

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 27/3 (2000)

DOI: 10.11588/fr.2000.3.61879

---

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

# Dokumentation

CHRISTIAN BACHELIER

## CHEMINOTS ET EISENBAHNER, 1940-1944

Arrivés le 14 juin 1940 à Paris en commençant par s'installer dans les bâtiments des grandes gares, les cheminots allemands contrôlent le fonctionnement du réseau français jusqu'en août 1944. Leur action constitue d'abord un apport considérable à l'économie de guerre du Reich: de 1940 à 1944, l'on estime<sup>1</sup> à 45 millions de tonnes de chargement exportées par les points-frontière de l'Est (25 millions de tonnes de minerais et combustibles, 1 million de tonnes de produits métallurgiques, 6 millions de tonnes de bauxites<sup>2</sup>); à cela s'ajoute la fonction de transit du réseau ferré français (5,5 millions de tonnes de houilles allemandes à destination de l'Italie d'octobre 1940 à septembre 1943; des minerais, notamment des phosphates; et des oranges d'Espagne et d'Afrique du Nord). Cette fonction apparaît de première importance pour le Reich hitlérien, lors des conversations germano-italiennes<sup>3</sup> préparatoires à l'élaboration de l'armistice avec la France, ainsi que par le tracé de la ligne de démarcation. De leur côté, les autorités françaises souhaitent naturellement la reprise du trafic ferroviaire, élément déterminant de l'activité économique et sociale du pays. Il y a ainsi convergence des intérêts français et allemands quant au bon fonctionnement des Chemins de fer.

La confrontation des documents conservés dans les archives allemandes et françaises<sup>4</sup> permettent d'analyser la politique allemande en matière de chemins de fer durant la période de l'Occupation.

### Une Europe allemande des Chemins de fer

À peine, quinze jours après le déclenchement de l'offensive à l'Ouest, une réunion interministérielle à Berlin a pour objet: »europäische Grossraumwirtschaft«<sup>5</sup>. Les principales étapes de l'élaboration d'un nouvel ordre européen, et notamment d'un nouvel espace éco-

1 SNCF, La Région Est 1939-1945, Strasbourg 1947, p. 70.

2 La France, avec ses mines de Brignoles et son usine de Gardanne situées en zone libre, est alors le premier producteur mondial de bauxites.

3 Voir compte rendu de la conversation entre le Führer et le Duce du 18 juin 1940 à Munich, reproduit dans: Les Archives secrètes de la Wilhelmstrasse, IX, livre II, 11 mai-22 juin 1940, trad. fr., Paris 1961.

4 Il s'agit de fonds conservés entre autres au Bundesarchiv-Außenstelle Coswig (BA), Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg (BA-MA), Institut für Zeitgeschichte Munich (IfZ), Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes Bonn (PA-AA), Deutsche Bahn Museum Nuremberg (archives versées au Bundesarchiv) et aux Archives nationales Paris (AN).

5 Voir lettres du 21 et 24 mai 1940 de l'ambassadeur Karl Ritter, chargé des missions spéciales, mentionnées dans: Archives secrètes (voir n. 3) p. 420, note 2.



nomique européen, ont été décrites par l'historien Jean Freymond<sup>6</sup>. Ces négociations entre ministères allemands permettent, au-delà de leurs effets limités, d'approcher des conceptions en matière de chemins de fer européens. Les documents présentés en annexe du présent article complètent aussi l'analyse de Freymond en ce qui concerne les affaires ferroviaires.

Fin mai 1940, la direction des Affaires économiques de la Wilhelmstrasse conçoit un premier projet, en référence aux dispositions du traité de Versailles, insistant par conséquent sur la nécessité de s'assurer par le futur traité de paix des avantages économiques et financiers dans les domaines les plus variés<sup>7</sup>. Au long du mois de juin, les responsables ministériels allemands s'affairent à définir les relations économiques avec la France et un futur espace économique européen. C'est en particulier ce dernier point – et non pas la formation politique d'un grand Reich – que développent les responsables du Reichswirtschaftsministerium<sup>8</sup>. Dans cet esprit, le Reichswirtschaftsminister, Walther Funk, préside, le 22 juillet, une conférence interministérielle portant sur l'Europe économique future et à laquelle participe notamment le troisième personnage du Reichsverkehrsministerium après le ministre et le secrétaire d'État, le Ministerialdirektor Dr.-Ing. Max Leibbrand, qui dirige la section EII »Betriebsabteilung« du Reichsverkehrsministerium<sup>9</sup>.

Aussi, dans le cadre de la préparation du futur traité de paix, le directeur de la Reichsbahndirektion (RBD) Berlin, en qualité d'administrateur-gérant du Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV), adresse-t-il, le 3 août, au Reichsverkehrsministerium les revendications de son organisation internationale<sup>10</sup>. De ce courrier se dégagent deux aspects principaux. D'une part, la future organisation européenne des Chemins de fer devrait être conçue en réaction au »Versailler Diktat«. En effet, un dirigeant de la SNCF, en retraçant un rapide historique des chemins de fer européens, remarquera: »Après la Première Guerre mondiale, craignant de voir renaître l'hégémonie allemande dans l'industrie ferroviaire, la France entreprit de la contrebalancer par avance en faisant adopter par une conférence internationale, sous l'égide de la Société des Nations, la création d'un nouvel organisme, l'Union internationale des Chemins de fer (UIC), dont la présidence et le secrétariat général lui échouaient«<sup>11</sup>. Ainsi, selon le Dr.-Ing. Moeller, directeur de la RBD Berlin, il faut établir la domination allemande dans les chemins de fer notamment au plan organisationnel, en dissolvant l'UIC et en créant un »Europäischer Eisenbahnverband« sous direction allemande. D'autre part, il s'agit d'organiser le réseau ferré européen en conformité avec la place que la géopolitique allemande attribue au Reich – par voie de conséquence, un rôle subalterne est donc affecté à l'administration des Chemins de fer de l'allié italien. Deux jours plus tard, c'est dans des termes voisins que la question des transports européens apparaît dans les Richtlinien remises lors d'une séance de travail interministérielle à Berlin consacrée au »Neuaufbau Kontinental-Europas«: »Das europäische Verkehrswesen ist planmäßig auf das vergrößerte Warentauschvolumen einzurichten«; »Rationeller Einsatz

6 Jean FREYMOND, *Le III<sup>e</sup> Reich et la réorganisation économique de l'Europe 1940–42. Origines et projets*, Genève 1974.

7 Note de Carl Clodius, sous-chef du département d'Économie politique, concerne: aspects de l'organisation économique de la paix, Berlin, le 30 mai 1940, reproduit dans: Archives secrètes (voir n. 3) p. 183.

8 Bericht über die Sitzung der Aussenhandelsstellenleiter in Berlin am 14. Juni 1940, cité dans: FREYMOND (voir n. 6) p. 109.

9 Bundesarchiv (BA) R7 11615, Vermerk über die am 22. Juli 1940 unter Vorsitz von Reichsminister Funk im Reichswirtschaftsministerium abgehaltene Chefbesprechung, reproduit dans: FREYMOND, *ibid.* pp. 221–231.

10 Voir document 1.

11 Louis ARMAND, *Propos ferroviaires*, Paris 1970, p. 43.



der Eisenbahn»<sup>12</sup>. Au même moment, à Wiesbaden, le Dr. Hans Richard Hemmen, chef de la délégation allemande d'armistice pour les Affaires économiques, développe, notamment devant le ministre français de l'Économie nationale et des Finances, Yves Bouthillier, et le général Huntziger, chef de la délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice, l'argument du nouvel ordre économique européen: »Un projet d'organisation intégrerait la France dans l'économie continentale à côté de l'Allemagne, et lui permettrait de se suffire à elle-même; éventuellement des experts (ou commissaires allemands) pourraient apporter leur aide aux fonctionnaires français pour la réalisation de ce projet»<sup>13</sup>. Le contrôle des postes de commandement économique par des experts allemands revient ainsi sous une forme courtoise dans les discussions avec les responsables français, ou plus brutalement quand Funk fait part à Goering de »eine europäische Gesamtorganisation unter deutscher Führung«: »Personelle Durchdringung der maßgebenden europäischen Wirtschaftsposition mit geeigneten deutschen Fachleuten»<sup>14</sup>. Et fin août, Hemmen entonne la même antienne, cette fois-ci, sur un mode menaçant:

»M. Hemmen développe alors ses vues sur l'organisation future de l'Europe. Il dit que l'Europe ne peut être organisée qu'autour de pays importants. Ces pays sont au nombre de trois [...]: l'Allemagne, l'Italie et la France, qui feront une politique continentale. [...] La France participera à ce nouvel ordre européen. [...]

M. Bouthillier dit que ces conceptions cadrent tout à fait avec les idées économiques du gouvernement actuel. Mais il ne faut pas que l'Allemagne impose des conditions économiques trop dures, car la population française ne connaît pas les buts élevés et lointains dont parle M. Hemmen. Ce qu'elle veut dans le moment présent, c'est manger et travailler.

M. Hemmen tombe d'accord, et dit que l'Allemagne n'imposera pas à la France, lors des prochaines conditions de paix, un traité qui échouera comme a échoué celui de Versailles. Mais il faut que l'on comprenne en France que le rôle des riches est fini, ainsi que leurs fortunes elles-mêmes. L'avenir est à la France qui travaille; elle pourra toujours en appeler au Führer, et elle sera toujours écoutée<sup>15</sup>«.

À l'automne, le Reichsverkehrsministerium, par un courrier daté du 26 octobre, signé par son Staatssekretär, le Dr.-Ing. Wilhelm Kleinmann, et adressé à la Wilhelmstrasse au sujet des travaux préparatoires à un traité de paix<sup>16</sup>, expose ses propositions sur »die Neuordnung des Eisenbahnverkehrs im europäischen Wirtschaftsraum«. Il reprend, en grande partie, les suggestions du VMEV.

D'abord, il s'agit d'effacer Versailles: une annexe au courrier du Reichsverkehrsministerium prévoit, conformément à la doctrine de la Wilhelmstrasse, comme obligation pour la France du fait de sa responsabilité dans les deux guerres et en réparation des effets du traité de Versailles<sup>17</sup>, entre autres, la livraison de matériel roulant et moteur dans les cinq ans

12 BA, R2 230, Richtlinien, reproduits dans: FREYMOND (voir n. 6) pp. 237–241.

13 CAA, Compte rendu n° 12 du 5 au 8 août inclus, Wiesbaden, 9 août 1940, reproduit dans: La Délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice, recueil de documents publié par le gouvernement français, I, 28 juin 1940–29 septembre 1940, Paris 1947, p. 97–98.

14 BA, R7 11615, RWiM, Betr.: Kontinental- und Grossraumwirtschaft, an den Herrn Reichsmarschall des Grossdeutschen Reiches, Berlin, den 6. August 1940, reproduit dans: FREYMOND (voir n. 6) pp. 242–244.

15 Procès verbal de l'entretien de MM. Bouthillier et Hemmen du 27 août 1940, reproduit dans: Délégation française (voir n. 13) p. 185.

16 Voir document 2.

17 Suite à l'armistice de 1918, l'Allemagne a été contrainte de livrer quelque 5000 locomotives et 150 000 wagons à l'administration française. Signalons, par exemple, qu'environ un tiers du parc de traction de la Région Est de la SNCF est d'origine allemande en 1938.



(20 000 locomotives à vapeur, 60 000 wagons à marchandises, 7500 voitures à voyageurs et 3000 fourgons à bagages) puis plus tard la fourniture d'électricité monophasée (110 kV-200 000 kW) et la restitution des anciennes administrations des Chemins de fer allemands, c'est-à-dire le réseau Alsace-Lorraine.

Mais, effacer Versailles, c'est surtout réviser la configuration des organisations ferroviaires européennes. Le Reichsverkehrsministerium propose ici deux solutions. La première consiste à placer l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à Berne (OCTI) sous influence allemande en obtenant la nomination à sa direction de ressortissants allemands désignés par le gouvernement du Reich, ainsi que la substitution de l'allemand au français comme langue internationale de travail. La seconde, celle proposée par la VMEV, serait la création d'une association faîtière unique, »Europäischer Eisenbahnverband«. Dans les deux cas de figure, le Reichsverkehrsministerium insiste pour que la future organisation soit »eine Organisation der Eisenbahnen, nicht der Staaten«, ainsi que sur son autonomie: »Besonderer Wert ist darauf zu legen, daß der Europäische Eisenbahnverband, soweit nicht die staatlichen Verkehrskommissionen zuständig sind, die Kompetenz-Kompetenz [sic!] besitzt, d. h. autonom seine Zuständigkeit selbst bestimmt.«

Ce projet a un double caractère, à la fois dogmatique, avec l'ambition de ses auteurs d'en faire un modèle applicable à tous les moyens de transport et ceci au niveau mondial, et pragmatique, du fait qu'il prétend faire primer la technique sur la politique. C'est ainsi au nom de la technique que devrait s'imposer la suprématie allemande dans le domaine ferroviaire. L'unification des systèmes statistiques et des normes techniques et administratives serait réalisée à partir de la technique allemande: »die deutsche Hik-Luftdruckbremse«; »die in Deutschland entwickelte selbsttätige Zugbeeinflussung«. Une stratégie similaire est employée quant à la réorganisation du réseau européen autour de la Reichsbahn: les administrations ferroviaires demeurent autonomes, et c'est à partir des connexions à créer ou à renforcer avec les réseaux voisins que se formerait le nouvel espace ferroviaire consolidant le rôle central de l'Allemagne: »[dass] Deutschland die ihm durch die lange historische Entwicklung, durch die Bedeutung seines Eisenbahnwesens und durch die Größe und zentrale Lage seines Eisenbahnnetzes zukommende führende Stellung wieder erhält«.

En janvier 1941, le Reichsverkehrsministerium fait part au VMEV des dispositions retenues par l'Auswärtiges Amt<sup>18</sup>. La principale disposition porte sur la suppression des organisations ferroviaires internationales faisant doublons. Mais surtout, la Wilhelmstrasse est opposée à la notion de »Kompetenz-Kompetenz«. Par ailleurs, tandis que le Reichsverkehrsministerium présentait à la Wilhelmstrasse ses propositions sur l'espace ferroviaire européen, l'autorité ferroviaire allemande d'occupation en France, la Wehrmachtverkehrsdirektion (WVD) Paris, essaye d'étendre son domaine de compétence en prétendant assurer désormais la représentation du réseau ferré français auprès de l'OCTI de Berne<sup>19</sup>. La SNCF proteste et obtient le maintien de sa propre représentation, ainsi, l'administration française sera-t-elle présente à la Conférence ferroviaire de Florence.

L'organisation d'espaces économiques plus vastes est aussi un argument avancé par les ministres de Vichy pour renouer les relations franco-allemandes, gelées à la suite de la révolution de palais du 13 décembre 1940. Ainsi, de retour à Paris le 24 avril 1941, Bouthillier assure Rudolf Schleier, premier conseiller d'ambassade, de sa volonté de continuer la politique de collaboration à une échelle encore plus importante<sup>20</sup>. De même, Jean Berthelot, secrétaire d'État aux Communications, revenu à Paris le 5 mai pour la première fois depuis

18 Voir document 4.

19 Voir document 3.

20 Institut für Zeitgeschichte (IfZ) Munich, MA, National Archives, T-120/3485H/019450, Deutsche Botschaft, Schleier, an Schwarzmann, den 25. April 1941.



les événements de décembre qui ont vu l'éviction de Laval, rencontre Hemmen et lui adresse, dès le lendemain, un compte rendu<sup>21</sup> de cette rencontre confirmant «les points sur lesquels, dans le cadre de la politique de collaboration, des conversations pourraient avoir lieu dans différents domaines intéressant les communications», notamment signalant qu'il «paraît intéressant que l'Allemagne, pour faciliter la reconstruction de l'Europe, prenne en mains la multiplicité des organismes internationaux qui s'occupaient des questions de chemin de fer» et qu'il «n'est pas exclu que cette tâche d'unification puisse être dès maintenant entreprise». La proposition de Berthelot reçoit un accueil favorable de Berlin<sup>22</sup>; le rapport de la délégation allemande d'armistice pour les affaires économiques pour le 1<sup>er</sup> semestre 1941 s'en fait l'écho<sup>23</sup>. Entre temps, inquiet des propositions de Berthelot, Jacques Barnaud, le délégué général aux relations économiques franco-allemandes, adresse un courrier au ministre de l'Économie nationale et des Finances, mettant en garde contre les implications politiques de ce programme : «Je regrette que dans le dernier paragraphe de sa lettre, le secrétaire d'État aux Communications ait spontanément proposé que l'Allemagne prenne en main un certain nombre d'organismes internationaux s'occupant de questions de chemin de fer car je ne suis pas d'avis que la France paraisse abandonner a priori à l'Allemagne, la direction des multiples organismes de tous ordres installés actuellement en terrain neutre et qui étaient chargés de coordonner les problèmes internationaux»<sup>24</sup>. Probablement suite à ce courrier, les propositions de Berthelot ne réapparaissent plus. Et, dans son rapport pour le second semestre 1941, Hemmen regrette ainsi la stagnation du projet de Berthelot<sup>25</sup>.

Avec l'offensive à l'Est, le projet d'un nouvel ordre cesse progressivement d'occuper l'Auswärtiges Amt, ainsi l'Abteilung Vorbereitung und Ordnung se délite et disparaît fin 1941–début 1942. De même, la mission allemande sur l'unification européenne de la traction électrique conduite par le Dr.-Ing. Albert Ganzenmüller<sup>26</sup> délaisse ses travaux notamment avec l'affectation de son chef à la Haupteisenbahndirektion Ost à Poltava en octobre 1941. Le 23 décembre 1941, le général Georg Thomas, Chef des Wehrwirtschafts- und Rüstungsamtes im OKW, propose donc la cessation de l'ensemble des travaux consacrés à l'après-guerre et, le 10 janvier 1942, Keitel soutient cette proposition, enfin Speer obtient de Hitler que les industriels ne soient plus contraints à prendre compte des projets d'après-guerre<sup>27</sup>. Toutefois, la notion de nouvel ordre européen ne disparaît pas pour autant. Speer, en particulier, l'utilise, à partir de 1942, comme un grand dessein dans son argumentaire pour l'utilisation des ressources de l'ensemble de l'Europe occupée au service de l'économie de guerre allemande. Ainsi l'idée d'unification européenne des réseaux ferrés se déplace-t-elle de la sphère formelle de l'organisation internationale à celle, plus concrète, de l'exploitation de ces réseaux.

21 Voir document 5.

22 Voir document 6.

23 Voir document 7.

24 Voir document 8.

25 Voir document 9.

26 Voir document 10. Sur les questions de traction, voir notamment Clive LAMMING, *Cinquante ans de traction à la SNCF. Enjeux politiques, économiques et réponses techniques*, Paris 1998.

27 BA, R3 1503, *Besprechungspunkte über Reise zum Führerhauptquartier am 19. Februar 1942*, note d'Albert Speer, points 12 et 39, cité dans: FREYMOND (voir n. 6) p. 142. Cette décision fait l'objet du décret de Goering du 13 avril 1942 (*Verordnung über Friedensplanungen in der Wirtschaft*, vom 13. April 1942, décret de Goering, *Reichsgesetzblatt*, Teil I, n° 43, 1942, p. 239).



## Le cadre juridique du contrôle du réseau français

L'exploitation du réseau ferré français dans la zone d'occupation entre dans le cadre juridique fixé par les dispositions de la convention d'armistice. Et plus précisément, les rapports entre autorités ferroviaires allemandes et françaises sont prévus selon les termes de l'article 13 de la convention d'armistice franco-allemande:

»Die französische Regierung verpflichtet sich, dafür Sorge zu tragen, daß in den durch deutsche Truppen zu besetzenden Gebieten alle Anlagen, Einrichtungen und Bestände der Wehrmacht unversehrt den deutschen Truppen übergeben werden. Sie wird ferner dafür sorgen, daß Häfen, Industrieanlagen und Werften im derzeitigen Zustand belassen und in keiner Weise beschädigt oder zerstört werden. Das gleiche gilt für alle Verkehrsmittel und Verkehrswege, insbesondere für Eisenbahnen, Straßen, und die Binnenschiff-fahrtswege, für das gesamte Fernmeldenetz sowie für die Einrichtungen der Fahrwasserbezeichnung und Küstenbefeuerung.

Ebenso verpflichtet sie sich, auf Anordnung des deutschen Oberkommandos alle hier erforderlichen Wiederherstellungsarbeiten zu leisten.

Die französische Regierung sorgt dafür, daß in dem besetzten Gebiet das erforderliche Fachpersonal, die Menge an rollendem Eisenbahnmaterial und die sonstigen Verkehrsmittel vorhanden sind, so wie sie den normalen Verhältnissen des Friedens entsprechen.«

Ainsi la convention d'armistice garantit-elle dans le domaine des transports, d'une part, les conditions de remise à l'Armée allemande de tous les moyens et voies de communications situés sur le territoire français occupé et, d'autre part, l'obligation faite au gouvernement français de procéder en zone occupée à tous les travaux de remise en état, particulièrement en ce qui concerne les voies ferrées et de veiller au maintien à leur niveau du temps de paix des effectifs en personnel et des quantités de matériel nécessaires à l'exploitation normale des voies de communication dans tous les territoires occupés. Ces obligations correspondent à celles prévues par la convention de La Haye de 1907 (art. 43 et 53 notamment). Et pour leur application, les autorités allemandes disposent des prérogatives de la puissance occupante qui leur sont reconnues par l'article 3 de la convention d'armistice.

Aux dispositions de la convention d'armistice et à celles de la convention de La Haye, s'ajoutent les »prescriptions d'exécution de l'article 13 de la convention d'armistice«<sup>28</sup> remises, le 3 juillet 1940, à Wiesbaden, par le lieutenant-colonel Theilacker, de la Commission allemande d'armistice, à Jean Berthelot, alors membre de la Délégation française auprès de la commission allemande. Ces prescriptions appellent deux types de remarques, d'une part, sur la forme et la validité des prescriptions et, d'autre part, sur leur contenu. La première fait apparaître leur caractère unilatéral mais aussi leur acceptation par le gouvernement français pour des raisons d'opportunité politique, celles-ci l'emportant sur le respect des règles de droit. Quant au contenu des prescriptions, il porte principalement sur le pouvoir du Chef allemand des Transports.

Ce pouvoir est défini dans la première prescription d'exécution – et précisé au long des six autres points –: le Chef allemand a à sa »disposition pleine et entière« (»voll und unbegrenzt zur Verfügung«) »toutes les organisations françaises des chemins de fer, des routes et des voies navigables, y compris leur réseau de transmission, situées dans le territoire occupé«; il est »en droit de prendre toutes mesures qu'il jugera nécessaires selon les besoins de l'exploitation et du trafic«. Si la législation française concernant les transports demeure en vigueur, conformément aux conventions internationales, le pouvoir de la modifier ou de l'abroger dépend de »l'autorisation« ou de »l'ordre« (»nur mit Genehmigung oder auf Anordnung«)

28 Voir document 11.



du Chef allemand. Ce pouvoir non seulement de censure mais aussi d'initiative du Chef allemand comprend implicitement un pouvoir législatif, exorbitant aux lois de la guerre.

Pour l'exécution, il est prévu un représentant français auprès du Chef allemand, ce représentant ayant »pleins pouvoirs pour la totalité des moyens de communications français« (»ein Bevollmächtigter für das gesamte französische Verkehrswesen«); plus loin, dans la prescription n° 7, il est même précisé qu'il doit être établi une liaison »immédiate« (»unmittelbar«) entre ce représentant français et le Chef allemand. Des représentants des Chemins de fer sont ainsi accrédités auprès du service allemand pour l'exécution des mesures nécessitées par la satisfaction des besoins allemands, mais aussi l'exécution de la »disposition pleine et entière« des organisations de communication françaises est assurée par les pleins pouvoirs de ce représentant sur les moyens de communication.

Suivant la prescription n° 2 sur la remise en état des moyens de communications, la prescription n° 3, portant sur la reprise de l'exploitation, affirme, sans ambiguïté, le principe du maintien de l'exploitation française des transports. Ce principe avait été en effet avancé par les responsables allemands des transports dès leurs premiers contacts avec les dirigeants de la SNCF, tant à Paris qu'à Wiesbaden. Mais, cette reprise dépend de l'accord du Chef allemand des Transports. Dans les faits, cette réserve n'aura aucun effet, les autorités allemandes ayant tout intérêt à une reprise rapide du trafic français indispensable au rétablissement de l'activité économique. Cette prescription porte d'ailleurs une date-limite, en l'occurrence le 25 juillet, au retour des personnels à leurs postes en zone occupée. Enfin, il est ordonné que les ressources, en personnel et en matériel, de la zone non occupée devront pallier les manques de la zone occupée. Cette disposition est certainement à mettre en relation avec les leçons tirées de l'expérience de l'occupation de la Ruhr par les troupes franco-belges, au début de laquelle les cheminots allemands avaient réussi à évacuer au moins un millier de locomotives et plus de 30 000 wagons<sup>29</sup>. Par cette clause, les autorités allemandes d'occupation disposent d'un droit de regard et d'un moyen de prélèvement sur la zone non occupée.

Les prescriptions n° 4 et n° 5 portent sur les moyens d'exploitation. Il est précisé qu'ils peuvent être mis au service des missions de l'Armée allemande, ceci conformément au droit de la guerre. Mais, là aussi, les possibilités d'extension des dotations en personnel et en matériel mises à disposition sont ouvertes, car leur »étendue pouvant être fixée dans le détail par le Chef allemand des Transports, avec le représentant désigné des communications françaises« (»Der Umfang [...] wird im einzelnen durch den deutschen Chef des Transportwesens mit dem Bevollmächtigten des franz. Verkehrswesens festgelegt«). Cette dernière disposition et le point 5 portant sur la signalisation ouvrent par ailleurs des possibilités d'ingérence du Chef allemand dans l'exploitation même du réseau français.

Les deux derniers points concernent des rapports avec des tiers. La prescription n° 6 impose la restitution des matériels et le retour des personnels des administrations ferroviaires belge, néerlandaise et luxembourgeoise, ainsi que du matériel allemand et »antérieurement polonais« (»ehemals polnische«). La prescription n° 7 ajoute le rôle du Chef allemand des Transports à l'article 15 de la convention d'armistice, au sujet du trafic de transit entre l'Allemagne et l'Italie à travers la zone non occupée: »Die französische Regierung verpflichtet sich, den durch das unbesetzte Gebiet führenden Gütertransitverkehr zwischen dem Deutschen Reich und Italien in dem von der deutschen Regierung geforderten Umfang durchzuführen.«

29 E. Soulez, ingénieur des Arts et Manufactures, sous-chef de l'Exploitation au Chemin de fer du Nord, secrétaire général de la Régie, »Note sur la Régie des Chemins de fer des territoires occupés (suite et fin)«, *Revue générale des Chemins de fer*, n° 3, septembre 1924, pp. 196-198. Voir aussi Jean-Claude FAVEZ, *Le Reich devant l'occupation franco-belge de la Ruhr en 1923*, thèse lettres Genève, Genève 1969.



Les prescriptions de l'article 13 reçoivent une manière de reconnaissance *de facto* avec le questionnaire adressé à la Commission allemande le 3 juillet 1940 par Berthelot. Ces prescriptions d'exécution proclamant que »toutes les organisations françaises des chemins de fer, des routes et des voies navigables situées dans le territoire occupé sont à la disposition pleine et entière du chef allemand des Transports«, le questionnaire porte particulièrement sur l'étendue de cette »mise à disposition pleine et entière«.

Les réponses données le 6 juillet par le lieutenant-général Mieth, président de la sous-commission Forces terrestres de la Commission allemande, viennent ainsi préciser, à la demande française, certains aspects des prescriptions. Pour l'essentiel, ces réponses confirment et renforcent les compétences du Chef allemand des Transports sur les moyens français de communication. Ainsi, la réponse au point 1c affirme que les compétences du Chef allemand des Transports ne s'arrête pas au seul trafic militaire allemand, mais englobent aussi le trafic civil, voyageurs et marchandises, en zone occupée. Ces compétences confinent à l'ingérence dans l'exploitation du réseau. La réponse au point 2b va dans ce sens en stipulant que le Chef allemand décide du choix des lignes à exploiter ou non.

Ces réponses créent aussi deux positions stratégiques dans le contrôle allemand du réseau ferré français. Dans la réponse au point 1c, est introduit un système de priorités; c'est là la première occurrence, dans les pourparlers ferroviaires franco-allemands, de ce système, essentiel au contrôle allemand: les transports français ne pourront ainsi commencer à être exécutés qu'après la réalisation de ceux commandés par les autorités allemandes. Si, au fur et à mesure de l'occupation, l'ordre des priorités sera perfectionné, le principe en est ainsi posé dès début juillet 1940. Le second élément est contenu dans la réponse au point 3g: la partie allemande proclame qu'il n'y aura pas de diminution du parc matériel français, tout en avançant une formule qui en laisse ouverte la possibilité.

Fin juillet, la SNCF reconnaît dans un document adressé au Chef allemand des Transports: »Les Chemins de fer sont à la disposition pleine et entière du Chef allemand des Transports: ils sont tenus d'exécuter par priorité, ainsi qu'il a été précisé à Wiesbaden, tous les transports militaires allemands. En conséquence, les autorités allemandes donnent des ordres à la SNCF selon les besoins militaires allemands et elles exercent un contrôle en vue de s'assurer que ces ordres sont exécutés«<sup>30</sup>. L'administration française des Chemins de fer tentent ainsi de délimiter le champ de compétence du Chef allemand aux seuls transports militaires. Mais, de l'article 13 de la convention d'armistice aux prescriptions d'exécution dudit article, les autorités françaises sont passées de l'acceptation explicite de clauses conformes à la convention de La Haye à celle implicite de la mise à »la disposition pleine et entière« du Chef allemand des Transports de leur réseau de communication, ceci tacitement en échange du maintien de l'exploitation française, maintien dont le principe n'avait été aucun moment remis en cause par les autorités allemandes, y compris dans leur projet d'ordre européen des chemins de fer. C'est ainsi que ce cadre juridique permet notamment que, sous la surveillance des autorités allemandes, soient acheminés, par des moyens français et par les cheminots français, les trains destinés à l'économie de guerre allemande, les transports militaires et les convois de déportation.

### L'exploitation du réseau français

Les transports relèvent donc de la compétence des militaires. Le général Rudolf Gercke, Chef des Transportwesens (ou couramment dénommé »Transportchef«), commandant les transports de l'armée allemande, fait partie à la fois de l'Oberkommando des Heeres (OKH) et de l'Oberkommando der Wehrmacht (OKW). Son représentant à Paris est d'abord le colonel Göritz, rapidement remplacé par le général Otto Kohl.

30 Archives nationales (AN) 72 AJ 491, SNCF, liste des questions à poser au Chef allemand des Transports, 31 juillet 1940.



À l'échelon de Paris, la Wehrmachtverkehrsdirektion (WVD) Paris, dirigée par le général Kohl, est une organisation mixte, dépendant de la hiérarchie militaire, mais dont l'essentiel des membres sont des fonctionnaires de la Reichsbahn détachés auprès de la Wehrmacht et soumis à la juridiction militaire. La WVD comprend deux sections, dont l'une est consacrée aux seuls transports ferrés, l'Abteilung Eisenbahnen, dirigée par un vice-président de la Reichsbahn, Hans Münzer. En juin 1942, cette section acquiert son autonomie en étant placée sous l'autorité du Reichsverkehrsministerium et érigée en Hauptverkehrsdirektion (HVD), toutefois les cheminots allemands demeurent de la compétence de la justice militaire.

Le ressort de la WVD Paris correspond à la zone d'occupation du *Militärbefehlshaber in Frankreich* (MBF)<sup>31</sup>, les départements du Nord et du Pas-de-Calais relevant du *Militärbefehlshaber in Nordfrankreich und Belgien*, de Bruxelles, tandis que l'Alsace-Moselle annexée de fait est rattachée aux Reichsbahndirektionen de Karlsruhe et de Mayence (plus tard Sarrebruck). La WVD Paris comprend cinq Eisenbahnbetriebsdirektionen (EBD)<sup>32</sup> et un bureau de liaison à Marseille pour le transit de la Méditerranée vers le Reich. Les EBD'en de Lille et Nancy, ainsi que la zone côtière du Pas-de-Calais relèvent la WVD Bruxelles<sup>33</sup>. Des délégations techniques SNCF sont installées auprès des EBD'en. Après novembre 1942, seront mis en place en zone sud deux plénipotentiaires ferroviaires, *Bahnbevollmächtigter* (Bbv), à Lyon et Toulouse, et, le 10 juin 1943, une convention spéciale réglera le régime des transports militaires allemands dans cette zone.

À chaque échelon de la hiérarchie ferroviaire française correspond un organe allemand de surveillance. L'on compte environ 35 000 cheminots allemands en France, en Belgique et aux Pays-Bas à la fin de la campagne de l'été 1940. À la fin de 1940, les effectifs se stabilisent, en France, à 10 000. Avec l'ouverture du front de l'Est, ces effectifs vont décroître jusqu'aux environs de 7 000 en 1943; dans le même temps, le kilométrage de lignes exploitées directement par les autorités allemandes en France (hors Alsace-Moselle) passe de 1336 km au moment de l'armistice à 748 en novembre 1940, puis à 541 en mai 1941, et enfin à 0 en avril 1943. La SNCF compte alors environ 450 000 cheminots, des cadres permanent et temporaire, pour un total de 40 364 km de lignes exploitées.

La clef du dispositif mis en place suite à l'armistice réside dans la répartition des compétences entre commandement et contrôle allemands, d'une part, et exécution française, d'autre part, cet ensemble étant lui-même verrouillé par le principe de priorité des transports allemands sur les transports français.

Ces transports doivent donc reprendre prestement. Ainsi, dès l'été 1940, les autorités allemandes vont-elles travailler au rétablissement de l'approvisionnement en charbon de la SNCF, affecter des pionniers de la Wehrmacht à la réparation provisoire d'ouvrages ferroviaires endommagés et faire libérer une grande partie des cheminots prisonniers de guerre.

Mais aussi la SNCF constitue pour la Reichsbahn une formidable réserve de matériel roulant, d'autant qu'en ce qui concerne les locomotives et wagons la SNCF est mieux dotée en termes de km exploité<sup>34</sup> et que le parc matériel allemand se révèle insuffisant par rapport aux

31 Soit 65,6% des lignes du réseau SNCF.

32 Les EBD'en Paris-Nord, Rennes, Bordeaux, Paris-Süd, Châlons-sur-Marne. Fin 1940-début 1941, les EBD'en de Rennes et Châlons sont transformées en Paris-West et Paris-Ost. Les EBD'en correspondent ainsi grossièrement aux Régions SNCF: Région Nord / EBD'en Paris-Nord et Lille; Région Est / EBD'en Paris-Ost et Nancy; Régions Sud-Est et Sud-Ouest / EBD'en Paris-Süd et Bordeaux; Région Ouest / EBD Paris-West.

33 Soit 14,2% des lignes du réseau SNCF, composé de fractions des Régions Nord, Est et Sud-Est.

34 0,45 locomotive par km exploité en France contre 0,38 en Allemagne et 11,68 wagons contre 10,71 en Allemagne, selon l'étude »Struktur und Bedeutung der französischen Verkehrswirtschaft« faite en 1939 par l'Institut für Konjunkturforschung Berlin.



besoins de l'économie de guerre allemande<sup>35</sup>. À ceci s'ajoute la volonté de récupérer le matériel allemand livré à la suite de Versailles. Après avoir fait main basse sur le matériel abandonné lors de la débâcle et qualifié de « prise de guerre », le colonel Göritz transmet, le 4 août, à la SNCF l'ordre du Chef des Transports allemand de livrer au Reich 1000 locomotives à vapeur en bon état de fonctionnement et, le 7, sa demande porte sur 15 000 wagons couverts et 20 000 wagons découverts. Ces demandes se font insistantes<sup>36</sup>. Tout en donnant quelques assurances aux autorités françaises, les autorités allemandes poursuivent les prélèvements<sup>37</sup>. Mais, durant l'hiver 1940-1941, les prélèvements de matériel roulant commencent à avoir des effets sur l'activité économique française, ce que note la délégation allemande d'armistice pour l'Économie, rappelant l'équation wagons-charbon, début décembre 1940<sup>38</sup>. À la fin de ce mois, ce sont les transports d'intérêt allemand, de France vers le Reich, qui sont eux-mêmes affectés par le manque de matériel<sup>39</sup>. Fin janvier 1941, la Reichsbahn maintient son point de vue: le matériel français est nécessaire au réseau ferré allemand et les difficultés ferroviaires françaises sont à résoudre à l'échelon de la WVD Paris<sup>40</sup>, tandis les militaires chargés de l'économie auprès de l'OKW, réclament alors, sur la base de rapport du MBF, que soient retournés rapidement en France une grande partie des wagons français prélevés de manière à assurer les transports économiques allemands<sup>41</sup>. Malgré l'opposition de la Reichsbahn, l'Auswärtiges Amt, en accord avec le Transportchef, donne l'ordre de renvoyer 30 000 wagons en France<sup>42</sup>. Il en demeure pas moins que les retours de matériel roulant ne sont pas immédiats et que son manque provoque en France une véritable « crise de la traction » en mars 1941. Le retour du matériel ne commence à se faire en France qu'à partir de l'été 1941 avec l'offensive et la nécessité de libérer les triages de la Reichsbahn afin d'appuyer l'avancée vers l'Est, mais rapidement, comme un mouvement de retour de balancier, le matériel français est de nouveau l'objet de prélèvements (matériel roulant, mais aussi matières, rail, traverses, etc.) afin de pourvoir à l'allongement des lignes logistiques à l'Est.

De fait, la SNCF est insérée dans un espace ferroviaire européen du fait même qu'elle est à la disposition du Transportchef allemand. Cela s'exprime, par exemple, les conversations entre le Reichsverkehrsminister, le Dr.-Ing. Julius Dorpmüller, et le Transportchef, le général Gercke, en novembre 1941, lorsque se manifestent les premiers effets de l'hiver russe sur le réseau de communications allemand<sup>43</sup>. C'est à l'occasion du développement de cette crise des transports que Speer va obtenir de Hitler la nomination de Ganzenmüller au poste Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, le 23 mai 1942, et que la gestion des Chemins de fer dans les territoires occupés soit affranchie de la tutelle des militaires et relève directement de la Reichsbahn. En juin 1942, la Reichsbahn réalise alors des prélèvements importants de matériel sur la SNCF, notamment en wagons tombereaux pour pouvoir emporter le charbon qui s'accumule sur le carreau des mines allemandes.

Mais surtout la nouvelle politique économique lancée par Speer a des implications importantes (notamment la dispersion géographique des unités de production et la gestion décentralisée et laissée aux professionnels) au plan des transports ferroviaires. C'est ainsi que le président de la HVD Paris présente à la direction de la SNCF en juin 1942 le plan européen

35 Voir document 13.

36 Voir document 12.

37 Voir documents 14, 15 et 16.

38 Voir document 17.

39 Voir document 19.

40 Voir document 18.

41 Voir document 20.

42 Voir document 21.

43 Voir document 22.



du Dr. Schultz, directeur du Hauptwagenamt (HWA) de Berlin, en matière de gestion des wagons<sup>44</sup> et qu'une mission d'ingénieurs de la SNCF<sup>45</sup> se rend le mois suivant à Berlin pour étudier les principes de la répartition pratiquée par la HWA. Il s'agit pour la Reichsbahn de mettre en place une « communauté de wagons entre l'Allemagne, la France et la Belgique<sup>46</sup> » en vue d'obtenir un rendement maximum dans l'exploitation du parc de wagons à marchandises.

Le projet de communauté de wagons a pour objectif d'accélérer la rotation du matériel roulant. Mais, fin octobre 1942, Münzer constate que tout cela est resté sans aucun résultat du fait des nombreuses objections faites par les représentants SNCF. Les autorités allemandes choisissent alors de contourner notamment l'embarrassante question de la souveraineté qu'implique une communauté de wagons en proposant un accord technique SNCF-DR « relatif à l'utilisation réciproque des wagons » et à l'assistance des deux administrations ferroviaires, qui dans les faits fonctionne déjà et auquel se résoudra la SNCF de manière à faire reconnaître ses droits sur l'utilisation du matériel roulant.

En effet, les cheminots allemands considèrent que des gains de productivité peuvent être gagnés dans l'exploitation du réseau SNCF. Selon les chiffres de 1938, année de référence, l'on constate une différence d'environ un quart entre les productivités ferroviaires globales française et allemande<sup>47</sup>. La Reichsbahn a atteint très vite les limites de ses capacités de productivité vu l'état de ses moyens matériels et humains amoindries par l'effort de guerre et, dès l'hiver 1939–1940, elle a connu une première crise. Aussi, les cheminots allemands estiment-ils que, en plus de ses réserves de matériel, la SNCF dispose encore d'importantes réserves de productivité. Les mesures visant à augmenter le rendement technique de ce matériel ferroviaire sont ainsi intensifiées à partir de l'été 1942.

Suivant le même constat, la Reichsbahn considère par conséquent que la SNCF constitue un réservoir de main-d'œuvre disponible. À partir de février 1941 est instauré un volontariat, mais sans grand succès. L'offensive à l'Est se traduisant par une mobilisation plus importante ainsi que par le détachement de nombreux cheminots allemands sur les lignes des territoires envahis, les besoins en personnel, notamment en personnel qualifié, vont aller croissant<sup>48</sup>. Deux politiques s'affrontent alors en matière d'utilisation de la main-d'œuvre : d'une part, celle de Sauckel, qui se traduit par le STO, c'est-à-dire le transfert de travailleurs de France vers le Reich<sup>49</sup> ; d'autre part, celle de Speer, qui consiste à employer la main-d'œuvre où elle se trouve au service de l'économie de guerre allemande. En ce qui concerne les cheminots, la SNCF est classée « Sperr-Betrieb », entreprise protégée, suite aux accords Speer-Bichelonne du 16–17 septembre 1943<sup>50</sup>, toutefois la Reichsbahn tient à conserver ses possibilités d'affectations des personnels cheminots dans « un cadre européen »<sup>51</sup>. Le maintien de la plupart des cheminots français à leur poste de travail trouve principalement sa raison dans la diminution des lignes à l'Est avec les défaites subies par la Wehrmacht à partir de l'hiver 1942–1943.

44 Voir document 23.

45 Voir document 24.

46 Voir document 25.

47 Avec des effectifs de 856 000 cheminots pour la Reichsbahn et de 518 000 pour la SNCF, les parcours trains, tous trafics et toutes catégories, s'établissent respectivement à 955 et 442 millions de km, ceci avec des ratios effectif/km exploité similaires – 11,91 pour l'Allemagne et 11,9 pour la France (*Année ferroviaire 1947*, Paris 1947, pp. 135 sq.).

48 Voir document 26.

49 Voir documents 27, 28 et 29.

50 Voir documents 30 et 31.

51 Voir document 32.



Au long de 1943, les sabotages se multipliant, les rapports entre cheminots et Eisenbahner se détériorent. Les Allemands exercent de plus en plus d'ingérences dans l'exploitation du réseau ferré et veulent raccourcir les chaînes de commandement de manière à renforcer leur contrôle<sup>52</sup>: »Parmi le personnel SNCF se manifeste trop souvent une sorte d'apathie, de flegme pour ne pas dire de résistance passive qui a le plus fâcheux effet sur l'exécution du service; ce n'est pas seulement parmi le personnel d'exécution que se manifeste cette tendance mais malheureusement aussi parfois parmi le personnel dirigeant«, remarque Münzer, considérant que »la Wehrmacht a absolument besoin que les transports s'effectuent le plus régulièrement possible et elle rend responsable de cette régularité, les services de surveillance, qui ne peuvent donc, ni ne doivent assister impassibles à la désorganisation du service«<sup>53</sup>. Cheminot, il estime finalement que le principe du respect de la hiérarchie française pour la chaîne de commandement ne saurait être perturbé sans porter un dommage important à l'exploitation. La structure de la SNCF est ainsi maintenue, mais les liens sont renforcés, par exemple Ganzenmüller donne ses directives à Bichelonne<sup>54</sup> et des Arbeitsgruppen<sup>55</sup> se chargent de tenter de développer la productivité de la SNCF.

Les rapports entretenus par les cheminots français à l'égard des Eisenbahner, tels que les font apercevoir les archives, correspondent à »l'accommodation contrainte ou structurelle, liée au besoin de faire fonctionner les services publics et marcher l'économie«, notion avancée par l'historien Philippe Burrin: »Dès lors que l'occupant cherche à exploiter l'économie pour ses besoins, s'imposent des choix de moindre mal, en mettant en balance l'intérêt de survie de la communauté nationale et l'aide apportée à l'ennemi, une aide grâce à laquelle il pourrait gagner sa guerre et perpétuer le joug«<sup>56</sup>.

Du côté allemand, et notamment parmi les autorités d'occupation, l'on pratique une politique pragmatique; les Chemins de fer français sont considérés sous deux aspects: une réserve de matériel et de personnel dans laquelle la Reichsbahn peut puiser selon ses besoins; un moyen d'acheminement des éléments nécessaires à l'économie de guerre allemande.

52 Voir document 33.

53 Voir document 34.

54 Voir document 35.

55 Voir document 36.

56 Philippe BURRIN, *La France à l'heure allemande 1940-1944*, Paris 1995, p. 469 (pagination »Points Histoire« n° H239, 1997).



## Documents

## 1

BA, R5 20103. Courrier du directeur de la Reichsbahndirektion Berlin, en qualité d'administrateur-gérant du Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV), à la Reichsbahn, Division Chemins de fer du Reichsverkehrsministerium, en date du 3 août 1940, portant le cachet d'arrivée de la Division Chemins de fer du Reichsverkehrsministerium datée du 6 août 1940: »Reichsverkehrsministerium Eisenbahnabteilungen Eing[ang] 6. Aug.[ust] 1940«.

Deutsche Reichsbahn  
Der Präsident<sup>1</sup> der Reichsbahndirektion Berlin  
als der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins  
Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen<sup>2</sup>

Berlin W 35, den 3. August 1940  
Großadmiral-von-Koester-Ufer 1,3  
Anruf: 19 29 46<sup>3</sup>  
Vertraulich!<sup>4</sup>

An die Deutsche Reichsbahn  
Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums  
Berlin W 8 Voßstraße 35

Betrifft: Künftige Gestaltung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV)

Die Vergrößerung des Deutschen Reiches und das damit zusammenhängende Wachsen der Bedeutung der deutschen Verkehrsverhältnisse und Verkehrserfordernisse werden sich zwangsläufig auch in der Bedeutung und Struktur der in Europa gegenwärtig bestehenden Vereinigungen von Eisenbahnverwaltungen äußern.

Im Folgenden lege ich einige Gedanken, die sich in dieser Richtung bewegen, mit besonderer Berücksichtigung des VMEV vor.

Ich glaube dabei zwei Tatsachen als gegeben annehmen zu sollen:

1.) Der auf dem Gedanken des Versailler Diktats beruhende Internationale Eisenbahnverband (IEV)<sup>5</sup> wird von Deutschland nicht mehr als bestehend betrachtet bzw. seine ausdrückliche Auflösung verlangt.

1 Dr.-Ing. e. h. Moeller (1875–1952) Präsident der Reichsbahndirektion Königsberg.

2 Union des Administrations des Chemins de fer de l'Europe centrale. Son origine remonte à la formation par une dizaine de compagnies prussiennes, en 1846, de l'Union des Chemins de fer allemands. Cette Union prend sa nouvelle dénomination en 1932 et modifie ses statuts. Le Verein est constitué de membres ordinaires – les réseaux allemand, hollandais, hongrois, Prince-Henri au Luxembourg et quelques autres petits réseaux –, de membres observateurs – réseaux du Danemark, de Norvège, de Suède et les Chemins de fer fédéraux (CFF) suisses –, et d'administrations adhérentes à titre consultatif – Deutsche Lufthansa AG, le Mitteleuropäisches Reisebüro (MER) et la Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen AG (MITROPA). En 1939, des demandes d'admission ont été posées par les réseaux italien et yougoslave. La Reichsbahndirektion Berlin est l'administration-gérante du Verein.

3 *En-tête imprimé en gothique, à l'exception de la date »3. August 1940« dactylographiée comme la totalité du corps du texte.*

4 Les équivalences des classifications allemande et française des documents sont approximativement: »nur für den Dienstgebrauch« / »diffusion restreinte«; »vertraulich« / »confidentiel«; »geheim« / »secret«; »streng geheim« / »très secret«.

5 L'Union internationale des Chemins de fer (UIC), fondée à Paris le 1er décembre 1922, suite à une recommandation formulée le 3 mai précédent par la conférence de Gênes (10 avril–19 mai 1922), est



2.) Die künftige allgemeine Verkehrsgestaltung und allgemeine Verkehrsplanung im erweiterten mitteleuropäischen Raum wird maßgebend unter der Leitung Deutschlands stehen<sup>6</sup>.

Weiter wird unterstellt, daß die Ausgestaltung des internationalen Verkehrsrechts (IÜG<sup>7</sup> und IÜP<sup>8</sup>) und der sogenannten »Technischen Einheit im Eisenbahnwesen« (TE)<sup>9</sup> auch künftig Angelegenheit der Staaten bleiben soll, wobei es für die vorliegenden Fragen offen bleiben kann, ob die Geschäfte, die gegenwärtig das Zentralamt in Bern und die Schweizer Regierung hierfür leisten, auch weiterhin dort bleiben sollen.

Es fragt sich nun, was an Stelle des bisherigen IEV zu treten hat, und welchen Einfluß die Neugestaltung Deutschlands und des europäischen Raumes auf die übrigen internationalen Verbände von Eisenbahnverwaltungen haben soll.

Hauptziel der Neugestaltung wird sein müssen, das bisherige Nebeneinanderbestehen zahlreicher Verbände mit sich vielfach überschneidenden Arbeitsaufgaben zu beseitigen.

Bisher arbeiteten auf dem Gebiet des Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehrs der IEV, das Internationale Transport-Komitee (ITK)<sup>10</sup> und – unter Beschränkung auf das mitteleuropäische Gebiet – der Verein MEV, des Güterverkehrs

ebenfalls diese 3 Verbände,

des Wagenausschusses

der IEV, der Internationale Güterwagenverband<sup>11</sup> (RIV<sup>12</sup>), der Internationale Personen- und Gepäckwagenverband<sup>13</sup> (RIC<sup>14</sup>) und der Verein MEV,

des Technischen Dienstes

ebenfalls diese 4 Verbände.

chargée d'assurer, entre les diverses administrations, l'unification et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des réseaux en vue du trafic international. Parmi les décisions de principe prises par l'Assemblée générale de l'UIC du 1<sup>er</sup> octobre 1923, en ce qui concerne les relations de l'UIC avec les autres organisations internationales ferroviaires préexistantes, figurait la formulation suivante: »Dans l'avenir, il conviendra d'examiner la possibilité de rattacher plus ou moins complètement ces organisations à l'UIC. Mais il n'y a pas lieu de réaliser immédiatement ce régime définitif et il est préférable de se borner à assurer [...] le minimum de liaisons indispensables.« Un accord est ainsi passé avec l'Unité Technique (UT), tandis qu'échoue la tentative d'accord avec le Comité international des Transports (CIT), en 1925, notamment du fait du refus allemand, la délégation allemande, malgré une majorité des membres du CIT, exigeant le maintien de l'indépendance totale du CIT.

6 *Annotation marginale manuscrite*: »richtig«.

7 Internationales Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr (RIV).

8 Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnpersonenverkehr (RIC).

9 Unité technique (UT), organisation entre États constituée à partir de la convention internationale de 1882.

10 Comité international des Transports (CIT), organisation entre administrations soumises à l'une des conventions internationales pour le transport des voyageurs (CIV) ou des marchandises (CIM), qui adhèrent en outre aux dispositions complémentaires (DC) destinées à faciliter l'application des CIM et CIV dites conventions de Berne, fondée en 1921 et gérée par les CFF.

11 Union internationale des Wagons, organisation chargée de l'application du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV). L'Union réunit tous les 5 ans les administrations allemande, belge, française, italienne, polonaise et suisse, ainsi que trois membres temporaires désignés parmi les administrations exploitant un réseau d'au moins 1000 km. Les CFF en assurent la gérance.

12 Regolamento internazionale Veicoli (Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international).

13 Union pour l'utilisation des voitures et fourgons, organisation chargée de l'application du Règlement pour l'utilisation réciproque des voitures et fourgons en trafic international (RIC). Les CFF en assurent la gérance.

14 Regolamento internazionale Carozze (Règlement pour l'utilisation réciproque des voitures et fourgons en trafic international).



Die weiter noch bestehenden, praktisch weniger wichtigen oder mit ausreichend abgegrenzten Sonderaufgaben betrauten Vereinigungen, z. B. die Internationale Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung, der Internationale Fahrscheinverband und die Fahrplankonferenz können vorläufig hier, ebenso wie die von Organen des Völkerbundes eingesetzten Vereinigungen, außer Betracht bleiben.

Das Nebeneinanderbestehen aller dieser Verbände hatte eine ständige gegenseitige Arbeitsbehinderung, eine Überfülle von Sitzungen und eine Unübersichtlichkeit in den verschiedenen Regelungen zur Folge, deren nachteilige Auswirkungen sich nicht nur bei den Zentralstellen der Verwaltungen, sondern auch bis in die Außendienststellen hinein geltend machten.

Die Arbeiten aller dieser Verbände sollten daher in einer einheitlichen Organisation, die den künftigen »Europäischen Eisenbahnverband« bilden soll, zusammengefaßt werden.

Ich halte es nun aber nicht für zweckmäßig, daß unmittelbar nach der Auflösung des IEV der gleiche oder nahezu gleiche Kreis von Eisenbahnverwaltungen von deutscher (und italienischer) Seite zur Gründung eines neuen Europäischen Eisenbahnverbandes aufgerufen wird. Es ist vielmehr einfacher und entwicklungsmäßig besser, auf einer schon unter deutscher Führung bestehenden internationalen Organisation aufzubauen, als unmittelbar mit einer Neugründung hervorzutreten. Es wird daher vorgeschlagen, den Verein MEV als Grundlage für diesen künftigen Europäischen Eisenbahnverband zu nehmen.

Der Verein MEV hat auf Grund der schon vor dem Krieg geführten Vorverhandlungen den Beitritt der Italienischen und der Jugoslawischen Staatsbahnen, sowie auch der Slowakischen Staatsbahnen, der Protektoratsbahnen und der Ostbahn zu erwarten und umfaßt dann schon den weitaus wichtigsten Teil der europäischen Eisenbahnverwaltungen. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß ihm nach der Auflösung des bisherigen IEV gern auch weitere europäische Eisenbahnverwaltungen beitreten werden, sodaß er sich dann organisch zu einem gesamteuropäischen Verband auswächst. In diesem Verband könnten die bisherigen europäischen Verbände: Internationales Transport-Komitee und die internationalen Wagenverbände RIV und RIC (gegebenenfalls auch noch die internationalen Fahrplankonferenzen u. ä.) ohne weiteres unter entsprechender Anpassung ihrer Satzungen und Einrichtungen eingegliedert und mit den einschlägigen Ausschüssen (Personenverkehrs-, Güterverkehrs-, Wagen- und Technischer Ausschuß) vereinigt werden. Diese Eingliederung wird sich aber wohl am leichtesten erreichen lassen, wenn sie in engem Anschluß an die allgemeine politische Neuordnung in Europa gleich nach der Auflösung des IEV in Angriff genommen wird. Sie muß daher schon zu diesem Zeitpunkt als Ziel und Kernstück der geplanten Vereinfachung und Neugestaltung der Eisenbahnverbände Europas in den Vordergrund gestellt werden. Denn ohne diese Verschmelzung wären dem künftigen Europäischen Eisenbahnverband von vornherein wichtige Arbeitsgebiete aus dem Personenverkehrs-, Güterverkehrs-, Wagen- und Technischen Dienst entzogen, sodaß er unter Umständen sogar nicht einmal genügend Anziehungskraft auf die zunächst noch außerhalb des erweiterten Vereins MEV bleibenden Eisenbahnverwaltungen haben könnte.

Den Italienischen Staatsbahnen müßte entsprechend der politischen Verbundenheit Italiens mit Deutschland und den gemeinsamen Aufgaben bei der Neugestaltung Europas schon beim Eintritt in den Verein MEV, spätestens aber bei der Ausgestaltung des Vereins zu einem europäischen Verband eine angemessene Sonderstellung eingeräumt werden. Vor allem könnte ihnen der Vorsitz in einem der Ständigen Ausschüsse angeboten werden. Da die Italienischen Staatsbahnen aber im bisherigen IEV den 2. stellvertretenden Präsidenten im Geschäftsausschuß stellten, wird auch im Verein noch eine ähnliche Ehrenstellung geschaffen werden müssen. Außerdem wird notwendig sein, auch in der Sprachenfrage ihrem Wunsch auf Zulassung der italienischen Sprache als mit der deutschen gleichberechtigten Verhandlungssprache zu entsprechen. Es darf dabei gehofft werden, daß sich die praktischen Auswirkungen in erträglichen Grenzen halten lassen.



Mit dem Ausbau des Vereins MEV zu einem gesamteuropäischen Verband würde der bisherige Vorzug des Vereins allerdings etwas beeinträchtigt werden, der darin lag, daß er infolge der größeren Geschlossenheit seines Mitgliederkreises und seiner Zusammensetzung aus gleichgearteten Eisenbahnverwaltungen wesentlich leichter zu einheitlichen und verbindlichen Beschlüssen und zu fertig<sup>15</sup> durchgearbeiteten, praktisch verwertbaren Übereinkommen<sup>16</sup> kam, als Vereinigungen, die sich über Gesamteuropa oder – wie der IEV – noch wesentlich darüber hinaus erstreckten. Es wird daher geprüft werden müssen, ob sich dieser Vorzug, wenigstens teilweise, dadurch erhalten läßt, daß der Verein MEV in dem künftigen Europäischen Eisenbahnverband eine besondere Mittel-Gruppe bildet, deren Aufgaben die Behandlung der Fragen wäre, für die zunächst eine allgemeine europäische Lösung noch nicht erwartet werden kann. Im Bedarfsfall könnte auch eine Westgruppe und eine Balkangruppe mit gleichartigem Aufgabenkreis gebildet werden<sup>17</sup>.

Die Vereinsorganisation wird nach alledem etwas umgestaltet werden müssen. Dabei wird auch eine unmittelbare Mitwirkung von Vertretern der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums an den Vereinsberatungen vorzusehen sein. Der bisherige Vorzug der Vereinsorganisation, daß die mit der Ausführung und praktischen Weiterbehandlung der Vereinsbeschlüsse betrauten Stellen, nämlich die Reichsbahndirektionen sowie die Reichsbahn-Zentralämter, die Generalbetriebsleitung Ost und das Hauptwagenamt, Träger der Vereinsarbeit sind, läßt sich meines Erachtens gleichwohl unschwer aufrechterhalten. Es könnte etwa folgende Organisation vorgesehen werden: Die Mitgliedschaft in dem erweiterten Verein MEV geht von den Reichsbahndirektionen auf die »Deutsche Reichsbahn« als Ganzes über. An der Spitze des Vereins steht künftig<sup>18</sup> in Anlehnung an die bisherige Regelung im IEV als erster Präsident des Vereins der Leiter der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums<sup>19</sup>. Die Ehrenstellung des zweiten Präsidenten des Vereins wird den Italienischen Staatsbahnen angeboten. Die Geschäftsführung des Vereins verbleibt in Wahrung der bisherigen bewährten Vereinstradition bei der Reichsbahndirektion Berlin, deren Präsident die Geschäftsführende Verwaltung (als Geschäftsführender Präsident) zu leiten hat. Allerdings kann die Geschäftsführung auch auf die Eisenbahnabteilungen des RVM übergehen, wenn dies aus Gründen des klaren organisatorischen Aufbaues für zweckmäßig gehalten wird. Die Mitgliedschaft für die »Deutsche Reichsbahn« wird in der Vereinsversammlung und in den Vollausschüssen von den Eisenbahnabteilungen des RVM und den von diesen dazu bestimmten Reichsbahndirektionen (etwa je 4), in den Unterausschüssen in der Regel von den dazu bestimmten Reichsbahndirektionen allein ausgeübt. In der Vereinsversammlung sowie im Wagenausschuß und im Technischen Ausschuß werden auch die Reichsbahn-Zentralämter, die Generalbetriebsleitung Ost und das Hauptwagenamt, je entsprechend ihren Zuständigkeiten, eingeschaltet.

Die Stimmführung in allen mündlichen Verhandlungen liegt beim Vertreter der Eisenbahnabteilungen des RVM; die Meinungsbildung innerhalb der Reichsbahnvertreter wird besonders geregelt. Bei der der Ausschußberatung nachfolgenden schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse werden die Stimmen für die Deutsche Reichsbahn von den Eisenbahnabteilungen des RVM allein geführt.

15 »wesentlich leichter zu einheitlichen und verbindlichen Beschlüssen und zu fertig« *est souligné au crayon de papier.*

16 *Mot souligné au crayon de papier.*

17 *Un trait marginal au crayon accompagne l'ensemble de ce paragraphe.*

18 »An der Spitze des Vereins steht künftig« *est souligné au crayon de papier.*

19 »als erster Präsident des Vereins der Leiter der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums« *est souligné au crayon de papier.*



In dem der Geschäftsführenden Verwaltung beigegebenen Generalsekretariat des Vereins ist zur Mitwirkung bei den Arbeiten des Generalsekretärs als zweiter Generalsekretär ein italienischer Beamter (mit Hilfskräften) aufzunehmen.

Im übrigen ist anzustreben, die bisherige einfache Geschäftsabwicklung und Organisation des Vereins möglichst weitgehend aufrecht zu erhalten, insbesondere auf die Instanz des Geschäftsausschusses, wie sie beim IEV bestand, zu verzichten.

Zusammenfassend ergibt sich somit auf Grund der vorstehenden Gedankengänge folgende Zielsetzung:

1. Auflösung des IEV.

2. Organische Fortentwicklung des Vereins MEV zu einem einfachen, klar ausgebauten »Europäischen Verband« unter deutscher Führung und unter führender Mitwirkung der Italienischen Staatsbahnen, in dessen Ausschüssen sämtliche bisherigen Eisenbahnvereinigungen zusammengefaßt sind.

Dazu wäre in allernächster Zukunft folgendes Vorgehen nötig:

1. Die Deutsche Reichsbahn leitet im Einvernehmen mit den Italienischen Staatsbahnen das Ausscheiden aus dem IEV und dessen Auflösung ein.

2. Die früheren Verhandlungen der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins mit den Italienischen Staatsbahnen wegen des Beitritts zum Verein werden im Zusammenwirken mit den Eisenbahnabteilungen des RVM auf der geplanten neuen Grundlage wieder aufgenommen.

3. Unmittelbar nach Klärung des Punktes 2 wird die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins den Beitritt der Jugoslawischen Staatsbahnen sowie die Aufnahme der Slowakischen Staatsbahnen, der Protektoratsbahnen und der Ostbahn betreiben.

4. Die durch die Erweiterung des Vereins MEV nach Punkt 2 und 3 notwendig werdenden Organisationsänderungen innerhalb des Vereins sind in Angriff zu nehmen. Dabei wird zugleich die allmähliche Eingliederung des Internationalen Transport-Komitees und der internationalen Wagenverbände RIV und RIC in den erweiterten Verein MEV und dessen Ausgestaltung zu dem »Europäischen Eisenbahnverband« vorbereitet.

Ich bitte um Mitteilung, ob die vorstehenden Gedankengänge grundsätzlich gebilligt werden. Zutreffendenfalls beabsichtige ich, sie demnächst mit den deutschen Vorsitzenden Verwaltungen der Ständigen Ausschüsse *vertraulich* zu besprechen<sup>20</sup>.

## 2

BA, R2 23525. Extraits de la copie dactylographiée du courrier du Reichsverkehrsministerium adressé le 26 octobre 1940 à l'Auswärtiges Amt, au sujet des travaux préparatoires au futur traité de paix.

Der Reichsverkehrsminister<sup>21</sup>

7 Arl (W-Frie) 24

Berlin W 8, den 26. Oktober 1940

Voßstr. 35

An das Auswärtige Amt

Berlin W 8 Wilhelmstr 74–76

Geheim!<sup>22</sup>

Betr. Vorbereitung für einen Friedensvertrag

Anlagen

20 *Série d'annotations manuscrites non identifiées.*

21 Dr.-Ing. e. h. Julius Dorpmüller (1869–1945), après avoir été Generaldirektor de la Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft de 1926 à 1937, occupe la double fonction de Generaldirektor de la Deutsche Reichsbahn et Reichsverkehrsminister de janvier 1937 à mai 1945.

22 *Paraphe et annotation manuscrite, datés du »7./11.«, »Ri gel. zu dem Ihnen übergebenen Vorgang«.*



Auf die Schreiben<sup>23</sup> vom 27. Juni 1940 – Pol XII 1649 g<sup>24</sup> – und vom 9. Juli 1940 – Pol XII 1790 g<sup>25</sup> –.

In der Anlage übersende ich

1. Vorschläge für einen künftigen Friedensvertrag mit den jetzigen Feindstaaten, soweit sie vom Standpunkte der Eisenbahnabteilungen meines Ministeriums zu machen wären,
2. Vorschläge und Anregungen für die Neuordnung des Verkehrs im Europäischen Wirtschaftsraum, soweit das Eisenbahnwesen daran interessiert ist.

Da von Ihnen keinerlei Richtlinien für eine künftige Gestaltung der Friedensbedingungen gegeben waren und ferner die künftigen Grenzen des Reichs nicht bekannt sind, bin ich davon ausgegangen, Ihnen ein möglichst vollständiges Material über alle gegebenenfalls zu berücksichtigenden Forderungen zu übergeben, das die Grundlage für die nach dem Willen des Führers dem Gegner aufzuerlegenden Bedingungen abgeben kann. Bei der Aufstellung der Forderungen ist einmal<sup>26</sup> der Gedanke der Wiedergutmachung des<sup>27</sup> durch den Versailler Vertrag und seine Vor- und Nachverträge zugefügten Unrechts und ferner der Gesichtspunkt der Regelung der durch den jetzigen Krieg geschaffenen Verhältnisse durch<sup>28</sup> neue Bedingungen<sup>29</sup> zugrunde gelegt worden. Ich bin mir bewußt, daß der künftige Friedensvertrag dem Gegner nicht all diese Forderungen auferlegen wird, da ja eine Wiederholung des von uns wirtschaftlich und politisch bekämpften Versailler Vertrags zweifellos vermieden werden soll, ferner ist es selbstverständlich, daß die von mir aufgestellten Forderungen auf Geld, Leistungen und Rohstoffe nur einen Teil<sup>30</sup> der Gesamtforderungen des Reichs bilden können. Ebenso muß ich die Frage, inwieweit von den Gegnern Lieferungen ohne die Gefahr einer Förderung der gegnerischen Industrie und Wirtschaft verlangt werden können, der Beurteilung der maßgebenden Stellen überlassen. Forderungen gegenüber England sind in meinen Vorschlägen – abgesehen von Vorschlägen über die Verteilung von Lieferungen in den Anlagen zu Ziffer 11 – nicht enthalten, da von Seiten der Eisenbahn nur auf dem Kontinent Ansprüche in Frage kommen werden. Allerdings ist zu beachten, daß von den Reparationszahlungen der Reichsbahn selbstverständlich auch ein Teil, der mir aber nicht bekannt ist, nach England geflossen ist. Ich kann demnach dem Reich die Entscheidung überlassen, welche Wiedergutmachungssumme England aufzuerlegen sein wird. Ferner sind auch gegenüber Belgien entsprechende Bedingungen, wie sie gegenüber Frankreich unter Ziff. 9 bis 14 vorgeschlagen sind, nicht aufgenommen worden, weil ich annehme, daß Belgien<sup>31</sup> sowohl hinsichtlich der Wiedergutmachung aus dem Weltkrieg als auch aus dem jetzigen Kriege wegen der gegenüber den anderen Feindstaaten verschiedenen Art seines Kriegseintritts eine andere Behandlung<sup>32</sup> erfahren wird. Ebenso sind in der Annahme, daß von Holland keine die Eisenbahn berührenden Gebietsabtretungen gefordert werden, gegenüber Holland keine der Ziff. 1 bei Frankreich entsprechenden Bedingungen vorgeschlagen worden.

Ich bemerke noch, daß ich in meine Vorschläge eisenbahnmilitärische Forderungen nicht aufgenommen habe. Diese werden vielmehr von mir der Wehrmacht übermittelt und dann von dieser geltend gemacht werden.

23 Documents non reproduits ici.

24 Geheim.

25 Geheim.

26 »1)« est ajouté au crayon de papier à cet endroit.

27 »der Wiedergutmachung des« est souligné au crayon de papier.

28 »2)« est ajouté au crayon de papier à cet endroit.

29 »neue Bedingungen« est souligné au crayon de papier.

30 »Geld, Leistungen und Rohstoffe nur einen Teil« est souligné au crayon de papier.

31 »daß Belgien« est souligné au crayon de papier.

32 »eine andere Behandlung« est souligné au crayon de papier.



Die Vorschläge und Anregungen für Friedensvertrag<sup>33</sup> und Neuordnung des europäischen Wirtschaftsraums, soweit sie die Seeschifffahrt<sup>34</sup>, das Binnenschifffahrtswesen und das Kraftverkehrs- und Straßenwesen<sup>35</sup> berühren, werde ich Ihnen gesondert zuleiten.

In Vertretung  
Kleinmann<sup>36</sup>

An  
den Reichsminister und Chef der Reichskanzlei<sup>37</sup>  
den Chef des Oberkommandos der Wehrmacht<sup>38</sup>  
den Reichsmarschall des Großdeutschen Reichs  
Beauftragter für den Vierjahresplan<sup>39</sup>  
Z Hd von Herrn Ministerialdirektor Gramsch  
das Reichswirtschaftsministerium  
Z Hd von Herrn Unterstaatssekretär von Jagwitz  
– je besonders –

Abschrift übersende ich zur gefälligen Kenntnis.

In Vertretung  
Kleinmann<sup>40</sup>

#### Friedensvertragsbedingungen

[...]

Vorschläge für die Neuordnung des Eisenbahnverkehrs  
im europäischen Wirtschaftsraum

#### Gedankengang

- I. Neuordnung der internationalen Zusammenarbeit auf dem Verkehrswesen
  1. Neuaufbau internationaler Verbände
  2. Regelung der Verhandlungssprache

33 »Vorschläge und Anregungen für Friedensvertrag« *est souligné au crayon de papier.*

34 »die Seeschifffahrt« *est souligné au crayon de papier.*

35 »Kraftverkehrs- und Straßenwesen« *est souligné au crayon de papier.*

36 La signature du Staatssekretär est reproduite à l'aide d'un tampon. Le Dr.-Ing. e. h. Wilhelm Kleinmann (1876–1945) entre à la Generaldirektion des Elsass-Lothringischen Reichseisenbahnen en 1904 à Strasbourg, détaché en 1918 à Moscou et Petrograd, puis à Vilna et Kovno, dans les corps francs de la Baltique. Il s'oppose, comme Betriebsleiter de l'Eisenbahndirektion de Kattowitz, au soulèvement polonais en Haute-Silésie en 1920, puis dirige la résistance passive des cheminots lors de l'occupation de la Ruhr en 1923. Après avoir été nommé Reichsbahndirektor en 1924 et avoir adhéré au NSDAP en octobre 1931, il est promu président de la Reichsbahndirektion Cologne en juin 1933 et nommé, le mois suivant, Stellvertreter des Generaldirektors de la Deutsche Reichsbahn chargé notamment des affaires sociales et du personnel. En février 1937, il est nommé Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium et stellvertretender Generaldirektor de la Reichsbahn, double poste qu'il occupe jusqu'en mai 1942.

37 Dr. Hans Heinrich Lammers (1879–1962).

38 Maréchal Wilhelm Keitel (1882–1946). Le général Georg Thomas (1890–1946) occupe les fonctions de Chef du Wehrwirtschafts- und Rüstungsamt de l'OKW de septembre 1939 à janvier 1943.

39 Hermann Goering (1893–1946).

40 Cette signature, comme la précédente, est reproduite à l'aide d'un tampon.



3. Bildung von wissenschaftlichen europäischen Vereinigungen für alle Verkehrsfachgebiete
  4. Europäischer Forschungsrat
- II. Probleme für neue internationale Vereinbarungen
1. Vereinheitlichung der Verkehrsmittel, der Verkehrs- und Betriebseinrichtungen
  2. Vereinheitlichung der Spurweiten
  3. Einheitliches Bremssystem
  4. Selbsttätige Zugbeeinflussung
  5. Ausbau des Nachrichtenverkehrs zwischen den Eisenbahnen
  6. Angleichung der Eisenbahngesetzgebung in Europa (Schadens- und Haftpflichtgesetze usw.)
  7. Allgemeine Grundsätze für Grenzübergänge (Gemeinschaftsbahnhöfe), insbesondere Vereinfachung der Paß- und Zollformalitäten (Zollkontrolle im Zuge)
  8. Vereinheitlichung der Eisenbahn-Statistik in Europa
  9. Allgemeine Einführung des Dezimalsystems und einheitlicher Eichvorschriften
- III. Ausbau der internationalen Verkehrsverbindungen
1. Ausbau der wichtigen Hauptverbindungen (Durchgangsstrecken) und des Binnennetzes, soweit es für den internationalen Reise- und Güterverkehr wichtig ist
    - a) in Deutschland
    - b) nach und in Südosteuropa
    - c) nach und in den nordischen Ländern
    - d) nach und in West- und Südwesteuropa
  2. Schaffung guter Zugverbindungen, Anschlüsse, Kurswagen u. dgl. für den zwischenstaatlichen *Reisezug*verkehr, auch Schnelltriebwagenverbindungen
  3. Schaffung eines reibungslosen und guten zwischenstaatlichen Durchgangs-*Güterzugs*verkehrs [sic!]
  4. Anpassung an die deutsche Sommerzeit mit den Fahrplänen
  5. Beseitigung von Eisenbahnkorridoren und Einbeziehung eisenbahnpolitisch wichtiger Grenzstrecken in das Reichsbahnnetz durch Gebietsbereinigungen
    - a) bei der Schweiz
    - b) bei Ungarn (Ödenburger Gebiet)
    - c) bei Jugoslawien

#### Vorschläge für die Neuordnung des Eisenbahnverkehrs im europäischen Wirtschaftsraum

- I. Neuordnung der internationalen Zusammenarbeit auf dem Verkehrswesen
1. Notwendig erscheint eine Neugestaltung auf dem Gebiete der internationalen Verbände, die sich mit Fragen des Verkehrswesens zu befassen haben.
- Die internationale Zusammenarbeit auf dem Verkehrsgebiet hat bisher in der Hand von zahlreichen Organisationen und Verbänden gelegen. Die Erfahrung hat gelehrt, daß diese Zersplitterung den Erfolg der Zusammenarbeit in hohem Maße gefährdet, weil die einzelnen Verbände vielfach gegensätzliche Tendenzen verfolgen. Das Ziel der Neuordnung der internationalen Zusammenarbeit muß deshalb eine weitgehende Vereinheitlichung der hiermit betrauten Organisationen sein. Hierbei ist im besonderen Wert darauf zu legen, daß nicht nur die einzelnen Verkehrsträger (Eisenbahn, Straßenverkehr und Schifffahrt) je für sich in internationalen Organisationen zusammenarbeiten, sondern daß darüber hinaus Möglichkeiten geschaffen werden für eine internationale Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger miteinander. Es muß angestrebt werden, daß sich zum mindesten für den europäischen Wirtschaftsraum eine Zusammenarbeit aller Verkehrsträger nach einer einheitlichen großzügigen Verkehrspolitik anbahnt.



Bei der Neuordnung des internationalen Verkehrswesens ist zu unterscheiden zwischen Aufgaben, die nur durch Schaffung zwischenstaatlicher Rechtsnormen und solchen, die um Wege freier Vereinbarungen der Verkehrsträger zu lösen sind. Dabei dürfen sich diese Arbeitsgebiete keineswegs gegeneinander abschließen, sondern es wird bei den vom Staat unmittelbar zu lösenden Aufgaben ebenso auf die Mitwirkung der Verkehrspraxis Wert zu legen sein, wie andererseits auf die Möglichkeit der staatlichen Einflußnahme auf die Vereinbarungen der Verkehrsträger im Sinne einer gleichartigen Verkehrspolitik.

Wie bereits erwähnt, gliedern sich die auf dem Verkehrsgebiet international zu bewältigenden Arbeiten in 2 große Gruppen, und zwar in:

- a) Aufgaben, die nur durch unmittelbare zwischenstaatliche Rechtsetzung, d. h. im Wege des Staatsvertrages zu lösen sind, und
- b) Aufgaben, die im Wege der freien internationalen Vereinbarung zwischen den Verkehrsträgern gelöst werden können.

Zu a)

Das unter a) erwähnte Arbeitsgebiet wird sich in erster Linie mit der Vereinbarung einheitlichen internationalen Eisenbahnverkehrsrechts und einheitlicher internationaler technischer Vorschriften zu befassen haben. Hier bestand diese Arbeit bisher in der Fortbildung der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Fracht- und Personen- und Gepäckverkehr, sowie in der Weiterbildung der »Technischen Einheit«. Die internationalen Verkehrsrechtsübereinkommen wurden jeweils 5 Jahre nach ihrem Inkrafttreten auf Revisionskonferenzen aller beteiligten Staaten durchberaten. Da die Erfahrung gelehrt hat, daß dieser Zeitraum zu lang ist, und die Revisionskonferenzen demgemäß unter einem Übermaß an Stoff leiden, wird zur besseren Anpassung an die wechselnden Bedürfnisse der Praxis vorgeschlagen, die Revision der Übereinkommen künftig neben den allgemeinen großen Revisionskonferenzen fortlaufend durch staatliche Kommissionen – Verkehrskommissionen – vorzunehmen, bei denen nur die wichtigeren Staaten vertreten sind und die in kürzeren Zeiträumen – etwa 1–2 Jahre – zusammentreten. Ein gleiches Verfahren wäre auch für die Fortbildung der »Technischen Einheit« vorzusehen.

Über diese Fortbildung des internationalen Eisenbahnverkehrsrechts hinaus wird in Zukunft entscheidender Wert darauf zu legen sein, daß auch die anderen Verkehrsmittel, mit denen rechtliche und tarifarische Vereinbarungen über eine durchgehende Beförderung abgeschlossen werden sollen, auf der gleichen Rechtsgrundlage wie die Eisenbahnen arbeiten. Der Ausbau der sogenannten kombinierten Verkehre, bei denen an der Beförderung außer den Eisenbahnen auch die anderen Verkehrsmittel teilnehmen, wird eine der wichtigsten Aufgaben der Zukunft sein. Hier hat es sich bisher als störend erwiesen, daß für die Luftbeförderung ein besonderes Abkommen, das Warschauer Abkommen, besteht, das sich teilweise grundlegend von den Eisenbahnübereinkommen unterscheidet und dem Abschluß von Verträgen über eine durchgehende Beförderung zwischen Eisenbahn und Luftfahrt Schwierigkeiten bereitet hat. Um dies für die Zukunft zu vermeiden, wird es erforderlich sein, für die Beförderungsverträge *aller* zwischenstaatlich arbeitenden Verkehrsmittel eine einheitliche Rechtsgrundlage zu schaffen. Es können dabei jeweils für die einzelnen Verkehrsträger verschiedene internationale Übereinkommen abgeschlossen werden, sofern die wichtigsten Rechtsgrundsätze hierbei übereinstimmend behandelt werden.

Zu b)

Das Arbeitsgebiet unter b) wird die auf dem Eisenbahngebiet im wesentlichen zu leistenden Arbeiten umfassen, die von den bisherigen internationalen Eisenbahnverbänden und sonstigen Vereinigungen geleistet worden sind. Es wird sich um verkehrs(politische), bau-, maschinen-, betriebstechnische und tarifarische Angelegenheiten handeln. Zur Erzielung einer engen Zusammenarbeit der Verkehrsmittel bei der Durchführung des Verkehrs in



praktischer Hinsicht werden auch die internationalen Vereinbarungen der anderen Verkehrsmittel untereinander in enger Fühlungnahme mit den Eisenbahnen zu behandeln sein. Es kommen hier in Frage:

- 1) Internationale Seehafen- und Seeschiffsfragen (Pool-Verhandlungen, Aufteilung der Schifffahrtslinien usw.),
- 2) internationale Binnenschiffsfragen einschließlich Bau- und Betriebsfragen, Zusammenschluß- (Kanal-) Planungen und Wettbewerbsprobleme,
- 3) internationale Straßenverkehrsfragen,
- 4) internationale Luftfahrtfragen.

Doch wird eine eventuelle derartige Aufzählung im Friedens- oder dgl. Instrument nur als beispielsweise zu kennzeichnen sein. Es werden hier vor allen Dingen auch Vereinbarungen in Frage kommen über die Beilegung der Konkurrenz der Beförderungswege, der Beförderungsmittel, der Seehäfen oder Seehafengruppen und über den sonstigen Ausgleich der Interessengegensätze zwischen den Verkehrsträgern im internationalen Verkehr.

Bei der praktischen Durchführung der Neuordnung wäre folgendes zu beachten:

Die Geschäftsführung für die genannten internationalen Eisenbahnübereinkommen liegt seit ihrer Entstehungszeit bei der Schweizerischen Regierung und wird im einzelnen vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr<sup>41</sup> in Bern wahrgenommen. Diesem Amt obliegt auch die Vorbereitung der Revisionskonferenzen.

Sofern aus politischen Gründen die Geschäftsführung für die Übereinkommen nicht auf Deutschland übergehen, sondern bei der schweizerischen Regierung und dem Berner Zentralamt belassen werden soll, wäre zum mindesten der Einfluß Deutschlands in dem Zentralamt durch ständige Besetzung des Direktor- oder Vizedirektorpostens mit einem Deutschen zu verstärken. Falls die Geschäftsführung für die Übereinkommen von der deutschen Reichsregierung übernommen werden soll, wäre auch das Berner Zentralamt unter Aufsicht einer deutschen Regierungsstelle nach Deutschland zu verlegen und unter deutsche Leitung zu stellen.

Um die Fortbildung des internationalen Eisenbahnverkehrsrechts in ständiger Fühlung mit der praktischen Verkehrsarbeit zu halten, ist besonderer Wert darauf zu legen, daß die Verkehrskommissionen nicht nur aus Vertretern der Regierungsinstanz, sondern auch der einzelnen Eisenbahnverwaltungen zusammengesetzt werden. Auch bisher waren die meisten staatlichen Delegationen auf den Revisionskonferenzen nicht nur aus Regierungsvertretern, sondern auch aus Vertretern der Eisenbahnen zusammengesetzt. Durch diese gemischte Besetzung der Verkehrskommissionen wird auch sichergestellt, daß die Durchführung der Übereinkommen in der Praxis mit den bei der Beratung der Verkehrskommissionen zum Ausdruck gekommenen gesetzgeberischen Absichten in Einklang steht.

Um eine enge Zusammenarbeit zwischen den Verkehrskommissionen und dem unten näher behandelten internationalen Eisenbahnverband sicherzustellen, müßten in den Staaten, in denen (wie in Deutschland) Eisenbahnaufsicht und -leitung im Ministerium vereinigt sind, bei den Verhandlungen der Verkehrskommissionen die gleichen Vertreter ihr Fachgebiet im Eisenbahnverband wie bei den Regierungsverhandlungen, d. h. in den Verkehrskommissionen, vertreten.

Eine besondere Vertretung der Verkehrsnutzer bei der Fortbildung des internationalen Verkehrsrechts ist dabei nicht erforderlich, da ja diese Aufgabe den staatlichen Kommissionen obliegt, welche die Gewähr für eine objektive auch den Verkehrsnutzern Rechnung tragende Behandlung der Fragen bieten.

Das vorstehend unter b) behandelte Arbeitsgebiet der internationalen Vereinbarungen der Verkehrsmittel war bisher auf dem Eisenbahngebiet auf eine Reihe von selbständigen

41 Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI).



Verbänden verteilt (insbesondere den Internationalen Eisenbahnverband, den Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, das Internationale Transportkomité [sic!], die Internationale Kongreßvereinigung, die Internationale Güterzugfahrplankonferenz, ferner den Internationalen Güterwagenverband (RIV) und den Internationalen Personenwagenverband (RIC)). Hier ist eine durchgreifende Vereinheitlichung notwendig. Die bestehenden internationalen Verbände und Ausschüsse zur Regelung des Verkehrs und der Verkehrseinrichtungen, die zum Teil nach dem Weltkrieg von den Feindstaaten ins Leben gerufen worden sind, müßten zum Teil aufgelöst, zum Teil umgebildet, zum Teil durch neue Verbände usw. ersetzt werden.

Zur Vereinheitlichung der Zusammenarbeit sollte nicht eine Mehrzahl internationaler Verbände neu aufgebaut werden, sondern ein einziger internationaler Verband gebildet werden, dem zweckmäßigerweise ein allgemeiner Name zu geben wäre. Vorgeschlagen wird hierfür die Bezeichnung »*Europäischer Eisenbahnverband*«. Daneben können für örtliche Sonderfragen auch kleinere Sondernverbände bestehen bleiben, wie zum Beispiel innerhalb eines Staates oder für den Nachbarverkehr oder zum Beispiel Tarifverbände für bestimmte Verkehre. Der Europäische Eisenbahnverband ist eine Organisation der Eisenbahnen, nicht der Staaten. Es muß dafür gesorgt werden, daß die behandelten gemeinschaftlichen Eisenbahn- (Hoheits-) fragen der Staaten organisch möglichst mit den Arbeiten des Verbandes vereinigt werden.

Um eine enge Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger (Eisenbahn, See- und Binnenschifffahrt, Straßenverkehr) zu erreichen, ist die Möglichkeit vorzusehen, daß der Eisenbahnverband mit den für die anderen Verkehrsträger geschaffenen internationalen Organisationen in einer bestimmten Form zur Beratung gemeinsamer Fragen zusammentritt. In organisatorischer Hinsicht dürfte dieses Ziel am besten durch Bildung gemeinsamer internationaler Ausschüsse der genannten Verkehrsträger zu erreichen sein. Es kommt auch in Frage, für alle gemeinsam zu behandelnden Fragen einen Dachverband für internationale Verkehrsträger zu schaffen, dem die internationalen Verbände der einzelnen Verkehrsträger (auch der Europäische Eisenbahnverband) anzugehören hätten.

Besonderer Wert ist darauf zu legen, daß der Europäische Eisenbahnverband, soweit nicht die staatlichen Verkehrskommissionen zuständig sind, die Kompetenz-Kompetenz besitzt, d. h. autonom seine Zuständigkeit selbst bestimmt. Insbesondere sollte etwa demnächstige Neubildung anderer Verbände auf verkehrspolitischem Gebiete nur möglich sein, wenn der Eisenbahnverband seinerseits von der Behandlung eines Fragengebietes ausdrücklich Abstand nimmt. Anderenfalls könnte

1. politisch eine Zweitgründung den Eisenbahnverband ebenso aushöhlen, wie Internationaler Eisenbahnverband und Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen sich gegenseitig ausgehöhlt haben, und

2. würde die enge Tuchfühlung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, die im Eisenbahnverband erreicht werden soll, wieder verloren gehen können; und damit käme man wieder zu demselben Verkehrsschaos, wie es uns jetzt immer wieder bedroht.

Für die *Gliederung* des Europäischen Eisenbahnverbandes wird vorgeschlagen, den bestehenden Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen zum neuen Verband auszubauen. Die anderen Verbände, namentlich der Internationale Eisenbahnverband (IEV), werden aufgelöst und ihre Tätigkeit vom Europäischen Eisenbahnverband übernommen. Die nähere Gliederung des Verbandes denken wir uns etwa folgendermaßen:

### *Gliederung des Europäischen Eisenbahnverbandes*

Der Geschäftskreis des neuen Verbandes wird 3 oder 4 ziemlich getrennte Aufgabengebiete umfassen, für die in der Gliederung des Verbandes von vornherein besondere Sektionen vorgesehen werden:



**Sektion I – Allgemeiner Eisenbahndienst** (bisher Verein, IEV, RIC, gegebenenfalls auch RIV)

Behandelt nach Art der bisherigen Verbands- und Vereinstätigkeit »Anträge« in »Ausschüssen«; faßt bindende oder empfehlende »Beschlüsse«.

**Sektion II – Fahrplankonferenzen**

Aufgabenkreis und Arbeitsweise wie bisher; vielleicht hier auch zweckmäßig RIV einzubeziehen wegen der engen Zusammenhänge von Fahrplan und Personenwagenbeistellung.

**Sektion III – Staatliche Übereinkommen**

Behandelt die Fortbildung der Regierungsübereinkommen im Kreise der Eisenbahnfachmänner vorbereitend. In den Staaten, in denen (wie in Deutschland) Hoheit und Leitung im Ministerium vereinigt sind, vertreten die gleichen Vertreter je ihr Fachgebiet im Verband (Sektion III) und in den Regierungsverhandlungen.

Erwünscht wäre zeitlich zusammenliegende Tagung der Verbandssektion und der betr. Regierungskonferenz, so daß letztere in Wirklichkeit eine erweiterte Tagung der Sektion III unter Hinzunahme von anderen Regierungsvertretern (Auswärtiges Amt, Justizministerium) wird.

Gegebenenfalls könnte auch noch die Internationale Eisenbahn-Kongreßvereinigung<sup>42</sup> (Sitz Brüssel) als eine *Sektion IV* in den Europäischen Eisenbahnverband eingegliedert werden. Das hätte den Vorteil einer reibungslosen Verteilung der Aufgaben zwischen den Sektionen, während bisher der Internationale Eisenbahnverband und die Kongreßvereinigung zum Teil nebeneinander Doppelarbeit geleistet haben.

Das *Statut des Verbandes* müßte den Vorsitz und die Geschäftsführung *Deutschlands* sicherstellen, so daß damit auch der Vorsitz in der europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz sowie in der internationalen Güterzugfahrplankonferenz von den neutralen kleineren Mächten auf Deutschland, als dem am europäischen Verkehr am stärksten beteiligten Land übergeht. Es könnte an einen stellvertretenden Vorsitz für Italien gedacht werden (doch ist nach der sachlichen Seite zu bemerken, daß Italien am europäischen Binnenverkehr – sowohl was Eisenbahnen, wie erst recht was Binnenschifffahrt, wie auch was internationalen Kraftwagenverkehr betrifft – nur unverhältnismäßig schwach beteiligt ist. Weiter ist die italienische Sprache im Herzen Europas nach wie vor verhältnismäßig wenig gesprochen und ein italienischer Geschäftsführer stets für sich selbst und für den ihm nachgeordneten Kreis eine gewisse Belastung. Auch bürotechnisch haben sich die bisherigen italienischen Geschäftsführungen samt und sonders nicht bewährt. Andererseits mangelt vielleicht gerade wegen der eigenen verkehrstechnischen Praxis den Italienern eine gewisse Größe in der Behandlung der sämtlichen Verkehrsprobleme.

2. Eine Regelung der Sprachenfrage erscheint erforderlich. An die Stelle der französischen Sprache bei Verhandlungen und Verträgen muß die deutsche Sprache gesetzt werden.

3. Zur weitgehenden Vereinheitlichung auf verkehrstechnischem und administrativem Gebiet sowie zum ständigen Austausch von Erfahrungen und Erkenntnissen wird angeregt, in Europa wissenschaftliche Vereinigungen für die verschiedenen Fachgebiete des Verkehrswesens zu bilden.

4. Ferner wird vorgeschlagen, einen europäischen Forschungsrat zu errichten, dem die ständige Forschung auf den Gebieten der Fortbildung der Eisenbahnbetriebsmittel, der Betriebs- und Verkehrseinrichtungen und des Verkehrswesens einschließlich des Verkehrsrechts obliegen soll. Gegebenenfalls käme seine Eingliederung als besondere Abteilung in den unter 1 erwähnten europäischen Eisenbahnverband in Frage.

42 Association internationale du Congrès des Chemins de fer.



## II. Probleme für neue internationale Vereinbarungen

1. Eine Vereinheitlichung der Bauart der Verkehrsmittel, der Verkehrs- und Betriebseinrichtungen erscheint erstrebenswert, da dadurch wesentliche Vorteile im gegenseitigen Verkehr, Übergang der Personen- und Güterwagen, Austausch und Verleih von Transportmitteln u. dgl. entstehen (vgl. auch I,4).
2. Ferner ist besonders wichtig eine einheitliche Festlegung der Spurweiten für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Europa, insbesondere aber für die Hauptdurchgangsstrecken des zwischenstaatlichen Verkehrs. Selbstverständlich ist dies nicht auf einmal zu erreichen. Ein allmählicher Umbau bestimmter Linien nach der mitteleuropäischen Spurweite müßte sich aber nach und nach durchführen lassen. Die Beibehaltung verschiedener Spurweiten ist ein ungeheures Hemmnis für den internationalen Verkehr (Rußland, Spanien). Im Zusammenhang damit wäre auch eine Vereinheitlichung der Profile (Lademaße, lichter Raum) zu erstreben.
3. Ebenso erscheint es wichtig, in ganz Europa und unter Umständen darüber hinaus im nahen Orient eine in Bauart und Einzelteilen einheitliche mehrlössige Druckluftbremse für Reisezüge und eine solche für Güterzüge einzuführen. Die Einführung einheitlicher Bremsen würde nicht nur für den Wagenübergang und den Durchgangsverkehr eine außerordentliche Erleichterung, sondern auch eine Erhöhung der Betriebssicherheit bedeuten. Bekanntlich ist die deutsche Hik-Luftdruckbremse bereits in den meisten Balkanländern eingeführt.
4. Ein erheblicher Fortschritt in der Sicherheit der Reisezüge ist die in Deutschland entwickelte selbsttätige Zugbeeinflussung, die bei unzulässigem Überfahren des Halt-Signals den Zug selbsttätig zum Stehen bringt. Die Einführung eines solchen Sicherheitsfaktors auf allen Hauptstrecken Europas läge im Interesse des europäischen Reiseverkehrs. Es müßte einer internationalen Vereinbarung vorbehalten bleiben, einmal ein einheitliches System der Zugbeeinflussung für alle Staaten zu finden und festzulegen und ferner die Strecken zu bestimmen, auf denen es zunächst eingebaut werden soll.
5. Bedeutungsvoll wäre die Schaffung der Voraussetzungen für eine gute und reibungslose Nachrichtenübermittlung zwischen allen beteiligten Eisenbahnen durch Verwendung aller modernen Nachrichtenmittel.
6. Es wird angeregt, die Eisenbahngesetzgebung der europäischen Länder, soweit sie für den zwischenstaatlichen Verkehr von Bedeutung ist, anzugleichen. Gedacht wird dabei insbesondere an die Bestimmungen über die Haftung für Schäden an Personen und Gütern, sowie an bestimmte Vorschriften des Eisenbahn-Baues, -Betriebs und -Verkehrs.  
Außerordentlich wünschenswert wäre auch eine Vereinheitlichung des Patentwesens.
7. Für den Grenzverkehr wäre die Ausarbeitung und Festlegung gewisser allgemeiner Grundsätze bezüglich der Grenzbahnhöfe wünschenswert. Zur Erreichung eines durchgehenden flüssigen Betriebes im internationalen Verkehr wird zu fordern sein, daß nach Möglichkeit, zum mindesten auf den durchgehenden Strecken Gemeinschaftsbahnhöfe auf dem Gebiet des anderen Staates eingerichtet werden, um an der Grenze nur einen einmaligen Aufenthalt zu haben. Es empfiehlt sich, für die an allen Grenzübergängen wiederkehrenden allgemeinen Regelungen die Festlegung eines internationalen Musters (u. a. über die Behandlung von Polizei-, Zoll- und Veterinärfragen, erleichterte Bestimmungen für das Eisenbahnpersonal u. dgl.). Insbesondere wäre dabei eine allgemeine Regelung der Paß und Zollformalitäten mit dem Ziele der Erleichterung und Beschleunigung der Abfertigung der Reisenden vorzusehen, wobei die Paß- und Zollkontrolle möglichst in den fahrenden Zug verlegt werden sollte.
8. Zu erstreben wäre die weitere Ausgestaltung der Statistiken der europäischen Eisenbahnen nach einheitlichen Gesichtspunkten, damit *gleiche Maßstäbe* zur Beurteilung der wirtschaftlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit der Bahnen gewonnen werden.
9. Einer allgemeinen technischen Erleichterung des Verkehrs würde auch die allgemeine Einführung des Dezimalsystems, des metrischen Meßsystems an Stelle des englischen Zollmaßes, ferner von einheitlichen Eichvorschriften dienen.



Das Reichsverkehrsministerium gibt die Anregung, obwohl es für die Frage nicht zuständig ist.

### III. Ausbau der internationalen Verkehrsverbindungen

1. Es liegt im wirtschaftlichen, verkehrs- und wehrpolitischen Interesse Deutschlands, die Hauptverbindungswege mit allen Ländern Europas in jeder Weise technisch leistungsfähig auszugestalten. Daneben mußte<sup>43</sup> zur Aufschließung der Rohstoffe und Hebung der Landwirtschaft in diesen Ländern der Ausbau des Binnenverkehrsnetzes in Angriff genommen werden. Die Staaten müßten sich dabei verpflichten, die wichtigen Durchgangsstrecken<sup>44</sup> auf ihre Kosten so leistungsfähig auszubauen und entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik so einwandfrei in Stand zu setzen, wie es ihren gemeinsamen Bedürfnissen im Reise- und Güterverkehr entspricht. Sie müßten sich bereit erklären, die Leistungssteigerung dieser Strecken mit den beteiligten Staaten zu erörtern. Als Maßstab wäre hierbei nicht nur jeweils das laufende durchschnittliche Verkehrsaufkommen zugrunde zu legen, vielmehr die Möglichkeit der Bewältigung der gelegentlich vorkommenden Verkehrsspitzen.

Im folgenden werden Anregungen für den Ausbau von Strecken für die einzelnen in Betracht kommenden Länder Europas, einschließlich Deutschland, gegeben:

a) in Deutschland (einschl. Generalgouvernement):

aa) Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Steinamanger–Graz (zusammen mit Ungarn),

bb) Verbesserung des Alpenübergangs über die Brennerstrecke durch Bau eines Basis-Tunnels unter dem Brenner (zusammen mit Italien),

cc) Ausbau einer neuen Fährverbindung über die Ostsee zwischen den Inseln Fehmarn und Laaland (zusammen mit Dänemark),

dd) Herstellung einer Verbindung Deutschland–Schweden von Gotenhafen oder Stolp nach Karlskrona (zusammen mit Schweden) und nach Oslo (zusammen mit Norwegen).

b) nach und in den südöstlichen Ländern:

aa) Zweigleisiger Ausbau der Strecke Sillein–Filakovo–Hatvan–Szolnok (Slovakei und Ungarn),

bb) zweigleisiger Ausbau der Strecke Szolnok–Arad–Kronstadt–Bukarest (Ungarn und Rumänien),

cc) zweigleisiger Ausbau der Strecke Szolnok–Oradea–Tejus (Ungarn und Rumänien),

dd) zweigleisiger Ausbau bzw. Ausbau zu leistungsfähigen eingleisigen Teilstrecken der Strecke Sillein–Kaschau–Halmei–Appahida und ihre Freigabe für den Durchgangsverkehr (Slovakei und Ungarn),

ee) Leistungssteigerung der Strecke Subotica–Belgrad–Nisch–Sofia–Istanbul mit Zweigstrecke Nisch–Saloniki–Athen und Ausbau dieser Strecken für größere Geschwindigkeiten (Jugoslawien–Bulgarien–Türkei–und Griechenland),

ff) Untertunnelung des Bosphorus (Türkei),

gg) Ausbau der Verbindung Ploesti–Turn–Severin–Orsova zur Erleichterung des Ölschlags (Rumänien);

hh) Ausbau der Abfuhrstrecke von Ploesti über Tejus nach Arad (Rumänien),

ii) Bau einer direkten Verbindung Belgrad–Bukarest (Jugoslawien [sic!] und Rumänien),

kk) Bau der Donaubrücken Turn–Severin–Cladovo (für die Strecke Belgrad–Bukarest) und Giurgio–Russe (Verbindung Bulgarien–Rumänien).

c) nach und in den nordischen Ländern:

aa) Bau der Fehmarnlinie (vgl. 1a, dd) und Überbrückung oder Unterführung des Fehmarn-Beltes (Dänemark und Deutschland),

43 *Lire*: »müßte«.

44 *Lire*: »Durchgangsstrecken«.



bb) Herstellung eines Tunnels unter dem Großen Sund zwischen Helsingör und Helsingborg oder zwischen Kopenhagen und Malmö (Dänemark und Schweden),  
 cc) Leistungssteigerung der Erzabfuhrstrecken nach den eisfreien schwedischen Ostseehäfen (Schweden).

d) nach und in West- und Südwest-Europa:

aa) Bau eines Tunnels von Calais nach Dover (Frankreich, England),  
 bb) Bau eines weiteren Alpenübergangs durch Unterführung des Splügen-Passes (Schweiz),  
 cc) Bau eines Basis-Tunnels unter dem Brenner (Italien-Deutschland) (vgl. 1a, bb),  
 dd) Bau eines Tunnels Gibraltar-Nordafrika (Spanien).

2. Für den *Reisezugverkehr* müsste eine Verpflichtung der europäischen Staaten erreicht werden, eine ausreichende Zahl zwischenstaatlicher Verbindungen durchzuführen, für gute Anschlüsse zu sorgen, bei Bedarf Kurswagen zu übernehmen und weiter zu führen und die in diesen Verbindungen verkehrenden Züge von internationaler Bedeutung ebenso sicher, schnell, bequem und pünktlich durchzuführen wie in ihren innerstaatlichen Schnellverbindungen. Reiner Durchgangsverkehr wäre hierbei ebenso zu behandeln wie Verkehr im eigenen Lande aufkommt oder endet.

Wo das Bedürfnis hierzu besteht, müssten die Staaten verpflichtet werden, auch Schnelltriebwagen einer Eisenbahnverwaltung einer der anderen Staaten zu übernehmen und nach besonders zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zu treffenden Vereinbarungen mit den größtmöglichen Geschwindigkeiten durchzuführen.

3. In gleicher Weise müssten die Staaten gehalten sein, sich des zwischenstaatlichen *Durchgangsgüterverkehrs* anzunehmen und ihn ohne Verzögerung durchzuführen, so daß er in keiner Weise schlechter behandelt wird als der innerstaatliche Güterfernverkehr. Dies gilt besonders von dem Verkehr, der einen oder mehrere Staaten nur im Durchlauf berührt.

4. Um einen möglichst stetigen internationalen Reisezugfahrplan zu erzielen, müssten die Staaten verpflichtet werden, zu einem von Deutschland jeweils rechtzeitig vorher bekanntzugebenden und für alle Vertragschließenden verbindlichen Zeitpunkt die *Deutsche Sommerzeit* (die Länder mit West- oder Osteuropäischer oder anderer Zeit eine der jeweiligen Zeitrechnung entsprechende Sommerzeit) einzuführen und wieder aufzuheben, so daß mit Beginn der Sommerzeit in sämtlichen vertragschließenden Ländern der Sommerfahrplan, mit Aufhebung der Sommerzeit der Winterfahrplan in Kraft träte. Diejenigen Länder, die etwa aus besonderen Gründen keine Sommerzeit einführen können, müssten sich verpflichten, ihre *Fahrplanwechsel* nur an diesen Terminen durchzuführen. Falls etwa wegen besonderer Verhältnisse einer der Staaten gezwungen wäre, außerhalb dieser Termine einen Fahrplanwechsel vorzunehmen, so dürften die Fahrpläne der internationalen Züge, auch wenn in diesen keine Kurswagen laufen, sondern sie nur Anschlüsse von und nach benachbarten Staaten aufnehmen, nicht, auch nicht vorübergehend, geändert werden.

5. Die Bildung bzw. das Bestehen von sogenannten Eisenbahnkorridoren, die dann entstehen, wenn eine Eisenbahnlinie die Gebiete zweier Staaten infolge gebietlicher Einbuchtungen wiederholt durchschneidet, müsste beseitigt werden. Diese Korridore bilden ein großes Hemmnis für den Durchgangsverkehr und sind die Quelle schwieriger Verhandlungen und praktischer Unzuträglichkeiten. Sie sind bei der neuen Grenzziehung mit der Tschechei und Polen leider mehrfach zustande gekommen, spielen allerdings unter den neuen Verhältnissen keine derartige Rolle mehr wie vorher. Soweit neue Grenzen festgelegt werden, müsste Bedacht darauf genommen werden, Eisenbahnkorridore zu vermeiden.

Ebenso ungünstig wirken Grenzziehungen, die auf die eisenbahnpolitischen Belange keine Rücksicht nehmen. Hier müsste durch Gebietbereinigungen Abhilfe geschaffen werden.

Im folgenden werden Anregungen für gewisse Grenzberichtigungen gegeben, die vom Eisenbahnstandpunkt wünschenswert wären:

a) Die Schweiz tritt die rechts des Rheins liegenden, in deutsches Gebiet einspringenden schweizerischen Gebietsteile von Basel, Eglisau, Schaffhausen und Ramsen an das Groß-



deutsche Reich ab (evt gegen Austausch deutscher Gebietstreifen), und zwar aus folgenden Gründen:

Der Rhein bildet die natürliche Grenze zwischen Deutschland und der Schweiz zwischen seinem Austritt aus dem Untersee und dem Knie bei Basel. Geländeschwierigkeiten verhindern den Zusammenschluß des Eisenbahnnetzes rechts des Rheins auf rein deutschem Gebiet. Zur Verbindung der Ost-West-Linie mit der Süd-Nord-Linie am Rheinknie mußte deshalb schweizerisches Gebiet von Basel (soweit es rechts des Rheins liegt) in Anspruch genommen, und es mußte die Ost-West-Linie Konstanz–Basel durch schweizerisches Gebiet bei Schaffhausen geleitet werden. Rechtsgrundlage für diesen Bahnbau ist der Vertrag vom 11. August 1852 zwischen Baden und der Schweiz. Wenn dieser Vertrag auch versucht, die Schwierigkeiten, die sich aus der Durchföhrung fremden Hoheitsgebietes ergeben, nach Möglichkeit aus der Welt zu schaffen, so bleiben doch eine Reihe von Erschwernissen für den Verkehr wie für die Verwaltung und Betriebsführung der Reichsbahnstrecken auf schweizerischem Gebiet.

Beim Umsteigen in Basel – Deutsche Reichsbahn können die Reisenden den Bahnhof nicht verlassen, wenn sie keine Auslandspässe besitzen. Die Durchgangszüge Basel–Konstanz bedienen zugleich den Übergangsverkehr nach und von den schweizerischen Gebietsteilen. Sie müssen deshalb beim Überschreiten der Grenze jedesmal zur Durchführung der Paß- und Devisenprüfung und der Zollabfertigung längeren Aufenthalt nehmen, wodurch sich für den Durchgangsverkehr erhebliche Verzögerungen ergeben.

Die Eisenbahnverwaltung ist auf schweizerischem Gebiet in weitem Umfange den schweizerischen Gesetzen und der Zuständigkeit schweizerischer Behörden unterworfen, was sich in vielen Beziehungen störend auswirkt. So müssen z. B. bei Bauarbeiten wenigstens teilweise schweizerische Firmen und Arbeitskräfte beschäftigt werden, wodurch sich Devisenverluste ergeben. Nach dem erwähnten Vertrage könnte die Schweiz sogar fordern, daß die auf ihrem Gebiet tätigen Reichsbahnbediensteten zum Teil die schweizerische Staatsangehörigkeit besitzen. Der rechtliche Bestand der Reichsbahnstrecken auf schweizerischem Gebiet ist auch nicht für die Zukunft unbedingt gesichert, da der Schweiz vertraglich das Recht zum Erwerb dieser Strecken zusteht.

Besonders ungünstig ist es, daß auf der Strecke Konstanz–Basel–Freiburg i. B. Wehrmachts- und ähnliche Transporte nur unter einschränkenden Bedingungen (u. a. Verständigung der schweizerischen Behörden) stattfinden können und daß es nicht möglich ist, in besonderen Zeiten die Sicherheit der deutschen Bahnanlagen auf schweizerischem Gebiet unbedingt und frei von schweizerischen Maßnahmen zu gewährleisten. Umgekehrt steht übrigens auch der Schweiz das Recht zur Beförderung von Truppen über deutsche Abschnitte der fraglichen Linie unter den gleichen Bedingungen zu.

b) Ungarn tritt das Ödenburger Gebiet an das Großdeutsche Reich ab, und zwar aus folgenden Gründen:

Durch den Vertrag von St. Germain, der angeblich das Nationalitätenprinzip verwirklichen sollte, wurde Österreich der westliche Teil Ungarns, das sogenannte Burgenland, zugesprochen. Ungarn, das dementsprechend im Trianoner Vertrag zur Abtretung dieses Gebietes verpflichtet wurde, versuchte sich jedoch seiner Verpflichtung durch Gewaltmaßnahmen zu entziehen. In der Folgezeit kam es daher unter Vermittlung Italiens zum Abschluß des Venediger Protokolls vom 13. Oktober 1921, demzufolge über einen Teil des Burgenlandes, nämlich das Ödenburger Gebiet, eine Volksabstimmung entscheiden sollte. Da diese Volksabstimmung unter dem Terror der ungarischen Behörden und Freischärler stattfand, entfielen nur etwa 35% der Stimmen auf den Anschluß an Österreich. Durch die demnach erfolgte Abtrennung des Ödenburger Gebietes vom Burgenland wurde dieses in einen nördlichen und südlichen Teil geteilt, die nur über das nun zu Ungarn gehörige Ödenburger Gebiet in Schienenverbindung stehen.

Es ist der seinerzeitigen österreichischen Regierung zwar gelungen, im Jahre 1930 eine auf die Dauer von 10 Jahren unkündbare Protokollarvereinbarung betreffend die Regelung



des Eisenbahnverkehrs über dieses Gebiet abzuschließen, durch die ein privilegierter Verkehr eingerichtet wurde. Nach Ablauf dieser 10-jährigen Vertragsdauer gilt die Vereinbarung nunmehr für je ein weiteres Kalenderjahr als verlängert, wenn sie nicht im vorherigen Jahr von einem der beiden Vertragsteile gekündigt wurde. Sie bietet also keine vollkommen verlässliche Rechtsgrundlage für einen ungehinderten Verkehr zwischen den in Betracht kommenden Gebietsteilen des Großdeutschen Reichs. Außerdem ergeben sich die bei einem privilegierten Durchgangsverkehr durch fremdes Hoheitsgebiet unvermeidbaren Erschwernisse, wie Beförderung in geschlossenen Wagen, größere Aufenthalte, finanzielle Auseinandersetzungen mit den Nachbarbahnen, Zahlungen in Devisen usw.

c) Jugoslawien tritt das Drautal von der Kärntner Grenze bei Unterdrauburg bis einschließlich Marburg und das Gebiet um Jesenice (Aßling) an das Großdeutsche Reich ab. Die Begründung hierfür ist folgende:

Zwischen den Reichsgauen Steiermark und Kärnten bestehen seit jeher besonders enge Beziehungen sowohl auf dem Gebiete der Verwaltung als insbesondere auch des Bildungswesens (Hochschulen in Graz). Seit der Grenzziehung durch den Vertrag von St. Germain, durch die u. a. auch das Drautal von Unterdrauburg bis Marburg an Jugoslawien fiel, wird daher wiederholt der Wunsch nach Ausbau der sogenannten Kärntner Ostbahn, die eine auf deutschem Hoheitsgebiet gelegene direkte Verbindung zwischen den beiden Gauhauptstädten herstellen soll, geltend gemacht. Aber auch zwischen Teilen desselben Gaus, nämlich dem Lavanttal und Mittelkärnten, führt die einzige zweckmäßige Schienenverbindung über jugoslawisches Hoheitsgebiet (Unterdrauburg).

Durch die Klagenfurter Protokollarvereinbarung vom 9. Mai 1921, die übrigens nie ratifiziert wurde und daher nur *tatsächlich* angewendet wird, sind zwar für die Verkehrsbeziehungen Graz–Klagenfurt ein privilegierter Personenverkehr und für die Verbindung Lavanttal–Klagenfurt ein privilegierter Personen- und Güterverkehr eingerichtet worden. Es ergeben sich jedoch trotzdem die hiermit unvermeidbar verbundenen Erschwernisse, so daß im Verkehr zwischen Graz und Klagenfurt von den Reisenden auf die Benutzung des Schienenweges vielfach verzichtet und dafür die Autoverbindung über die Paßstraße, die jedoch im Winter teilweise unbefahrbar ist, in Anspruch genommen wird. Zur Verbesserung des Verkehrs zwischen dem Lavanttal und Klagenfurt mußte bereits der Ausbau einer auf deutschem Hoheitsgebiet gelegenen Verbindungsstrecke zwischen Lavamünd und Bleiburg erwogen werden.

Durch die Abtretung von Marburg käme gleichzeitig auch dieser wichtige Gemeinschaftsbahnhof in deutsche Hand, was vom Standpunkte des Betriebes sehr erwünscht wäre.

Die Klagenfurter Protokollarvereinbarung vom 9. Mai 1921 sieht als Gemeinschaftsbahnhof auf der Strecke Klagenfurt–Leibach den auf jugoslawischem Hoheitsgebiet gelegenen Bahnhof Jesenice (Aßling) vor. Tatsächlich findet aber nur der Betriebswechsel in diesem Bahnhof statt, während der deutsche Zoll-, Paß- und Veterinärdienst auf deutschem Hoheitsgebiet durchgeführt werden muß, da die Jugoslawen bisher nicht zu einem entsprechenden Ausbau von Jesenice zu bewegen waren. Die letzte deutsche Station (Rosenbach), die im Gebirge liegt, ist nicht genügend erweiterungsfähig, so daß mit dem Ausbau eines weiter im Inland gelegenen deutschen Grenzbahnhofs (Ledenitzen) für die Güterabfertigung begonnen werden muß, während die deutsche Personenabfertigung in Rosenbach verbleiben soll. Es würden sich also auf diesem Übergang 2 Grenzbahnhöfe auf deutschem und 1 Grenzbahnhof auf jugoslawischem Hoheitsgebiet befinden, was begreiflicherweise unerwünschte Erschwernisse mit sich bringt.

Durch die Einbeziehung von Jesenice in das deutsche Hoheitsgebiet würde dieser Bahnhof für den Gemeinschaftsdienst entsprechend ausgebaut werden können und käme auch die zwischen der derzeitigen Staatsgrenze und Jesenice gelegene Strecke, deren zweites Gleis mit Rücksicht auf die Verkehrszunahme wieder hergestellt werden muß, sowie der



ganze Karawankentunnel in deutschen Besitz. Zumindest wäre der Ausbau von Jesenice zum Gemeinschaftsbahnhof und die Wiederherstellung des zweiten Gleises zwischen Staatsgrenze und Jesenice zu verlangen.

## 3

BA, R5 20103. Copie dactylographiée du courrier adressé le 21 octobre 1940 par l'Abteilung Eisenbahnen de la Wehrmachtverkehrsdirektion Paris à la direction générale de la SNCF à propos de la correspondance avec l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à Berne (OCTI). Le document porte les mentions en tête »Abschrift« (copie) et en bas de page »Für die Richtigkeit der Abschrift« (copie conforme attestée) accompagnée d'un paraphe.

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris  
Abteilung Eisenbahnen  
E 8 Vt 1 Tgal

Paris, den 21. Oktober 1940

An die Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen  
Generaldirektion Paris  
88, rue St Lazare

Betr: Schriftverkehr mit dem Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr in Bern<sup>45</sup>.

Der WVD liegt ein Rundschreiben A 05/151 des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern vom 11.9.1940<sup>46</sup> vor. Hiernach hat das französische Ministerium für Verkehr und öffentliche Arbeiten, Generaldirektion der Eisenbahnen und des Verkehrs, dem Zentralamt am 2. August 1940 Ausnahmebestimmungen zum IÜG<sup>47</sup> mitgeteilt, die den Verkehr mit Spanien und Portugal betreffen. Die WVD macht darauf aufmerksam, daß das französische Verkehrsministerium für Benachrichtigungen nicht vertretungsberechtigt ist, die den Verkehr mit dem besetzten Gebiet Frankreichs betreffen.

Die WVD ersucht deshalb, zu veranlassen, daß jegliche Mitteilung an das Zentralamt in Bern für das *besetzte* Gebiet Frankreichs unterbleibt. Falls eine Mitteilung für das besetzte Gebiet unerläßlich erscheint, so ersucht die WVD, ihr dies mitzuteilen. Die WVD wird sodann über die Weitergabe der Mitteilung an das Zentralamt befinden.

gez Goeritz<sup>48</sup>

45 L'Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI), par ses attributions arbitrales en matière de litige d'ordre technique, participe à l'élaboration de la jurisprudence en matière de transports internationaux par fer.

46 Document non reproduit ici.

47 Internationales Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr (RIV).

48 Colonel Göriz, commandant de la Wehrmachtverkehrsdirektion Paris de juillet à octobre 1940, puis de l'Eisenbahntransportabteilung-Ost à Litzmannstadt (i.e. Lodz).



## 4

BA, R5 20103. Copie dactylographiée de la réponse datée du 9 janvier 1941 du Reichsverkehrsminister, portant un tampon »Geheim«, au rapport daté au 3 août 1940 de l'administrateur-gérant du VMEV.

Der Reichsverkehrsminister<sup>49</sup>

J Ai

Berlin, den 9.<sup>50</sup> Januar 1941

1) Herrn Präsidenten der Reichsbahndirektion Berlin  
als der Geschäftsführenden Verwaltung  
des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen

Betr: Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen

Im Anschluß an Ihren Bericht vom 3. August<sup>51</sup> und meinen vorläufigen Erlaß vom 5. September 1940<sup>52</sup> – J Ai – möchte ich Sie davon in Kenntnis setzen, daß ich dem Auswärtigen Amt gegenüber in der Frage der internationalen Verbände in Zusammenhang mit anderen, die Neuordnung in wirtschaftlicher Hinsicht betreffenden Fragen wie folgt Stellung genommen habe:

»Zur Vereinheitlichung der Zusammenarbeit sollte nicht eine Mehrzahl internationaler Verbände neu aufgebaut werden, sondern ein einziger internationaler Verband gebildet werden, dem zweckmäßigerweise ein allgemeiner Name zu geben wäre. Vorgeschlagen wird hierfür die Bezeichnung »Europäischer Eisenbahnverband«. Daneben können für örtliche Sonderfragen auch kleinere Sondernverbände bestehen bleiben, wie zum Beispiel innerhalb eines Staates oder für den Nachbarverkehr oder zum Beispiel Tarifverbände für bestimmte Verkehre. Der Europäische Eisenbahnverband ist eine Organisation der Eisenbahnen, nicht der Staaten. Es muß dafür gesorgt werden, daß die behandelten gemeinschaftlichen Eisenbahn- (Hoheits-) fragen der Staaten organisch möglichst mit den Arbeiten des Verbandes vereinigt werden.

Für die *Gliederung* des Europäischen Eisenbahnverbandes wird vorgeschlagen, den bestehenden Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen zum neuen Verband auszubauen. Die anderen Verbände, namentlich der Internationale Eisenbahnverband (IEV), werden aufgelöst und ihre Tätigkeit vom Europäischen Eisenbahnverband übernommen. Die nähere Gliederung des Verbandes denken wir uns etwa folgendermaßen:

Der Geschäftskreis des neuen Verbandes wird 3 oder 4 ziemlich getrennte Aufgabengebiete umfassen, für die in der Gliederung des Verbandes von vornherein besondere Sektionen vorgesehen werden:

Sektion I – Allgemeiner Eisenbahndienst (bisher Verein, IEV, RIC<sup>53</sup>, gegebenenfalls auch RIV<sup>54</sup>)

Behandelt nach Art bisherigen Verbands- und Vereinstätigkeit »Anträge« in »Ausschüssen«; faßt bindende oder empfehlende »Beschlüsse«.

Sektion II – Fahrplankonferenzen

Aufgabenkreis und Arbeitsweise wie bisher; vielleicht hier auch zweckmäßig RIV einzu beziehen wegen der engen Zusammenhänge von Fahrplan und Personenwagenbeistellung.

49 Dorpmüller, voir note 21.

50 »9.« est *manuscrit*.

51 Voir document 1.

52 Document non reproduit ici.

53 Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnpersonenverkehr (RIC).

54 Internationales Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr (RIV).



### Sektion III – Staatliche Übereinkommen

Behandelt die Fortbildung der Regierungsübereinkommen im Kreise der Eisenbahnfachmänner vorbereitend. In den Staaten, in denen (wie in Deutschland) Hoheit und Leitung im Ministerium vereinigt sind, vertreten die gleichen Vertreter je ihr Fachgebiet im Verband (Sektion III) und in den Regierungsverhandlungen.

Erwünscht wäre zeitlich zusammenliegende Tagung der Verbandssektion und der betr Regierungskonferenz, so daß letztere in Wirklichkeit eine erweiterte Tagung der Sektion III unter Hinzunahme von anderen Regierungsvertretern (Auswärtiges Amt, Justizministerium) wird.

Gegebenenfalls könnte auch noch die Internationale Eisenbahn-Kongreßvereinigung (Sitz Brüssel) als eine *Sektion IV* in den Europäischen Eisenbahnverband eingegliedert werden. Das hätte den Vorteil einer reibungslosen Verteilung der Aufgaben zwischen den Sektionen, während bisher der Internationale Eisenbahnverband und die Kongreßvereinigung zum Teil nebeneinander Doppelarbeit geleistet haben.

Das *Statut des Verbandes* müßte den Vorsitz und die Geschäftsführung *Deutschlands* sicherstellen.

Eine Regelung der Sprachenfrage erscheint erforderlich. An die Stelle der französischen Sprache bei Verhandlungen und Verträgen muß die deutsche Sprache gesetzt werden.«

Bei anderer Gelegenheit hatte ich dem Auswärtigen Amt wegen der Zusammenarbeit in internationalen Eisenbahnverbänden folgendes geschrieben:

»Nach dem Weltkrieg ist im Zusammenhang mit der Ordnung der österreichischen Nachfolgestaaten unter Führung Frankreichs ein Internationaler Eisenbahnverband gegründet worden, dem die hauptsächlichsten Eisenbahnen der europäischen und asiatischen Staaten und einige andere Eisenbahnen angehören. Dieser Verband hatte – zwar nicht ausgesprochen, aber tatsächlich und zweifellos auch gewollt – die Wirkung, daß die vor dem Weltkrieg größte internationale Eisenbahnorganisation in Europa, der Verein Mitteleuropäischer<sup>55</sup> Eisenbahnverwaltungen (Mitglieder vor dem Weltkrieg: Die Eisenbahnen Deutschlands, Österreichs, Ungarns, Rumäniens und Hollands) in ihrer Entwicklung gehemmt wurde. Im Laufe der Jahre sind wiederholt vom Internationalen Eisenbahnverband Bestrebungen ausgegangen, den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in eine Abhängigkeit vom Verband zu bringen. Wenn dies auch nicht gelang, hat doch das Bestehen des Verbands neben dem Verein zu viel Doppelarbeit und manchen Zuständigkeitsstreitigkeiten geführt und die früher bestehende geistige Führung Deutschlands auf diesem Gebiet beeinträchtigt.

Zu ähnlicher Wirkung führte die ebenfalls von den früheren Feindstaaten eingeleitete Begründung der Eisenbahn-Wagenverbände (RIV, RIC). Der RIV ist eine reine Konkurrenzunternehmung gegen den Verein Mitteleuropäische Eisenbahnverwaltungen mit dessen Vereinswagenausschuß und Vereinswagenübereinkommen.

Nach dem Krieg muß nun angestrebt werden, diese Verbände so aufzubauen, daß

1. Deutschland die ihm durch die lange historische Entwicklung, durch die Bedeutung seines Eisenbahnwesens und durch die Größe und zentrale Lage seines Eisenbahnnetzes zukommende führende Stellung wieder erhält,
2. Parallelorganisationen und Doppelarbeit vermieden werden. Deshalb wird man sich nicht darauf beschränken, diejenigen Verbände und Ausschüsse aufzulösen oder umzugestalten, die nach dem Weltkrieg mit der Absicht gegründet wurden, Deutschland zurückzudrängen. Man wird darüber hinaus in Erwägung ziehen, auch andere ähnliche internationale Vereinigungen (z. B. Fahrplankonferenzen, das Internationale Transportkomitee) umzugestalten, soweit es im Interesse einer einfachen Organisation der internationalen Zusammenarbeit zweckmäßig ist.«

55 *Mot barré et remplacé par »Deutscher«.*



Zunächst wird die Stellungnahme des Auswärtigen Amtes zu meinen Vorschlägen abzuwarten sein. Ich bitte deshalb, vorerst auch weiterhin noch innerhalb des Vereins in der Sache nichts zu veranlassen.

Ich ersuche Sie, diese Mitteilung als nur für Sie persönlich bestimmt zu betrachten und sie geheim zu behandeln.

2) Abdruck (von 1) für Herrn Ref 7.

3) A

## 5

AN, F14 13623. Extraits d'un courrier «très confidentiel» daté du 8 mai 1941, adressé par le secrétaire d'État français aux Communications Berthelot au président de la délégation allemande d'armistice pour l'économie Hemmen. Le document porte en tête à gauche la mention «copie».

Paris, le 8 mai 1941

Très confidentiel

Monsieur le Ministre<sup>56</sup>,

Comme suite à notre entretien du 7 mai, j'ai l'honneur de vous confirmer les points sur lesquels, dans le cadre de la politique de collaboration, des conversations pourraient avoir lieu dans différents domaines intéressant les communications.

[...]

### III. Relations ferroviaires

Les relations ferroviaires entre les deux pays sont très perfectionnées et pour le moment des travaux considérables ne paraissent pas à envisager.

Comme je l'ai signalé verbalement, il paraît intéressant que l'Allemagne, pour faciliter la reconstruction de l'Europe, prenne en mains la multiplicité des organismes internationaux qui s'occupaient des questions de chemin de fer et qui, à l'exception de l'Union internationale des Chemins de fer, se trouvaient tous placés en terrain neutre. Nous citerons:

- l'Union internationale des Chemins de fer<sup>57</sup>, dont la France était l'administration présidente;
- le Comité international des Transports<sup>58</sup>, chargé d'élaborer les textes internationaux intéressant le droit des transports: Convention internationale pour le transport des voyageurs (CIV), Convention internationale pour le transport des marchandises (CIM), dispositions complémentaires uniformes (DC);
- l'Unité technique (UT)<sup>59</sup>, qui élabore les règles techniques d'échange du matériel ferroviaire;
- l'Union internationale des Wagons<sup>60</sup>, dont la mission est d'assurer l'application du règlement pour l'emploi réciproque de wagons en trafic international (RIV);
- l'Union pour l'utilisation des voitures et fourgons en trafic international<sup>61</sup> (RIC);
- l'Union internationale pour l'émission de billets à coupons combinés<sup>62</sup> (UIBC);

56 Titre diplomatique français correspondant à Gesandter.

57 Internationaler Eisenbahnverband (IEV).

58 Internationales Transport-Komitee (ITK).

59 Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE).

60 Internationaler Güterwagenverband.

61 Internationaler Personen- und Gepäckwagenverband.

62 L'Union internationale pour l'émission de billets à coupons combinés (UIBC) a été fondée en juillet 1921. Son assemblée générale est présidée par l'administration-gérante, la Société nationale des



– le Bureau central de compensation, qui siégeait à Bruxelles.

On peut encore citer, comme autres organisations:

– la Conférence européenne des horaires<sup>63</sup>;

– la Conférence européenne des voitures directes<sup>64</sup>;

– la Conférence internationale des horaires des trains de marchandises<sup>65</sup>.

Peut-être n'est-il pas exclu que cette tâche d'unification puisse être dès maintenant entreprise.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments très distingués

Le secrétaire d'État aux Communications,  
signé: J. Berthelot<sup>66</sup>

Chemins de fer belges, et son Comité est présidé par la SNCF. L'UIBC fonctionne indépendamment de l'UIC et sans conflits de compétence avec cette dernière.

63 La Conférence européenne des horaires est instituée en 1891 en vue de préparer et d'améliorer les grandes correspondances internationales. Selon ses statuts adoptés en 1923, elle a pour objet la fixation en commun des horaires d'été et d'hiver des trains assurant des liaisons internationales, les questions générales relatives au service international des trains de voyageurs, la fixation des correspondances internationales, l'allégement des formalités douanières et de police. Elle réunit des délégués des administrations des chemins de fer, des wagons-lits, de navigation maritime, fluviale ou aérienne, des États intéressés, un délégué de la SDN. La Conférence est dirigée et préparée par l'administration-gérante, les CFF. Sa séance d'automne coïncident avec la Conférence européenne des voitures directes.

64 La Conférence européenne des voitures directes est l'un des organes directeurs du RIC.

65 La Conférence internationale des horaires des trains de marchandises, dont les statuts ont été adoptés en novembre 1929, se réunit deux fois par an, automne et mai, et après chacune de ses séances est publié un livret international des horaires de trains de marchandises, par la Reichsbahn.

66 Jean Berthelot (1897–1985), X-Mines, affecté de juillet 1923 à septembre 1924 à la Mission interalliée de contrôle des Usines et des Mines de la Ruhr, puis carrière ferroviaire dans le réseau Paris–Orléans, directeur de cabinet du ministre des Travaux publics, Anatole de Monzie, du 8 septembre 1938 au 6 juin 1940, nommé directeur général adjoint de la SNCF le 1<sup>er</sup> juillet 1939, commissaire civil à la Commission centrale des Chemins de fer d'août 1939 à juin 1940, est désigné par son ministre, Frossard, le 25 juin 1940, membre de la délégation française d'armistice à Wiesbaden, fonctions qu'il occupe jusqu'au 7 septembre 1940, date à laquelle il est nommé secrétaire d'État aux Communications, ceci jusqu'au 15 avril 1942.



## 6

AN, F14 13623. Réponse, en date du 8 juin 1941, du président de la délégation allemande d'armistice pour l'économie, au secrétaire d'État français aux Communications.

Deutsche Waffenstillstandsdelegation für Wirtschaft<sup>67</sup>  
Der Vorsitzende<sup>68</sup>  
Del. W. Nr. 8092 P.

Paris, den 8. Juni 1941.

Copie (confidentielle)

Herr Staatssekretär

Ich habe mich für den Inhalt Ihres Schreibens vom 8. Mai d. J.<sup>69</sup> während meines kürzlichen Aufenthaltes in Berlin persönlich eingesetzt.

Ihre Anregung der deutsch-französischen Zusammenarbeit in verschiedenen, unsere beiden Länder gemeinsam berührenden Verkehrsfragen hat in Berlin eine recht gute Aufnahme gefunden und man ist dort gern bereit, Ihre Vorschläge aufzunehmen.

Um die Angelegenheit praktisch wirksam fördern zu können, habe ich inzwischen durch meine Mitarbeiter noch verschiedene Fragen an Ihre Herren richten lassen. Um nun deren Bearbeitung konkret zu gestalten, sehe ich noch der Überreichung<sup>70</sup> der diesbezüglichen französischen Pläne entgegen.

Sobald ich diese Unterlagen habe und meiner Regierung weiterreichen kann, freue ich mich, die aufgeworfenen Gesamtfragen weiter mit Ihnen im persönlichen Gedankenaustausch erneut behandeln zu können.

Genehmigen Sie, Herr Staatssekretär, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

signé: Hemmen

Herrn Staatssekretär Berthelot  
Verkehrsministerium  
Paris

67 La délégation allemande d'armistice pour l'économie a transporté son siège de Wiesbaden à Paris le 31 mars 1941.

68 Le Dr. Hans Richard Hemmen (1888–1956), ministre plénipotentiaire, préside la délégation économique de la Commission allemande d'armistice, est nommé, fin 1942, délégué du gouvernement du Reich pour les questions économiques et financières auprès du gouvernement français et, en décembre 1943, représentant permanent de l'ambassadeur Abetz.

69 Voir document 5.

70 *Lire*: »Überreichung«.



BA, R7 2283. Extrait du deuxième rapport d'activité de la délégation allemande d'armistice pour les affaires économiques à Paris et à Wiesbaden, pour la période du 1er janvier au 30 juin 1941, daté de Paris, juillet 1941 (la lettre d'accompagnement est datée du 6 août 1941), signé par le Dr. Hemmen.

Zweiter Tätigkeitsbericht der  
Deutschen Waffenstillstands-Delegation für Wirtschaft Paris-Wiesbaden  
für die Zeit vom 1. Januar-30. Juni 1941.

[...]

XIV. Verkehrswesen.

[...]

Gleichwohl zeigt die Französische Regierung ein grosses Interesse daran, mit Deutschland zu einer Zusammenarbeit auf den gesamten Gebiete des Verkehrswesens zu gelangen. So hat der französische Minister für das Verkehrswesen, Berthelot, den Wunsch Frankreichs, deutsch-französische Besprechungen über die Angleichung des französischen Eisenbahnnetzes, der Wasserstrassen und des Strassennetzes an das deutsche Verkehrssystem aufzunehmen, persönlich dem Vorsitzenden der Deutschen Waffenstillstands-Delegation für Wirtschaft überbracht. Dabei denken die Franzosen an eine enge Zusammenarbeit mit Deutschland in allen den europäischen Raum betreffenden Verkehrsfragen und damit an die Ausrichtung der französischen Verkehrseinrichtungen auf das deutsche Vorbild.

Hierbei übermittelte Berthelot die interessante Anregung, dass Deutschland die Leitung der verschiedenen internationalen Organisationen und Kongresse des Eisenbahnwesens übernehmen solle, die bisher zur Hauptsache ihren Sitz in der Schweiz haben, und erklärte ausdrücklich die Bereitschaft der Französischen Regierung, die Verwirklichung dieses Planes mit allen Mitteln zu fördern. Eine Ausdehnung der deutschen Leitung auf alle internationalen Organisationen des Verkehrswesens, also auch der Schifffahrt und der Luftfahrt, soll später erfolgen.

Diese mündlich geäusserten Vorschläge wurden von französischer Seite in einer ausführlichen Note vom 8. Mai 1941<sup>71</sup> zusammengestellt. Sie ergeben die Möglichkeit einer grosszügigen Zusammenarbeit, die bis zur Verwirklichung allerdings erhebliche Vorarbeiten auf den in Frage kommenden Spezialgebieten erfordert. Nach einer vorläufigen Klärung der Probleme ist beabsichtigt, etwa Anfang September d. J. in Paris eine erste vorbereitende Aussprache der beiderseits beteiligten Verkehrsvertreter über die französischen Anregung herbeizuführen.

Paris, Juli 1941.

Hemmen<sup>72</sup>  
Gesandter

71 Voir document 5.

72 *Signature manuscrite.*



## 8

AN, F14 13623. Courrier daté du 17 mai 1941 de Jacques Barnaud<sup>73</sup>, délégué général aux relations économiques franco-allemandes à Paris, adressé à son ministre de tutelle, Yves Bouthillier<sup>74</sup>, ministre de l'Économie nationale et des Finances.

## État français

Ministère de l'Économie nationale  
et des Finances  
Délégation générale aux  
Relations Économiques Franco-Allemandes

Vichy, le 17 mai 1941

Le Délégué Général aux relations économiques franco-allemandes

à

Monsieur le ministre à l'Économie nationale et aux Finances

Le président de la Délégation Économique Française d'armistice<sup>75</sup> m'a transmis copie d'une lettre<sup>76</sup> adressée par M. le Secrétaire d'État aux Communications<sup>77</sup> à M. le ministre Hemmen, Président de la Délégation Économique Allemande d'Armistice.

Dans cette lettre, le Secrétaire d'État aux Communications envisage le cadre général de conversations qui pourraient avoir lieu dans différents domaines intéressant les communications entre les Autorités allemandes et françaises.

Le Secrétaire d'État aux Communications examine successivement la question du développement en France – et particulièrement en ce qui concerne les relations entre la France et l'Allemagne – des voies navigables, des routes et des voies ferrées.

Cette lettre attire de ma part les remarques suivantes:

1°) J'estime que l'examen d'un tel programme ne devrait être envisagé que dans le cadre des négociations économiques d'ensemble entre la France et l'Allemagne.

2°) Un tel plan rentre essentiellement dans les attributions du délégué général à l'Équipement<sup>78</sup> et aurait dû lui être soumis avant d'être communiqué aux intéressés.

3°) M. Hemmen comme président de la délégation économique allemande de la commission d'armistice n'est pas qualifié pour discuter un plan de cette nature.

Enfin je regrette que dans le dernier paragraphe de sa lettre, le secrétaire d'État aux Communications ait spontanément proposé que l'Allemagne prenne en main un certain nombre d'organismes internationaux s'occupant de questions de chemin de fer car je ne suis pas d'avis que la France paraisse abandonner a priori à l'Allemagne, la direction des multiples organismes de tous ordres installés actuellement en terrain neutre et qui étaient chargés de coordonner les problèmes internationaux.

73 Jacques Barnaud (1893–1962), X, inspecteur des Finances, directeur général du groupe Worms depuis 1927, directeur de cabinet du ministre de la Production industrielle de juillet 1940 à février 1941, délégué général pour les relations économiques franco-allemandes du 23 février 1941 au 15 novembre 1942.

74 Yves Bouthillier (1901–1977), centralien, inspecteur des Finances, secrétaire général des Finances de novembre 1938 à juin 1940, ministre des Finances du 5 juin 1940 au 18 avril 1942.

75 Yves Bréart de Boisanger, inspecteur des Finances, gouverneur de la Banque de France.

76 Document 5.

77 Berthelot, voir note 66.

78 François Lehideux (1904–1998), directeur général des usines Renault, président du Comité d'organisation de l'Industrie et du Commerce de l'Automobile et du Cycle, nommé délégué général à l'Équipement national le 25 février 1941, secrétaire d'État à la Production industrielle du 18 juillet 1941 au 18 avril 1942.



## 9

BA, R7 2284. Extrait du troisième rapport d'activité de la délégation allemande d'armistice pour les affaires économiques à Paris et à Wiesbaden, pour la période du 1er juillet au 31 décembre 1941 (la lettre d'accompagnement Del.[egation für] W[irtschaft] Nr. 1308/42 P est datée du 20 février 1942).

Dritter Tätigkeitsbericht der Deutschen Waffenstillstands-Delegation für Wirtschaft  
Paris-Wiesbaden für die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1941

[...]

#### XIV Verkehrswesen

##### A. Allgemeine Verkehrsfragen

[...]

Die begonnenen Vorbesprechungen über eine deutsch-französische Zusammenarbeit auf dem gesamten Gebiet des Verkehrswesens könnten nur unwesentlich gefördert werden. So war daran gedacht, schon Mitte November den deutschen und französischen Fachleuten Gelegenheit zu einer ersten persönlichen Fühlungnahme zu geben. Dazu kam es jedoch bisher nicht. Die Fortführung der Arbeiten sollten später von Fachausschüssen weiter beraten werden. Wegen des grossen Umfanges der Materie sollte zunächst vornehmlich eine Reihe gemeinsam interessierender technischer Fragen geklärt werden, um die Inangriffnahme grösserer Plane erst für eine spätere Zeit in Betracht zu ziehen. Diese Fragen sind aber ebenso wie die von französischer Seite vorgeschlagene Zusammenfassung der beiden bestehenden europäischen Schlafwagen-Gesellschaften noch in der Schwebe. Der französische Verkehrsminister Berthelot erneuerte jedoch in regelmässigen Abständen den Wunsch der Französischen Regierung auf Zusammenarbeit in allen Verkehrsfragen mit dem Hinzufügen, dass es sich bei diesem Wunsch weder um eine opportunistische noch politische Frage handele, sondern ganz eindeutig um eine europäische Notwendigkeit. Gewisse Kompetenzschwierigkeiten zwischen dem Verkehrsminister Berthelot und dem Minister für die Produktion Lehideux, der seinerseits Gespräche mit dem Reichsminister Todt<sup>79</sup> unmittelbar aufgenommen hat, scheinen von der französischen Seite die praktische Inangriffnahme der Verkehrsprobleme nicht zu erleichtern.

[...]

<sup>79</sup> Dr.-Ing. Fritz Todt (1891–1942), inspecteur général pour le réseau routier allemand en 1933, puis, en mars 1940, ministre de l'Armement du Reich.



## 10

BA-MA, H12 101.1. Lettre du Reichswirtschaftsministerium fixant la mission du directeur de la Traction électrique d'Innsbruck, le 21 mai 1941. Le document porte en tête la mention »Abschrift« au bas de la première page »Nr. 9422.41 [chiffres manuscrits] Ch.[ef] d.[es] Tr.[ansport]W.[esen]-Pl.[anungs] Abt.[eilung]«.

RVM  
32 Ea<sup>80</sup> 208

Berlin, den 21. Mai 1941

Herrn Vizepräsidenten Dr-Ing Ganzenmüller<sup>81</sup>  
Leiter der EOBL<sup>82</sup> Innsbruck  
nachrichtlich  
die Herren Präsidenten der RB D'en<sup>83</sup>  
Halle, Hamburg, des RZA<sup>84</sup> München  
– je besonders –

Betr. Elektrische Zugförderung  
Anwendung des Einphasen-Wechselstromsystems  
für Fernbahnen in außerdeutschen Ländern

Die Verlagerung des politischen Schwergewichts auf dem europäischen Kontinent wird eine noch stärker als bisher betonte Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Verkehrs zwischen den einzelnen Ländern zur Folge haben. Diese Zusammenarbeit wird auch in technischer Hinsicht durch eine Reihe von Maßnahmen gefördert werden müssen.

In der elektrischen Zugförderung wird sich dies insbesondere in der Anwendung eines einheitlichen Stromsystems für Fernbahnen bei neu zu elektrisierenden Strecken auswirken. Da das in Deutschland für Fernbahnen in Anwendung gebrachte Einphasen-Wechselstromsystem (15 kV, 16 2/3 Hz) auch in anderen europäischen Ländern (Schweiz, Schweden, Norwegen) bereits seit geraumer Zeit eingeführt ist, kann schon im Hinblick auf eine möglichst reibungslose Abwicklung des Verkehrs nur dieses für weitere Fernbahnelektrifizierungen in Europa in Frage kommen. Damit auch den außerdeutschen Ländern, in denen gegebenenfalls Fernstrecken elektrisiert werden, geeignetes Material über die besonderen Eigenschaften des Einphasen-Wechselstromsystems zur Verfügung gestellt werden kann, soll unter Berücksichtigung der bisher schon bestehenden Denkschriften über die verschiedenen Stromsysteme ein Gutachten ausgearbeitet werden, das die besonders heute vorherrschenden Gründe für die Beibehaltung und Weiterbildung des Einphasen-Wechselstromsystems mit 15 kV, 16 2/3 Hz dargelegt.

80 Eisenbahnenabteilung.

81 Le Dr.-Ing. Ganzenmüller est spécialiste de la traction électrique: il a dirigé, à partir de décembre 1935, la section Elektrische Lokomotiven du Reichsbahn-Ausbesserungswerk de Munich-Freimann; en janvier 1937, il intègre la Maschinentechnischen und Einkaufsabteilung du Reichsverkehrsministerium; en août 1938, il est nommé Dezernent de l'Elektrotechnische Bau- und Einkaufsabteilung de la Reichsbahn-Zentralamt de Munich; en juin-juillet 1940, il est détaché auprès de la WVD Paris, pour rétablir les lignes électrifiées; il rejoint la RBD Breslau, puis est nommé directeur de la Oberste Bauleitung für Elektrisierung de Salzbourg, et enfin, au 1<sup>er</sup> mai 1941, directeur de l'Elektrische Oberbetriebsleitung d'Innsbruck.

82 Elektrische Oberbetriebsleitung (Direction supérieure de la traction électrique).

83 Reichsbahndirektionen (Régions de la Reichsbahn).

84 Reichsbahn-Zentralamt (Office central de la Reichsbahn).



Ich beauftrage Sie mit der Aufstellung dieses Gutachtens und ermächtige Sie, die nachstehend genannten Herren im Benehmen mit den zuständigen Herren Reichsbahndirektionspräsidenten zur Mitarbeit heranzuziehen:

Reichsbahnrat Mann, Vorstand des Neubauamts Hamburg 2,

Reichsbahnrat Kirmse, Vorstand des Maschinenamts Halle (S);

Reichsbahnrat Krienitz, Reichsbahn-Zentralamt München

und Reichsbahnrat Dr-Ing Kilb, EBD Bordeaux, wegen dessen Mitarbeit ich den Chef des Transportwesens gebeten habe, das Nötige zu veranlassen. Sie ist vornehmlich zur Einbeziehung der Unterlagen über die Elektrisierung der französischen Bahnen erwünscht.

Von RVM wird sich Regierungsbaurat Dr-Ing habil Kother an der Mitarbeit beteiligen.

Außerdem werde ich die einschlägigen Stellen ersuchen, Ihnen die benötigten Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Die Zusammenkünfte sind im Hinblick auf die Zeitverhältnisse auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ich ersuche um Vorlage des Gutachtens bis zum 1. August d. J.

IA

Herrn Präsidenten der RBD München  
und Herren Leiter der OBE<sup>85</sup> in Leipzig und Salzburg  
– je besonders –

Ich ersuchte, dem Vizepräs Dr-Ing Ganzenmüller und seinen Mitarbeitern die für die Aufstellung des Gutachtens nötigen Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

IA

Berlin, den 21. Mai 1941

L<sup>86</sup> 3 Bmea 208

An den Chef des Transportwesens  
Pl Abt<sup>87</sup>

Vorstehende Abschrift übersende ich mit der Bitte, wegen der Mitarbeit des RR Dr-Ing Kilb das Erforderliche zu veranlassen.

IA

gez Dr Ebeling<sup>88</sup>

85 Oberste Bauleitung für Elektrisierung (Direction supérieure des travaux d'électrification).

86 Landesverteidigung.

87 Planungs-Abteilung.

88 Dr.-Ing. Friedrich Ebeling, Ministerialdirigent, directeur de la section des affaires de défense (Gruppe L, Landesverteidigung) au Reichsverkehrsministerium.



## 11

AN, AJ41 182. Prescriptions d'exécution de l'article 13 de la convention d'armistice remises le 2 juillet 1940 à Jean Berthelot, membre de la délégation française auprès de la Commission d'armistice allemande, par le lieutenant-colonel Theilacker, chargé des Transports à la sous-commission Armée. Ces prescriptions sont suivies du questionnaire présenté le 3 juillet 1940 par Berthelot et des réponses données le 6 par le général Mieth, président de la sous-commission Armée. Ce document bilingue<sup>89</sup>, dont des extraits sont présentés ici, est, à la demande de Berthelot, imprimé et diffusé par les services de la SNCF à ses agents en contact avec les autorités d'occupation.

Convention franco-allemande d'Armistice du 22 juin 1940  
(articles 13 et 15)

Prescriptions d'exécution des articles 13 et 15 de la Convention  
Questionnaire adressé à la Commission Allemande d'Armistice  
(3 juillet 1940)

Réponse de la Commission allemande d'armistice au Questionnaire  
du 3 juillet 1940

—

Deutsch-Französischer Waffenstillstandsvertrag vom 22. Juni 1940  
(Artikel 13 und 15)

Ausführungsbestimmungen der Artikel 13 und 15 des Vertrags  
Fragebogen für die deutsche Waffenstillstandskommission  
(3. Juli 1940)

Antwort der deutschen Waffenstillstandskommission<sup>90</sup> auf den Fragebogen  
vom 3. Juli 1940

—

[...]

Ausführungsbestimmungen des<sup>91</sup> Artikels 13 des Waffenstillstandsvertrags

1. – Die gesamten franz. Organisationen der Eisenbahn der Landstrassen und der Wasserstrassen einschliesslich der Fernmeldeeinrichtungen in dem von deutschen Truppen besetzten Gebiet stehen voll und unbegrenzt zur Verfügung des deutschen Chefs des Transportwesens<sup>92</sup>; dieser ist berechtigt, alle von ihm als nötig erachteten Massnahmen zu treffen, die der Betrieb und der Verkehr erfordern. Für die Durchführung dieser Massnahmen tritt zum deutschen Chef des Transportwesens ein Bevollmächtigter<sup>93</sup> für das gesamte französische Verkehrswesen mit Fachbearbeitern für Eisenbahnen, Landstrassen und Wasserstrassen.

89 La version française n'est pas reproduite ici.

90 *Lire*: »Waffenstillstandskommission«.

91 *Lire*: »Ausführungsbestimmungen des«.

92 Rudolf Gercke (1884–1947) entre dans l'Armée prussienne comme aspirant en 1903, à l'État-major en 1915. Après la Grande Guerre, officier d'Administration, il est chef du 5<sup>e</sup> bureau de l'État-major de l'Armée de terre de 1937 à 1939, puis chef des Transports de la Wehrmacht (»deutscher Chef des Transportwesens«) jusqu'en avril 1945, promu Generalmajor en 1939, Generalleutnant en 1940 et General der Infanterie en 1942. Il est représenté à Paris d'abord par le colonel Göritz, puis, dès fin juillet 1940, par le général Otto Kohl, ceci jusqu'au 15 février 1944.

93 Le colonel d'Infanterie breveté Paquin, du 4<sup>e</sup> Bureau militaire, après avoir été commissaire militaire de la Commission centrale des Chemins de fer d'août 1939 à juin 1940, puis membre de la délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice, exerce les fonctions de chef de la Délégation française à Paris pour les Communications de juillet 1940 au 15 mai 1942.



Alle die Verkehrsorganisationen und Verkehrswege betreffenden militärischen und technischen Unterlagen sind dem deutschen Chef des Transportwesens zu übergeben.

Die für das Verkehrswesen in Frankreich erlassenen Gesetze bleiben in Kraft. Sie dürfen nur mit Genehmigung oder auf Anordnung des deutschen Chefs des Transportwesens aufgehoben oder geändert werden.

2. – Das französische Verkehrsnetz (einschl. Luxemburg<sup>94</sup>) in dem besetzten Gebiet ist nach den Weisungen des deutschen Chefs des Transportwesens beschleunigt durch franz. Kräfte unter deutscher Aufsicht (Zivilkräfte und Abteilungen entmilitarisierter Soldaten) und auf Kosten Frankreichs voll betriebsfähig wiederherzustellen und zu unterhalten. Hierzu rechnet auch die Wiederherstellung der zerstörten Rheinbrücken. Bei Einsatz deutscher Kräfte zur Wiederherstellung der zerstörten oder beschädigten Verkehrswege ist das zur Wiederinstandsetzung benötigte Material (Schienen, Kleinmaterial, Apparate, Brückenbestandteile, das Holz für die Schienenwege) den deutschen Kräfte zur Verfügung zu stellen; durch deutsche Kräfte bereits in den Verkehrswegen des besetzten franz. Gebietes eingebautes Material ist zu erstatten. Menge und Art des zu erstattenden Gerätes, sowie Zeitpunkt und Ort der Ablieferung regelt der deutsche Chef des Transportwesens unmittelbar mit den Bevollmächtigten des franz. Verkehrswesens. Alle zur Zerstörung vorbereiteten Verkehrsanlagen sind binnen 48 Stunden zu entladen.

3. – Die Verkehrswege im besetzten Gebiet sind durch die französischen Verkehrsorganisationen zu betreiben. Der Betrieb und die Unterhaltung erfolgen auf Kosten Frankreichs.

Alle Vorräte an Kohlen und Betriebsmaterial, Schienen, Signalgeräten, Fernmeldeeinrichtungen und Werkstattmaterial sind an Ort und Stelle zu belassen. In das nichtbesetzte Gebiet weggeführte Vorräte sind, soweit für den Betrieb erforderlich, zurückzuführen.

Die Aufnahme des Verkehrs nach Art und Umfang hat nur im Einverständnis und nach Weisung des deutschen Chefs des Transportwesens zu erfolgen.

Die französische Regierung sorgt dafür, dass beschleunigt, spätestens bis 25. Juli 1940 in dem besetzten Gebiet soviel Personal und die Menge an rollendem Eisenbahnmaterial, sowie sonstigen Verkehrsmitteln vorhanden sind wie sie dem Vorkriegszustand entsprechen. Hierzu verbleibt das gesamte Personal, welches zum Betrieb und Unterhalt der Verkehrswege verwendet wurde, im Dienst bzw. kehrt dorthin zurück.

Fehlendes Personal und fehlende Verkehrsmittel sind gegebenenfalls aus dem nichtbesetzten französischen Gebiet zu ergänzen.

4. – Die für Zwecke der deutschen Wehrmacht in dem besetzten Gebiet benötigten Verkehrswege und Einrichtungen sind der deutschen Verwaltung auf Anforderung zu übergeben und nach den Weisungen des deutschen Chefs des Transportwesens personell und materiell einschl. der notwendigen Transportmittel auszustatten.

An den zu übergebenden Verkehrseinrichtungen einschl. Werkstätten müssen alle Ausrüstungs- und Ausstattungsstücke, Ersatzteile und Vorräte aller Art verbleiben. Weggeführte Teile müssen ersetzt werden. Der Umfang der personellen und materiellen Ausstattung wird im einzelnen durch den deutschen Chef des Transportwesens mit dem Bevollmächtigten des franz. Verkehrswesens festgelegt.

5. – Die Bezeichnung der Verkehrswege ist durch die franz. Behörden nach Weisung des deutschen Chefs des Transportwesens durchzuführen.

6. – Das gesamte während des Krieges weggeführte und in Frankreich befindliche Personal und Material der Verkehrsorganisationen Belgiens, der Niederlande und Luxemburgs, ist bis 25. Juli 1940 an diese zurückzuführen. In der gleichen Frist sind die deutschen Rhein- und Saarschiffe mit ihrer Besatzung nach dem Rhein und der Saar zurückzuführen. Für beschädigtes oder in Verlust gegangenes Material ist Ersatz zu stellen. Ebenso ist das im

94 Le réseau Guillaume-Luxembourg était auparavant géré par l'administration française.



Bereich der franz. Verwaltungen befindliche deutsche und ehemals polnische Eisenbahnmaterial zurückzugeben.

Das gesamte der deutschen, belgischen, niederländischen und luxemburgischen Verwaltung zurückzugebende Material muss in gutem Zustand und betriebsbereit sein, sowie mit allen Ersatzteilen und den gebräuchlichen Geräten versehen, übergeben werden.

Zeitpunkt und Art der Durchführung der Rückgabe des obengenannten Personals und Materials im *Einzelnen* werden vom deutschen Chef des Transportwesens auf Grund der Vorschläge des Bevollmächtigten für das französische Verkehrswesen festgelegt.

7. – Art und Umfang des durch das unbesetzte franz. Gebiet nach Italien gehenden Transitverkehrs regelt der deutsche Chef des Transportwesens unmittelbar mit dem Bevollmächtigten des franz. Verkehrswesens.

Fragebogen für die deutsche Waffenstillstandskommission  
Beantwortung des Fragebogens

Punkt 1.

[...]

c) *Ist die Bestimmung, nach welcher die französischen Organisationen der Eisenbahn, der Landstrassen und der Wasserstrassen im besetzten Gebiet zur Verfügung des deutschen Chefs des Transportwesens zu stellen sind, so auszulegen, dass die von der deutschen Militärbehörde verlangten Transporte, unter Gewährung des Vorrangs, ausgeführt werden sollen und dass, soweit dieser Vorrang gesichert ist, die übrigen Transportmöglichkeiten zur Ausführung von Handelstransporten von Personal und Gütern ausgenützt werden können?*

c) Gemäss der Ziffer b) 3, der Durchführungsbestimmungen zu Artikel 13 des Waffenstillstandsvertrages erfolgt die Aufnahme des Verkehrs nach Art und Umfang nur im Einverständnis und nach Weisung des deutschen Chefs des Transportwesens. Darunter fällt auch der öffentliche Personen- und Güterverkehr, dessen Aufnahme sobald als möglich beabsichtigt ist.

Punkt 2.

[...]

b) *Ist die Unterhaltung des Eisenbahnnetzes und die Aufrechthaltung dieses Netzes in betriebsfähigem Zustande, so zu verstehen, dass der vor dem Krieg bestehende Zustand wieder hergestellt wird, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die französische nationale Eisenbahngesellschaft gemäss der Gesetzgebung über die Transportverteilung ermächtigt worden ist die Unterhaltung und den Betrieb gewisser Streckenabschnitte von geringer Wichtigkeit einzustellen und selbst die Geleise und die Einrichtungen ganz oder zum Teil zu entfernen?*

b) Welche Strecken zu betreiben und zu unterhalten sind, bestimmt der deutsche Chef des Transportwesens. Die Frage des Stilllegens bzw. der Wiederaufnahme des Betriebes in Einzelfällen entsprechend dem Verkehrsbedürfnis unterliegt der Entscheidung des deutschen Chefs des Transportwesens. Diesbezügliche Vorschläge und Wünsche sind an diesen zu richten.

[...]

Punkt 3.

[...]

g) *Kann die deutsche Abordnung, im Hinblick auf den Bestand an Maschinenmaterial und rollendem Material, der französischen Eisenbahn die Zusicherung geben, dass die deutschen Behörden tatsächlich die Absicht haben, in Frankreich so weit möglich, den Park von Maschinen und rollendem Material in seinem jetzigem Umfang bestehen zu lassen?*

g) Gemäss dem Waffenstillstandsabkommen ist nicht beabsichtigt, in Frankreich das Zug- und rollende Material in seinem gegenwärtigen Bestand zu mindern, soweit nicht in Einzelfällen aus militärischen Gründen die Verwendung vorübergehend anderweitig notwendig ist.

[...]



## 12

AN, F14 13624. Note datée du 18 octobre 1940 de la SNCF, à la suite du recensement du matériel roulant français fait le 6 octobre 1940, sur la situation des Chemins de fer français (cette note est accompagnée de sa traduction en allemand »Merkblatt über die Lage der französischen Eisenbahnen«, Übersetzung, M.K. 18.10.40). Le document français porte en tête à gauche la mention manuscrite »8 copies«. Toutes les corrections figurant sur le document français ont été intégrées à la traduction allemande.

### Note sur la situation des chemins de fer français

#### I. Wagons

Le parc français étant de 460 000 unités, le chef allemand des Transports a lui-même fixé à 325 000 wagons le parc de la zone occupée, ce qui laissait à la zone libre un parc de 135 000 wagons.

Or, à la date du 6 octobre 1940, le parc total recensé en France (Haut-Rhin, Bas-Rhin et Moselle exclus) était tombé à 273 000 wagons, soit une perte nette de 148 000 unités (déduction faite du parc ex-AL<sup>95</sup> de 39 000 wagons).

Cette chute verticale du parc français est due non seulement aux livraisons de wagons à la Reichsbahn prescrites par le chef allemand des Transports (21 000 unités), mais aussi et surtout à la non-restitution du matériel considérable utilisé pour les transports de toute nature à destination de l'Allemagne.

Si l'on tient compte des immobilisations pour les besoins allemands, militaires ou civils (transports militaires, prises de guerre, transports de l'économie allemande), on constate que la France en est réduite à 220 000 wagons, soit la moitié de son parc, chiffre manifestement insuffisant pour assurer le minimum vital de l'économie (ravitaillement, combustibles). La zone libre elle-même s'est appauvrie dans une proportion analogue.

#### II. Locomotives

Le chef allemand des Transports a prescrit une première livraison de 1000 locomotives<sup>96</sup>.

Ce prélèvement a été exécuté sur la zone occupée (730 machines) et la zone libre elle-même a été mise à contribution (270 machines).

Nous avons été préavisés d'avoir à livrer à nouveau 2000 locomotives<sup>97</sup> dont 1100 sur la seule WVD<sup>98</sup> Paris.

La situation deviendrait absolument critique si l'on devait achever ce nouveau prélèvement. En particulier, la WVD-Paris ne conserverait ainsi que 1600 locomotives<sup>99</sup> modernes et puissantes, alors que les transports militaires allemands peuvent absorber à eux seuls 1500.

95 L'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine (AL), créée en 1919 et gérée par l'État, est devenue la Sous-direction de Strasbourg avec la formation de la SNCF au 1<sup>er</sup> janvier 1938; à l'automne 1940, son réseau (2302 km de lignes) est de fait annexé à celui du Reich et partagé entre les Reichsbahndirektionen de Karlsruhe et Sarrebruck.

96 Au 4 août 1940, est transmis à la SNCF l'ordre de livraison au Reich de 1000 locomotives (350 locomotives pour trains de voyageurs à 3 et 4 essieux couplés, 400 locomotives pour trains de marchandises à 4 et 5 essieux couplés, et 250 locomotives de manœuvres à 4 et 5 essieux couplés), ceci à commencer par les locomotives d'origine allemande.

97 Au 30 août 1940, est transmis à la SNCF l'ordre de livraison au Reich de 2000 locomotives.

98 Wehrmachtverkehrsdirektion.

99 »à marchandises« ajout manuscrit au crayon.



### III. Conclusions

[<sup>100</sup>] Sans vouloir discuter le principe même de ces prélèvements de matériel, il conviendrait de les limiter au maximum à 50 000 wagons<sup>101</sup> et 2000 locomotives dont 1000 locomotives à marchandises<sup>102</sup> français à l'occasion des transports massifs exécutés depuis le début de l'Occupation<sup>103</sup>.

[<sup>104</sup>] Il conviendrait d'admettre que les programmes de transport qui sont dressés mensuellement pour les besoins de l'économie allemande et française soient concertés entre l'autorité allemande et la Direction générale des transports afin d'assurer en tout état de cause les besoins vitaux.

[<sup>105</sup>] Afin d'obtenir un rendement correct du matériel, la SNCF devrait être chargée, tout en assurant le respect de la priorité reconnue aux transports militaires, de la répartition des wagons sur l'ensemble du territoire français. Simultanément le comptage des wagons aux frontières nationales serait remis en vigueur conformément aux usages du temps de paix, mesure dont l'utilité a été reconnue en principe par le chef allemand des Transports lui-même<sup>106</sup>.

## 13

DBMuseum. Extraits du compte rendu de la 79<sup>e</sup> conférence des présidents de la Reichsbahn, tenue le 11 octobre 1940.

Streng vertraulich!

Niederschrift über die neunundsiebzigste Präsidentenkonferenz  
am 11. Oktober 1940 im Gebäude des Reichsverkehrsministeriums  
Tagesordnung

1. Finanzlage
2. Betriebslage
3. Verkehrslage
4. Personalangelegenheiten
5. Verschiedenes
  - a) Berichte der Reichsbahndirektionen über Störungen im Zusammenhang mit Fliegeralarm
  - b) Versorgung der Reichsbahngesellschaft (Verpflegung)
  - c) Erfahrungen mit französischen Leihlokomotiven
  - d) Versorgung mit Stahl. Dringlichkeitsstufen
  - e) Einsetzung von Verkehrsleitungen
  - f) Besondere Berichte der Reichsbahndirektionen über aufsehenerregende Fälle von Diebstählen
  - g) Mitwirkung der Generalbetriebsleitungen in Tariffragen

100 »1°)« ajout manuscrit au crayon.

101 C'est un total de 85 000 wagons qu'il a été demandé à la SNCF par les autorités allemandes de livrer: le 7 août 1940, 15 000 wagons couverts et 20 000 wagons découverts, et, le 30, 50 000 wagons.

102 », en rapatriant le matériel qui a quitté le territoire« ajout manuscrit à l'encre.

103 *Le passage de »français à l'occasion« jusqu'à »l'Occupation« a été rayé au crayon et une annotation marginale manuscrite à l'encre indique »rétablir«.*

104 »2°)« ajout manuscrit au crayon.

105 »3°)« ajout manuscrit au crayon.

106 Au 22 août 1940, le Chef allemand des Transports a interdit aux agents de la SNCF de prendre attachement des transports allemands.



- h) Stellung der Generalbetriebsleitungen; Verhandlungen mit Wirtschaftsverbänden
- i) Einhaltung der Anordnungen zur Regelung der Baumwirtschaft
- k) Tag der nächsten (80.) Präsidentenkonferenz

Es haben teilgenommen:

Der Reichsverkehrsminister und Generaldirektor Dr. Dorpmüller  
 der Staatssekretär und Ständige Stellvertreter des Generaldirektors Kleinmann  
 die Ministerialdirektoren und Leiter der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

die beteiligten Referenten der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums  
 der Präsident und die beteiligten Referenten des Hauptprüfungsamts der Deutschen Reichsbahn

die Präsidenten der Generalbetriebsleitungen

die Präsidenten der Reichsbahndirektionen und der Reichsbahnbaudirektionen

die Präsidenten der Reichsbahn-Zentralämter Berlin und München und der Direktor des Reichsbahn-Zentralamts Gaier in Berlin

der Präsident der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau

[...]

c) Erfahrungen mit französischen Leihlokomotiven

Herr Ministerialrat Fesser gibt einen Überblick über die Forderung der Reichsbahn auf Übergabe von 3000 vollspurigen<sup>107</sup> Leihlokomotiven aus französischen und belgischen Beständen. Diese Lokomotiven sollten sich in gutem Zustand befinden und mit allem Zubehör, auf Anfordern auch mit Ersatzstücken und Werkstoffen für den Bedarf von drei Jahren geliefert werden. Die Erfüllung dieser Forderung hätte für die Reichsbahn einen erheblichen Zuwachs an Zugkraft bedeutet.

Die Abgabe der Lokomotiven sei jedoch von vornherein verzögert, auch sei kein vollwertiges Material geliefert worden. Es müsse befürchtet werden, daß sich bei der Inbetriebnahme dieser Leihlokomotiven vereinzelt auch schwere Schäden zeigen würden. Es werde einen erheblichen Arbeitsaufwand für die Werkstätten der Reichsbahn bedeuten, die Leihlokomotiven wieder voll einsatzfähig und für den Reichsbahnbetrieb geeignet herzurichten.

Die ersten abgegebenen 1000 Lokomotiven seien auf die westlichen Grenzdirektionen Münster, Köln, Essen, Saarbrücken, Mainz und Karlsruhe verteilt worden, die dafür Reichsbahnlokomotiven an die übrigen Reichsbahndirektionen abgeben müßten. Es sei nötig, bei der Unterbringung der nächsten Leihlokomotiven auf einige weitere Reichsbahndirektionen zurückzugreifen. Es gehe nicht an, diese fremden Lokomotiven über die ganze Reichsbahn zu zerstreuen. Es sei unbedingt nötig, diese Lokomotiven auf möglichst engem Raum zusammenzuhalten, und dieser Raum können nur in nächster Nähe der belgischen und französischen Werkstätten sein, in denen auch ihre Großausbesserungen ausgeführt werden sollten. Ohne engstes Zusammenarbeiten der deutschen und der französisch-belgischen Mutterwerke werde es nicht gelingen, die Leihlokomotiven bei niedrigem Ausbesserungsstand leistungsfähig zu erhalten.

Es sei demnach festzustellen, daß die Erwartungen, die die Reichsbahn an die französischen und belgischen Leihlokomotiven gestellt habe, sich nur ungenügend erfüllt hätten und sich auch nicht voll erfüllen würden. Um so nötiger sei es, daß die Lokomotiven, die sich im Besitz der Reichsbahn befänden, schnellstens in Betrieb gebracht und aus ihnen das Mögliche herausgeholt würde. Die Herren Präsidenten würden gebeten, ihren Einfluß für dieses Ziel mit aller Energie einzusetzen. Es werde gebeten, von Anträgen auf anderweitige Verteilung der Leihlokomotiven abzusehen.

[...]

<sup>107</sup> Voie normale (4' 8½" = 1,435 m).



Herr Staatssekretär Kleinmann fügt den Vorträgen der Herren Ministerialdirektoren Leibbrand<sup>108</sup> und Treibe<sup>109</sup> folgendes hinzu:

[...]

Von General Gercke seien auf dem französischen Gebiet 3000 Lokomotiven und 100 000 Wagen von der Reichsbahn gefordert worden. Sie seien auch der Reichsbahn zugesagt worden. 1000 Lokomotiven habe die Reichsbahn bereits bekommen. Die bisher überwiesenen Lokomotiven konnten jedoch erst nach Überholung in den Ausbesserungswerken eingesetzt werden. Bisher seien nur r. 250 Lokomotiven eingesetzt. Er befürchte allerdings, daß auch die noch zu liefernden Lokomotiven nicht besser seien und müsse auch bezweifeln, ob die zugesagte Zahl erfüllt würde. Er mache darauf aufmerksam, daß im Laufe dieses Jahres r. 650 Stück neue Lokomotiven in den Park der Deutschen Reichsbahn eingestellt seien und daß in den letzten Monaten aus den besetzten Gebieten Frankreichs, Belgiens von den abgegebenen deutschen Lokomotiven 70 inzwischen wieder zurückgegeben worden seien, so daß für den Herbstverkehr der Lokomotivbestand gegenüber dem Mai und Juni d. J. um r. 1600 Stück erhöht sei. Es sei daher unverständlich, wenn in den letzten Tagen in der Betriebslagemeldung 16 Direktionen erschienen, die an Lokomotivmangel leiden. Hier müsse gründlich nachgeprüft werden.

[...]

## 14

AN, AJ41 160. Extrait de la note relative à l'activité de la délégation française pour les Communications à Paris pour la période allant du 25 septembre au 25 octobre 1940, datée du 26 octobre 1940. Le document porte en page de couverture divers tampons: en haut à droite »Services de l'armistice; Délégation Française à Paris pour les Communications« sous lequel figurent les inscriptions »N° 1745/C«, en au haut à gauche »Paris, le 26 octo[bre] 1940«, et en bas de la note »Le Chef de la Délégation Française à Paris. Pour les communications. Signé: Paquin«.

Note<sup>110</sup> relative à l'activité de la Délégation française pour les Communications à Paris<sup>111</sup>  
à la date du 25 octobre 1940

[...]

B – Affaires en cours.

I. Crise causée par le prélèvement par les autorités d'occupation de wagons et locomotives. C'est toujours la question dominante. Les autorités d'occupation tout en réservant leurs droits illimités de prélèvement dans la zone occupée ont affirmé à plusieurs reprises le maintien de notre droit de propriété, et aussi que s'il était nécessaire, on ferait revenir en France des wagons et des locomotives.

En ce qui concerne les wagons, il a été entendu officieusement au cours d'une conférence (le 2 octobre) que l'on ferait revenir en France l'excédent de 85 000 wagons passés en Allemagne. *Il n'est plus prélevé de wagons vides* (20 100 ont été livrés).

108 Le Dr.-Ing. e. h. Max Leibbrand (1882–1946) Ministerialdirektor, directeur de l'Exploitation des Chemins de fer (EII, Betriebsabteilung) au Reichsverkehrsministerium, jusqu'au 1<sup>er</sup> août 1942, date à laquelle il est placé à la tête de la direction des projets (Planungsabteilung).

109 Paul Treibe, Ministerialdirektor, directeur du Trafic et de la Tarification des Chemins de fer (EI, Verkehrs- und Tarifabteilung) au Reichsverkehrsministerium, jusqu'en 1942.

110 *Au dessous figure la mention manuscrite au crayon »mensuelle«. En marge à gauche, une énumération manuscrite au crayon: »- vice-présid.[ence] – Guerre Cabinet – E[tat-] M[ajor] A[rmée]/4[<sup>e</sup> Bureau] – Comm[unicat]ions – P[roduction] I[ndustrielle] et Tr.[avail] – Eco[nomie]« avec une accolade »le 5/11 S/N 9.617«, l'ensemble avec un visa et la mention »à classer avec les autres«.*

111 Début juillet 1940, la délégation française pour les Communications s'installe à Paris conformément aux prescriptions de l'article 13 de la convention d'armistice.



En ce qui concerne les locomotives, la demande de livraison de 3000 locomotives a été maintenue, *la livraison actuelle ne dépassant pas 1100.*

C'est dans ce cadre que se sont exercées les démarches de la délégation auprès des autorités allemandes:

– conférence du 16 septembre à Wiesbaden<sup>112</sup> et du 20 septembre à Paris<sup>113</sup> dont il a été déjà rendu compte: elles ont été suivies d'une entrevue personnelle le 2 octobre<sup>114</sup> entre le chef de la délégation française<sup>115</sup> et le général chef allemand des Transports.

Ce dernier a écrit (sa lettre Az. 03383. 40 du 1<sup>er</sup> octobre<sup>116</sup>) pour proposer un système d'attachement et de marquage des wagons qui, dans sa pensée, était de nature à faciliter le maintien en zone occupée d'un parc suffisant. Nous avons été obligés, par réponse VFM/1324 du 16<sup>117</sup> de réfuter les arguments qui nous étaient donnés en faveur de ce marquage et de rappeler que le seul moyen d'éviter une crise, peut-être tragique en France cet hiver, était de faire revenir d'urgence d'Allemagne sur le territoire français tous les wagons dont le retour était jugé possible. Il semble que notre appel ait été entendu, *car depuis quelques jours un certain nombre de wagons nous reviennent aux frontières de la SNCF.* En outre, de nombreux wagons de prises de guerre ont été libérés.

[...]

## 15

AN, AJ41 2090. Extrait du courrier n° 6467/C daté de Wiesbaden, le 25 octobre 1940 adressé par la sous-commission «Communications» de la Délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice, signé du général de Corps d'Armée Doyen, président de la Délégation française, à M. le général d'Infanterie von Stülpnagel, président de la Commission allemande d'armistice, et ayant pour objet le matériel ferré français en construction en Belgique.

[...]

Il est demandé à la Commission allemande pour l'Économie, ainsi que l'a suggéré le Délégué du Chef allemand des Transports<sup>118</sup>, de vouloir bien confirmer que ce matériel sera laissé, après achèvement, à la libre disposition de la France.

Je vous serais obligé de vouloir bien faire communiquer au Délégué du Chef allemand des Transports à Paris la décision prise, afin d'éviter que ce matériel ne soit retenu par les autorités locales.

[...]

112 Compte rendu de la séance de la sous-commission «Transports» du 16 septembre à 21 heures, reproduit dans: La Délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice, tome premier, 29 juin 1940–29 septembre 1940, Paris 1947, pp. 296–301.

113 Document non reproduit ici.

114 Document non reproduit ici.

115 Général de Corps d'Armée Paul Doyen, président de la délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice à partir du 13 septembre 1940 jusqu'en juillet 1941.

116 Document non reproduit ici.

117 Document non reproduit ici.

118 Otto Kohl, né en 1886, entre dans l'Infanterie en 1906, est promu officier d'ordonnance en 1914, officier des Transports en 1932, Generalmajor et commandant de l'Eisenbahn Transport Abteilung West en octobre 1939, délégué du chef allemand des Transports à Paris, commandant de l'Eisenbahn Transport Abteilung (ETRA) Paris en juillet 1940, de la Wehrmachtverkehrsdirektion Paris jusqu'en juin 1942, Generalleutnant en 1941, commandant du Transport Wesen beim Oberbefehlshaber West le 1<sup>er</sup> juillet 1942, placé de manière anticipée dans le cadre de réserve en mars 1944, faisant fonctions de commandant de l'Oberfeldkommandantur (OFK) 670 à Lille le 15 mai 1944, commandant de l'OFK 590 à Lyon le 3 juillet 1944, puis participe au repli de la 1<sup>ère</sup> Armée allemande d'octobre 1944 à mai 1945.



## 16

AN, AJ41 2090. Extrait du courrier n° 8066 daté de Wiesbaden, le 20 novembre 1940 adressé par la sous-commission «Communications» de la Délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice, signé du général de Corps d'Armée Doyen, président de la Délégation française, à M. le général d'Infanterie von Stülpnagel, président de la Commission allemande d'armistice, et ayant pour objet la situation actuelle des Chemins de fer français.

[...]

Il a paru indispensable à mon gouvernement de vous demander de vouloir bien faire suspendre dès maintenant les livraisons de machines, à tout le moins les livraisons de machines puissantes à marchandises.

Enfin, et comme suite à mes lettres n° 6467/ C du 25 octobre<sup>119</sup> et n° 6922/ C du 1<sup>er</sup> novembre<sup>120</sup>, je vous serais très obligé de vouloir bien m'assurer que les locomotives et wagons, en construction pour le compte français en France et en Belgique, seront laissés à la disposition des Chemins de fer français.

Telles sont les moindres demandes que je dois vous formuler pour remédier aux difficultés très sérieuses qu'éprouvent en ce moment les Chemins de fer français. Vous même, mon Général, et la délégation allemande pour l'Économie, avez bien voulu nous assurer du souci de votre gouvernement de faciliter le relèvement de l'économie en France; aussi, je ne doute pas que vous examiniez favorablement cette question d'importance vitale pour nous.

Veillez agréer, Mon Général, l'assurance de ma haute considération.

Signé: Doyen

## 17

PA-AA, R106943. Lettre datée du 3 décembre 1940 de la délégation allemande d'armistice pour l'Économie adressée à l'Auswärtiges Amt, à propos des prélèvements de wagons français nécessaires à l'économie de guerre. Cette lettre porte en tête un cachet d'arrivée de l'Auswärtiges Amt, WII 8088/40, avec la date du 4 décembre 1940. Parmi divers paraphes, figure celui de Maltzan, conseiller à la Handelspolitische Abteilung de l'Auswärtiges Amt.

Deutsche Waffenstillstands-Delegation für Wirtschaft

Del. W.<sup>121</sup> 2242

Wiesbaden, den 3. <November><sup>122</sup> 1940

Betr: Französische Leihgüterwagen für die deutsche Reichsbahn.

Eisenbahnaufträge im besetzten Gebiet

An das Auswärtige Amt  
Berlin<sup>123</sup>

I. Die französische Abordnung in Wiesbaden ist insbesondere in letzter Zeit mehrfach mündlich und schriftlich hier vorstellig geworden, um eine Verbesserung der französischen

119 Voir document 15.

120 Document reproduit dans: La Délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice, tome II, 30 septembre 1940–23 novembre 1940, Paris 1950, pp. 482–483.

121 Delegation für Wirtschaft.

122 Mot barré et remplacé à la main par «Dezember».

123 Mention placée au bas de la première page de la lettre.



Verkehrsverhältnisse durch Erhöhung des Bestandes der französischen Eisenbahnen an rollendem Material (Güterwagen und Lokomotiven) herbeizuführen (vgl. auch den Bericht Del. W. 1989 von 19.11.1940)<sup>124</sup>. Die französischen Wünsche werden mit der Sorge der französischen Regierung wegen der Gefährdung der lebenswichtigen wirtschaftlichen Transporte insbesondere im Winter begründet. Das Ergebnis einer am 6.10.1940 durchgeführten Zählung der französischen Eisenbahnwagen, die sich sowohl auf die an diesem Stichtag vorhandenen Wagenbestände im besetzten und unbesetzten Frankreich, wie auch der französischen Eisenbahnwagen im deutschen Reich bezog, gibt den Franzosen das notwendige Zahlenmaterial an die Hand, welches sie nunmehr für die Begründung ihrer Forderungen verwerten.

Von den Franzosen wird immer wieder betont, daß die Schwierigkeiten in der Versorgung Frankreichs mit lebenswichtigen Gütern im wesentlichen eine Folge der Verminderung des französischen Güterwagen- und Lokomotivparks seien, welche bereits zu einer »ernsten, sogar kritischen« Lage geführt habe. Besonders dringlich wird in den Erörterungen die Kohlenfrage behandelt; insbesondere werde durch den Mangel an Leerwagen die gerechte Verteilung im besetzten und unbesetzten Frankreich unmöglich gemacht, was wiederum alle Anstrengungen, die Kohlenproduktion Nordfrankreichs auf die Vorkriegeshöhe zu bringen, infrage stelle.

Die französischen Auffassungen über diese Frage sind im übrigen nicht einheitlich. Während einzelne Wirtschaftler die tiefere Ursache der französischen Kohlennot in dem Versagen der englischen Lieferungen im letzten Winter und die dadurch bewirkte unzureichende bzw. völlig fehlende Vorratsbildung sehen (Agence Economique et Financière, Ausgabe vom 20.11.1940), bezeichnen andere französische Wirtschaftskreise das Transportproblem als Kernpunkt der Schwierigkeiten. Nach französischen Angaben sollen die Eisenbahnen derzeit nur rund  $\frac{2}{3}$  des wirtschaftlichen Transportbedarfs befriedigen können.

Im einzelnen haben die Franzosen ihre Auffassung in einer Note vom 22.11.1940 zum Ausdruck gebracht, der als Anlage je ein Schreiben an General Kohl und General von Stülpnagel<sup>125</sup> beigefügt sind. Der Inhalt dieser Note entspricht im großen Rahmen den zeitlich vorausgegangenen Schreiben an General Kohl und General von Stülpnagel, in denen Nachfolgendes ausgeführt ist:

Schreiben vom 11.11.1940 an General Kohl, Beauftragter des Transportchefs:

Frankreich bittet erneut, eine Zählung für den 1.12.1940 vorzunehmen, insbesondere aber um verstärkte Rückführung von Leermaterial, da dieses für unentbehrliche Transporte im besetzten Gebiet und für Kohlentransporte notwendig sei. Außerdem verhindere der durch die Abgabe von Lokomotiven verursachte Mangel an Zugkraft die Versorgung des Kohlenreviers im Norden mit Leerwagen. Daraus ergebe sich eine Verminderung der Kohlenzüge, ja sogar ein Liegenbleiben zahlreicher bereits beladener Züge. Aus diesem Grunde wird die Bitte erhoben, die Abgabe von Lokomotiven nicht fortzusetzen. Auf Grund der Zählung vom 6.10.1940 gehen die Franzosen bei ihren Vorstellungen von folgenden Zahlen aus:

124 *Face à ce paragraphe figurent différentes mentions manuscrites: »W II 7785 Mit Kohleverzicht verbinden, M. 4.12., Eilt, erb. Vorg. M. 5.12.«.*

125 Carl-Heinrich von Stülpnagel (1886–1944), président de la Commission allemande d'armistice jusqu'en février 1941, date à laquelle, il est nommé à la tête de la XVII<sup>e</sup> Armée sur le front de l'Est. En mars 1942, il succède à son cousin Otto von Stülpnagel à la tête du MBF où il demeure jusqu'à l'été 1944. Compromis dans l'attentat du 20 juillet 1944, après une tentative de suicide en route pour Berlin où il est convoqué, il est condamné à mort et exécuté le 30 août 1944.



Unbesetztes Frankreich	62 000 Wagen (»absolut ungenügend«)
gegenüber Vorkriegsstand	129 000
Gesamtbestand (einschl Elsaß-Lothringen)	312 000
desgl. im Mai 1940	454 000
weniger rd.	140 000

Davon Fehlbestand 40 000, die restlichen 100 000 befinden sich in Deutschland.

Scheiben vom 20.11.1940 an General von Stülpnagel, Vorsitzender der Waffenstillstandskommission:

Das Schreiben stützt sich auf die in dem Schreiben vom 11.11.1940 erwähnten Zahlen (140 000) und stellt fest, daß von den in Frankreich (ausschl. Elsaß-Lothringen) verbliebenen 273 000 Wagen schätzungsweise 60 000 für den bevorzugten deutschen Wehrmachts- und Wirtschaftsverkehr verwendet werden müssten. Hieraus wird zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens die Forderung auf Erhöhung des französischen Wagenparks auf 375 000 hergeleitet. Die in dem Schreiben vom 11.11.1940 allgemein ausgedrückten Forderungen auf verstärkte Rückführung von Wagen werden als die mässigsten und zur Beseitigung der bestehenden Schwierigkeiten unbedingt erforderlichen dahingehend umrissen, daß zunächst die beschleunigte Rückkehr der 85 000 übersteigenden Zahl von Güterwagen von der Reichsbahn zu veranlassen wäre. Darüber hinaus wird die Herabsetzung der der Reichsbahn ständig zur Verfügung zu stellenden Wagen auf die Hälfte erbeten. Außerdem wird sofortige Einstellung der Lokomotivlieferungen, zum mindesten aber der Güterzuglokomotiven gefordert.

Die beiden Schreiben wurden von der Waffenstillstandskommission dem Militärbefehlshaber Frankreich<sup>126</sup> zur Stellungnahme bezüglich der Behauptung »nur  $\frac{2}{3}$  der Wirtschaftstransporte können durchgeführt werden« zugeleitet.

II. Außer diesen, eine Verschiebung des vorhandenen rollenden Materials zugunsten der französischen Eisenbahnen anstrebenden Wünschen ist in der Note wiederholt die Frage der freien Verfügung der Franzosen über das im Bau befindliche Eisenbahnmaterial angeschnitten worden. Es handelt sich hier um Aufträge, die schon vor der Besetzung des Westens von den französischen Eisenbahnen an Fahrzeug- und Lokomotivbauanstalten in Frankreich und Belgien vergeben worden waren. Auf den eingangs erwähnten Bericht Del. W.<sup>127</sup> 1989 von 19.11.1940 wird auch in diesem Zusammenhang verwiesen. Der Reichsverkehrsminister<sup>128</sup> ist unter Berücksichtigung der durch die Kriegsführung gesteigerten Transportanforderungen an die Deutsche Reichsbahn der Ansicht, daß die von der französischen Eisenbahn in Frankreich und Belgien in Auftrag gegebenen Wagen und Lokomotiven nach Fertigstellung zunächst von der deutschen Reichsbahn leihweise übernommen werden um dann Zug um Zug nach Ablieferung der von der Reichsbahn bei der französischen und belgischen Industrie bestellten Fahrzeuge zurückgegeben zu werden. Ferner wird die Absicht verfolgt, die Kapazität der französischen und belgischen Werke voll für die Bedürfnisse der deutschen Reichsbahn auszuschöpfen.

Die von den Franzosen vorgetragenen Schwierigkeiten werden seitens der deutschen Reichsbahn wohl nicht verkannt, wenn sie auch als ein zunächst *französisches* Problem anzusehen sind, dessen Lösung von Deutschland nur insoweit unterstützt werden könne, als davon 1. das unmittelbare Interesse der Kriegsführung und 2. die Entlastung der deutschen Kriegswirtschaft – hier die Transportbedürfnisse der deutschen Wirtschaft – nicht

126 Otto von Stülpnagel (1878–1948), MBF d'octobre 1940 à février 1942, se suicidera à la prison du Cherche-Midi, à Paris, le 6 février 1948.

127 Delegation für Wirtschaft.

128 Dorpmüller, voir note 21.



beeinträchtigt werden. Insbesondere müßten während des Winter die deutschen Transportbedürfnisse der Gesamtheit der französischen Wünsche auf Erleichterung gegenüber uneingeschränkt durchgesetzt werden. Ein Eingehen auf die französischen Wünsche könnte nur in dem Umfang gerechtfertigt sein, in dem die Versorgung der für deutsche Aufträge arbeitenden französischen Werke, soweit sie durch Mangel an Wagenraum beeinträchtigt ist, gebessert werden könnte.

Es wird gebeten, eine Stellungnahme der zuständigen Ressorts herbeizuführen und die Wirtschafts-Delegation baldmöglichst zu unterrichten.

Hemmen<sup>129</sup>

## 18

PA-AA, R106943. Lettre en date du 23 janvier 1941 du Reichsverkehrsministerium adressée à l'Auswärtiges Amt à propos des prélèvements de wagons destinés à la Reichsbahn. Cette lettre porte en tête un cachet d'arrivée de l'Auswärtiges Amt, Ha[ndels]Pol[itische Abteilung] IIa<sup>130</sup>, 505/41 daté du 25 janvier 1941 et en bas différents paraphes dont celui de Maltzan.

Der Reichsverkehrsminister<sup>131</sup>

30 Few (F) 5

Berlin W 8, den 23. Januar 1941  
Voßstraße 35

An das Auswärtige Amt, Berlin

Betr: Französische Leihgüterwagen für die Deutsche Reichsbahn und Eisenbahnaufträge im besetzten Gebiet<sup>132</sup>

Zum Schreiben vom 6. Dezember 1940 – WII 8088 –<sup>133</sup>

Vom Standpunkt der Deutschen Reichsbahn muß der Antrag der französischen Abordnung abgelehnt werden, da

- 1) die französischen Leihgüterwagen zur Zeit um so dringender gebraucht werden, als die belgischen offenen Leihgüterwagen wieder zurückzugeben sind,
- 2) die Leistungsfähigkeit auch der französischen Fahrzeugbauanstalten zu Gunsten der Deutschen Reichsbahn voll ausgeschöpft werden muß.

Im übrigen obliegt das Verfügungsrecht über die geliehenen Lokomotiven und die Leihgüterwagen dem Chef des Transportwesens, Herrn Generalleutnant Gercke, mit dem die Deutsche Reichsbahn in ständiger Fühlungnahme steht. Es muß daher der französischen Abordnung überlassen werden, sich mit ihrem Antrag unmittelbar an diese Stelle zu wenden.

Im Auftrag  
[illisible]

129 *Signature manuscrite.*

130 Division du ministère allemand des Affaires étrangères chargée des affaires économiques pour l'Europe de l'Ouest, notamment la Belgique, la France et les Pays-Bas.

131 Dorpmüller, voir note 21.

132 *Notation manuscrite en regard:* »3. Dez.[ernent] Del.[egation für] W.[irtschaft] 2242«.

133 Voir document 17.



## 19

AN, AJ40 925. Extrait du rapport pour la période allant du 16 décembre 1940 au 12 janvier 1941 de la Feldkommandantur 591, de Nancy, adressé au Bezirkchef C<sup>134</sup>, Verwaltungsstab, à Dijon. Le rapport porte en fin le paraphe du directeur du Verwaltungsstab de la FK 591 Thomas suivi de l'acronyme de son titre »O[ber]K[riegs]V[erwaltungs]R[at]«.

## Lagebericht

[...]

## 4. Verkehr

Der Personenverkehr hat infolge der Schneefälle erhebliche Verzögerungen erlitten.

Der Güterverkehr leidet unter grossem Waggonmangel. Es werden fast nur noch Militär-Awitransporte<sup>135</sup> und Transporte mit Transportnummern<sup>136</sup> gefahren.

[...]

## 20

PA-AA, R106943. Lettre datée du 30 janvier 1941 du bureau de l'économie de guerre de l'Oberkommando der Wehrmacht adressée à l'Auswärtiges Amt à propos du matériel roulant français. Cette lettre porte en tête un tampon d'arrivée de l'Auswärtiges Amt, Ha[ndels]Pol[itische Abteilung] IIa, 687/41, 1<sup>er</sup> février 1941. Elle est accompagnée d'un rapport de la section Économie de l'état-major administratif du Militärbefehlshaber in Frankreich à la Commission allemande d'armistice, daté du 4 décembre 1940. Sur la lettre même, est portée une série d'inscriptions manuscrites non identifiées.

Oberkommando der Wehrmacht  
Wehrwirtschafts- und Rüstungsamt  
Wi Vb/W Nr. 1033/41

Berlin, den 30.1.41.

An das Auswärtige Amt  
Berlin W8 Wilhelmstr. 74–76

Betr. : Rollendes Material der französischen Eisenbahn.

Bezug: Schnellbrief vom 6.12. – W II 8088<sup>137</sup> und 23.1.41. – WII 8088/40 II.<sup>138</sup>

Es wird in der Anlage Schreiben des Militärbefehlshabers in Frankreich<sup>139</sup> vom 4.12.1940 über die Gefährdung der Wirtschaftstransporte in Frankreich durch Wa<ff><sup>140</sup>enmangel überreicht.

Die in dem mit Bezug genommen Schreiben enthaltene Bitte, den Militärbefehlshaber Frankreich betreffend der überplanmässig in Deutschland laufenden französischen Güterwagen zu unterstützen, wird befürwortet.

Die Durchführung der in Frankreich zur Vergebung gebrachten Rüstungsaufträge erscheint als gefährdet, wenn die überplanmässig (d. h. über die ursprünglich geforderte

134 Chef des Militärverwaltungsbezirkes C Nordfrankreich.

135 Allgemeine Wirtschaftstransporte.

136 Les transports à indice sont le plus souvent des convois d'importance stratégique.

137 Voir document 17.

138 Voir document 18. Des références manuscrites sont indiquées: »Rverkehrsmin hat dessen [illisible] alles rundweg abgelehnt! Erbitte Vorgänge (sonst ohne Vorg. am 4.2. früh mir [illisible]). M 1.2.«.

139 Otto v. Stülpnagel, voir note 126.

140 »ff« barré remplacé par »g«.



Zahl von 50 000 Wagen hinaus) aus dem französischen Verkehr gezogenen Wagen nicht wieder zurückgehen.

J. A.

1. Anlage

Abschrift von Abschrift

Der Militärbefehlshaber in Frankreich<sup>141</sup>  
Verwaltungsstab, Abteilung Wirtschaft<sup>142</sup>  
Wi/ VI/269/40

Paris, den 4.12.1940

An die Deutsche Waffenstillstandskommission – Chefgruppe / T<sup>143</sup> Wiesbaden  
auf das Schreiben vom 21.11 40. – Chefgruppe / T. –

Betr.: Gefährdung der Wirtschaftstransporte in Frankreich durch Wagenmangel

Der ursprüngliche Wagenpark der französischen Eisenbahn (SNCF) hat im Mai ds. Js. 450 000 Eisenbahnwagen betragen; davon sind abzusetzen die in Elsaß-Lothringen befindlichen rd. 40 000 Güterwagen, sodaß nach der Besetzung des Landes rd. 410 000 Güterwagen zur Verfügung standen. Da ursprünglich nicht an ein Wiederingangbringen der französischen Wirtschaft gedacht wurde, hat der Transportchef<sup>144</sup> von der SNCF 85 000 Wagen verlangt, um damit den Wagenpark der Deutschen Reichsbahn zu verstärken; die Wagen sind inzwischen nach Deutschland überführt worden. Die Voraussetzung für ihre Abgabe (Minderbedarf der französischen Wirtschaft) ist aber heute bereits nicht mehr gegeben, weil in großem Umfange deutsche Aufträge nach Frankreich gelegt worden sind, um die hier vorhandene wirtschaftliche Kapazität der großdeutschen Wirtschaftsführung nutzbar zu machen. Außerdem wurden in erheblichem Umfange Abschlüsse auf Lieferung von Rohstoffen aus dem unbesetzten Frankreich und aus den nordafrikanischen Kolonien getätigt; schließlich sollen noch die von Spanien und Portugal kommenden Produkte (Frischfrüchte, Erze, Abbrände usw.) mit französischen Wagen von der spanischen Grenze nach Deutschland gefahren werden.

Es liegt auf der Hand, daß alle diese Vorhaben nur dann verwirklicht werden können, wenn der hierzu benötigte Transportraum zur Verfügung steht. Über die vorerwähnten 85 000 Eisenbahnwagen hinaus befinden sich aber nach einer Zählung, die am 6.10.40 vorgenommen wurde, weitere rd. 50 000 Güterwagen der SNCF in Deutschland, die nicht zurückgegeben werden, obgleich sich der Transportchef wiederholt hierum bemüht hat. An deutschen Wagen sind demgegenüber nur rd. 19 000 Eisenbahnwagen in Frankreich vorhanden; diese laufen aber nach Beladung sofort wieder nach Deutschland zurück und fallen praktisch für die Befriedigung der Wirtschaftstransporte innerhalb Frankreichs aus. Wenn daher das vorgesehene Wirtschaftsprogramm in Frankreich zur Durchführung kommen

141 Otto v. Stülpnagel, voir note 126.

142 Dr. jur. Elmar Michel, né en 1897, Ministerialdirektor au Reichswirtschaftsministerium, occupe les fonctions de Chef der Wirtschaftsabteilung des MBF de juillet 1940 jusqu'en août 1944.

143 Lieutenant-colonel Theilacker, chef de la sous-commission Transports de la Commission allemande d'armistice.

144 Gercke, voir note 92.



soll, ist es notwendig, mindestens 50 000 Eisenbahnwagen an Frankreich zurückzugeben<sup>145</sup>, zumal bereits große Schwierigkeiten in der Befriedigung selbst dringlicher Transportvorhaben aufgetreten sind. Hierbei handelt es sich im einzelnen um folgendes:

### 1.) *Kohle*

Das Kohlenprogramm sieht nur die Deckung des allerdringlichsten Bedarfs der Versorgungsbetriebe und des Kleingewerbes in Frankreich vor; der Hausbrand ist darin nur in ganz ungenügendem Maße enthalten. Der Oberbefehlshaber des Heeres<sup>146</sup> hat daher auch die 100%ige Erfüllung des Kohlenprogramms angeordnet. Trotz aller Anstrengungen [sic!] ist das Programm aber im Monat November 1940 aus Wagenmangel tatsächlich nur zu etwa 85 v. H. erfüllt worden. Dies ist um so schwerwiegender, als die bisher noch vorhandenen Kohlenvorräte inzwischen restlos aufgezehrt sind; irgendeine Reserve bei Eintritt größeren Frostes ist nicht vorhanden

### 2.) *Grubenholz*

Die Zufuhr von Grubenholz nach den französischen Kohlenrevieren in Nord- und Mittelfrankreich leidet, obgleich Dringlichkeitsstufe I, ebenfalls stark unter dem Wagenmangel; teilweise sind nur 50 v. H. der angeforderten Wagen gestellt worden. Wenn die Abfuhr nicht gesteigert wird, muß mit Ausfällen in der Kohlengewinnung gerechnet werden.

### 3.) *Wirtschaftsbeute, Schrott und sonstige Rohstoffe*

Die Abbeförderung der Wirtschaftsbeute wurde zugunsten der allgemeinen Wirtschaftstransporte wesentlich eingeschränkt. Auch [sic!] der Schrottversand ist gedrosselt worden, obgleich die Heimat dringend Steigerung der Schrottzufuhren verlangt. Sonstige Rohstoffe werden im Interesse der Wagensparnis nur in dem unbedingt notwendigen Umfange gefahren.

### 4.) *Landwirtschaftliche Erzeugnisse*

Abgesehen von vordringlichen Kartoffel- und Weizentransporten mußten die Abbeförderung aller anderen landwirtschaftlichen Erzeugnisse auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt werden. Darunter leidet vor allem die Versorgung der Truppe aus dem unbesetzten Gebiet, weil Hafer und Rauhfutter, das jetzt nicht befördert wird, Gefahr läuft vom französischen Bauern an sein eigenes Vieh verfüttert zu werden. Auch der Abtransport von Äpfeln nach Deutschland (schlechte Obsternte im Reich!) ist von ursprünglich 200 000 auf 100 000 t, also die Hälfte herabgesetzt worden, weil der erforderliche Wagenraum nicht zur Verfügung stand. Flachs wird ebenfalls nur sehr schleppend gefahren, obgleich er der Gefahr der Verderbens ausgesetzt ist.

### 5.) *Düngemittel*

Die für den Düngemittelversand aufgestellten Programme sind noch nicht richtig angelaufen, insbesondere sind Stickstoff und Kali für die Herbstbestellung zum großen Teil ganz ausgefallen. Für die folgenden Monate muß mit weiteren starken Anforderungen auf diesem Gebiet gerechnet werden, um wenigstens die Frühjahrsdüngung zu ermöglichen, ohne die eine ausreichende Ernährungssicherung Frankreichs ausgeschlossen ist.

145 »ist es notwendig, mindestens 50 000 Eisenbahnwagen an Frankreich zurückzugeben« *est souligné au crayon.*

146 Feldmarschall Walther von Brauchitsch (1881–1948).



### 6.) *Erztransporte*

Ein genauer Überblick über den Umfang der Erztransporte in Ostfrankreich und Lothringen ist im Augenblick nicht zu gewinnen. Die Klagen über nicht ausreichende Wagengestellung nehmen aber ständig zu, die geforderte Leistung in der Eisen- und Stahlerzeugung wird nicht erreicht. Bei weiterer Steigerung der Erzeugung, wie sie beabsichtigt ist, müßte das erforderliche Wagenmaterial aus den geringen Beständen der SNCF genommen werden, wodurch sich für alle übrigen Güter der verfügbare Wagenraum weiter verengt. Auch für die Abbeförderung von Holz aus den Vogesen ist noch mit großen Transportanforderungen zu rechnen.

Für den sogenannten innerfranzösischen Bedarf, der Stückgut, Milch, Butter, Käse, Obst, Gemüse, Mehl, Baumaterialien usw. umfaßt, ist schon heute, da diese Transporte in der Dringlichkeitsstufung hinten<sup>147</sup> den Transporten im deutschen Interesse zurückstehen, mit sehr großen Ausfällen zu rechnen. Er ist aber ebenfalls lebenswichtig, wenn Ruhe und Ordnung im besetzten Frankreich aufrecht erhalten werden sollen.

Die geschilderten Umstände drängen zu einer baldigen Lösung. Ich bitte daher, sich auch Ihrerseits für die Rückgabe der in Deutschland überplanmäßig zurückgehaltenen französischen Eisenbahnwagen einzusetzen, damit die Erfüllung der mir obliegenden Aufgaben sichergestellt ist. Aus dem gleichen Grunde habe ich auch dem Herren Reichsverkehrsminister<sup>148</sup> mitgeteilt, daß zumindest ein Teil der zur Zeit in Bau befindlichen französischen Lokomotiven und Eisenbahnwagen für die Zwecke der SNCF vorbehalten bleiben muß. Ihre Gruppe Rü<sup>149</sup> und Chef des Transportwesens<sup>150</sup> haben Abschrift erhalten.

147 *Lire*: hinter.

148 Dorpmüller, voir note 21.

149 Rüstung.

150 Gercke, voir note 92.



## 21

PA-AA, R 106943. Brouillon d'une lettre datée du 15 février 1941 de l'Auswärtiges Amt adressée au délégué pour le Plan de Quatre Ans et au Reichswirtschaftsministerium au sujet du matériel roulant français. Le brouillon porte marginalement un cachet daté du 15 février 1941 accompagné des mentions dactylographiées »Bzfg: je Doppel. Eing+Anl. je Anschr. d. Eing. Ha[ndels] Pol.[itische Abteilung] IIa 505 1b«, »Ref.[erent]: L.[egations] R.[at] Fr.[eiherr] v.[on] Maltzan<sup>151</sup>« et »Ha[ndels] Pol.[itische Abteilung] Fie XIIa«.

zu Ha Pol.<sup>152</sup> IIa<sup>153</sup> 687, II

Berlin, den 15.<sup>154</sup> Februar 1941

An

1. den Beauftragten f. d. Vierjahresplan<sup>155</sup>

z. Hd. von Herrn M. D. Gramsch

2. dem Reichswirtschaftsministerium

Sammeladr., je bes.<sup>156</sup>

Mit Beziehung auf die hiesigen Schreiben vom 6. Dez. 1940 und 23. Jan. 1941<sup>157</sup> – W II 8088 – Betr. rollendes Material der französischen Eisenbahn

Hiermit werden die <inzwischen><sup>158</sup> hier eingegangenen <Äusserungen><sup>159</sup> des Reichsverkehrsministeriums und des Oberkommandos der Wehrmacht zur gefl. Kenntnisnahme<sup>160</sup> erg. übersandt. Während das Reichsverkehrsministerium die französischen Anträge auf Rückgabe der Leih-Güterwagen und <Durch><sup>161</sup>führung der französischen Bauaufträge auf Lokomotiven und Waggons ablehnt, ist das Oberkommando der Wehrmacht – Wi Rü Amt<sup>162</sup> der Auffassung, dass die Durchführung der nach Frankreich vergebenen Rüstungsaufträge gefährdet erscheint, wenn die überplanmässig aus dem französischen Verkehr gezogenen Wagen nicht wieder zurückgehen.

<Bevor die Angelegenheit zum Gegenstand mündlicher Besprechung in einer Frankreich-Sitzung im A. A. gemacht wird, wäre ist noch für Mitteilung der dortigen Stellungnahme dankbar.><sup>163</sup>

151 Vollrath von Maltzan, Freiherr zu Wartenberg und Penzlin (1899–1967), Legationsrat à la Handelspolitische Abteilung de l'Auswärtiges Amt.

152 Handelspolitische Abteilung.

153 Voir note 130.

154 *Chiffre manuscrit.*

155 Hermann Goering.

156 Reichsminister Walther Funk (1890–1960); Staatssekretär Friedrich Walter Landfried (né en 1884).

157 Documents 17 et 18.

158 *Mot barré.*

159 *Mot barré et remplacé par:* »Stellungnahmen«.

160 *Insertion manuscrite:* »und mit dem Anheimstellen einer Äusserung«.

161 *Barré et remplacé par* »Aus«.

162 Wehrwirtschafts- und Rüstungsamt.

163 *Paragraphe barré et remplacé à la main par:* »Wie aus dem Wirtschaftsbericht des Mil. bef. Frankreich für die Monate Dez. + Januar hervorgeht, ist inzwischen vom Reichsverkehrsminister im Einverständnis mit dem Transportchef die Rückgabe der 30 000 gedeckten + offenen französ. Güterwagen an die französ. Eisenbahngesellschaft angeordnet worden.«



## 22

BA-MA, H12 101. 1. Memento de la conférence du 20 novembre 1941 réunissant le général Gercke<sup>164</sup>, Chef allemand des Transports, et le Dr.-Ing. Dorpmüller<sup>165</sup>, Reichsverkehrsminister et directeur général de la Reichsbahn. En tête du document est indiquée la mention »Abschrift!« Les remarques qui forment sa seconde partie portent en tête des paraphes et au bas les signatures manuscrites de Dorpmüller et Gercke.

## A. Erörterung des Schreibens von General Gercke

## I.

1) Vermehrung des Personales<sup>166</sup> im allgemeinen

Vom RVM<sup>167</sup> wird eine Vermehrung des gesamten Personals bei den HBD'en<sup>168</sup> Mitte und Süd nach Maßgabe des noch festzustellenden Bedarfs sofort durchgeführt.

## 2) Bessere Besetzung wichtiger Posten der Betriebs- und Betriebsmaschinendienstes

Das RVM hat die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um nach Feststellung des Bedarfs im einzelnen die Umbesetzung rasch durchführen zu können.

## 3) Verstärkung der Betriebsleitung Osten

RVM ist bereit, die Betriebsleitung Osten sofort durch die notwendigen Zusatzkräfte nach Maßgabe des erweiterten Aufgabenkreises zu verstärken.

Dienstliche Stellung und Verkehr mit den HBD'en ist zu vereinbaren.

## 4) Ersatzteile und Ausbesserungsteile für die Lok

RVM übernimmt die laufende Lieferung der erforderlichen Stoffe zu den Sammelbahnhöfen Lapy und Lemberg. Die Lieferung ist bereits im Gange. Die Durchführung der Transporte zu den Bedarfsstellen erfolgt durch die HBD'en.

Dazu gegebenenfalls Erörterung der Kontingente.

## II.

## 1) Ausbau des Fernmeldenetzes für den Eisenbahnbetriebsdienst

Transportchef sorgt dafür, dass nicht nur die Transportdienststellen, sondern auch die HBD-Dienststellen mit den notwendigen Nachrichtenverbindungen versehen werden. Material und Kräfte stellt der Transportchef.

## 2) Dienstkohlenversorgung

RVM hält es für notwendig, dass über die Lieferung von 150 000 moto<sup>169</sup> für den laufenden Bedarf noch 30 000 bis 50 000 moto für die unbedingt notwendige Bevorratung der HBD- und FBD<sup>170</sup>-Bezirke bereitgestellt werden. Bei den über See zu befördernden Kohlenmengen sorgt Transportchef für den notwendigen Schiffsraum.

## 3) Bereitstellung von Bewachungsmannschaften für Arbeitskolonnen (Gefangene, Juden u. dgl.)

Transportchef sorgt für Bereitstellung der notwendigen Bewachungskräfte durch die Wehrmacht, da die HBD'en nur fachlich ausgebildete Kräfte zur Verfügung haben, die dringend im Eisenbahndienst benötigt werden, wo sie heute schon das Gerippe der Gesamtbelegschaft bilden müssen.

164 Voir note 92.

165 Voir note 21.

166 *Lire*: »Personals«.

167 Reichsverkehrsministerium.

168 Haupteisenbahnbetriebsdirektion.

169 Monatstonne.

170 Feldeisenbahnbetriebsdirektion.



Transportchef sorgt auch für Bewachungskräfte von wichtigen Sendungen, wie z. B. Dienstkohlenzüge, wenn die Gefahr des Diebstahls zu erwarten ist.

nachrichtlich für den Herrn Minister:

### III.

#### 1) Versorgung mit Regelspur-Lokomotiven

RVM übernimmt laufenden Nachschub betriebsfähiger Lok und Austausch beschädigter Lok, die im besetzten Ostgebiet nicht schnell ausgebessert werden können.

#### 2) Wasserversorgungsanlagen

Transportchef sorgt für Wiederherstellung und Ausbau sowie für Wintersicherung aller Einrichtungen für die Wasserversorgung durch die Pionierbaustäbe (ist im Gange).

RVM: Laufende Instandhaltung und etwa notwendige kleine Ausbesserungen durch HBD'en. – Lieferung von Wasserkränen (bereits im großen Umfange erfolgt).

#### 3) Ausbau der Bahnanlagen auf Strecken und Bahnhöfen zur Verbesserung der Betriebsführung

Transportchef übernimmt die Bereitstellung der Arbeitskräfte und Stoffe und führt durch Pionierbaustäbe die Arbeiten durch.

RVM: Ausführung der Arbeiten erfolgt nach Angaben der HBD'en und der Betriebsleitung Osten. Kleinere Verbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten führen die HBD'en selbst durch.

### B. Wagen- und Lokomotivabgabe aus dem Westen.

#### Vermerk über die Besprechung des Herrn Reichsverkehrsministers mit dem Transport-Chef in Anna<sup>171</sup> am 20.11.1941<sup>172</sup>

Einleitend wurde von beiden Herren betont, daß die heutige Aussprache den Zweck verfolgt, gewisse Unstimmigkeiten mündlich zu klären und den Weg zu bereiten, zukünftig den Austausch umfangreicher Schreiben zu vermeiden. Als Unterlage dienten die in der Anlage<sup>173</sup> aufgeführten Punkte.

Zu A. I. 1.) u. 2.), Herr Minister erklärte, daß er angeordnet habe, die von der Betriebsleitung Osten in Warschau für notwendig gehaltene allgemeine *Vermehrung* des Personals im Osten, die Auswahl nur wirklich brauchbarer Kräfte und den Austausch ungeeigneter Kräfte sofort in die Wege zu leiten.

Zu A. I. 3.), Herr Minister drückt den Wunsch aus, dass bei der Betriebsleitung Osten in Warschau möglichst umgehend die für später vorgesehenen Referenten für Personalwesen u. Bau eingesetzt werden. Diese Referenten sollen als Verbindungsorgane des RVM zum Leiter der BLO<sup>174</sup> Warschau abgeordnet werden, ohne dabei jedoch dem Trsp.-Chef unterstellt zu sein. Die betr. Referenten sollen weiter die Befugnis erhalten, auch im Bereich der

171 Désignation codée du siège du Quartier général.

172 Dorpmüller effectuera une tournée d'inspection sur le réseau du Gouvernement général (Cracovie, Tarnow, Lemberg, Lublin, Radom et Zakopane) du 15 au 19 décembre 1941. Il rencontrera encore Gercke en janvier 1942 à la »Wolfsschanze«, le quartier général de Hitler. Et, à partir du 14 janvier, il entreprendra une nouvelle visite d'inspection à l'Est qui le mènera à Minsk et à Kiev. Pendant ce temps, le 20, Hitler commandera à Kleinmann et Gercke de remettre en ordre, dans les plus brefs délais, les chemins de fer à l'Est.

173 *Mot souligné au crayon de papier.*

174 Betriebsleitung Osten.



HBD'en tätig zu sein, um das RVM jederzeit über notwendig werdende personelle u. materielle Maßnahmen unterrichten zu können. Gen. Gercke stimmt dem Gedanken grundsätzlich zu und betont, dass er einen unmittelbaren Gedankenaustausch zwischen BLO Warschau und RVM und die Unterrichtung des letzteren über die Lage und die Anforderungen für unbedingt notwendig gehalten und entsprechende Weisungen erteilt habe. Eine nicht zu vermeidende Voraussetzung für jede Tätigkeit im besetzten Ostgebiet sei jedoch die Einreihung<sup>175</sup> der bei der BLO Warschau tätigen Beamten in das Wehrmachtgefolge<sup>176</sup>. Dadurch werden die neuen Referenten Verbindungsorgane der BLO Warschau zum RVM. Bericht-erstattung der Herrn an RVM nicht ohne vorherige Unterrichtung des Leiters der BLO.

Zu A. I. 4.), Herr Minister erklärt, dass er eine systematische Zusammenstellung von Ersatzteilen usw. für Rb.-Lok<sup>177</sup> und deren regelmäßige Zusendung angeordnet habe. Die erbetene militärische Begleitung sagt Gen. Gercke im Rahmen des Möglichen zu.

Zu A. II. 1.), Um den beiderseits als notwendig anerkannten Ausbau des Nachrichtennetzes für die Eisenbahnen im besetzten Ostgebiet nach Möglichkeit weiter zu fördern, wird vereinbart, dass Min.Rat<sup>178</sup> Dobmaier umgehend bei Gen. Gercke pers. vorspricht, um ihm seine Vorschläge für eine weitgehende Verbesserung des jetzigen Zustandes zu unterbreiten.

Zu A. II. 2.), Gen. Gercke hält auch seinerseits eine Bevorratung in größerem Umfang für notwendig. Zunächst kommen einmalig 30 000 to in Frage. Diese Menge ist vom Trsp.-Chef beim Gen. Qu.<sup>179</sup> erbeten aus dem für die franz. Eisenbahnen vorgesehen Kontingent. Gen. Kohl ist einverstanden. Transport auf dem Wasserweg. Ausserdem besteht Aussicht, die Versorgung der HBD'en Ost und Süd wenigstens teilweise aus den Haldenbeständen in Donez-Gebiet durchzuführen.

Zu A. II. 3.), Von Gen. Gercke wird Prüfung angeordnet, ob Bewachungsbtle.<sup>180</sup> für diesen Zweck verfügbar gemacht werden können. Einsatz bei Dienstkohlenzügen und wichtigem Eisenbahnnachschub. Bei Bauarbeiten Bewachung der einheimischen Kräfte und Gefangenen durch dt.<sup>181</sup> Aufsichtskräfte. Begleitung von und zum Gefangenenlager durch mil.<sup>182</sup> Kräfte.

Zu A. III. 1.), Gen. Gercke nimmt jede Hilfe der Heimat dankend an, betrachtet ihre Notwendigkeit aber nur als vorübergehend, da er entschlossen ist, die Selbständigkeit der besetzten Ostgebiete so schnell und so weit als möglich veranzutreiben.

Zu A. III. 2.), Gen. Gercke erklärt, dass nach den neuesten ihm vorliegenden Meldungen die Wintersicherung erfreulich weit vorgeschritten ist und auch zukünftig mit allen Kräften weitergeführt wird. Herr Minister bringt noch die restlose Inanspruchnahme der in Frage kommenden Werke für Herstellung von Pumpenanlagen und Notstromaggregaten durch RVM zur Sprache. Hierdurch ist jede Beschaffung durch RVM sowohl für sich selbst als auch für besetzte Ostgebiete unmöglich. Gen. Gercke wird unabhängig vom RVM von sich aus an Reichsmarschall herantreten, um Abhilfe zu erwirken.

Zu A. III. 3.), –

Zu B. Es besteht völlige Übereinstimmung zwischen Herrn Minister und Gen. Gercke, dass in dieser Frage jeder weitere Schriftwechsel zwecklos ist. Gen. Gercke erklärt

175 *Mot souligné au crayon de papier.*

176 *Mot souligné au crayon de papier.*

177 Reichsbahn-Lokomotive.

178 Ministerialrat.

179 Transport-Chef beim General Quartiermeister.

180 Bewachungsbataillone.

181 deutsche.

182 militärische.



- a) Lok. Abgabe von 500 Lok ist angeordnet, Abgabe von weiteren rd. 500 Lok ist in Vorbereitung
- b) Personenwagen: Sie werden im Rahmen des Möglichen gestellt. Einzelheiten bleiben den Verhandlungen zwischen den zuständigen Referenten vorbehalten.
- c) Güterwagen: Aus politischen Gründen ist z. Zt. eine offizielle Auflage an Frankreich auf Abgabe weiterer Leihwagen (über 85 000 hinaus) unmöglich. Gen. Gercke betont, dass er sich bisher nicht an die Zahlen gehalten habe und es in Zukunft auch nicht tun würde. Maßgebend für die Zahl der in Deutschland laufenden franz. Wagen ist die Sicherstellung der dem Trsp.-Chef in Frankreich übertragenen Verkehrsaufgaben. Nach Ansicht von Gen. Gercke lässt sich vielleicht bei den bevorstehenden Verhandlungen über die Höhe der Mietsätze für Leihwagen eine Erhöhung der offiz.<sup>183</sup> Leihwagenziffer erreichen.

Angelegenheit Geheimrat Schaper.

Gen. Gercke erklärt, dass er sich über die Verhältnisse im Einzelnen erst unterrichten müsse, aber grundsätzlich Bedenken gegen die Durchführung der Wünsche des Herrn Ministers nicht habe. Herr Minister wird unterrichtet.

Freigabe von Rb. Bediensteten, die z. Zt. bei der Wehrmacht sind und Überweisung von Arbeitsurlaubern

Gen. Gercke erklärt, dass vor Abschluß der derzeitigen Operationen z. B. irgend ein Antrag auf diesen Gebiet zwecklos sei. Sobald demnach bestimmte organisatorische Massnahmen der Wehrmacht durchgeführt werden, wird Gen. Gercke dem RVM jede mögliche u. notwendige Unterstützung zuteil werden lassen.

Rückgabe von ungarischen Lok.

Verhandlungen zwischen Trsp.-Chef und Ungarn schweben z. Zt. wegen Rückgabe der auf Veranlassung des Trsp.-Chef abgegebenen Lok. Weitere Schritte des RVM sind deshalb z. Zt. nicht nötig.

Dorpmüller Gercke<sup>184</sup>

183 offiziellen.

184 *Signatures manuscrites.*



## 23

AN, F14 13642. Extrait du memento d'un entretien du directeur général de la SNCF<sup>185</sup> avec le président Münzer<sup>186</sup>, de la HVD Paris, le 24 juin 1942.

Memento d'un entretien de Monsieur le Directeur général avec  
Monsieur le Président Münzer, le 24 juin 1942

étaient présents:

MM. le président Münzer, Schultz<sup>187</sup>, Hauptwagenamt Berlin, Vollmer<sup>188</sup>, ORR Wendt<sup>189</sup>  
MM Le Besnerais, Goursat<sup>190</sup>, Léguille<sup>191</sup>

[...]

2 – M. le Docteur Schultz explique très longuement la manière dont il envisage la réalisation d'une communauté de wagons. Il nous remettra d'ailleurs, une note écrite à ce sujet.

En gros, il envisage que, dans l'ensemble France occupée, Belgique, Allemagne, les wagons soient répartis en fonction des besoins par un organisme centralisé et que des règles soient établies pour assurer les compensations de matériel nécessaire pour satisfaire ses besoins; de même, il sera fixé des règles d'utilisation et de paiement du matériel, ainsi qu'un régime de réparation permettant l'utilisation maxima de tout matériel en fonction des besoins les plus urgents.

Si le gouvernement français désire comprendre dans cette communauté la zone non occupée, la question pourra être examinée.

En ce qui concerne le paiement il serait déduit du solde créditeur en faveur de la France un effectif de 130 000 wagons à savoir 85 000 correspondant aux wagons dont vient de parler le président Münzer et 45 000 correspondant aux wagons du Luxembourg, de l'Alsace et de la Lorraine.

Je réplique que je ne pourrai donner mon avis sur ces propositions que lorsque je serai en possession des propositions écrites qui me sont annoncées mais que, dès maintenant, je dois signaler que, parmi ces propositions, certaines d'entre elles ne relèvent pas de ma compétence, ce sont celles qui concernent le régime des priorités et le niveau du matériel à maintenir en France; il s'agit là de questions gouvernementales qui doivent être traitées par les autorités allemandes directement avec le gouvernement français.

185 Robert Le Besnerais (1893–1948), X-Mines, directeur de l'Exploitation de la Compagnie du Chemin de fer du Nord jusqu'en 1937, puis directeur général de la SNCF du 1er janvier 1938 au 5 octobre 1944.

186 Hans Münzer, né en 1881, entre aux Chemins de fer en 1906, promu Abteilungspräsident en 1925, puis Vizepräsident, en fonction à la RBD de Hanovre avant guerre, dirige l'Abteilung Eisenbahnen de la WVD Paris de juillet 1940 au 15 juin 1942, puis la HVD jusqu'en janvier 1944. Nous remercions Alfred Gottwaldt du Deutsches Technikmuseum Berlin pour ces informations.

187 Dr. jur. Johannes Schultz (1884–1963) entre aux Chemins de fer en 1911, est promu au grade de Reichsbahnrat en 1920, Oberreichsbahnrat en 1927 et Abteilungspräsident en 1933. Il a été Abteilungsleiter de la Generalbetriebsleitung Ost, à Berlin, avant d'être directeur du Hauptwagenamt de Berlin en 1942.

188 Dr. jur. Reginald Volmer (1899–1945) entre aux Chemins de fer en 1925, promu Ministerialrat en 1937, ancien proche collaborateur du Staatssekretär Kleinmann.

189 Dr.-Ing. Immo Wendt (1891–1976) entre aux Chemins de fer en 1919, promu Oberreichsbahnrat en 1936, chef de la division du Mouvement (Verkehrsabteilung) de la HVD Paris.

190 Jean Goursat (1896–1960), X-Mines, directeur du service central du Mouvement de la SNCF depuis 1938, sera directeur général du 5 octobre 1944 au 8 mars 1946.

191 L'ingénieur en chef Robert Léguille (1894–1961), X, est affecté au service de liaison avec les autorités d'occupation jusqu'à la Libération.



En ce qui concerne, d'autre part, le chiffre de wagons afférent au Luxembourg, à l'Alsace et à la Lorraine, je ne puis donner mon accord sans avoir examiné la question.

Il est entendu que M. le Docteur Schultz repartira à Berlin en vue de préparer la note qu'il doit nous envoyer.

[...]

## 24

AN, F14 13642. Extraits du rapport de la mission d'ingénieurs de la SNCF envoyée du 26 au 30 juillet 1942 à Berlin.

Juillet 1942

### Rapport de la mission<sup>192</sup> envoyée à Berlin en vue d'examiner le problème de la répartition des wagons

[...]

La visite a comporté:

Dimanche 26 juillet: Conversation préliminaire avec M. le Dr. Schultz<sup>193</sup>, Abteilungs-Präsident, Chef du Hauptwagenamt.

Lundi 27 juillet:	Visite du Hauptwagenamt (Bureau Central des Wagons).
Mardi 28 juillet:	Visite de la gare aux marchandises de Berlin-Moabit.
Mercredi 29 juillet:	Visite du Wagenbüro de la Reichsbahndirektion de Berlin.
Jeudi 30 juillet:	Échange de vues avec M. le Dr. Schultz, au Hauptwagenamt.

### Préambule

Rappelons brièvement l'objet de la mission:

Au cours d'un entretien<sup>194</sup>, le 21 juillet 1942, entre M. Le Besnerais, Directeur Général de la SNCF et M. le Vice-Président Münzer, président de la HVD Paris, ce dernier a exprimé l'avis qu'il était possible d'améliorer le rendement des wagons en procédant à une répartition centrale journalière, comme le fait la Deutsche Reichsbahn, et non à une répartition centrale hebdomadaire, comme le fait la SNCF.

Le Ministère allemand des Communications, a-t-il ajouté, propose l'envoi à Berlin d'une Commission de techniciens français qui étudierait sur place l'organisation allemande du Hauptwagenamt.

Dès l'arrivée à Berlin, au cours de la conversation préliminaire avec M. le Dr. Schultz, il est apparu à la mission que la divergence d'opinions entre fonctionnaires français et fonc-

192 La mission est formée d'Émile Plouviez (1897–1975), X, chef de la division Mouvement-Marchandises au service central du Mouvement (relevé de ce poste le 12 avril 1943, à l'injonction des autorités allemandes, et déplacé à la tête du Mouvement-Marchandises Sud-Est, il est en liaison avec des réseaux de Résistance, notamment Jade-Amicol), de Max Martin (1902–1972), X, ingénieur principal à la division du Mouvement Sud-Ouest, de l'inspecteur divisionnaire Krauss faisant fonction d'interprète et de l'ingénieur en chef André Julien (1890–1978), X, représentant la direction générale des Transports du secrétariat d'État aux Communications.

193 Voir note 187.

194 Sous la date du 21 juillet 1942, aucune trace d'un tel entretien n'a été retrouvée. Par contre, un entretien Le Besnerais – Münzer eut lieu le 21 juin. Son compte rendu n'est pas reproduit ici, celui de l'entretien du 24 (document 23) étant plus précis.



tionnaires allemands sur la périodicité (quotidienne ou hebdomadaire) des ordres de la répartition centrale, avait pour origine un malentendu, attribuable au fait que les spécialistes allemands de la répartition, qui sont à Berlin et non à Paris, ignoraient l'esprit du système français autant que les spécialistes français ignoraient celui du système allemand.

Aussi la mission a-t-elle exprimé à M. le Dr. Schultz son désir, dépassant le cadre du programme initial, d'examiner non seulement le travail du Hauptwagenamt, mais aussi tout le travail de la répartition depuis la gare jusqu'au Hauptwagenamt, en passant par le Wagenbüro d'une direction. Il a été déféré à ce désir avec l'assentiment du ministère allemand des Transports.

D'autre part, la mission a remis à M. le Dr. Schultz une documentation sur la répartition française (texte français de la note générale n° 1-A-7 et commentaires en allemand<sup>195</sup>), et lui a, en outre, donné verbalement un aperçu de la méthode française. [...]

## *B – Moyens matériels*

### 1° Téléphones

Le Wagenbüro de la Direction de Berlin répartit entre 185 gares. Il est relié à chacune de ces gares par téléphone automatique; l'agent répartiteur peut donc appeler instantanément l'agent qui s'occupe de l'utilisation des wagons dans chacune des gares.

Nous avons constaté nous-mêmes qu'en quelques secondes la Répartition d'une gare quelconque répondait à tout appel du Répartiteur du Wagenbüro.

Le Hauptwagenamt est reliée par téléphone automatique aux 31 directions du Reich<sup>196</sup>, aux 5 directions du Protectorat de Bohême-Moravie<sup>197</sup>, et au Gouvernement général de Pologne.

Nous avons constaté nous-mêmes qu'en quelques secondes, on obtient le standard automatique de Varsovie, de Königsberg, d'Essen, et qu'il suffit alors de numéroter pour obtenir, directement et sans intervention d'opératrice, l'un quelconque des abonnés dudit standard et en particulier le Répartiteur du Wagenbüro.

On ne peut donc pas mieux faire comme instrument téléphonique<sup>198</sup>. [...]

### 3° Wagons

La Répartition allemande n'a pas besoin d'être aussi fouillée que la Répartition française parce que le parc est beaucoup plus homogène, même malgré la présence de wagons étrangers dont les Allemands ne retiennent vraisemblablement que les meilleurs éléments. [...]

Malgré le réseau téléphonique parfait dont dispose le Wagenbüro d'une RBD, le Répartiteur aurait des difficultés à placer dans chaque gare les wagons répondant exactement aux besoins, si le parc allemand était aussi disparate que le parc français actuel.

## *C – Mécanisme de la Répartition*

[...]

Avec un système téléphonique aussi perfectionné, les Allemands peuvent travailler à la répartition sur des renseignements plus frais. Ils pourraient donc, avec des définitions plus

195 Documents non reproduits ici.

196 Augsburg, Berlin, Breslau, Danzig, Dresden, Erfurt, Essen, Frankfurt/M., Frankfurt/O., Halle/S., Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Köln, Königsberg, Linz, Mainz, München, Münster, Nürnberg, Oppeln, Posen, Regensburg, Saarbrücken, Schwerin, Stettin, Stuttgart, Villach, Wien, Wuppertal.

197 Brünn, Königgrätz, Olmütz, Pilsen, Prag.

198 Déjà, le 21 juin 1942, le directeur général de la SNCF faisait remarquer à Münzer, quand celui-ci lui décrit un projet calqué sur le HWA de Berlin, que «le réseau téléphonique de la SNCF ne présente pas l'ampleur du réseau téléphonique de DRB».



précises, obtenir une répartition plus équitable et une satisfaction plus rapide des besoins que chez nous. C'est probablement parce qu'ils ont un outil téléphonique puissant, leur permettant de faire une répartition quotidienne et en fait dans la journée, qu'ils peuvent se contenter de renseignements plus approximatifs que les nôtres, chaque journée corrigeant la précédente.

Nous avons dû pallier les difficultés d'une organisation téléphonique insuffisante et d'un matériel disparate par une organisation plus savante, mais nous le reconnaissons, plus compliquée: chez nous, l'esprit a dû remplacer la matière.

[...]

Mentionnons pour être complet que le Dr. Schultz nous a longuement entretenus de l'étude dont la SNCF a reçu copie intitulée: »Réflexions sur la future réglementation de l'utilisation réciproque des wagons dans les territoires de la Grande Allemagne, de la France et de la Belgique«.

Il nous a dit à ce sujet, que la périodicité de la répartition au service central du Mouvement lui était à peu près indifférente, et que les chiffres de la Répartition française lui paraissaient permettre de faire les comparaisons nécessitées par le système qu'il voudrait appliquer.

La mission a indiqué qu'elle n'avait pas qualité pour discuter cette affaire, même du point de vue strictement technique.

## 25

AN, AJ41 157. Extrait du compte rendu du 10 août 1942 de la délégation française d'armistice pour les Communications, à Paris. La page de couverture du document porte divers tampons: »10 août 1942«; »Le Lt.-colonel de Beauvillé<sup>199</sup> Chef de la Délégation Française pour les Communications« et »Délégation générale aux Relations Économiques Franco-Allemandes Arrivée le 14 août 1942 N° 3.03/1«.

Services de l'Armistice

Délégation française pour les Communications

Compte-rendu du 10 août 1942

[...]

2 – Plan de communauté de wagons entre l'Allemagne, la Belgique et la France.

Le règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (dit RIV), en vigueur avant-guerre, a cessé pratiquement d'être appliqué. Pour le remplacer, les autorités allemandes proposent un régime nouveau reposant sur le double principe suivant:

– d'une part, chaque administration utiliserait les wagons étrangers sur ses lignes dans les mêmes conditions que son matériel propre;

– d'autre part, les ressources seraient réparties entre les trois pays par un organisme central *allemand*, avec le souci de satisfaire d'une façon égale les besoins de même nature.

Ce serait en somme la mise en commun temporaire des parcs wagons des trois pays. Les wagons d'une administration seraient évalués numériquement et un règlement financier, à titre d'indemnité d'usage, interviendrait (cette indemnité serait indépendante du droit de location qui ne viserait que des effectifs limités de wagons loués; lesquels seraient traités comme le matériel appartenant en propre au locataire).

La situation du parc français en zone non occupée n'est pas explicitement visée.

199 Le lieutenant-colonel Charles de Beauvillé a succédé au colonel Paquin, en mai 1942, à la tête de la délégation française pour les Communications.



Cette proposition qui dépasse très largement le cadre des conventions d'armistice soulève des problèmes techniques et politiques, il a été entendu que les techniciens examineraient les conditions d'application éventuelle du nouveau régime.

Dans une première réunion, le 6 août, à laquelle ma délégation était représentée et qui a été présidée par le Dr. Schlutz [sic!], chef du Hauptwagenamt de la Reichsbahn et commissaire du ministère allemand des Communications, les bases de cette étude ont été arrêtées, et en particulier, le principe d'établissement d'éléments statistiques de rendement comparables dans les trois administrations ferroviaires.

3 – Rendement comparé de l'exploitation des locomotives en Allemagne et en France.

Au cours d'un voyage d'études en Allemagne, une mission de techniciens français a constaté des rendements très poussés des locomotives obtenues grâce à la mise en marche, sur une même ligne, de trains plus légers et plus nombreux qu'en France, grâce aussi à l'utilisation d'un personnel d'entretien plus nombreux pendant les séjours de la locomotive au dépôt.

Ce mode d'exploitation exige en somme plus de charbons, d'huile et de personnel que celui pratiqué en France.

Des réunions de techniciens sont prévues pour étudier les résultats pratiques qui pourraient être obtenus à la suite d'une application partielle en France des procédés allemands.

Cette question est liée à celle des prélèvements.

[...]

## 26

DBMuseum. Extrait de la communication sur les questions de personnel du Ministerialdirektor Hassenpflug faite à la 88<sup>e</sup> conférence des présidents de la Reichsbahn, le 8 décembre 1942. Cette communication porte en tête le cachet »Nur für den Dienstgebrauch«.

Beilage C zur Niederschrift

88. Präsidentenkonferenz  
am 8. Dezember 1942

### Vortrag des Herrn Ministerialdirektor Hassenpflug<sup>200</sup> über Personalangelegenheiten

Der Arbeitseinsatz hat sich im Laufe des letzten Jahres zur Zufriedenheit entwickelt, was die reinen Zahlen angeht. Allerdings waren die deutschen Arbeitskräfte in der vergangenen Zeit sehr knapp und es steht zu erwarten, daß sie in Zukunft auch knapp bleiben werden, da nicht damit zu rechnen ist, nennenswerte Kräfte zur erhalten. Es steht für dieses Jahr ein Bedarf von ungefähr 70 000 Arbeitskräften offen. Ein Teil wird durch die sogenannte November-Aktion abgedeckt, diese wird abgelöst von einer Dezember-Aktion, die gleichzeitig für Dezember und Januar gilt, und in der wir hoffen, mit einem erheblichen Kontingent beteiligt zu werden. Wichtig ist ferner, daß von den französischen Eisenbahnen eine große Anzahl eingearbeiteter Eisenbahner abgegeben wird. Es handelt sich um insgesamt 15 000 französische Bedienstete, von denen 2200 bei uns bereits eingetroffen sind, während die restlichen im Laufe des Jahres eintreffen sollen. Dabei ist eine große Zahl Handwerker, die die Lage in den Bws<sup>201</sup> sehr erheblich erleichtern wird. [...]

200 Werner Hassenpflug (1901–1976?) entre à la Reichsbahn en 1929, est promu Reichsbahnrat en 1932, Oberreichsbahnrat en 1938, Ministerialrat en 1940, Ministerialdirektor au 1<sup>er</sup> janvier 1942.

201 Bahnbetriebswerk.



AN, 72 AJ 1927. Extrait du memento de la conférence entre M. le ministre secrétaire d'État français à la Production industrielle et aux Communications<sup>202</sup> et le représentant du Reichsverkehrsminister<sup>203</sup> tenue le 31 mars 1943, à Paris, au secrétariat d'État aux Communications.

Mémento de la conférence entre MM. le Ministre Secrétaire d'État français à la Production industrielle et aux Communications et le Représentant du Ministre allemand des Communications tenue le 31 mars 1943 au Secrétariat d'État aux Communications.

[...]

Point 2. Détachement en Allemagne d'un nouveau contingent (10 000 hommes) d'agents SNCF.

M. Münzer fait savoir que dans le cadre de l'effort de guerre fourni actuellement par l'Allemagne, un grand nombre d'agents de la DR<sup>204</sup> vont être appelés sous les armes. Il est donc important et urgent que la SNCF fournisse le contingent de cheminots dont la DR a besoin (10 000 hommes) et qu'elle réclame.

M. Bichelonne observe que les envois de main-d'œuvre française en Allemagne ont eu lieu sous les auspices de deux accords Sauckel<sup>205</sup>-Laval, relatif à l'envoi en Allemagne:

- le premier, de 150 000 travailleurs avant le 1<sup>er</sup> janvier 1943;
- le second, de 250 000 travailleurs avant le 1<sup>er</sup> avril 1943.

Ces travailleurs *sont partis* et un nouvel envoi ne saurait avoir lieu qu'en vertu d'un 3<sup>e</sup> accord qu'il convient d'attendre.

M. Münzer est bien d'accord que rien ne doit être *exécuté* avant la conclusion de ce 3<sup>e</sup> accord mais en attendant, vu l'extrême urgence des besoins de la DR ne serait-il pas possible de *préparer* ce troisième contingent. Il suffirait à cet effet que le ministre donnât à la SNCF toutes instructions utiles.

M. Bichelonne expose alors longuement les difficultés que la SNCF doit vaincre pour assurer le service qui lui incombe, service devenant de semaine en semaine plus difficile du fait des événements actuels:

- manque de main d'œuvre
- manque d'outillage
- manque de matières
- obligation de travailler à la demande au lieu de travailler en série comme en temps de paix d'où besoin accru de personnel spécialisé
- sous alimentation du personnel, d'où rendement amoindri
- état particulièrement défectueux du matériel (moteur et roulant) et des installations fixes.

202 Jean Bichelonne (1904–1944), X-Mines, nommé directeur général adjoint des Chemins de fer au ministère des Travaux publics en 1937, puis directeur des services techniques du cabinet du ministre, Henri Queuille, directeur du cabinet technique du ministre de l'Armement, Raoul Dautry, à la déclaration de guerre, devient membre de la délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice en juin 1940, puis, au 14 juillet 1940, secrétaire général de la Production industrielle à Vichy et, à partir du 23 avril 1942, secrétaire d'État à la Production industrielle, reçoit, le 12 novembre 1942 à la suite de la démission de Gibrat, successeur de Berthelot, le département ministériel des Communications qu'il dirige jusqu'en août 1944, et assurera l'intérim du Travail du 27 novembre 1943 au 16 mars 1944. Emmené à Sigmaringen, il décédera dans la clinique SS de Hohenlychen.

203 Münzer, voir note 186.

204 Deutsche Reichsbahn.

205 Fritz Sauckel (1894–1946), Gauleiter de Thuringe, est nommé planificateur général du Reich pour le recrutement de la main-d'œuvre (Generalbevollmächtigter für den Arbeitseinsatz) le 21 mars 1942.



Il en résulte de ces considérations qui valent pour les trois grands services EX<sup>206</sup>, MT<sup>207</sup> et VB<sup>208</sup> mais principalement pour MT que tout agent SNCF partant en Allemagne devra obligatoirement être remplacé au moyen d'un embauchage.

Ne vaudrait-il pas mieux dans ces conditions que la DR puisât directement dans les effectifs du STO<sup>209</sup> (classes 20, 21 et 22) quitte à instruire les jeunes gens ainsi mobilisés dans les établissements de la SNCF. Cette méthode éviterait un double mouvement de personnel.

M. Münzer pense qu'il serait bien préférable qu'on envoie en Allemagne de véritables cheminots et non pas des apprentis-cheminots.

M. Bichelonne conclut en préconisant l'examen de la question par une commission composée:

d'un représentant du secrétariat d'État aux Communications (M. Morane<sup>210</sup>),

d'un représentant de la SNCF,

d'un représentant de la HVD

et également d'un représentant du Commissariat au Travail obligatoire qui doit évidemment connaître cette question.

M. Münzer insiste pour que cette commission commence ses travaux très rapidement, dans la semaine si possible.

M. Bichelonne donnera des ordres en conséquence.

[...]

## 28

AN, 72 AJ 1927. Extrait du memento de la conférence hebdomadaire SNCF tenue au secrétariat d'État Communications, en présence de Bichelonne<sup>211</sup>, le 5 avril 1943.

### Memento de la Conférence Hebdomadaire SNCF tenue aux Communications le 5 avril 1943

[...]

10e Point. Projet de prélèvement de personnel SNCF en vue de le détacher à la DR.

M. Morane<sup>212</sup> expose l'état d'avancement des pourparlers engagés avec la HVD en vue de prélever un nouveau contingent d'agents SNCF (10 000 hommes) à mettre à la disposition de la DR.

Il précise que les conversations en question revêtent un caractère purement technique et qu'elles ne préjugent en rien de la conclusion qui couronnera les entrevues devant avoir lieu prochainement entre le chef du gouvernement et le Gauleiter Sauckel<sup>213</sup>.

Les délégués allemands (M. Lorentz<sup>214</sup>) voudraient qu'on effectuât le prélèvement en question qu'après les embauchages actuellement en cours à la SNCF.

206 Exploitation.

207 Matériel et Traction.

208 Voie et Bâtiments.

209 Service du Travail obligatoire (loi du 16 février 1943).

210 Jacques Morane (1901–1982), X-Ponts, chef de cabinet du ministre des Travaux publics 1933–1934, nommé préfet du Loiret le 21 juin 1940, promu préfet régional d'Orléans en 1941, puis directeur des Chemins de fer au département ministériel des Communications du 27 octobre 1942 au 1<sup>er</sup> septembre 1944.

211 Voir note 202.

212 Voir note 210.

213 Voir note 205.

214 L'Oberreichsbahnrat Lorenz est chargé à la HVD Paris de la mobilisation de la main-d'œuvre.



M. Morane précise que jusqu'à présent seule a été examinée la question du personnel MT<sup>215</sup> (3900) soit:

2200 ouvriers sur métaux,  
600 visiteurs  
et 1100 chauffeurs.

Les Allemands insistent pour que ne soient éventuellement choisis pour être détachés à la DR que les agents ayant au minimum plusieurs mois de service, notamment pour les visiteurs et les chauffeurs.

L'accord se fait sur le principe que, si ce nouvel envoi de main d'œuvre à la DR devient inéluctable, il devra être reçu très prochainement par la SNCF et provenant des classes 20, 21 et 22. M. Le Besnerais<sup>216</sup> insiste pour que d'une manière ou d'une autre ces 10 000 jeunes gens supplémentaires à recevoir par la SNCF soient avisés à l'avance qu'ils sont destinés à la DR. M. Bichelonne approuve la manière de voir de M. Le Besnerais et invite M. Morane à demander au Service du Travail obligatoire 46 000 jeunes gens des trois classes 20, 21 et 22 au lieu de 36 000.

[...]

## 29

AN, 72 AJ 1927. Extrait du memento de la conférence du ministre Bichelonne<sup>217</sup> avec le directeur général de la SNCF tenue aux Communications le 6 septembre 1943.

Secrétariat d'État aux Communications  
Cabinet du Secrétaire d'État

8 / 9 / 43

### Memento de la conférence avec le Directeur Général de la SNCF tenue aux »Communications« le 6 septembre 1943

[...]

Point 3. Troisième action Sauckel.

M. Le Besnerais a fait le point:

A – Pour ce qui concerne les 5000 départs à réaliser parmi le personnel de la SNCF:  
4989 cheminots ont été portés sur la liste définitive;  
4695 ont quitté leur service;  
3864 sont effectivement partis en Allemagne;  
208 ont eu un sursis régulier.

B – Quant à l'embauchage des jeunes gens pour la Reichsbahn:

3600 environ ont été affectés à la SNCF dont  
2331 ont été désignés aux Allemands.

La nouvelle procédure pour l'embauchage de ces jeunes gens vient d'être introduite<sup>218</sup>.

[...]

215 Matériel et Traction.

216 Voir note 185.

217 Voir note 202.

218 Cette nouvelle procédure consiste à établir immédiatement les contrats d'embauche en la présence d'un représentant de la SNCF au bureau allemand où les jeunes requis sont contraints de se rendre.



## 30

AN, 72AJ 1927. Extrait du mémento de la conférence avec le directeur général de la SNCF<sup>219</sup> tenue aux Communications le 28 février 1944.

Mémento de la conférence avec le Directeur Général de la SNCF  
tenue aux Communications le 28 février 1944

[...]

Point 16. Classement de la SNCF dans la catégorie »S1<sup>220</sup>«.

Le ministre<sup>221</sup> va envoyer à la SNCF une lettre de caractère général décidant le classement de la SNCF en entreprise »S1«. Mais cette lettre précisera, à l'exemple de ce qui a été décidé pour les entreprises privées, que ce classement privilégié ne s'applique qu'aux agents utilisés dans les services actifs.

Copie de cette lettre sera adressée à tous les préfets des deux zones.

## 31

AN, 72AJ 1927. Courrier du ministre de la Production industrielle et des Communications au président de la Hauptverkehrsdirktion Paris à propos du classement »S-Betrieb« de la SNCF, en date du 11 mars 1944.

Ministère des Travaux publics

République française

Paris, le 11 mars 1944

Le ministre secrétaire d'État à la Production industrielle, aux Communications  
et par intérim au Travail  
à Monsieur le Président Münzer<sup>222</sup>  
29, rue de Berri Paris

objet: classement de la SNCF dans la catégorie des entreprises »S«

Réf: Votre lettre W 2274I-a-E.3.P15-Pwhk du 25 février 1944 à la Direction générale de la SNCF<sup>223</sup>

Par votre lettre citée en référence, vous avez fait part à la SNCF de son classement comme entreprise »Sperrbetriebe« et vous avez ajouté que le Ministre des Communications du Reich est toutefois qualifié pour procéder à des mouvements de personnel en conformité des besoins du service ferroviaire sur le Réseau Européen.

Je crois devoir rappeler que, à la suite des accords intervenus avec les Autorités compétentes, le personnel des entreprises »S« jouit d'une protection absolue contre tout prélèvement et contre toute mutation de main-d'œuvre, aussi bien à l'intérieur du territoire français qu'à destination de l'Allemagne, sauf cas de déplacement temporaire dans des circonstances déterminées vers d'autres entreprises similaires à l'intérieur du territoire français. À

219 Le Besnerais, voir note 185.

220 Les Sperr-Betriebe, »usines protégées«, sont divisées en deux catégories: la protection des »S1« s'applique à tous les employés quelle que soit leur date d'embauche; celle des »S2« est limitée au personnel employé au moment du classement de l'entreprise en »S-Betrieb«.

221 Bichelonne, voir 202.

222 Voir note 186.

223 Document non reproduit ici.



aucun moment, les Autorités occupantes n'ont demandé<sup>224</sup> d'inclure dans les accords en cause une disposition leur permettant de procéder à des mutations dans le cadre européen, car c'eût été ruiner le fondement même du régime des entreprises »S«.

Je vous suggère donc de bien vouloir prier M. le Président Michel<sup>225</sup> de vous faire part des dispositions des accords en cause.

signé: Bichelonne

## 32

AN, 72AJ 1927. Traduction de la lettre du président Wintgen<sup>226</sup>, directeur de la HVD-Paris et délégué du ministre des Communications du Reich, au ministre français de la Production industrielle et des Communications<sup>227</sup>, datée de Paris, le 30 mars 1944.

Le Délégué du ministre des Communications du Reich  
Bev (3) P.15 Pwhk 4

Paris, le 30 mars 1944

au ministre français de la Production industrielle & des Communications  
244, Bd. St. Germain

Objet: retrait de la main-d'œuvre de la SNCF

Réf: Votre lettre OG/SN du 11 / 3 / 44<sup>228</sup>

Le Ministre de l'Armement et de la Production de Guerre du Reich<sup>229</sup> a ordonné de faire comprendre les Chemins de fer et la Navigation Intérieure dans les Pays occupés de l'Ouesr<sup>230</sup> sur la liste des entreprises »S«<sup>231</sup>, mais sous réserve que le ministre des Communications du Reich sera autorisé, conformément aux besoins de l'exploitation des Chemins de fer dans le cadre du Réseau européen, de prononcer des mutations de personnel. Cette réserve, formulée par le Ministre de l'Armement, s'applique à tous les services en France.

J'attire l'attention sur ce que Berlin n'a décidé la classification dans les listes des entreprises »S« des chemins de fer dans leur ensemble, c'est-à-dire avec tous ses services qu'en éliminant des considérations lourdes<sup>232</sup> de conséquences. Sans la réserve en faveur du Ministère des Communications du Reich, il n'aurait pas été question de comprendre la SNCF dans les entreprises »S«.

Wintgen

224 *Lire*: demandé.

225 Voir note 142.

226 Ernst Wintgen (1897–1966) entre aux Chemins de fer en 1929. Nommé Reichsbahnrat en 1933, il dirige l'EBD Paris-Süd du 17 mars au 20 juillet 1941. Promu Oberreichsbahnrat en octobre 1941, il est affecté à la RBD Dresde; promu Abteilungspräsident, il est nommé, le 10 janvier 1944, président de la HVD Paris, délégué plénipotentiaire de la Reichsbahn auprès du chef des Transports de l'Ouest.

227 Bichelonne, voir note 202.

228 Voir document 31.

229 Albert Speer (1905–1982), architecte, nommé le 30 janvier 1937 par Hitler inspecteur général pour la Restructuration de la Capitale du Reich (Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt), ministre de l'Équipement et des Munitions – Reichsminister für Bewaffung und Munition (RMfBuM) – le 9 février 1942, puis à partir de septembre 1943, ministre de l'Armement et de la Production industrielle – Reichsminister für Rüstungs- und Kriegsproduktion (RMfRuK).

230 *Lire*: Ouest.

231 Sperr-Betrieb, »usine protégée«, voir note 220.

232 *Lire*: lourdes.



## 33

AN, 72AJ 474. Traduction de la note du 29 mars 1943 du directeur de la HVD Paris<sup>233</sup> adressée à la direction générale de la SNCF et au service central du Mouvement, au sujet des attributions du personnel allemand de surveillance des chemins de fer vis à vis des services actifs français.

## Traduction

RV  
HVD<sup>234</sup> Paris  
E 30 B1 Ba

Paris, le 29 mars 1943

W<sup>235</sup> 15773 a

à la Direction Générale de la SNCF  
même lettre au Service Central du Mouvement<sup>236</sup>  
Paris

Objet: Attributions du personnel allemand de surveillance des chemins de fer vis-à-vis des Services actifs français

Réf.: Décision HVD Paris E Lr (8) Vtz du 25/3/43<sup>237</sup>

Différents incidents qui se sont produits ces derniers temps, nous donnent lieu d'attirer à nouveau l'attention sur l'interprétation à donner au terme «intervention dans l'exécution du service». Les services actifs français sont généralement d'avis que les agents allemands de surveillance, notamment ceux des gares, dépôts et arrondissements de surveillance, n'ont aucun droit de donner des instructions urgentes, données par les fonctionnaires allemands de surveillance dans l'intérêt allemand ou général, qu'après avoir consulté par téléphone, ou même par écrit, le service dont ils relèvent et en retardent ou en déjouent ainsi l'exécution. Vu cette manière d'agir, il est à craindre qu'en cas de difficultés de service survenant inopinément, les demandes d'instructions par téléphone n'exigent beaucoup trop de temps, ou ne soient plus possibles du tout par suite des actions de l'ennemi, et qu'ainsi les services actifs français ne refusent d'exécuter les travaux urgents en arguant de leur incompétence. Dans différents cas, il paraît qu'il y ait eu une certaine intention d'accroître autant que possible les difficultés de la collaboration.

Nous vous demandons donc de donner à vos services actifs les instructions suivantes:

Toutes les instructions des services allemands de surveillance des chemins de fer, concernant le mouvement et le service des machines et données dans des cas particuliers, dans l'intérêt allemand et général doivent être exécutées sur le champ, même lorsqu'il n'y a pas encore d'instructions de la part des services préposés. Des instructions de l'espèce ne seront données que quand elles seront absolument indispensables en raison des circonstances données et ne sauraient en aucun cas être considérées comme une intervention dans le service, car nous estimons qu'il n'y a intervention que dans le cas où les instructions enfreignent les prescriptions de sécurité et compromettent ainsi la sécurité du service.

233 Münzer, voir note 186.

234 Hauptverkehrsdirktion.

235 Secrétariat W, service de la Direction générale de la SNCF chargé de la traduction de la correspondance avec les autorités allemandes.

236 Jean Tuja (1895–1972), X, directeur du Service central du Mouvement de février 1943 à septembre 1944.

237 Document non reproduit ici.



Au cas où les services actifs français seraient d'avis qu'un ordre quelconque du service allemand de surveillance ait été donné à tort, ils auront toujours le moyen, après exécution de l'ordre, d'en référer au UA<sup>238</sup> ou EBD par l'intermédiaire de leur service préposé.

Les UA et les EBD veilleront à ce que les décisions de l'espèce ne créent pas d'abus.

(s) Münzer

### 34

AN, 72AJ 1927. Extrait du memento de la conférence réunissant le ministre français de la Production industrielle et des Communications<sup>239</sup> et le directeur de la HVD Paris<sup>240</sup>, le 13 avril 1943. Une note manuscrite destinée à Pierre Cosmi, directeur de cabinet du secrétaire d'État aux Communications, accompagne le document et porte notamment la remarque suivante: »Point 1. Selon mes souvenirs et selon mes notes de séance, il n'a pas été question d'une façon formelle de définir les cas d'urgence où les autorités de surveillance seraient habilitées à s'emparer des »leviers de commande«. Tout au plus cette question a-t-elle été effleurée. En tous cas je ne crois pas que dans le correctif promis à sa note du 29.3., le P[résident] Münzer fasse une énumération limitative des cas d'urgence en question.«

#### Mémento de la Réunion tenue à la HVD<sup>241</sup> le 13 avril 1943

[...]

Point 1.<sup>242</sup>

M. Bichelonne a pris connaissance des instructions que, par sa note du 29 mars, M. Münzer a fait parvenir aux services sous ses ordres, instructions en vertu desquelles les agents allemands des services de surveillance (à l'échelon EBD, à l'échelon UAB<sup>243</sup> ou UAM<sup>244</sup> et à l'échelon local) sont habilités à donner au personnel de la SNCF des ordres d'exécution à l'occasion du service.

M. Bichelonne expose en détail les inconvénients que peut entraîner cette manière de faire, dont le plus grave, à son avis, réside dans l'impossibilité de placer un même individu (surtout dans un service comme celui du chemin de fer) sous l'autorité de *deux* chefs situés sur le même plan. Cette méthode ne peut conduire qu'à la confusion, les agents ainsi »tirillés« de deux côtés auront la tendance naturelle de mettre en opposition les deux personnages de qui ils reçoivent des ordres d'où ne pourra résulter que du désordre.

M. Bichelonne ajoute qu'à son avis la SNCF doit conserver intégralement la responsabilité du service du chemin de fer ce qui implique qu'elle doit également conserver toute l'autorité.

Les services de surveillance allemands doivent se borner à exprimer des désirs au service SNCF placé sur le même plan quitte à signaler à l'autorité de surveillance immédiatement supérieure si ces désirs n'ont pas été convenablement satisfaits. Étant donné que la plus entière confiance doit régner entre services français et services allemands, la méthode exposée ci-dessus ne peut avoir que d'excellents résultats.

M. Bichelonne conclut en disant qu'il ne voit qu'un seul cas où des membres des services de surveillance puissent être amenés à donner directement des ordres au personnel d'exé-

238 Überwachungsamt (instance allemande de surveillance à l'échelon de l'arrondissement SNCF).

Voir infra notes 243 et 244.

239 Bichelonne, voir note 202.

240 Münzer, voir note 186.

241 Hauptverkehrsdirktion.

242 »Attribution des agents du service de surveillance allemand«, selon l'ordre du jour de la réunion.

243 Überwachungsamt Betriebs- und Baudienst (organe de surveillance de l'Exploitation et du service Voie et Bâtiments).

244 Überwachungsamt Maschinendienst (organe de surveillance de la Traction).



tion SNCF c'est le cas d'urgence provoquée par des événements graves ou des faits de guerre. Mais dans l'exploitation ordinaire normale, M. Bichelonne insiste pour que les relations entre services allemands et services français revêtent le caractère qu'il décrit plus haut.

M. Münzer expose que, s'il a été amené à lancer sa note du 29 mars<sup>245</sup> qui a soulevé la présente discussion, c'est que depuis quelques temps il a remarqué lui-même ainsi que ses collaborateurs que parmi le personnel SNCF se manifeste trop souvent une sorte d'apathie, de flegme pour ne pas dire de résistance passive qui a le plus fâcheux effet sur l'exécution du service; ce n'est pas seulement parmi le personnel d'exécution que se manifeste cette tendance mais malheureusement aussi parfois parmi le personnel dirigeant; il est donc nécessaire que dans ce cas les agents de la DR faisant partie des Services de surveillance prennent eux-mêmes en main la responsabilité du service et donnent eux-mêmes tous ordres d'exécution qu'ils jugent indispensables à l'exécution de ce service.

M. Münzer ajoute qu'il est nécessaire que M. Bichelonne comprenne bien le rôle des services de surveillance allemands placés aux divers échelons SNCF; la Wehrmacht a absolument besoin que les transports s'effectuent le plus régulièrement possible et elle rend responsable de cette régularité, les services de surveillance, qui ne peuvent donc, ni ne doivent assister impassibles à la désorganisation du service.

M. Bichelonne comprend très bien cette responsabilité, mais revenant sur l'exposé de M. Münzer relatif aux cheminots défaillants, il pense que la solution choisie par M. Münzer pour combattre ces défaillances n'est pas la meilleure; il pense qu'il serait préférable que, dans les cas cités par M. Münzer, l'attention du chef immédiat de l'agent défaillant soit dûment attirée de façon à toujours prendre le problème par le haut. Cette méthode a d'ailleurs déjà été utilisée – à tous les échelons – et elle s'est avérée efficace; dans tous les cas extrêmes l'agent ayant donné lieu à remarque a été déplacé. M. Bichelonne demande qu'on n'abandonne pas cette méthode puisqu'elle a fait ses preuves.

M. Bichelonne insiste pour que des ordres d'exécution ne soient données directement au personnel français par des agents de la DR que dans les cas d'urgence qu'il a énumérés et que ce changement d'attitude revête à chaque fois une certaine «solennité» par exemple par la remise d'un «papier» par le chef allemand au chef français placé sur le même plan.

M. Münzer accepte finalement le point de vue de M. Bichelonne et il lancera incessamment un correctif à sa note du 29 mars 1943.

[...]



## 35

AN, 72AJ 1927. Extrait du mémento de la conférence du ministre français de la Production industrielle<sup>246</sup> et des Communications avec le directeur général de la SNCF<sup>247</sup> tenue aux Communications le 2 novembre 1943.

Mémento de la Conférence avec le Directeur Général de la SNCF  
tenue aux »Communications« le 2 novembre 1943

[...]

Point 1. Entretiens avec M. Ganzenmüller<sup>248</sup>, secrétaire d'État aux Communications du Reich.

MM. Bichelonne et Le Besnerais procèdent à un échange de vues au sujet des entretiens qu'ils avaient eus avec M. Ganzenmüller. Ils ont traité notamment les questions suivantes :

- réparation de locomotives;
- effectifs locomotives et wagons marchandises;
- stocks de charbon;
- personnage à envoyer en Allemagne.

M. Le Besnerais a écrit à la HVD pour ce qui concerne le stock des métaux nécessaires à la réparation des locomotives.

La question des wagons devra être traitée avec M. Schulz<sup>249</sup>, directeur de l'OCW<sup>250</sup> qui viendra à Paris. M. Le Besnerais fait remarquer que M. Schulz est un spécialiste de la répartition et du décompte des wagons, donc du mouvement de wagons *vides*. La SNCF, par contre, désire discuter du chargement, de l'acheminement et du déchargement des wagons, par conséquent des questions concernant les wagons *chargés* qui ne sont pas précisément du ressort de M. Schulz. Lors de leur entretien, les représentants de la SNCF devront donc s'efforcer d'aiguiller la discussion vers les questions qui intéressent la SNCF.

Quant aux charbons, M. Bichelonne caractérise d'effroyable ce que M. Ganzenmüller lui a dit à ce sujet. Les perspectives sont très mauvaises, ce qui amène à demander à M. Le Besnerais, si la SNCF ne pourrait pas réduire partiellement ses besoins par une compression de son service de trains.

M. Le Besnerais ne voit pas la possibilité de comprimer le service voyageurs de façon à réaliser une économie intéressante de combustible; quant au service marchandises, il ne faut pas y songer. Les prévisions de charbon de la SNCF pour le mois de novembre s'élèvent, il est vrai, à 742 900 tonnes, soit environ 10% de plus qu'en 1942. Mais cette augmentation est due à des circonstances spéciales bien connues qui sont indépendantes de la gestion de la SNCF. Il attire toutefois l'attention sur le gaspillage de charbon qui a été provoqué sur des locomotives par des mesures prises par des autorités allemandes et cite des cas précis.

246 Bichelonne, voir note 202.

247 Le Besnerais, voir note 185.

248 Dr.-Ing. Albert Ganzenmüller (1905–1996) entre aux Chemins de fer en 1931, est nommé Reichsbahnrat en 1934, Oberreichsbahnrat en 1938, Abteilungspräsident en octobre 1940, Vizepräsident en mai 1941. À la suite de l'offensive à l'Est, il se porte volontaire et est nommé directeur de la Haupteisenbahndirektion Ost à Poltava en octobre 1941, et promu Reichsbahn-Generalkommissar de cette circonscription en février 1942. Le 25 mai 1942, il succède à Kleinmann au poste de Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium. Ganzenmüller avait participé à la tentative de putsch Ludendorff-Hitler en 1923 à Munich, et adhéra en avril 1931 au NSDAP (PG 483916).

249 Voir note 187.

250 Office central des Wagons (Hauptwagenamt, de Berlin).



M. Bichelonne lui demande de faire un compte rendu sur ces gaspillages pour qu'il puisse en saisir le président Münzer.

Enfin, en ce qui concerne le personnage à envoyer en Allemagne<sup>251</sup>, celui-ci sera désigné par les autorités allemandes elles-mêmes.

[...]

### 36

BA, R124 142. Compte rendu de la conférence tenue le 17 juin 1943 réunissant des représentants de la HVD Paris<sup>252</sup>, de l'EBD Paris-West<sup>253</sup> et de la SNCF, Service central<sup>254</sup> et Région Ouest<sup>255</sup> sur les mesures à prendre pour améliorer le rendement de la traction vapeur de la SNCF. En tête de ce document dactylographié figure l'inscription manuscrite »Ref[erent] 30 H«.

Hauptverkehrsdirektion Paris  
Arbeitsgruppe zur Steigerung der Dampflokleistungen

Paris, den 24.6.1943

Aktenvermerk über die Besprechung am 17.6.1943 in Paris  
betr. Maßnahmen zur Steigerung der Dampflokleistungen im Bereich der SNCF.

[...]

Nach Begrüßung der Anwesenden gab RR<sup>256</sup> Dr Zorn<sup>257</sup> zunächst einen Überblick über die Zusammensetzung und die Aufgaben der Arbeitsgruppe. In der Arbeitsgruppe sind Vertreter des Betriebs- und Betriebsmaschinendienstes der HVD Paris bzw. der EBD'en und der SNCF vereinigt. Ihre Aufgabe ist es, den Betriebsmaschinendienst in den verschiedenen Räumen mit dem Ziele einer Steigerung der Lokleistungen zu überprüfen. In Deutschland haben die Lok<sup>258</sup> im allgemeinen die doppelte Leistung wie in Frankreich. Es muß daher möglich sein, durch Verbesserung der Lokdienstpläne auch im Bereich der SNCF eine weit höhere Leistung zu erzielen. Zu diesem Zweck genügt es nicht, allein den Betriebsmaschinendienst zu durchleuchten, sondern es müssen auch entsprechende Erhebungen im Betriebsdienst – insbesondere in der Güterzugfahrplangestaltung – angestellt werden.

Es wurde zunächst mit der Überprüfung der zur Zeit besonders notleidenden Hauptstrecken der Nord- und Südbretagne begonnen. Der Untersuchung wurde der Zeitraum vom 12.–20.5.43 zugrunde gelegt, um möglich<sup>259</sup> normale Betriebsverhältnisse zu erhalten. Einmal waren während dieser Zeit nur wenig Feindeinwirkungen zu verzeichnen und zum anderen liefen auch keine Bewegungen. Außerdem fand am 17.5.1943 der Fahrplanwechsel statt, sodaß man bei dieser Untersuchung feststellen kann, inwieweit der Sommerfahrplan

251 Il s'agit du représentant de la SNCF auprès des cheminots français envoyés dans le Reich.

252 Les Reichsbahnräte Dr. Zorn et Wöckel, le Reichsbahnamtman Mann Lachmund, le technischer Reichsbahninspektor Zacher, membres de l'Arbeitsgruppe zur Steigerung der Dampflokleistungen (groupe de travail pour l'accroissement du rendement de la traction vapeur) de la Hauptverkehrsdirektion Paris, ainsi que le technischer Reichsbahninspektor Bergmann et le Reichsbahninspektor Nies.

253 Le Reichsbahninspektor Beuehelt et les technische Reichsbahninspektoren Weltz et Klahold.

254 Léguille, voir note 191.

255 L'ingénieur principal Veaux, l'ingénieur Simon, l'inspecteur principal adjoint Pétry, l'inspecteur divisionnaire Lorgeron, l'inspecteur Ody, le sous-inspecteur Bigot et le commis principal Thomas.

256 Reichsbahnrat.

257 Dr. Wilhelm Zorn, Reichsbahnrat, directeur de l'Überwachungsamt für Maschinendienst Le Mans, chargé de l'Arbeitsgruppe zur Steigerung der Dampflokleistungen de la HVD Paris.

258 Lokomotiven.

259 möglichst.



Verbesserungen im Güterzugdienst brachte. Als Unterlage für die Überprüfung dienen die Pläne (Graphiques réelles) der Operateure und die Lokeinsatzpläne der Regulateure von Le Mans, Rennes und Nantes.

Schon eine kurze Prüfung der Pläne zeigt, daß teilweise immer noch ein Drittel der verkehrenden Güterzüge als Bedarfszüge und in den meisten Fällen auch noch stark verspätet durchgeführt werden. Die HVD hat der SNCF auch schon wiederholt aufgegeben, mindestens 80% des gesamten Güterverkehrs mit Regelgüterzügen zu fahren. Erst dann können gut gekuppelte Lokumläufe durch den Betriebsmaschinendienst aufgestellt werden. Die französischen Lok arbeiten im täglichen Durchschnitt etwa nur 6–7 Stunden. Neben einer Verminderung der Stehzeiten müssen auch die Ausbesserungszeiten herabgesetzt werden.

Bei einer stärkeren Ausnutzung der Lok wird allerdings der Reparaturstand zwangsläufig ansteigen. Es soll jedoch mit allen Mitteln durch vorbeugende Maßnahmen versucht werden, den Reparaturbestand möglichst klein zu halten.

Anschließend gab RR Wöckel<sup>260</sup> den anwesenden Vertretern der SNCF Erläuterungen über die durchzuführenden Untersuchungen der Betriebsführung. Es wird zunächst im einzelnen überprüft:

- 1) Einsatz der Rangierlok
- 2) Untersuchung des Fahrplans (Ist der Fahrplan nicht in Ordnung oder hält der Betrieb die Fahrpläne nicht ein? Welche Ursachen?)
- 3) Können noch Bedarfszüge in Regelzüge umgewandelt werden?

Anhand der bisher für die Strecke Le Mans-Rennes-Brest durchgeführten Untersuchungen wurden den Vertretern der SNCF im einzelnen praktische Fälle gezeigt, wie diese Erhebungen durchzuführen sind.

So wurde festgestellt, daß auf einzelnen Bahnhöfen, auf denen eine Rangierlok eingesetzt ist, die Nahgüterzüge und sogar verschiedene Durchgangsgüterzüge unverhältnismäßig lange, betrieblich und verkehrsdienstlich nicht bedingte Aufenthalte haben. Die Lage der Nahgüterzüge ist oft sehr ungünstig. Die Zubringer liegen zu spät und die Sammler zu früh. Die Fahrpläne der Nahgüterzüge sind in einigen Fällen nicht wahr. In den Lokdienstplänen ist bei einem Nahgüterzug eine durchschnittliche Verspätung von 2–3 Stunden in Rechnung gestellt. Anhand des »Graphique réelle« wurde festgestellt, daß der Zug tatsächlich auch täglich 2–3 Stunden später auf dem Zielbahnhof ankommt. Es muß unbedingt dafür gesorgt werden, daß nur solche Pläne aufgestellt werden, die auch durchführbar sind. Die Verspätungen der Nahgüterzüge sind häufig in der teilweise mangelhaften Zugbildung begründet. Es ist im einzelnen zu prüfen, ob die ordnungsmäßige Gruppenbildung der Nahgüterzüge in den Verschiebebahnhöfen nicht doch möglich ist. Besonders ist darauf zu achten, daß die Wagen für Unterwegsbahnhöfe mit Rangierlok günstig eingestellt werden. Die abzusetzenden Wagen können von der Rangierlok vom Schluß abgezogen und die aufzunehmenden Wagen gleichzeitig von der Zuglok beigestellt werden.

Bei einzelnen Durchgangsgüterzügen sind Aufenthalte (anscheinend zum Wassernehmen) vorgesehen, die betrieblich nicht bedingt sind.

Die Überholungen sind teilweise ungünstig gelegt. Durchgangsgüterzüge werden in Bahnhöfen, in denen sie nicht arbeiten, durch mehrere schnellfahrende Züge überholt. Bei einer entsprechenden Verlegung der Pläne können die längeren Überholungsaufenthalte in den Lokwechselbahnhöfen oder in den Bahnhöfen, für die Frachten abgesetzt oder in denen Frachten beigestellt werden, vorgesehen werden.

Weiter ist zu prüfen, ob die Güterzugbündel bei Abfahrt von Le Mans Triage nicht durch eine entsprechende Fahrplangestaltung beseitigt werden können.

260 Ferdinand Wöckel, né en 1909, entre à la Reichsbahn en 1936, nommé Reichsbahnrat en 1939, chef de la division »questions diverses« de la Hauptverkehrsdirection Paris.



Bei der Behandlung dieser Fragen kam die Arbeitsgruppe auf die Organisation der Fahrplanbüros bei der SNCF zu sprechen. Hier scheint eine der Ursachen für die zum Teil mangelhafte Fahrplangestaltung zu liegen. Während die Güterzugfahrplanbeamten der RBD'en hochwertige Kräfte des gehobenen mittleren Dienstes sind und anhand von Unterlagen der Bahnhöfe (Belastungsnachweise, Anhänge zu den GZV<sup>261</sup>, Wagenübergangspläne, bildliche Bahnhoffahrordnungen der großen Verschiebebahnhöfe, Rangierpläne usw.) ständig über die Abwicklung des Güterzugdienstes auf den Strecken und in den Verschiebebahnhöfen auf dem Laufenden gehalten werden, sind die Fahrplanbeamten der SNCF auf Anregungen der Arrondissements und der »Section Transports PV<sup>262</sup>« der Regionen angewiesen. Die Fahrplanbeamten der SNCF rechnen nur die Pläne (Minuten) aus und zeichnen sie in die Bildfahrpläne ein, haben aber nur wenig Unterlagen über den wirklichen Betriebsablauf (Auslastung der Güterzüge, Verspätungen, Verkehren von Bedarfs- und Sondergüterzügen). Es bleibt zu prüfen, ob hierhin eine Verbesserung getroffen werden kann.

RR Wöckel betont, daß die vorstehenden Ausführungen nur als Anregung zu betrachten sind. Entsprechende Prüfungen müssen auf allen Strecken durchgeführt werden. Die Arbeitsgruppe wird sich noch besonders mit der Frage der Umwandlung von Bedarfsgüterzügen in Regelgüterzüge befassen. Es ist jedoch nicht möglich sämtliche Strecken der SNCF durchzuarbeiten. Nach den Hauptstrecken der Nord- und Südbretagne wird zunächst die Strecke Amiens-Sotteville-Caen überprüft.

Unabhängig von der Arbeit der Arbeitsgruppe sollen die Regionen entsprechende Prüfungen für alle Strecken durchführen mit dem Ziele bessere Lokumläufe zu erreichen.

Geeignete Kontrolleure der Regionen sollen hierfür eingesetzt werden. Die Vertreter der SNCF sagen Unterstützung zu und werden die nötigen Schritte bei den Regionen unternehmen.

Den französischen Vertretern der Arbeitsgruppe werden weiterhin laufend Vorschläge zur Prüfung und weiteren Veranlassung übermittelt. Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe wurde für Donnerstag, den 24.6.1943 16 Uhr vereinbart.

Für den Aktenvermerk:  
Nies<sup>263</sup>, RI<sup>264</sup>

261 Güterzugsverkehr.

262 Petite Vitesse: trafic marchandises.

263 *Signature manuscrite.*

264 Le Reichsbahninspektor Nies fait fonction de rapporteur de la plupart des conférences de l'Arbeitsgruppe.