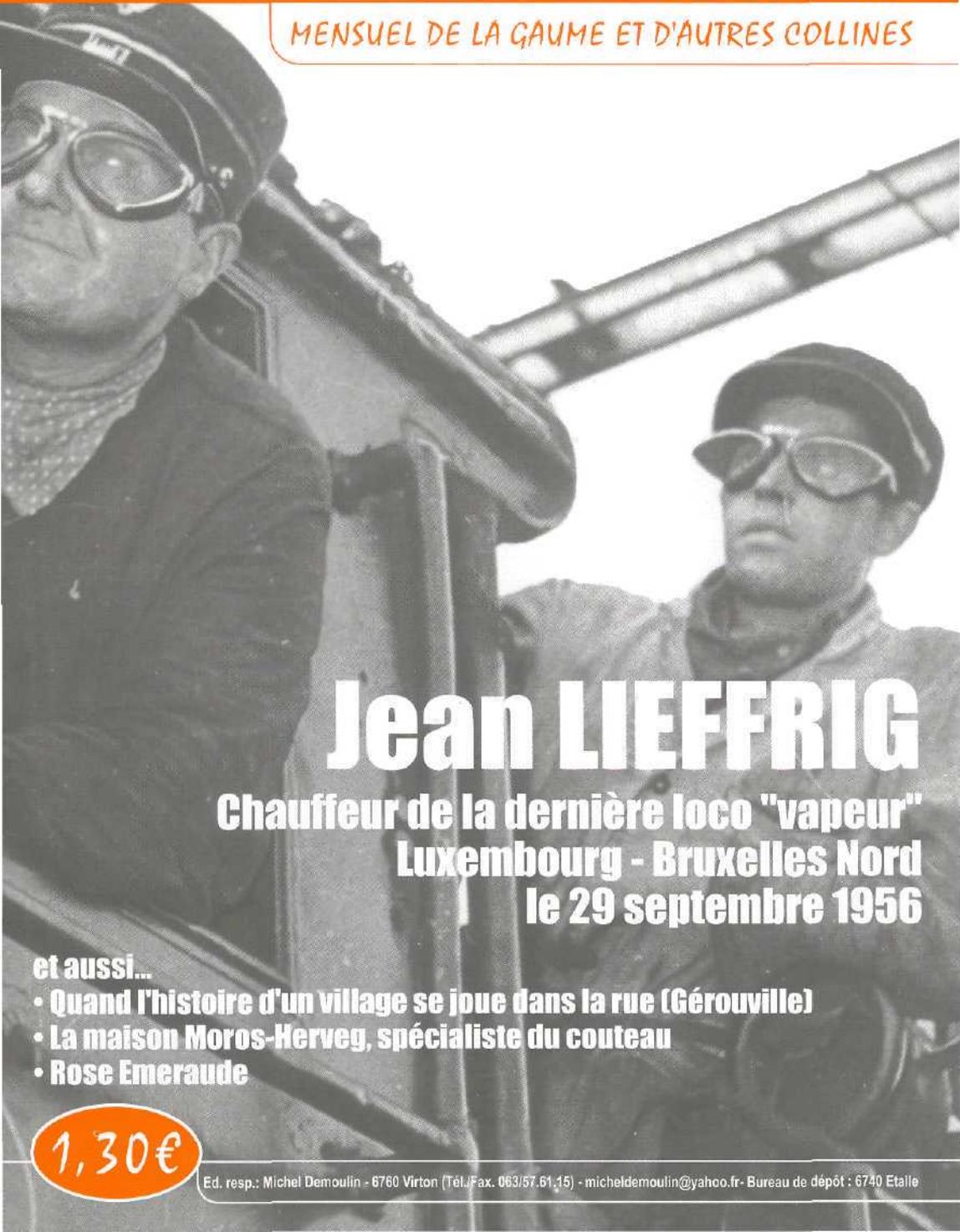


LE GLETTON

N°390

SEPTEMBRE 2008

MENSUEL DE LA GAUME ET D'AUTRES COLLINES



Jean LIEFFRIG

**Chauffeur de la dernière loco "vapeur"
Luxembourg - Bruxelles Nord
le 29 septembre 1956**

et aussi...

- Quand l'histoire d'un village se joue dans la rue (Gérouville)
- La maison Moros-Herveg, spécialiste du couteau
- Rose Émeraude

1,30€

Ed. resp.: Michel Demoulin - 6760 Virton (Tél./Fax. 063/57.61.15) - micheldemoulin@yahoo.fr - Bureau de dépôt : 6740 Etalle

2

*Départ de l'ultime train "vapeur" en gare d'Arlon
dans un soleil automnal*



Chauffeur de locomotives à vapeur

Dans le cadre des manifestations organisées à Marbehan les 25 et 26 octobre prochains, à l'occasion du 150ème anniversaire de la ligne « Bruxelles-Arlon » 1858-2008 (voir détails du programme dans le Gletton d'octobre), le Gletton a rencontré M. Jean Lieffrig de Habay-la-Neuve, chauffeur de locomotives à vapeur qui, accompagné du machiniste Arthur Rausch et de l'instructeur Fernand Léonard, a effectué l'ultime parcours « vapeur » à bord de la 10.018, le 29 septembre 1956, entre Luxembourg et Bruxelles-Nord.



J e a n, fils d'Albert LIEFFRIG (1892 - 1941, cheminot) et de Marie JACQUES (1904-1965, ménagère) est le 3ème d'une famille de 11 enfants comprenant 5 frères et 6

sœurs (dont une est décédée à 18 mois). Il est l'aîné des garçons et est né à Habay-la-Neuve le 8 mai 1927.

La famille



« Papa a fait toute sa carrière aux chemins de fer. Il a commencé en qualité de serre-freins à l'atelier à Arlon. Quand on a supprimé cette qualification suite à la mise en service

sur les locomotives du système de freins

Westinghouse vers 1930, il a été à la voie comme piocheur, puis aux ateliers de Stockem en qualité d'ajusteur. Il a été fait prisonnier à la guerre 14-18 et déporté au camp de Bezirk-Osnabrück en Allemagne, il en est revenu avec une lésion au cœur. Il a été pensionné « avant l'âge » à 49 ans et est décédé la même année en 1941. J'avais 14 ans et j'en ai été fortement marqué.

Ma carrière professionnelle

Suite au décès de papa, j'ai été encore un an à l'école et, à 15 ans, je suis entré à la Poste comme porteur de télégrammes. Je ne gagnais pas beaucoup de sous, mais le peu que je ramenaient à la maison aidait surtout maman. C'est mon frère Albert qui m'a remplacé.

A 16 ans, j'ai travaillé pour l'entrepreneur Spinette à la réfection de la route « Habay-Arlon ». Puis, je suis entré à l'usine d'Athus au déchargement des wagons de coke. Sur les 16 heures, on déchargeait 3 wagons, soit 16 tonnes, pour alimenter les hauts-fourneaux. Cela payait bien mais c'était un travail très dur. De ce fait, je suis alors entré aux chemins de fer comme Papa.

Mon entrée à la SNCB

C'est en juillet 1946, à l'âge de 19 ans, que j'ai débuté à l'atelier de Stockem comme manœuvre au chargement des tenders des machines à vapeur. J'y suis resté deux ans. Je gagnais de 3000 à 3500 francs alors que j'en gagnais le double à l'usine, sans primes de productivité, ni de dimanche, ni de nuit ! Ce travail se faisait à l'estacade et consistait à charger des bennes de 400 kilos de briquettes : les « Célimens ». On chargeait également du « menu » et du « criblé ». Le chef manœuvre des combustibles était un certain Grévisse. J'ai travaillé avec Jules Hinck de Rulles, Edgard Eppe et Jules

Courtois de Habay. A nous trois, sur un service huit heures, on remplissait jusqu'à 22 tenders de locomotives à vapeur dont les types 10, 29 et 36. En résumé, pour charger le tender d'une locomotive type 10, il fallait 8 bennes de briquettes, 4 de criblé et autant de menu, soit près de 7 tonnes au total !

Je deviens chauffeur de locomotive

En 1948, comme il manquait des chauffeurs, je me suis présenté à l'examen. Je l'ai bien réussi mais j'ai été recalé à la visite médicale à cause d'un gloître. Je me suis fait opérer et suis entré à l'atelier de Stockem sous les ordres du contremaître Muller. J'ai commencé sur les types 5, 35 et 30. J'ai ainsi « chauffé » la première locomotive à vapeur, la 5.002 avec Alfred Schmit et Albert Doffagne comme machinistes. Nous étions titulaires en trois équipes : c'est-à-dire qu'il y avait trois équipes comprenant trois chauffeurs et trois machinistes.

Avec les types 35, nous remorquons des wagons de minerai, de coke, de chaux..... Ces trains venaient de Ronet et étaient acheminés vers Stockem, Luxembourg, pour l'usine d'Athus et pour les usines françaises.

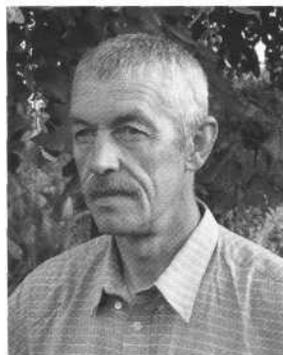
En hiver, quand il y avait une diminution du trafic, il y avait un surnombre de chauffeurs. Alors, on nous mettait au nettoyage de la machine fixe. C'était une ancienne locomotive à vapeur déclassée du type 30 dont la chaudière était fixée sur un socle en béton. On alimentait ainsi cette chaudière sous pression et la vapeur produite servait à chauffer les locaux de la gare d'Arlon. La vapeur passait dans des tuyaux enterrés et alimentait également « le plateau » pour les essais de chauffage des rames à voyageurs.

En été, nous faisons des trains touristiques (11 voitures et un bagage pour les vélos) à destination de la côte belge via Virton, Bertrix, Dinant puis Bruxelles. Nous découchions et le lendemain, on revenait par « la grand ligne ». J'ai ensuite travaillé sur les types 29. On en mettait souvent deux pour tracter 1.600 tonnes pour l'usine d'Athus.

J'ai fait également les trains d'allège entre Sterpenich, gare frontière avec le Grand-Duché (qui avait la particularité de se trouver au milieu des voies !) et Arlon ainsi qu'entre Viville et Arlon. Une locomotive supplémentaire était ajoutée à l'arrière du convoi sans être accrochée, et poussait les wagons pour aider la ou les locomotives à gravir la rampe. Une fois ce travail terminé, on retournait à notre point de départ dans l'attente d'un train suivant à alléger.

En 1950, je suis passé sur les types 10. J'ai chauffé pour la première fois sur la 10.032. Puis, j'ai roulé sur la 10.012, 10.018, 10.024, 10.028 et la 10.030. Ces locomotives remorquaient des trains internationaux à voyageurs à destination de Luxembourg-Bruxelles et en voyageurs omnibus et en semi-direct sur Jemelle.

Le 17 mai 1952, âgé de 25 ans, je me suis marié à Nelly BISSOT originaire de Florenville et nous avons eu 4 enfants.



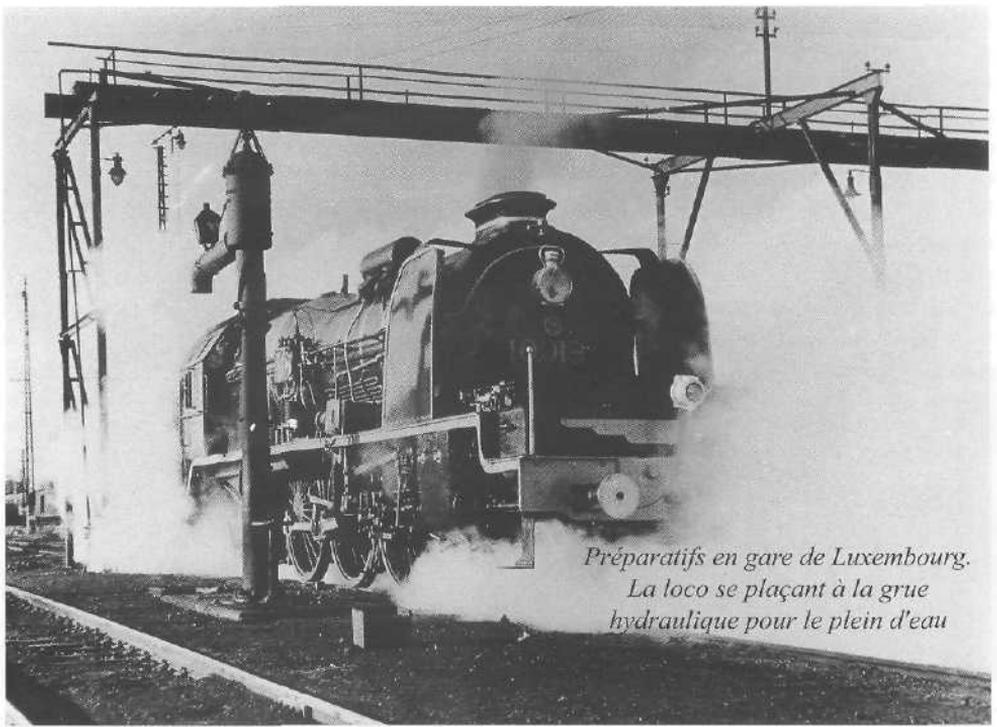
U n d e s
fils, Christian
(12/05/1953), à
l'instar de son
grand-père et
de son papa, a
également fait
carrière aux
chemins de fer.
Il est entré à la
SNCB en juillet
1973, en qualité

de commis de factage à la gare de Monceau et travailla successivement de 1974 au 1er avril 2007, date de sa pension, à la gare d'Arlon comme chef-garde, accompagnateur principal, puis comme rédacteur à la cellule technique du bureau des trains.

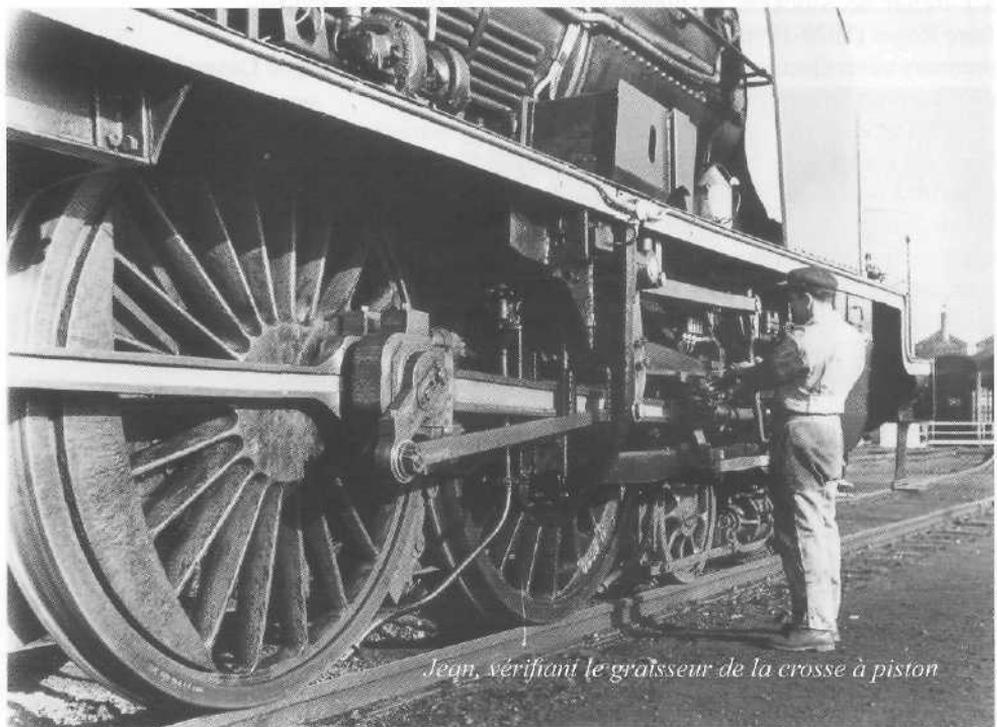
Dernier parcours à bord de la locomotive à vapeur 10.018

Les préparatifs

Il se fait que la 10.018 rentrait de moyenne



*Préparatifs en gare de Luxembourg.
La loco se plaçant à la grue
hydraulique pour le plein d'eau*



Jean, vérifiant le graisseur de la crosse à piston

révision de l'atelier central de Salzinnes après avoir subi un fameux lifting. Elle était flambante et remise à neuf. Les supputations allaient bon train depuis quelques jours quand à savoir qui allait conduire pour la dernière fois une vapeur sur « la grande ligne ». C'est par pur hasard du tableau de service que c'est tombé sur moi en qualité de chauffeur car c'était justement le train que je devais faire en série ce jour là.

C'est Arthur Rausch (28/03/1902-08/05/1978) originaire de Stockem, qui a été choisi comme machiniste car c'était le plus ancien affecté à la conduite des locomotives type 10.



Arthur a eu deux autres frères (sur cinq) à être entrés aux chemins de fer. Nicolas (1903-1977) a été machiniste à la vapeur à l'atelier de Stockem de même que son frère Roger (1920-1996) et a conduit un des premiers trains électrique au départ de la gare d'Arlon pour Bruxelles.

Arthur était un grand costaud et était âgé de 54 ans. A l'époque, j'avais 29 ans. C'était la première fois que je roulais avec lui en service régulier. Je dois vous avouer que l'entente fut plus que cordiale entre nous ainsi qu'avec l'instructeur.

A la remise de Stockem, on l'appelait « le Tarzan » à cause de sa stature qui en impressionnait plus d'un. Et il ne fallait pas lui en compter au point de vue de la conduite d'une locomotive à vapeur, il était imbattable.

Nous ne l'avons su que quelques jours à l'avance que c'était nous deux qui allions faire ce dernier train en vapeur. Les plus anciens parmi les machinistes doutaient que les locomotives électriques mises en service dès le lendemain, le 30 septembre, puissent respecter l'horaire aussi bien que les

locomotives à vapeur.

Le 29 septembre 1956, le grand jour enfin est arrivé !

Je n'étais pas plus stressé que les autres jours, mais un petit pincement au cœur me parcourait cependant de savoir que ce serait le dernier train à vapeur sur cette locomotive. Elle roulait bien la 10.018 mais il fallait « savoir lui parler » à cette loco !

Ce jour là, Arthur et moi avons commencé notre service vers 13 heures. La locomotive sortait de l'atelier avec fière allure. Elle avait été préparée tout spécialement pour ce dernier train et lavée à fond, de même que tous les cuivres avaient été récurés et brillaient au soleil. Nous nous sommes dirigés vers l'estacade pour faire le plein de combustible et, ensuite, vers le relais afin d'effectuer le plein d'eau du tender à la grue hydraulique.

Une fois la bonne pression montée dans la chaudière, nous sommes sortis de Stockem car nous devons remorquer le train 416 pour rejoindre Luxembourg.

Départ de Luxembourg

Arrivés à Luxembourg et après avoir décroché la locomotive, nous nous sommes dirigés vers la remise et sur la fosse à rebus car, à cette époque, on mettait du « Discro » pour détartre les chaudières. Avant de partir, on a graissé la pompe, vérifié tous les niveaux d'eau et d'huile et graissé les bouchons de graissage ainsi que les bielles. Toutes ces opérations se sont déroulées sous l'œil attentif du chef instructeur M. Fernand Léonard, dépêché spécialement de la Direction de la SNCB pour la circonstance. Il nous a accompagné durant tout le trajet afin de s'assurer de la bonne conduite et de la marche du train.

Nous avons « viré » la locomotive sur un triangle de voies, ce qui nous a permis de nous retrouver dans l'autre sens de conduite. A l'inverse des locomotives électriques



Jean, l'instructeur et Arthur, le machiniste aux commandes de la locomotive



équipées de deux postes de conduites : il n'y a donc plus lieu de les virer !

Il y avait beaucoup de monde sur le quai de la gare de Luxembourg ! En plus des voyageurs habituels, la presse locale et nationale s'était déplacée pour couvrir l'événement ainsi que de nombreux photographes : ce qui nous causé trois minutes de retard...

Le déroulement du trajet

Le train international 461 se mit aussitôt en marche. Arrivés en gare d'Arlon, nous avons accusé un second retard dû à un contrôle de la douane. Nous sommes ainsi partis avec neuf minutes de retard sur l'horaire prévu à 17h28. Mais pas de panique, le grand Rausch savait rattraper du retard.

Mais ce dernier convoi en locomotive type 10 ne fut pas aisé à mener « à bonne gare ». En effet, nous avions à remorquer les 311 tonnes des 6 voitures à voyageurs type KI plus le poids de la locomotive et du tender : soit au total quelque 500 tonnes à déplacer à chaque arrêt en considérant qu'il y en avait onze sur le trajet et à lancer la loco jusqu'à 120 km/h entre ceux-ci.

Je me rappelle que chaque fois qu'un train international à voyageurs arrivait en gare de Jemelle, la locomotive était aussitôt décrochée afin de faire le plein du tender à la grue hydraulique. Pendant ce temps, avait lieu la « vente à quai ». C'était vraiment caractéristique, je ne suis pas prêt de l'oublier (*voir en fin de l'article*).

Il faut savoir que les machinistes de la vapeur n'avaient pas, comme leurs collègues conducteurs de trains électriques, la puissance quasi illimitée des kilowatts au bout des doigts. Ils devaient consommer la vapeur avec art et discernement. C'est ainsi qu'ils connaissaient bien leur machine (puisqu'elles étaient titularisées en trois équipes) et, de plus, la ligne avec ses rampes de 16 mm n'avait plus de secret pour eux. Ils avaient chacun leurs repères de freinage à chaque arrêt pour gagner un maximum de temps et d'énergie, tout en respectant le

confort des voyageurs.

Quand à nous, les chauffeurs, nous ne devions pas traîner non plus pour faciliter le maintien de la pression maximale dans la chaudière. Celle-ci avalait quelque 250 briquettes de 10 kilos et 300 pelletées pesant 8 kilos de criblé et de menu et consommait 40m³d'eau.

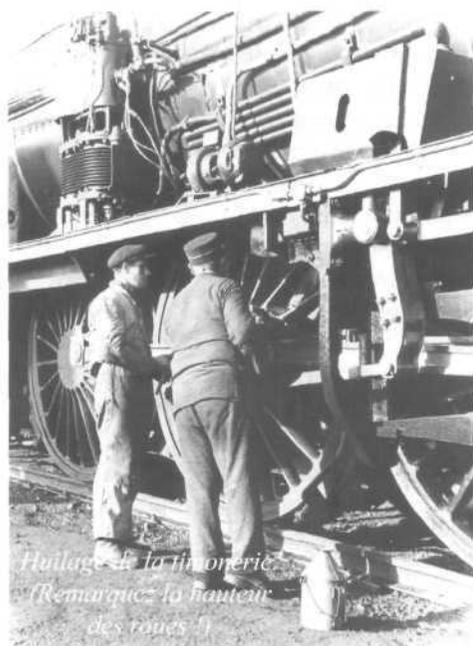
Je dois vous avouer que durant le trajet Luxembourg-Bruxelles, nous n'avons pas eu de problème. On a eu suffisamment de combustible malgré que la locomotive a bien été « poussée ». Pour ce faire, j'arrosais régulièrement les briquettes qui étaient dans le tender pour ne pas avoir trop de poussières. Le charbon ainsi mouillé donnait d'avantage de chaleur et le feu ne se salissait pas. Je m'en suis très bien sorti.

Arrivée à Bruxelles Nord

Nous sommes arrivés à Bruxelles Nord à 20h15 au lieu de 20h18. C'est ainsi que sur tout le parcours, nous avons regagné 12 minutes (le retard à Luxembourg de 3 minutes plus celui de 9 minutes en gare d'Arlon) ce qui fut une belle performance. Nous en étions tous trois ravis et contents. Nous avons décroché notre convoi et à nouveau fait le plein de combustible et d'eau. Nous avons vérifié les niveaux d'huile ainsi que le graissage. Pendant ce temps, les dirigeants de la SNCB auscultaient de près la locomotive afin de déceler un éventuel problème.

Nous avons fait un dernier tour de la locomotive et, avec un pincement certain, avons dû nous résoudre à aller au dortoir de la remise pour nous laver, manger et découcher. (Une certaine amertume se lit sur le visage de Jean).

C'en était fini avec les locomotives type 10 et, de plus, nous passions à un nouveau mode de traction : la traction électrique. A cette époque, c'était encore des journées de dix heures et on ne rentrait pas le jour même à son dépôt d'attache. Après avoir découché huit heures, on devait les autres



*Huilage de la timonerie.
(Remarquez la hauteur
des roues !)*



*Jean en plein effort,
chargeant le foyer.*

fois reprendre une locomotive pour tracter un train au retour.

Après ce dernier voyage à traction vapeur sur la ligne 162 « Luxembourg-Bruxelles », la locomotive 10.018 a encore effectué d'autres services à la remise de Bruxelles-Midi. Elle assura son dernier parcours le 23 janvier 1959, en remorquant le train 2756 d'Audenarde à Bruxelles-Midi.

Il est à souligner que c'est la locomotive à vapeur 10.027 de la remise de Stockem qui effectua le dernier parcours sur la ligne 162 reliant Arlon à Jemelle en semi-direct, le 30 septembre 1956.

Retour le lendemain sur Arlon

Après avoir passé une bonne nuit, nous sommes revenus à Arlon le lendemain comme voyageurs à bord d'un des tout premiers trains électriques circulant sur cette ligne Bruxelles-Luxembourg. C'était des automotrices... et cela nous « a fait drôle ». Arthur Rausch, mon machiniste, a aussitôt plongé la main dans sa poche au moment du départ pour en extraire sa montre à gousset.

Il voulait ainsi vérifier si ce nouveau mode de traction était capable de respecter l'horaire comme lui avec sa 10.018 !

A l'arrivée en gare d'Arlon, il dû bien avouer, un peu déçu : « Elles roulent bien quand même ! »... D'ailleurs, Arthur, ne s'est jamais reconverti à la fée électrique. Il a terminé sa carrière à la vapeur en assurant les trains de marchandises avec les types 29, puis les derniers services d'allège avant la disparition totale de la traction vapeur.

La suite...

Malheureusement, je ne suis jamais devenu machiniste après avoir pourtant réussi l'examen brillamment en me classant premier du groupe de Namur. J'ai été recalé à la visite médicale à cause d'un peu de diabète. Sur le moment, j'ai été fort déçu. Mais avec le recul, j'ai admis et compris que la sécurité est quelque chose de très important à la SNCB et que, par conséquent, elle devait se montrer très sévère !

J'ai conduit également les allèges pendant deux ans avant d'être reclassé comme convoyeur aux trains de marchandises en

traction électrique.

Au début, il fallait deux hommes pour plus de sécurité : un conducteur et un convoyeur qui s'occupait des essais de freins. Mais cela n'a duré que deux ans. Quand les convoyeurs ont été supprimés, j'ai alors travaillé comme chef-manœuvre à l'atelier de Stockem jusqu'à la fin de ma carrière. Je suis pensionné depuis le 1er mars 1985, après 38 ans et 7 mois de service. Je me suis très bien plu aux chemins de fer : je ne l'ai jamais regretté ! ».

Interview de Jean Lieffrig réalisée le 2 septembre 1986 et complétée le 7 juillet 2008

Michel DEMOULIN

Collaboration à mes recherches : Mami Weyders, Marcel et André Rausch, Christian Lieffrig, Nelly Bissot et Guy Albarre que je remercie.

Crédits photographiques du B-Holding de la SNCB, Bernard Muller, René Schlim et Bernadette Bracke.

Sources : « La ligne du Luxembourg » de Jean Dubuffet et « Vapeur en Belgique II » de Phil Dambly.

Pour mémoire, la SNCB considère officiellement que le dernier train de voyageurs à vapeur a roulé le mardi 20 décembre 1966 entre Ath et Denderleeuw. La locomotive titulaire était la 29.013 qui est aujourd'hui préservée par la SNCB comme patrimoine historique pour des circulations exceptionnelles sur le réseau belge.

C'est cette locomotive que vous aurez l'occasion d'admirer en gares de Libramont, de Marbehan et d'Arlon les 25 et 26 octobre prochains ; vous aurez également la possibilité de monter à bord de voitures à voyageurs tractées pour la circonstance par cette locomotive à vapeur et d'effectuer à la demande, le trajet Libramont-Marbehan-Arlon en traction vapeur et /ou de revenir en traction électrique ! Qu'on se le dise...

Jean m'a confié avoir toujours été en admiration devant la performance de ces locomotives type 10. « J'ai eu l'occasion, lors des manifestations du 30ème anniversaire de la fin de la traction vapeur, de monter à bord de la 10.018, en gare d'Arlon, le 26 septembre 1986. J'ai eu beaucoup d'émotions et de nombreux souvenirs sont remontés à la surface. Au passage, je remercie l'Association des Amis du Rail de Virton d'y avoir pensé. Aujourd'hui, j'en garde encore un excellent souvenir. C'est à cette date également que fut mis en service par la société Penning de Saint-Vincent, le premier bus articulé de la province du Luxembourg ! »

JULES BRACKE



Les trains internationaux à vapeur reliant Luxembourg à Bruxelles s'arrêtaient en gare de Jemelle afin de réalimenter en charbon et en eau à la grue hydraulique la locomotive à vapeur. Cette opération ne durait guère plus d'un quart d'heure.

Pour ce long trajet d'environ trois heures, la clientèle - n'ayant rien à se mettre sous la dent - a vu naître l'activité de la « vente à quai » pendant l'arrêt en gare des trains internationaux.

Equippé de son coffre en bois peint en blanc portant l'inscription en rouge «Artic» Jules BRACKE (Tilleur 02/07/1926- Rochefort 31/08/2005), vêtu d'un pantalon blanc et portant un petit calot de la même couleur, vendait à la criée sur le quai : «Gaufres, friscos, chocolats, chocolats glacés, jus d'orange». Le timbre de sa voix ne variait jamais d'autant plus qu'il mettait l'accent sur le mot «Jus d'orange». Les voyageurs payaient de l'intérieur du train par la fenêtre entrouverte du compartiment.

Par tous les temps, il répondait à la demande de ses fidèles clients en faisant varier ses produits. Selon le résultat de la vente, il était fier de refiler de temps en temps une pièce de cinq francs à sa fille Bernadette.

Le succès grandissant, lorsque la demande était trop importante, il embarquait dans le train pour satisfaire la clientèle et débarquait à Namur. Il redescendait sur Jemelle au train suivant.

Le personnel du train et des ateliers, conducteurs, chauffeurs, chefs-gardes, agents de métier, appréciaient à juste titre le travail de Jules qui personnalisait à souhait

Ce grand centre d'activités ferroviaires sis à Jemelle ayant regroupé à son apogée quelque 2000 agents.

La cafétéria de la gare de Jemelle, était tenue à l'époque par Mme Nivette. Dans

celle-ci, un magnifique perroquet répondant au nom de «Coco» faisait la fierté de sa tenancière. Cet animal très intelligent imitait à souhait les coups de sifflet donné par les chefs-gardes au point que tout le monde s'y méprenait. Il semait la pagaille parmi les voyageurs qui couraient, alors que les trains s'ébranlaient avant le signal officiel de départ. Parfois c'était épique !

Pendant ses moments creux, avec sa moto, Jules desservait également la gare de Rochefort. Lors de l'électrification de la ligne 162, le mode de transport changea mais les habitudes restèrent. Jules continua ses activités jusque vers 1963.

Un changement de direction a vu s'éteindre l'activité de «la vente à quai» pour se prolonger à l'intérieur des trains internationaux à voyageurs.

Beaucoup de cheminots et de voyageurs ayant emprunté l'international «Luxembourg-Bruxelles» se souviennent encore aujourd'hui de l'ami Jules. Il incarnait inmanquablement l'image de la gare de Jemelle. Jules et sa boîte à bonbons resteront gravés à jamais dans de nombreuses mémoires.

Mami WEYDERS

*Propos recueillis auprès de Madame
WILLEM-BRACKE Bernadette,
fille de Jules.*



La cafétéria de la gare de Jemelle avec derrière le comptoir, la tenancière Madame Nivette