

DERAILEMENT A LAUTENBACH ET GRUE COCKERILL

Le mardi 18 novembre 1952, le premier train au départ de Lautenbach vers 6h11 de ce matin glacial, fut dirigé par erreur sur la voie de secours qui longe la Lauch en direction de Bollwiller.

Malgré les manœuvres de freinage désespérées du mécanicien, la locomotive à vapeur emportée par son élan, culbuta le butoir à l'extrémité de la voie et bascula dans le talus enneigé pour atterrir au bord de la route qui mène au pont de Lautenbach-Zell.

Le train omnibus (1) en question était constitué d'une locomotive à vapeur 232 TC(2), d'un fourgon à bagages et de six wagons du type « boîte à tonnerre » (3).

Des nombreux passagers qui avaient pris place à bord, une majorité d'ouvriers se rendant au travail, seuls deux subirent quelques égratignures. Le fourgon seul s'était encastré dans la locomotive, les wagons de passagers étant restés à l'horizontale. Il n'y eut donc que des dégâts matériels. Le train n'avait heureusement pas eu le temps de prendre de la vitesse, sinon il aurait atterri dans la façade de la maison Wehrlen qui se trouvait en face du point d'impact.

Que s'était-il passé ?

La rame, arrivée la veille au soir, était restée stationnée en gare de Lautenbach jusqu'au matin. Comme la voie est en pente on avait, par mesure de sécurité, aiguillé le train sur une voie de secours créée pour réceptionner les wagons à la dérive (4). Avant de siffler le départ, le chef de gare M. O. avait tout simplement oublié

d'aiguiller à nouveau le train sur la voie principale. Le journaliste du Nouveau Rhin Français qui relate l'incident, relève le fait que le brave homme, qui effectuait son service de manière exemplaire depuis des années, était débordé depuis les mesures d'économies exagérées instaurées par la SNCF. Celle-ci avait réduit le personnel au minimum. Le dit chef de gare devait non seulement vendre puis contrôler les billets, mais également actionner les aiguillages, les barrières du passage à niveau, puis accompagner le train jusqu'à Bollwiller. La signalisation, quant à elle, était hors service. Les responsabilités pour les dégâts estimés à quelques centaines de milliers de Francs, étaient pour le moins partagées.

Un autorail vint chercher les passagers débarqués pour les mener à bon port.

Huit jours plus tard deux grues furent nécessaires pour dégager les 106 tonnes de la locomotive de sa fâcheuse posture : une grue sur rail de 45 tonnes provenant du dépôt de l'Ile Napoléon et une autre de 85 tonnes provenant du dépôt de Châlons sur Marne. Une foule de curieux vint assister à ce ballet de monstres, malgré la pluie battante.

(1)un train « omnibus » : est un train local, un « tortillard » qui dessert toutes les gares de son parcours, contrairement aux trains « directs », « express » ou « rapides ».



Les deux grues en action sous les yeux d'une foule de spectateurs accourus malgré la pluie

(2) les locomotives à vapeur 232 TC ou « Baltic » avaient été construites en Allemagne de 1915 à 1918 pour le réseau AL (Alsace Lorraine) par la firme Vulkan Werke. Leur conception leur permettait un usage facile dans les deux sens, ce qui était pratique pour la ligne du Florival puisqu'il n'y avait pas de plaque tournante à Lautenbach. Elles circuleront jusqu'en 1966.

(3) les voitures de voyageurs type « boîte à tonnerre » avaient été construites par la DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) entre 1928 et 1930. La SNCF récupéra ces wagons en 1945 au titre des dommages de guerre. Ces voitures rustiques à deux essieux, avec deux plateformes aux extrémités, furent surnommées « boîtes à tonnerre », en raison de leur bruit de roulement caractéristique.

(4) plusieurs incidents semblables avaient démontré l'utilité de ces voies de secours en contre-pente. En 1931 par exemple, une locomotive en dérive depuis Lautenbach fut arrêtée sur la voie de secours de la gare de Buhl.

Sources :

Le Nouveau Rhin Français du 19.10.1952 ; « Le Petit train du Florival » par Vincent CONRAD et Denis LIEBER, Ed° La Vie du Rail, 2011, pp.205-209 ; fiche technique de la boîte à tonnerre sur le site : cftv.fr

En réaction au texte qui précède paru dans le bulletin d'informations municipales de Lautenbach « Trait d'Union » n° 48 en janvier 2018, et diffusé sur le net, M. GAILLARD d'Allier près Montluçon a pris contact avec l'auteur. M. Gaillard est membre de l'AAATV = Amicale des anciens et amis de la traction vapeur, section Montluçon Auvergne. Cette association a restauré la seule survivante des 4 grues Cockerill de la SNCF, celle provenant du dépôt de Dijon. C'est une grue de ce type (85 tonnes) qui a relevé la locomotive de Lautenbach en 1952. Cette grue Cockerill (du nom de son constructeur Belge) avait d'abord échoué au Musée du chemin de fer de Mulhouse, mais ce dernier n'avait ni les fonds ni la place pour exposer une telle machine. En 2015 la grue Cockerill GD 581 est donc arrivée à la rotonde de Montluçon, où par convention elle est mise à disposition de l'association pour une durée de 15 ans.

Trouver une description et des photographies d'un accident qui a nécessité l'utilisation d'une grue Cockerill a donc hautement intéressé M. Gaillard et ses amis. Nous lui avons transmis des copies des photographies qui nous avaient été confiées par M. Louis MUNSCHY de Buhl. Voilà ce qu'il en dit :

« Merci pour votre aide ! Nous mentionnerons bien entendu nos sources. Vos photos sont très intéressantes : Travail à deux grues (c'est assez fréquent mais il est rare d'avoir les deux engins en photo). La seconde grue est une Industrial Works de 45t.



La locomotive est soulevée par les deux grues

- Le relevage arrière se fait par le gueulard de la chaudière pour éviter de lever en oblique ! Les câbles passent par l'aération de cabine.
- Le calage en bout de grue coté PN est mixte : une poutre sous le bras coté machine déraillée et un plot acier de l'autre côté. (Rare en photo) .
- Les conditions météo : neige ? Glace ? On voit les agents en tenue de pluie. La tenue est celle "officielle" du train grue qui est décrite sur l'inventaire de la grue en ordre de marche au même titre que les câbles ou les poutres !
- Les grutiers ont un semblant de cabine en toile (officielle elle aussi) : c'est la première fois que je la vois déployée !

M. Gaillard a transmis à son tour des photographies de l'accident de Lautenbach, ainsi que des vues actuelles de la grue Cockerill restaurée et conservée à Montluçon. Un bel exemple de collaboration au service de l'histoire.

Michel Wagner

NB : voyez d'autres photos de la grue Cockerill sur le site de l'AAATV : <http://www.aaatvmontlucon.fr>

