

## Update No. 36

**Juillet 2019**

### **Conférence du jubilé de Fedecrail: Coeurs au Harz**



16 Avril : Jaap Nieweg et Pierluigi Scoizzato ont déployé le drapeau FEDECRAIL à Brocken.

Foto. Heimo Echensperger

2019 est le 25e anniversaire de Fedecrail. Pour l'AGA et la conférence de cette année, nous nous sommes rendus en Allemagne pour être basés à Wernigerode (12-17 avril) dans la région du Harz, une région populaire auprès des amateurs de rail. Billetés dans des hôtels autour de la ville, nous avons un accès facile au centre historique touristique, y compris à la gare.

Cette année, l'AGA a eu lieu le dimanche précédant les séances d'affaires de la conférence le lendemain. Le rapport officiel du Conseil est approuvé. Le rapport financier a été discuté et, suite à une proposition de HRA avec l'appui d'autres membres, un budget modifié a été adopté, maintenant les cotisations aux niveaux de 2018, au lieu d'une augmentation proposée. Pour aider à équilibrer le budget, une plus petite augmentation de l'allocation pour le travail de lobbying de Fedecrail a été

adoptée. Le rapport du vérificateur et la recommandation de décharge du Conseil a été adoptée. Les comptes annuels 2018 ont été approuvés. Les commissaires aux comptes actuels Guido Rossi et Jean-Paul Lescat ont été réélus pour un an. Cette année, Jacques Daffis (F), vice-président de longue date, a pris sa retraite et a été remercié pour sa diligence pendant 15 ans. Le secrétaire Kees Wijnobel (N), Pierluigi Scoizzato (I) et Josef van der Perre (B) ont été réélus pour trois années supplémentaires. En remplacement de Jacques Daffis, Bruno Fleury (F) a été élu comme nouveau membre (Bruno a également été nommé plus tard vice-président).



Bruno Fleury (F) et Jacques Daffis

Photo: Ingrid Schütte

Des versions mises à jour du plan d'affaires et du plan stratégique de Fedecrail ont été présentées, discutées et approuvées. Des rapports ont également été reçus des principaux groupes de travail : Heritage Operations (HOG), Tramway (TG), Environmental (EG) et l'équipe organisatrice du Youth Exchange. Le Président a souligné certaines possibilités de financement en Europe qui seront explorées plus avant et il y a eu des mises à jour sur d'autres organisations avec lesquelles Fedecrail travaille étroitement, Europa Nostra et WATTRAIN.

Le thème initial de la conférence d'affaires était les 25 premières années de Fedecrail, s'ouvrant par une présentation de David Morgan sur l'histoire de la Fédération depuis l'époque de la Commission préparatoire Morgan, au début des années 1990. Il a également noté que plusieurs membres initiaux du Conseil sont toujours actifs au sein de Fedecrail. Brian Simpson (Président, HRA) (Royaume-Uni) a ensuite expliqué l'histoire passée du lobbying au sein du Parlement européen et a exhorté à redoubler d'efforts après les élections plus tard cette année. Parmi les principales réussites, on peut citer de nombreuses dérogations à la législation obtenues ces dernières années et, en fin de compte, l'acceptation de Fedecrail en tant que membre de l'organe représentatif de l'Agence ferroviaire de l'Union européenne (EUAR), la "salle des machines" dans laquelle se déroulent la plupart des travaux sur les directives et autres questions touchant les chemins de fer européens.

Peter Gaffert, Oberbürgermeister - Stadt Wernigerode, a souhaité la bienvenue à Wernigerode avant une table ronde sur l'avenir du patrimoine ferroviaire. Intermédié par Michel Dispa (N), membre du conseil d'administration de l'organisme de coordination néerlandais HRN, Matthias Wagener, directeur général de l'entreprise hôte locale, Harzer Schmalspurbahnen, a présenté l'historique, le fonctionnement et les informations statistiques de son entreprise (qui fournit à la fois les transports

publics généraux et les services ferroviaires touristiques), et souligné l'importance de la contribution du HSB dans l'économie locale. Thomas Joindot (UNECTO) (F) a fait une présentation sur le travail avec le groupe de travail HOG de Fedecrail, l'UNECTO et la SNCF en particulier au cours des dernières années où Fedecrail a eu une voix dans l'agence ferroviaire européenne. Cette session s'est achevée sur un point de vue du secteur du tramway en Allemagne par Harald Elsner (G).



Hans Jurgen Crede (G), président de la VDMT Verband Deutscher Museums und Touristik Bahnen, l'organisation faîtière nationale de l'Allemagne, a expliqué le développement des chemins de fer historiques en Allemagne depuis les premiers jours jusqu'à nos jours. Après une mise à jour du groupe environnemental, Steve Oates (PDG, HRA) (Royaume-Uni) a fait un exposé sur les questions relatives à l'utilisation future du charbon et d'autres combustibles fossiles à des fins patrimoniales, reflétant les très vives préoccupations à ce sujet au Royaume-Uni. Les questions relatives aux combustibles fossiles ne concernent pas seulement le charbon, mais aussi les moteurs diesel. Nous n'utilisons peut-être qu'une petite quantité de carburant par rapport à la production totale, mais la collecte de détails précis sur nos opérations est essentielle et doit être traitée avec délicatesse si nous voulons que le lobbying national (et international) soit un succès. Il a été convenu qu'il s'agit d'une préoccupation fortement partagée par tous les pays membres de Fedecrail. Une session du Forum des membres a rendu compte des échanges de jeunes de l'année dernière en Suède et a proposé des plans pour l'échange de cette année en Espagne en août. Les aspects pratiques d'un projet d'enquête sur les ressources humaines ont fait l'objet d'un rapport et d'une discussion. Enfin, un membre a soulevé l'importance des testaments et

de l'héritage. Tant d'histoire est jetée par des gens qui ne réalisent pas l'importance des livres et des papiers parce que les propriétaires ne définissent pas les bénéficiaires de leurs souvenirs. (Les documents de la conférence seront affichés plus tard cette année sur le site Web -[www.fedecrail.org](http://www.fedecrail.org)). La fragilité de notre patrimoine a été mise en évidence par l'incendie de la cathédrale Notre-Dame à Paris.

Les collègues qui ne souhaitaient pas assister aux séances d'affaires ont eu d'autres possibilités, avec des visites à pied de la ville historique de Wernigerode (Sun) et de la ville voisine de Quedlinburg (Mon), classée patrimoine mondial. Châteaux, cathédrales et maisons à colombages, dont beaucoup sont peints en couleurs pastel vives. Nos visites ont coïncidé avec 3 journées très froides et venteuses accompagnées de neige, suivies de 3 jours de temps chaud et très agréable.

Le voyage d'étude annuel s'est articulé autour de formalités, dont une grande partie s'est concentrée sur le chemin de fer à voie métrique du Harz (Harzer Schmalspurbahnen, HSB), qui l'a accueilli. Samedi matin, avec la neige tourbillonnante qui s'installe au sol, nous avons pris la route pour Gemrode, une station sur la Selketalbahn, l'une des trois lignes constitutives du réseau HSB.



La ligne longe les zones est et centrale du Harz, vers le sud à partir de Quedlinburg et jusqu'à la ligne principale du Harzquerbahn à Eisfelder Talmühle. Nous avons couvert toutes les sections, sauf la dernière, vers l'ouest. Des arrêts photo et de fouille ponctuaient notre train d'excursion, dirigé par la locomotive 2-6-2-2T loco 99-6001.



La partie ouest du réseau HSB se compose de la ligne principale nord-sud du Harzquerbahn, qui va de Wernigerode à Nordhausen ; malheureusement, notre horaire ne nous a pas permis de voyager sur toute la longueur de cette ligne.

La ligne la plus populairement promue forme le troisième élément de HSB, le Brockenbahn, qui partage le Harzquerbahn de Wernigerode à Drei Annen Hohne avant de monter au sommet du Brocken. Il n'est donc pas surprenant qu'une part importante des revenus de HSB soit générée sur cette route. Notre excursion spéciale 'Jubilee Sunrise' est partie de Wernigerode très tôt le 16 avril (anniversaire précis de la formation de Fedecrail en 1994) avec nous cocoonés dans des voitures préchauffées ! La locomotive 'Mallet' 99-5906 a grimpé à travers la région enneigée pour atteindre le sommet de 1141m (3743ft) juste au moment où le soleil brisait l'horizon. Avec notre drapeau Fedecrail dévoilé et l'occasion enregistrée, nous sommes retournés dans le train. Avec la lumière du jour, nous avons pu constater l'étendue des dommages causés par un insecte qui tue progressivement de nombreux pins. Après le retour, le groupe s'est joint aux autres délégués pour le petit déjeuner, le tout début très tôt en ayant dissuadé certains !

Les collègues qui ne souhaitaient pas assister aux séances d'affaires ont eu d'autres possibilités, avec des visites à pied de la ville historique de Wernigerode (Sun) et de la ville voisine de Quedlinburg (Mon), classée patrimoine mondial. Châteaux, cathédrales et maisons à colombages, dont beaucoup sont peints en couleurs pastel vives. Nos visites ont coïncidé avec 3 journées très froides et venteuses accompagnées de neige, suivies de 3 jours de temps chaud et très agréable.

Le voyage d'étude annuel s'est articulé autour de formalités, dont une grande partie s'est concentrée sur le chemin de fer à voie métrique du Harz (Harzer Schmalspurbahnen, HSB), qui l'a accueilli. Samedi matin, avec la neige tourbillonnante qui s'installe au sol, nous avons pris la route pour Gemrode, une station sur la Selketalbahn, l'une des trois lignes constitutives du réseau HSB. La ligne longe les zones est et centrale du Harz, vers le sud à partir de Quedlinburg et jusqu'à la ligne principale du Harzquerbahn à Eisfelder Talmühle. Nous avons couvert toutes les sections, sauf la dernière, vers l'ouest. Des arrêts photo et de fouille ponctuaient notre train d'excursion, dirigé par la locomotive 2-6-2-2T loco 99-6001.

La partie ouest du réseau HSB se compose de la ligne principale nord-sud du Harzquerbahn, qui va de Wernigerode à Nordhausen ; malheureusement, notre horaire ne nous a pas permis de voyager sur toute la longueur de cette ligne.

La ligne la plus populairement promue forme le troisième élément de HSB, le Brockenbahn, qui partage le Harzquerbahn de Wernigerode à Drei Annen Hohne avant de monter au sommet du Brocken. Il n'est donc pas surprenant qu'une part importante des revenus de HSB soit générée sur cette route. Notre excursion spéciale 'Jubilee Sunrise' est partie de Wernigerode très tôt le 16 avril (anniversaire précis de la formation de Fedecrail en 1994) avec nous cocoonés dans des voitures préchauffées ! La locomotive 'Mallet' 99-5906 a grimpé à travers la région enneigée pour atteindre le sommet de 1141m (3743ft) juste au moment où le soleil brisait l'horizon. Avec notre drapeau Fedecrail dévoilé et l'occasion enregistrée, nous sommes retournés dans le train. Avec la lumière du jour, nous avons pu constater l'étendue des dommages causés par un insecte qui tue progressivement de nombreux pins. Après le retour, le groupe s'est joint aux autres délégués pour le petit déjeuner, le tout début très tôt en ayant dissuadé certains !

Un transfert par la route a été nécessaire plus tard samedi pour rejoindre Benndorf, base du Mansfelder Bergwerksbahn, une ligne de 11 km (6,8 miles) qui se termine à Hettstedt. Un réseau de lignes d'une longueur de 750 mm et d'une longueur de 95 km (59 milles) desservait autrefois une vaste zone d'exploitation du cuivre. Bien que l'exploitation minière ait cessé dans les années 1960 et que les lignes aient été progressivement abandonnées, quelques amas de déblais dominant encore le paysage. Avec la locomotive no.20 à la tête de notre service spécial, nous avons profité d'un voyage en bateau à vapeur le long de la ligne où les opérations patrimoniales ont commencé en 1990. La chaleur des voitures était encore une fois un soulagement bienvenu du froid incessant du vent. Une collection diversifiée de matériel roulant est entreposée dans des voies d'évitement ouvertes, dont de nombreux éléments attendent d'être restaurés. Les ateliers sont dotés d'excellentes installations et comprenaient plusieurs projets de locomotives à divers stades d'achèvement. Employant environ 50 personnes, ces ateliers sont gérés sur une base commerciale. A la gare de la ligne principale adjacente, un train de service de 2 voitures s'est arrêté en route pour Magdebourg, un wagon diesel occupant un deuxième quai.

Pendant notre séjour à Wernigerode, notre itinéraire comprenait une visite intéressante des ateliers HSB, notre guide nous éclaire sur l'histoire fascinante de HSB. Nous avons également eu l'occasion de visiter le Luftfahrtmuseum (musée de l'aviation) local, qui propose une large gamme d'avions et d'accessoires associés couvrant l'histoire et les développements du vol. Ici aussi, nous étions accompagnés d'un excellent guide qui avait une approche facile à comprendre et logique pour expliquer certaines questions techniques complexes de l'aviation.

Pour les dernières visites d'étude, nous nous sommes aventurés sur les grandes lignes ferroviaires locales exploitées par Abellio, à bord de leurs unités diesel 2 voitures construites rapidement par Alstom, pour atteindre Blankenburg et Halberstadt. Bien que les bâtiments d'origine de la gare subsistent, une plate-forme unique à Blankenburg dessert à la fois les trains de ligne principale et le point d'embarquement pour les services de vapeur patrimoniaux occasionnels vers Rübeland. Le gabarit standard de la vallée, électrifié sur un système différent de celui que l'on trouve ailleurs en Allemagne, reste en place pour desservir les carrières de calcaire, les trains de wagons couverts étant équipés de locomotives électriques puissantes en tête et en queue. La locomotive à vapeur 95-1027 a pris la tête de notre excursion, une autorisation spéciale était nécessaire pour exploiter un tel train pendant les jours de semaine ; les services du patrimoine fonctionnent normalement une fin de semaine par mois. La locomotive à vapeur d'origine 95-6676 de la ligne reste dans le dépôt en attendant les ressources nécessaires à sa restauration.

Pour notre dernière visite, nous nous sommes rendus à Halberstadt, où les bâtiments de la gare ont été agrandis et modernisés. La ville dispose d'un réseau de tramway à 2 voies. De plus, quelques tramways anciens sont en service, les plus anciens datant de 1939. Accompagnés d'excellents commentaires, deux de ces tramways nous ont fait faire le tour de la ville. Nous avons également été amenés aux ateliers pour voir les installations et observer certains des processus qui sont mis en œuvre sur une base quotidienne. Une section importante de la voie ferrée était en train d'être remplacée à un carrefour du centre-ville ; c'était l'occasion de voir comment ils s'y prenaient.

En conclusion, nous devons remercier toutes les personnes impliquées dans les tâches apparemment interminables liées à l'organisation des réunions et des visites, et pour nous avoir guidés dans les transports afin de respecter les horaires. Nous espérons que vous vous joindrez à nous pour notre prochaine conférence, prévue à Bilbao (N Espagne) en avril 2020. (Résumé par Nigel Hunt et Steve Wood - mai 2019).

## Flashes d'informations

Ingrid Schütte

### Conférence APHTRO 2019 à Amman

APHTRO (Asia Pacific Heritage and Tourist Rail Organisation) vous invite à la Conférence 2019 à Amman, Jordanie. APHTRO est une association de musées et de chemins de fer touristiques dans la région Asie-Pacifique, comprenant les régions d'Asie, d'Australie et d'Océanie situées dans ou près du Pacifique occidental. Les invités européens sont les bienvenus. La conférence se tiendra du 8 au 11 octobre et sera organisée par Jordan Hejaz Railways. Le programme comprend également des promenades en train (à vapeur), une visite du nouveau musée ferroviaire et de l'atelier à Amman. Tous ceux qui s'intéressent aux chemins de fer et aux musées historiques sont les bienvenus.

Les informations:

<http://www.aphtro.info/news/?cat=4>

### Plate-forme tournante historique commune cherche nouveau propriétaire



Autrefois présents tous les jours dans les gares, ils sont aujourd'hui un vestige de l'époque des locomotives à vapeur et ne peuvent être retrouvés qu'occasionnellement : Plateaux tournants pour véhicules ferroviaires. DB Netz AG en Allemagne veut vendre une platine articulée historique de 1948. Longueur : 23,60 mètres, capacité de charge : 350 tonnes, poids : environ 50 tonnes, mise hors service depuis octobre 2004.

Pour plus d'informations : <https://www.dbresale.com/verkauf/suche--xkat4--xid145125.htm>



## **La Charte de Riga sur le curriculum à Taiwan**

La Charte de Riga, qui a été développée par FEDECRAIL en tant que déclaration de principes pour le traitement des équipements ferroviaires historiques, n'a pas seulement eu une influence en Europe, mais est même arrivée entre-temps en Asie. En mai prochain, il sera au centre d'un événement organisé par le Réseau asiatique du patrimoine industriel à Taiwan. Ce séminaire de près d'une semaine pour les 18-45 ans, qui traite du patrimoine ferroviaire, vise à transmettre les principes de la Charte de Riga et à promouvoir la préservation des chemins de fer historiques dans la région Asie-Pacifique. La Charte de Riga a été adoptée à l'unanimité par les membres de FEDECRAIL le 16 avril 2005 lors de leur réunion annuelle à Anse près de Lyon et avait déjà été proposée lors de la réunion à Riga/Lettonie.

Update Editor  
Josef Sabor  
[sabor@fedecrail.org](mailto:sabor@fedecrail.org)