible] éventuellement nombre, marques, numéros des colis et autres renseignements susceptibles de faciliter l'identification.

(2) Inscrire 4 ou 5 gares a[illegible] laissant les intervalles nécessaires à l'apposition du timbre de chaque gare et à l'indication du résultat des recherches.

La dernière [illegible] l'avis à [illegible] ayant établi cet av

20 JUIN 1944

Ligne de Paris à Bâle

Gare de Nangis

n°95

1943

Mitraillage des trains n°7001 et D-1125 par des avions dans la gare ci-dessus.

1

42

Rapport-
Sommaire
—

Transmettre le chef de Service V β.

Le 20.6.HH à 19.30 les trains n°. 7001 et LD. 1125
ont été mitraillés par des avions. en gare de Hangis
un chef de train a été tué.

Hangis le 20.6.HH
Le chef de district

Mitraillage du 20.6.44. Rapport de V. Paris chef de district à Hanau

Rapport sur le chef du service VP. à Paris-Est

Le 20 juin 1944 à 19h15 des avions ont mitraillé la machine du train 4001 en gare de Hanau et la machine du train H.L. 1125 arrêté au P.S. de Bauvenan Rd-St 1211.

Le chef de train du 4001 a été tué, le Broder fut de Vernaud-Etang.

Les deux machines sont hors d'usage.

Les dégâts à nos installations se limitent à quatre rails détériorés pour des ballast, des fils téléphoniques et de signaux coupés.

Les réparations sont en cours et nous avons assez de matériel pour en faire les réparations.

Hanau le 21 juin 1944

Le chef de district

Lam

22 JUIN 1944

n.° 135

Ligne de (Paris) Gretz à Vitry-le-François

Gare de Tournan

Km ~~40~~,800

19 H 20

Bombardement aérien des installations de la gare

1

61

Rapport sommaire de
M. Demange Chef de District à Tourman
en date du 22-6-44-

Le 22-6.44 vers 19.20 une escadrille d'avions anglo-américains a bombardé la gare de Tourman - Voies I et II coupées au Km 40.800 entre gare et passage supérieur de la Route de Paris-

Aucune victime parmi les agents-

8 trous de bombes ont pu être relevés dans les emprises du chemin de fer -

La ville de même est sérieusement endommagée On y déplore de nombreuses victimes civiles-

Toutes les mesures de sécurité ont été prises pour arrêter la circulation des mouvements-

Tourman le 22-6.44
l'Attaché Chef de District
Demange

à Monsieur le Chef du Service VB
à Paris.

23 JUIN 1944

n° 143

Ligne de Paris à Bâle

Entre Rampillon et Maison-Rouge

Km 78,423

12h30

Bombardement aérien du P.S au Km ci-dessus par l'aviation alliée

1

23 JUIN 1944

21⁴

Ligne de Paris à Strasbourg

—

Entre La Ferté-sous-Jouarre et Nanteuil

Bombardement par l'aviation alliée du Pont sur la Marne au Km 73,443 et du Souterrain de Nanteuil.

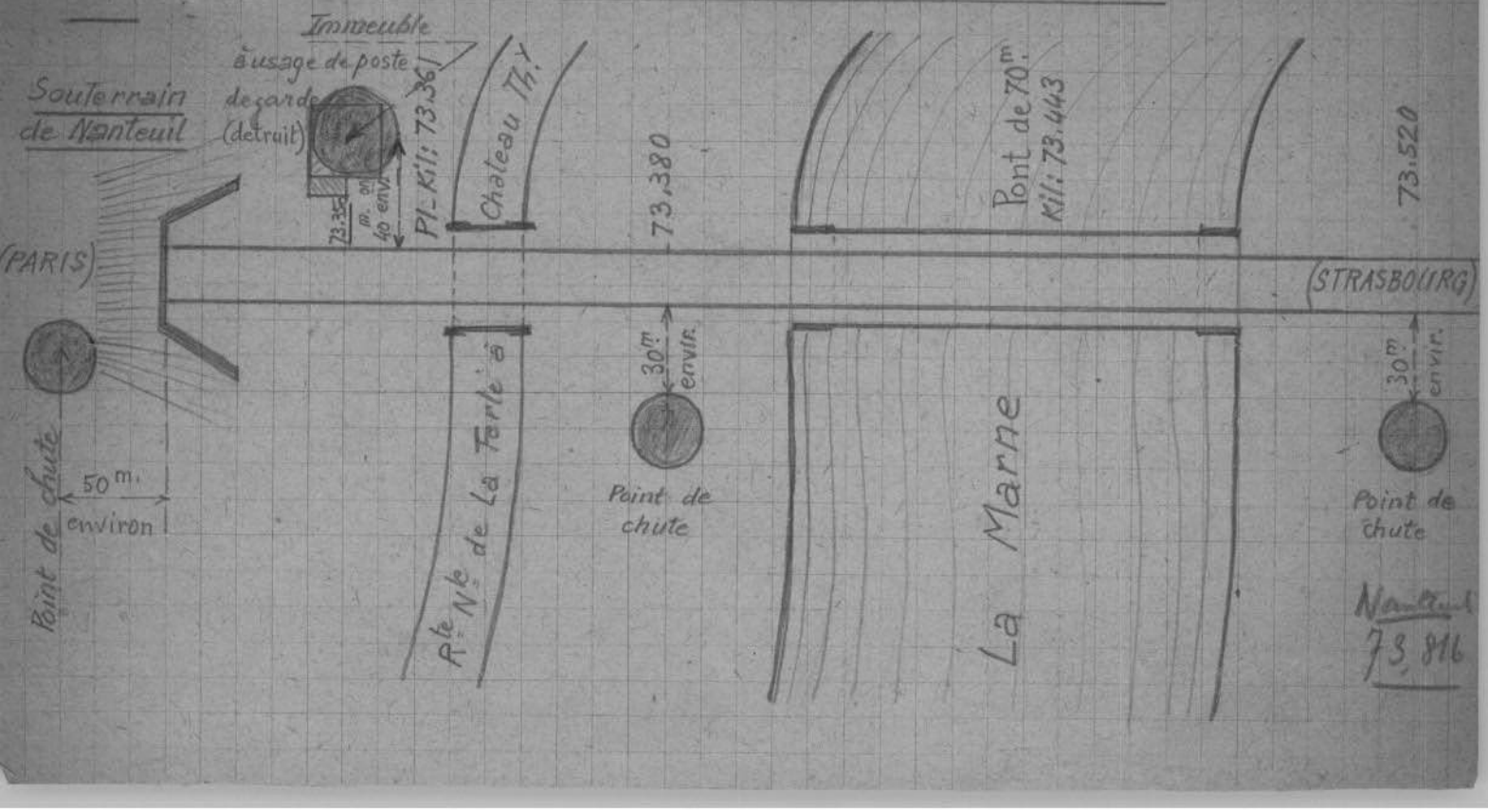
(Sans conséquences)

1

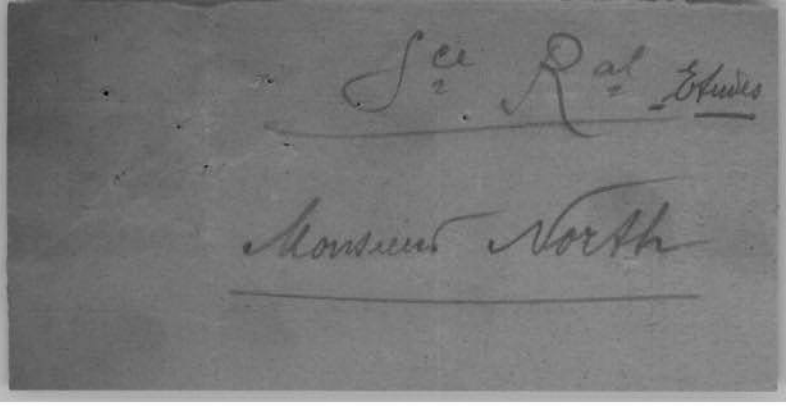
Ligne PS.

Section 13

Attaque aérienne du Pont de Nanteuil Kil : 73,443 le 23-6-44



Nanteuil
73,816


Sc^e Ral^e Etudes

Monsieur North

SNCF-EST-VB
1e Arrondissement
Ligne P.S.

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

Duplicata

1° - Exposé des faits : Le 23 Juin 1944 vers 21h, des avions ont survolé la gare de Nanteuil-Saacy et lâché quelques bombes aux abords du pont sur la Marne km. 73,443. Les points de chute les plus proches des voies, se situent aux points ci-dessous :

1 bombe côté voie II - Km. 73,520 à 30m des voies
1 ------d°------- II - " 73,380 à 30m des voies
1 ------d°------- I - " 73,350 à 40m des voies sur le poste de garde allemand

1 bombe est également tombée au-dessus du souterrain de Nanteuil à une cinquantaine de mètres de la tête côté Strasbourg. Les fils de télécommunication sont tous brisés dans la voisinage des points de chute. Pas de victimes françaises, ni d'avarie à la voie ou aux ouvrages d'art. Nombreuses vitres brisées en gare de Nanteuil

2°- Nombre d'ouvriers engagés aux travaux de déblaiement et de reconstruction Le déblaiement de la maison détruite où se trouvait le poste de garde a été effectué par les soldats allemands.

L'Equipe locale S.E.S. procède au rétablissement des lignes de télécommunication.

3°- Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvres ou éventuellement de débranchement.

Les pierrailles et troncs d'arbres projetés sur la ligne par les explosions ont aussitôt été dégagés.

4°- Trains et wagons bloqués: Néant

5°- Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction.

Après reconnaissance des voies terminée à 22h25, reprise normale de l'Exploitation.

6°- Divers - Les entonnoirs creusés par ces bombes ont une dizaine de mètres de diamètre sur environ 2m de profondeur.

Nogent-l'Artaud, le 24 Juin 1944
Le Chef de District
"MASSON"

SNCF - SR-YB
1e Arrondissement
Ligne P.S.

RAPPORT DE VISITE APRES ATTAQUE AERIENNE

1°- Exposé des faits : Le 23 Juin 1944 vers 21h, des avions ont survolé la gare de Nanteuil-Saacy et lâché quelques bombes aux abords du pont sur la Marne Km. 73,443. Les points de chute les plus proches des voies se situent aux points ci-dessous :

1 bombe côté voie II - Km. 73,320 à 30m des voies
1 ------d°------ II - " 73,380 à 30m des voies
1 ------d°------ I - " 73,350 à 40m des voies sur le poste de garde allemand

1 bombe est également tombée au-dessus du souterrain de Nanteuil à une-cinquantaine de mètres de la tête côté Strasbourg. Les fils de télécommunication sont tous brisés dans le voisinage des points de chute. Pas de victimes françaises, ni d'avarie à la voie ou aux ouvrages d'art. Nombreuses vitres brisées en gare de Nanteuil

2°- Nombre d'ouvriers engagés aux travaux de déblaiement et de reconstruction
Le déblaiement de la maison détruite où se trouvait le poste de garde a été effectué par les soldats allemands.

L'Equipe locale S.E.S. procède au rétablissement des lignes de télécommunication.

3°- Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvres ou éventuellement de débranchement.

Les pierrailles et troncs d'arbres projetés sur la ligne par les explosions ont aussitôt été dégagés.

4°- Trains et wagons bloqués: Néant

5°- Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction.

Après reconnaissance des voies terminée à 22h30, reprise normale de l'Exploitation.

6°- Divers - Les entonnoirs creusés par ces bombes ont une dizaine de mètres de diamètre sur environ 2m de profondeur.

Nogent-l'Artaud, le 24 Juin 1944
Le Chef de District
"MASSON"

25 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg.

Gare de Nanteuil. Saacy

Km 73, 816

28 H

Bombardement aérien du souterrain et du Pont de Nanteuil.

Destructions diverses dans les installations ferroviaires et sur les lignes téléphoniques

1

1er Arrondissement
Section 13

1er Arrondissement

Soirée du 25 Juin 1944

Bombardement aérien

Le 25 Juin vers 20 heures troisième bombardement aérien aux abords du souterrain et du pont de NANTEUIL provoquant la destruction de la ligne aérienne de télécommunication du Km: 73.500 au Km: 73.900 (17 fils et 5 appuis équipé de 3 barres de 1m 35 hors d'usage).

Les réparations provisoires en fil de campagne ont été effectuées au cours de la journée du 26 par les agents du S.E. des parcours compris entre NOGENT et CHANGIS ainsi que par l'équipe spéciale L.T. s/s chef ouvrier DUPRE.

A la suite de ce troisième bombardement la ligne aérienne de télécommunication se trouve être en provisoire (fil de campagne) du Km: 72.900 au Km: 73.900.

Matériel nécessaire pour rétablissement définitif suite à troisième bombardement.

Fil de cuivre de	3m/m 5	1 Km 600
"	2m/m 5	3 Km 200
"	2m/m	2 Km 000
Poteaux de	8m	8
Barres Lorrain	1 m 35	10
Isolateurs		36

Résumé des quantités de fils nécessaires à la suite des 3 bombardements (Rapports des 24 et 27 Juin)

fil de cuivre de	3m/m 5	3 Km 200
	2m/m 5	6 Km 000
	2m/m	4 Km 500

Signalisation : PSL en état de fonctionnement. Destructions des câbles armés déservant les postes et PSL de la gare sur une longueur d'environ 30 mètres, rétablissement provisoire en câble de campagne.

Postes Vignier I et 2 destruction partielle, répétiteurs detruits, remise en état en cours.

Téléphone : téléphone chef de train Km: 73.385 et téléphone extérieure du poste 2 détruits. fonctionnement normal dans l'installation de la gare

Eclairage électrique : destruction totale de la nappe d'alimentation des lampes extérieures cour PV et quais à voyageurs. Poteaux en ciment couchés et détériorés, aucune situation provisoire n'est a envisager.

DIVERS.- Une partie du matériel déposé sous la halle PV en provenance des installations supprimées du chantier de reconstruction du pont de NANTEUIL (transformateur, et matériel annexe est enfoui dous les décombres de la halle, on ne peut se rendre compte du degré de détérioration.

Les wagons dortoirs et atelier de l'équipe spéciale LT sont détériorés, les vitres du wagon dortoir son cassées.

CHATEAU-THIERRY, le 27 Juin 1944
Le Contrôleur Principal SE
signé : HARDY

TRANSMIS à 1er Arrondissement
CHATEAU-THIERRY, le 26 Juin 1944
signé : NABOULET

TRANSMIS à Monsieur le Chef du Service VR
PARIS, le 1.7.1944
L' Ingénieur

CHEMINS DE FER DE L'EST

Exploitation

SERVICE DES RÉCLAMATIONS

Gare de .....

EST — NOD. 890 (13)

SIGNALEMENT AUX GARES D'UN WAGON SANS APPLICATION

(Article 340 de l'Ordre Général nº 29.)

Gares interrogées (2) (3)

Par train nº ..... du .....

en provenance de .....

reçu sans application le wagon nº ....., nous avons

chargé de (1) :

Recherchez l'application et faites suivre d'urgence la présente note aux gares désignées dans la colonne ci-contre qui ne l'auraient pas encore émargée (3).

Le ..... 19 ..

Le Chef de Gare,

(1) Désignation et poids du contenu. Eventuellement nombre, marques, numéros des colis et autres renseignements susceptibles de faciliter l'identification.

(2) Inscrire 4 ou 5 gares au maximum en laissant les intervalles nécessaires à l'apposition du timbre de chaque gare et à l'indication du résultat des recherches.

(3) La dernière gare consultée doit retourner l'avis à la gare ayant établi cet avis.

L. 394 - IMP. S.-L 8-30

20"00

25 JUIN 1944

Grdz - Sézanne

- O

En 113.000 - 114.200

Bombardement

1er Division
Section 15

TROISGROS, Roger, Contrôleur du S.E.S.
COULOMMIERS

Ligne de GRETZ à SEZANNE

Le 25 Juin 1944 vers 20h un bombardement par avions fut effectué sur la ligne 41 entre les km: 113 et 114.200. Les bombes de gros calibre sont tombées sur les voies I et II au Km 113 coupant les 2 voies et creusant des cratères atteignant pour le côté voie II 6m de profondeur et 10 à 12m de diamètre au niveau de la plateforme.

La ligne L.T. fut coupée à cet endroit sur 3 portées, ainsi que les poteaux, parachevant la destruction commencée au bombardement précédent.

Plusieurs autres bombes de gros calibre tombèrent en plusieurs endroits entre les points Km indiquées à 10 au 30 m de la ligne L.T. provoquant la rupture des fils, poteaux, barres et isolateurs d'armement Lorrain. Le signal combiné ATA du Km: 113.168 a eu sa lanterne électrique complètement hors d'usage, le câble septain du moteur coupé, 1 cable à 2 conducteurs 20/10 sectionné.

Les transmissions funiculaires des signaux TA Km 113.168- D. Km 114 sont coupées ou détruits par plusieurs tronçons de 10 à 15m.

Les liaisons téléphoniques rétablies précédemment en fil de campagne ont été de nouveau rompues et les fils enterrés par endroits sous plusieurs m3 de terre, rendant pour là la réparation difficile. Une relation omnibus ESTERNAY-JOISELLE put cependant être remise en état le 28/6/44 vers 12h.

Les agents du S.E. ESTERNAY et COULOMMIERS (en tout 5 agents les premiers jours) commencèrent a retendre les fils de ligne dans les portées estrèmes en réutilisant les fils tombés et purent de la sorte réduire la brèche de la L.T. à 900 m. de 1Km 400 précédemment, non comprises les portées simplement détendues.

Le C.F.S. de PROVINS venu participer à la remise en état des voies, nous ayant fourni une machine et un fourgon, j'ai pu faire approvisionner sur le chantier 3 tourets de câble à 10 conducteurs (environ 1 Km) et provenant du train parc LOUIS qui y exécutait des travaux de ligne. Il y a deux mois 1/2, des isolateurs et barre lorain de 1m35 furent ramenés également pour la remise en état définitive.

J'ai fait prélever sur la réserve d'entretien des L.T. les poteaux nécessaires au remplacement de ceux qui sont détruit, en attendant l'arrivée des poteaux demandés par bon 1027 de ce jour.

Le surv. Ppal PETIT et le CT RAVAL arrivés à ESTERNAY pour l'entretien ont été provisoirement chargés du rétablissement des C T en gare d'ESTERNAY.

La remise en état définitive totale demandera environ 3 semaines de travail, le matériel étant à pied d'oeuvre.

COULOMMIERS, le 29 Juin 1944
Le Contrôleur
signé : TROISGROS

TRANSMIS à 1er Arrondissement VB pour information.
COULOMMIERS, le 2 Juillet 1944
Le Chef de Section
signé ---

TRANSMIS à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments.
PARIS, le 11 Juillet 1944
L'Ingénieur

25 JUIN 1944

Ligne de Paris à Mulhouse

Gare de Vernouil-l'Etang

n° 268

8457

Mitraillage par des avions alliés des installations de la gare et du train n° 2433

1

Monsieur le Chef du Service VB
Monsieur le Chef d'Arrondissement
Monsieur le Chef de la Section 14

S.N.C.F.-PST-VB Ma/AG/300 ex.
Ier Arrondissement

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

S E C R E T -

1° Exposé des faits

ce jour à 8"57 gare et dépôt de Verneuil. 1 Etang attaqués à la mitrailleuse par avions américains, à 6 reprises, train 2433 voyageurs Paris-Coulommiers détourné, mitraillé, 10 machines avariées une voyageuse tuée, un blessé civil touché très gravement, deux conducteurs de trains blessés, transportés à l'hopital de Melun. Vingt fils de la nappe SNCF coupés - pas d'avaries aux voies

2° Nombre d'ouvriers engagés aux travaux de déblaiement et de reconstruction

3° Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvres ou éventuellement de débranchement

4° Trains et wagons bloqués

dix machines avariées

5° Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction

6° Divers

A Verneuil..... le 25/6..... 1944

Le Chef de District

....

EST - Mod. 1010 — Lot 1 - Q 1009 - Blanchard - 2-38

VOIE & BATIMENTS

1er ARRONDISSEMENT

14e SECTION

No mr Nord

Société Nationale des Chemins de fer Français

RÉGION DE L'EST

EXTRAIT DU RAPPORT

de M. Meyer Roland Chef de District

à Verneuil-l'Etang

Ligne de Paris à Mulhouse

Le dimanche 25 juin 1944 à 8h57 deux avions américains ont attaqué à la mitrailleuse la gare et le dépôt de Verneuil l'Etang. A ce moment entrait en gare le train de Voyageurs 2433, Paris-Coulommiers, détourné par la ligne de Paris-Bastille (Mogent - Brie-comte-Robert et Verneuil) il fut mitraillé; la locomotive, le fourgon et la première voiture de tête furent atteintes, Une voyageuse, Mme Louzé, 62 ans, de Paris fut tuée d'une balle au crâne, Mr Jallois, de Paris, grievement blessé à la poitrine et au crâne, les conducteurs, Clerc de Pantin et Cornichon de Paris, blessés, le premier au bras, l'autre aux flancs, ils furent aussitôt transportés à l'hopital de Melun.
A six reprises le dépôt fut mitraillé ensuite, dix machines sont de ce fait avariées - La nappe de fils SNCF fut atteinte vingt fils furent coupés. Il n'y a pas d'avaries aux voies Le Service électrique a reparé immédiatement les transmissions coupées.

Transmis à 1er Arrondissement pour lui informer

27 Juin 1944

1er Arrondissement VB
RGR

Verneuil-l'Etang le 26 juin 1944
Le Chef de District

Transmis à
Monsieur le chef du Service VB
Paris, le 28 JUIN 1944
Pour le Chef d'Arrondissement
L'Ingénieur Adjoint

25 JUIN 1944

Ligne de Gretz à Lézanne

Entre Joinville et Esternay
entre Km 113 et 113,500

9h50

Bombardement de la ~~ligne~~ voie par des avions alliés - Coupure et avaries multiples - Pas d'accident de personnes.

1

Ier Arrondissement

Section I5

- Ligne 41 -

Bombardement des voies I et 2 entre km.II3.I00 et II3.500 en date du 25 Juin I944

Renseignements complémentaires au Rapport de M.CHOQUET Piqueur.

L'examen des dégâts n'a pu être fait que le 26 Juin dans la matinée le déraillement ayant eu lieu le 25 juin au km.96.230 n'ayant pas permis d'assurer de circulation sur les 2 voies I et 2 obstruées par une machine (voir rapport de M.Wolber Chef de district).

Le District I52 n'a pu disposer que de son personnel en date du 26 Juin et de 50 civils requis le même jour à Esternay.

La circulation ayant pu être reprise au km.96.230 le personnel complet de la section ainsi que celui des entreprises Martin et Del Cotto avec un groupe de I00 requis environ ont été employés au remblaiement des excavations produites par les bombes. A partir du 27 Juin. M.Prévost directeur des C.F.S. a mis à notre disposition I7 ouvriers de la voie ainsi qu'une machine pour le transport des matériaux de remblaiement à partir du 27 Juin également.

Les excavations aux km.II3.I30 et II3.I60 ont été comblées assez rapidement avec les déblais pris aux abords des trous de bombes. Il n'en a pas été de même pour l'excavation au km.II3.280 qui a eu lieu au milieu du remblai et à l'axe des voies. Il a fallu charger du mâchefer en gares d'Esternay et de Coulommiers pour combler le remblai à l'emplacement de la voie. Entre temps le matériel nécessaire (rails et traverses) a été approvisionné sur les lieux le 28 Juin à 20h. la continuité de la voie I a été assurée et un service de voie unique a été organisé entre Joiselle et Esternay avec un ralentissement à I0 km. à l'heure.

Le remblaiement complet au km.II3.280 demandera un certain temps car les matériaux de remplissage sont à approvisionner par wagons en totalité. Le cube à mettre en place sera supérieur à 200 m^3. La voie 2 a été rétablie comme voie de terrassement à la date du 30 Juin au soir. Elle ne pourra être rendue à la circulation que dans plusieurs jours car les travaux de remblaiement ont été exécutés trop rapidement et des tassements nouveaux sont à craindre. Le même inconvénient ne se présentait pas pour la voie I où le remblai a été détruit sur une profondeur moindre.

La destruction des lignes téléphoniques (Etat et S.N.C.F.) a été complète entre les km.II3.I00 et II3.500. Les circuits principaux ont été rétablis assez rapidement avec le câble de campagne dont nous pouvions encore disposer. Ces travaux de remise en état sont en cours. Il n'est pas possible de fixer la date de remise en état définitive qui est subordonnée avec les possibilités de réception du matériel.

COULOMMIERS, le 30 JUIN 1944
Le Chef de Section.

1er Arrondt V.B.
R G R

Transmis à
Monsieur le Chef du Service
de la Voie et des Bâtiments.
Paris. le - 4 JUIL. 1944
Le Chef d'Arrondissement

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région d EST

Service de la Voie et des Bâtiments

1 e Arrond t d e Paris

15 e Section d e Coulommiers

153 e District d ' Esternay.

INCIDENT (1) DE (2) Voie

Ligne d e Metz à Sézanne.

Gare d — ou point kilomètrique

entre les gares d e Frisella et d' Esternay

Date et heure de l'incident ..... : 25 Juin 1944 à 19h50

Nature de l'incident ..... : Bombardement par avions

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. Le 25 Juin 1944, la ligne de Metz, a été bombardée entre l'Os Km 113.500 par des avions évoluant à altitude évalué de 4000 à 5000 m

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

Avaries à la voie ou aux installations (détail succint) ..... — Voir au Dos —

Montant des dégâts ..... : 150.000 f environ compris main d'œuvre

Avaries au matériel .....

Retard des trains ..... : Voie I et II obstruées. Durée probable 4 jours

Mesures prises ..... Remise en état commencée le 26 au matin avec le concours du personnel SNCF de la ligne = du Personnel des CFS. Entreprises et Requis civils

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) ..... Autorités Françaises et Allemandes avisées.

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

A Esternay, le 28 Juin 1944

Le Chef de District,

(Nom CHOUET)

(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.

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

Mod. I.F. 96. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, O/E 3857 (8-1941) 556

Voies à la mer aux installations

(matériel ancien).

—

- 1 coupure au Km 113.150 - les 2 voies sont coupées et il existe un entonnoir de 15 m de diamètre et de 4 m de profondeur - 4 rails de 18 m sont inutilisables - la route entre la voie I et la voie I.
- Voies I et II coupées au Km 113.160 - 1 double entonnoir de 15 m de diamètre - les voies sont doubles sur 50 m de longueur -
- 1 coupure au Km 113.240 - voies I et II coupées - il existe un entonnoir de 20 m de diamètre et de 5 m de profondeur. La voie I est doublée sur une longueur de 110 m. Les 2 voies sont coupées sur une distance de 15 m - rails de 1,00 hors service -
- 1 coupure voie II au Km 113.340 - les rails voie II sont coupés et les rails voie I pelotés et inutilisables -
- lignes aériennes détruites.
- la Maison de garde au PK Km 113.499 est entièrement détruite

25 JUIN 1944

n° 215

Ligne de Paris à ~~Longwy~~.

Entre Lisy-s-Ourcq et Crouy-s-Ourcq. qu'il 13

du Km 61,350 au Km 61,550

Mitraillage par des avions du train de voyageurs n° 217.

1

EST - Mod. 1010

Lot 1 - 10/E - 11733 - Blanchard - 7 43

VOIE & BATIMENTS

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

1e ARRONDISSEMENT

14e SECTION

District 122

EXTRAIT DU RAPPORT

de M. MILLARD Chef de District à Lizy Jouarq

No 28

Attaque à la mitrailleuse par 4 avions du train 217 (Omnibus Voyageurs) le 25/6/44. entre les gares de Lizy Jouarq & Crouy Jouarq.

Ligne de Paris à Longuyon.

Le 25 Juin 1944 à 9h.13 le train 217 (Voyageurs Omnibus) circulant entre a été mitraillé par 4 avions du Km. 61.350 au 61.550 entre les gares de Lizy Jouarq & Crouy Jouarq.

Il y a trois morts : M.M. Bellazongui Djalal algérien domicilié 18 Rue Baron Paris (17e)
Ybry René
Fayet Jean
} Nanteuil 61 Rue de Soul
Pavillon sous Bois.

et 17 Blessés identifiés (dont 11 hospitalisés)

Parmi les blessés figure le Chef de train Bête Louis de Paris.

La machine, quoique percée de balles de mitrailleuse, a pu reprendre jusqu'à la gare de Lizy à 11h.500 le lieu de l'incident et ramener les morts & blessés.

Les morts ont été déposés à la mairie de Lizy Jouarq & 11 blessés transportés immédiatement à l'Hôpital de Meaux par les soins des médecins locaux alertés d'urgence.

Machine de renfort demandée à la ferme Milon pour la remorque du train 217 qui a quitté Lizy Jouarq à 11h.19 avec un retard de 2h.06.

Avaries. Le rail avarié par balles de mitrailleuse à Survilliers, mais ne nécessitant pas le retrait immédiat

Détail des rails avariés. 61k.365 - File 1 - 1/18.00 - 5 traces de balles : 2 traversant l'âme. 2 patin - 1 champignon.

61k.380 - File 1 - 1/17.95 - Ame percée par 1 balle.

61k.385 - File H - 1/18.00 + 1/18.00 - Ame percée par 1 balle. 1 trace balle patin supérieur champignon.

(Balles de 13 calibre de 10 m/m environ.

Visé

3 fils télégraphique SNCF coupés
5 fils PTT coupés.
Machine 230 B 611 du Dépôt de La Ferté-Milon avariée

Coulommiers 26 JUIN 1944
Le Chef de District

Transmis à M. l'Arrondissement pour information

Meaux le 27 Juin 1944

Le Sous-Ingénieur Chef de Section

1re Arrondt. VB
RAR

Transmis à
Monsieur le Chef du Service VB

Paris. le 28 JUIN 1944
Pour le Chef d'Arrondissement
L'Ingénieur Adjoint

28 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg

—

Entre Château-Thierry et Chézy-s-Marne

=

Mitraillage d'un train par avions alliés - Coupure de fils de télécommunication

1

1e Arrondissement
Section 13

1e Arrondissement SX

Journée du 28 Juin 1944 - Mitraillage aérien entre les gares de Château-Thierry et de Chézy-sur-Marne.

Mitraillage aérien d'un train de houille circulant sur voie II le 28 Juin vers 7h15.

Rupture de 12 fils de télécommunication sur nappe aérienne composée de 16 fils.

Réparations définitives effectuées au moyen de fil de récupération dans le courant de la journée.

Matériel nécessaire : NEANT.

Château-Thierry, le 28 Juin 1944
Le Contrôleur Principal SE
HARDY

Transmis à 1er Arrondissement.
Château-Thierry, le 28 Juin 1944
Le Sous-Ingénieur, Chef de Section,
NABOULET

Sx Copie transmise à Monsieur le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments

le 4 Juillet 1944
P. le Chef d'Arrondissement,
L'Ingénieur,

30 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg

Entre Changis-St-Jean et La Ferté-s-Jouarre
Km 63,500

21 H 30

Mitraillage par des avions alliés des trains n°s 1137 - VB 1133 - 1127 et d'une machine HLP.

Incendies multiples, mis I et II détruits.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

INCIDENT(1) ..... DE(2) TRAINS

Région de Est

Service de la Voie et des Bâtiments

1 • Arrond[t] d .....

13 • Section d .....

131 • District d .....

Ligne de Paris à Strasbourg

~~Gare d~~ ..... ou point kilométrique 63.000

entre les gares de Chaumont et la Ferté s/J

Date et heure de l'incident ..... : 30 juin 1964 - 21[h]30

Nature de l'incident ..... : Tamponnement par avions

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. : des trains 1137 VB 1133, 1 machine HLP et 1279 stationnant à un dernier l'autre au carré Voie I du 63.500 le feu a été mis à 2 wagons-citernes d'alcool du 1137, à 1 wagon d'étoffe du VB 1133 et à un wagon vide du 1279.

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..... : obstruction des voie I et II circuit téléphonique et PR coupé FACE

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) ..... : Environ 106 m de voie hors d'usage, rails déformés, traverses brûlées - P.C. téléphonique et 1 support brûlés

Montant des dégâts ..... : 100.000 +

Avaries au matériel ..... : 2 machines hors d'usage 10 wagons incendiés

Retard des trains ..... :

Mesures prises ..... : rétablissement de la circulation à VU sur voie II le 1 juillet à 12[h]30 sans ralentissement - Rétablissement de la circulation normale sur voie I le même jour à 21[h]45 avec ralentissement à 10[km]/h - maintenance ralentissement à 30[km]/h le 4 juillet à 17[h]

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées : néant

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

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) ..... : néant

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

A La Ferté s/J, le 4-7 19 64

Le Chef de District,

(Nom FRANCHE)

(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.

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

Mod. L. F. 96. — OE 23745. — Imp. Lahure, Paris. — 1680-2-42.

S.N.C.F.-Est-V.B.

1er Arrondissement

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

SECRET

Ligne PS. le 30/6/44 à 21h30

1° - **Exposé des faits** - Mitraillage par avions avec bombes incendiaires, des trains 1137, VB 1133, 1 machine Hlp et 1227, stationnant l'un derrière l'autre au canal Voie I du 63.500. Le feu a été mis à 8 wagons-citernes du 1137, à 1 wagon d'étoffe du VB 1133 et à 1 wagon vide du 1227. Machines du 1137 et du VB 1133 hors service - Eau au 1er de la voie I et 6me voie II hors d'usage (travaux brûlés, rails déformés)

2° - **Nombre d'ouvriers engagés aux travaux de déblaiement et de reconstruction**

Extinction du feu : 15 hommes de l'équipe VB locale 1313
10 pompiers de la Ferté
10 soldat allemands

Remise en état des voies : équipes locales 1312-1311-1313 : 25 hommes (pendant 2 jours)
entreprise TSO 9 hommes (2 jours)

3° - **Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manœuvre ou éventuellement de débranchement.**

Voies I et II coupées - Wagons incendiés restés sur voie I

4° - **Trains et wagons bloqués**

Les trains, machines y compris les wagons incendiés ont été tirés, partie sur la Ferté, partie sur chantiers, pour dégager la voie I.

5° - **Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction.**

Circulation normale rétablie le 1/7/44 sans ralentissement à 12h30 sur voie II. Service de pilotage à V.U. sur voie II.
Circulation normale rétablie à 21h45 le même jour sur voie I avec ralentissement à 10 k/h au droit de la zone incendiée.

6° - **Divers**

- Le train amenant le matériel de voie destiné à boucher la brèche, arrivant de Chateau-Thierry n'est arrivé qu'à 17h00.
- 150 hommes de l'organisation Todt venus à 12h00 pour travailler repartis à 16h30 sans avoir rien fait autre que de démonter le rail qui ne voulait pas effectuer l'ampre des trains de matériel qui tardait à venir.

A. ..... le 1/7/1944

Le Chef de District,

20"30

30 JUIN 1944

Paris - Bâle

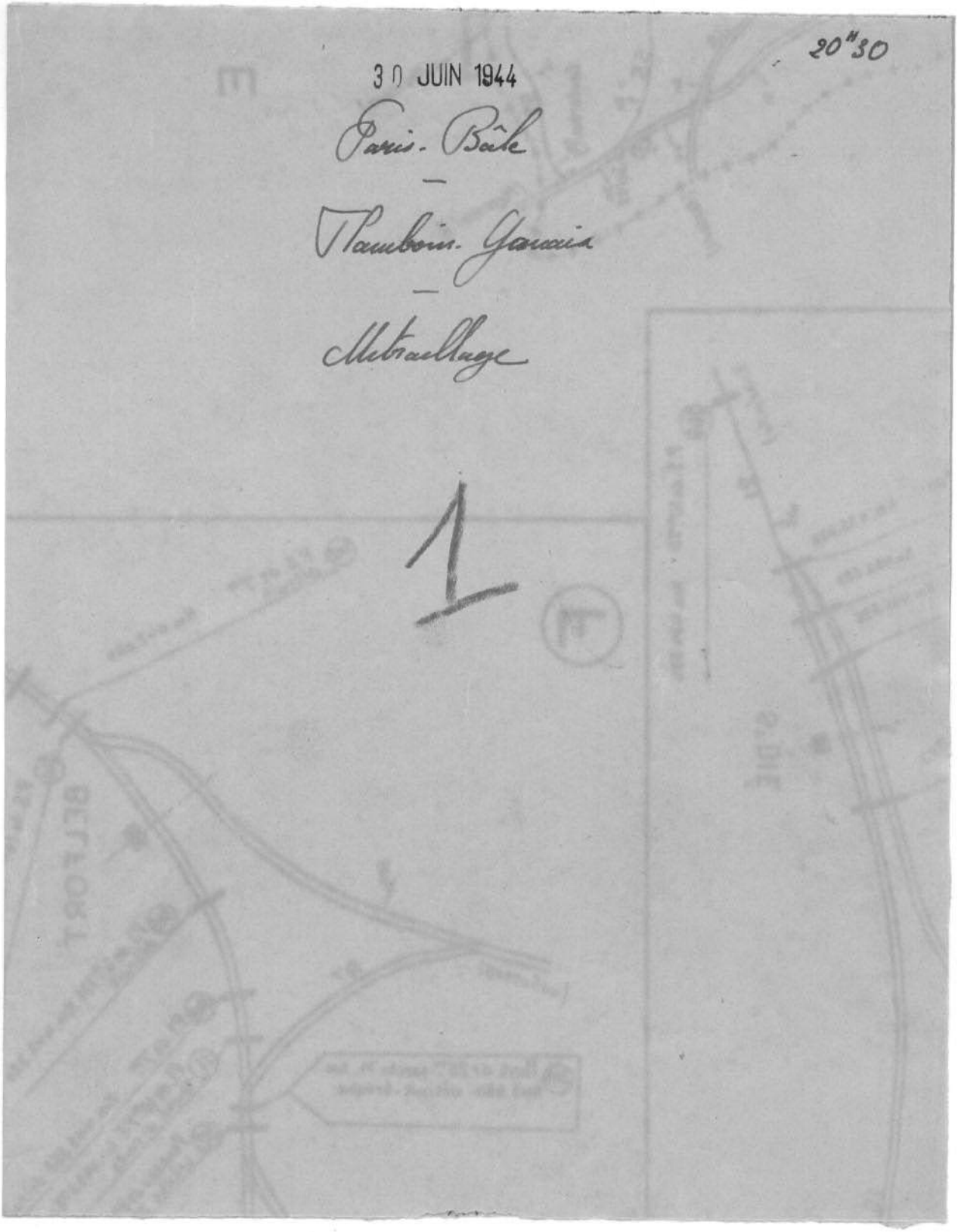
—

Nancy - Gérardmer

—

Métrailleuse

1



Le Chef de District à Tonkin

Le 20 juin 1940

Le 20 juin vers 20 h 30 des avions ennemis ont bombardé et mitraillé la gare de Phumtho. Heureusement aucun dégât de personnel.

2 bombes sont tombées sur la voie.

La voie 1 L 43 est coupée entre Km 94.500 et 94,450. La voie 2 L 43 est coupée entre Km 94,440.

Les dégâts matériels sont peu importants. Le viaduc L 40 a été touché de 8 m 70 environ sur une travée métallique. La voie 2 n'a pas été forcément et peut être rendue en quelques heures à la circulation.

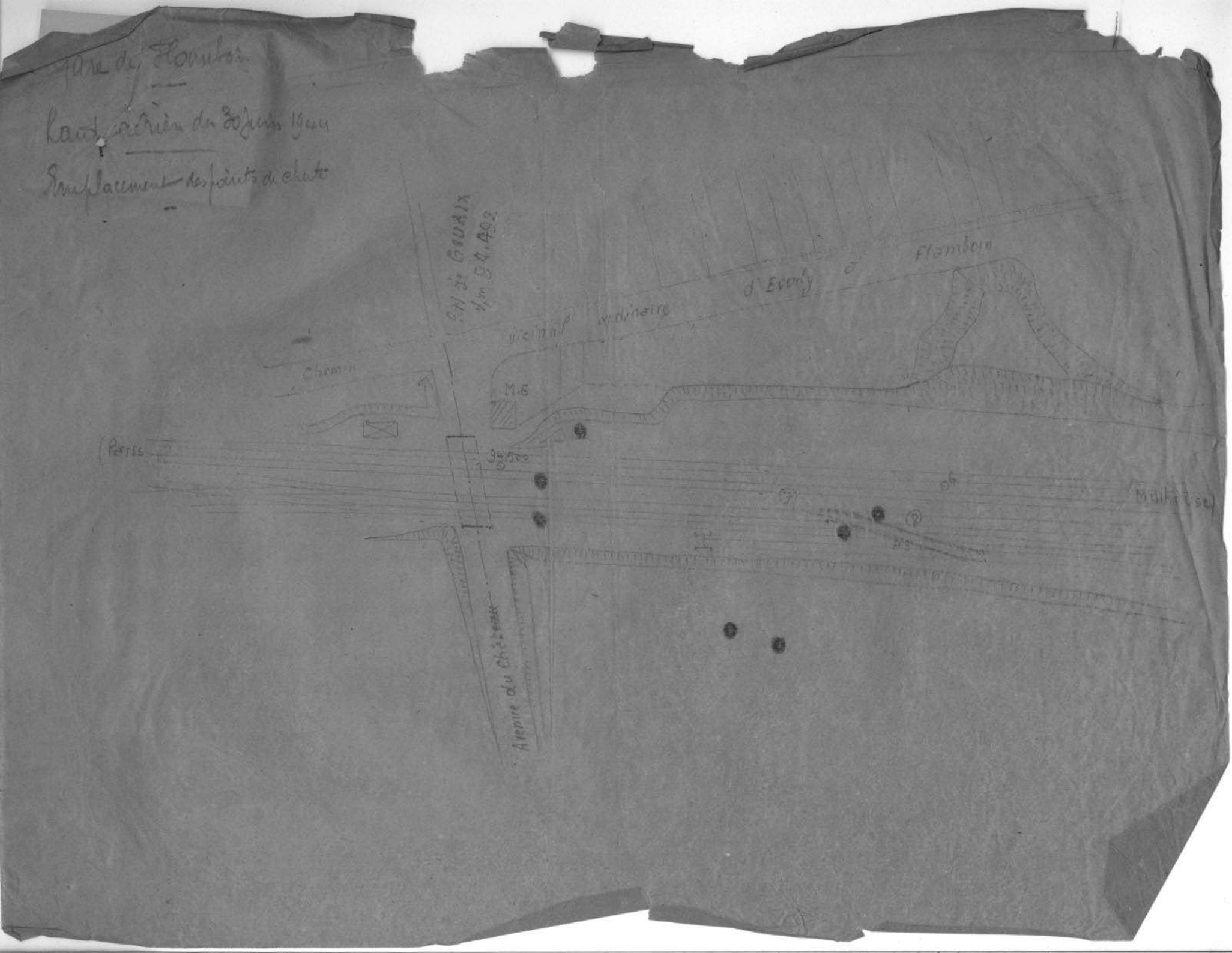
Le Chef de District

Delamarre

Usine du Flambeau

Lac Caribou le 30 Juin 1900

Emplacement des points de chute



30 JUIN 1944

Ligne de Paris à Bâle

—

Entre Nogent s. Seine et Marnay

Km 113, 319

=

3e Bombardement du Pont dit de "Binières" - sans conséquences.

Rapport sommaire de Mr Chapuis, Chef de district à Nogent-le-Rotrou

Le 30 Juin 1944 à 20h40 des avions ont bombardé pour la 3e fois, le PS de 60m Km 113319, dit de Berniers. 1 bombe est tombée dans l'axe des voies au PK 113280, n'a pas éclaté, et a sans doute été projetée à l'intérieur des voies 1 autre est tombée au PK 113370 dans l'axe des voies fracturant un entonnoir de 150m3 environ - 1 autre au même PK à 10m environ de la V I. 6 longueurs de rail 46e S.d. de 18m ont été déboulonnés - les tubulures allemands ont demandé ce jour, à 15h la machine nécessaire au remplacement.

Pas d'accident de personnes. Nogent 1-7-44

Le Chef de district

Copie à Mr l'Ingénieur en chef 1e V/3

30 JUIN 1944

Ligne de Paris à Strasbourg

—

Entre La Ferté-s.-Jouarre et Nanteuil

Km 70,095

=

10 h 30

Bombardement aérien de la voie Interrompue - Pas d'accident de personnes.

1

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région d Est

Service de la Voie et des Bâtiments

1.e Arrond.t d

13.e Section d

131.e District d

INCIDENT(1) DE(2) VOIE

Ligne de Paris à Strasbourg

~~Gare d~~ ou point kilométrique 70.095

entre les gares de La Ferté s/Jouarre et Nanteuil

Date et heure de l'incident ..... : 30 juin 1944 à 10h30

Nature de l'incident ..... : Bombardement aérien

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. : Une bombe tombée sur la voie I coupe le rail file 1, casse le talus du remblai en ce point et s'enfonce dans le talus où elle éclate, créant ainsi un vaste entonnoir dans le flanc du talus, à l'aplomb de la voie I, et coupant tous les fils téléphoniques côté voie I

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..... : voie I coupée - circuits téléphoniques ACF et PR coupés -

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) ..... : 1 rail de 18m coupé - 1 traverse cassée fils téléphoniques coupés - 1 trou dans talus

Montant des dégâts ..... : en ce qui concerne la voie : 10.000f

Avaries au matériel .....

Retard des trains ..... : Le premier train à passer le 3/7 a été retenu à la Ferté et envoyé à contre voie à Nanteuil

Mesures prises ..... : Service à voie unique sur voie II pendant 1 heure entre Nanteuil et la Ferté -

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées. : Remise en état de la voie et reprise de la circulation normale avec ralentissement à 10 k/h le même jour à 20h30

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

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) ..... : néant

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

A La Ferté s/J, le 3/7 1944

Le Chef de District,

(Nom FRANCHE)

(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.

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

Mod. L F. 96. — OE 23745. — Imp. Lahure, Paris. — 16880-2-42.

SNCF - Est - VB

1er Arrondissement

Rapport de Situation après attaque aérienne

SECRET

1°) Exposé des faits Bombardement aérien de la ligne PS le 30-6-44 entre La Fère s/Jonsac et Nanteuil - Une seule bombe tombe sur la voie I au Km 70.095, coupe le rail file 1, casse la tête de traverse sous point et s'enfonce dans le talus où elle éclate, creant ainsi un vaste entonnoir sur le flanc du talus, à l'aplomb de la voie I - et coupant tous les fils téléphoniques côté voie I

2°) Nombre d'ouvriers engagés aux travaux de déblaiement et de reconstruction

Equipes locales 1313 et 1314 sont 25 hommes
+ Equipe de télégraphistes : 8 hommes

3°) Obstacles à la circulation des trains de

Voie I coupée

4°) Trains et wagons bloqués :

Néant - Le premier train à passer, le 381 a été retenu à La Fère et envoyé à contre-voie sur II à Nanteuil

5°) Reprise possible de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction

La voie I a été rétablie à 20h30 avec ralentissement à 10 k/h au droit du Km 70.095 - Mais la circulation normale restait subordonnée au passage d'un mouvement d'essai sur le point repéré, en présence du chef de district, afin de se rendre compte de la tenue de la voie repérée - Le 1er mouvement sur I ne s'étant présenté que le 1/7/44 à 6h45 la circulation normale n'a été rendue que lorsque le 1er mouvement à Nanteuil, à 7h10 -

6°) Divers Néant

La Fère s/Jonsac le 1/7/44

Le chef de District

SR

5 JUIL 1944

Paris Strasbourg

Besançon de Gennevaux

Km 51.900

Bombardement

1

Ligne V.S.

1e arrondisst

Section 12

District 121

Rapport sommaire

Bombardement aérien du 5-7-44. (Voie ferrée Villiers-le-Bel / Nord de Sarcelles)

Le 5-7-44, vers 4 heures un avion a lâché trois bombes vers le Kl 51900 (abords Est Paris de la bifurcation de Sarcelles)

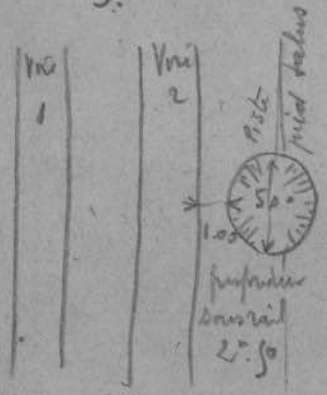
1°) au Kl 51850 sur la piste voie 2 (non éclatée)

2°) au Kl 51920 également sur la piste et qui a occasionné un entonnoir de 5m00 de diam. dont le mur le plus rapproché de nous a bouleversé 1m00 de celui-ci. Voie 2 très légèrement tordue et soufflée. Voie 1 intacte.

3°) au Kl 51900 en arrière des talus voie 2 a éclaté et coupé le fil aérien.

Relentissement à 30 Kl entre 51850 et 52000. Voie 2

Durée probable 24 heures.



Durée du travail d'remise en état des installations:

Voie - Comblement entonnoir et dressage - 2 heures - 10 hommes

SE - Raccords de fils - 6 heures - 4 hommes

Sne allumant arrêté -

Copie:
Monsieur Chef du Service VB
M. le Chef du 1e Arrondt VB
M. le Chef Section 12

5-7-44

Le Chef de District

6 JUIL 1944

Ligne de Paris à Bâle

Entre Grand-Puits et Nangis
Km 68,500

Machine n° 616 mitraillée par 3 avions alliés - Mécanicien blessé.

1

Rapport journalier

Monsieur le chef du Service V.B à Paris-Est.

Le 6 Juillet 1944 à 7h.15 la machine du train 616 a été mitraillée par trois avions au Rd. 68.500.

Le mécanicien et un de ses agents sont légèrement blessés.

La machine est hors service.

RANGIS, le 6.7.44

Le Chef de District

Lamy

9 JUIL 1944

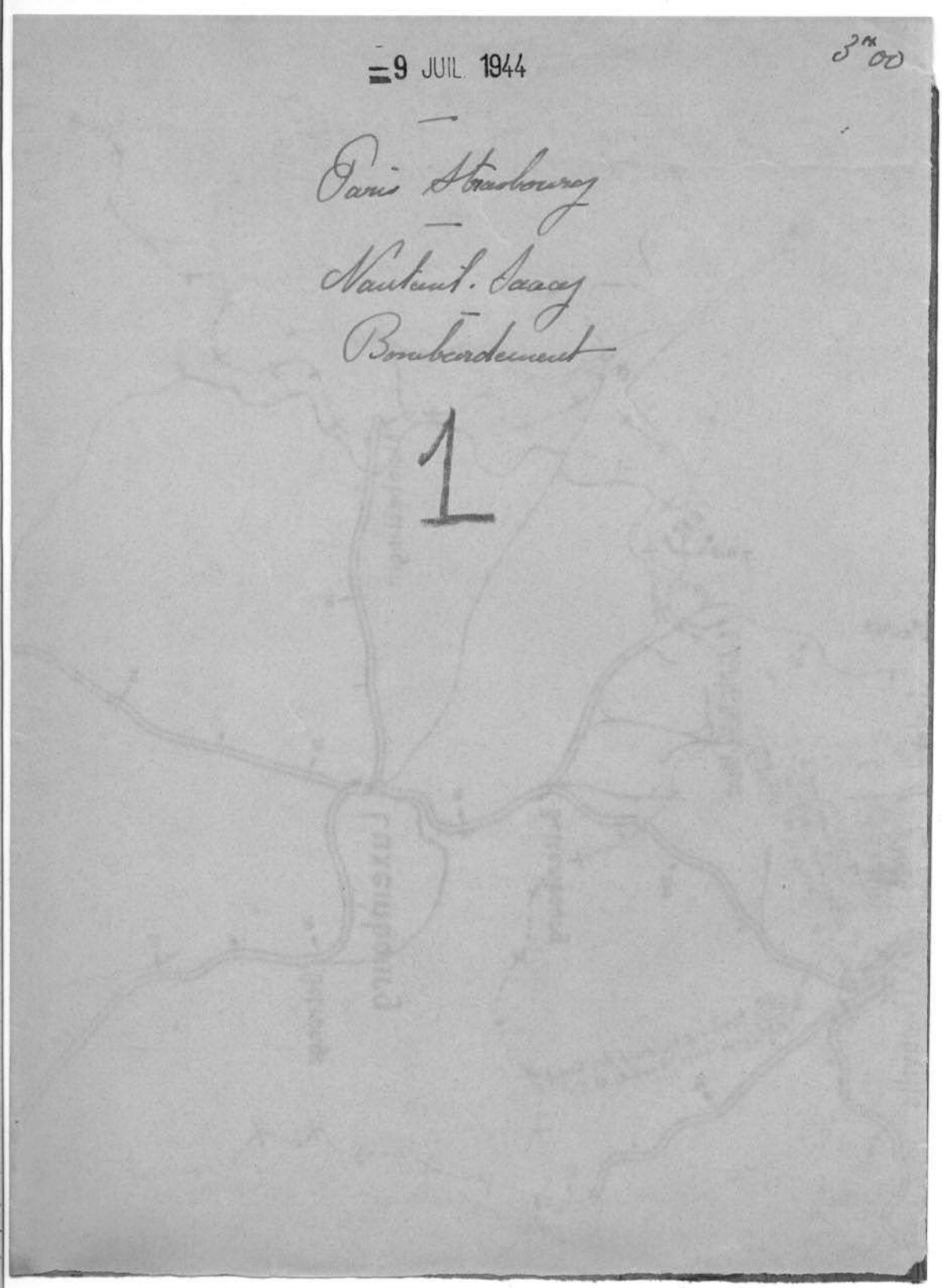
3 M 00

Paris Strasbourg

Nanteuil Saacy

Bombardement

1



S.F.C.F.-Est-V.B.

1er Arrondissement

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

1° - Nature des faits - Le 9 juillet à 3H00 un avion a jeté 2 bombes au voisinage de la gare de Hautemil - Une des 2 bombes est tombée sur la voie droite de la ligne au droit du Km 73,600 à 30m environ du pont - La 2e bombe n'a pu être repérée sur le terrain - Pas d'accident de personne - Aucun dégat matériel - (voir croquis au 1/4c)

2° - Nombre d'ouvriers occupés aux travaux de déblaiement et de reconstruction

néant

3° - Contacts à la circulation des trains, aux mouvements de manœuvre en éventuel cas de déraillement.

néant

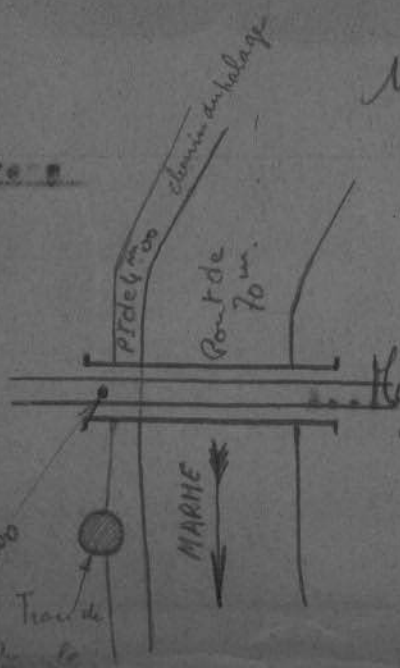
4° - Trains et voie en cloture

néant

5° - Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction.

néant

6° - Divers



Copie { Mr le chef de bureau VB
Mr le chef de 1er arr VB
Mr le chef de section 13

Hayon l'Avaud le 10 Juillet 1944
Le Chef de District,

R Cailly

10 JUIL 1944

2710

Paris à Strasbourg

—

Chateau-Thierry

—

Bombardement

1

S.N.C.F.

IF 96

Région Est VB

INCIDENT (1) ..... de (2) .....

1 • Arrond[t] d. Paris

13 • Section d. Chateau-Thy

133 • District d. Chateau-Thy

Ligne d. Paris a Strasbourg

Gare d. Chateau-Thierry ou point kilométrique .....

entre les gares d. ..... et .....

NATURE DE L'INCIDENT Bombardement.

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT 10 Juillet 1944 à 9[h] 10.

EXPOSÉ DE L'INCIDENT *(conditions dans lesquelles il s'est produit).*

Un avion a lancé 4 bombes à environ 50 mètres des installations de la SNCF, au droit du Baraquement de changement des machines.

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

Mort de Mlle Hanne de Jardonnet

1) ou accident, ou acte.
2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance

O/W 1122. — IMP. LAHURE. — 10926 - 7-43.

AVARIES A LA VOIE OU AUX INSTALLATIONS *(détail succinct)*

MONTANT DES DÉGATS :

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.)*

A ... le ... 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.

10 JUIL 1944

G. 45

Paris Strasbourg

—

km 75.000

—

Métrailloge

—

1

S.N.C.F.-Est-V.B.

1er Arrondissement

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

Ligne de Paris à Strasbourg

1° - Exposé des faits - Le 1o Juillet 1944 vers 6h 45 la machine du train 1117 a été mitraillée au Km. 75.000 - La machine a été mise hors d'usage, le mécanicien a été légèrement blessé en descendant de sa machine. Pas d'autre victimes - Un fil de télécommunication SNCF a été coupé et 2 poteaux télégraphiques, mitraillés seront à remplacer. Pas d'avaris à la voie

2° - Nombre d'ouvriers ayant à leur travaux de déblaiement et de reconstruction

Néant.

3° - Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvre ou éventuellement de débranchement.

Néant -

4° - Trains et wagons bloqués

Le train 1117 a été poussé jusqu'à Vogent l'Artaud par un train qui le suivait -

5° - Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction.

Pas d'interruption de la circulation

6° - Divers

A Nogent l'Artaud le 1o Juillet 1944

Le Chef de District,

Copie à { M. le Chef du Service V.B
M. le Chef du 1er Arrond.t V.B
M. le Chef de la Section 13

612

14 JUIL 1944

Paris - Bâle

15 h 30

Fermenil l'Etang

Mitraillage de la gare

Pas d'accident

Monument

Rapport de bombardement

Mitraillage de la gare de Verneuil-l'Etang

Ce jour 14 juillet à 15"45, la gare de Verneuil-l'Etang a été mitraillée par trois avions américains. Pas de victime, une machine du dépôt de Verneuil avariée, 2 Wagons chargés de materiel à destination des ateliers SNCF de Romilly brûlés avec leur chargement 4 Wagons vides partiellement brûlés. Aucun Wagon VB avarié 2 Rails 30 K^E de 8^m et six traverses à remplacer sur voie 6

Le même jour à 16"10 la gare de Mormant a été attaquée à la bombe et à la mitrailleuse par avions americains, pas de victime. Voies I - II - 4 - 6 coupées par 2 entonnoirs de 12^m de diamètre sur 5 m de profondeur, Appareil 2 voies N°11 détruit - 2 Wagons allemands détruits

Verneuil-l'Etang le 15 juillet 1944
Le Chef de District

1 exemplaire à Monsieur le Chef du Service VB
1 — d° — à Monsieur le Chef du 1er arrt VB
1 — d° — à Monsieur le Chef de la Section 14.

14 JUIL 1944

15"30

1

Ligne de Paris à Mulhouse

Poste sémaphorique du Landy

Km 81.556

Mitraillage d'une machine

Pas d'avaries à la voie

Rapport sommaire de M. DEMONCEAUX Jean,
Chef de District à Longueville en date du 14-7-44.
Locomotive
mitraillée par Poste sémaphorique de
Landy (Km 81,556 ligne 40).

Ce jour vers 15h,30 des aviateurs
anglais ou américains ont mitraillé à la hauteur
du Poste sémaphorique de Landy une machine
remorquant la poutre du train DP 1132.
Aucune victime.
8 Fils Téléphoniques ont été coupés.
Aucune avarie à la voie.
La machine avariée a été remorquée à
Longueville par une machine du C F S.

Le Chef de District,

Renseignements

1 Exemplaire au S.R.
1 - à l'Arrondissement.
1 - à la section.

14 JUIL 1944

1 614

Paris-Bâle

Gare de Maison-Rouge

Bombardement

B. J. partiellement détruit
Voie 1 coupée

Pas d'accident

15h30

613

14 JUIL 1944

16H10

1

Paris-Bâle

Gare de Noisiel

Bombardement et mitraillage

Voies I, II, 4 et 6 coupées

Pas d'accident

611

14 JUIL 1944

~~Hallo~~ 15 ?40

1

Paris – Bâle

—

Gare de Nangis

—

Bombardement. Voie II coupée
ligne télégraphique coupée
Halle militaire détruite

—

20 H 17

14 JUIL 1944

1

Ligne de Paris à Strasbourg

Dépôt de Château-Thierry

Bombardement

Voies endommagées

S. N. C. F.
IF 96

Région EST VB

INCIDENT (1) de (2) Poids 7

1 • Arrond[t] d[e] Gand
13 • Section d[e] Chateau Thierry
133 • District d[e] do

Ligne d[e] Gand à Kralingen
Gare d[e] Chateau-Thierry ou point kilométrique
entre les gares d[e] et

NATURE DE L'INCIDENT Bombardement du poid du Défât

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT Le 14 Juillet à 20h 17

EXPOSÉ DE L'INCIDENT *(conditions dans lesquelles il s'est produit).*

Bombe lancée d'un avion survolé au talon de l'aiguille n° 55 de la gare de Chateau-Thierry coupant les poid 30 et 32 et endommageant le poid 22.

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

poid de pétimed

1) ou accident, ou acte.
2) de trains, de voie, de personnes, de malveillance.

O/W 1122. — IMP. LABURE. — 10926 - 7-43.

AVARIES A LA VOIE OU AUX INSTALLATIONS
(détail succinct)

MONTANT DES DÉGATS :

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.)

A ..... le ..... 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.

1

14 JUIL 1944

50"25

Ligne de Paris à Strasbourg

Km. 32.400

Bombardement du train 1050

Voies endommagées

S.N.C.F.-Rgt-V.B.-

I er Arrondissement

SECRET

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

1° - Exposé des faits

Le 14 Juillet 1944 à 20h.25' des avions ont attaqué vers le Km 92. deux un train circulant sur voie II (train 1050. indice 1490276)
Ces avions ont lancé un certain nombre de bombes qui ont causé les dégats suivants -
voie I coupée Voie II sautée au Km 91867.
voie I et II coupée du Km 92340 au Km 92450 par suite d'explosion de wagons de munition -
voie II déconsolidée au Km 89.700 par suite de chute d'une bombe sur le remblai - (voir schéma)

2° - Nombre d'ouvriers employés aux travaux de déblaiement et de reconstruction

Personnel SNCF.	35H.
Organisation Todt	458H + 23chefs.
Deutsche Reichbahn	52H + 4chefs -

3° - Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvre ou éventuellement de débranchement :

Circulation complètement interrompue -

4° - Trains et wagons bloqués:

5° - Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction :
La voie I a été rétablie le 15-7-44 à 19H - avec ralentissement à 10 Km/h - La voie sera probablement rétablie avec ralentissement à 10 Km/h dans l'après-midi du 16 Juillet 1944 -

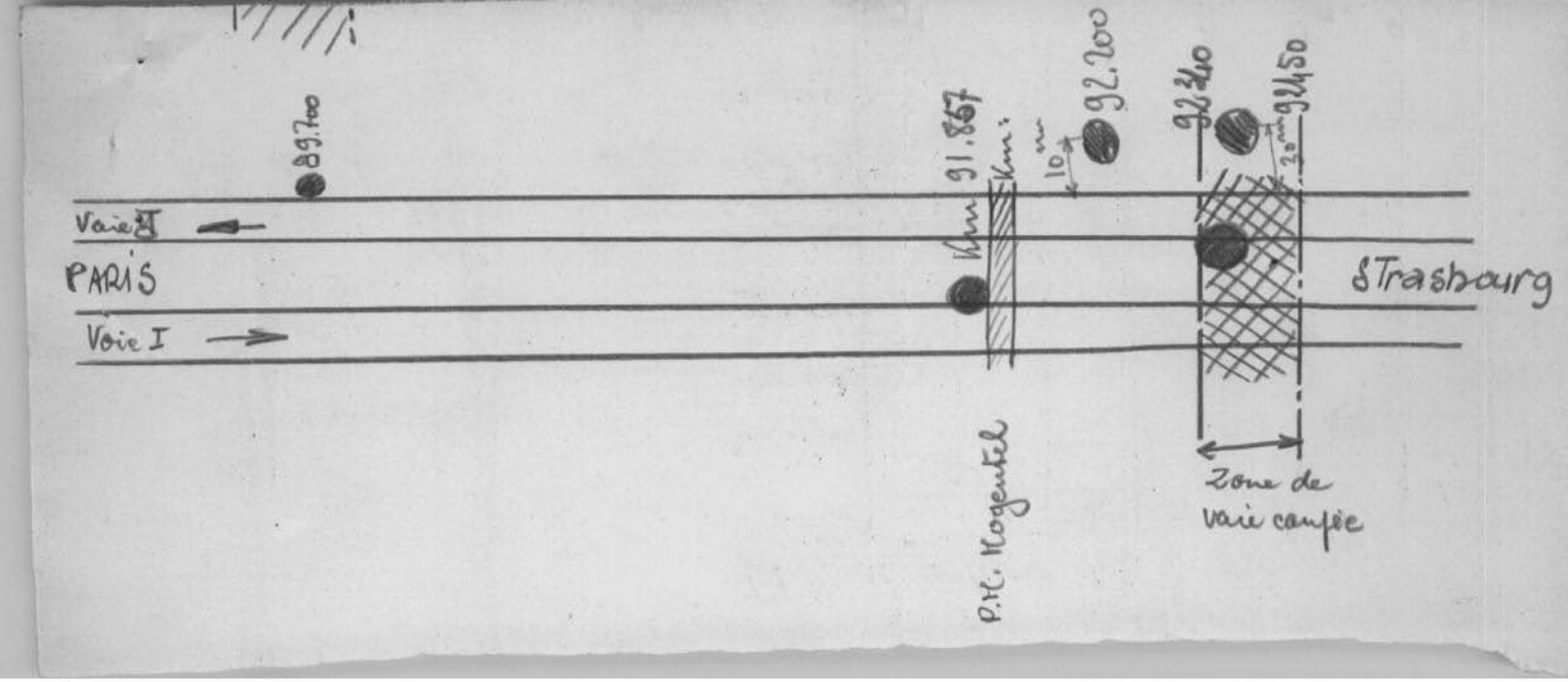
6° - Divers

Dégats subis à la maison de garde du Passage à niveau de Hagenthal Km : 91 867 - Fenêtre portes arrachées, murs fissurés - (maison inhabitable)

A Hagenthal l'autand, le 15 Juillet 1944

Le Chef de District,

R Cailly


89.700
91.857
Km
10 m
92.200
92.240
20 m
94.450
Voie II
PARIS
Voie I
Strasbourg
P.K. Kogenheim
Zone de
voie coupée

Copie à Mr le chef de Service VB -

S.N.C.F.-Rgt-V.B.-

1er Arrondissement

par le TRAIN

RAPPORT DE SITUATION APRES ATTAQUE AERIENNE

1° - Exposé des faits : Le 14 Juillet 1944 à 20h.25' des avions ont attaqué vers le Km 92.100 un train montant sur voie II (train 1050. indice 1430376) Ces avions ont lancé un certain nombre de bombes qui ont causé les dégats suivants -
voie I coupée Voie II coupée au Km 91+67.
voie I et II coupée du Km 92360 au Km 92450 par suite d'explosion de Wagons de munitions -
voie II déraillée au Km 89.700 par suite de chute d'une bombe sur le ballast - (voir schéma)

2° - Nombre d'ouvriers employés aux travaux de déblaiement et de reconstruction

Personnel SNCF. 35 H.
Organisation Todt 458 H + 23 chefs -
Service Reichsbahn 52 H + 4 chefs -

3° - Obstacles à la circulation des trains, aux mouvements de manoeuvre ou éventuellement de débranchement :

Circulation complètement interrompue -

4° - Trains et wagons bloqués :

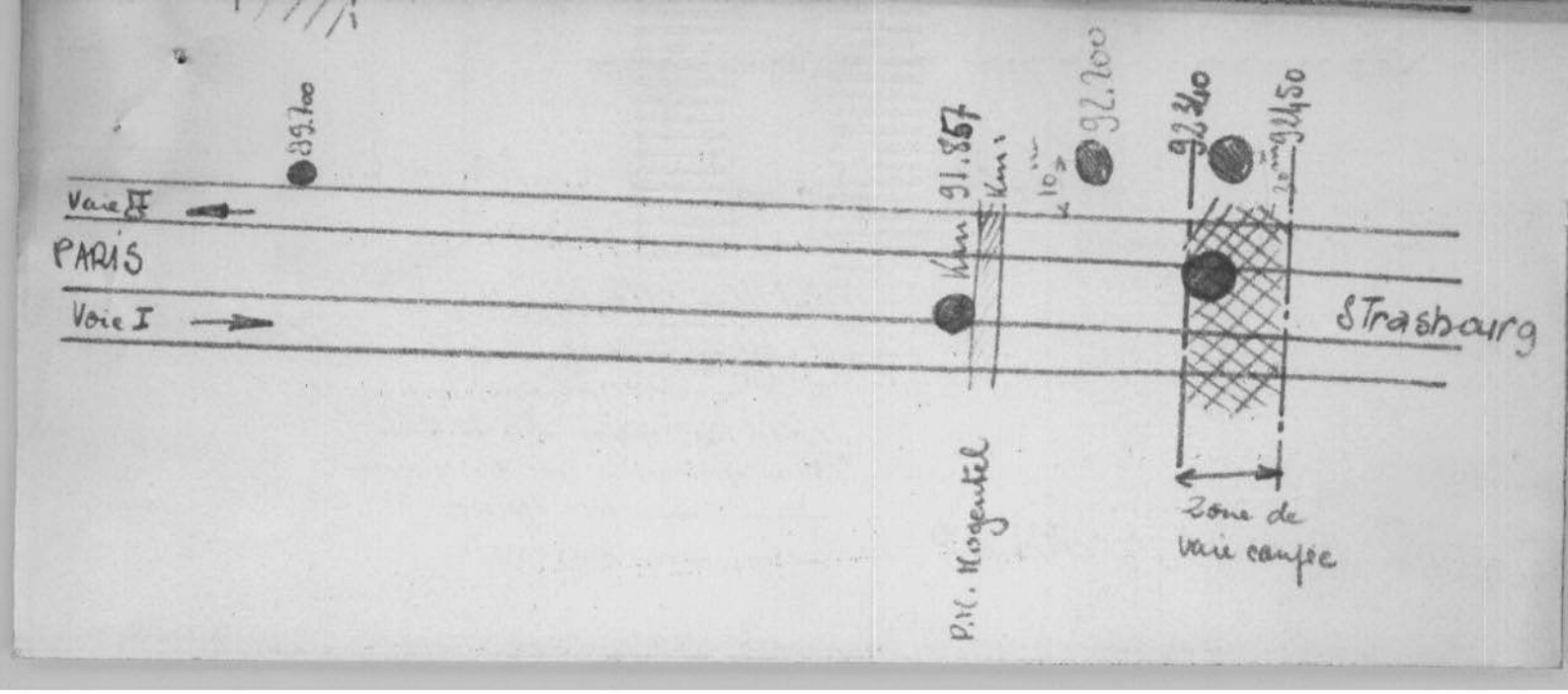
5° - Reprise partielle de l'exploitation suivant les travaux de déblaiement et de reconstruction :
La voie I a été libérée le 15.7.44 à 19H. avec ralentissement à 10 Km/h. La voie sera définitivement rétablie avec ralentissement à 10 Km/h dans l'après-midi du 16 Juillet 1944 -

6° - Divers : Dégats subis à la maison de garde du Passage à niveau de Hodenhel Km : Faible part atteinte, une femme - (maison habitable)

Hoyerswerda, le 15 Juillet 1944

Le Chef de District,

R Cailly


89.700
Voie II
PARIS
Voie I
91.857 Km
92.200
92.440
94.450
Strasbourg
P.K. Hoguetel
Zone de
voie coupée

621

14 JUIL 1944

21.20

1

Paris-Strasbourg

Gare de Château-Thierry

Dépôt avarié - Coupure des voies 1 et 2

Pas d'accident

Artillerie 10e
(Château-Thierry)

Rapport journalier

Ligne de Paris à Strasbourg.

Bombardement des forts au Nord de Toul
entre Château-Thierry et Nogent.

Date. 14 juillet 1914 à 20h 1/4.

Exposé. Tombe tombé à un endroit, tombe sur voie I, une vers 10h 1/2.

Conséquences: pas de personnel.

Dommages au sol.

2 rails 12m. Lent d'étage voie I (rails tordus et cassés).
- voie II soufflée sur une longueur de 10m.

Montant probable des dégâts: 40.000f.

Travail au Nord: 1 wagon endommagé, sur une 2ème.
tous fils télégr. coupés.

Mesures prises:

Les voies 1er et 2ème ne sont pas utilisées dans cette direction
de celle-ci des ouvertures ~~[illegible]~~ statiquées, les heures journa
été données par ces Nord.

Inscrire demandé au dépôt de Château-Thierry pour remplac
de ces rails.

Date et heure probable de remise en état des VP.

Voie II: 15 juillet vers 14 heures
Voie I: 16 juillet vers 12 heures.

Copie est fait le chef au 8e RB
- le chef du 14e Arrondt. ms.

Château-Thierry, le 14 juillet 1914
Le chef de district,

BAILLE.

622

14 JUIL 1944

20"40

1

Paris-Strasbourg ~~et St Florentin Clairvaux~~

Gare de Mézy : fois 1 coupé, 2 soufflé

Gare de Saumeseaux : Fois 1 et 2 coupées

Pas d'accident

S. N. C. F.

IF 96

Région Est VB

INCIDENT (1) de (2) Joies

1 • Arrond[t] de Paris

13 • Section de Chateau Thierry

133 • District de)

Ligne de Paris à Strasbourg

Gare de ..... ou point kilométrique 101.870

entre les gares de Chateau Thierry et Nizy.

NATURE DE L'INCIDENT Bombardement aérien.

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT 14 Juillet 1944 à 20h17

EXPOSÉ DE L'INCIDENT *(conditions dans lesquelles il s'est produit).*

Une bombe lancée d'un avion a coupé la voie I au km 101.870 et soufflé la voie II

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

Pas d'accident de personne.

1) *ou accident, ou acte.*
2) *de trains, de voie, de personnes, de malveillance.*

O/W 1122. — IMP. LAHURE. — 10026 - 7-43.

AVARIES A LA VOIE OU AUX INSTALLATIONS *(détail succinct)*

MONTANT DES DÉGATS :

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.)*

A Louveciennes le 16 juillet 19 40

Le Chef de District *(Nom)* PAULE

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.

15 JUIL 1944

1ᴺ 30

Entre Mézy et Chateau d'Hiverny

Mitraillage des trains 1.194

7 longueurs de 12ᵐ 46 E avariées et 265 traverses brulées

S. N. C. F.
I F 96

INCIDENT (1) de (2) Joint.

Région Est VB

1 • Arrond[t] d. Paris
13 • Section d. Chateau-Thy
33 • District d. —do—

Ligne d. Paris à Strasbourg.
Gare d. ..... ou point kilométrique 102.675/102.759.
entre les gares d. Ligy et Chateau-Thierry.

NATURE DE L'INCIDENT Mitraillage du train 1194.

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT 15 Juillet 1944 à 1h30.

EXPOSÉ DE L'INCIDENT *(conditions dans lesquelles il s'est produit).*

Un avion a mitraillé à 1h30 le triage de Ligy le train 1194 chargé de munitions, garé trouvé été fut atteint 7 wagons brûlèrent vers le milieu du train.

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

Cantonnier Jacquet Paul, agent 332, blessé à la main et à l'œil par explosion d'un détonateur le 16 Juillet 1944.

1) *ou accident, ou acte.*
2) *de trains, de voie, de personnes, de malveillance.*

O/W 1122. — IMP. LAHURE. — 10926 - 7-43.

AVARIES A LA VOIE OU AUX INSTALLATIONS *(détail succinct)*

MONTANT DES DÉGATS :

AVARIES AU MATÉRIEL

RETARD DES TRAINS :

MESURES PRISES Remplact matériel avarié

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.)*

A ..... le ..... 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.

630

15 JUIL 1944

14.45

Paris - Strasbourg

Gare de Château-Thierry

Bombardement et mitraillage

1

S. N. C. F.

IF 96

Région EST VB

1e • Arrond^{t} d Paris

13 • Section de Chateau-Thy

133 • District d de

INCIDENT (1) de (2)

Ligne d Paris à Strasbourg

Gare d Chateau-Thierry ou point kilométrique

entre les gares d et

NATURE DE L'INCIDENT Mitraillage de wagons

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT 15 Juillet 1943 à 14.45

EXPOSÉ DE L'INCIDENT *(conditions dans lesquelles il s'est produit).*

J'avion a mitraillé le faisceau face de Chateau-Thierry, incendiant 2 wagons

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

pas d'accident de personne

1) *ou accident, ou acte.*
2) *de trains, de voie, de personnes, de malveillance.*

O/W 1122. — IMP. LABURE — 10026 - 7-43.

AVARIES A LA VOIE OU AUX INSTALLATIONS *(détail succinct)*

MONTANT DES DÉGATS :

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.)*

A ..... le ..... 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.

629

1

15 JUIL 1944

6400

Paris - Strasbourg

Abords de Mézy

Incendie d'un train

Entre Fermanil et Chaumes

Bombardement (16 juillet 1944)

Rapports journaliers

1

BR/AC/3[illegible] ex.

Section 14

Entre Verneuil et Chaumes

Gare de

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 16 Juillet 1944

Journée du 31 Juillet 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Travaux prévus pour le lendemain	Observations
Km 57.190 Ligne 39 M. Meyer	SNCF: 2	Surveillance V.2		

Approvisionnements	Quantités nécessaires	Reçues de jour	Reçues antérieurement	Restant à recevoir	(1) chiffres pouvant varier suivant l'avancement des prospections et travaux
Rails ..... Traverses .... Appareils .... Remblai ..... Ballast	/	/	/	/	

Ravitaillement : non assuré par cantine SNCF.

Faits marquants : Dernier rapport fourni.

Gretz le 31 Juillet 1944.

Le S/ Ingénieur, Chef de Section,

Bruyninx

BR/AC/3[illegible] ex.

Section 14

Gare de Evin Vernaud et Chaumont

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 16.7. 1944

Journée du 29.7 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Travaux prévus pour le lendemain	Observations
Km 57/190 Ligne 39 N Nord	SNCF 2	Remise en état Voie 2	Idem	

Approvisionnements	Quantités nécessaires	Reçues de jour	Reçues antérieurement	Restent à recevoir	(1) chiffres pouvant varier suivant l'avancement des prospections et travaux
Rails					
Traverses	—	—	—	—	
Appareils					
Remblai					
Ballast					

Ravitaillement : Non assuré par Cantine SNCF

Faits marquants : Néant

— le 29.7. 1944

Le S/ Ingénieur, Chef de Section;

Weynand

BR/AO/3[illegible] ex. N poste parle

Gare de Cité Fermont et Chaumont —

Section 14

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 16-7- 1944

Journée du 28.7 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Travaux prévus pour le lendemain	Observations
KW S/190 Ligne 39 19 Meyer	SNCF 3	Manillons et entretien Voie 2	Idem	

Approvisionnements	Quantités nécessaires	Reçues de jour	Reçues antérieurement	Restant à recevoir	(1) chiffres pouvant varier suivant l'avancement des prospections et travaux
Rails					
Traverses	—	—	—	—	
Appareils					
Remblai					
Ballast					

Ravitaillement : Non assuré par Cantine de Gué

Faits marquants : Une alerte

Gué..... le 2.8..7..... 1944

Le S/ Ingénieur, Chef de Section,

Auguste

Entre Vernéville et Chaumes

Modèle I

GARE DE

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 16 Juillet

Journée du 27 Juillet 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travail effectué	Travaux prévus pr le lendemain	Observ.
N°1				
Km. 57.190	SNCF: 2	Surveillance et entretien Voie 2	à suivre	
Ligne 39	Requis 0			
M. Meyer-	2			
N°2				
	Approvisionnements: néant			
	Ravitaillement non assuré par cantine de Gretz.			
	Faits marquants: néant			
N°3				

Gretz le 27 Juillet 1944.

Le P/ Ingénieur Chef de Section

M. Meyer

BR/Ac/100 ex.

Section 14

Entre ~~Gare de~~ Verneuil et Chaumes

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 16 Juillet 1944

Journée du 26 Juillet 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Travaux prévus pour le lendemain	Observ^ns
Km. 57.190 ligne 39. M. Meyer.	SNCF. 1 Requis 6	Rebouchage de trous de bombes aux abords du viaduc. Entretien de la Voie II	Id suivre.	

Approvisionnements	Quantités nécessaires	Reçues ce jour	Reçues antérieur^t	Restant à recevoir	
Rails					(1) Chiffres pouvant vérifier suivant l'avancement des prospections et travaux
Traverses					
Appareils.....					
Remblai.....					
Ballast.....					

Ravitaillement : non assuré par cantine de Gretz.

Faits marquants : Néant

Gretz, le 26 Juillet 1944

Le s/s Ingénieur, chef de section,

Meyer

BR/Ac/100 ex.

Section 14

~~Gare de~~ Entre Verneuil et Chaumes

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 16 Juillet 1944

Journée du 25 Juillet 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Travaux prévus pour le lendemain	Observations
Km 57-190	SNCF 1	Rebouchage aux abords du viaduc	} à suivre	
ligne 39	Requis 6 / 7	Entretien de la voie 2	}	
M. Meyer				

Approvisionnements	Quantités nécessaires	Reçues ce jour	Reçues antérieurement	Restant à recevoir
Rails				
Traverses				
Appareils.....				
Remblai.....				
Ballast.....				

(1) Chiffres pouvant varier suivant l'avancement des prospections et travaux

Ravitaillement : Non assuré par cantine SNCF de Gretz

Faits marquants : Néant

Gretz le 25 Juillet 1944

Le s/s Ingénieur, chef de section,

Arrigoni

BR/Ac/100 ex.
Section 14

Gare de Entre Vernaul et Chaumes

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 16 Juillet 1944

Journée du 24 Juillet 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Travaux prévus pour le lendemain	Observations
Km 57.190 ligne 39 M. Mayer	SNCF 2 Requis 14 16	Rebouchage aux abords du viaduc.	à suivre	

Approvisionnements	Quantités nécessaires	Reçues ce jour	Reçues antérieurt	Restant à recevoir	
Rails					(1) Chiffre pouvant vérier suivant l'avanct des prospections et travaux
Traverses					
Appareils.....					
Remblai.....					
Ballast.....					

Ravitaillement : Non assuré par cantine SNCF de Gretz

Faits marquants : Circulation sur voie II rétablie avec ralentissement à 10 Km

Gretz le 24 Juillet 1944
Le S/c Ingénieur, chef de section,

BR/Ac/100 ex.

Section 14

Entre Vouvent et Chaumes

Gare de

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 16 Juillet 1944

Journée du 22 Juillet 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Travaux prévus pour le lendemain	Observ^ns
Km 57+190 ligne 34 Id Meyer	2 = SNCF 14 = Requis 16	Achèvement du comblement du trou de bombe sur remblai côté voie II Intérieur voie I avant suppression ralentis relevage et dressage voie II	à suivre	

Approvisionnements	Quantités nécessaires	Reçues ce jour	Reçues antérieur^t	Restant à recevoir	
Rails					(1) Chiffre pouvant vérier suivant l'avanct des prospections et travaux
Traverses					
Appareils.....					
Remblai.....					
Ballast.....					

Ravitaillement : Voy assuré par cantine SNCF de Gretz

Faits marquants : Néant - La voie II ne pourra être rendue à la circulation que Lundi 25 Juillet (Tassement de la terre sous voie II)

Gretz le 22 Juillet 1944

Pour Le s/s Ingénieur, chef de section,

Le Sous-chef de Section

Lemaître

Modèle I — Centre Vernaut de Marles

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 16 Juillet

Journée du 21 Juillet

Désignation du chantier	Effectifs	Travail effectué	Travaux préyus pr le lendemain	Observ.
N°1 En parcours Kil. 57,190 Mr. Meyer	SNCF = 2 Requis = 14 16	Viaduc de Chauvigny Cuvette voie I — hérissement plateforme voie II à déblaiement du écoulement du trou de bombe en cîté de remblai	Continuation des apports de déblais	
N°2 Approvisionnements : néant Ravitaillement : non assuré par cantine SNCF.				
N°3 Faits marquants : La voie II ne sera rendue à la Circulation que le samedi 22 Juillet à 18h				

Fait à Crécy le 21 Juillet 1944
Pour le Sous Ingénieur Chef de Section
Le Sous Chef de Section

BR/Ac/100 ex. Tunnel Vermand et Marlos

Section 14 Gare de

Remise en état des destructions causées par le bombardement du 18 Juillet 1944

Journée du 20 Juillet 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Travaux prévus pour le lendemain	Observ^ns
Cutre Vermand et dommes Km 57,190 1,900 M Meyer	Sncf = 2 Requis = 14 16	Trou de boute à couelle – Transport de terres pour remblai Dressage voie II	achèvement comblement trou sur le sens Nord	

Approvisionnements	Quantités nécessaires	Reçues ce jour	Reçues antérieur^t	Restant à recevoir	
Rails ..... Traverses .... Appareils..... Remblai..... Ballast.....	pas l'emploi de matériel de voie				(1) Chiffre pouvant vérier suivant l'avanct des prospections et travaux

Ravitaillement : non assuré par la cantine de Gretz.

Faits marquants : voie I rendue à la circulation, voie II en cours de travail sera rendue le 24 Juillet sous réserve – (difficulté de transporter du remblai.

Gretz, le 20 Juillet 1944

Le s/s Ingénieur, chef de section,

M Meyer

1

16 JUIL 1944

P.N de Bouteaux à Bon (ligne 42)

Barrières enfoncées

CFS-PROVINS -
Lignes affermées de
Longueville Esternay
Mézy Esternay
du Iᵉ Arrondissement

PN de Montceaux St Bon
km II4.9II

Service Voie et Travaux

Incident au PN

Rapport d'information nº 4

Etat des installations du PN de Montceaux St Bon
km II5.9II

1944

Dans la nuit du I5 au I6 juillet les barrières du PN de Montceaux St Bon km II5.9II étaient fermées pour le passage du train 45I détourné par ligne 42. Un tracteur allemand a heurté les 2 barrières qui ont été fortement endommagées

LE CHEF DE SECTION,

COMPAGNIE DE CHEMINS SECONDAIRES
RÉSEAU DE PROVINS
6, Route de Chalautre - PROVINS
Téléphone 3-46

70

1

16 JUIL 1944

16h

La Ferté Gaucher

Bombardement

Pas d'avaries à la voie

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

*Région d*e Est

Service de la Voie et des Bâtiments

1e Arrond[t] de Paris

12e Section de Coulommiers

152e District de La Ferté Gaucher

INCIDENT[(1)] / DE[(2)] Voie

Ligne de Gretz à Sézanne

Gare de La Ferté Gaucher ou point kilométrique 90.750

entre les gares de ..... et .....

Date et heure de l'incident ..... : 16 Juillet 1944 à 15h 00.

Nature de l'incident ..... : chute de bombe

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. : Un jour et heure ci-dessus une bombe lancée au dessus de la gare de La Ferté Gaucher est tombée au PK 90.750 côté Voie 1 sur la Salle remplissant un entonnoir de 3m50 de profondeur et 3m50 de ∅

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..... : Pas de morts ni blessés

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) ..... : Pas d'avaries à la voie ni à la plateforme — Coupure de tous les fils de transmission côté Ouest de la gare — Commencer la pose des fils télégraphiques

Montant des dégâts ..... : 300 frs

Avaries au matériel ..... : Pas lus de 6 placards wagons en stationnement

Retard des trains ..... : néant

Mesures prises ..... : /

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées. : Front de guerre

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

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) ..... : Autorités administratives civiles et judiciaires ainsi que autorités d'occupation prévenues — enquête faite

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

A La Ferté Gaucher, le 17 Juillet 1944

Le Chef de District,

(Nom WOLBER)

(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.

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

Mod. I. F. 96. — OE 1647o. — Imp. Lahure, Paris. — 1660i-10-41.

703

16 JUIL 1944

16h15

Longueville

1

Bombardement gare et dépôt

Rapport communiqué de Mr DEMONCEAUX Jean, Chef de District à Longuenille en date du 16 Juin 44 -

- Ce jour vers 16h15, des avions ennemis ont bombardé la gare et le dépôt de Longuenille. Plusieurs victimes -

Une bombe est tombée au talon du branchement 12 coupant les rails et endommageant l'installation hydraulique dans cette zône -

Une autre est tombée dans un magasin du dépôt ne causant que des dégats matériels -

Durée probable du rétablissement d'une des deux voies 2 jours -

Le Chef de District

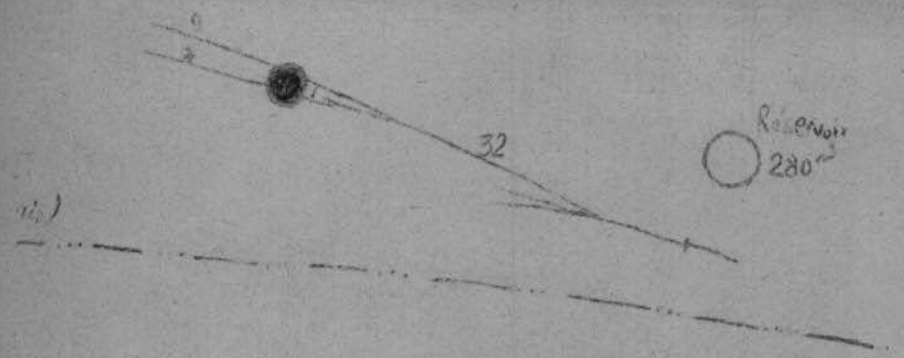
Signature

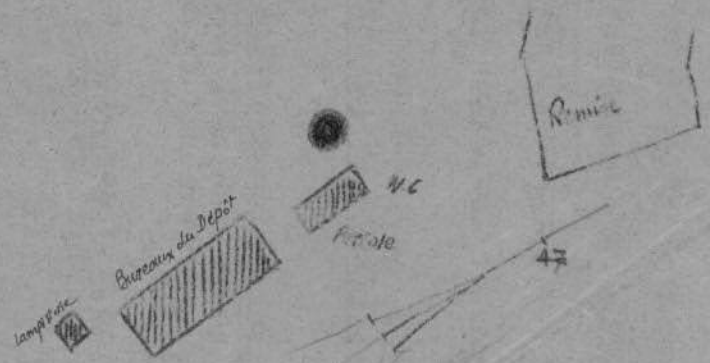
1 Exemplaire au SR
1 - à l'Arrondissement
1 - à la section -

- Gare de Longueville -

- Bombardement du 16 Juillet 1944 -

- Emplacement des points de chute -





Lampi

16 JUIL 1944

21h15.

716

Gretz - Fort de Bellevaux

2 bombes

Gus d'avarec aux installations (sauf fils téléph.)

Piste existante.

Piste à déplacer.

Piste nouvelle.

Echelle de 0m,005 par mètre.

S.R. VB

Rapport sommaire et détaillé
de M. Derbanne Chef de district Gref

Le 16 Juillet 1944 vers 21h15 quelques avions anglo-américains ont lâché 2 bombes devant abords du Pont de Bellecroix sans l'atteindre, l'une face au Rl 35.950 à 12m de la voie 1, l'autre face au Rl 36.120 à 40m de la voie 1 (voie par ex. communicat)
Deux autres bombes ont été lâchés à proximité du PN de Roissy 5 et sont tombés dans les bois face au Rl 32.800 à 50m de la voie 1 sans dégats.
Aucune victime - Circulation non interrompue
Fils Téléphoniques coupés au droit du Rl 36.

Gref 17.7.44
Le Chef de District

(DERBANNE à GREF 2)

16 JUIL 1944

15.730

702

1

Entre Vermenil et Chaumes

Bouleversement du Viaduc de Chaumes

Ouvrage intact ; 2 voies coupées

Dépenses d'exploitation						Prix de la quantité	Quantités
Travaux Complémentaires		Travaux Complémentaires		Travaux Complémentaires			
par article	par ouvrage	par article	par ouvrage	par article	par ouvrage		

Rapport de bombardement : Ligne Verneuil.

Ce jour 16 juillet 1944 à 15h30 le Viaduc de Chaumes situé entre Verneuil et Chaumes Km 57.120 a été attaqué par avions américains Six bombes tombèrent, deux dans les emprises dont une non eclatée au pied de la culée côté Verneuil, à droite de la ligne, l'autre au Km 57.190, en crête de remblai, cette dernière soufflant les 2 voies. L'ouvrage est intact, pas de victime, pas de matériel avarié

Verneuil le 16 juillet 194
Le Chef de District

1 exemplaire à Monsieur le Chef du Service VB
1 — id° — à Monsieur le Chef de 1er arr.t VB
1 — id° — à Monsieur le Chef de la Section 14.

EST - Mod. 1010 — Lot 1 - Q 1009 - Blanchard - 2-38

VOIE & BATIMENTS

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

1 e ARRONDISSEMENT
14 e SECTION

EXTRAIT DU RAPPORT
de M. Meyer R. Chef de District
à Verneuil l'Etang

No

Ligne de Verneuil-l'Etang à Marles en Brie

Rapport de bombardement

Le 16 juillet 1944 vers 15h 30, le viaduc de Chaumes situé au Km 57.120 a été attaqué par six avions américains. Six bombes tombèrent dont deux dans les emprises, l'une au pied de la culée côté Verneuil, à gauche de la ligne, cette dernière n'est pas éclatée, elle est restée sur le sol, l'autre explosa en crête de remblai au Km 57.190, creusant un entonnoir de 12 m de diamètre, et soufflant les deux voies. L'ouvrage n'a pas été atteint, il n'y a pas eu de victime, ni de matériel détruit. Le bouchage des trous de bombe sera le plus gros travail de cette réparation, la terre étant projetée de telle manière qu'il n'est pas possible de la récupérer, les déblais nécessaires devront être amenés par Wagons. La commune de Chaumes fournira les requis civils pour effectuer ce travail. La circulation reprendra vraisemblablement le 20 juillet.

Transmis à l'Ant

Verneuil l'Etang le 17/7/44
Le Chef de District

GRETZ, le 20 JUIL 1944
Le Sous-Ingénieur, Chef de Section

Transmis à M. le Chef du Service V.B.

Paris, le 22 Juillet 1944.

Circulation rétablie le 20 Juillet sur voie 1, le 22 Juillet sur voie 2

Pour le Chef d'Arrondissement
L'Ingénieur Adjoint

1

709

16 JUIL 1944

16"00 à 16"15

Gare d'Esternay

Bombardement et Mitrailage

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région d EST

Service de la Voie et des Bâtiments

1er ° Arrond[t] d[e] Paris

15 ° Section d[e] Courbevoie

153 ° District d[e] Asnières

INCIDENT[(1)] DE[(2)] Voie

Ligne d[e] Metz à Noisy

Gare d[e] Asnières **ou point kilomètrique**

entre les gares d[e] — **et** —

Date et heure de l'incident ..... : Le 15 Juillet 1944 de 15h00 à 16h15

Nature de l'incident ..... : Bombardement et mitraillage par avions

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

M. Noël

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

Néant

Avaries à la voie ou aux installations (détail succint) .....

Voie 3 en gare d'Asnières au Km 115.86 : 1 bout de rail coupé et déplacé par un wagon se trouvant sur cette voie.

Montant des dégâts ..... :

Avaries au matériel .....

2 machines appartenant à la Cie des Chemins de Fer Secondaires mitraillées et complètement inutilisables

Retard des trains .....

Une dizaine de wagons avariés par l'explosion et le reste

Mesures prises .....

La voie 3 est occupée par une rame de wagons les trains de voyageurs ne peuvent circuler qu'après libération de la voie

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) .....

Autorités françaises et Allemandes avisées

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

A Asnières, le 16 Juillet 1944

Le Chef de District,

(Nom CHOLET)

(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.

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

Mod. I.F. 96. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, O/E 5857 (8-1941) 556

17 JUIL 1944

10h15 à 11h00

Entre Etrepagny et Joinville

Bombardement

Voies interceptées entre les km 113.200 et 113.490

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région d Est

Service de la Voie et des Bâtiments

1 e Arrondt d Paris

15 e Section d Gretz

153 e District d Bonneuil

INCIDENT(1) DE(2) Voie

Ligne d Gretz à Sézanne

Gare d ou point kilomètrique 113.150 - 113.[illegible]

entre les gares d Bonneuil et Boissy

Date et heure de l'incident ..... : Le 17 Juillet 1914 entre 10h15 et 11h00

Nature de l'incident ..... : Bombardement par avions -

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

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

Pas de Victime

Avaries à la voie ou aux installations (détail succint) .....

- Voir au Dos -

Montant des dégâts ..... :

Avaries au matériel .....

- Néant -

Retard des trains ..... :

Voie non utilisable du km 113.200 au km 113.[illegible]

Mesures prises .....

Aucune mesure prise jusqu'à présent - Nous attendons les décisions de l'autorité [illegible]

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) .....

Autorités françaises et Allemandes avertie

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

A Bonneuil, le 17 Juillet 19[illegible]

Le Chef de District,

(Nom CHOQUET)

(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.

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

Mod. I.F. 96. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, O/E 3867 (8-1941) 550

Avaries à la voie –

Les voies sont complètement inutilisables entre les Km. 113.200 et 113.470. A cet endroit la plateforme et la voie ont été emportées sur le pont de 7m00 sur le grand Nom – Le pont est complètement détruit – voies I et II coupées et soufflées – Il existe un entonnoir de 20m de diamètre et 8 à 10m de profondeur –

– 1 boucle au Km 113.780 sur la voie I – Les 2 voies sont complètement détruites – Il existe un entonnoir de 12 à 15m de diamètre et de 5m de profondeur –

– 1 boucle au Km 113.360 sur la voie II – Cette voie est coupée – La voie I est complètement soufflée – Il y a un entonnoir de 12m de diamètre et de 4m de profondeur –

– 1 boucle au Km 113.380 sur le remblai côté voie II – Les voies sont soufflées –

– 1 boucle au Km 113.350 – voies I et II coupées – Il y a un entonnoir de 6 à 8m de diamètre et 3 à 4m de profondeur – Le dégré du Km 113.355 et la signalisation PLF sont intacts –

– 1 boucle au Km 113.400 – voies I et II coupées et soufflées – Il existe un entonnoir de 15 à 20m de diamètre, sur 8 à 10m de profondeur –

– 2 boucles au Km 113.430 – voie I et II coupées et soufflées – Il existe un entonnoir de 20 à 25m de diamètre sur 8 à 10m de profondeur –

17 JUIL 1944

10 h 40

Entre Ouilly-Brecy et Vire en Evacuées

Mitraillage du train 2011

Evacuées et P.N arrêtés

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région d Est

Service de la Voie et des Bâtiments

1er Arrond[t] d Paris

1re Section d Meaux

193e District d La Ferté Milon

INCIDENT[(1)] ..... DE[(2)] Train (fait de guerre)

Ligne d Paris à Reims

Gare d ..... **ou point kilométrique** 100[km] 600

entre les gares d Ouchy-Brisy **et** Fère en Tardenois

Date et heure de l'incident ..... : 24 Août 44 à 10[H] 45.

Nature de l'incident ..... : Train 201 mitrailler par avions anglo-américains

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. : Train 201 remorqué entre Ouchy et Fère en Tardenois de la Pile d'ammunition avions et les wagons à bagages tôlerie. Sont de suite auprès canonniers vue l'obstruction par incendie des wagons.

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..... : Pas d'accident de personnes

Avaries à ~~la voie~~ ou aux installations (détail succinct) ..... : Les wagons atteints sont entièrement détruits par le feu. Les autres wagons sont légèrement endommagés.

Montant des dégâts ..... :

Avaries au matériel ..... : Wagon DR contenant incendié complètement

Retard des trains ..... : 1 Locomotive N° 51090 DRS hors service

Mesures prises ..... : Evacuation des wagons 3701 et des voyageurs mis en sécurité à Ouchy. Train 1 télégraphié à 11 H 45.

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées. : Nombreux avions anglo-américains ont mitraillé la gare et la voie de la ligne. Circulation normale rétablie à 18 H 30

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

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) ..... :

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

A Meaux, le 24-8 1944

Le Chef de District,

(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.

(Nom BERNIER)

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

Mod. I. F. 96. — OE 16470. — Imp. Lahure, Paris. — 1660-10-47.

17 JUIL 1944

11"45

1

Tony - sur - Marne

Métrallage

Voie 1 hors service

Zinco L. Courbet, Paris.

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

*Région d*e l'Est

Service de la Voie et des Bâtiments

1 e Arrond t d e Paris

15 e Section d e Courbevoie

152 e District d e La Ferté Gaucher

INCIDENT (1) ..... DE (2) Voie

Ligne d e Paris à Strasbourg

Gare d e Jouy s/Morin ou point kilométrique 88700 - 88900

entre les gares d e Jouy s/Morin et .....

Date et heure de l'incident ..... : 17 Juillet 1944 à 11h 45

Nature de l'incident ..... : incendie par mise de chute de bidon d'essence

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. : Un jour et demi ci-dessus sont tombés sur la gare de Jouy s/M. 8 bidons d'essence (incendiaires) qui mitraillés après leur chute ont explosé et se sont enflammés projetant ainsi un magasin d'essence enflammé sur 50 m² environ sur Voie 1 et 2 et aux accotements.

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..... : pas de blessés ni de morts

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) ..... : Les traverses légèrement carbonisées mais pouvant rester en voie. Le disque Voie 1 côté Bx 88 89 a complètement hors service

Montant des dégâts ..... : 20 000 f

Avaries au matériel ..... : le toit d'un wagon couvert détruit

Retard des trains ..... : Sans

Mesures prises ..... : les sapeurs-pompiers de Jouy s/M. ont été appelés sur les lieux pour l'extinction de l'incendie

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées. : fait de guerre

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

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) ..... : Autorités administratives civiles et judiciaires ainsi que gendarmerie d'occupation prévenues — enquêtes faites

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

A La Ferté Gaucher, le 17 Juillet 1944

Le Chef de District,

(Nom WOLBER)

(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.

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

Mod. I. F. 96. — Oll 1647o. — Imp. Lahure, Paris. — 1660-10-41.

18 JUIL 1944

10 n 25

Ligne de Gretz à Coulommiers

Mitraillage en gare de Dammartin-Tigeaux

Voie intacte - Halle endommagée.

Ligne de Gretz à Coulommiers

Extrait de Rapport de M. Demange Gilbert attaché d'district à Tournan, en date du 18 Juillet 1944.

Mitraillage d'un train en gare de Dammartin-Cigeaux.

Le 18 Juillet 1944, vers 10h25, un avion anglo américain a mitraillé, bombardé et canonné la machine 141 TB. 495 (GRETZ) (mécanicien Martinet de la Villette, chauffeur Montagne de la Villette) du train 2433 arrêté à la halte de Dammartin-Cigeaux.

Il n'y a pas d'accident de personnes.

Aucun dégât à la voie. Les parties vitrées de la halte sont arrachées. La machine a reçu une vingtaine de balles, trouant le réservoir de gauche et un obus coupant un rayon de roue, en faisant un deuxième et brisant le longeron de droite du chassis, ce qui a produit l'immobilisation de la deuxième roue motrice.

Un service de voie unique avec pilotage a été effectué entre les gares de Mortcerf et de Guérard. Le train de secours de Gretz a procédé à la remise en marche de la machine avariée de 16h30 à 2h30. Le service normal a été repris immédiatement après.

Les conséquences de l'accident sont les suivantes:

Retard du 2433 = 5h25. 2437 = 5'. 2434 = 5'.

Melun le 18 Juillet 1944.

Examinés à l'Arr[t] Attaché Sous de District

GRETZ, le 20 JUIL. 1944

Le Sous-Ingénieur, Chef de Section

Transmis à M. le Chef du Service V.B.

Paris, le 22 Juillet 1944.

Pour le Chef d'Arrondissement

L'Ingénieur Adjoint

23 JUIL 1944

19h à 19h15

Gare d'Estreux

Métrallage

Cas d'avaries aux voies

1

232

S.N.C.F.

Région EST

Voie et Bâtiments

Ier Arrondissement

Gare d'ESTERNAY

RAPPORT d'INFORMATION N° 6

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Etat des installations de la Gare d'ESTERNAY
à la date du 24 Juillet 1944.

I - Renseignements généraux.

Le 23 Juillet 1944 de 19 h à 19 h 15 la gare d'Esternay ainsi que le train-parc allemend stationné sur la voie I de la ligne de Gretz à Sézanne entre les km.112.200 et 112.450 ont subi un mitraillage par avions.

II - Dégâts matériels.

Pas d'avaries aux voies.
En gare d'Esternay 2 voitures à voyageurs et 4 wagons ont été détériorés.
Au train-parc allemand 3 wagons ont été incendiés, 1 ressortissant allemend a été blessé.
Rien d'autre à signaler.

Coulommiers, le 25 Juillet 1944
Le Chef de Section

13 H 30

23 JUIL 1944

Metrailleurs

Lignes téléphoniques coupées

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région d : Est

Service de la Voie et des Bâtiments

1 ° Arrond^{t} d : Paris

15 ° Section d : Coulommiers

152 ° District d : La Ferté Gaucher

INCIDENT (1) ..... DE (2) Voie

Ligne d : Paris à Bâle

Gare d : Meilleray **ou point kilométrique** —

entre les gares d — **et** —

Date et heure de l'incident ..... : 2-3 Juillet 1944 à 19h30

Nature de l'incident ..... : Rupture de 7 lignes téléphoniques (par mitrailleuse)

Exposé de l'incident et conditions dans lesquelles il s'est produit .. : Au jour et heure ci dessus plusieurs nationaux Polonais mitrailleurs par avions ont été tués au passage à niveau de Meilleray ce qui a eu pour résultat de couper 7 lignes du réseau SNCF au Km 101.200

Conséquences (blessures notamment : joindre si possible certificat médical) ..... : Pas de blessé ni mort

Avaries à la voie ou aux installations (détail succinct) ..... : 7 lignes téléphoniques SNCF coupées au Km 101.200

Montant des dégâts ..... : 500 frs

Avaries au matériel ..... : Sans

Retard des trains ..... : sans

Mesures prises .....

Constatations faites, témoignages intéressants, causes présumées. : fait de guerre

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

Enquête des Autorités administratives et judiciaires (Premiers résultats) ..... : Autorités administrative civile et judiciaire ainsi que autorité d'occupation prévenues — enquêtes faites

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

A La Ferté Gaucher, le 24 Juillet 1944

Le Chef de District,

(Nom WOLBER)

(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.

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

Mod. I. F. 96. — OE 16470. — Imp. Laurre, Paris. — 16601-10-41.

19 N 15

27 JUIL 1944

Bombardement de la gare de Pouvrais

Dégâts aux bâtiments

NOVELIA
BY S.O.D.G.

COMPAGNIE DES CHEMINS
SECONDAIRES
RÉSEAU DE PROVINS

-PROVINS -
gnes affermées de Longueville
Esternay
ézy à Esternay
du I° Arrondissement

Gare de Provins

Service et Travaux

Bombardement du 27 juillet 1944

Rapport d'information n°I

Etat des installations de la gare de Provins

I- Renseignements généraux-
Le 27 juillet 1944 à I9h I5 la gare de Provins a été survolée par une formation de bombardiers.

Trois bombes explosives ont été lachées à proximité de la gare et en dehors des emprises. Une est tombée sur la maison d'habitation de l'Inspecteur des CFS, elle se situe en un point délimité longitunalement à 207 m à gauche de l'axe du B V et verticalement à 90 m à gauche de la voie I (v. plan au I/I000) Les deux autres groupées en un point délimité longitunalement à 42 m à gauche de l'axe du PN pour piétons km 94854 et verticalement à 27 m à droite de la voie I (v. Plan au I/I000) soit à 45 m du dépôt des machines CFS

Par ailleurs une rafale de mitrailleuse a été tirée sur deux machines en stationnement

II- Dégâts matériels- Il n'y a pas eu de dégâts aux installations fixes, voies, lignes téléphoniques et signaux. Seuls les bâtiments ont subi des dommages provoqués par le déplacement d'air et projections de matériaux et le mitraillage

Bâtiment voyageurs : quelques vitres brisées
Siège d'exploitation 2 Rte de Chalautre = Im2,5 de vitres brisées
Halle PV : I fenetre avariée et 3m2 de vitres cassées
sur couverture tuiles soufflées environ 20 m2 de révision partielle
Bureau PV : I0 m2,6 de vitres brisées

Batiment voie, magasins d'équipe cour PV = I porte avariée, serrure et gache arrachées mur en éléments de ciment fissuré
Magasin du S E - I porte et fenêtre détériorée, 0m2,90 de verres brisés et Im2,30 de verre cathédrale , 6 m2 de couverture à remanier

Installations du dépôt des CFS -
Remise à autorails = 95 tuiles cassées dont 2 en verres
3 tôles en fibro ciment perforées
0m2,25 de verre cathédrale brisées
Atelier de menuiserie= 4 tôles en fibro perforées
Remise à machines: I50 tuiles cassées
6 tôles perforées
2 gouttières de Im hors service
I panne faitière de 6 m à remplacer
Hangar fosse de lavage : 2m2,70 de verre cathédrale cassés
20 tôles perforées par mitraillage
Réservoir d'eau: 3 perforations par balles de mitrailleuse
0m2,I8 de vitres brisées
Poste à essence: 2m2, toles de couverture perforées
Bureau du Chef de Dépôt: Vitres brisées $0m^2$,37 de verre cathédrale
$0m^2$,20 de verre simple
Atelier- 8 tôles de couverture en fibro de Im50 x I brisées

vitres cassées I3 de Im50 x 45
20 t îles cassées

Magasin aux huileset chiffons -
4 tôles fibro grandes ondes 3m x Im brisées

Logement de l'Inspecteur des CFS - I appareil téléphonique complet

Nous estimons les dégâts à
Installations SNCF = 5500 frs
Installations CFS(dépôt)=8900 frs soit 4.400 frs

Provins le 3I Juillet I944
Le Chef de Section

27 JUIL 1944

Mitraillage gare de Léchelle

62 travaux brûlés

CFS-PROVINS
Lignes affermées de
Lon ueville à Esternay
Mézy à Esternay
du Iº Arrondissement

Gare de Léchelle

Service Voie et Travaux

Mitraillage du 27 juillet 1944

Rapport d'information nº 2

Etat des installations de la gare dé Léchelle

L 27 juillet, la gare de Léchelle a é é survolée par une formation d'avions.

Une rafale de mitrailleuse a été tirée sur une rame de wagons de paille garés sur voie 6

Six wagons ont pris feu, 62 traverses de la voie sont brûlées entièrement

LE CHEF DE SECTION

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
SECONDAIRES
RÉSEAU DE PROVINS
2, Route de Chalautre - PROVINS
Téléphone 3-46

1945

27 JUIL 1944

Gare de Varaumes-Jouhgonne

Débranchage 10 3 8

1 fil téléph. coupé

S. N. C. F.
IF 96

Région ... VB

INCIDENT (1) ... de (2) ...

... ° Arrond[t] d ...
... ° Section d ...
... ° District d ...

Ligne d ...
Gare d ... ou point kilométrique ...
entre les gares d ... et ...

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.*

O/W 1122. — IMP. LAHURE. — 10026 - 7-43.

AVARIES A LA VOIE OU AUX INSTALLATIONS *(détail succinct)* : Le d'avant d'1 pi
1 fil blanc coupé.

MONTANT DES DÉGATS : Insignifiant.

AVARIES AU MATÉRIEL :

RETARD DES TRAINS :

MESURES PRISES : Voie libre à 10 h. Levé 1 rail de
raccord et 2 éclisses. Circulation rétablie à 21 h.

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.)*

A Chalon s/Saône le 14 Juillet 19[illegible]

Le Chef de District *(Nom)* [illegible]

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.

27 JUIL 1944

19'45

Bombardement du Pont d'Amancheres

Feu de dégâts à l'ouvrage

2/ 1/

SNCF EST. V.B

1re Thionville

Secret

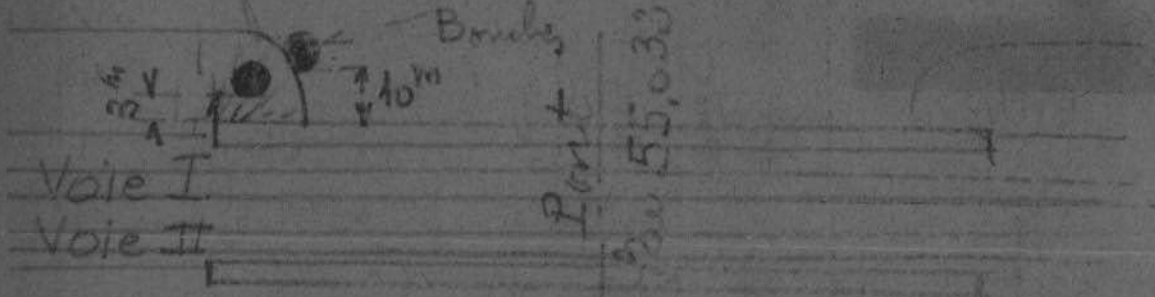
Rapport de situation après attaque aérienne

Ligne P.S

1°) Relation des faits. Le 21 Juillet 1944 vers 19h 05, des avions ont survolé le Pont d'Hunsingen sur la Nied Rle 55,033 et laissé tomber une dizaine de bombes de petit calibre dans les environs.

2 bombes sont tombées sur le 1/4 de cône côté voie I de la culée côté Paris suivant croquis ci-dessous. Ces bombes de petit calibre ont fait des trous de 2 m de diamètre et 0m50 de profondeur et n'ont occasionné aucun dégât à l'ouvrage.

5 poteaux de télécommunication SNCF ont été brisés.



2°) Nombre d'ouvriers occupés aux travaux de déblaiement : Néant

3°) Obstacles à la circulation : Néant pas d'arrêt à la voie

4°) Travaux en vagons bloqués : Néant

5°) Reprise partielle de l'exploitation durant les travaux de déblaiement et de reconstruction

Pas d'interruption de la circulation

6°) Divers - Néant

La Ferté Sous Jouarre le 28/7/44

Le Chef de district

27 JUIL 1944

d. 19"15
a- 20"55

Km 115.900

Métrallage train 458

18e Secteur
183e Section

Mitraillage du train 458 le 27 juillet

M. North

Le 27 juillet 1944, le train 458 a été mitraillé
par Bm 115 900 à 2 reprises, à 19h15 et à 20h55
Le machiniste a été rendu inutilisable, et la ligne libre
fut occupée.
Un homme affecté de suite a permis de constater
que le voie n'a pas été détériorée.
pas d'accidents de personnes dans le secteur.

Nogent, 29-7-44
Le Chef de Dist
CHEVREUIL

Copie à Mairie
Le Chef de Sec. VB

19"30

27 JUIL 1944

Ligne P.S · Km. 11.600

Montauban

Lignes aériennes à la voie

SNCF - EST V.B. Rapport de situation après
1er Août attaque aérienne
Secret
Ligne I.S.

1°) Exposé des faits - Le 21 Juillet 1944 vers 10h30 des coups de mitrailleuses furent échangés entre le poste de DCA situé aux abords de la ligne vers le Km 71.600 et des avions survolant et bombardant 5 fils de télécommunication furent coupés et 4 poteaux furent percés par des balles aux abords de ce poste téléphonique - Les dégâts étant peu importants furent réparés de suite et seront surveillés - Pas d'accident de personnes

2°) Nombre d'heures chômées aux travaux de rétablissement
Néant

3°) Obstacle à la circulation - Néant

4°) Trains ou wagons bloqués - Néant

5°) Pas d'interruption dans la circulation

6°) Divers - Néant

Le Perray s/Touraine 22/7/44
Le Chef de District
[illegible]

Copie - (M. le Chef de Service V.B
M. le Chef de V. Arrondt
M. le Chef de la Section B

27 JUIL 1944

Mitraillage des ponts Rue.
55 000 et 78 700, 83.300, 92.700, 105.600

Jets rouges

1

Ier Arrondissement
Section 13

Ier Arrondissement Bx

Soirée du 27 Juillet 1944

Mitraillage aérien sur certains points du parcours

2 Km: 55.000.....6fils ~~rompus~~ coupés)
78.700.....5 fils rompus)Réparations définitives effectuées
83.300.....2 fils rompus)dans la journée du 28 Juillet
92.700.....4 fils rompus)Matériel nécessaire : Néant
105.600.....2 fils rompus)

CHATEAU-THIERRY, le 29 Juillet 1944
Le Contrôleur Principal du SE

signé : HARDY

TRANSMIS à Ier Arrondissement
CHATEAU-THIERRY, le 29.7.1944
Le s/Ingénieur Chef de Section
signé : NABOUET

COPIE à Monsieur le Chef du Service V.B.

PARIS, le 4 Août 1944
L'Ingénieur

(1) Utiliser une ligne pour l'ensemble de la journée et une ligne pour chaque période de dérangement 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 repas.

28 JUIL 1944

Métrantage du PN de Montceaux n°2.
km : 115.035

tubes brisés. fil coupés

28-7

1

C F S -PROVINS -
Lignes affermées de
Longueville à Esternay
Mézy à Esternay
du Iº Arrondissement

PN de Montceaux St Bon
nº 2 km II5035

Service Voie et Travaux

mitraillage du 28 juillet 1944

Rapport d'information nº 3

-

Etat des installations du PN de Montceaux StB
nº 2 km II5035

Le 28 juillet, au cours d'un combat aérien entre
aviens allemands et anglo-américains, une rafale de mitrailleuse
a été tirée sur la maison de garde du PN précité

Dégâts: 24 tuiles brisées

Ligne des cloches électriques coupées

LE CHEF DE SECTION

RÉSEAU DE PROVINS
Route de Chalautre - PROVINS
Téléphone 3-46

27
28 JUIL 1944

19h30

Bombardement de la gare de Béziers

Tels exposés

1

RB/
SNCF-EST-VB
1er Arrt
Section 15

EXTRAIT DU RAPPORT

de M. TROISGROS Contrôleur
28 Juillet 1944

Ligne de GRETZ à SEZANNE

Le 27 Juillet vers 19h30, des bombes furent lancées en gare de SEZANNE, l'une d'elle tomba à proximité de la limite de parcours de la Section 15 vers le Km 11.500 et provoqua la rupture de 8 fils de la LT SNCF (circuit 4.4MF 04 62) La réparation définitive a été effectuée par le S.E. d'ESTERNAY sur la partie Section 15, le 28 vers 16h. D'autres coupures existent au delà de SEZANNE.

COULOMMIERS, le 29 Juillet 1944
Le Contrôleur
signé : TROISGROS

TRANSMIS à 1er Arrondissement V.B.

COULOMMIERS, le 29 Juillet 1944
Le Chef de Section
signé : BOULANGER

TRANSMIS à M. le Chef du Service V.B.

PARIS, le 2 Août 1944
L' Ingénieur