

24 JULY 1905

BUREAU de la LIQUIDATION
DOCUMENTS
N° 15.100

Chemins de fer allemands
(Reichsbahn)

de l'air

GF

BUREAU de la LIQUIDATION
DOCUMENTS
DOSSIER
11, 100

S. N. C. F.
SERVICES FINANCIERS
Secrétariat
- 5 AOUT 1941
6.15.

S.N.C.F.

Service Technique
de la Direction Générale

hi mg

liquidation je

TRANSMIS à :

- Monsieur le Président du Conseil d'Administration
- Monsieur le Directeur Général
- Monsieur le Directeur Général adjoint
- Monsieur le Secrétaire Général
- Messieurs les Directeurs des Services Centraux:
M - T - V - P - C - F - A
- Messieurs les Directeurs de l'Exploitation
des Régions: Est - Nord - Ouest - Sud-Ouest - Sud-Est
- Monsieur le Chef du Service du Budget.

Paris, le 5. AOUT 1941

Le Chef du Service Technique
de la Direction Générale

[Signature]

18100

COMPTE D'ADMINISTRATION DE LA REICHSBAHN
pour l'exercice 1940

(Analyse extraite de la Zeitung des Vereins
Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen
du 26. Juin 1941)

La guerre a imposé à la Reichsbahn de multiples et variés problèmes à résoudre. Elle a eu à faire face à un accroissement considérable de la production industrielle et à des tâches d'ordre militaire d'une telle importance qu'on a dû recourir à une coordination méthodique de tous les moyens disponibles. Pour sa part, la Reichsbahn a été utilisée jusqu'à l'extrême limite de ses possibilités et il a fallu une organisation extrêmement poussée pour satisfaire aux besoins du trafic. On n'a pu toutefois renoncer à l'emploi de mesures de restriction.

Les difficultés n'ont pas résulté uniquement de l'importance du trafic, mais aussi des distances à parcourir qui ont été beaucoup plus longues qu'au cours des années précédentes. La situation de la Reichsbahn est devenue particulièrement difficile pendant les 3 premiers mois de 1940, à la suite de l'arrêt de la batellerie dû au froid intense. Les transports de concentration, accomplis ensuite en très peu de temps en vue de l'offensive à l'ouest, ont exigé d'elle des performances d'autant plus remarquables qu'elle a continué à assurer normalement ses autres services. Cela a été également le cas lors du retour des troupes et de l'évacuation des prisonniers et de l'énorme butin. Dans l'ensemble, grâce à sa capacité de transport et à sa faculté d'adaptation, la Reichsbahn a surmonté toutes les difficultés de l'exercice courant sans qu'il en ait résulté de perturbations notables dans la vie économique du pays.

Situation Financière

Le compte des profits et pertes ainsi que le bilan de l'exercice 1940 présentent des résultats très satisfaisants.

Recettes	: Année 1939 : en Millions : de RM	: Année 1940 : en Millions : de RM	: Pourcentage : d'augmentation
Recettes voyageurs	: 1.690,1	: 2.430,4	: 43,8
Recettes marchandises	: 3.770,9	: 4.719,9	: 25,2
Autres recettes	: 351,9	: 452,3	: 28,5
Total des recettes	: 5.812,9	: 7.602,6	: 30,8

L'augmentation ci-dessus est due, d'une part à l'accroissement important du trafic et d'autre part à celui de la longueur des lignes à la suite du rattachement d'Eupen, Malmedy et Moresnet, de l'étatisation de 17 Compagnies privées, de la prise en charge de l'exploitation des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, du Luxembourg et enfin de l'incorporation des provinces de l'Est.

Les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des installations fixes et du matériel roulant, non compris les versements au Trésor, se sont élevées en 1940 à 7.129,9 millions de RM contre 5.345,3 millions pour l'année précédente. L'augmentation de 33% correspondante est due en partie à l'extension du réseau mais principalement à l'accroissement énorme des parcours et des tonnages qui a nécessité lui-même une forte augmentation de l'effectif du personnel. A elles seules les dépenses de personnel se sont accrues de 14,3%. Une somme importante a été consacrée à l'amortissement des installations prématurément supprimées comme suite aux travaux de transformation des villes allemandes. L'ensemble des dépenses du compte "Exploitation", y compris les 120 millions de RM prélevés sur ce compte pour le fisc, a été de 352,7 millions inférieur aux recettes; l'excédent de recettes a dépassé de 5,1 millions celui de l'année précédente et a suffi avec 78,7 millions de recettes extraordinaires et 26,2 millions provenant de 1939 pour régler entièrement les charges du compte des profits et pertes. Ce dernier se balance donc à 457,6 millions de RM à l'actif et au passif. Le coefficient d'exploitation pour l'exercice 1940 atteint 93,78 % au lieu de 91,96 en 1939.

Les versements au Fisc s'élèvent à :

Sur le compte exploitation	120 millions
" " " des Profits et pertes	100 "
(soit 220 m. au total contre 206 m. en 1939)	
Impôt sur les transports	399,5 "
(contre 328,7 en 1939)	
Total	619,5 "

au lieu de 534,7 millions de RM pour l'année précédente. Le bilan fait apparaître une augmentation de la valeur des installations de chemins de fer de 896,4 millions de RM dont 221,1 millions pour les compagnies privées et les réseaux des régions nouvellement rattachées au Reich.

Le compte capital a pu être entièrement financé à l'aide des ressources courantes et des produits d'emprunts disponibles.

La Reichsbahn a procédé en automne 1940 à la conversion de 1.081 millions d'actions privilégiées à 7% en un emprunt à 4%. Y compris les autres souscriptions, le nouvel emprunt s'élève au total à 1.500 millions. Cette opération qui a bien réussi représente la plus importante opération financière de la Reichsbahn au cours de ces dernières années.

La dette totale de la Reichsbahn qui s'élève en fin 1940 à 3,7 milliards, se maintient dans des limites acceptables si on la compare à la valeur des installations de chemin de fer évaluée à 40 milliards d'après le bilan

Questions de personnel

A la fin de 1940, il y avait 414.194 employés commissionnés. Ce total comprend tous les anciens agents titularisés des réseaux limitrophes rattachés à la Reichsbahn ainsi que les employés de chemin de fer rapatriés au cours de 1940. Les retraités de ces divers réseaux ont été également repris à la charge de la Reichsbahn.

Afin de pouvoir couvrir les besoins en "fonctionnaires", les conditions d'engagement ont encore été simplifiées et on a puisé, comme au cours de ces dernières années, dans l'effectif "ouvriers". Au total il y a eu 2.930 nominations et on a engagé 3.760 jeunes aspirants fonctionnaires ainsi que 1.500 "employés techniques".

Les conditions de rémunération des fonctionnaires allemands ont été appliquées à ceux d'Alsace-Lorraine et du Luxembourg à partir du 1er Octobre 1940.

Malgré le blocage général des salaires prononcé en 1940, certaines catégories d'ouvriers ont eu leur situation améliorée. Les fonds alloués pour l'apprentissage normal des ouvriers qualifiés ainsi que pour l'apprentissage rapide ont été largement augmentés et on a institué de nombreux cours techniques spéciaux.

La guerre n'a pas arrêté la construction des habitations pour le personnel, 3.700 logements nouveaux ont été achevés et 4.500 commencés en 1940.

Le nombre des agents de la Reichsbahn astreints au port de l'uniforme est passé à 300.000. Les frais d'achat correspondants sont supportés de moitié par la Reichsbahn et par l'agent. Des soupes ont été distribuées gratuitement aux cheminots au cours de

l'hiver 1939-40 et depuis, plus de 200.000 repas chauds sont servis chaque jour pour le prix maximum de 0,35 RM

Exploitation et Trafic

a) Le trafic voyageurs a subi certaines restrictions, notamment en Janvier, février et Mars 1940. La situation s'est améliorée par la suite et le trafic des fêtes, règlementé par l'emploi de cartes d'admission, a pu être assuré sans incident.

Le nouvel horaire voyageurs mis en vigueur à partir du 21.1.1940 prévoit des vitesses réglementaires maxima moins élevées tandis que les vitesses maxima autorisées ne peuvent être réalisées que pour rattraper les retards. L'horaire d'été a été appliqué le 1er Avril et celui d'hiver le 6 Octobre 1940. Le premier train journalier direct COLOGNE-BRUXELLES-PARIS a circulé à partir du 24.7 et un second train FRANKFORT-SARREBRUCK-PARIS à partir du 15 Août. Deux autres relations directes BERLIN-PARIS et FRANKFORT-PARIS existent depuis le 6 Octobre 1940.

b) Trafic marchandises et fourniture de wagons

En Janvier 1940 la fourniture de wagons a été fortement en recul et des mesures spéciales ont dû être prises pour le transport des engrais et des charbons. En février, légère amélioration mais retards dans la rotation des wagons qui ont nécessité des interdictions de trafic. La Reichsbahn a autorisé le dépassement de une tonne de la charge utile de chaque wagon. En Mars et Avril, amélioration sensible. En Mai, régression momentanée; la Reichsbahn amélioré le système de préavis pour les wagons chargés et pour les wagons vides. De Juin à Novembre, augmentation continue du trafic. La rotation des wagons a été activée par une campagne de presse dans tout le Reich. En Décembre est intervenue la régression usuelle

Dans l'ensemble le nombre moyen d'essieux des trains est resté à peu près le même qu'en 1939 mais les trains et les essieux-kilomètres ont atteint un niveau jamais égalé jusqu'à ce jour. Ce n'est qu'après la guerre qu'on saura les performances gigantesques accomplies par les chemins de fer allemands au cours de l'offensive de Mai. L'horaire marchandises a été adapté au trafic d'échanges avec les pays neutres et amis de l'Europe. Celui-ci a fortement augmenté et fait l'objet, autant que possible, de plans de transport spéciaux. On a établi de nouveaux horaires pour les courants de trafic de et vers la Roumanie, la Russie, l'Espagne, l'Italie, la Hollande et la Belgique, ainsi que pour de nombreux transports intérieurs (charbon, coke, minerais, engrais, pommes de terre - ces dernières en voitures chauffées pendant les froids).

De même que pour les voyageurs, l'horaire général marchandises a changé trois fois au cours de 1940, les 21 Janvier, 1er Avril et

6 Octobre. Quant à la formation des trains, elle a dû être adaptée constamment à l'accroissement et aux fluctuations importantes du trafic. On a multiplié le nombre des trains à une seule rame de wagons, groupe dans toute la mesure du possible en trains complets les transports spéciaux et de marchandises en grandes quantités et formé, notamment en hiver, des "trains entiers" préparés par les expéditeurs et délivrés en entier aux réceptionnaires sans aucun changement intermédiaire

Tarifs

a) Tarifs voyageurs et bagages - C'est à partir du 15 Janvier 1940 qu'une grande partie des réductions ont été supprimées. Celles accordées aux étrangers voyageant en Allemagne l'ont été entre le premier Février et le premier Juillet. Par ailleurs la délivrance de billets et suppléments en cours de route a été frappée d'une nouvelle taxe uniforme de 50 Rpf.

b) Tarifs marchandises - Les tarifs exceptionnels ont fait l'objet d'une réforme fondamentale dans le but de les simplifier, d'en réduire le nombre à moins de la moitié et de supprimer les réductions de taxes qui n'avaient plus de raisons d'être. De nouveaux tarifs exceptionnels ont cependant été créés et d'autres réduits, notamment pour le minerai de fer, la chaux, l'essence, les graisses et huiles de graissage, le charbon.

Un tarif direct en vue de l'échange de marchandises en wagons complets entre l'Espagne et le Portugal, d'une part, et l'Allemagne de l'autre, via IRUN/HENDAYE est entre en vigueur à partir du 1^{er} Octobre et via PORT-BOU/CERBERE le 10 Décembre 1940.

Voie et Bâtiments - constructions et entretien

Les grands besoins en main d'oeuvre et en matières premières ont rendu nécessaire l'introduction, dès le début de la guerre, des travaux de construction de la Reichsbahn dans le cadre général de l'économie de guerre.

Les travaux de construction ont été particulièrement importants en Haute-Silésie et dans la Marche de l'Est. A l'Ouest, les projets ont reçu une impulsion nouvelle. Malgré la guerre, la pénurie de main d'oeuvre et de matières premières, toute une série de travaux neufs ont été activés et d'autres repris sur l'ensemble du territoire (Bâtiments de gares, gares et halles à marchandises, agrandissements d'ateliers, nouveaux postes d'enclenchements). L'entretien des voies s'est borné aux travaux indispensables à la sécurité; cependant le programme d'amélioration de la superstructure a été achevé en entier. On a économisé la matière première en réparant dans toute la mesure du possible la superstructure (rails et traverses), en s'efforçant d'employer des bois tendres pour les

traverses et en expérimentant une nouvelle traverse en béton. La même raison d'économie a conduit à la construction de ponts provisoires en employant des poutres en T ou des poutres en treillis à âme pleine provenant de ponts disponibles, la sécurité étant pleinement assurée pendant quelques années même aux grandes vitesses et ces ponts pouvant être facilement remplacés ensuite par des constructions définitives. Parmi les ponts métalliques définitivement reconstruits on compte 6 grands ouvrages avec superstructures ayant jusqu'à 135 m. de portée et pesant 2.000 t.

Sur l'ensemble du réseau et en particulier sur les lignes nouvellement rattachées à la Reichsbahn, l'équipement des installations de signalisation et de sécurité a été amélioré. On a posé, en outre, 1.000 Km de câble pour la signalisation à grande distance, 9.000 Km de lignes téléphoniques aériennes et 20.000 Km. de liaisons téléphoniques à l'intérieur des Directions régionales non compris les nouvelles lignes téléphoniques des pays occupés de l'ouest pour lesquelles on a utilisé des appareils à courant porteur. Au cours de l'année 1940, la longueur des voies électrifiées est passée à 3.600 Km. et on a mis en service de nombreuses locomotives électriques des séries E 44 et E 94.

Les ateliers de réparation du matériel roulant ont été occupés d'une façon intensive, notamment du fait des nombreux véhicules français et belges à remettre en état et de l'emploi de coussinets de paliers en acier coulé avec garniture bronze/plomb.

Juridiction - Un décret en date du 23 Avril 1940 confère à la Reichsbahn le droit de disposer immédiatement de terrains appartenant à des tiers, indépendamment de toutes obligations légales, si ces terrains sont destinés à des constructions répondant à des nécessités militaires.

Services automobiles - Le trafic voyageurs a été fortement réduit sur les autostrades; le matériel ainsi libéré étant employé pour transporter le personnel des usines travaillant pour la défense nationale. Le même changement de destination est intervenu pour les camions automobiles de la Reichsbahn utilisés dans le trafic marchandises. Ceux-ci ont en outre été employés avec succès pour le transport des récoltes. Enfin, le service de camionnage privé qui travaille en liaison avec le chemin de fer a été reorganisé.