

MARCEL PESCHAUD

Secrétaire général du Comité de Direction des grands réseaux
de Chemins de fer français

Les Chemins de fer allemands ET LA GUERRE



CHARLES-LAVAUZELLE & C^{IE}

Éditeurs militaires

PARIS, Boulevard Saint-Germain, 124

LIMOGES, 62, Avenue Baudin | 53, Rue Stanislas, NANCY

1927

TABLE GÉNÉRALE

INTRODUCTION.

La préparation des chemins de fer à la guerre.

	Pages.
La politique gouvernementale.	
a) Le rachat progressif.	6
b) La consolidation de l'autorité gouvernementale et militaire.	13
c) La préparation progressive des chemins de fer à la guerre.	15

PREMIÈRE PARTIE.

L'organisation administrative et militaire en vue de la guerre.

1. Obligations des chemins de fer envers l'administration militaire en temps de paix.	23
2. Obligations des chemins de fer envers l'administration militaire en temps de guerre.	23
3. L'organisation militaire proprement dite.	25
a) Temps de paix.	26
b) Temps de guerre.	28
4. Comparaison avec le régime français.	29
5. Modifications apportées au régime allemand au cours de la guerre.	32
6. Comparaison des cadres militaires des chemins de fer au début et à la fin de la guerre.	33
7. Les « troupes de chemins de fer ».	37

DEUXIÈME PARTIE.

L'exploitation des chemins de fer pendant la guerre.

CHAPITRE PREMIER.

LE RÉSEAU FERRÉ.

1. L'étendue du réseau.	47
2. Caractère stratégique du réseau allemand.	49
a) Frontière russe.	54
b) Frontière autrichienne.	57

	Pages..
c) Frontière française.	57
d) Frontière luxembourgeoise.	58
e) Frontière belge.	59
f) Frontière hollandaise.	63
g) Lignes diverses et travaux complémentaires.	64
3. Avantages pratiques, au point de vue stratégique de la con- texture du réseau allemand.	66
4. Entretien du réseau. Modifications et perfectionnements au cours de la guerre.	68
5. Le réseau des régions envahies.	71

CHAPITRE II.

LE MATÉRIEL.

1. Généralités.	76
2. Locomotives.	77
3. Voitures et wagons.	79
4. Le démarquage des wagons belges et français saisis par les Allemands.	81
5. La livraison de matériel à l'armistice.	83
6. Etat comparatif du matériel roulant en Allemagne et en France avant et après la guerre.	85

CHAPITRE III.

LES TRANSPORTS MILITAIRES.

1. L'état de danger de guerre.	88
2. Transports de mobilisation.	88
3. Transports militaires vers les divers fronts.	94
4. Trains de permissionnaires.	96
5. Transports des troupes de complément.	96
5. Transports de ravitaillement, de munitions et de matériel.	97
7. Transports de retraite et de démobilisation.	99

CHAPITRE IV.

LES TRANSPORTS CIVILS.

La perturbation du trafic.	101
A. — <i>Le trafic des voyageurs</i>	103
1. Les restrictions de 1916.	106
2. Les restrictions en 1917.	109
3. Mesures techniques.	111
4. Nouvelles restrictions réalisées à la fin de 1917 et en 1918.	113
5. Plaintes et protestations.	115

	Pages.
6. Aggravation des restrictions.	116
7. Les effets de la démobilisation.	117
B. — <i>Le trafic des marchandises</i>	118
1. Conditions de transport des marchandises.	121
a) Combustibles.	121
b) Minerai de fer.	125
c) Blés.	126
d) Pommes de terre.	126
e) Munitions.	127
2. Premières mesures prises pour remédier aux perturba- tions du trafic.	128
a) Wagons couverts.	129
b) Groupage des expéditions.	129
c) Réduction des délais de chargement.	130
d) Relèvement des frais de stationnement.	131
e) Transports par eau.	132
f) Autres moyens de transport.	134
C. — <i>Renseignements statistiques</i>	134

CHAPITRE V.

LA CRISE DES TRANSPORTS.

1. Les premières manifestations de la crise (1915-1916).	137
2. Nouvelles mesures prises par les autorités allemandes pour tenter d'enrayer la crise des transports.	141
3. Aggravation de la crise en 1917. Mesures prises pour y pa- rer.	143
a) Chargement des wagons.	144
b) Essai méthodique de substitution des voies naviga- bles au chemin de fer.	145
4. La question de la main-d'œuvre.	147
5. Modifications organiques du service.	149
6. La gravité de la crise d'après des documents officiels.	151
7. Causes de la perturbation du trafic.	161
a) Allongement des parcours.	163
b) Pénurie des matières premières.	165

TROISIÈME PARTIE.

Le personnel.

CHAPITRE PREMIER.

LE PERSONNEL ET LA MOBILISATION.

1. L'effectif du personnel à la veille de la guerre.	171
2. Le personnel mobilisé.	172

	Pages.
3. Le remplacement du personnel mobilisé.....	177
4. Autres mesures prises pour enrayer la crise du personnel..	179
5. Mesures prises en faveur du personnel combattant.....	179
6. L'effectif du personnel à la fin de la guerre.....	180

CHAPITRE II.

L'AGITATION DANS LE PERSONNEL ET LES SALAIRES.

1. L'agitation du personnel de remplacement.....	181
2. La question du droit de grève.....	182
3. La question des salaires.....	183
4. Statistiques des dépenses de personnel.....	185

QUATRIÈME PARTIE.

La politique financière et les tarifs.

CHAPITRE PREMIER.

LA POLITIQUE FINANCIÈRE JUSQU'À LA GUERRE.

1. Le capital d'établissement.	197
2. Le budget des chemins de fer.....	199
a) Excédents de recettes, rendement et amortissement..	200
b) Influence du produit des chemins de fer sur les finan- ces des Etats. Les fonds auxiliaires d'exploitation (ré- serves).	203
3. La gestion financière des chemins de fer de l'Etat prussien.	205

CHAPITRE II.

LES RÉSULTATS DES EXERCICES DE GUERRE.

1. Généralités.	213
2. L'exercice 1914-1915 en Prusse.....	217
3. L'exercice 1915-1916 en Prusse.....	222
4. Les exercices 1916 à 1918 en Prusse.....	225
5. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer alle- mands de 1913 à 1919, comparés à ceux des grands Ré- seaux français.	231
I. — Etendue des réseaux. Capital d'établissement....	232
II. — Recettes voyageurs et recettes marchandises....	234
III. — Recettes totales.	236
IV. — Dépenses totales. Coefficient d'exploitation.....	238
V. — Produit net.	240

CHAPITRE III.

LA POLITIQUE DES TARIFS.

	Pages.
A. — Vue d'ensemble sur la politique des tarifs pendant la guerre.	243
B. — Les tarifs marchandises.	247
1. Augmentation des impôts sur les documents de transport.	247
2. Suppressions et relèvements des tarifs exceptionnels.	248
3. Relèvements des frais et accessoires.	249
4. Impôts sur les transports.	249
5. Relèvement du tarif des expéditions partielles.	251
6. « Surtaxes de guerre » sur le trafic marchandises.	253
C. — Les tarifs voyageurs.	255
1. Les tarifs d'avant-guerre.	255
2. Augmentation des surtaxes d'express.	257
3. Relèvement de 100 p. 100 des tarifs bagages.	258
4. Augmentation des tarifs normaux.	258

CINQUIÈME PARTIE.

L'après-guerre et la réorganisation des chemins de fer.

1. Les répercussions de la guerre sur les chemins de fer allemands.	265
2. L'introduction de la journée de huit heures; la suppression du travail aux pièces; le relèvement des traitements.	267
3. La situation des chemins de fer allemands en 1919.	268
4. La loi d'impérialisation de 1920.	269
5. La campagne en faveur de la rétrocession à l'industrie privée.	272
a) Les propositions de l'industrie privée.	273
b) L'attitude du gouvernement.	278
c) Le rapport des socialistes-démocrates.	281
d) Le rapport des syndicalistes chrétiens.	282
e) Le rapport du docteur Siemens.	283
f) Le projet du gouvernement.	284
6. L'organisation des chemins de fer depuis la loi d'impérialisation.	285
7. L'abrogation de la loi de huit heures.	286
8. L'autonomie budgétaire et la situation financière du réseau depuis l'armistice.	288
a) Exercice 1919-1920.	289
b) Exercice 1920-1921.	291
c) Exercice 1921-1922.	292
d) Exercice 1922-1923.	292

	Pages.
e) Exercice 1923-1924.	293
f) Exercice 1924-1925.	298
9. La politique des tarifs depuis l'armistice.	299
A. — <i>L'évolution de la tarification</i>	299
a) Les tarifs à « chiffres-clefs ».	301
b) Le tarif mark-or.	304
c) Le remaniement des tarifs à la date du 1 ^{er} mars 1924.	305
d) La situation en 1925.	307
B. — <i>Comparaison avec la politique des tarifs en France depuis la guerre</i>	309
a) Le relèvement des tarifs français en 1918.	310
b) L'unification des tarifs français.	311
c) Le relèvement des tarifs de 1920.	313
d) Le relèvement de 1924.	314
e) Le relèvement de janvier 1925.	315
f) Les majorations de mars 1925 et janvier 1926.	316
10. Le problème des gages des réparations et le plan Dawes.	318
11. La constitution de la Compagnie des chemins de fer du Reich.	322
12. Premiers résultats de la réorganisation des chemins de fer allemands.	325
Conclusion	327
Bibliographie	333
Cartes.	