

VI - Relevé numérique des trains et wagons en provenance de la zone et à destination de la zone soviétique (novembre et décembre 1948)

VII- Production et réparation de wagons

VIII- Recensement des wagons à marchandises du 10 décembre 1948

IX - Effectif des locomotives de colonnes

X - Réparation de locomotives

XI - Caractéristiques de certains ponts - Reconstruction

XII- Etat de certaines voies ferrées

XIII- Dépôt de munitions à GROSSER STEOLINSEE (Sud de STETTIN)

XIV- Transports d'alcool vers l'U.R.S.S.

Annexes

Tableau A - Réalisation détaillée du plan de chargement des wagons en décembre 1948

Tableau B - Réalisation détaillée du plan de chargement des wagons pour l'année 1948

Tableau C - Recensement détaillé des wagons à marchandises du 10 décembre 1948

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

I - DIFFICULTES FINANCIERES DE LA REICHSBAHN

La situation financière des chemins de fer allemands s'est tellement aggravée qu'il faut prévoir des licenciements parmi les ouvriers et employés. Le personnel ouvrier et employé des chemins de fer allemands en ZOS est évalué à 250.000 et l'on prévoit le licenciement de 25.000 ouvriers et employés.

La direction de BERLIN envisagerait de licencier 5.000 personnes.

Les difficultés financières des chemins de fer allemands seraient dues en grande partie aux exigences de la puissance occupante soviétique qui exige tous les mois 100 millions de DM, sur les 180 à 250 millions de DM, encaissés par les chemins de fer.

Compression de personnel dans les Ateliers de Réparations de la Reichsbahn

Le nombre des ouvriers travaillant dans les R.A.W. doit être ramené en 1949 de 37.281 à 35.971 dont 17.085 travaillant sur les locomotives et 18.886 travaillant sur les wagons.

Une meilleure organisation, le développement de l'initiative individuelle devront permettre d'accomplir la tâche prévue malgré cette diminution de personnel.

(Voir ci-après traduction de la circulaire du 22.11.48 de la DEUTSCHE WIRTSCHAFTSKOMMISSION adressée à tous les grands ateliers de la REICHSBAHN (RAW))

Objet : Compression de l'effectif du personnel dans les R.A.W.  
Répartition entre les réparations de locomotives et de wagons.

Un contingent déterminé en main d'œuvre a été mis à la disposition de la REICHSBAHN pour 1948/1949. Dans le cadre de ce contingent d'ensemble, 35.971 unités ont été prévues pour les ateliers de réparations (R.A.W.). Les effectifs supérieurs existant actuellement dans les RAW doivent en conséquence être réduits de façon correspondante. En annexe, vous recevrez un relevé qui fait ressortir les nouveaux chiffres prévus fixés,

...

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

ainsi que leur répartition entre les réparations de locomotives et de wagons.

Nous attirons votre attention sur ces nombres qui sont des maxima à ne pas dépasser. Dans l'intérêt d'une augmentation des réparations de wagons à marchandises, un certain nombre d'ouvriers, ainsi qu'il est prévu dans le relevé, doivent être transférés de la réparation des locomotives à celle des wagons. La situation extrêmement sérieuse dans le domaine de la remise en état des wagons, nécessite ces mesures et nous prions, par cette circulaire, d'y apporter la compréhension nécessaire. Toutes les mesures existantes, en relation avec la compression du personnel doivent être exécutées de façon à éviter l'agitation dans les syndicats. Une grande partie des membres des syndicats en surnombre dans les RAV, sera, en conséquence, prise en charge par les B.W.W. (BETRIEBSWERKE WAGGONS = ateliers de l'exploitation) -colonnes volantes) pour la remise en état des wagons.

Les postes du service de l'exploitation intéressés à une reprise de main d'œuvre doivent être désignés par les directions compétentes. La direction des syndicats de l'exploitation, le groupe et conseil d'exploitation doivent être intéressés à l'exécution de la compression du personnel et conseillés minutieusement à l'avance sur toutes les mesures. Les organismes démocratiques des ateliers doivent, par une coopération compréhensive, veiller à ce que l'action soit exécutée rapidement et sans heurt.

Par une vérification approfondie de l'organisation et des méthodes de travail dans les ateliers et par l'éveil et le renforcement de l'initiative, la réalisation du plan de production doit être garantie malgré la compression du personnel.

Signé : KLEIN.

...

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

II - LES RESERVES EN MATERIAUX DE VOIE DE LA REICHSBAHN -

Les indications suivantes extraites d'un memorandum de la H.V.V. à la S.M.A. ( daté du 31.7.48 et cependant transmis seulement le 30.10.48 à la S.M.A., parce que tout d'abord quelques corrections étaient attendues pour ne pas présenter à la S.M.A. une image défavorable de la situation des transports) ont été communiquées:

1<sup>o</sup> - Du fait de la guerre, 7444 km de voies ont été perdus.

Il reste net 24.000 km de voies.

Voies en très mauvais état, même également les voies principales.

Vitesse maximum ayant dû être abaissée à 80 km/heure.

Partie dominante des sections à une voie et exposée à une forte usure par un effort excessif.

Usure démesurée du petit fer (KLEINEISEN) et réparation insuffisante du petit fer.

Important enrassement des voies par résidus de chauffage au lignite.

2<sup>o</sup> - Réserve de voies (ancien) en mètres

type lourd	101.701
" moyen	83.774
" léger	28.219

-----  
Total 213.694

dont utilisables	Groupes 1 et 2 en mètres	Groupes 3 et 4 (pour les buts de second ordre en mètres)
-----	-----	-----
type lourd	net 23.000 (	net 8.000
" moyen	" 10.000 )	" 10.000
" léger	" 10.000	"

Par de nouvelles constructions de sections et de postes de croisements, et à la suite de changements de voies, les groupes d'utilisation 1 et 4 seront absorbés à la fin de l'année.

...  
**SECRET CONTROL**  
**U.S. OFFICIALS ONLY**

De la réserve restante, on peut encore gagner, par soudure, des rails isolés pour un poids de 8 à 9 tonnes.

Pour l'entretien des 24.000 km de voies en 1949, 35.000 tonnes de rails sont nécessaires dont 8 à 9 tonnes sont disponibles.

3<sup>e</sup> - Pour la révision des petits fers, des installations sont nécessaires pour un rendement annuel de 12 à 13.000 tonnes. Le rendement des installations privées et de la REICHSBAHN en comporte à peu près la moitié.

4<sup>e</sup> - Traverses en bois -

Jusqu'à la fin de 1948 il en existe environ	800.000 pièces
Besoin normal	1.500.000 "
Jusqu'à présent, alloué de nouveau	110.000 "
Manque par suite	650.000 "

La production devrait se faire rapidement, du fait que la période de séchage des traverses dure environ un an, de telle façon que l'emploi du bois abattu maintenant ne serait possible sans cela que pour la fin de 1949.

5<sup>e</sup> - Conséquences du chauffage au lignite -

Chaque année, 1.600.000 traverses brûlent en moyenne et chaque année 600.000 mètres cubes de cendres doivent être retirés des voies.

Chaque année, le ballast doit être relevé et nettoyé sur 100 km de ligne. Coût total de ces travaux : 6.280.000 D.M.

6<sup>e</sup> - Petits appareils -

Nécessaire : 450 tonnes.

N'existent pas en zone Est : doivent être importés des zones Ouest.

III - ATTRIBUTION ANNUELLE DE RAILS A LA REICHSBAHN -

Le 20.9.48, la session régulière de la Direction de BERLIN se tint à BERLIN.

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

.....

Participants : Président de la Direction de BERLIN, KREIKEMEYER et les chefs de service de la voie de la Direction.

Du côté soviétique : Directeur de la section des transports de la S.M.A. de KARLSHORST ; Général KWASCHNINE.

De cette session les points ci-après sont connus :

1 - Après réception des rapports des postes de service du chemin de fer, le Général soviétique fit connaître l'attribution annuelle en rails pour l'année courante. D'après celle-ci il est attribué 30 km à chacune des Directions et 60 km pour BERLIN.

2 - Comme second point, les débats portèrent sur le court terme de reconstruction d'installations de voies détruites. A ce propos, un chef de service de la voie présenta l'objection qu'il n'existait plus d'équipe de la voie dans son district. Les locomotives et les wagons spéciaux de la voie manquent.

A son tour de question, un autre chef de service de la voie mit en évidence que par suite de la pénurie en locomotives et en wagons spéciaux nécessaires, qui ont été détruits par la guerre et n'ont plus été complétés ou qui sont actuellement réquisitionnés par les Soviets, il n'existe dans toute la zone Est aucune équipe particulière de la voie. Une restauration dans un court délai d'installations de voies détruites n'est donc pas possible actuellement.

Le Général soviétique a commandé :

Fourniture de locomotives pour ces équipes de la voie,  
Aménagement immédiat de wagons de la voie improvisés, pour lesquels des wagons sont à retirer du trafic et par ce moyen, obtenir les réparations de voies dans les 12 heures.

Explications pour le paragraphe 1 -

L'attribution annuelle de matériel-rails est extrêmement médiocre. Elle se monte d'après cela ( 8 Directions de la R.B. y compris BERLIN ) à 270 km de rails. Une remise normale en état exige la substitution annuelle d'environ 2 % de tous les rails et d'environ 4 % sur les lignes principales.

Si l'on prend comme base le réseau de rails de 23.400 km existant dans la zone Est en août 48 ( dont 13.200 km de voies principales, 10.200 km d'autres voies y compris liaisons par aiguilles )

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

.....

SECRET CONTROL  
OFFICIALS ONLY

le besoin dépasse plusieurs fois le contingent autorisé. Dans cela il n'est pas encore tenu compte du mauvais état, en lui-même, des lignes de la zone Est qui pose un problème bien plus important de remise en état que le problème normal.

Explications pour le paragraphe 2 -

Les trains-travaux sont des wagons spéciaux de la REICHSBAHN équipés en wagons outillages et wagons-habitations (par exemple pour construction de voie, d'aiguilles, de signaux et de ponts) qui, en raison de leur mobilité peuvent effectuer des remises en état devenues brusquement nécessaires. Ils sont indispensables pour une exploitation moderne de chemin de fer.

IV - RESERVE DE FONDS EN CHARBON POUR LA REICHSBAHN -

Les réserves de fonds en charbon de service comportaient en tonnes :

<u>R.B.D.</u>	<u>Houille</u>	<u>Lignite (briquettes)</u>
BERLIN	33.150	27.880
COTTBUS	18.807	9.193
DRESDE	34.000	20.000
ERFURT	39.000	-
GREIFSWALD	19.000	16.000
HALLE	46.443	-
MACDEBOURG	41.000	15.000
SCHWERIN	26.174	6.832
	-----	
Total	257.574	94.905

La réserve de fonds en houille ne peut être utilisée que sur ordre spécial de la S.M.A. En dehors des réserves de fonds, chacune des directions de la R.B. doit avoir constamment une provision de charbon de service de 3 à 4 jours.

La consommation journalière de houille par le chemin de fer en zone Est comporte : (suivant bases de la H.V.V.) 17.000 tonnes.

.....

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

SECRET  
U.S. OFFICIALS ONLYExplication .

1) La création d'une réserve de combustible de service d'un volume de 400.000 tonnes comme réserve de fonds a été demandée par le chef de l'administration des Transports de la S.M.A. , Général KWASCHNIN , dans son " ordre d'hiver " suivant détail ci-après :

<u>Direction de la R.B.</u>	<u>Prévu en tonnes .</u>
Berlin .	66.000
Cottbus	30.000
Dresde .	65.000
Erfurt .	55.000
Greifswald	25.000
Halle .	65.000
Magdebourg .	59.000
Schwerin .	35.000
	<hr/>
Total zone Est	400.000

Cette demande paraît être réalisée maintenant à presque 90 % .

2) En opposition avec le combustible de consommation qui se résume en 5 % de houille et 95 % de lignite , la réserve de fonds présente une proportion inverse .

Il peut s'agir <sup>ici</sup> principalement de houille de haute Silésie que la Pologne expédie contre un échange de potasse .

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY



V- REALISATION DU PLAN DE CHARGEMENT DES WAGONS .

1<sup>e</sup>) En décembre 1946 .

Ce plan a été réalisé à 100 % avec un total de 444.689 wagons dont : 426.002 pour l'Economie allemande soit 95,8 % du total ,  
18.687 pour l'Armée d'occupation et en trophées soit 4,2 % du total .

2<sup>e</sup>) Pour toute l'année 1948 .

Le plan a été réalisé à 102, 3 % avec un total de 5.007.080 wagons dont :  
4.774.308 pour l'Economie allemande soit 95,4 % du total  
232.772 pour l'Armée d'occupation et en trophées ( 10193 W.)  
soit 4,6 % du total ).

Les tableaux annexés donnent , pour toutes les marchandises transportées le pourcentage de réalisation du plan .

Il y a lieu de remarquer que pour certaines marchandises essentielles le plan n'a pas été entièrement réalisé dans l'année 1948 comme par exemple pour :

- Charbon : 96,9 %
- Engrais : 94,7 %
- Céréales et farine 96,6 %
- Bois : 95,8 %

Pour d'autres marchandises et plus particulièrement pour les pommes de terre , légumes , autres vivres , betteraves à sucre , produits chimiques et colis de détail , etc... le pourcentage de réalisation dépasse largement 100 % .

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

VI- RELEVÉ DES TRAINS EN PROVENANCE DES ZONES BRITANNIQUE ET AMERICAINE A DESTINATION DE LA ZONE SOVIETIQUE . EN NOVEMBRE ET DECEMBRE 1948 .

Zone américaine .

Nombre de

	<u>Trains .</u>	<u>Wagons chargés.</u>	<u>Wagons vides .</u>
Nov.48	538	9662	6006.
Déc.48	<u>670</u>	<u>12890</u>	<u>10010.</u>
Total .	1208	22552	16016

Zone britannique .

Nov.48	38	227	53
Déc.48	<u>44</u>	<u>166</u>	<u>124</u>
Total	82	393	177

Total pour les 2 zones .

1290	22.945	16.193
====	=====	=====

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

VII- PRODUCTION ET REPARATION DE WAGONS .1<sup>o</sup>) Difficultés d'exécution du plan de 2 ans .

Le plan de 2 ans prévoyait la construction de 14.000 wagons de marchandises pour la Reichsbahn. Ce plan est irréalisable .

2 causes principales paralysent actuellement la production de matériel roulant :

- a) le manque de métaux nécessaires pour les alliages : Beryllium , zinc et étain .
- b) le manque d'accessoires : crochets d'attelage , ressorts , boîtes de graissage .

Ces matières premières ne pouvant plus être livrées par la bizonie , la D.W.K. a cherché à se les procurer en Suède , Belgique , Pologne et en Tchécoslovaquie , mais le manque de dollars a empêché la conclusion des marchés .

Quant à l'acier nécessaire , la S.M.A. en a promis la livraison par l'U.R.S.S.

Jusqu'à présent , aucun wagon neuf n'a été livré à la Reichsbahn . La production des firmes suivantes : WUMAG à GÖRLITZ, BUSCH à BAUTZEN et WISMAR , a été livrée entièrement à l'U.R.S.S. (Réparations).

L'usine de WISMAR a été transformée en chantiers de constructions navales .

Les firmes LINDNER à AMBENDORF , W. FABRIK à WEIMAR et W. FABRIK à DESSAU , qui n'avaient fait que des réparations , ont repris depuis peu les constructions navales .

Il est également question de remettre en activité les firmes suivantes :

WAGGONFABRIK : CHRISTOPH UND UNMACK à NIESKY ( Lusace).  
" de WERDAU (Saxe).

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

2<sup>e</sup>) Remise en état de wagons à marchandises pour l'approvisionnement de BERLIN .

Circulaire du 6 janvier 1949 de la D.W.K. à divers ateliers de réparations ayant pour objet réparation supplémentaire de 1.000 wagons à marchandises pour la ville de Berlin .

Pour l'approvisionnement de la ville de Berlin , 1.000 wagons environ doivent être mis à disposition . Ces moyens supplémentaires de transport doivent être récupérés sur le parc des wagons avariés , par l'augmentation de réparations , puisqu'ils ne sont pas compris dans le plan . C'est pourquoi le rendement du mois de janvier 1949 devra être augmenté par des mesures appropriées de telle façon que ces 1.000 wagons puissent être fournis par des augmentations de rendement comparé à celui des mois de novembre et de décembre 1948 .

Comme cette fourniture supplémentaire de wagons à marchandises provient d'une initiative du Haut Bourgmestre de la ville de Berlin FRIEDERICH EBERT auprès de la S.M.A. . et approuvée par celle-ci , nous devons tenter , en épuisant tous les moyens , et par un rendement de travail supplémentaire d'atteindre le plus tôt possible le but envisagé .

Le nombre des wagons revenant proportionnellement à chacun des ateliers est facile à calculer sur le plan de prévisions .

Signé : KLEIN .

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

VIII - RECENSEMENT DES WAGONS A MARCHANDISES DU 10 DECEMBRE 1948.

Il fait ressortir un effectif total de :

86.020 wagons de la REICHSBAHN en zone soviétique .  
4.454 " des administrations étrangères .

Cet effectif se répartit comme suit :

	<u>de la Reichsbahn .</u>	<u>des Administra- tions étrangères.</u>
Wagons couverts .	19094	1983.
" tombereaux .	40163	1848.
" plateformes .	10229	395.
" à ranchers	1848	58.
" réservoirs .	7754	77.
" frigorifiques .	809	50.
" pour chargements lourds.	215	2.
" d'usines .	863	1.
" de service .	2189	0.
autres wagons .	2856	40.
	<u>86020</u>	<u>4454.</u>
		+
Total général.	90474.	

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

Le recensement précédent au 10 novembre 1944  
ressortir un effectif de :

84,913 wagons de la REICHSBAHN .  
4033 " des Administrations étrangères .  
-----  
88946 " au total .

On ne peut guère tirer de conclusions définitives sur les variations d'effectifs d'un mois sur l'autre attendu que ces recensements représentent l'image d'un jour et d'une heure déterminés et que des wagons de la R.B. , sont sortis à ces date et heure de la zone soviétique en nombre variable d'un recensement à l'autre et que d'autre part le nombre des wagons d'administrations étrangères/en zone soviétique est également variable .  
présents

Le 10 décembre sur l'effectif total recensé de 90,474 wagons ,

81214 étaient en bon état soit 89,7 %

6914 " légèrement avariés mais utilisables , soit 7,6 %

2346 " gravement avariés et inutilisables soit 2,7 %

#### IX- EFFECTIF DES LOCOMOTIVES DE COLONNES .

La S.M.A. dispose en zone Est de plus de 24 lok. Kolonnen ( situation le 22.9.48) . Dans la Direction de la R.B. de Berlin se trouvent 7 colonnes . Les 17 autres autres colonnes se répartissent dans les directions de Dresde , Cottbus , Erfurt , Halle . Chaque colonne est sous les ordres d'un commandant soviétique .

Attributions des colonnes :

Transports pour la S.M.A. hors de la zone Est dans la S.U. (colonne lointaine) et à l'intérieur de la zone Est ( colonne proche).

Chaque colonne comporte jusqu'à 30 locomotives ( brigades) et un effectif en personnel de 200 hommes .

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

Nombre total des locomotives de la S.M.A. : 408 .

Effectif total du personnel : 3846 hommes .

Les locomotives appartiennent aux séries les plus modernes et sont enregistrées comme butin de guerre . Elles sont considérées comme propriété soviétique .

REMARQUE .1°) D'après les renseignements ci-dessus le nombre des colonnes de locomotives est de 10 supérieur à celui accepté jusqu'alors calculable sur la base du nombre total connu des locomotives .

La répartition paraît être faite de telle façon , que celles désignées comme colonnes proches " NAHKOLONNEN " ( parcours à l'intérieur de la zone ) disposent essentiellement de moins de 30 locomotives , effectif moyen de la colonne lointaine " FERINKOLONNE " ( parcours de la zone soviétique vers frontière polono - russe ) .

2°) Le nombre total des locomotives de colonnes de la S.M.A. a diminué de 14 locomotives d'après la situation au 16 juillet 1948 , vraisemblablement par avaries .

3°) Le résumé des types des locomotives de colonnes est à admettre comme suit :

Type 52	-	66 %
" 50	-	25 %
" 01	-	3%
" 56	-	3%
" 41	-	2%
" 42	-	1%
		-----
		100 %

Dans l'ensemble , locomotives lourdes , capables de rendements élevés .

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

X- REPARATION DE LOCOMOTIVES .

Les Karl-Marx-Werke à POTSDAM ont achevé le 20 décembre la réparation de leur 188 ème locomotive . 155 de ces locomotives étaient destinées à la POLOGNE et à la TCHÉCOSLOVAQUIE . Le reliquat , livré aux R.A.D. d'ERFURT , HALLE et BERLIN s'est révélé rapidement inapte au trafic .

Dans les ateliers de l'entreprise séquestrée GEBBERS et C<sup>o</sup> à BERLIN- NIEDERSCHONHAUSEN il a été installé une succursale des nouveaux BORSIG-WERKE de BERLIN-WILHELMSRUH . La main-d'oeuvre qui se chiffre à 146 ouvriers , est recrutée parmi les anciens ouvriers spécialistes de la maison séquestrée . La nouvelle succursale BORSIG s'occupe surtout de la réparation de locomotives . Le matériel est très restreint et ne possède , entre autres , qu'un seul tour pour essieux montés de 10 tonnes . L'entreprise dispose bien d'installations de voies et de puits de montage , mais les grues pour le démontage de grosses locomotives font défaut . A partir du printemps prochain , lorsque deux grues de 20 tonnes auront été montées , on espère pouvoir réparer 4 locomotives par mois . On compte , avec le temps , construire aussi des locomotives neuves .

Les réparations de locomotives sont rendues de plus en plus difficiles par suite de l'impossibilité de se procurer du matériel en zone occidentale . C'est ainsi que la récupération des voitures endommagées pendant la guerre va devoir être arrêtée , la Bizonie , ne livrant plus l'acide phosphorique nécessaire à l'enlèvement de la rouille .

Les Russes ont cessé, depuis le début d'août, les livraisons d'huile de machine de bonne qualité provenant de GALICIE . A l'exception des brigades de transport qui utilisent les stocks de cette huile encore existants, le parc de la REICHSBAHN est entretenu avec des huiles de provenance allemande , très inférieures en qualité .

XI- CARACTERISTIQUES DE QUELQUES PONTS -RECONSTRUCTION .POMMERENZDORF - (sud de Stettin).

Charge par essieu	: 28 tonnes max.
Portée moyenne (Spannweite)	: 80 mètres .
Hauteur du système	: 12 mètres , 50
Poids	: 1.300 t.

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY



28 pont près de STETTIN .

Charge par essieu	28 t. max.
Portée moyenne .	100 mètres .
Hauteur du système	14 m.
Poids .	1.600 t.

KLETZ/KUSTRIN .

Charge par essieu .	28 t. max.
Portée moyenne	68 mètres .
Hauteur du système .	9m.40
Poids .	825 tonnes .

CAEUTH ( S.O. BERLIN ).

Pont V.F. renforcé et remis en état - Les données définitives manquent .

Il est fait envoi ( jointes) à l'ex-n° 14 de 2 photos de travaux effectués sur ce pont .

Les ponts suivants sont renforcés de 60 à 75 tonnes :

PIRNA-KOPI TZ

WEISSERITZ ( Poissentalbrücke).

JOKETabrücke (près de PLAUEN).

NORDEIBEBrücke (près de MAGDEBOURG).

le viaduc de LOBAU .

KLOTZSCHE .

DEMITZ-THUMITZ ( près de BAUTZEN).

le viaduc de CHEMNITZ .

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

Le pont sur la WEISSERITZ, près de RATHENOW, a été reconstruit à 75 tonnes pour permettre le passage des chars sur le terrain d'exercices.

2) MILLOW : (10 kms Sud de RATHENOW).

La S.M.A. a ordonné la construction d'un nouveau pont sur la HAVEL, à STROEDERNE (entre HAVELBERG et RATHENOW). Bois et acier d'une capacité de 60 tonnes.

Les travaux de construction doivent être terminés à la fin fin d'avril 1949.

Les ponts de chemin de fer de BITTERFEID/Mulde et de WITTENBERG/Elbe sont en cours de reconstruction : remise en état des piliers de béton et des constructions métalliques.

Le trafic ferroviaire est de ce fait très ralenti.

Au Sud de ROSTOCK, le pont-route "MILHENDAMBRÜCKE" sur la Warnow a été ouvert à la circulation le 16.12.1948.

Le pont de chemin de fer sur la MULDE près ELLENBURG

PONT DE V.F. SUR L'ELBE A TORGAU .( sur la ligne LEIPZIG-COTTBUS).

Construction métallique : longueur : 200 m. environ.

Le pont est muni d'une seule voie ferrée, mais est conçu pour en recevoir 2. Il enjambe le lit du fleuve, ainsi que les bas-côtés menacés d'inondation en période de crues.

La force portante n'a pu être déterminée.

Voir ci-joint, croquis du pont.

PONT DE V.F. SUR LA SCHWARZE ELSTER à DOBERLUG . (sur la ligne LEIPZIG-COTTBUS).

Construction métallique : longueur : 100 mètres environ.

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

Egalement muni d'une seule voie ferrée , alors qu'il peut en recevoir deux . En plus du lit du cours d'eau , il enjambe aussi les bas-côtés .

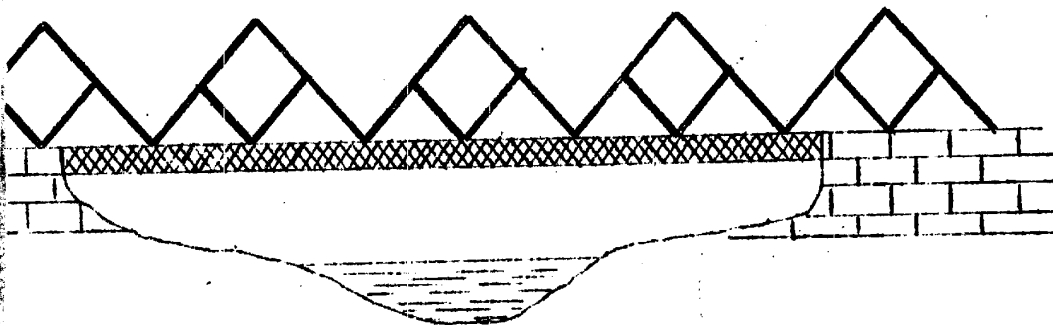
Sa force portante n'a pu être déterminée .

Voir ci-joints croquis du pont .

-:-:-:-:-

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

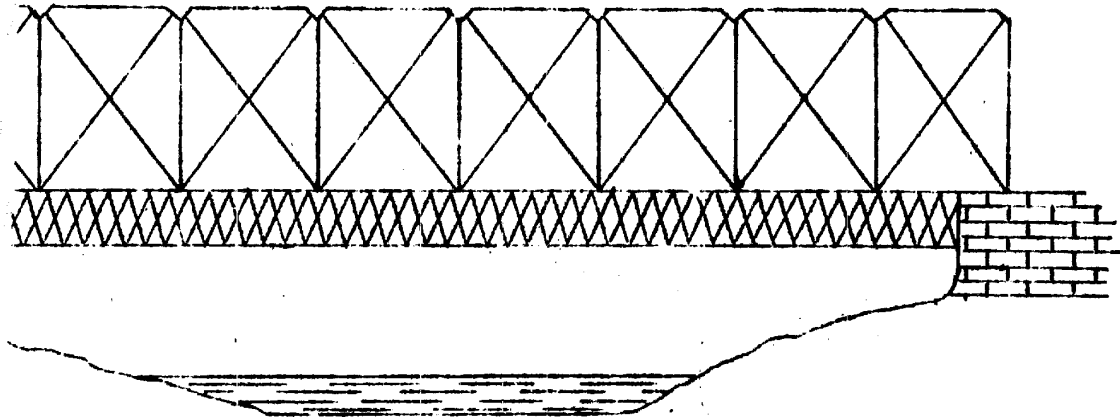
U.S. OFFICIALS ONLY



Lit de la "SCHWARZEN - ELSTER"

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

U. S. OFFICIALS ONLY



Lit de l'ELBE

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY

XII- ETAT DE CERTAINES VOIES FERREES.

1- Voies ferrées .

La ligne de chemin de fer LEIPZIG-TORGAU ,FINSTERWALDE-COTTBUS- GUBEN est à une seule voie .

Il reste toutefois sur cette ligne un tronçon où elle est à deux voies , l'une servant éventuellement de voie de garage. Il est situé entre les stations FALKENBERG et DOBERLUG.

La ligne de chemin de fer ROSTOCK-SCHWAAN- GUSTROW devait être mise en service à partir du 19.12.48 .

La remise en exploitation de cette ligne est liée au programme d'agrandissement du port de ROSTOCK ( voir B.R. B.OI.486 du 8 février 1949 page 3 - Projet de reconstruction de la ligne BUTZOW-SCHWAAN).

XIII- DEPOT DE MUNITIONS .

GROSSER STECKLINSEE ( S. Sud-Est de GREIFENHAGEN , Sud de STETTIN).

-Présence d'un important dépôt de munitions .

XIV- TRANSPORTS D'ALCOOL VERS L'U.R.S.S.

Le 28.12.48 quarante six wagons citernes d'une capacité de 200 à 300 hectolitres ont été remplis d'alcool à 96 % à la Raffinerie de sucre de DESSAU et expédiés aussitôt en direction de BREST-LITOWSK .

Erratum à notre B.R. B.OI.490 du 8 février 1949 ; page 1 il y a : la ligne WRIEZEN-FRIEDERSDORF ( Nord-Ouest de KOSTRIN) a été

démontée depuis octobre 1948 .

il faut : la ligne WRIEZEN-FRIEDERSDORF ( Nord-Ouest de KOSTRIN) a été

remontée depuis octobre 1948 .

SECRET CONTROL  
U.S. OFFICIALS ONLY