

Section 13

Château-Thierry

Ligne de Paris à Strasbourg

Entre les Km. 89.700 et 92.400

*Port de
Nanteuil*

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

Journée du *17 Juillet*.....1944

Amplitude de...h... à ...h..
Alerte de h... à... h..
.....

Désignation du chantier -----	Effectifs -----	Travaux effectués -----	Travaux prévus pour le lendemain -----
Chantier de Réparation entre Km 89.700 et 92.400	<u>ENCF</u>		
	CT 1322 4 ^H	Panbliment du tian	Même travail prevu -
	CT 1323 7 ^H	de bombe au bordure	
	CT 1324 5 ^H	de lavie II Km 89.750	
	<u>Entreprises</u>	Reliway voie I et II	-
	T.S.O. 4 ^H	au Km 91.867	
	Service de nuit { 2 ^H Signaux 4 ^H Surveillance de la voie } D ⁺ 133		

APPROVISIONNEMENTS				
SS Désignation -----	Quantités nécessaires -----	Reques ce jour -----	Reques antérieurement -----	Reste à recevoir -----
Mâchue	une 1 ^{re} partie de 20m ³	/	/	20m ³

A Nogent-l'Artaud, le 18 juillet 1944,
Le Chef de district,

R. Carlier

10 / P.S. 2000- MLN 51/10
Souterrain de Chézy
Km 87.596
Entre Nogent l'Artaud et Chézy

~~Carton~~

ARCHIVES
VOIE SERVICE CENTRAL
N° 35949

Ligne de Paris à Strasbourg

Souterrain de Chézy

Reconnaissance effectuée par Mr. HENBET, le 8 Septembre 1944

La souterrain de Chézy a été gravement avarié le 23 Août 1944, par suite du tamponnement par un train de munitions venant de Nanteuil, d'un train d'essence garé dans le souterrain sur voie I.

Le choc s'est produit à 150^m environ de la tête côté Paris, provoquant l'inflammation du train d'essence et l'explosion des munitions.

Le 8 Septembre, les fumées produites par l'incendie et sortant du souterrain avaient à peu près entièrement disparu; elles se réduisaient à celles produites par la combustion lente de quelques traverses. La reconnaissance a pu être faite sans qu'il soit nécessaire d'utiliser les masques approvisionnés par les Sapeurs Pompiers de Paris.

Cependant l'air était encore peu respirable et la température très élevée.

Les voies sont obstruées du km. 87,100 au 87,300.

La reconnaissance a permis de faire les constatations ci-dessous :

I - Tête côté Strasbourg

Les parements des maçonneries de la tête proprement dite sont calqués et devront être reconstitués.

II - Revêtement du Souterrain

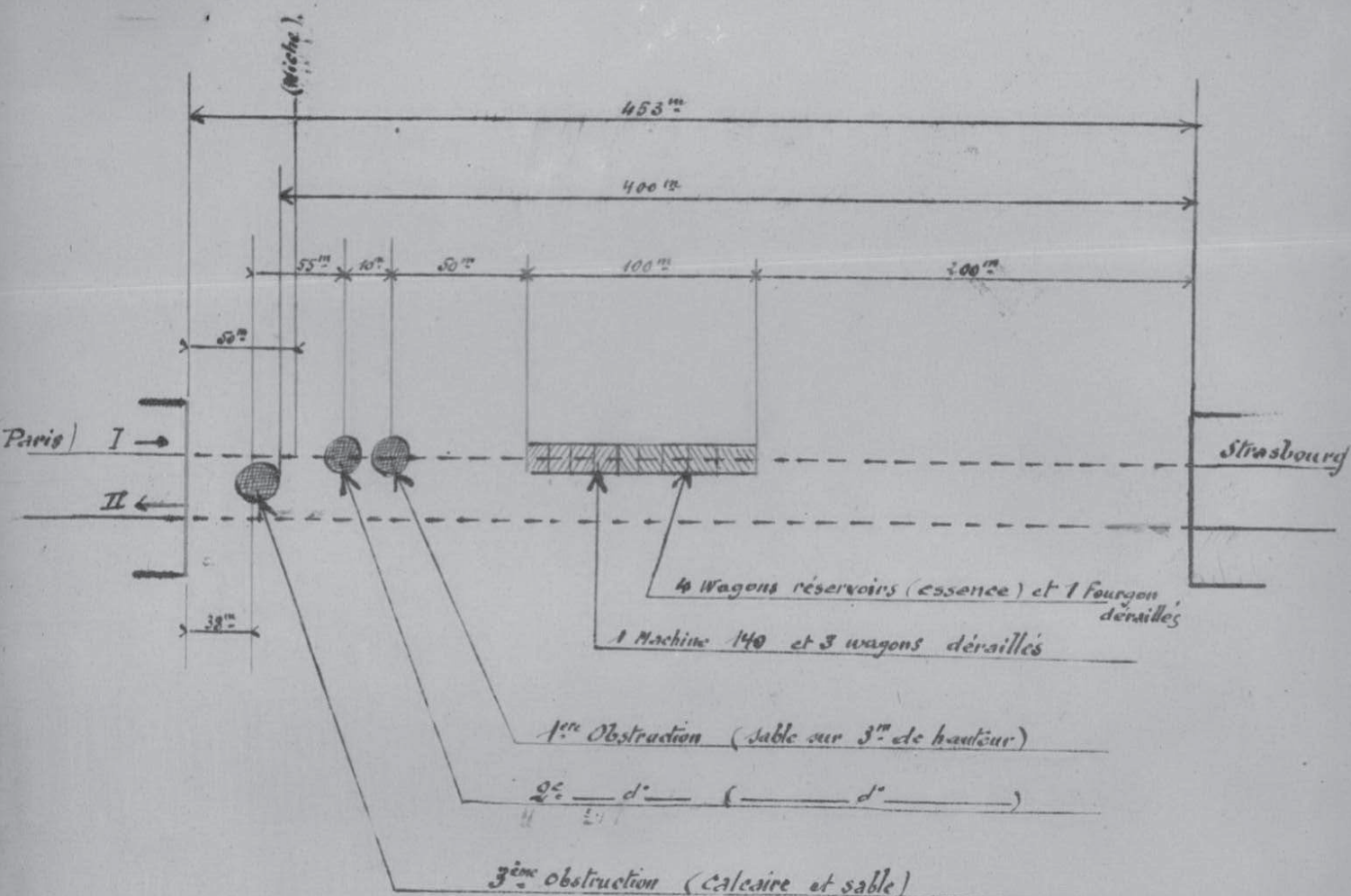
A partir de la tête côté Strasbourg, le parement a été léché par les flammes et les maçonneries sont calcinées sur une épaisseur variant de 0^m10 à 15. Cette action diminue du reste à mesure qu'on s'éloigne de la tête; elle est déjà réduite à 50^m00 de la tête; mais les maçonneries sont cependant dégradées de façon très irrégulière sur environ 200^m à partir de la tête côté Strasbourg.

A cette distance, on retrouve successivement 4 citernes déraillées du train d'essence paraissant vides et le fourgon de ce train, la machine du train tamponneur et trois wagons déraillés.

A partir de ce point (300^m de la tête côté Strasbourg), les maçonneries sont criblées par les projections causées par l'explosion des wagons de munitions dont on ne trouve plus trace, en dehors de quelques débris déraillés.

A 350^m de la tête côté Strasbourg, une excavation de 0^m80 de diamètre à la clé de voûte, a permis au sable du coté de s'écouler à travers la voûte formant un cône d'éboulis d'environ 3^m00 de hauteur.

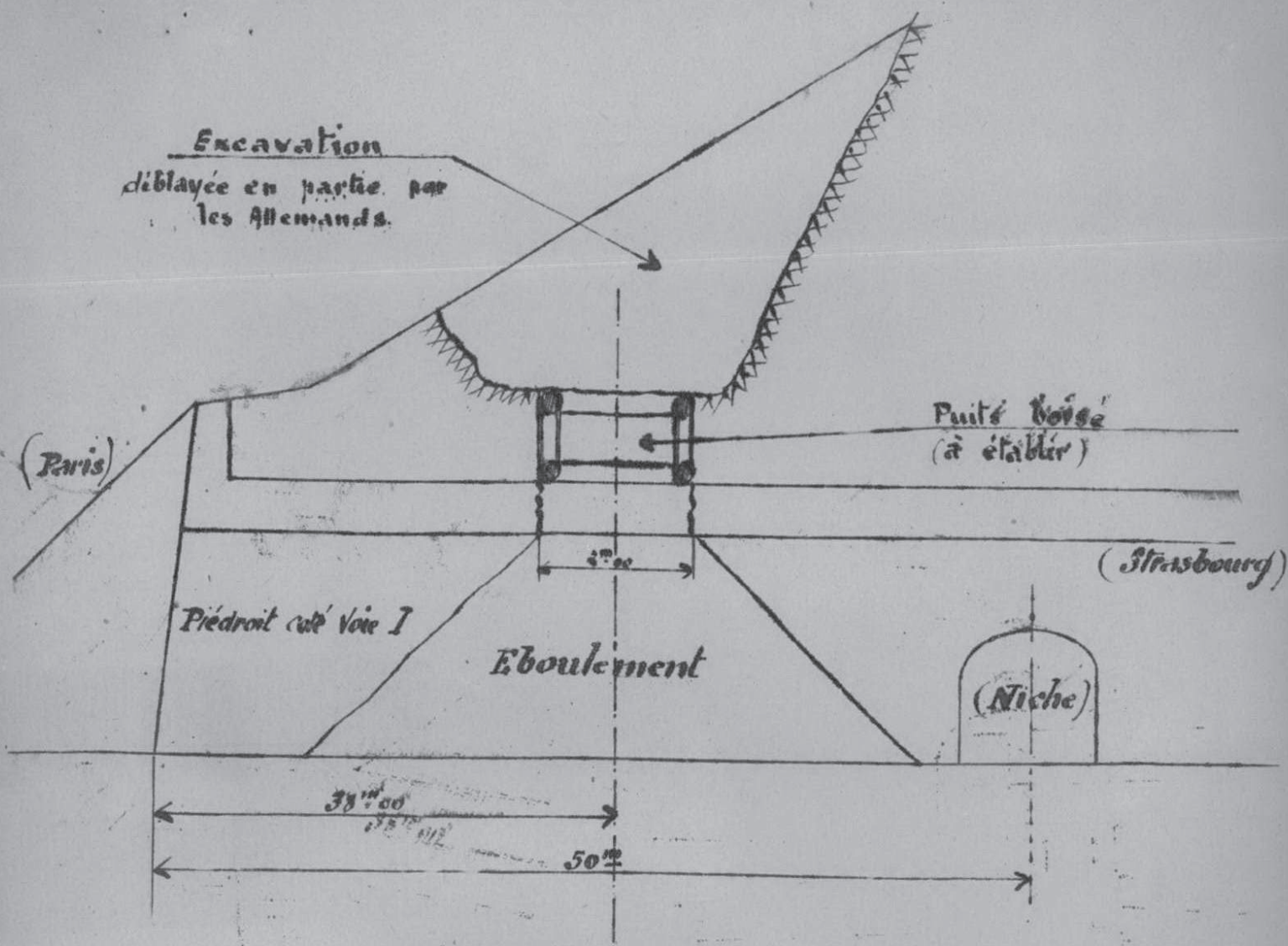
Dix mètres plus loin soit à 360^m de la tête côté Strasbourg, une excavation de même ordre a produit le même cône d'éboulis (3^m00 de hauteur).



Enfin à 415^m de la tête côté Strasbourg, soit à 38^m environ de la tête côté Paris, le souterrain est obstrué totalement par un éboulement constitué par du sable et des blocs calcaires ayant trouvé passage dans une excavation produite à la clé de voûte ayant environ 2^m00 de diamètre.

Les maçonneries de la tête côté Paris et du revêtement sur abords de cette tête sont dégradées profondément par les projections des munitions et paraissent difficilement réparables.

Dès le lendemain de l'explosion, soit le 24 Août, les Allemands ont tenté de rétablir la circulation. Ils ont déblayé la tranchée d'accès côté Paris et rétabli la voie 2; de plus ils avaient commencé à déblayer l'excavation qui s'était produite au-dessus de la tête du souterrain.



Pour dégager cet éboulement, il y aurait lieu de poursuivre le déblocage de l'excavation et de foncer un puits boisé pour atteindre l'estrédoc de la voûte.

L'enlèvement de terres ébouloées est à faire très rapidement pour rétablir la libre circulation de l'air et permettre aux ouvriers de travailler sans danger ni gêne dans le souterrain.

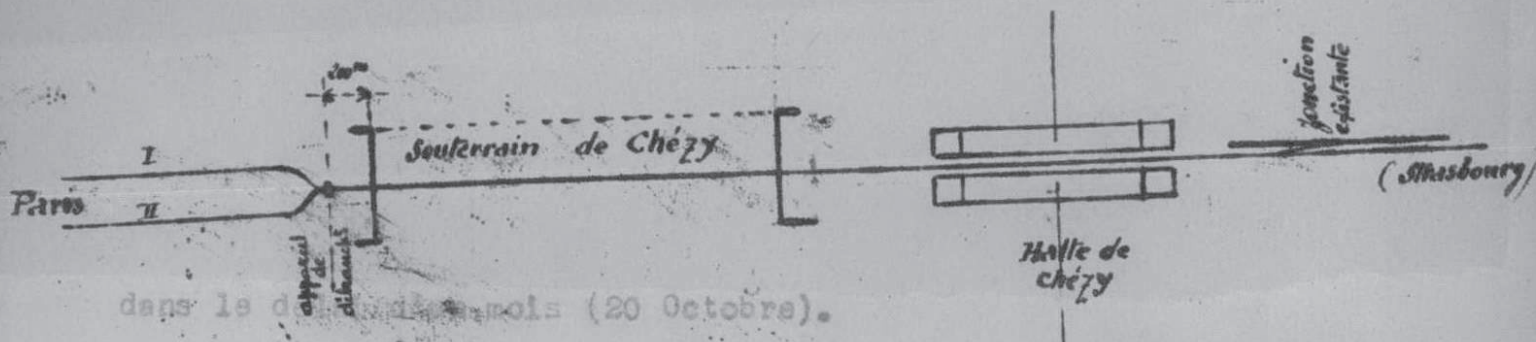
Ce travail sera commencé par l'Entreprise Régie Générale des Chemins de fer, le lundi 15 Septembre.

III - Voies -

Sur toute la longueur du souterrain, les deux voies sont complètement inutilisables, les traverses étant entièrement carbonisées et les rails déformés par la haute température qu'ils ont eu à supporter.

L'équipe d'entretien procède au ramassage des éléments de voie et au montage d'une voie provisoire qui permettra le relevage et l'enlèvement des wagons et de la machine dérailées dans le souterrain.

Cette voie sera installée dans l'axe du souterrain et servira ultérieurement au rétablissement de la circulation qui peut être envisagée



IV - Remise en état des maçonneries

- a) Un repiquage général doit être exécuté pour mettre à vif la maçonnerie saine. Un chemisage par enduit en ciment projeté avec armature métallique devra être établi en utilisant un échafaudage mobile dégageant le gabarit de la voie axiale utilisée pour la circulation des trains.

A noter que les historiques de cet ouvrage signalent que les eaux y sont séléniteuses.

- b) Le parement de la tête côté Strasbourg pourra être reconstitué en moellons et pierre de taille suivant les dispositions actuelles.
- c) Par ailleurs, les maçonneries de la tête côté Paris sont très dégradées; dès que le déblaiement sera assez avancé, il y aura lieu d'examiner si le souterrain ne devra pas être raccourci côté Paris.
- d) Le collecteur sera à reviser ensuite; il y a tout lieu de croire que dans la zone du train de munitions, il a subi des avaries.

Il pourra également être examiné s'il n'y aurait pas lieu de profiter des circonstances pour réaliser le projet d'assainissements de 1938.

L. Huet

Transmis à Mr. le Chef du Service V.B. comme suite à ma note du 4 Septembre 1944.

Il semble donc bien comme je l'ai envisagé précédemment, que le contournement du souterrain pourra être évité pour le rétablissement de la circulation.

le 14 Septembre 1944
Le Chef d'Arrondissement,

Ph. Huet

Distric 132

Gau de Sauterain de chez

X

Remise en état de voirie suite au
tamponnement du 23.8.44

Journée du 6.10.44 -

Description du chantier.	Effectifs	Travail effectué -	Observation.
Remise en état de voirie	CB 223 1 B24 : 9 Ex 1	Aide aux équip. MT pour relevage de matériel.	

Rapport établi le 6.10.44
Le chef de district

R. L. L.

REMICIEZ.

Distict 132.

Cane de: Sautenain de Chery K. 87.526.

Remise en état de installations suite au
tamponnement du B.S. 64.
Travail du 5-10-44

Designation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Observations
Remise en état de barr.	CH 1323: 6 CH 1324: 10 Ex: 1	Aide aux équipes MT pour relevage de matériel.	

Hoyend Lande le 5-10-44

le chef de district

Rully

REAILLIEZ

District 132

Bar de Sautinande Chzy

Remise en état de vais Juit au
tamponnement du 23-8-64.

Tamponnement du 4-10-64.

Designation du chantier	Effectifs.	Travail effectué	Observations.
Remise en état des vais.	CH 1323 : 8 1324 : 10 Ex 1	Aide aux équip du M.T. pour déchargement des vais I et II	

Hogent l'aider le 4-10-64
Le chef de district
R. Caillat

ET

District
132Gare de
Santenain de Chigny -
Remise en état des voies suite au rampanement
du 23. 8. 1964

Travaux du 2 Octobre 1964

Désignation du Chantier -	Effectif -	Travaux exécutés -	Observations -
Remise en état des voies	1323 : 10 1324 : 6 Ex 2. Dépot de Château Chigny - 12	Dépot de voie de 88100 mètre sur voie I dans le Santenain. Changement de la rame ballast Changement de la rame ballast.	

Rogers l'Arand le 2 Octobre 1964
de chef de district

Rogers

- RAILLIER -

District
132

Gare de Crézy (Sauterain de Crézy)
Km 17.526 -

ET

Remise en état des installations suite
au tamponnement du 23.8.44 -
Trav. du 30-9-44

Designation du chantier	Effectifs	Travail exécuté	Observations
Remise en état des voies	CF 1323:12 CF 1324:10 Ex : 2.	Decapage de la plateforme - Pose de 2 longueurs de voie sur voie tête du Sauterain côté Paris.	

Hogent Carland le 30.9.44
le chef de district

R. Bully
R. CAILLIEZ

District
132 -

Grav de Sautenain de Diezy -

Remise en état des obstructions causées par le
tamponnement du 25-8-64 -

Journée du 28-9-64

Designation du dossier	Effectif	Travaux effectués	Observation
Remise en état des voies dans le Sautenain -	1323.10 1324.10 Ex. 2	Dépôt de 36 ^m de vase sur voie II au km 88.100 transport de ces rails et traverses sur l'autre voie et repla sur voie I dans le Sautenain	

Hogeril Auvand le 29-9-64

chef de district

R. Cailliez

RCAILLIEZ

SECRET

1°-Exposé des faits. Le 23 Août 1944 le train 1106 stationnant sur voie I dans le sautemain de Chizy Km 87596 a été tamponné par le train 1193 circulant sur voie I (à 0h45) la machine du train 1193 a déraillé et a provoqué l'incendie du train 1106 (essence) cette incendie s'est propagé au train 1193 (munitions) qui a sauté.

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

Aucun ouvrier à la date du 23 Août 1944

par suite de l'incendie et des explosions -

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

Les voies I et II sont obstruées depuis le
Km 87 100 au Km 87 800

4°-Trains et wagons bloqués.

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

Ne peut être envisagée pour l'instant, les
travaux de déblaiement étant très importants.

6°-Divers.

L'état de la maçonnerie du tunnel ne peut être constaté
par suite de l'incendie et des explosions. Toutefois il semble
que l'entrée du sautemain côté Paris soit endommagée
par les explosions

Hogend. l. A. T. A. 12.8.44...

Le Chef de District:

RCully

RCAILLIER.

MA/AC 300 Ex

District

132

Gare de

Sauternain de Cleizy Km 87586

RENDRE EN ETAT DES DESTRUCTIONS

CAUSEES PAR LE ~~NOUVEAU~~ DU Tamponnement du 23.8.64

Journée du 28-9-64 au

Désignation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
Déblaiement du tunnel. Remis en état de voies.	CI 1324:10 CI 1335:10 Ex : 2	Chargement de la rame de déblais dans le Sauternain coté Harbong. 30 m ³ Régularisation du travailage Sen vai II tête du Sauternain coté Paris.	

Rogent l'Arland le 28.9.64

Le chef de district

Rbully

(RCAILLIEZ)

Classe

MA/AC 300 Ex

District 132

Gere de *Santenain de Chiezy -*

ET

REVISS EN ETAT DES DESTRUCTIONS
CAUSEES PAR LE BOMBARDEMENT DU 1. 9. 13 *Sept 1944*

Journée du *27 Sept 1944*

Désignation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
<i>Obblaiement du Santenain Côté Phatbong.</i>	<i>CT 1323.7 1324.8 Ex : 2</i>	<i>Prolongement de la voie dans le Santenain Transport de rails et travers posés sur voie B Kin 88.000.</i>	

*Hogend l'Antand le 28 Sept
Le chef de district
Rleury
(REAILLIER)*

S.N.C.F.

Région

LIGNE DE

km:

(2)

Rapport du

de M.

CAILLIEZ

Chef de district

ENTREPRISES

(3)

Personnel

employé

Gros outillage

de chantier

Indication du travail

effectué dans la journée

(4)

Particularités

(5)

Matériaux reçus

Château-Thierry le 26 sept. 1944

Le Sous-Ingénieur Chef de Section

Le

25. 9. 44

REAU

CAILLIEZ

(1) P.I.P.S. Viaduc - Tunnel

(2) (caractéristiques de l'ouvrage-Type -ouverture)
destination (N° route ou indication rivière
franchie)

(3) Préciser par catégorie le nombre d'ouvriers employés
au chantier.

(4) Noter dans ce paragraphe les incidents, accidents, les déci-
sions prises au cours des tournées.

(5) Indiquer les Nos des camions ou wagons reçus
le cube (surface, hauteur ou le détail des matériaux
déchargés, la provenance, etc...

MA/AQ 300 EX

District

132

Gare de

Cherzy (Souterrain de Cherzy)

RENDRE EN ETAT DES DESTRUCTIONS

CAUSEES PAR LE BOMBARDEMENT DU

rampe d'arrêt du 23-8-44

Journée du

25-Septembre 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
Souterrain de Cherzy	<p>Suif</p> <p>ct 1323 = 10</p> <p>ct 1324 = 1</p> <p>exploitables = 2</p> <p>Entreprise</p> <p>Régie générale</p>	<p>renforcement de V.I. de la voie I</p> <p>dépose de 54^m de la voie I</p> <p>sous le tunnel</p> <p>et repose de 54^m de la voie I sous le tunnel</p> <p>travaux de terrassement et voirie</p> <p>Se rapporter aux rapports journaliers de l'entreprise</p>	<p>cote Pays</p> <p>voirie I (voirie Paulin)</p>

Logent l'airant le 25-9-44

le chef de district

R. Cailliez

(R. CAILLIEZ)

S.N.C.F.

Tunnel de Cligny
Km 87.336

LIGNE DE

Paris

EST

Strasbourg

Region

87.913

(1)

km:

21. 9. 45

(2)

CAILLIEZ

Chf de district

Rapport du

Regie generale du chemin de fer

de M.

ENTREPRISES

(3)

2 chefs d'equipe

Heures de Travail

8 a 12

Personnel

employe

Gros outill-

lage

du chantier

Indication du travail

effectue dans la journee

(4)

Particularites

(5)

Matériaux recus

Château-Thierry le 26-IX-1944
Le Sous-Ingenieur Chef de Section

Le

(1) P.I.P.S. Viaduc - Tunnel

(2) (caractéristiques de l'ouvrage - Type - ouverture)
destination (N° route ou indication rivière
franchise)

(3) Préciser par catégorie le nombre d'ouvriers employés
au chantier.

(4) Noter dans ce paragraphe les incidents, accidents, les déci-
sions prises au cours des tournées.

(5) Indiquer les Nos des camions ou wagons reçus
le cube (surface, hauteur ou le détail des matériaux
déchargés, la provenance, etc...

CAILLIEZ

S.N.C.F.

Region de l'Est

LIGNE DE

Paris Strasbourg

km:

87.500 au 87.500 (2)

(1)

Sauterrain
de Chizy
Km. 87.536

Rapport du 23. Septembre 1944

de M. Cailliez chef district

ENTREPRISES

(3)

Personnel
employé

Gros outill-
lage
dus chantier

Regie generale des chemins de fer. Heures de travail ..
chef de chantier, 2 chefs d'equipe .. 8 a 12. 13 a 18.00
1 mineur et 2 chauffeurs .. 8 a 12. 13 a 18.00
1 manoeuvre et 1 manoeuvre .. 8 a 12. 13 a 18.00
2 manoeuvres et 2 manoeuvres .. 8 a 12. -
Entretien etand .. 7.30. 12. 13. 30. 17.00
chef d'equipe 15 manoeuvres .. 7.30. 12. 13. 30. 17.00

Regie generale
1 usommette, decouilles avec rails
petit outillage (telles, pioches) ..
2 camions ..

Indication du travail
affectue dans la journée

(4)

Particularités

Entreprise de Regie generale
Cote chateau: chargement de 2 wagons de laines = 21 m³
chargement du ballast sur voie 12 et évacuation
avec deux jets de pelle sur voie II sous le souterrain
Cote Paris: chargement du Puits
transport de deux au wagonnets pour boisage 20 m³
chargement de deux au wagon. 10 m³
Entretien d'un camion de matériel venant de Paris
Entretien etand:
chargement de ballast et de laines sur wagons.
39 m³

(5)

Matériaux recus

pas camion Mat'ord 601 RNT
6 baguettes de 3.55, 6 machines 4 m 20 & Humele 2.20.3.20
29 plaques de 30x11 de 9 m 20 clameux. 3 cadenas
1 table 3 tiroirs de 1.50x1.00 1 barre de 2 m.10
1 coupe Boulon N° 4 4 lattes a carbures 2 seurs galvanisées
20 manilles de filles, 20 manilles de pioches, 6 lbs metalliques
20 couvertures - 10 sacs de ciment

Château-Thierry le 26-IX-1944
Le Sous-Ingenieur Chef de Section

Le 23.9.44

(1) P.I.E.S. Viaduc - Tunnel

(2) (caractéristiques de l'ouvrage-Type -ouverture)
destination (N° route ou indication rivière
franchise)

(3) Préciser par catégorie le nombre d'ouvriers employés
au chantier.

(4) Noter dans ce paragraphe les incidents, accidents, les déci-
sions prises au cours des tournées.

(5) Indiquer les Nos des camions ou wagons recus
le cube (surface, hauteur ou le détail des matériaux
déchargés, la provenance, etc...

CAILLIEZ

MA/AC 300 EX

District 132

Gare de

Chezy (Souterrain de Chezy)

RENDRE EN ETAT DES DESTRUCTIONS

CAUSEES PAR LE BOMBARDEMENT DU *compartiment du 23-8-44*

Journée du *23 Septembre 1944*

Désignation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
<i>Souterrain de Chezy</i>	<i>Surt</i>		
	<i>ct 1323 = 9</i>	<i>chargement de la 5^{ème} section souterrain de Paris</i>	
	<i>ct 1324 = 9</i>	<i>dépot de la voie II sous le tunnel 36 m - ct. Chateau</i>	
	<i>exp. = 2</i>	<i>- d.</i>	
	<i>dépot de Chateau Zy = 3</i>	<i>chargement de ballast et de déblais dans le souterrain 3^{ème}</i>	
	<i>Entreprises</i>		
	<i>Régie g. ab. =</i>	<i>le rapporteur au rapport journalier</i>	
	<i>détail. =</i>	<i>de l'entreprise</i>	

Hogent l'Intendant le 23.8.1944

le chef de District

RCAILLIEZ

(RCAILLIEZ)

S.N.C.F.

Region

EST

LIGNE DE

PARIS à STRASBOURG

km: 87.300 au 87.900

(2)

Rapport du

22 Septembre 1944

de M.

CAILLIEZ

ENTREPRISES

(3)

Personnel

employé

Gros outillage

du chantier

Indication du travail
affectue dans la journée

(4)

Particularités

(5)

Matériaux reçus

Château-Thierry le 25 Sept. 1944

Le Sous-Ingenieur Chef de Section

Le

22.9.44

(1) P.I.P.S. Viaduc - Tunnel

(2) (caractéristiques de l'ouvrage-Type -ouverture)
destination (N° route ou indication rivière
franchise)

(3) Préciser par catégorie le nombre d'ouvriers employés
au chantier.

(4) Noter dans ce paragraphe les incidents, accidents, les déci-
sions prises au cours des tournées.

(5) Indiquer les Nos des camions ou wagons reçus
le cube (surface, hauteur ou le détail des matériaux
déchargés, la provenance, etc...

Regie Generale des Chemins. Heures de Travail
du 1er. 8h à 12h. 13h à 18h
en 2 parties. Totaux de Chateau 7h30 à 12h. 13h30 à 17h
Regie Centrale: 1 chef de chantier. 2 chefs d'équipes
1 agent itinérant. 2 chauffeurs. 2 tenanciers
Totaux 1 chef de chantier. 31 manœuvres.
25 manœuvres.
2 wagons. Derainville. 30 m de voie
outillage courant. (pelles, pioches)

Tête coté Paris

Regie Generale: 1 chargement de déblais 29 m³
2) Balage du pont. 10 m³ avec 2 jets de pelle.
3) Terrassement dans le banchement coté Paris
4) 2 chargements de déblais 1 m³ wagon 30 m³.
5) 2 chargements de déblais 1 m³ wagon 30 m³.
Totaux. Totaux.
Chargement de 3 wagons de déblais
40 m³.

(Tête coté
Strasbourg)

CAILLIEZ
(CAILLIEZ)

S.N.C.F.

Region

LIGNE DE EST
km: PARIS à STRASBOURG (2)

(1)

Tunnel de Chézy du 87.300 au 87.900

Km. 87.596

Rapport du

de M.

21 Septembre

CAILLIEZ

chef district 132 -

ENTREPRISES

(3)

Personnel

employé

Regie Generale des Chemins

de fer

1 chef de chantier

2 chefs d'équipes (wagon, wagon)

1 ouvrier mineur - 2 chauffeurs

32 manoeuvres

8^h à 12^h

13^h à 18^h

Gros outill-

lage

du chantier

2 wagons de Decauville -

30 m de rails

+ outillage venant (pelle, pioche)

Indication du travail
effectué dans la journée

(4)

Particularités

1) Chargement de 2 wagons de déblais 22 m³

2) Tassement et évacuation de terre de
l'éclusement dans le sautoir (entre coté
haut)

3) Tassement sur le sautoir en vue de
la levée d'un pont boisé

4) Prolongation de bois par bûlage

5) Evacuation du ballast de voie I m
sauf II

(5)

Matériaux reçus

transmis à 14 Arrondt.

Château-Thierry le 23 sept. 1941

Le Sous-ingénieur Chef de Section

Le

21-9-44

(1) P.I.P.S. Viaduc - Tunnel

(2) (caractéristiques de l'ouvrage - Type - ouverture)
destination (N° route ou indication rivière
franchie)

(3) Préciser par catégorie le nombre d'ouvriers employés
au chantier.

(4) Noter dans ce paragraphe les incidents, accidents, les déci-
sions prises au cours des tournées.

(5) Indiquer les Nos des camions ou wagons reçus
le cube (surface, hauteur ou le détail des matériaux
déchargés, la provenance, etc...

CAILLIEZ
(CAILLIEZ)

MA/AC 300 Ex

District 132.

Gare de

Chezy (sauterain de Chezy)

RE Mise EN ETAT DES DESTRUCTIONS
CAUSEES PAR LE BOMBARDEMENT DU tamponnement du 23-8-44

Journée du 20 Septembre 1944.

Désignation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
Ruiné en état du Sauterain de Chezy -	SHCF. CT 1323: 10 ^H 1324: 9 Exploit. 2	Transport de traverses - Pose de 18 m de voie (entrée du Sauterain côté Paris) Démontage de 5 langues de voie sur voie II Km 88.000 -	
Dépot de Château Ghiery -	10 ^H	Changement d'une traverse de dérailleur dans le sauterain côté Château - Ghiery -	10 m ³
Entreprises: Tétard: 16 (Château Ghiery)		"	40 m ³
Régie G. de chemin de fer: 24.		"	30 m ³
		Préparation et installation du Bureau de l'entreprise - Tenancement en vue du balisage d'un point tête du sauterain côté Paris -	

Hoguet d'Audaud le 20.9.44
Le chef de chantier
Blanchy
(CAILLIEZ)

MA/AC 300 Ex

District

Gera. de

Sauterain de Chizy -

132

RENDRE EN ETAT DES DESTRUCTIONS
CAUSEES PAR LE BOMBARDEMENT DU *23 Aout 1944*

Journée du *19. Sept 1944.*

Désignation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
<i>Déblaiement du Sauterain.</i>	<i>08/323 : 14 1324 : 8 Exploitation : 3 Départ de Château Bligny : 14^h pendant 4-8</i>	<i>Chargement d'une rampe de déblais 80 m³ -</i>	

*Hogent & Autand 6/12/9
Le chef de district*

*R. Lantier
(CAILLIEZ)*

MA/AC 300 Ex

District

Gare de

Santenain de Chézy -

RENDRE EN ETAT DES DESTRUCTIONS
CAUSEES PAR LE BOMBARDEMENT DU 23 Aout 1944

Journée du 18-9-44 au

Désignation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
Déblaiement du Santenain -	CA 1323 : 12 CA 1324 : 8 Ex : 2	Part de travers sans voie I pour retablir de cette voie en vue d'évacuer les déblais longue faite à ce point 100 m	

Rapport rendu le 19-9-44
Le chef de chantier
R. Lailly
(CARLIER)

MA/AC 300 Ex

District

Gare de

Sauterrain de Chézy -

132

RE Mise EN ETAT DES DESTRUCTIONS
CAUSEES PAR LE BOMBARDEMENT DU 23-8-44

Journée du 16-9-44 au

Désignation du chantier	Effectifs 16-9-44.	Travaux effectués	Observations
Déblaiement du Sauterrain ..	Hect CH 13h 3:12 CH 24:9 Ex : 2	Déblaiement de la voie à l'entrée du Sauterrain côté Paris Strasbourg. Evacuation des traverses en partie brûlées Pose de traverses dans le jour de rails 55kg non avancée	

M. J. L'Andand le 16.9.44
Le chef de district
R. Bouly
CAILLIEZ.

MA/AC 300 EX

District

132

~~cailliez~~ Lanténain de Chézy -RENDRE EN ETAT DES DESTRUCTIONS
CAUSEES PAR LE BOMBARDEMENT DU 25. Aout 1944 -

Journées du 13 - 14 et 15 Sept 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
Déblaiement du Lanténain de Chézy -	13-9-44		
	et 1323:90	Déblaiement	
	1324:8	de la voie I	
	Expl: 2	dans le	
		Lanténain	
	14-9-44		
	et 1323:9		
	1324:8		
	Expl: 2		
	15-9-44		
	et 1323:12	Pate de	
	1324:8	3 langues de	
	Expl: 2	18m de	
		voie 66 kg S ₃₃	

Hogend l'Armand le 15-9-44
le chef de district
Rlaillier
(CAILLIER)

MA/AC 300 EX

District

1321

Gare de

Cherz Souterrain de Cherz

RENDRE EN ETAT DES DESTRUCTIONS
CAUSEES PAR LE BOMBARDEMENT DU 2/8 Jout 1944

Journée du 11

au 12 - 9 1944

Désignation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
Déblaiement du Souterrain de Cherz	SNCF	déblaiement	
	1323 9 ^H	de la fou I dans	
	1321 5	le Souterrain	
	12.9.44	aide aux géomètres	
	CT 1323 = 8 ^H	pour les piquetage	
		de la déviation	
		du Souterrain	
	CT 1321 = 8 ^H	Même travail	
	1 exploitation	exécuté	

Signé le 12.9.44

chef de chantier

R. Caillies

(CAILLIES)

District ~~132~~
132.

Gare de Tunnel de CHEZY

Remise en état des destructions causées
par le ~~bombardement~~ ^{tamponnement} du 23-8-44

Journée du 26 Aout 1944

Designation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
Tunnel de CHEZY.	SNCF Canton 1323:6	Repose de la voie	Pas suite de décision du Service
	Canton 1324:3	I du km 89.100 au km 89.172	Ellemant, arrêt des travaux du Sautonain.
	Entreprises		Les équipes ont cessé le travail à 9 heures.
	Collet 1 TSO 3 Régus 5 29		
Agent d'Arnaud le 26-8-1944. Le Chef de District. R. Cailliez (CAILLIEZ)			

District ~~132~~

Gare de TUNNEL DE CHÉRY

132

Remise en état des destructions causées
par le ~~Bombardement~~ Bombardement du 23-8-44

Journée du 25 Aout 1944

Designation du Chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
-------------------------	-----------	-------------------	--------------

Tunnel
de
CHÉRY.

SNCF
Canton 1822 = 5
Canton 1823 = 6
Canton 1824 = 3
Rusins 5
Entreprises
TSO 5
Reinstallag 6
30

Dépose de 90m de voir
Km 86.920 au
Km 87.010
Pose des joints de la
voir II de
Km 87.200 au Km 87.400
Dépose de la voir I du
Km 89.100 au Km 89.170

Tout
soldats } 46
Rusins }

pose de la voir II du
Km 87.200 au Km 87.400
pose d'un branchement Oblique
à 2 voir pour relier la V. I
et la voir II au Km 87.200
décalage des terres menaçant
de s'effondrer dans le souterrain
au Km 87.420.
Tirage de 9 wagons situés des
souterrains. Ramenés à Chateau
entre Km 88.100 et Km 88.200
5 Potes sur voir I entre
le Km 87.900 et 88.100

Agent d'état 25-8-44

Le chef de district.

Paul
(CAILLIÈZ)

District 132

Gare de

Tunnel de Chézy -

Remise en état des destructions causées par le tamponnement
par le bombardement du 23-8-44

Journée du 24 Août 1944 -

Designation du chantier	Effectifs	Travaux effectués	Observations
Tunnel de Chézy	SNCF:		
	Canton 102 = 5		
	Canton 103 = 6		
	Canton 104 = 2		
	Canton 105 = 2		
	Requin 2		
	Entreprises		
	Recrutement 6		
	Collet 1		
	T50 5		
	29		
	Tout		
	Soldats 488		
	Russes		
		pose de voie (VII) du km 87.200 au km 87.300	
		Eclatage du pied du Nord du souterrain côté Paris	
		déclavage de terre menaçant de s'écrouler dans le souterrain au km 87.420	
		Enlèvement des pierres de vagrains pour dégager la voie II	
		tirage de 6 wagons citernes du souterrain dont 3 arrivés à Chateau.	
		3 Remorques dans le champ côté VI entre km 88.100 et km 88.200	

Département l'Artaud le 24.8.44

le chef de district.

R. Cailliez

(CAILLIEZ)