



TRAMANIA

N° 6 - Quatrième trimestre 2006

Editeur responsable : Roland Dussart Desart
Venelle au Palio, 49 à 1150 Bruxelles
Bureau de dépôt : 1150 Bruxelles 15 // Agrément P505315
ISSN : 1782 - 950X // numéro PP : BC10605
E-mail : roland.dussart.desart@skynet.be

Périodique trimestriel de l'asbl TRAMANIA
Association sans but lucratif - n° d'entreprise 0451.681.686
Siège social : Venelle au Palio, 49 à 1150 Bruxelles
Publié en toute indépendance par l'éditeur responsable

TRAMANIA RESTAURE AVEC LE TTA LA REMORQUE DE RECHTER A.1584 !



SOMMAIRE : p 2 La restauration de la A.1584, p 5 Mon merveilleux papa s'en est allé (Pierre Meeuwig),
p 7 Mnémolithe 1976 (PM), p 14 Gaston Lagaffe, la noix et le tram (Pascal Petit et PM),
p 18 Tramania publications - les 4 dvd sont sortis - le catalogue du Cabri, p 21 Vieux papiers dilatoires (B. Geerinck),
p 22 Dernières nouvelles.

En vertu de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, vous avez le droit de demander communication des données vous concernant, leur rectification ou leur retrait du fichier, en vous adressant à l'éditeur (adresse supra)

LA RESTAURATION DE LA A.1584

Voiture unique attend son heure...

Voici près de 30 ans, en janvier 1978, que la remorque *De Rechter* A.1584 (*construite en 1893 par Bailly à Morlanwelz, absorbé par Baume et Merpent*) était extraite par le TTA du sous-bois de Wavreille, où elle sommeillait en compagnie de la voiture royale A.165.

Si la « royale » a été restaurée depuis lors et fut l'un des bijoux de la commémoration du centenaire de la SNCV en 1985, la caisse de la A.1584 attendait des jours meilleurs sur des étais, à l'entrée du chemin menant à l'atelier de Blier. Quelques tôles avaient été remplacées et un panneau intérieur décapé, mais les travaux n'avaient pas été plus loin, faute de temps, de moyens et de main d'oeuvre.

Le choix de Tramania

Depuis 1993, Tramania œuvre dans l'ombre en faveur du patrimoine vicinal. Une fois conduite à réorienter le bénéfice de ses efforts et soucieuse de valoriser les trois à quatre décennies d'expérience de chacun de ses membres en matière de restauration de véhicules vicinaux, Tramania a découvert un nouveau cadre qui, lui, apprécie et reconnaît son apport : le TTA.

Le TTA ne manque pas de véhicules à restaurer, c'est le lot commun de bien des exploitants. Après un état des lieux, la A.1584 s'est vite imposée comme le *premier* tram vicinal du TTA dont la restauration sera entièrement prise en charge financièrement – et pour une bonne part « physiquement » – par Tramania. Les raisons de ce choix ne manquent pas :

Pour le futur train à vapeur du TTA

Le TTA ambitionne de mettre à nouveau sous pression ses HL. Bravo ! Mais que mettre derrière ? Avec sa grande capacité (deux compartiments dotés chacun d'une banquette longitudinale et de quatre transversales – une double et deux simples), la A.1584 est le véhicule idéal pour rentabiliser des circulations « vapeur » en participant à la composition d'une rame « vapeur » authentique.

Pour son dessin original

Aucune voiture vicinale du type de la A.1584 n'est aujourd'hui opérationnelle ni même en état de présentation : sa remise en état comblera un vide dans le panorama de l'ensemble des voitures vicinales préservées dans le pays.

Pour le centenaire de la ligne de Melreux

2009 sera riche en manifestations historiques sur la ligne du TTA, du matériel d'époque s'impose...

Pour ses essieux *De Rechter*

Cette voiture présente la particularité d'avoir été dotée d'essieux rayonnants *De Rechter*. Si quelques autres voitures préservées en ont conservé le nom (remorques A 1576 (Schepdael) et A.19220 (CDV)), aucune voiture « voyageurs » préservée ne possède d'essieux *De Rechter* opérationnels, ces deux voitures ayant été modernisées avec des essieux rigides malgré un grand empattement.

Du côté des wagons, on compte bien les 3694 (Burdinne), 7801 (CDV, restauré par Pierre Meeuwig), 7848 (Blier) et 7849 (Weelde)...

Pour sa dimension internationale

Comme cette technique fut exportée dans de nombreux autres pays (Pays-Bas, France, Allemagne...) l'occasion est trop belle de mettre à l'honneur l'un des tout premiers représentants d'un procédé qui contribua à l'essor des tramways belges dans le monde. Le brevet date de janvier 1892, nous avons bien affaire à l'une de ses premières applications.

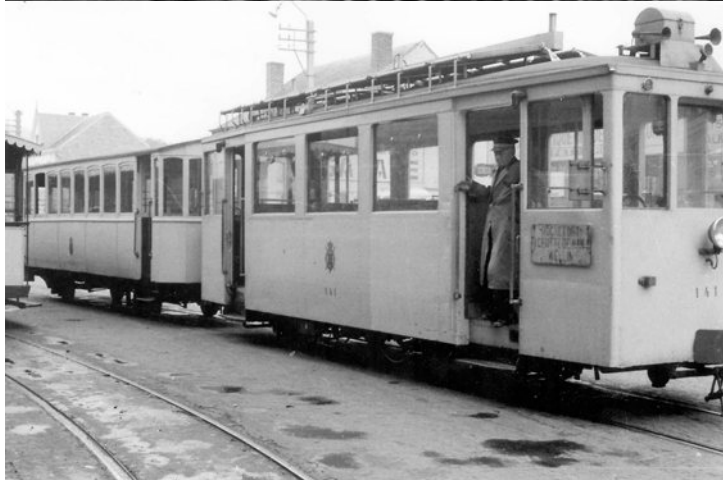
Les photos de la couverture

En haut à gauche : la A.1584 à l'entrée de Blier, dans son état au 23 septembre

En haut à droite : démontage des pièces à éliminer du châssis avant son montage sur essieux *De Rechter*

En bas à gauche : Léon au décapage du plafond, Pierre à celui des panneaux, Jean-Marie au démontage des encadrements de fenêtres.

En bas à droite : encore Pierre au fin grattage



Les photos du haut et du centre gauche sont prises à Han sur Lesse le 21/7/1955 par J. de Werpe (collection René DE LOECKER)

Les autres à Wavreilles, en septembre 1972 par Pierre Meeuwig.

Les essieux *De Rechter*

Bien sûr, la caisse de la A.1584 est dépourvue de ses essieux rayonnants *De Rechter*. Elle avait toutefois conservé les deux pivots sur lesquels se fichaient les cadres des essieux ainsi que les quatre points d'attache de ses suspensions spéciales. La remise en servive de cette voiture passera d'abord par le prélèvement temporaire d'organes sur le wagon A.3694 ; temporaire car la reconstitution de ces pièces dans l'immédiat ne permettrait pas de respecter l'échéance prévue pour l'achèvement de la restauration : 2008 ! A terme, le wagon sera remis en état.

La convention

L'intervention de Tramania au profit de la voiture A.1584 du TTA est coulée dans une convention régissant les droits et obligations des deux parties. En résumé, Tramania finance, planifie et réalise la restauration, le TTA met ses infrastructures, outillages et pièces à disposition, le tout dans la transparence et la communication.

La version finale dans laquelle sera restaurée la A.1584 est laissée à la sagesse du TTA, pour autant qu'elle soit plausible sur le plan historique. On s'oriente toutefois vers la version à portillons, histoire d'alléger une allure déjà fort massive et d'offrir de l'air aux passagers.

L'état des lieux

Le châssis

Le châssis sur lequel repose la caisse est peu corrodé. Un sablage léger, une couche de peinture convertisseuse de rouille et une autre de finition devraient suffire pour les prochaines décennies.

L'état extérieur

La toiture de la A.1584 semble imperméable : le moment de vérité viendra lors du démontage de l'auvent qui la recouvre aujourd'hui, juste avant son transport vers Burdinne.

Certaines tôles des plates-formes d'extrémité avaient déjà été remplacées ; les autres, tantôt corrodées, tantôt abîmées, feront place à des tôles non sujettes à corrosion.

L'état intérieur

La A.1584 s'avère globalement très saine : un stockage loin du sol et une bonne toiture lui ont épargné les attaques des pourritures et des champignons. Tout au plus les boiseries des plates-formes et certains cadres de fenêtre ont-ils souffert de l'humidité. Rien d'irréparable : quelques lattes seront remplacées et l'ensemble traité et teinté dans les règles de l'art.

La voiture est complète en termes de banquettes, de châssis de fenêtre et de portes. Trois fenêtres au moins sont d'ores et déjà fonctionnelles et s'ouvrent sans problèmes. Il manque une serrure, de stock au TTA, et quelques ressorts servant au mouvement de cadres de fenêtres seront reconstitués dans les règles de l'art.

AU TRAVAIL (1) !

Chronique des 148 heures de travail déjà consacrées à la A.1584 de la mi-juin au 30 septembre 2006...

Quand la confiance règne, il ne faut pas attendre la conclusion d'une convention pour commencer à travailler. Plusieurs membres du TTA ont d'ailleurs aussitôt mis la main à la pâte, enthousiasmés par un projet qui présentera aussi l'avantage pour certains de se développer près de chez eux, à Burdinne.

(suite du texte en page 4 ter →)

Apportez votre pierre en faisant bon accueil aux publications pp18-20 !

!!! Quatre nouveautés !!!

Les carnets de voyages de J.L. Bayeux et de P. Van Campenhoudt
Les DVD de la ligne littorale et celui des diapos de Maurits Van Witsen

Sortie début novembre

Repérages mécaniques...

La faisabilité de la combinaison de la caisse de la A.1584 et des essieux rayonnants du wagon A.3694 devait être vérifiée sur le terrain, en comparant sur les deux véhicules les cotes des différents organes pertinents. Un examen on ne peut plus concluant, au millimètre près !

...et démontages du même tonneau

La A.1584 est encore dotée des deux pivots sur lesquels pivotaient ses cadres d'essieux *De Rechter* ainsi que des pièces d'angle servant à la suspension. Toutes ces pièces devront être remplacées, vu l'usure des premiers cités et les coups subis par les secondes lors du démontage et/ou (?) de la récupération de la caisse. Et pour les remplacer, il faut commencer par les démonter, une opération particulièrement pénible dans un milieu étroit et confiné (photo en couverture).

Etayages

La A.1584 recevant désormais la visite hebdomadaire de quelques centaines de kilogrammes de membres actifs de *Tramania* et/ou du TTA, on commença sagement par renforcer l'édifice sur lequel elle reposait depuis 1978...vous avez dit « sécurité » ?

Travaux intérieurs

La A.1584 se trouvant encore à l'extérieur dans un espace non clôturé, les efforts porteront principalement sur son aménagement intérieur et ce jusqu'à son transfert à Burdinne.

Les boiseries de cette voiture, d'un bois le plus souvent fort sombre (sauf sur certaines des cloisons séparant les compartiments) avaient été successivement recouvertes d'une peinture en « imitation bois », d'une couche de vernis, toutes datant de l'ère vicinale, et enfin de couches de peinture blanche et bleue par son deuxième propriétaire. Les plafonds avaient reçu deux couches de peinture grise et blanche commençant à s'écailler.

Toutes ces couches sont éliminées tantôt au décapant chimique, tantôt au pistolet à chaleur, avant maints grattages et ponçages. Le plafond, toujours pénible à décapier, attire moins les volontaires...mais il faudra bien y passer...

Faudra-t-il en mettre une « section » à charge de chaque actif (il y a huit sections et presque autant de travailleurs, cela tombe bien) ??? Les émules de Michel Ange sont les bienvenus ! Pas

d'angelots prévus, juste une couche de blanc cassé ou coquille d'œuf...

Au passage, les encadrements des 16 fenêtres ont été démontés pour permettre leur décapage à domicile.

La voiture a fait l'objet d'une cartographie détaillée permettant d'identifier toutes les pièces démontées... pour autant que l'on n'oublie pas de les marquer !

Les résidus d'une installation électrique non vicinale ont été éliminés ; le démontage des portes latérales des plates-formes et des derniers éléments de quelques montages « modernes » encore utiles pour la fermeture du tram attendra évidemment son transfert à Burdinne.

Fouilles archéologiques en cours : avec VOTRE concours ?

Un vaste travail de documentation a été entamé pour reconstituer la A.1584 dans une version plausible. Qui plus est, ce travail a livré également les plans originaux de *tous* les brevets *De Rechter* dont les lecteurs de *Tramania* auront la primeur dans le prochain numéro !

Faut-il dire que nous recherchons encore des photographies et de la documentation sur toutes les voitures *De Rechter* en Belgique et à l'étranger ? Adresse en page 1.

(A suivre...)

Les prochains numéros de *Tramania* vous détailleront donc la progression des travaux.

Nous lèverons en outre le voile sur les essieux rayonnants *De Rechter*. Le n° 7 vous proposera en effet une biographie inédite de François De Rechter ; vous pourrez découvrir tous ses brevets, ferroviaires ou autres...avant un inventaire de toutes les voitures belges ou étrangères dotées de ce dispositif...

Rendez-vous dans *Tramania* n° 7

« Les voitures De Rechter Chapitre 1er. L'inventeur »

Pour être certain d'obtenir ce n°, abonnez-vous (1 an ou 5 n°) : 7,50 EUR au cpte 000-1331917-10 de Tramania asbl



En haut à gauche, Bernard démonte les aérations des portes de compartiment. Au centre et bas gauche, les restes de pièces de suspension de Rechter (24 rivets à faire sauter !) et une vue d'essieu. A droite, Georges et Léon s'attaquent à une méchante couche de peinture blanche, renforcée de mastic. Roland peaufine le décapage.