GOUVERNEMENT MILITAIRE DE LA ZONE
FRANÇAISE D'OCCUPATION EN ALLEMAGNE

DEUX ANS D'ACTIVITÉ

DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

CHAPITRE IV

LA SITUATION DU RESEAU EN MAI 1945

A la fin des hostilités, le réseau de la Reichsbahn était complètement désarticulé, les ateliers et les dépôts principaux avaient été détruits dans une proportion de 70 %. La plupart des ouvrages importants avaient été démolis ou mis hors service. Sur les 5.667 Kms de lignes, moins de 500 étaient en état de fonctionner; 735 ouvrages d'art de plus de 5 m de portée et 1.066 de plus de 1 m étaient détruits, dont la totalité des ponts sur le Rhin, privant ainsi la partie Sud de la Zone de toute communication ferroviaire avec la FRANCE.

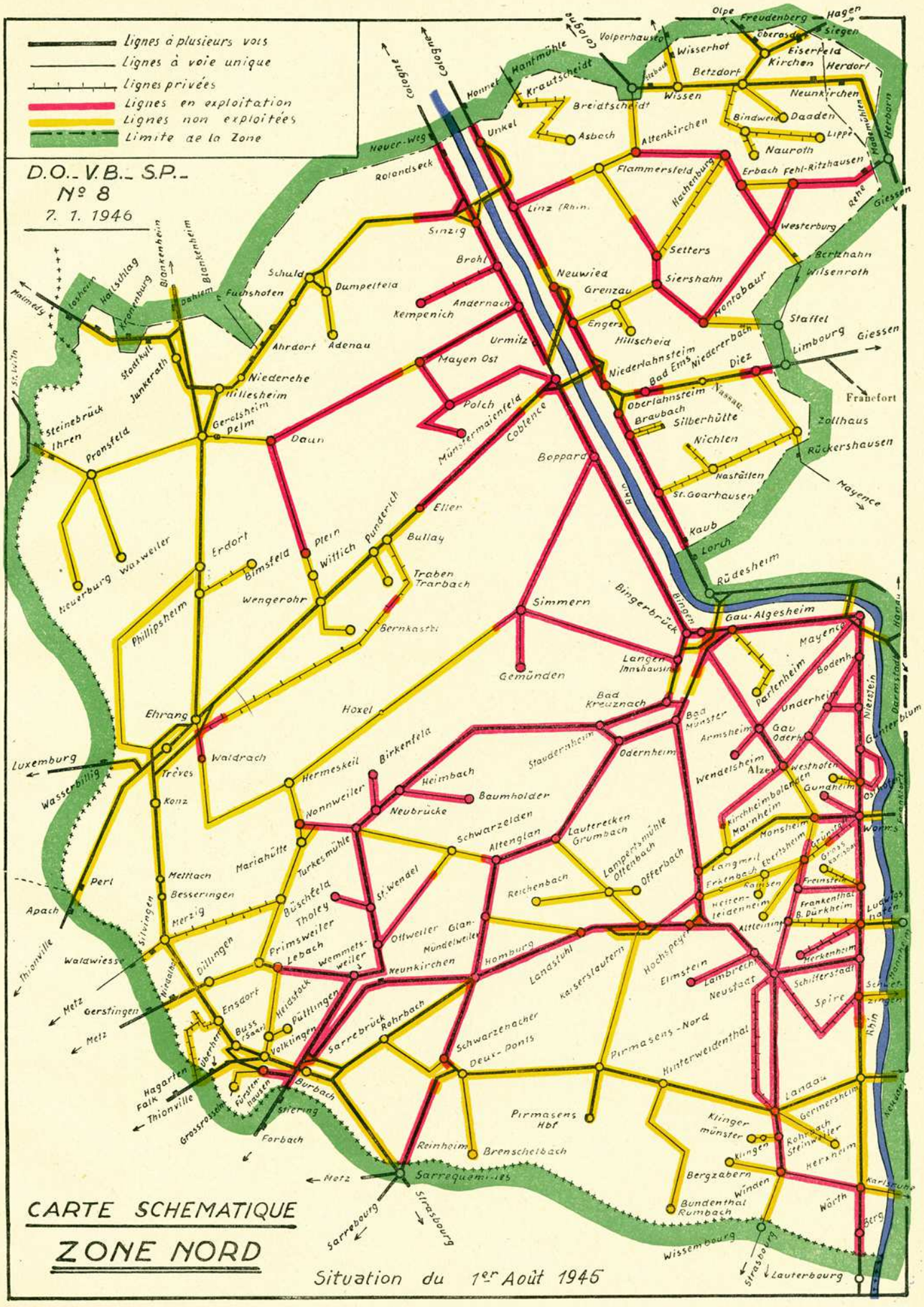
Les principaux ateliers de construction, ceux d'OFFENBOURG, de LUDWIGSHAFEN ou de KAISERSLAUTERN, étaient complètement vidés de leur outillage; d'autres, celui de TREVES par exemple, étaient presque totalement détruits. La plupart des triages et surtout les noeuds ferroviaires (LUDWIGSHAFEN — MAYENCE — TREVES — COBLENCE) étaient détruits ou inutilisables. Certaines lignes, coupées en tronçons séparés par la rupture des ouvrages, étaient ainsi isolées des lignes principales. Seules, les installations de la Sarre étaient relativement peu atteintes, mais isolées du réseau français et aussi de toute communication vers le Rhin.

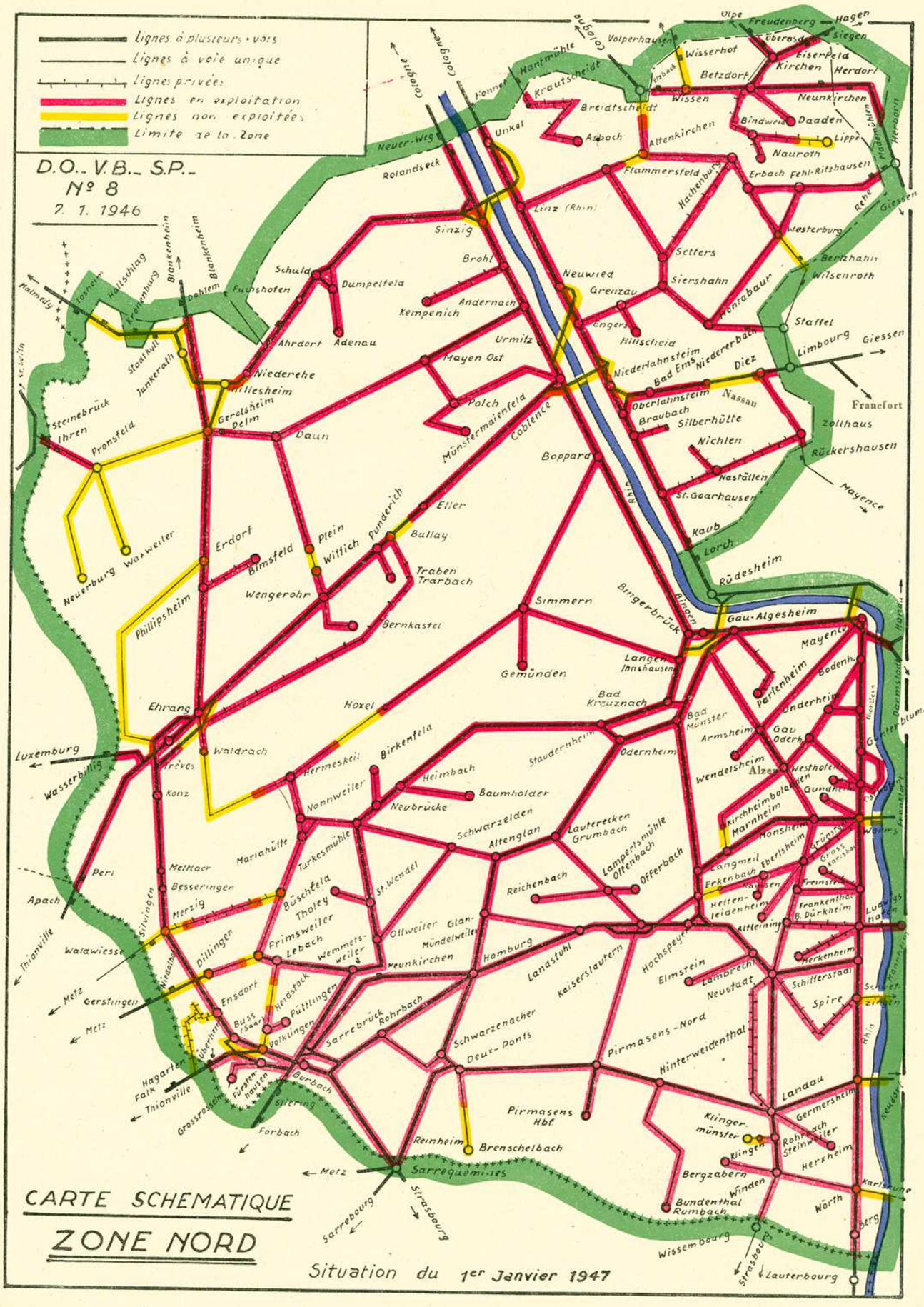
A cette situation matérielle déjà très grave s'ajoutait une difficulté supplémentaire que nous avons déjà signalée, due au découpage de la Zone française. En fait, ce découpage avait eu pour effet de laisser en Zone britannique et en Zone américaine les principaux ateliers qui assuraient normalement les grosses réparations du matériel roulant, si bien que la Zone française, la Sarre exceptée, ne disposait pour ainsi dire plus que d'ateliers de petit entretien. La capacité de ces ateliers avait été d'ailleurs quasi annihilée par les destructions massives opérées à la fois par les bombardements et par la Wehrmacht en retraite.

Ces destructions étaient comprises entre 20 et 90%.

DEPOTS - En ce qui concerne les dépôts, le pourcentage des destructions atteignait:

- **70 %** pour la Présidence de SARREBRUCK
- **60 %** „ „ „ de MAYENCE
- **24 %** „ „ „ de CARLSRUHE


Lignes à plusieurs vois
Lignes à voie unique
Lignes privées
Lignes en exploitation
Lignes non exploitées
Limite de la Zone
D.O._V.B._S.P._
Nº 8
7. 1. 1946
CARTE SCHEMATIQUE
ZONE NORD
Situation du 1er Août 1945
Cologne
Coblence
Bingerbrück
Sarrebrück
Sarreguemines
Sarrebourg
Strasbourg
Wissembourg
Lauterbourg
Thionville
Metz
Luxembourg
Wasserbillig
Giessen
Francfort
Mayence
Worms
Karlsruhe
Spire
Rhin
Rüdesheim
Gau-Algesheim
Simmern
Gemünden
Boppard
Koblenz
Mayen Ost
Daun
Trèves
Ehrang
Hoxel
Waldrach
Konz
Merzig
Sinzig
Linz (Rhin.
Neuwied
Andernach
Kempenich
Brohl
Unkel
Altenkirchen
Wissen
Betzdorf
Siegen
Hagen
Olpe
Freudenberg
Wetzlar
Limburg
Diez
Nassau
Westerburg
Hachenburg
Erbach
Fehl-Ritzhausen
Nauroth
Daaden
Neunkirchen
Herdorf
Kirchen
Eiserfeld
Wilsenroth
Bertenhahn
Staffel
Zollhaus
Rückershausen
Nastätten
St. Goarhausen
Kaub
Lorch
Bad Ems
Niederlahnstein
Oberlahnstein
Braubach
Silberhütte
Nichlen
Niedererbach
Hillscheid
Engers
Grenzau
Siershahn
Setters
Flammersfeld
Rolandseck
Remagen
Bad Kreuznach
Langen Innsbrück
Bad Münster
Armsheim
Gau Odernheim
Wendelsheim
Alzey
Westhofen
Gundheim
Osthofen
Worms
Bodenheim
Underheim
Partenheim
Mainz
Wiesbaden
Darmstadt
Gernsheim
Oppenheim
Nierstein
Odernheim
Staudernheim
Langmeil
Eckersheim
Grünstadt
Grosskarlbach
Freinsheim
Frankenthal
B. Dürkheim
Ludwigshafen
Mannheim
Kirchheimbolanden
Marnheim
Monsheim
Erkenbach
Kerzen
Hettenleidenheim
Altleiningen
Herxheim
Schifferstadt
Lambrecht
Neustadt
Elmstein
Hochspeyer
Kaiserslautern
Lanadstuhl
Homburg
Neunkirchen
Ottweiler
Glan-Mündelweiler
Wemmetsweiler
Lebach
Primsweiler
Tholey
Büschfeld
St. Wendel
Turkesmühle
Mariahütte
Nonnweiler
Hermeskeil
Birkenfeld
Heimbach
Baumholder
Neubrücke
Schwarzelden
Altenglan
Lauterecken
Grumbach
Lampertsmühle
Offenbach
Offerbach
Reichenbach
Bingen
Ober-Ingelheim
Gau-Algesheim
Bad Münster
Kreuznach
Langen Innsbrück
Simmern
Bingerbrück
Kaub
Lorch
Rüdesheim
Bad Ems
Niederlahnstein
Oberlahnstein
Braubach
Silberhütte
Nichlen
Nastätten
St. Goarhausen
Kaub
Lorch
Rüdesheim
Bingen
Bingerbrück
Simmern
Gemünden
Boppard
Koblenz
Mayen Ost
Daun
Trèves
Ehrang
Hoxel
Waldrach
Konz
Merzig
Sinzig
Linz (Rhin.
Neuwied
Andernach
Kempenich
Brohl
Unkel
Altenkirchen
Wissen
Betzdorf
Siegen
Hagen
Olpe
Freudenberg
Wetzlar
Limburg
Diez
Nassau
Westerburg
Hachenburg
Erbach
Fehl-Ritzhausen
Nauroth
Daaden
Neunkirchen
Herdorf
Kirchen
Eiserfeld
Wilsenroth
Bertenhahn
Staffel
Zollhaus
Rückershausen
Nastätten
St. Goarhausen
Kaub
Lorch
Bad Ems
Niederlahnstein
Oberlahnstein
Braubach
Silberhütte
Nichlen
Niedererbach
Hillscheid
Engers
Grenzau
Siershahn
Setters
Flammersfeld
Rolandseck
Remagen
Bad Kreuznach
Langen Innsbrück
Bad Münster
Armsheim
Gau Odernheim
Wendelsheim
Alzey
Westhofen
Gundheim
Osthofen
Worms
Bodenheim
Underheim
Partenheim
Mainz
Wiesbaden
Darmstadt
Gernsheim
Oppenheim
Nierstein
Odernheim
Staudernheim
Langmeil
Eckersheim
Grünstadt
Grosskarlbach
Freinsheim
Frankenthal
B. Dürkheim
Ludwigshafen
Mannheim
Kirchheimbolanden
Marnheim
Monsheim
Erkenbach
Kerzen
Hettenleidenheim
Altleiningen
Herxheim
Schifferstadt
Lambrecht
Neustadt
Elmstein
Hochspeyer
Kaiserslautern
Lanadstuhl
Homburg
Neunkirchen
Ottweiler
Glan-Mündelweiler
Wemmetsweiler
Lebach
Primsweiler
Tholey
Büschfeld
St. Wendel
Turkesmühle
Mariahütte
Nonnweiler
Hermeskeil
Birkenfeld
Heimbach
Baumholder
Neubrücke
Schwarzelden
Altenglan
Lauterecken
Grumbach
Lampertsmühle
Offenbach
Offerbach
Reichenbach
Merzig
Besseringen
Mettlach
Perl
Apach
Thionville
Waldwiesse
Metz
Gerstingen
Metz
Dillingen
Ensdorf
Hüttigen
Völklingen
Sarrebrück
Rohrbach
Schwarzenacher
Deux-Ponts
Pirmasens-Nord
Hinterweidenthal
Pirmasens Hbf
Lanaau
Germersheim
Klinger-münster
Klingen
Rohrbach
Steinwetter
Herxheim
Bergzabern
Winden
Bundenthal
Rumbach
Wörth
Berg
Karlsruhe
Lauterbourg
Strasbourg
Wissembourg
Sarreguemines
Sarrebourg
Forbach
Spicring
Burbach
Fürstenhausen
Falk
Hagarten
Thionville
Grossrosseln
Saarbrück
Saarlouis
Merzig
Perl
Apach
Thionville
Waldwiesse
Metz
Luxembourg
Wasserbillig
Steinebrück
Ihren
Pronsfeld
Neuerburg
Waxweiler
Erdorf
Bitburg
Prüm
Wittlich
Bernkastel
Traben Trarbach
Wengerohr
Phillipsheim
Gerolstein
Pelm
Hillesheim
Niederehe
Ahrdorf
Adenau
Schuld
Dumpelfeld
Fuchshofen
Bahnem
Blankenheim
Blankenheim
Kronenburg
Hallschlag
Losheim
Stadtkyll
Junkerath
Malmedy
St. Vith
Ehrang
Trèves
Konz
Merzig
Sinzig
Linz (Rhin.
Neuwied
Andernach
Kempenich
Brohl
Unkel
Altenkirchen
Wissen
Betzdorf
Siegen
Hagen
Olpe
Freudenberg
Wetzlar
Limburg
Diez
Nassau
Westerburg
Hachenburg
Erbach
Fehl-Ritzhausen
Nauroth
Daaden
Neunkirchen
Herdorf
Kirchen
Eiserfeld
Wilsenroth
Bertenhahn
Staffel
Zollhaus
Rückershausen
Nastätten
St. Goarhausen
Kaub
Lorch
Bad Ems
Niederlahnstein
Oberlahnstein
Braubach
Silberhütte
Nichlen
Niedererbach
Hillscheid
Engers
Grenzau
Siershahn
Setters
Flammersfeld
Rolandseck
Remagen
Bad Kreuznach
Langen Innsbrück
Bad Münster
Armsheim
Gau Odernheim
Wendelsheim
Alzey
Westhofen
Gundheim
Osthofen
Worms
Bodenheim
Underheim
Partenheim
Mainz
Wiesbaden
Darmstadt
Gernsheim
Oppenheim
Nierstein
Odernheim
Staudernheim
Langmeil
Eckersheim
Grünstadt
Grosskarlbach
Freinsheim
Frankenthal
B. Dürkheim
Ludwigshafen
Mannheim
Kirchheimbolanden
Marnheim
Monsheim
Erkenbach
Kerzen
Hettenleidenheim
Altleiningen
Herxheim
Schifferstadt
Lambrecht
Neustadt
Elmstein
Hochspeyer
Kaiserslautern
Lanadstuhl
Homburg
Neunkirchen
Ottweiler
Glan-Mündelweiler
Wemmetsweiler
Lebach
Primsweiler
Tholey
Büschfeld
St. Wendel
Turkesmühle
Mariahütte
Nonnweiler
Hermeskeil
Birkenfeld
Heimbach
Baumholder
Neubrücke
Schwarzelden
Altenglan
Lauterecken
Grumbach
Lampertsmühle
Offenbach
Offerbach
Reichenbach
Merzig
Besseringen
Mettlach
Perl
Apach
Thionville
Waldwiesse
Metz
Gerstingen
Metz
Dillingen
Ensdorf
Hüttigen
Völklingen
Sarrebrück
Rohrbach
Schwarzenacher
Deux-Ponts
Pirmasens-Nord
Hinterweidenthal
Pirmasens Hbf
Lanaau
Germersheim
Klinger-münster
Klingen
Rohrbach
Steinwetter
Herxheim
Bergzabern
Winden
Bundenthal
Rumbach
Wörth
Berg
Karlsruhe
Lauterbourg
Strasbourg
Wissembourg
Sarreguemines
Sarrebourg
Forbach
Spicring
Burbach
Fürstenhausen
Falk
Hagarten
Thionville
Grossrosseln
Saarbrück
Saarlouis
Merzig
Perl
Apach
Thionville
Waldwiesse
Metz
Luxembourg
Wasserbillig
Steinebrück
Ihren
Pronsfeld
Neuerburg
Waxweiler
Erdorf
Bitburg
Prüm
Wittlich
Bernkastel
Traben Trarbach
Wengerohr
Phillipsheim
Gerolstein
Pelm
Hillesheim
Niederehe
Ahrdorf
Adenau
Schuld
Dumpelfeld
Fuchshofen
Bahnem
Blankenheim
Blankenheim
Kronenburg
Hallschlag
Losheim
Stadtkyll
Junkerath
Malmedy
St. Vith


Lignes à plusieurs voies
Lignes à voie unique
Lignes privées
Lignes en exploitation
Lignes non exploitées
Limite de la Zone
D.O._V.B._S.P._
Nº 8
7. 1. 1946
CARTE SCHEMATIQUE
ZONE NORD
Situation du 1er Janvier 1947
Cologne
Hagen
Siegen
Giessen
Francfort
Mayence
Luxembourg
Metz
Strasbourg
Sarreguemines
Sarrebourg
Wissembourg
Lauterbourg
Karlsruhe
Wörth
Landau
Germersheim
Spire
Neustadt
Bingen
Coblence
Boppard
Rüdesheim
Wiesbaden
Francfort
Nassau
Limbourg
Diez
Wetzlar
Siegen
Betzdorf
Wissen
Altenkirchen
Flammersfeld
Linz (Rhein)
Sinzig
Brohl
Andernach
Neuwied
Daun
Trier
Bernkastel
Simmern
Gemünden
Bad Kreuznach
Langenlonsheim
Gau-Algesheim
Alzey
Worms
Mannheim
Ludwigshafen
Kaiserslautern
Sarrebrück
Forbach
Thionville
Pirmasens Hbf.
Pirmasens-Nord
Hinterweidenthal
Bergzabern
Wissembourg
Lauterbourg

CHAPITRE IX

OBSERVATIONS SPECIALES RELATIVES AU RESEAU SARROIS

Au moment où doit être envisagée l'intégration de la Sarre à l'économie française, il est intéressant d'insister, dans la cadre de l'étude du réseau actuel de la Zone française d'occupation, sur certaines particularités du réseau sarrois.

En 1930, avant le retour à l'ALLEMAGNE, la superficie du Territoire de la Sarre était de 1.900 Kms². La longueur totale du réseau y était de 450 Kms. environ. Compte tenu des dernières modifications de frontières, le nouveau territoire, après intégration économique, présentera une superficie totale de 2.550 Kms² et un développement de lignes de 560 Kms, soit en gros 219 Kms de lignes pour 1.000 Kms². Cette densité de lignes, supérieure à la moyenne du réseau allemand (119 Kms pour 1.000 Kms².) pose un certain nombre de problèmes spéciaux.

Avant le plébiscite de 1935, les Chemins de fer sarrois possédaient un parc, immatriculé „SARRE", qui comprenait **330** locomotives, **900** voitures à voyageurs (50.000 places), **15.600** fourgons et wagons (dont 1.000 plats, 11.650 tombereaux, 1.000 trémies et 1.950 couverts), représentant 225.000 tonnes de chargement. A ce parc s'ajoutaient les wagons particuliers des autres réseaux qui venaient charger le charbon sur le carreau des mines. Pour 10 Kms. de réseau, la Sarre disposait ainsi de 8,25 locomotives (4,2 pour la Reichsbahn et 3,3 pour la S.N.C.F.), 22,5 voitures et 375 wagons (37,5 au Km, contre 13 pour l'ensemble de la Reichsbahn).

En 1930, le trafic général se répartissait comme suit:

a) **Charbon - 10.300.000** t. (+ 1.000.000 tonnes pour les besoins intérieurs des mines, non transportées par fer) qui étaient livrées à raison de **4.000.000** tonnes à la FRANCE, **4.500.000** tonnes à la SARRE, **1.800.000** tonnes à l'exploitation ailleurs qu'en FRANCE et en Sarre.

b) **Minerai - 3.500.000** tonnes

Produits métallurgiques	:	1.900.000 tonnes
Bois de mines, chaux	:	1.500.000 tonnes
Divers	:	1.800.000 tonnes

- soit en tout **19.000.000** tonnes. Le chargement journalier portait sur **3.400** unités de 20 tonnes de capacité théorique, dont **2.300** de houille. La charge moyenne des wagons était de **13 tonnes.**

La situation actuelle est assez différente.

Le parc de la Reichsbahndirektion de SARREBRUCK est particulièrement dépourvu en matériel, puisqu'on n'y relève que 1.665 voitures (315 à bogies — 1.350 à essieux) dont 700 utilisables. Dans les dépôts situés dans la nouvelle Sarre, on a recensé 352 locomotives (220 modernes à 5 essieux couplés), dont 224 en service (330 disponibles en 1930 pour un réseau moins développé), soit plus de 1/6 de l'ensemble de la Zone.

On a vu plus haut que le trafic de charbon atteint actuellement par semaine **25 à 27.000 t.** vers la FRANCE, soit **1.300.000** t. par an (33% du chiffre de 1930), **80.000** t. à destination de la Zone (4.000.000 t. par an) et **30.000** vers d'autres destinations. Au total **130 à 140.000** t. par semaine, soit **6.800.000** à **7.000.000** t. par an (les 2/3 du trafic de 1930).

On charge actuellement en Sarre 7.500 wagons de charbon par semaine contre 16.100 en 1930, soit 46% du chiffre d'avant-guerre. Il est vrai que le chargement moyen d'un wagon est passé de 13 t. à 19,4 t.

Mais pour assurer normalement le trafic qui sera demandé au futur réseau du territoire de la Sarre, il faudra pouvoir disposer de **13.000** wagons-tombereaux, **1.000** voitures à voyageurs et **300** locomotives.

Ces chiffres mesurent les difficultés qui ne manqueront pas de se produire lorsque la Sarre sera économiquement rattachée à la FRANCE, même si un effort spécial de reconstitution du parc a été fait au préalable en faveur de ce réseau. Au moment des pointes du trafic charbonnier (hiver), qui ne coïncident pas avec celles des transports de bois de la partie sud de la Zone d'Occupation (été), le réseau autonome sarrois ne pourra plus compter, pour absorber ces pointes, sur le parc disponible du réseau de la Zone et il faudra obligatoirement avoir recours à des appoints en provenance de la S.N.C.F., bien que celle-ci soit assez pauvre elle-même en matériel.

Ce problème a déjà fait l'objet d'études de détail qui concluent toutes à l'acquisition nécessaire d'un matériel supplémentaire.

Depuis le mois de juin 1947, les chemins de fer de la Sarre forment un Réseau autonome en vertu d'un arrêté dont l'effet retroactif à été reporté au 1er avril 1947.