



Au milieu de l'été ...

Au milieu de l'été, avec son pic élevé de visiteurs touristiques et de musées. Le conseil d'administration de FEDECRAIL travaille intensivement pour préparer votre organisation FEDECRAIL de la manière la plus favorable possible pour les années à venir. Comme je l'ai annoncé dans le dernier Update - numéro 50 de juin 2022 - le 5 novembre 2022 sera la date de la consultation des membres sur le nouveau plan stratégique pour la période 2023 - 2028, le plan annuel et le budget pour l'année 2023. Entre-temps, nous travaillons à transformer le statut en ligne de la réunion en un statut hybride. Pour l'instant, nous recherchops un lieu situé au centre de l'Europe, facile

Entre-temps, nous travaillons à transformer le statut en ligne de la réunion en un statut hybride. Pour l'instant, nous recherchons un lieu situé au centre de l'Europe, facile d'accès par voie ferroviaire, routière et aérienne. Au sein du conseil d'administration et de l'équipe de FEDECRAIL, nous avons eu des signaux qu'après une si longue période de réunion principalement en ligne, au cours des trois dernières années, le choix d'assister à la réunion en ligne ou physiquement pourrait être une amélioration majeure.

Les dispositions définitives seront prises bien avant la publication du prochain Update 52 (dernière semaine d'octobre), de sorte que nous vous informerons en détail quelque part fin septembre, ou début octobre au plus tard.

Vous recevrez alors également les documents mentionnés ci-dessus, afin que vous puissiez préparer la réunion avec vos membres et/ou adhérents. Nous prévoyons maintenant que la réunion générale des membres aura lieu l'après-midi. Dans ce cas, la matinée du 5 novembre sera utilisée pour une réunion du Groupe d'Opération Patrimoine, qui sera également organisée sous forme hybride au même endroit.

Si vous avez des souhaits particuliers concernant des sujets qui devraient être mis à l'ordre du jour de la réunion des membres, afin d'être discutés pendant la réunion des membres de l'après-midi, veuillez envoyer ces idées/questions par courriel à info@fedecrail.org.

D'une manière générale, nous espérons que cette réunion semestrielle des membres deviendra une habitude régulière dans le dialogue si nécessaire entre ses membres et FEDECRAIL. Faisons en sorte que le début d'une nouvelle relation mutuelle soit couronné de succès.

Jaap Nieweg Président de FEDECRAIL

UPDATE N.51



INDEX

Au milieu de l'éte	page :
Plan Paris — Plateforme européenne — Green De	al ;
FEDECRAIL Board (5): Gottfried Aldrian	
Vapeur, diesel, électrique	4
EUOPA NOSTRA: Actualités	Į
L'approvisionnement en carbon	ļ
LBR — Chaleureusement accueillis	
Seaton Tramway — Nouveaux arrêts ouverts	-
Voyage au coeur des Cévennes avec « 140C27 »	8
Le plus ancien wagon à voie large d'Espagne	9
Camps de jeunes à Malmköping	10

UPDATE No. 51

Content manager: Ingrid Schütte

Contributeurs: Jaap Nieweg, Mimmi Mickelsen, Museu del Ferrocarril, Peter Ovenstone, Tony Tomkins, Seaton Tramway Pierluigi Scoizzato, Pieter van der Ham

Photos: Leighton Buzzard Railway, Museu del Ferrocarril, Gwenaël Piérat, Ingrid Schütte, Seaton Tramway

Contact: schuette@fedecrail.org

Les articles et photos publiés dans ce numéro sont la propriété de Fedecrail. Toute utilisation doit être autorisée au préalable et les références doivent toujours être indiquées. En cas d'abus, Fedecrail se réserve le droit d'intenter une action en justice pour défendre ses droits d'auteur. Nous nous excusons pour toute erreur ou omission. Veuillez les signaler à l'adresse électronique ci-dessus.

Développements:

Plan Paris – Plateforme européenne du patrimoine industriel et mobile en activité – Green Deal

Dans le cadre du plan stratégique de FEDECRAIL pour la période 2017 - 2022, le Plan Paris a été produit en annexe. Le message principal du Plan Paris était de savoir comment FEDECRAIL devait agir et faire partie des accords environnementaux de Paris. Un élément a été clairement souligné, à savoir que nous devrions faire des efforts pour coopérer avec d'autres organisations internationales actives dans le domaine du patrimoine industriel et mobile (WIMH).

Depuis 2020, nous avons bien progressé. Avec la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), FEDECRAIL a initié le lancement d'une plateforme européenne pour tous ceux qui sont impliqués dans les activités du WIMH.

Vous pouvez penser à EMH (European Maritime Heritage), ERIH (European Route of Industrial Heritage) et EN (Europa Nostra). Un premier document d'orientation sur les combustibles fossiles en tant que partie importante de l'authenticité conceptuelle de la WIMH est en cours d'élaboration. Il devrait servir à lancer la discussion avec le Parlement européen et la Commission européenne, afin de donner à notre patrimoine industriel et mobile une place équitable dans l'accord vert. En cours de développement, nous vous tiendrons informés des progrès réalisés.

Jaap Nieweg

FEDECRAIL Board (5): GOTTFRIED ALDRIAN

Bien que Gottfried Aldrian, né en 1951, ait grandi à côté d'une ligne de chemin de fer régionale, les trains n'ont pas été sa grande passion dès l'enfance. Son intérêt pour le système ferroviaire s'est développé progressivement et, après avoir passé



Gottfried Aldrian au musée technique ferroviaire de Lieboch-TEML avec un modèle de la 671, la locomotive à vapeur la plus ancienne du monde.

son baccalauréat et servi dans l'armée, il est entré au service des chemins de fer Graz-Köflacher (GKB) à l'âge de 21 ans. Au début de sa carrière, il a été chef de circulation dans différentes gares. Plus tard, il a occupé différentes fonctions au sein de la direction des chemins de fer, avec des responsabilités variées, avant de prendre sa retraite après 35 ans de service.

Ce sont les locomotives à vapeur qui ont immédiatement attiré son attention, car elles étaient encore utilisées en grand nombre à l'époque. A l'époque, la GKB était considérée comme l'eldorado de la vapeur et les amateurs de chemin de fer venaient du monde entier pour voir une dernière fois ces véhicules anciens en service régulier. Mais ici aussi, les temps modernes ont fait leur apparition et les locomotives à vapeur ont été peu à peu mises hors service. Lorsqu'une association s'est organisée au sein de la GKB pour sauver la locomotive 671 de la mise à la ferraille, elle a commencé à collaborer. Ce n'est pas tant le travail sur la locomotive ou dans l'atelier qui l'intéressait. C'est plutôt à des activités d'organisation qu'il se consacrait. D'autre part, il était important pour lui de documenter l'histoire de la GKB et de la rendre accessible à un large public. C'est ainsi qu'un effort commun a permis de créer un petit musée ferroviaire qui compte aujourd'hui parmi les curiosités de Lieboch (à 15 kilomètres de Graz).

Il était tout aussi important pour lui de voir plus loin que son propre domaine. Dès le début, il a tenu non seulement à rechercher la collaboration avec d'autres associations, organisations, chemins de fer, musées et institutions, mais aussi à l'entretenir et à l'approfondir. Deux organisations, aujourd'hui bien établies, sont nées de rencontres éparses et sporadiques à l'origine. Il s'agit d'une part de Bahnerlebnis Steiermark, l'association faîtière des prestataires styriens de voyages spéciaux, de musées de chemins de fer et de tramways ainsi que de modèles réduits de trains, et d'autre part de l'ÖMT-Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen, la représentation des intérêts à l'échelle autrichienne. Il est engagé depuis des années dans les comités directeurs de ces deux organisations.

En tant que membre du conseil d'administration de l'ÖMT, il a représenté cette dernière lors des conférences de Fedecrail, ce qui lui a permis de découvrir le mode de fonctionnement de l'association faîtière, mais aussi de nouer des contacts avec diverses organisations membres et de se faire ainsi de nombreux amis.

En 2021, Gottfried a été nommé par l'ÖMT et le VDMT et élu au conseil d'administration de Fedecrail par l'assemblée générale. Au sein du comité, il est responsable du Heritage Operations Group-HOG. Il se concentre sur la représentation des intérêts de nos membres auprès des institutions européennes, ainsi que sur la recherche de procédures et de solutions communes, qui peuvent finalement conduire au renforcement de notre communauté.



NOHAB Rapid 2, Suède 2012.

Photo: Ingrid Schütte

Vapeur, diesel, électrique ... Y a-t-il une priorité dans la préservation ?

Beaucoup d'entre nous ont eu le privilège de voir des locomotives à vapeur en service régulier : certaines dans les années d'or de la traction à vapeur, d'autres dans les dernières années des trains locaux, et ce selon le pays auquel nous appartenons où la fin des services a eu lieu à des moments différents (des années 1960 aux années 1970 et 1980).

Cela ne nous dérange pas mais notre passion vient de là et probablement l'intérêt pour la vapeur est dû au fait qu'elle fait partie de notre vie. Cela nous amène à regarder avec intérêt d'autres types de traction, mais c'est sans doute la vapeur qui nous fascine le plus.

En réalité, chaque type de traction est caractéristique d'une période historique et fait lui-même partie de l'évolution du chemin de fer, tout comme les différentes générations qui nous entourent gardent un souvenir du chemin de fer lié à leur vie.

C'est ce qui est apparu lors du webinaire avec les jeunes dont le thème principal était "Les combustibles fossiles et l'avenir des chemins de fer touristiques". Plusieurs jeunes volontaires d'Allemagne, d'Espagne et du Royaume-Uni) se sont joints à la réunion du 29 juin organisée par le groupe Jeunesse pour discuter de divers aspects de l'utilisation des combustibles fossiles, de l'impact sur l'environnement et de leur vision de l'avenir de la préservation des chemins de fer. Ce qui a été perçu, c'est que les nouvelles générations ont une approche beaucoup plus large parce qu'elles ont tous les types de traction devant elles, et cela leur permettra de faire des choix de conservation plus rationnels qui sont étroitement liés à l'importance historique et technique des différents moyens sans se fier à des aspects personnels.

En ce qui concerne l'utilisation de carburants alternatifs, l'utilisation d'autres types est tolérée, en considérant toujours une attitude de respect global de l'environnement, non seulement en termes d'émissions atmosphériques, mais aussi dans l'organisation des espaces de travail extérieurs des ateliers et des dépôts.

Ce fut un premier échange de vues agréable qui doit nous encourager à donner toute confiance aux nouvelles générations qui ont un rôle important de "charnière" en cette période de transition écologique sans perdre le haut contenu culturel de notre patrimoine.

Pour tous les jeunes volontaires qui souhaitent participer aux futures discussions sur le web, veuillez envoyer un courriel à

scoizzato@fedecrail.org.

Pierluigi Scoizzato

EUROPA NOSTRA:

Actualités

Séminaire hybride : Valeur symbolique du patrimoine industriel et technique. Embrassant de nombreux types différents de patrimoine industriel et de transport, cet événement hybride s'est tenu à l'Université Donau de Krems en collaboration avec le Comité du patrimoine industriel et

technique d'EN le vendredi 1.07. Parmi les personnes présentes figuraient Harald Baminger, président d'autrichien OEMT, le professeur Piotr Gerber de membre polonais, le Silesian Railway Museum, et Peter Ovenstone, membre de l'équipe FEDECRAIL. En outre, une quarantaine de participants en ligne nous ont rejoints. Ce fut une bonne occasion de présenter à un nouveau public le projet de plateforme Working Industrial & Mobile Heritage (WIMH). FEDECRAIL président Jaap Nieweg a fait une brève présentation des objectifs de WIMH et de nos préoccupations en matière de combustible fossile et autres au cours de la session du matin. Pour ceux qui n'étaient pas présents, il sera possible d'assister à certaines des présentations en ligne. L'Université va créer plus tard cet été une version éditée des actes. Les détails du lien Internet, une fois disponibles, seront diffusés sur la page d'actualités du site Web de Fedecrail et dans un prochain numéro de Update.

Peter Ovenstone - Co-Secrétaire, Comité du patrimoine industriel et technique de l'EN

Historisch Railvervoer Nederland:

L'approvisionnement en charbon

La guerre en Ukraine nous a confrontés à une pénurie immédiate de charbon pour nos locomotives à vapeur. Elle a entraîné une augmentation des prix et une interruption de la chaîne d'approvisionnement. Aux Pays-Bas, l'organisation « Historisch Railvervoer Nederland », qui chapeaute tous les chemins de fer historiques néerlandais, a pris l'initiative de réunir tous les chemins de fer afin de combiner l'achat de charbon décent. Cela nous permet de proposer un volume raisonnable afin de rendre la situation intéressante pour les fournisseurs de charbon.

Cependant, le volume total de charbon pour les locomotives à vapeur aux Pays-Bas est trop faible pour développer une perspective à long terme. Les fournisseurs et les transporteurs de charbon

doivent obtenir des garanties pour des volumes plus importants afin qu'il soit intéressant pour eux d'acheminer un chargement de charbon en Europe. Le montant de l'achat et du transport de ce volume de charbon vers l'Europe comporte des risques pour les entreprises impliquées dans l'achat et le transport du charbon. À long terme, nous devons donc combiner nos efforts pour créer un volume plus important qui nous permettra d'obtenir des prix compétitifs sur le marché international du charbon.

L'interruption de l'approvisionnement de l'Europe en gaz russe signifie que le charbon est à nouveau au centre des préoccupations pour la production d'électricité. Les centrales électriques au charbon sont à nouveau très nécessaires. Cela exerce également une pression accrue sur le marché international du charbon. D'un autre côté, il est clair que nous ne pourrons pas travailler sans charbon dans les années à venir tant que les énergies renouvelables n'auront pas pris une grande partie du rôle du gaz, du charbon et du pétrole.

Nous appelons les organisations européennes du

patrimoine ferroviaire à travailler ensemble à l'échelle européenne pour combiner nos besoins en charbon dans les années à venir. Si vous êtes intéressé à participer à cette initiative, veuillez envoyer un courriel à <u>info@railmusea.nl</u>.

Pieter van der Ham, président Historisch Railvervoer Nederland

Leighton Buzzard Railway (UK):

Ils ont été chaleureusement accueillis ...

Le 27 juillet 2022 était un jour très important pour le nouveau membre de FEDECRAIL UK, Leighton Buzzard Railway. En tant que première destination d'une cohorte de membres d'Espagne/Catalogne, notre salut de « bienvenidos amigos » (bienvenue aux amis) était un tapis rouge sonore très appro-



prié.

Les amis de Mora la Nova commençaient une tournée de 10 jours des principaux chemins de fer historiques du Royaume-Uni, reportée de deux ans en raison de la pandémie de Covid. Avec les vols directs de Barcelone à Londres Luton, l'occasion de voir la locomotive O&K « P C Allen », très appréciée, qui a passé toute sa vie active sur le site de Torrelavaga de l'usine d'alcali Solvay y Compania, ne pouvait être manquée.

Plus un voyage sur toute la ligne, y compris les récents travaux de déviation et l'extension de la ligne jusqu'à Mundays Hill. Leur arrêt à nos ateliers de Stonehenge a permis de faire un peu d'histoire sur le site et de passer en revue un grand nombre de locomotives "Simplex" de Motor Rail, dont certaines datent de 1916.

La locomotive Barclay No.1641 « Doll » – datant elle-même de 1919, arborait fièrement le blason spécial – créée—par un membre de la LBR - et portant l'insigne de Fedecrail. Une copie de cette dernière a été présentée à nos invités lors de leur départ.

« Doll » arborait également les deux drapeaux de FEDECRAIL et de l'Angleterre – un rappel opportun d'un événement qui a eu lieu dans tout le Royaume-Uni, lorsque la plupart des chemins de fer ont arboré le drapeau de FEDECRAIL avec le drapeau national du pays qui avait construit la locomotive.

Tony Tomkins - VP Leighton Buzzard Railway

Seaton Tramway (Devon/UK):

Deux nouveaux arrêts ouverts

LES FAITS EN BREF:

Deux nouveaux arrêts du Seaton Tramway ont été ouverts le 1er août. Cela a permis de créer une liaison circulaire via le Tramway vers Seaton et les impressionnants Seaton Wetlands. Une série de nouveautés et d'améliorations.

LE TEXTE EN DÉTAIL :

Les nouveaux arrêts Seaton Wetlands Halt et Riverside Halt ont été officiellement ouverts aux passagers le 1er août. Ce qui augmente le nombre total d'arrêts de trois à cinq le long de la ligne de trois miles.

Le projet de création de ces nouveaux arrêts a débuté dès 2019, la construction de Riverside halt ayant commencé avant la pandémie et s'étant achevée la veille du premier confinement en mars 2020. Le dépôt Riverside de Seaton Tramway sera désormais accessible via un nouveau pont de 400 m² construit au-dessus de l'estuaire marémotrice de la rivière Axe. Cela permettra non seulement de voir l'intérieur du dépôt du tramway et d'assister aux manœuvres des tramways et de l'ingénierie, mais aussi d'observer la faune et la flore de l'estuaire.



Depuis la fin de la construction, de nouveaux éléments d'interprétation ont été installés, notamment une exposition interactive qui explique comment l'électricité est fournie à la ligne et aux trams. La halte est également équipée de tables de pique-nique. Les visiteurs peuvent également observer l'estuaire à l'aide d'un nouveau télescope installé sur le pont.

Seaton Wetlands Halt permettra aux visiteurs du tramway de Seaton d'accéder aux réserves naturelles, à ses 4 km de sentiers et à la faune qui les habite. La halte Wetlands est située sur ce qui est connu sous le nom de "Swan's Nest Loop" (boucle du nid de cygne), son nom venant des nombreux cygnes qui nichent chaque printemps dans cette zone. Ces cygnes viennent s'ajouter à la liste des situations qui ont retardé la construction de la halte, dont l'ouverture était initialement prévue au printemps 2020, pour la 50e année d'exploitation du Tramway à Seaton. La halte aux Wetlands a été financé par un don généreux de la Fine Family Foundation.

Jenny Nunn, directrice générale de Seaton Tramway: « Après de nombreuses années de planification, en collaboration avec nos partenaires de l'équipe Countryside de l'EDDC, nous avons enfin réussi à compléter la dernière pièce du puzzle, en créant un lien circulaire via le Tramway vers Seaton et les étonnantes zones humides de Seaton... Il s'agit d'un projet unique qui ouvre pour la première fois une zone près de la rivière Axe, offrant ainsi un aperçu innovant de l'histoire de l'ancien embranchement ferroviaire, mais aussi de l'histoire générale, du tourisme et de la faune de la

région ».

Les nouveaux arrêts ont été construits dans le cadre du projet de tramway « Travel's Through the Axe Valley & Heritage », financé en partie par le National Lottery Heritage Fund et le tramway. Dans le cadre de ce projet, entre autres de nouveaux panneaux d'information ont été développés, un écran LED surdimensionné a été installé à la gare de Seaton et une salle d'information à Colyton. En outre, il existe désormais le « Gilbert's Trail », un livret interactif destiné aux familles pour découvrir le tramway.

Le tramway de Seaton a récemment remporté une poignée de prix cette saison, notamment le prix de l'accessibilité et de l'inclusion et le prix de la grande attraction de l'année aux Visit Devon Awards, ainsi que le prix de l'attraction exceptionnelle pour les visiteurs décerné par l'Heritage Railway Association. Vous trouverez plus de détails sur le site www.tram.co.uk/accessibility.

Seaton Tramway

GADEFT (France):

Voyage au coeur des Cévennes avec « 140C27 »

Après deux ans de remise en conformité aux normes SNCF – 8000 heures de travail, 15 000€ de fournitures –, la locomotive 140C27 est retournée



sur les rails du réseau national français le 9 octobre 2021.

Cette prouesse humaine et technique est le fruit du travail de l'association du GADEFT (Groupement d'Aide au Développement des Exploitations Ferroviaires Touristiques), épaulé par le savoir-faire technique reconnu de la CITEV en tant qu'atelier de réparation de locomotive à vapeur et de matériel historique.

La locomotive est habituellement stationnée au musée du chemin de fer de Nîmes, géré par l'AAATV (Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur) section Nîmes, association avec laquelle le GADEFT est partenaire. Elle est visible toute l'année lors des visites du musée.

Cet été, la locomotive a d'ores et déjà traversé la France, puisqu'elle est partie réaliser la traction des trains des Chemins de Fer du Creusot (CFC), association détentrice de l'incroyable 241P17 actuellement en grande maintenance. Des voyages sont encore prévus avec les CFC, notamment entre le Creusot et Lyon et Le Creusot-Miramas (www.train-vapeur.fr). Le partenariat entre nos deux associations (GADEFT et CFC), très productif jusqu'alors, se poursuivra dans les prochaines années.

Après son retour du Creusot, la 140C27 effectuera un dernier voyage mémorable cette année le 1er octobre 2022 : un parcours sur la mythique ligne des Cévennes entre Nîmes et La Bastide-Puylaurent, ligne vieille de plus de 150 ans, qui n'avait plus connu ce mode de traction depuis plusieurs décennies.

Comme à l'époque de l'exploitation de la locomotive à vapeur à la SNCF, elle sera allumée 5 heures avant le départ de Nîmes. De là, elle montera doucement en pression, pour atteindre les 14 bars nécessaires à sa mise en mouvement, pour se placer en gare de Nîmes, où commence le grand voyage à travers les Cévennes – une occasion de découvrir ses beaux paysages, visible uniquement depuis le rail. Il est possible pour les voyageurs de monter à bord du train à Alès. À La Bastide-Puylaurent, c'est l'heure du déjeuner. Arrêt au retour à Nîmes vers 18 heures. (information sur www.gadeft.com)

GADEFT







Le musée ferroviaire de Móra la Nova:

Le plus ancien wagon à voie large d'Espagne restauré

LES FAITS EN BREF:

Le musée ferroviaire de Móra la Nova a restauré le plus ancien wagon à voie large d'Espagne. Il s'agit d'un wagon original du chemin de fer Aranjuez-Cuenca, construit en 1881 par Nicaise et Delcuve en Belgique.

LE TEXTE EN DÉTAIL :

Le Musée du chemin de fer de Móra la Nova a restauré le plus ancien wagon à voie large d'Espagne,

construit en Belgique en 1881. La restauration du wagon à bords bas MZA G-522 a été achevée en juillet dernier. Ce wagon est arrivé au Musée l'été dernier en provenance de Lleida où il avait été abandonné pendant des décennies, ce qui a contribué à son mauvais état général et à la disparition de plusieurs pièces.

Après un important nettoyage général, il a été nécessaire de remplacer une partie des profils métalliques endommagés, de fabriquer quatre nouvelles butées, d'installer un nouveau crochet de traction, de placer toute la nouvelle menuiserie et de fabriquer quatre nouveaux tampons à ressorts laminés sur mesure, car le seul ressort qui restait dans le wagon était en mauvais état, ne garantissant pas un bon fonctionnement.

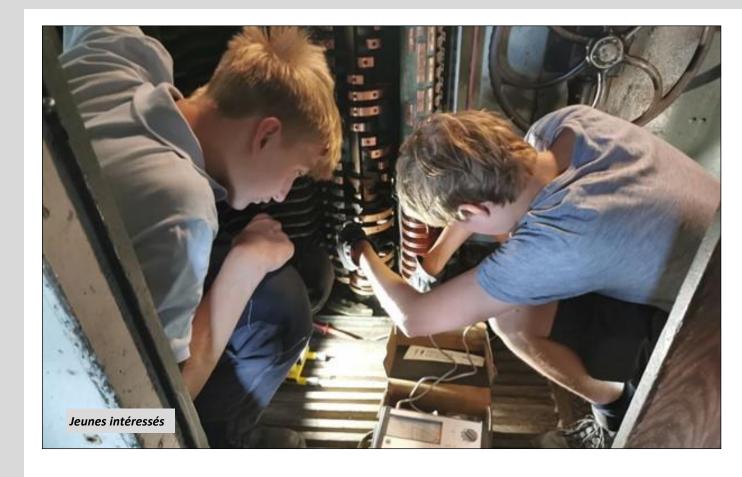
Afin de pouvoir documenter l'origine du wagon, en l'absence de toute référence ou plaque, la collaboration de Javier Fernández López et Manuel González Márquez a été d'une grande aide. Sur la base de photographies et des dimensions du wagon, ils ont pu déterminer qu'il s'agit d'un wagon original du chemin de fer Aranjuez-Cuenca, construit par Nicaise et Delcuve en Belgique en 1881.

Il faisait partie d'une série de wagons G-509 à G-588 qui passèrent au MZA lorsque cette entreprise absorba celle d'Aranjuez-Cuenca et qui étaient destinés à effectuer des services sur tout son réseau. Sur les 79 wagons, seuls 8 sont arrivés à la RENFE en 1940, leur utilisation étant limitée par l'absence de freins. Quoi qu'il en soit, la vie utile du G-522 s'est principalement déroulée dans l'étape MZA. Pour cette raison, la restauration s'est concentrée sur cette période.

Au milieu des années 50, le G-522 a été laissé dans la minoterie Meta de Lleida, où il a été abandonné jusqu'à ce que les travaux du train à grande vitesse de la ville le ramènent à la lumière. Une entité de Lleida a voulu le préserver et il a été retiré jusqu'en 2021, date à laquelle il a été transféré au Musée du chemin de fer de Móra la Nova. Aujourd'hui, c'est le plus ancien wagon à voie large connu conservé en Espagne et maintenant, en plus, il est pleinement opérationnel.

Museu del Ferrocarril a Móra la Nova





<u>Association suédoise des tramways :</u>

Camps de jeunes à Malmköping

L'Association suédoise des tramways est une organisation suédoise qui préserve le patrimoine culturel mobile des tramways et des bus. Toutes les activités sont menées entièrement à but non lucratif et il n'y a aucun employé au sein des activités. L'entreprise est membre de l'Association nationale des musées ferroviaires (MRO) et, par son intermédiaire, de Fedecrail.

L'Association suédoise des tramways organise depuis près de 20 ans des camps de jeunes pour les jeunes de 12 à 18 ans intéressés par les transports publics. Même pendant la pandémie, l'organisation a réussi à organiser ses camps de jeunes en s'adaptant à la corona. Au fil des ans, le nombre de participants a varié entre 10 et 25 jeunes qui viennent vivre sur le Museispårvägen à Malmköping pendant une semaine avec des animateurs dévoués de l'association.

Le musée possède plus de 40 véhicules provenant des 12 villes de tramway que comptait autrefois la Suède. Un tiers des voitures ont été rénovées jusqu'à présent pour être utilisées dans le musée de Malmköping. La plus ancienne date de 1903 et la plus jeune des années 1950. Quelque 25 bus font également partie des collections. Le trajet en tram jusqu'à Hosjö et retour se fait le long de lacs étincelants et à travers une nature magnifique avec des prairies et des forêts.

Le chemin de fer musée a été inauguré en 1969 et circule sur une partie de l'ancien chemin de fer Stålboga-Skebokvarn, à l'origine le chemin de fer Mellersta Södermanland. Le parcours d'environ 2,6 km de long va de Malmköping à Hosjö par la route nationale 55 et comporte deux points de rencontre. Progressivement, la voie ferrée d'origine a été reconstruite en un environnement de tramway plus authentique. Une place de tramway à Malmköping est presque terminée, et récemment la voie a été dotée de boucles aux deux extrémités pour permettre la circulation de tramways à sens unique plus modernes, comme les Mustangs. L'organisation gère et possède ses propres infrastructures et a également entretenu, construit et géré des installations et des trams au fil des ans grâce à des efforts non lucratifs.



A partir de 16 ans, formation de contrôleur

gen à Malmköping, collectionne non seulement les tramways mais aussi les bus liés à l'histoire du trafic local suédois. L'association a été créée en 1959. L'association suédoise des tramways considère le camp comme un élément essentiel pour amener de jeunes membres à devenir actifs, à apprendre l'organisation et les compétences de l'exploitation d'un tramway patrimonial. C'est aussi l'avenir de l'association et du musée. Le camp n'a pas seulement généré des jeunes actifs dans le domaine du tramway, les jeunes postulent également auprès de diverses associations de chemins de fer vétérans pour devenir actifs.

Aujourd'hui, le musée du tramway compte de nombreux jeunes membres actifs qui participent aux activités du musée tout au long de l'année et pas seulement pendant le camp. Le camp permet de se familiariser avec les différentes tâches du musée et donne aux participants l'envie de revenir. Au fil des ans, l'association a appris à capter l'intérêt des jeunes. Un élément important est de donner aux jeunes la confiance et la responsabilité au sein de l'organisation et du musée, cela les fait grandir et crée un intérêt pour qu'ils restent et continuent à développer leurs compétences dans le domaine.

Au cours de la semaine, les jeunes participent, entre autres, à des activités liées à la circulation, aux technologies telles que la maintenance des trams et des infrastructures, à des sessions éducatives, à des activités en soirée et à une excursion en camp. Les jeunes ont également la possibilité d'essayer un tramway un soir avec un instructeur qualifié.

Le fait de pouvoir essayer permet d'éveiller la curiosité. Tout se passe sous la supervision d'un animateur plus expérimenté. Au camp, ils trouvent des personnes partageant les mêmes idées et avec lesquelles ils peuvent établir des contacts. Chaque année, il y a de nouveaux participants ainsi que des personnes qui sont là depuis un certain temps. Ils sont promus chefs de file du camp.

Parmi les travaux techniques qui ont eu lieu pendant la semaine, citons la révision d'un tramway, le débroussaillage, la réparation de bancs pour les visiteurs, la peinture du plafond intérieur d'une remorque, etc. Les jeunes circulent entre les différents travaux les différents jours, ce qui leur permet d'essayer différentes choses. Ils participent même au fonctionnement du café et de la boutique.

Les jeunes de Malmköping peuvent suivre une formation de chef de train dès l'âge de 16 ans. Ils portent un uniforme, ce qui leur donne l'air authentique de l'activité. Les jeunes ne se contentent pas de vendre des billets à bord, ils ont également pour tâche de guider le long du parcours.

Mimmi Mickelsen

!!!

UPDATE No 52 sera disponible fin octobre 2022

Date limite de dépôt des textes et des photos : 8 octobre

Contact e-mail: schuette@fedecrail.org