

Du front de Verdun à Nettingsdorf Une locomotive d'artillerie française dans une papeterie Autrichienne

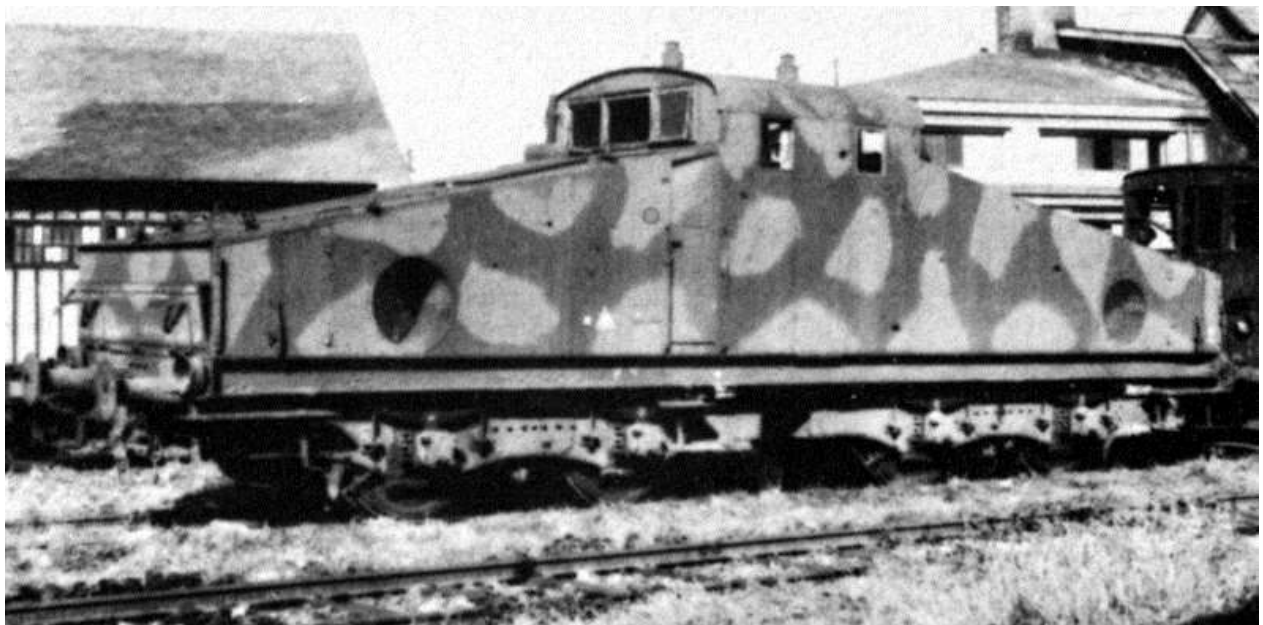
Par Reimar Holzinger – traduction et adaptation Fabien Hallier

C'était en 1952, je commençais à travailler aux Chemins de Fer Autrichiens. Un jour, en allant à l'arrière de l'ancien dépôt de Vienne Nord je découvrais un étrange véhicule. C'était une locomotive à cabine central dont les capots étaient très surélevés. Dans chacun était un moteur à essence, d'apparence très ancienne, et un générateur électrique y était accolé. Comme chacun des bogies à deux essieux était muni de moteurs électriques de traction, j'en déduisis qu'il s'agissait d'une locomotive pétroléo-électrique. Comme tout y était marqué en français, elle devait venir d'un pays où on le parlait, mais personne n'en savait plus sur cet engin. C'était la seule locomotive d'origine inconnue, alors que dans la confusion des dernières semaines de la guerre beaucoup d'engins étaient passés par Vienne mais tous étaient identifiés.

Après quelques temps, cette énigmatique locomotive disparût et on apprit qu'elle avait été rachetée par la firme « Gebus ».

Vétéran de la première guerre !

Onze ans plus tard, j'en apprends plus sur ma mystérieuse étrangère de la station du Nord : dans l'histoire des chemins de fer de France (aux éditions « Presses modernes » il y avait une image de cette locomotive. Elle avait été commandée en nombre pendant la première guerre par l'armée française et on en parlait comme le « locotracteur ALVF-Crochat ». Il y avait deux types, un à deux essieux (22t) et un autre à quatre essieux (44t). Ces machines étaient équipées de deux moteurs à essence de 120Cv à génératrices accouplées qui alimentaient deux ou quatre moteurs de traction. Elles étaient utilisées pour déplacer les lourds canons sur voie ferrée près du front, ce qui fait qu'elles étaient blindées et leurs essieux rapprochés pour permettre de manœuvrer dans les courbes les plus étroites, sommairement installées. Leur force de traction était, à vitesse restreinte, plutôt grande: à 5km/h, elle pouvaient tirer 1500t ou 500t à 15km/h.



Au final, 168 exemplaires du modèle à 2 essieux ont été construits, dont 38 livrées au Chemin de fer du Nord, et 138 à 4 essieux dont 96 pour le ministère de la guerre, 40 pour le Chemin de fer du Nord et 2 pour une compagnie de gaz. Ma trouvaille était donc une de ces 96 locomotives à 4 essieux, survivante de deux guerres, qui était venue se perdre à Vienne Nord. Tout le monde l'y avait oubliée.

Vendue par Gebus à une papeterie

A l'automne 1964, une nouvelle locomotive sur les voies de la papeterie Nettingsdorf à Linz: remontée avec de nouveaux moteurs diesels, mais sinon intouchée, c'est l'ancienne locomotive d'artillerie de la première guerre !

Je m'inquiétais depuis 1956 et là voilà revenue vendue sous le logo de la firme Gebus, de type DGL54 et avec le numéro de série 559...

Elle est maintenant munie de deux moteurs diesel 6 cylindres de 80Cv tournant à 1500 tours/minute, mais ce sont toujours les deux vieilles génératrices shunt de la marque Henri Crochat (80kW, 500V, 160A en courant continu). Les boggies qui portent le châssis sont inchangés avec leur système de pivot et les quatre moteurs Thompson-Houston d'origine avec leurs transmissions par engrenages droits à deux renvois (rapport 1/16.2). Dans la cabine, ou l'on peut accéder des deux côtés, il y a un tableau de bord par direction de l'engin. Les organes de choc sont montés directement sur le châssis principal et l'engin est muni d'un frein à air Hardy-Knorr. Toutes ces données m'ont été fournies par la direction de la papeterie Nettingsdorf.

En 1977, la locomotive est vendue par la papeterie qui modernise ses installations. Elle est rachetée par l'entreprise de travaux de voie Schmidt & Metzger qui entreprend de la ramener près de Vienne.

A cause de sa vitesse maximum de 25km/h, la locomotive perturbe la circulation sur l'artère principale Autrichienne des jours et des jours puis finit par être interdite de circuler à mi-chemin, à Sankt Polten.

De faillite en revente, la locomotive est oubliée puis rachetée par un membre d'une association de St Polten qui commence à la restaurer (et pour cela, vidange les différents carter d'huile)

Quelques années plus tard suite à un regroupement on envisage de déplacer la locomotive à la rotonde de Strasshoff. Sans penser à remettre de l'huile ou il en aurait fallu... Cela se traduit par un blocage catastrophique d'essieu en pleine gare centrale de Strasshof. A l'époque, dans ces cas là on n'y allait pas par quatre chemins, c'était normalement la ferraille.

Sans compter la volonté de M. Holzinger et de quelques autres du musée du chemin de fer de Schwechat, qui échangèrent la locomotive contre une voiture-fourgon, elle aurait été découpée...

En 1996, au terme d'une opération qui consista à ouvrir l'engrenage bloqué pour libérer l'essieu, la locomotive fut rapatriée et préservée à Schwechat.

Je l'y découvrais en 2011.

La suite !

La locomotive va être nettoyée et repeinte dans ses couleurs d'origine grâce au soutien de l'équipe du Chemin de Fer de l'Allier. Par la suite, un des cotés pourrait être rééquipé et permettre à nouveau à l'engin de se déplacer... Pour ses 100 ans ?