



I. V. Z. W.

EUROPEAN FEDERATION OF MUSEUM & TOURIST RAILWAYS

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

UPDATE NR 27

April 2015

L' ACTUALITE DU PATRIMOINE FERROVIARIE DANS TOUTE L'EUROPE NOUVELES ♦ POINTS DE VUE ♦ ARTICLES ♦ EVENEMENTS ACTUELS ♦ OPINIONS

If you would like to receive your copy of Update in German, please let Josef Sabor know (contact details on the last page).

Si vous souhaitez recevoir une version française de Update, veuillez le notifier à Josef Sabor (coordonnées en dernière page).

Wenn Sie das Update auf Deutsch erhalten wollen, wenden Sie sich bitte an Josef Sabor (Kontakt siehe letzte Seite).

RAPPORT DU PRESIDENT

J'écris ceci à mon retour d'une semaine en Scandinavie, où j'ai participé à une réunion du Conseil de FEDECRAIL à Stockholm, le dimanche 7 juin et au congrès annuel d'Europa Nostra tenu à Oslo du mardi 9 au samedi 13 juin. Je mentionne ces événements parce que tous deux étaient très importants pour nos activités.

La réunion du conseil était la troisième à laquelle nous avons invité des présidents des organismes de coordination nationaux afin qu'ils puissent observer l'une de nos séances d'affaires normales et faire savoir au Conseil quelles sont leurs priorités et la meilleure façon dont ils pensent que nous pouvons les aider. Chacune des trois sessions a débouché sur des pensées similaires et aussi, certaines différentes. Une

distillation de ces sessions sera préparée au cours des prochains mois et un rapport sera distribué pour un examen plus approfondi.

Outre les activités normales de la journée, comme le fait d'approuver les budgets et l'examen du congrès annuel tenu récemment en Italie, qui a été probablement l'un des plus réussis de l'histoire de FEDECRAIL, il y a eu une discussion approfondie de notre échange de jeunes et comment il devrait être financé, particulièrement ce qui concerne la demande de subventions auprès des organismes de coordination nationaux. L'argument pour poursuivre une telle subvention, c'est qu'elle souligne pour les organismes de coordination la nécessité d'appuyer notre échange de jeunes et d'intéresser les jeunes. Elle évite aussi la dichotomie entre ceux qui n'ont pas de jeunes participant au Camp de jeunesse, mais subventionnent ceux qui le font. L'argument en faveur d'un financement venant des fonds d'administration générale, c'est qu'il aide organisations les plus pauvres qui pourraient être dissuadés d'encourager leurs jeunes à participer. Solliciter une telle subvention est discutable, alors que FEDECRAIL est en excédent. Le Conseil a l'intention de soumettre cette question à la prochaine Assemblée Générale.

Le Conseil a également accepté de nommer Sten Ersen-Wester comme troisième vice-président de FEDECRAIL en accord avec notre constitution. Sten siège à notre Conseil depuis 2005(?), après avoir été président de MRO, notre membre suédois qui représente les lignes de chemin de fer historique en Suède. Au fil des ans, Sten a travaillé beaucoup pour développer le concept de passeport et on lui doit, en grande partie, la mise en place de FEDECYOUTH et l'échange de jeunes annuel.

J'ai donné au groupe les dernières nouvelles WATTRAIN et sa conférence à Tokyo plus tard cette année. La pré-inscription est déjà ouverte à <http://web.apollon.nta.co.jp/WATTRAIN2015/> et les membres, et leurs membres, ainsi que leurs membres individuels sont les bienvenus. Le thème est axé sur la viabilité future des lignes de chemin de fer patrimoniales qui sera discutée pendant les deux jours consacrés aux séances de travail (samedi 24 et lundi 26 octobre 2015) et celles-ci seront suivies par un programme de visites guidées dans des chemins de fer à vapeur, des musées et des lieux historiques, mêlées avec des voyages sur les lignes des trains à grande vitesse de Shinkansen. Il y

aura des conférenciers d'Australie, d'Europe, d'Amérique (Nord et Sud) et, bien sûr, du Japon lui-même.

Europa Nostra, pas tout à fait par hasard, a tenu son congrès annuel qui a commencé quelques jours plus tard à Oslo. FEDECRAIL est un membre de cette organisation culturelle paneuropéenne et je suis un des membres fondateurs de son Comité de l'ingénierie et de l'industrie patrimoniales. L'organisation fait beaucoup de lobbying pour le secteur du patrimoine et elle est chargée par l'UE de distribuer certaines subventions en son nom. En effet, non seulement le commissaire actuel à l'éducation, à la Culture, à la Jeunesse et au Sport de l'UE, Tibor Navracsics assistait à réunion d'Oslo, mais aussi son prédécesseur, Mme Androulla Vassiliou, qui est toujours très active et soucieuse de promouvoir la formation de compétences traditionnelles, dont elle a discuté avec moi à la lumière de certaines initiatives prises dans le secteur du patrimoine britannique.

Peter Ovenstone, notre organisateur de conférences, a également assisté au Congrès, ainsi que Stefano Benazzo, notre conseiller honoraire, qui a récemment été nommé au conseil d'administration de WATTRAIN. À mon avis, c'est très utile pour le développement de notre réseau de contacts, qui est d'une immense importance pour nos activités de lobbying.

DAVID Morgan

15 juin 2015

CARLES SALMERON I BOSCH est mort



Nous apprenons avec tristesse le décès de Carles Salmeron i Bosch. Les obsèques sont célébrées à Barcelone le vendredi 7 août 2015 à 11 heures.

Il a succombé à la suite d'une longue et douloureuse maladie. Je l'avais rencontré en mai dernier, lors des Jornadas de Ferrocarriles Turisticos, organisées comme les années précédentes par les Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Il était très fatigué, et m'avait confié que c'était probablement la dernière fois que nous nous rencontrions.

Je connaissais Carles depuis plus de vingt cinq ans, et je l'avais rencontré de très nombreuses fois, à Barcelone, ou à son domicile dans les Pyrénées, à La Pobla de Lillet, proche du Musée del Cement, et aussi lors des Conférences Fedecrail auxquelles il participait régulièrement, et même à Cuba.

Carles était un écrivain et un historien important, il avait entrepris de nombreuses recherches sur les chemins de fer en Catalogne, puis sur les chemins de fer et tramways dans toute l'Europe. Il avait publié de très nombreux livres, à la suite de ses recherches.

D'autre part, il avait entrepris un travail important de sauvegarde du Patrimoine ferroviaire.

Une Conférence de Fedecrail avait été organisée en 1998, avec son aide. Nos avions eu l'occasion de visiter son musée, à La Pobla de Lillet.

Son décès est une grande perte, pour les historiens ferroviaires, mais aussi pour la sauvegarde du Patrimoine ferroviaire.

Nous présentons nos condoléances à son fils Joan Carles Salmeron.

Au revoir, Carles, et merci pour ton travail.Jacques Daffis

Vice Président Fedecrail 6 août 2015

21 ANS SECRÉTAIRE DE FEDECRAIL, une bonne période touchant à sa fin.

Fedecrail a été fondé en 1994 par un petit groupe de gens qui ont ensuite formé son conseil. Secrétaire de l'association depuis 21 ans, j'ai servi une période qui est assez longue à mon avis- ni trop longue, ni trop courte. J'ai réfléchi à ce sujet récemment.

Quand serait le bon moment pour me retirer et trouver un successeur?

Que se passerait-il, si ma motivation chutait en dessous de 100 %, disons à 95 ou 85 pourcent? À l'heure actuelle, elle est encore de 99-100%, mais une baisse jusque 85 % pourrait entraîner un optimisme trompeur- vous n'avez pas remarqué la baisse, mais dans une situation difficile, les motivations pourraient s'éroder instantanément et tomber à un niveau très bas.

Il ne serait pas raisonnable d'attendre le moment où mon manque d'intérêt pour les tendances et les développements modernes auraient un effet négatif sur mon travail, et il me semble aussi qu'un nouveau secrétaire de Fedecrail pourrait apporter du sang neuf venu de son propre contexte.

J'ai discuté ce sujet avec plusieurs personnes. Quitter la tâche à un moment où tout va bien était une bonne idée, à leurs yeux, et les cimetières sont toujours pleins de gens indispensables, de toute manière. Ne vous y trompez pas : je ne suis pas indispensable du tout, donc je n'ai rien à prouver.

Il y a tellement de personnes compétentes dans notre champ de travail qui peuvent faire un très bon travail, et même meilleur que le mien.

Quel est le travail du secrétaire? Bien sûr, la rédaction des ordres du jour (à partir d'un modèle standard), la rédaction des procès-verbaux, l'annonce des réunions, la correspondance avec les membres parmi d'autres choses. La présence à quatre réunions du conseil par an fait partie de la tâche, et accessoirement à d'autres réunions aussi. Mais pour ces trajets supplémentaires nous avons habituellement un plus grand nombre de gens disponibles en dehors du conseil : pensez au Groupe d'exploitation du Patrimoine ou du HOG, qui accomplit beaucoup de bon lobbying auprès de l'ERA.

La rédaction du projet d'ordre du jour ne prend pas longtemps, tandis que le compte rendu peut être rédigé à l'hôtel ou durant le voyage de retour à la maison. On peut lire la dizaine d'e-mails quotidiens en se rasant le matin, et normalement, je peux écrire 7 réponses simples en 10 minutes. Il y a toujours des messages qui exigent plus de temps, quand les gens sont en désaccord sur un point, ou lorsque certaines interprétations difficiles doivent être faites. Ceux-là sont pour plus tard dans la journée.

Mais encourager les gens devrait être une tâche majeure aussi : c'est ensemble que nous devons aller à l'avant.

Qu'est-ce qui motive un secrétaire? Au cours de mes 21 ans, j'ai visité 26 pays, j'ai rencontré des gens, tous vraiment intéressés par la préservation ferroviaire, j'ai assisté à des réunions au Parlement européen, dans les institutions ferroviaires européennes, aux Bureaux nationaux des chemins de fer, dans des musées, dans des voitures royales, sur un musée ferroviaire international mobile; j'ai été sur le tablier de locomotives vieilles de 140 ans, j'ai vu des scènes que peu de gens ont vu et aussi, j'ai vu Fedecrail devenir un acteur majeur en Europe, voire dans le monde entier, dans le secteur du patrimoine ferroviaire. Pensez-vous que vous pourriez faire cela tout seul sans Fedecrail? Non, le poste est assez spécial.

Fedecrail aura bientôt besoin de candidats pour le poste de secrétaire, puisque je vais quitter mon poste à l'assemblée générale annuelle prochaine, qui doit avoir lieu en avril ou mai 2016.

Livius J. Kooy.

Conférence Fedecrail 2015 – Italie

Avril est arrivé et revoici le temps pour la rencontre annuelle de printemps des membres et des supporters de Fedecrail. Cette année, plus de 120 participants ont été reçus par des collègues et des résidents du nord-est de l'Italie, une région dépeinte par Shakespeare comme une contrée de gentilshommes, d'intrigues, de marchands et d'amants. Nos hôtes se sont assurés que nous revivions de nombreux aspects du 'Grand Tour', tant apprécié par l'aristocratie européenne des 18^{ème} et 19^{ème} siècles. Nous visitions une région qui a vu ces dernières années le statut de patrimoine de l'humanité accordé aux villes de Venise (et son lagon), Vincenza (incluant les villas palladiennes) et Padoue ainsi qu'aux Dolomites, montagnes au nord de la région.

Avant de quitter la Grande-Bretagne, il avait été intéressant de fouiller dans un des livres de références favoris de l'ancien homme politique et

présentateur de télévision britannique Michael Portillo. Parmi les références italiennes, le *Guide continental des chemins de fer et le manuel général* de Bradshaw, daté de 1913, couvre la Vénétie, mais je n'ai pas réussi à trouver de références aux villes et cités la région Trentino - Alto-Adige. Pendant la conférence, nous avons appris que la région avait connu une histoire turbulente et avait fait partie jadis de l'empire austro-hongrois. En 1919, la région a été absorbée dans l'Italie suite à la grande Guerre comme l'une des colonies. Rentré chez moi, cela m'a permis de trouver des références dans la section 'Autriche' du manuel. La région de Trentino est principalement italophone, alors que l'allemand prédomine dans l'Alto-Adige.

La Vénétie est la région relativement plate qui entoure Venise, le delta de la rivière Po et les villes de Venise, Vérone et Vicenza. C'est un domaine économiquement important avec des industries autour des villes et des bandes de vignobles et vergers de pommiers remplissant la campagne fertile. Notre base principale était à Padoue (15-19 avril), où notre hôtel était idéalement située pour l'accès aux sites historiques (académiques et religieux), l'endroit où se tenaient nos séances de travail et le transport en tram, bus et train. Cette année, des visites avaient été organisées avant les rencontres du Bureau et les réunions de travail, et de nombreux participants sont arrivés un jour ou deux plus tôt que d'habitude. Pour faciliter notre visite, nous avions un carnet de 10 tickets à utiliser pour le transport public en ville - chaque ticket était valide pendant 75 minutes. Pour valider les tickets, il vous fallait vous souvenir d'annuler (de composter) votre ticket dans une machine qui imprimait la date et l'heure d'utilisation – les machines sont généralement situées près des portes d'entrée dans les trams et les bus (les mêmes règles s'appliquent aux tickets de train qui ne sont pas pour des services spécifiés – dans ce cas, l'équipement se trouve dans les salles de réservation et sur les quais). La plupart de nos trajets sur rail se sont faits sur des trains FS (l'exploitant national des chemins de fer Ferrovie dello Stato, commercialisés sous le nom de Trenitalia). Nous avons vu des services express financés par le privé, mais nous ne les avons pas empruntés.

Le mercredi 15 avril, notre destination était le centre touristique principal de la région, la magnifique ville de Venise, qui fut jadis l'un des ports les plus importants au monde. Après un trajet en train depuis Padoue et un court trajet sur l'un des bateaux du canal, une visite avait été planifiée à l'Arsenale et au musée naval. Nous avons vu des objets navals exposés et des aspects de la construction artisanale de gondoles et de vaisseaux maritimes. Une réplique de la péniche du Doge est

également en construction. Après le déjeuner, certains membres ont participé à une visite guidée de la ville pendant que d'autres flânaient dans les ruelles ou / et jouissaient de l'hospitalité locale, ou encore profitaient du voyage retour en bateau. Quel que soit le choix, on pouvait s'imprégner de l'ambiance historique. A notre connaissance, aucun délégué n'a eu droit à une sérénade des gondoliers !

Le jeudi 16 avril, notre équipe a été divisée. Les membres du Bureau et des groupes de travail étaient consignés tandis que le reste d'entre nous avaient le loisir de profiter d'un autre bref trajet en train. La ville de Vicenza est connue pour l'importance de l'architecte vénitien du 16^{ème} siècle, Andrea di Pietro, mieux connu sous le nom de Palladio. Palladio basait son architecture sur la symétrie et la perspective gréco-romaines classiques, des plans qui ont continué à se développer jusqu'au 18^{ème} siècle. Pendant notre visite guidée, nous avons vu de nombreux exemples et variations de ces plans, en plus d'une série de fresques. Les vues, sons et odeurs des ruelles anciennes et parfois bondées répondaient aux attentes. Notre visite comprenait un tour de l'ancienne cathédrale avec sa simple façade de calcaire et de marbre en contraste avec les belles décos et ornementations intérieures et la grande variété de vitraux. Le théâtre olympique était aussi un enchantement, le simple auditorium faisant face à une scène tout aussi simple avec différentes perspectives fournies par l'emploi subtil d'entrées de côté.

Le jeudi soir, le vendredi et le samedi (16-18 avril) ont été principalement remplis d'activités officielles présentées dans le rapport de Steve Wood. Pendant la journée de vendredi et la matinée du samedi, pour distraire les partenaires et les participants qui ne souhaitaient pas prendre part aux séances de travail, des visites guidées des sites historiques et d'intérêt de Padoue étaient prévues. La ville abrite la deuxième plus ancienne université d'Italie (fondation au 13^{ème} siècle) ainsi que des édifices religieux importants – notamment la cathédrale du 16^{ème} et la Basilique St Antoine. Pour les passionnés des transports, un itinéraire en tram à pneus en caoutchouc traverse le centre. Vous ne verrez qu'une voie de tram comme partie de cette réalisation d'ingénierie, et une partie du trajet fonctionne sur batterie. Nos visites ne sont pas uniquement axées sur les transports. Le cœur de la vieille ville comporte de nombreuses rues étroites avec des arcades pour les piétons et une grande variété de magasins pour ceux qui font une cure de shopping !

Le samedi, on nous avait prévenus d'un changement significatif dans notre programme du dimanche matin (19 avril). Même si nous avions vu

passer un soir une troupe de coureurs devant l'hôtel, nous n'en avions pas réalisé l'implication – il s'agissait d'une pratique partielle pour les services associés au marathon local. Le petit-déjeuner a été ré-arrangé pour 6 heures du matin. Nos bagages ont été chargés pour 7 heures dans une camionnette spéciale qui les a amenés par route à notre hôtel à Trente, ce qui nous a épargné de traîner nos valises et notre attirail pendant la journée. Etant donné toutes les fermetures de rue associées, les restrictions de la circulation des véhicules et des piétons, notre transport (deux cars et la camionnette) avait reçu une autorisation spéciale pour traverser les divers cordons restrictifs, mais il nous fallait avoir quitté la zone pour 7h20. Malgré les modifications de dernière minute, la plupart des gens sont parvenus à la gare de bonne humeur. Les photographes ont inspecté la géographie des quais pendant que d'autres se sont consolés au buffet. Nous commençons à nous familiariser avec les interprétations italiennes ‘Americano’, ‘Latte’, ‘Cappuccino’, etc – qui diffèrent sensiblement de celles que leur donnent les habitués des chaînes de café qu'on trouve dans les villes britanniques !

Par chance, FS a pu amener notre train 30 minutes à l'avance. La Fondazione FS Italiane (FFSI) a fourni 3 voitures et deux locomotives à vapeur 2-8-0 No.740.293 (b.1920). Notre voyage, qui a commencé à 9h18 (train no.R29184) nous a amenés à Trente par un itinéraire sinueux principalement sur une voie unique au travers de certains des paysages les plus beaux et les plus impressionnantes de la région. Nous avons d'abord traversé la plaine assez plate de la Vénétie. Alors que nous nous dirigeions vers les montagnes, notre entourage a attiré beaucoup de non participants perplexes, ainsi que de nombreux voyageurs surpris qui attendaient leur train alors que nous traversons des gares et des passages à niveaux. Nous nous sommes brièvement arrêtés à Camposampiero et Cittadella avant d'atteindre l'arrêt pour laisser passer d'autres trains à Bassano del Grappa (la gare d'échange entre la FS et le service de trains pour Trente financé localement), après un peu plus d'une heure et quart. Pendant que notre locomotive était révisée, nous avons tiré parti du buffet de la gare dont le personnel a été presque débordé par la demande d'attention inhabituelle à cette heure matinale ! Notre escale de ravitaillement a duré une heure ; après avoir vu des trains locaux arriver et repartir, c'était à nous de pénétrer plus avant dans la région montagneuse des Dolomites.

L'ancienne ville frontalière entre l'Autriche et l'Italie, Primolano, est la base du projet de musée de la Societa Veneta Ferrovie (SVF). Celui-ci se situe dans une vallée profonde à environ 40 minutes au nord de

Bassano. Un discours de bienvenue a précédé une promenade de la gare au site du projet. Comme c'est le cas pour beaucoup de projets liés au patrimoine, il avait fallu plus de temps que prévu pour arriver à la situation présente. Le toit de l'entrepôt des locomotives devrait être fini pour la fin de l'année avec une voie à l'intérieur, des voies de garage reposées et une table tournante connectée et restaurée. Leur locomotive 880.001 (2-6-0T, b.1916) est en cours de restauration dans des ateliers en dehors du site et l'on espère que des essais se réaliseront en 2016. Ce projet populaire bénéficie du soutien de la Comune di Cison del Grappa et de la communauté locale. Nous souhaitons à l'équipe SVF un aboutissement réussi pour son projet.

Après avoir déjeuné à notre aise, nous sommes repartis quelques minutes plus tard que prévu. Nous nous sommes installés confortablement pour jouir du paysage où voisinaient route, voie et rivière au fond de la vallée étroite. Nous avons progressé sans nous presser en nous arrêtant pour nous ravitailler en eau ou pour laisser passer des trains régulier (ou les deux). Nous avons donc pu nous détendre et admirer un microcosme de la géographie locale. Après une dernière grande courbe, nous sommes descendus du sommet des collines dans la ville de Trente, où nous sommes arrivés à l'heure (18h04). Nous avons traversé à pied le parc face à la gare pour rejoindre le Grand Hotel, notre base pour trois nuits. La soirée s'est terminée par un dîner de groupe.

Le lundi 20 avril, nous avons passé la journée sur le chemin de fer électrique pittoresque à écartement métrique qui relie Trento à Marilleva . Nous avions à notre disposition un ancien train électrique formé d'une voiture électrique avec des sièges (FEVF No.51, construite en 1929 à Milan) plus d'une voiture à quatre roues. La capacité limitée a forcé à diviser les participants en deux groupes. Un groupe a fait l'aller en train ancien pendant que l'autre utilisait un train régulier et les groupes ont commuté après le déjeuner. La première partie du trajet suit en parallèle la voie principale. En atteignant la gare d'échange à Mezzocorona-Ferrovia, l'embranchement s'éloigne et se dirige vers la campagne en grimpant continuellement dans les méandres du très beau paysage des Val di Non et Val di Sole. La plupart des sommets des montagnes Gruppo di Brenta qui entourent la ligne étaient couverts de neige. Nous sommes toutefois restés en dessous de la ligne neigeuse. La ligne à voie unique de 60 km comporte des boucles de croisement dans de nombreuses gares et est exploitée par Trentino Transporti depuis 2002. Des vues des vignobles et des vergers de pommiers, ces derniers en fleurs, abondaient, les villages et les petites villes présentant beaucoup d'aspects pittoresques. Du matériel roulant de tous les jours est relativement nouveau sur la ligne, bien que certaines unités anciennes aient été conservées pour des exploitations

spéciales. De retour en ville, nous avons dîné dans la fameuse micro-brasserie Antica Birreria Pedavena au cœur de la vieille ville. Trente se situe dans un environnement de paysages fascinants autour de la vallée de la rivière Adige. Comme dans beaucoup de villes italiennes, il ne manque pas de choses à voir – art, architecture et trésors sont exposés quotidiennement et encouragent le tourisme et la découverte.

Le mardi 21 avril était notre dernier jour en tant que grand groupe et une autre excursion en train nous a emmenés cette fois vers le nord à Bolzano (Bozen). Cette ville au sud du Tyrol, à 880 mètres au-dessus du niveau de la mer est aujourd’hui connectée aux montagnes Ritte par téléphérique (8 navettes, transportant environ 600 personnes par heure), qui est supposé le plus long d’Europe. Il a remplacé un train à crémaillère électrique qui parcourait jadis les quelque 6 km du centre-ville jusqu’au coteau du plateau Ritten (environ 1900 mètres au-dessus du niveau de la mer à Maria Himmelfahrt. La crémaillère et la section urbaine ont été fermées en 1966 ; aujourd’hui, un service limité relie Maria Himmelfahrt à Oberbozen. Toujours connu sous le nom du Rittnerbahn, les cinq derniers kilomètres et demi de la gare du téléphérique à Oberbozen en direction de Klobenstein se fait par chemin de fer léger. Les services sont fournis par un mélange d’ancien autorail en bois et d’unités suisses d’occasion datant des années 70 qui ont été récemment acquises. Nous avons passé une journée reposante en profitant d’une journée chaude et ensoleillée et en nous imprégnant de la beauté exceptionnelle de la région pendant que le personnel faisait la manœuvre pour remplacer les autorails d’origine incluant la dernière locomotive à crémaillère pour recréer un train de la section à crémaillère. Nous avons soutenu l’économie locale en achetant des cartes postales et des souvenirs, et en complémentant notre pique-nique par l’achat de nourriture et de grandes quantités de boissons en tout genre. Ah, c’est ça la vie quand il fait beau et chaud !

De retour à Trente, nous avons eu une soirée libre. Les soirées libres ont été l’occasion pour beaucoup d’entre nous de nous laisser aller à notre ‘passeggiata’ rituelle, une promenade en soirée dans un but social. Beaucoup de nos ‘derniers verres’ ne se sont pas passés dans nos hôtels !

C’était la fin du programme principal; un groupe s’est lancé dans un tour en Autriche qui leur a offert trois jours supplémentaires de plaisir et de relaxation (voir rapport séparé) ; le reste du groupe est rentré à la maison. Certains sont partis via Vérone. A l’origine une colonie romaine plus loin le long de la vallée de l’Adige, elle est devenue une ville prospère qui base beaucoup de son succès économique actuel sur le tourisme. Parmi les nombreux sites, on compte une cathédrale

gothique du 15^{ème}, un château et un grand amphithéâtre romain. Beaucoup de gens viennent aussi voir le balcon de Juliette.

Pour conclure, tout le monde a passé de bons moments; la quantité de marche requise dans certains des chemins de fer touristiques a rappelé à certains d'entre nous que nous ne sommes plus aussi jeunes et mobiles que nous l'étions ! Un programme très relaxant la plupart des jours ; nous avons vu et fait beaucoup de choses – un grand hommage aux organisateurs et collègues. Au nom de Steve Woods et de tous nos collègues, j'exprime des remerciements sincères aux organisateurs de la conférence John et Liz Fuller, Peter Ovenstone et Bob Newcombe pour la bonne organisation de la conférence et la variété des visites. Nos remerciements vont aussi à tous les organisateurs et collaborateurs italiens.

Quelques-uns de nos supporters de longue date ont été empêchés de se joindre à nous cette année – nous leur souhaitons un prompt rétablissement . Nous rappelons Jeff et Derek que l'on ne doit pas être grand pour flanquer une claque à l'infrastructure – nous espérons que vous blessures se cicatrisent bien. Finalement, un avertissement, deux participants ont été dévalisés de leur argent dans le train couchette de Paris à Padoue – ce n'est ni un bon départ à nos activités ni une bonne publicité pour ce service.

(Notes compilées par Nigel Hunt - Mai 2015)

Conférence FEDECRAIL MERCREDI 15 - MARDI 21
AVRIL 2015
Padoue, Italie

Rapport par Steve Wood

Cette année, nous étions basés à Padoue, en Italie, pour la conférence principale, organisée en collaboration avec l'organisation de tutelle italienne FIFTM, et le projet SVF du musée à Primolano. Suite aux séances de travail, et à l'Assemblée générale, la conférence s'est rendue par train spécial à vapeur via Primolano et les Dolomites jusqu'à la deuxième base à Trento pour une série de visites d'étude. En tout, il y en avait des représentants de 15 pays différents.

Le Groupe des opérations du patrimoine (GOP) s'est réuni après la réunion du conseil Fedecrail, a jeudi après-midi, au cours de laquelle nous avons eu

l'honneur que Pio Guido, Chef d'Unité ERTMS ERA, s'adresse à nous. (Voyez le rapport d'Albert Wolter sur la GOP)

La réception d'ouverture s'est tenue à l'hôtel de la conférence, Casa del Pellegrino, qui se trouve directement en face de la basilique. Après cela, il y avait une soirée libre pour explorer les sites de Padoue.

Vendredi - Les séances de travail

Les séances de travail ont eu lieu au Centro Culturale Altinate San Gaetano, Via Altinate 71. Les séances se résument de la manière suivante :

Après l'ouverture de David Morgan, les hôtes Alberto Sgarbi, Président de la FIFTM, et Pierluigi Sciozzato, Président de SVF, nous ont chaleureusement accueillis.

Une représentante du conseil local nous a souhaité la bienvenue et a dit qu'elle était contente que Padoue ait été choisie pour la conférence, comme l'endroit offre beaucoup de la culture sous la forme d'églises, d'art etc. ainsi que la possibilité de voyager avec des trains et des voies ferrées.

Enfin une bienvenue a été donnée par un représentant de la province de Padoue, qui a dit être un grand supporteur des chemins de fer. Toutefois, la préservation des chemins de fer n'est pas si répandue en Italie, mais elle a un grand potentiel d'encouragement non seulement pour les chemins de fer, mais aussi la culture, le tourisme, etc. Une autre possibilité est le financement européen.

Séance 1 - FS Fondazione : Fondation du patrimoine ferroviaire de l'État italien - Activités et rôles

L'Ing Luigi Cantamessa s'est présenté comme le directeur de la fondation FS. La fondation a été lancée en 2013. Il est également un conducteur de locomotive à vapeur qualifié, et il a conduit le train spécial à Orvieto à partir de la station papale à Rome.

Il a expliqué que la fondation a mis sur pied une bibliothèque qui contient des dessins techniques, et aussi des photos et des vidéos. Il y a plus de 500 000 images. Il y a aussi une collection d'horaires des chemins de fer remontant à 1899. Ils sont tous numérisés pour les préserver.

Un projet a été entrepris l'année dernière pour avoir des trains historiques sur des lignes différentes. En plus, le musée ferroviaire de Pietrarsa a été ouvert en 1989.

Séance 2 - Europa Nostra et le patrimoine Industriel et de l'Ingénierie (y compris les compagnies de chemin de fer)

Pierre Laconte est le président du Comité du Patrimoine Industriel d'Europa Nostra. Après une explication du travail d'Europa Nostra, il a donné de l'information sur les différentes bourses qui sont disponibles via Europa Nostra. Ce ne sont pas seulement pour les œuvres d'art, etc., mais aussi pour des projets industriels lourds, par exemple des aciéries complexes. Des projets divers, comme le système du canal de Bruxelles, sont aussi considérés.

Pierre a poursuivi en présentant le nouveau musée ferroviaire à Bruxelles à Schaerbeek qui est soutenu par Europa Nostra. Les tramways de Lisbonne ont gagné un prix annuel.

La Train Papal, de la station du pape à Orvieto, et The Jacobite au Royaume-Uni ont été cités comme de bons exemples du patrimoine industriel.

Fedecrail prend une part active dans les activités du Comité Industriel et Patrimoniale Patrimoine Industriel et assistera à la prochaine réunion à Oslo.

Séance 3 - Projet Accès à la Montagne: Chemins de fer régionaux - Moyens de succès

Cette présentation a été donnée par Ernst Lung du ministère autrichien transport, de l'innovation et de la technologie.

Fedecrail soutient le projet. L'objectif est de fournir des possibilités de transports publics durables, de la mobilité sans utiliser de voiture.

Il y a un appui à tous les niveaux politiques. Des ensembles de tâches ont été mis au point pour l'avenir.

Diverses études de cas ont été menées. En particulier Vinschgau, lorsque les gares ont été restaurées avec des matériaux modernes. Le Mariazellerbahn a aussi été étudié.

Il est essentiel que le transport soit intégré entre les trains et les bus, que les services soient régulier, que l'accès aux billets soit facile, qu'il y ait des cartes d'invités, et qu'il y ait des trains pour tous.

Il doit y avoir le matériel roulant adéquat pour les passagers, qui offre des vues panoramiques, des repas et des services de buffet à prendre en considération. Il faut aussi qu'on opère des trains nostalgiques.

La coopération est la clé du succès.

Séance 4 - L'ERA et la gestion de l'ERTMS en tant que système unique pour l'Europe

Pio Guido, Chef d'Unité ERTMS, s'était adressé le GOP réunion de la veille. Malheureusement, Pio ne pouvait pas assister à la conférence principale à cause d'autres engagements, donc, j'ai donné la présentation en son nom.

L'organisation de l'ERA a été décrite, ensemble avec le développement de l'Agence qui a déjà dix ans. L'objectif d'ERA, c'est de faire mieux fonctionner les chemins de fer pour la société.

La méthode d'élaboration et l'adoption légale des recommandations de l'ERA ont été expliquées. Cela commence avec des organismes du secteur - dont FEDECRAIL fait partie - agissant au niveau de l'UE. Cela fait partie des groupes de travail d'ERA, où Fedecrail est représenté.

La difficulté d'obtenir l'interopérabilité ferroviaire a été étudiée, avec différents systèmes de signalisation, l'électrification, l'écartement des voies, etc. L'objectif ultime est un espace ferroviaire européen unique.

La gestion de l'ERTMS en tant que système unique pour l'Europe. Des directives, des spécifications techniques d'interopérabilité et des normes sont disponibles à l'adresse www.era.europa.eu

Un engagement commun à l'ERTMS a été exprimé dans le Mémorandum d'accord signé à Copenhague en avril 2012. Les niveaux de référence 2 et 3 du système de signalisation européens ont été expliqués. C'est au candidat de choisir entre les niveaux 2 ou 3, les deux sont légaux.

L'ERTMS est un grand projet industriel de l'UE. L'ERA gère l'ERTMS comme système unique pour l'Europe. Il n'y a pas de raccourcis.

Séance 5 – Rail Events Inc. : Le Polar Express – Expérience en t

Jeff Johnson, le directeur des opérations, a donné des détails sur le Polar Express. C'est un extrait du film Polar Express, qui a été adapté d'un livre, et qui est montré dans de nombreux pays pendant Noël. Pensez "famille".

Également commercialisé par Rail Events Inc. est le caractère Chuggington. The Magicien d'Oz est envisagé pour l'avenir.

Rail Events Inc. a également fourni du sponsoring pour cette conférence.

Séance 6 – BESTT - Projet de formation d'apprentis (pris en charge par le Heritage Lottery Fund au Royaume-Uni)

Henry Cleary a décrit comment cette initiative a eu du succès au Royaume-Uni. L'objectif, né d'une nécessité, c'est de préserver les compétences concernant les chaudières (des travaux de réparation et de la construction de chaudières rivetées) qui disparaîtront autrement. Ce n'est pas seulement pour les chemins de fer mais aussi pour la traction routière et les navires. Traditionnellement, les compétences ont été apprises " sur le tas " (c'est-à-dire sans manuels). Ce projet est assisté par le Heritage Lottery Fund au Royaume-Uni. Actuellement, 8 stagiaires et un manager.

Il est essentiel de recruter de nouveaux apprentis afin d'assurer la continuité à l'avenir. À cet égard, BESTT a élaboré un plan en cinq étapes, qui comprend l'Association des Chemins de Fer historiques, Le code de pratique du Royaume-Uni.

Les stagiaires sont payés au cours d'une période de formation de douze mois – après avoir acquis cette qualification, leurs chances de trouver un emploi à temps plein augmenteront.

Énigme - trouver un financement au-delà de HLF, 3 ans de soutien pour être en mesure de poursuivre le projet.

Séance 7 - - le projet du chemin de fer de Primolano

Pierluigi Scoizzato, Président de la - Societa Veneta Ferrovie, et un des hôtes de la conférence. Il a donné un aperçu détaillé du projet qui a débuté en 2006.

Primolano est la frontière historique entre l'Italie et l'Autriche. La station est en train d'être restaurée et on y crée une exposition. En plus, le hangar ancien des locomotives est actuellement en cours de restauration.

La locomotive 880.001 et d'autres matériels roulants sont préservés et restaurés.

Plus de détails seront fournis, comme Primolano a été visité le dimanche, un transfert à Trento par train à vapeur spécial.

Séance 8 - Avantage des apps pour la commercialisation des lignes de chemin de fer historiques.

Stewart Jones de Gesho Ltd a expliqué comment fonctionnent les APPs, y compris la cartographie. Les informations qui peuvent être utilisées par des lignes de chemin de fer historiques, tels que des horaires, les promenades à faire etc. système multi-langue. Les informations peuvent être modifiées sur une base quotidienne.

Les avantages pour les visiteurs ont été décrits pour obtenir plus d'informations de l'expérience de leurs visites aux chemins de fer historiques. Les données peuvent être différencierées pour les passionnés et les familles.

Le diner de conférence

Le diner de la conférence de cette année a eu lieu dans le cadre magnifique de la Sala del Carita dans le centre-ville. Nous avons été très chanceux d'obtenir de commandites pour le dîner de Rail Events Ltd, qui a donné une présentation sur le Polar Express à la conférence au cours de l'après-midi.

Après un apéritif, un buffet copieux a été apprécié, suivie d'une soirée de conversation et de réseautage.

AGA - Samedi matin 18 avril

Le président David Morgan a souhaité la bienvenue à tous les participants à l'AG. Jaap Nieweg, un supporteur de Fedecrail depuis longtemps, avait récemment subi une chirurgie cardiaque. Il se rétablit bien et les meilleurs voeux de la conférence lui ont été envoyés.

Alberto Sgarbi, Président de FIFTM, a également souhaité la bienvenue à tous et a présenté le travail de la fédération italienne. Il a également dit que Fedecrail est important pour eux en liaison avec l'ERA concernant la sécurité des systèmes.

Procès-verbal de l'AG tenue le samedi 5 avril 2014 à l'hôtel Danubius Helia Budapest (H)

Celui-ci a été approuvé et signé.

Demandes d'adhésion :

Demande d'adhésion du Musée Basque du Chemin de fer d'Azpeitia (E)

Le Conseil a admis le musée provisoirement, sous réserve de ratification par l'Assemblée générale. Ils ont eu de gros problèmes, mais maintenant ils sont de retour sur la bonne voie. Le musée relate l'histoire des chemins de fer au pays Basque, qui avait subi des coupures de style Beeching (comme en Grande-Bretagne dans les années 1960. Il y avait eu un inventaire du matériel et des artefacts qui ont été transférés à un nouveau musée. 5 km de ligne sont exploités depuis 1998. Des chemins de fer à voie métrique et une collection d'horloges sont en vedette. Il y a 12.000 de visiteurs par an, et le musée est ouvert tous les jours de la semaine. La réunion a approuvé la candidature.

Rapport du Conseil pour l'année 2014 :

Cela avait été signalé dans la mise à jour et adopté à l'unanimité

Comptes financiers :

Heimo Echensperger a présenté les comptes et a signalé qu'il n'y a aucun sujet de préoccupation. La perte d'exploitation est pour diminuer les réserves. Il a été noté qu'il y a eu des coûts supplémentaires en liaison avec les réunions de présidents.

Rapport des vérificateurs :

Les vérificateurs des comptes se sont déclarés satisfaits avec les comptes.

Il a été noté que les frais de déplacement sont à la hausse, mais cela ne devrait pas présenter de problème.

Les comptes ont été approuvés et le Conseil a été déchargé de sa responsabilité criminelle et financière. Proposé par HRA (UK), appuyé par le Luxembourg (L). Approuvé à l'unanimité.

Election de deux vérificateurs des comptes :

Jean-Paul Lescat (F) et Paul Roodbol (NL) ont été élus pour une année supplémentaire. Paul Roodbol a indiqué que l'année prochaine serait sa dernière année. Approuvé à l'unanimité.

Approbation du budget pour 2015 et le niveau de souscription financière :

Heimo Echensperger a présenté et a expliqué le budget pour l'année prochaine. Il a été noté que le budget a été revu légèrement à la baisse. Le fractionnement des membres et des votes a été expliqué. On a prévu des fonds pour le lobbying. Le budget a été approuvé à l'unanimité.

Élection des membres du conseil :

Excuses reçues de Josef van der Perre (B)

David Morgan (UK), et Sten Erson Wester (S) ont été réélus pour une période supplémentaire de trois ans.

Guido Rossi (I) ne s'est pas présenté comme un candidat à la réélection. Alberto Sgarbi a rendu hommage à ses travaux et à sa contribution pendant de nombreuses années . Guido a gracieusement répondu, et une présentation appropriée a été faite. L'assistance de Stefano Benazzo a été reconnue.

En vue de la retraite de Guido, un nouveau candidat - Pierluigi Scoizzato (I) a été nominé par FIFTM pour pourvoir au poste vacant. Pierluigi's CV a été élu, et il a été élu à l'unanimité.

Livius Kooy (NL), secrétaire de Fedecrail, depuis vingt et un ans a indiqué son intention de prendre sa retraite lors de l'AG en 2016. Toute personne intéressée par ce poste doit envoyer son CV à Livius.

Rapport des groupes de travail :

a) Groupe des opérations du patrimoine

- Steve Wood a donné un aperçu bref des activités récentes.
- Les meilleurs voeux ont été envoyés à Jaap Nieweg qui a été un fidèle partisan de GOP
- Nous avons eu la chance d'accueillir Pio Guido, Chef d'Unité ERTMS ERA, comme orateur d'aborder la réunion GOP le jeudi après-midi
- Nous avons assisté à des plénières GRB et des réunions de base à Bruxelles
- Notre président a assisté à un événement avec le nouveau Directeur de l'ERA Josef Doppelbauer à Bruxelles (un autre de ces événements est prévu pour juin)
- Le GOP a participé aux réunions des Présidents à Padoue, Nuremberg, et Stockholm.
- Groupes de travail de l'ERA. Le GOP participe maintenant au Groupe TDD (directive des conducteurs de train). Nous sommes représentés par Andres Wedzinga (NL)
Nous sommes en train de rejoindre le groupe de travail de l'ERTMS, et un groupe d'experts est fourni.

Groupes de travail de ressourcement

D'autres groupes de travail auxquels nous souhaitons adhérer.

- Thomas Joindot (F) a donné un rapport des développements les plus récents concernant le patrimoine ferroviaire sur les lignes principales en France.
- D'autres questions concernant les membres du GOP
Profils de roue

Les limitations de vitesse pour les locomotives roulant avec le tender à l'avant

b) Le groupe de travail des jeunes

Marco Meusburger a donné une mise à jour sur les questions liées à la jeunesse. Il a expliqué le principe de Fedecrail Youth, qui vise à coordonner les jeunes par l'intermédiaire de groupes de travail, etc. Il a également espéré recruter une personne chargée des relations publiques.

Neuf échanges de jeunes ont eu lieu, et leurs contenus ont été résumés. Pourquoi sont-ils organisés? Pour'échanger des idées et des cultures différentes et pour se faire de nouveaux amis. Le prochain échange de jeunes sera en août à Budapest en Hongrie.

On espère organiser une conférence pour les jeunes dans l'avenir

Les emplacements pour les échanges de jeunes sont confirmés jusqu'en 2019.

Possibilités de financement de l'UE :

John Jones a signalé certaines initiatives nationales. Il peut y avoir des possibilités dans des domaines tels que les chaudières. En 2018, il y aura une initiative pour le Rhin à Strasbourg.

Si les délégués ont des succès avec tout financement, on les invite à le signaler à Fedecrail.

Echange de jeunes :

Sten Erson Wester a remercié les organisations aux Pays-Bas pour leurs efforts pendant l'année dernière. Il a présenté les arrangements de cette année à Budapest, en Hongrie, qui suivra le même format que les années précédentes.

Europa Nostra :

La prochaine réunion aura lieu à Oslo, à laquelle FEDECRAIL sera représenté.

WATTRAIN :

David Madden a signalé que la prochaine conférence se tiendra au Japon du 23 au 30 octobre 2015. Le thème de la conférence sera la durabilité.

Autres matières:

Aucune

Prochaine réunion :

Friedrichshafen (D), Bodensee

Nous attendons avec intérêt de nous réunir à nouveau en avril 2016 - dates à confirmer, le programme de visites supplémentaires qui est envisagé comprendra des voyages en Suisse et en Autriche.

Samedi après-midi / soir - 18 avril

Après une courte pause, nous sommes remontés pour une excursion en bus à Dolo où nous nous sommes montés à bord d'une péniche pour une croisière sur le canal qui comprenait des visites à 2 villas palladiennes. Il pleuvait fortement. Après une visite guidée des villas, qui nous a fait apprécier la sophistication de l'art et l'architecture, nous avons finalement rejoint par route un restaurant local à la périphérie de Venise pour le dîner de la Conférence. Une soirée de détente s'ensuivit en rentrant à Padoue.

Steve Wood,
Représentant de FEDECRAIL Royaume-Uni,
Ravenglass 11 mai 2015

Conférence FEDECRAIL ITALIE 2015 – un voyage supplémentaire en Autriche - AVRIL 2015

Comme l'a mentionné Nigel Hunt, notre programme principal de conférence s'est terminé le mardi 21 avril après-midi à Trento. Un groupe de 30 délégués privilégiés se sont rassemblés à la gare de Trento, mercredi matin 22 avril, pour prendre le train Eurocity conjoint des DB/ÖBB/FNM qui traverse le célèbre col du Brenner en Autriche avant de descendre à Innsbruck, la capitale de la province du Tyrol. Après une courte pause, les trams modernes dans l'avant-cour de la gare ont été rejoints par un bogie magnifiquement restauré de la collection du Tiroler Museumbahnen (TMB), qui nous a emmenés, avec nos bagages au travers de la ville jusqu'à leur musée et dépôt à Berg Isel. Ici, nous avons laissé nos bagages dans notre entrepôt à bagages mobile et nous nous sommes passés dans un bogie historique également impeccable de l'Ancien Tramway du chemin de fer léger du Stubaitalbahn. Après avoir quitté Berg Isel, nous sommes montés dans les montagnes sur notre ligne de tram originale par une claire journée ensoleillée, avec de superbes vues de la vallée d'Inn et nous avons dépassé le service de tram moderne ordinaire, avant d'arriver au terminus de la ligne de la station de Fulpmes. À notre retour au pied de la montagne nous sommes descendus à Berg Isel où se trouvaient la station terminus originale et le dépôt, qui sont maintenant un musée excellent du TMB. Leur large collection de trams locaux comprend l'autre locomotive à crémaillère restante du Rittnerbahn, dont nous avions vu la sœur la veille. Le bâtiment de la gare abrite une

exposition magnifique, illustrant et décrivant l'histoire de tous les chemins de fer légers et trams du Tyrol et aussi du Tyrol du sud. De Berg Isel, nous nous sommes déplacés vers le village de Strass im Zillertal qui devait être notre base pour trois nuits.

Le jeudi matin, nous avons marché une minute de l'hôtel à la station du Zillertalbahn (ZB) à écartement de voies de 76cm pour rejoindre l'un de leurs fréquents trains modernes au diesel, pour le court trajet jusqu'à la jonction de la ligne principale de Jenbach qui est aussi le siège du ZB. Jenbach est célèbre dans les cercles ferroviaires comme c'est une jonction de trois chemins de fer à écartement différent. Hormis les 76cm de jauge ZB, il y a une ligne à écartement standard sur voie principale de l'ÖBB et la voie métrique de la crêmaillère à adhérence de l'Achenseebahn. À notre arrivée, nous avons été accueillis par Reinhard Serchinger qui nous a guidés à travers les ateliers et le dépôt où différentes locomotives et du matériel roulant étaient en cours de réparation, y compris une locomotive à vapeur de la classe Uh du Bregenzerwaldbahn, ainsi que deux voitures bogies de l'ancien Salzkammergutlokalbahn (SKGLB). Celles-ci viennent d'être achetées par le Club760 de la Landenbahn Steiermarkische et ont été remises à l'état original de quand elles voyageaient de Salzbourg à Bad Ischl avant la fermeture au début des années 1950. Lors de la visite précédente de Fedecrail, il y a quelques années, nous avions pu faire un voyage sur la ligne ZB à bord d'une des locomotives à vapeur de leur flotte qui fonctionnent encore régulièrement comme trains touristiques de la vallée Zillertal. Lors de cette visite, grâce au soutien et à la générosité de la ZB, on a pu emprunter un train à vapeur pré-saisonnier pour couvrir toute la longueur de la ligne. La ZB5 était à la tête de notre train court de voitures de 4 roues et elle nous a amenés à travers la vallée jusqu'au terminus de Mayrhofen. Après une pause courte pour l'entretien et le retournement de la locomotive, nous sommes retournés dans la vallée, et nous sommes descendus à Strass tout près de Jenbach où nous nous sommes arrêtés à la Gasthof Knapp pour un repas traditionnel autrichien avant de nous relaxer pendant un après-midi libre.

Notre voyage court de Strass à Jenbach a été répété vendredi matin, mais cette fois, nous avons traversé les voies de l'autre côté de la station pour rejoindre la voie métrique de l'Achenseebahn (AB), où nous avons été accueillis et guidés dans leur dépôt et leurs ateliers, où certaines de leurs locomotives originales étaient en cours de d'entretien et de révision de pré-saison. Avec l'aimable autorisation du directeur général, Georg Fuchshuber, nous avions été en mesure d'organiser un train à

vapeur sur la ligne, pendant la préouverture. L'AB est particulier, car les trains montent la crémaillère de Jenbach vers le sommet à Eben où la locomotive tourne et remorque le train sur la section d'adhésion jusqu'au lac de terminus à Seespitz. Travailler sur une locomotive à crémaillère à vapeur avec sa cheminée de chaudière en pente est un défi particulier pour l'équipage, mais les locomotives originales de l'ouverture de la ligne en 1889 fonctionnent encore avec succès. Notre train est rentré de Seespitz à Eben où nous avons eu un déjeuner excellent dans la Gasthaus de la gare pendant que le train est allé passer certains entretiens de pré-saison, avant de revenir nous faire descendre la crémaillère à Jenbach d'où certains membres de notre groupe ont commencé leur voyage de retour. Ceux d'entre nous qui restaient ont eu du temps libre pour s'asseoir sur la plate-forme avec une bière (ou deux) et regarder les trains avant de retourner à Strass le soir sur le ZB.

Le samedi matin a marqué la fin de notre visite et nous nous sommes séparés, certains retournant à la maison et d'autres allant plus loin en Autriche pour profiter d'autres chemins de fer à voie étroite autrichiens, y compris le Pinzgaubahn de Zell am See à Krimml qui a une flotte opérationnelle de trois locomotives à vapeur, ainsi qu'une flotte de locomotives à diesel modernes. On a aussi visité le Mariazellerbahn - une ligne principale à voie étroite électrique de St. Pölten avec deux unités multiples flambant neuves, ainsi que des locomotives à vapeur et des locomotives électriques de 1909.

Nous sommes impatients de retrouver de nombreux amis l'an prochain à la Conférence de Bodensee en 2016.

John Fuller
Gestionnaire de la conférence
IVZW Fedecrail
04 juin 2015

**Conférence FEDECRAIL "Lac de Constance 2016" :
informations initiales
Jeudi 27.04.16 à mercredi 21.04.16**

**(Tour Supplémentaire - Mercredi 27.04.16 à vendredi
29.04.16)**

A – Un aperçu

Après des problèmes considérables pour trouver des dates et un lieu de base appropriés, nous sommes maintenant en mesure de confirmer les plans provisoires pour notre conférence au lac de Constance en 2016. Elle est conçue pour permettre aux délégués de visiter des endroits qui ont été "perdus" lorsque notre Conférence suisse a dû être déplacée vers l'Allemagne, il y a quelques années, ainsi que de visiter les chemins de fer membres dans le sud de l'Allemagne et l'ouest de l'Autriche qui sont assez éloignés des lieux de conférence traditionnels pour ces pays.

La conférence aura lieu à deux emplacements différents - Dornbirn dans le Vorarlberg(A) (jeudi 21.04 – mercredi 27.04) pour les réunions internes et les séances de travail, ainsi qu'un programme de voyage d'études dont le trajet comprendra l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse. Puis, un transfert en train jusqu'à la région de Pontarlier (F) le 27.04, pour un programme de visites supplémentaire aux chemins de fer membres, dans l'ouest de la Suisse et en France. Sur le plan logistique, pour la plupart des participants au programme complet, le voyage de retour est susceptible d'être le mercredi 27.04 de Dornbirn ou de Pontalier le samedi 30.04.

Dornbirn - le lieu pour les séances de travail sera la Kulturhaus qui se trouve au centre de Dornbirn. La ville a une zone centrale piétonne agréable et de lignes nombreuses lignes de bus établissent une liaison entre le centre, la gare et les hôtels.

Le voyage par train à destination et en provenance de Dornbirn est la meilleure option. Les aéroports internationaux sont à Friedrichshafen(Bodensee) (environ 1 heure), Zurich (environ 2 heures), Innsbruck (environ 3 heures) ou Munich (environ 4 ½ heures).

B – Aperçu du programme (projet initial des propositions)

Mercredi 20.04 – Réunion du Conseil (à partir de 16h). Soirée libre.

Jeudi 21.04 - Réunion du Conseil pendant la matinée. Groupe de travail de HOG et d'autres réunions d'après-midi. La réception d'ouverture se fera à l'hôtel Kröne, l'hôtel principal de la conférence. Boissons et amuse-gueules, puis soirée libre.

Vendredi 22.04 - Séances de travail à la Kulturhaus; Programme des partenaires pendant toute la journée. Le dîner devrait être dans le centre-ville de Dornbirn.

Samedi 23.04 - Assemblée générale et déjeuner à la Kulturhaus. Excursion pour les partenaires pendant la matinée. Voyage à Bregenzerwaldbahn à Bezau l'après-midi pour visiter un train à vapeur spécial.

Dimanche 24.04 - On compte aller de Dornbirn à Lustenau pour visiter le chemin de fer à voie étroite et le musée Rheinregulierung. Voyage en train spécial le long du Rhin jusqu'au débarcadère de Bodensee. Montée à bord du bateau à aubes Hohentwiel pour la croisière et déjeuner. L'Après-midi, descente à Rohrschach (CH) pour voir un train spécial historique. Retour à Dornbirn le soir.

Lundi 25.04 et mardi 26.04 - visites proposées aux chemins de fer membres VDMT dans la région du nord du Lac de Constance.

Mercredi 27.04 - il est proposé d'organiser un train spécial pour nous faire traverser la Suisse jusqu'à la région de Pontarlier en France pour le reste de notre voyage d'étude. Les plans initiaux sont de visiter le nouveau CFF Dépôt Historique à Brugg et aussi de visiter nos membres du Zürcher Museumsbahn pendant notre voyage. Il peut être pratique de déposer des délégués à l'aéroport de Zurich dans l'après-midi.

Jeudi 28.04 et Vendredi 29.04 – on espère rendre visite à nos chemins de fer membres à Blonay-Chamby (CH) et aussi le Conifer (F). Les voyages de retour sont recommandés pour samedi 30.04 via Genève ou via Bâle.

C1 - Hébergement à l'hôtel : Dornbirn

Les hôtels principaux pour la conférence sont situés à l'extrême sud de la ville avec des autobus réguliers directs vers et de la gare et la Kulturhaus. Les deux hôtels travaillent ensemble afin que les réservations soient gérées uniquement par l'hôtel Krone.

Hôtel Krone - Un hôtel excellent (notation locale *****) qui appartient à la même famille depuis 5 générations. Chambres confortables avec toutes les aménités. Des chambres dans la Jardin Prime sont disponibles.

Le restaurant et les bars (ouverts jusqu'à très tard (tôt?)). Environ 30 secondes de l'arrêt de bus "Krone".

Hotel Bischoff - Un hôtel excellent semblable (notation locale ****) à environ 100 mètres de Krone. Chambres confortables avec toutes les aménités. Restaurant et Bar. Environ 2 minutes de l'arrêt de bus "Krone".

D - Général - nous en sommes aux premières étapes de la planification du programme des visites détaillé en raison des problèmes à trouver un emplacement à un prix raisonnable dans la zone touristique très populaire autour du lac de Constance. Dornbirn est une ville agréable, située près du Rhin et à quelques kilomètres du lac du côté de Bodensee. Elle est à l'extrémité de la Bregenzerwald qui est une autre zone touristique populaire. Nous sommes en train de parler avec les organisations que nous proposons d'inclure dans le programme de visites, donc cette partie du programme est sujette à des changements, bien que les dates de Bodensee 2016 sont maintenant fixées.

Nous espérons d'être en mesure de vous donner des renseignements plus détaillés en septembre.

Ingrid Schütte:

Un Vice-Président et un Ambassadeur sont nommés

Fedecrail a maintenant trois Vice Présidents, comme ceci est prévu dans les articles des statuts de l'Association. A la dernière réunion du Conseil en juin 2015 à Stockholm Sten Erson-Wester (Suède) a été désigné Vice Président, il rejoint Jacques Daffis (France) et Heimo Echensperger (Allemagne). Parmi ses autres qualités, Sten Erson-Wester est l'initiateur passionné du programme international d'échange de jeunes, qui a eu lieu chaque année depuis 2007, chaque fois dans un pays différent d'Europe, et qui a continué à rencontrer de l'intérêt parmi les jeunes amateurs de chemins de fer historiques des deux sexes. Gordon Rushton a été nommé ambassadeur nomade („Roving Ambassador“) pour Fedecrail. Il rejoint Stefano Benazzo et Brian Simpson, qui agissent dans ce rôle pour notre Association.

Pierluigi Scoizzato remplace Guido Rossi au sein du Conseil

Guido Rossi, de Turin en Italie a été un membre actif du Conseil de FEDECRAIL pendant 12 ans. Le Professeur de Mathématiques et amateur de chemins de fer historiques a rendu de grands services avec sa passion pour le patrimoine historique, non seulement de son pays, mais aussi de la fédération européenne. Il est Membre Fondateur de la Federazione Ferrovie Turistiche e Museali (FIFTM), il est aussi fondateur et ancien Président du Museo Ferroviario Piemontese à Savigliano.

Lors de l'Assemblée Générale 2015 à Padoue, le Président David Morgan l'a remercié pour son long et fructueux engagement pour la cause des chemins de fer historiques.

Pour raison de santé, et pour des raisons familiales, Guido Rossi n'a pas souhaité se représenter, mais il essaiera de travailler pour FEDECRAIL d'une autre manière.

Pierluigi Scoizzaro a été élu à l'unanimité, ainsi le Conseil a gagné un jeune passionné de chemins de fer historiques (il est né en 1970). Il est passionné de chemins de fer depuis qu'il était enfant. En 1988 il est monté sur une locomotive à vapeur pour la première fois, et l'idée de préserver des locomotives à vapeur et du matériel roulant ne l'a jamais quitté.

En 2006, il devient Membre Fondateur et Président de la Societa Veneta Ferrovie (SVF) à Padoue, et depuis 2008 il est le Secrétaire de FIFTM. Entretemps, il a complété ses études d'architecte à Venise, et une thèse sur les chemins de fer touristiques. Avec deux autres architectes, il s'est dédié au projet de Museo Ferroviario de Primolano, et du Ferrovia Turistica della Valbrenta.

Le Conseil de Fedecrail (au premier rang depuis la droite) David Morgan Président,, Guido Rossi (qui se retire), Jacques Daffis Vice-président, Sten Erson Wester (au second rang depuis la droite) Pierluigi Scoizzato, Livius Kooy Secrétaire, Heimo Echensperger Vice-président.



Un nouveau Membre de Fedecrail: le Musée Basque des Chemins de Fer à Azpeitia

Le Musée Basque des Chemins de Fer à Azpeitia (Espagne) a été admis comme nouveau Membre de Fedecrail lors de la 22^e Assemblée Générale à Padoue (Italie) en avril 2015. Comme le Directeur du Musée est actuellement la seule personne habilitée pour la conduite des trains, et donc ne pouvait pas quitter le Musée, le FEDECRAIL Vice Président Jacques Daffis a présenté le Musée à sa place. Il a dit que le Musée Basque avait un important patrimoine, qui était présent au Musée depuis 1994. Les Membres de l'Association des Amis du Musée sont fortement impliqués. Une ligne de 5 km est exploitée les dimanches et jours fériés.

FEDECRAIL à la Conférence Internationale de Pragur

FEDECRAIL a été invité à prendre part à la première conférence de l'ERRIC (Conférence sur la recherche et l'innovation des chemins de fer européens) et à la cinquième conférence de l'IRFC (conférence

internationale sur le transport de marchandises par rail). Cette conférence internationale s'est tenue à Prague, du 18 au 20 mars 2015. Josef SABOR (éditeur du bulletin d'informations Update de FEDECRAIL) était délégué pour participer, mais aussi pour faire une présentation à propos de la fédération des chemins de fer historiques et touristiques et des musées sous le titre „conduire le patrimoine ferroviaire vers le futur“. Il a pu discuter de la signification et des enjeux de FEDECRAIL avec les représentants internationaux de nombreuses entreprises et organismes.

Troisième réunion avec les Présidents d'Associations à Stockholm



En juin 2015 lors de la réunion de Stockholm, les membres du Conseil de Fedecrail, et les officiers ont rencontré les Présidents des fédérations nationales. A cette occasion Ragnar Hellborg, de MRO Suède, Jonas Svartlok, Anders Johanson, et Anders Stevensson de JHRF Suède, Anders Dorg de DVF Danemark, Brian Simpson et Steve Woods de l'HRA Grande Bretagne et Irlande ont participé. Le Président David Morgan a remercié chaleureusement les hôtes avant qu'ils présentent leurs associations, et leurs problèmes les plus urgents. Tous sont principalement concernés par l'ERTMS, et recherchent une solution pour les chemins de fer touristiques et historiques, avec des coûts acceptables. Steve Woods a informé les membres présents sur le rôle et les travaux de Fedecrail auprès de l'ERA (agence ferroviaire européenne) et des groupes de travail. Un dîner a été pris en commun au cours d'une promenade dans Stockholm, dans un tramway historique, qui a permis un dernier échange entre les participants.



Josef Sabor
UPDATE Editor

E-mail: sabor@fedecrail.org

Update: 31072015