FEDEC RAIL
European Federation of Museum & Tourist Railways
UPDATE No 50
Juin 2022

Limburgsche Tramweg Maatschappij locomotive n° 26, Pâques 2022

C'est le numéro 50 !!!

Tous les membres réunis sous le drapeau de FEDECRAIL voient ce prochain Update dans leur boîte aux lettres. Est-ce une pratique plus standard ? Non, car c'est la mise à jour numéro 50. Et donc un design spécial et unique de la première page avec un rayonnement festif attrayant. Nous espérons qu'elle vous plaira.

La mise à jour numéro 50 sera la première à être partagée avec le monde « extérieur » important. Il s'agit d'une nouvelle étape dans la communication de FEDECRAIL, comme l'a été la décision, il y a un an, de renouveler la conception, le processus de production et le passage d'un bulletin trimestriel à un bulletin bimestriel.

Tout cela fait partie du développement d'une nouvelle politique de communication, qui fera de plus en plus partie de la vie de FEDECRAIL. Elle fera partie intégrante du plan stratégique de 2023 en cours d'élaboration et le projet sera discuté avec nos membres le 5 novembre lors d'une réunion en ligne. Réservez donc la date du 5 novembre dans votre agenda. Et nous ne discuterons pas seulement du plan stratégique, mais aussi du plan annuel et du budget 2023 (tous deux en cours de construction), afin de préparer les décisions formelles lors de l'AGA 2023.

L'Update a toujours été une sorte de miroir, dans lequel le monde des chemins de fer du patrimoine se rendait visible. Il s'est surtout concentré sur nos membres. Depuis le passage à une publication bimestrielle, nous invitons activement tous les membres de FEDECRAIL et les parties prenantes autour de FEDECRAIL à contribuer à l'Update.

Nous sommes très heureux qu'Ingrid Schütte assure la gestion du contenu. Les dates de clôture pour les contributions seront, pour tous les processus de fabrication, le 8 du mois où nous publions (toujours, au moins jusqu'à présent) les mois pairs, 2, 4, 6, 8, 10 et 12. Tous ceux qui veulent contribuer peuvent communiquer avec le responsable du contenu via Schuette@fedecrail.org .

Je vous souhaite donc une agréable lecture de cette mise à jour et n'hésitez pas à faire partie de l'équipe de production, en envoyant des textes et/ou des photos pour maintenir la qualité de la mise à jour avec une plus grande variété de nouvelles et d'informations approfondies.

Jaap Nieweg
Président

INDEX

C'est le numéro 50 !!!	page	1
Le mobilité fait part de l'identité européenne		3
Préserver le chemin de fer - préserver la culture		5
La Charte de Riga nous indique la bonne direction		6
L'avenir des combustibles fossiles		7
Le charbon vapeur à nouveau chez Ffos-y-Fran		8
EUROPA NOSTRA : Les titres de l'actualité		8
L'île de Man : « Fanella » en voyage		9
Portugal : Fête du modélisme ferroviaire		10
AZIZU News		11
Faites partie du Groupe Tramway !		12

UPDATE No 50

Content manager: Ingrid Schütte

Contributeurs: Isle of Man Railways, Mimmi Mickelsen, Museu Nacional Ferroviário Portugal, Jaap Nieweg, Peter Ovenstone, Pieriuigi Scoizzato

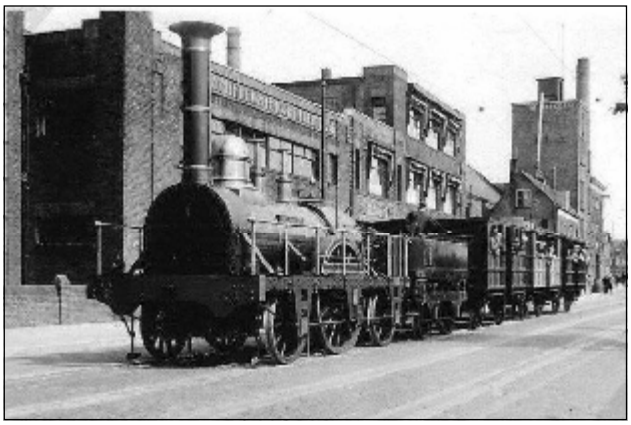
Photos: Isle of Man Railways, Mimmi Mickelsen, Museu Nacional Ferroviário, Jaap Nieweg, Ingrid Schütte

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.

La mobilité fait partie de l'identité européenne !

Dans certaines parties de l'Europe, nous pouvons parler de transports publics officiels dès le début du 17ème siècle. Aux Pays-Bas, nous utilisons comme définition que le transport public est offert au public sur la base d'un horaire et des jours d'opération annoncés du service et de l'itinéraire. Le public qui veut l'utiliser doit payer. Si des marchandises sont transportées par ce service, les wagons ou les armateurs doivent également payer



« De Arend » à Delft, 1948

pour ce service. Très souvent, les régimes les plus anciens pour ce transport étaient des contrats gouvernementaux entre deux communes, dans lesquels les droits et les obligations étaient convenus. Aujourd'hui, on devrait appeler cela une concession.
Jusqu'à loin dans le 19ème siècle, les diligences et les services de chariots atteignaient presque toutes les régions d'Europe. Là où les voies navigables comme les canaux et les rivières pouvaient être utilisées, ce mode de transport était très apprécié. C'est la révolution industrielle à partir de 1750 environ, et certainement l'industrialisation plus moderne du 19e siècle, qui a fait apparaître le transport par rail. Le plus important était d'apporter le charbon aux usines et les produits aux gens ou aux ports pour exporter ces plus grands volumes de produits.
Toutes ces formes de transport avaient une similitude à la base : faire de l'argent pour ceux qui investissaient et possédaient les modes de trans-

Chemin de fer à vapeur Tal-Y-Llyn locomotive « Dolgoch » à Abergwynolwn, 1951

port. Ainsi, les anciens chemins de fer et tramways ont été construits par des capitaux privés réunis dans ce but par le public et parfois par des entreprises qui avaient besoin d'un chemin de fer. Ces entreprises avaient très souvent le faux espoir que leur investissement serait rentable pour le chemin de fer et que ce dernier les récompenserait en leur versant des dividendes. Il est intéressant de noter que, très souvent, ce sont les gens ordinaires qui ont économisé un peu d'argent et qui voulaient que leur village ou leur commune soit relié aux grands chemins de fer et donc au monde extérieur moderne, qui sont devenus les actionnaires de ces entreprises privées, leur propre chemin de fer ou tramway privé.
Les actionnaires étaient parfois des personnes désagréables pour la gestion du chemin de fer ou du tramway. Par exemple, lorsque le plus ancien chemin de fer des Pays-Bas (1839 Amsterdam - Haarlem) a été prolongé jusqu'à La Haye, ils ont construit un bâtiment de gare courageux (il est toujours là). Lors de l'assemblée générale de 1843, les actionnaires ont menacé le PDG de le licencier pour avoir dépensé leur argent dans un tel bâtiment au lieu de payer plus de dividendes.
L'intérêt de préserver le patrimoine mobile,

Isle of Man Railways locomotive « Loch », 2004

Československé státní dráhy (ČSD)

comme celui des tramways et des trains, est de pouvoir raconter l'histoire et le développement de notre région, de notre pays ou même de notre continent. Dans de nombreux cas, l'arrivée du premier tram ou du premier train a également signifié l'arrivée de la première connexion télégraphique et téléphonique. Cela signifiait une reconstruction sociale complète de la société. Très souvent, les riches qui vivaient en ville construisaient des maisons d'été à l'extérieur de la ville pour ne pas être menacés par les odeurs d'été de la ville du 18e siècle.
Avec le développement des chemins de fer et des tramways, les gens ordinaires ont commencé à vivre dans des agglomérations autour des grandes villes et nous assistons à l'émergence d'un comportement de navetteur, avec pour résultat des tramways interurbains plus rapides et une électrification précoce des chemins de fer de banlieue.
Bien sûr, les tramways pour chevaux ont commencé vers 1860, rendant le transport dans les grandes villes plus pratique. Seuls quelques éléments de l'histoire de ces premiers tramways ont été préservés, car la plupart d'entre eux ont été transformés en systèmes de tramways électriques et même en métros et en tubes. Il est agréable de voir que le seul tramway à chevaux victorien de l'île de Man existe toujours et est en cours de restauration en ce moment, mais il n'a jamais cessé son activité depuis son ouverture en 1878. Il est merveilleux de voir que les écuries de Summerhill pour les chevaux, abritaient autrefois 126 chevaux de tramway (les trammers sont leur surnom sur l'île). La fonction était touristique et servait les visiteurs de Douglas, les amenant du port où arrivaient les bateaux en provenance du Royaume-Uni aux hôtels du Douglas Boulevard et, à partir de 1893, à la connexion avec le Manx Electric Railway.
Une telle île a construit son chemin de fer à vapeur, son cheval et son tramway électrique sur un écartement de 3 pieds, mais le chemin de fer de montagne de Snaefell, qui la relie, sur un écartement de 3 pieds 6 pouces. Donc ce que nous appelons l'écartement standard sur le continent européen est de 4 ft. 8 ½ in = 1435 mm.
Mais le standard sur la péninsule ibérique (Espagne et Portugal) est de 1.668 mm.
(= 5 ft 5 21 / 32 in). L'infrastructure est donc aussi standard qu'une nation ou une organisation ferroviaire le dit. Très souvent, ces normes sont limitées dans le temps, ce qui fait de la préservation un "métier" très polyvalent.
L'une de nos principales tâches, comme nous l'avons déjà dit plus haut, est de raconter l'histoire et le développement de notre région, de notre pays ou même de notre continent. Et il s'agit toujours d'une histoire de personnes. Les personnes qui ont construit le système techniquement et financièrement, les personnes qui ont travaillé sur le système et les personnes qui ont utilisé le tramway ou le chemin de fer. En tant qu'organisations ferroviaires patrimoniales, avec nos collections d'infrastructures, de matériel roulant, de documentation, de connaissances sur l'entretien, la restauration et l'exploitation de nos chemins de fer, nous sommes les véritables conteurs d'histoires.

Jaap Nieweg

Traunsee Tram Gmunden, 2018

Préserver le chemin de fer, préserver la culture

Lorsque l'on parle de chemins de fer, il n'est pas toujours évident de savoir combien ils sont et quels domaines ils recouvrent. Bien sûr, l'archétype du « train qui fait de la fumée » est la première chose à laquelle nous pensons, et ce depuis notre enfance, signe que la locomotive à vapeur reste le symbole le plus important.
C'est peut-être là que nous commettons une erreur : penser que le chemin de fer n'est qu'un « train ».
Au contraire, ce qui nous distingue des autres modes de transport depuis le début, ce sont les multiples aspects techniques qui entrent en jeu. Il suffit de penser à la complexité de l'infrastructure. Avec le chemin de fer, on a développé des techniques de conception et de construction qui n'avaient jamais été abordées auparavant pour surmonter d'énormes obstacles naturels, mais que la science de la construction a ensuite pu résoudre avec des résultats qui sont encore sous nos yeux aujourd'hui. Et tout cela grâce aussi à la diffusion de nouvelles techniques de production de l'acier.
Le besoin de nouveaux bâtiments pour les voyageurs et les trains s'est fait sentir et les architectes ont su réadapter la typologie de la cathédrale gothique (ou de la basilique romaine) à cette fin, faisant des gares et des lignes ferroviaires un signe tangible pour les villes et un nouveau point de référence pour les développements urbains également. Tout comme les lignes de tramway et les métros qui ont permis le développement de nouvelles agglomérations urbaines grâce à la réduction du temps de trajet.

Remplacé pour être réutilisé : anciennes voies autrichiennes de 1918 toujours en service à Primolano/Italie.

Cathédrale de la gare d'Anvers, 2013

Le rail, c'est aussi la sécurité du trafic, qui a nécessité l'introduction de systèmes de signalisation de plus en plus complexes. De l'homme au drapeau devant le train en 1825 à l'ERTMS d'aujourd'hui, l'évolution a été imparable pour assurer plus de trains sur les lignes.
Et puis tous les aspects sociaux et économiques. Comment le chemin de fer a favorisé le développement économique dans de nombreuses régions d'Europe et du monde en facilitant l'échange de matières premières et de marchandises qui, autrement, seraient restées sur leur territoire d'origine. Le pas vers la croissance économique, la demande accrue de main-d'œuvre et les grandes migrations de populations des campagnes vers les villes est court.
Tout cela fait partie de l'héritage culturel de la « voie du fer ». Tout cela souligne l'importance de ce secteur pour notre histoire passée mais aussi pour le défi de la mobilité durable à l'avenir.
Et nous, qui avons fait du chemin de fer une passion, avons le devoir de transmettre cet héritage culturel du passé aux nouvelles générations, comme nous l'avons reçu de nos pères.
N'oublions donc pas que même le plus petit travail que nous effectuons sur les véhicules, dans les dépôts, dans les gares, à bord du train et du tramway ou le long de la ligne est du temps consacré à la préservation de la culture.
Cela aussi fait la différence !

Pierluigi Scoizzato

Restaurer ou... la Charte de RIGA nous indique la bonne direction

S'il est un document que nous considérons comme l'un des jalons du travail de Fedecrail à ce jour, c'est bien la Charte de Riga. Proposée à Riga, elle a finalement été approuvée à l'unanimité lors de l'AG de Lyon en 2005 et présentée officiellement au Parlement européen en avril 2007.
A l'instar de la Charte de Venise (1964) pour les monuments historiques et de la Charte de Barcelone (2003) pour les navires historiques, le patrimoine ferroviaire trouve lui aussi une référence dans un document pour les mesures de conservation. Fedecrail, avec la Charte de Riga, peut devenir un partenaire européen et mondial à part entière pour la préservation du patrimoine culturel.
Comment restaurer un matériel roulant ou tout autre artefact de chemin de fer ou de tramway ? Quelles techniques et technologies choisir et, surtout, quel est l'objectif de sa restauration ?
Les réponses à ces questions et bien d'autres sont contenues dans ses 12 articles, qui dictent les principes et les approches correctes pour une intervention adéquate sur tous les artefacts ferroviaires : des véhicules aux bâtiments en passant par les équipements de queue. (Le texte intégral est toujours disponible en plusieurs langues https://fedecrail.org/about-fedecrail/the-riga-charter/).
Il arrive très souvent que l'on effectue des travaux de restauration sans disposer d'un véritable plan écrit, sans être au clair sur l'objectif et les techniques utilisées dans les opérations à réaliser. En réalité, ce que nous faisons à l'intérieur de nos entrepôts ou ateliers est bien plus important qu'il n'y paraît. Non seulement nous travaillons à l'entretien des équipements, des véhicules, des bâtiments et des infrastructures qui seront utilisés dans les services, mais nous préservons également le patrimoine. Tout cela nécessite des interventions bien conçues qui tiennent compte de l'histoire de l'artefact, des changements qu'il a subis au fil du temps et qui font les choix appropriés pour le travail à effectuer sans compromettre son authenticité. Bien entendu, l'une des priorités, surtout lorsqu'il s'agit de véhicules, est la sécurité. Dans ce cas, la sécurité est censée passer en premier et les travaux de restauration iront dans ce sens.
Aussi parce qu'il existe différents types d'interventions, de la restauration conservatrice à la restauration fonctionnelle, en passant par la très discutée reconstruction.
Mais toute autre utilisation finale de l'artefact (exposition ou démonstration) sera toujours liée aux choix de conception. Pensez à toutes les discussions sur les livrées correctes à utiliser pour nos véhicules. Ou encore la conservation ou non des ajouts faits au fil des ans, leur signification et leur importance.
Nos cours et nos entrepôts sont remplis de matériel sauvé de la démolition et qui attend d'être restauré pour retrouver sa gloire d'antan. C'est à nous de préparer les bons plans et de procéder aux actions les plus appropriées qui permettront de transmettre notre patrimoine aux générations futures.

Pierluigi Scoizzato

Museibanornas Riksorganisation
Järnvägsmuseet
Järnvägshistoriska Riksförbundet Suède

L'avenir des combustibles fossiles

LES FAITS EN BREF:
Le séminaire sur les combustibles fossiles avec le Dr Reinhard W. Serchinger, conseiller des entreprises suédoises sur la question du changement climatique et du charbon, qui s'est tenu les 8 et 9 mai 2022 en Suède, a rencontré un écho encourageant. Premier jour à Gävle : Le Dr Serchinger a fait une démonstration de son brûleur sur une locomotive à vapeur du musée suédois des chemins de fer. Jour 2 : réunion hybride à Stockholm, au cours de laquelle le Dr Serchinger a présenté les rapports qu'il a établis pour les combustibles fossiles disponibles en Suède et les a associés aux locomotives suédoises existantes. Matériel bientôt disponible sur https://www.museibanorna.se/

LE TEXTE EN DÉTAIL:
Nous sommes tous conscients du défi que nous devons relever en ce qui concerne les combustibles fossiles. La préservation de notre patrimoine culturel en mouvement dépend aussi de la possibilité de montrer non seulement une locomotive en mouvement, mais aussi comment elle est apparue avec l'aide du charbon ou du diesel.
Les organisations suédoises ont fait un effort commun pour travailler sur la question du climat liée à la conservation des locomotives à vapeur et des locomotives diesel, qui continuent de fonctionner à la fois sur leurs propres systèmes ferroviaires fermés mais aussi sur le grand réseau principal.
Une réunion hybride a eu lieu à Stockholm avec le Dr Reinhard W. Serchinger le 8 mai. Le Dr Serchinger a agi en tant que consultant pour les opérations suédoises sur la question du changement climatique et du charbon. Les 8 et 9 mai, les résultats du rapport ont été présentés, et des équipements ont été montrés pour des alternatives au charbon dans les locomotives à vapeur.
L'événement a duré deux jours. Le premier jour s'est déroulé à Gävle et le Dr Serchinger a fait la démonstration de son brûleur sur l'une des locomotives à vapeur du Musée suédois des chemins de fer. La plupart des enthousiastes de Norvège et de Suède étaient présents pour assister au test qui a eu lieu.
Le deuxième jour, une réunion hybride s'est tenue en anglais à Stockholm où le Dr Serchinger a présenté les deux rapports qu'il a produits pour les combustibles fossiles disponibles en Suède et liés aux locomotives suédoises existantes. Le webinaire a été bien suivi, et c'était à la fois les personnes sur place dans la salle mais aussi la plupart des individus de différentes parties de l'Europe qui ont écouté sur Internet.
L'organisation suédoise MRO publiera bientôt un film sur la présentation du Dr Serchinger et partagera les reportages et le powerpoint. Le matériel devrait seulement être édité avant d'être rendu public.
L'objectif climatique suédois de zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2045 représente à première vue une menace sérieuse pour les chemins de fer musées suédois, en particulier pour l'exploitation de leurs locomotives à vapeur. Une fois que la combustion du charbon, principal carburant des locomotives à vapeur, sera totalement interdite, les chemins de fer musées seront-ils exemptés de cette interdiction ? Et même si une dérogation est accordée à nouveau et pour de bon, pourront-elles se procurer du charbon ? Si le charbon n'est plus utilisé, son infrastructure de distribution disparaît. Même si ce problème est résolu par des importations directes, le charbon sera-t-il encore exploité partout dans le monde ? Parmi les charbons encore exploités, lequel convient aux locomotives

à vapeur ? A quel prix peut-on s'attendre ? Existe-t-il des alternatives non fossiles qui ne détruisent pas l'authenticité historique des locomotives à vapeur ?
Toutes ces questions sont abordées ici. Le rôle différent des chemins de fer musées par rapport à l'activité de transport et au tourisme est mis en évidence. Les effets environnementaux des émissions des locomotives à vapeur brûlant du charbon (émissions de CO2, de gaz nocifs et de particules) sont examinés en détail et des comparaisons sont faites avec d'autres activités humaines. Les méthodes permettant de réduire l'empreinte carbone même dans les conditions d'exploitation du charbon fossile sont expliquées. Les spécifications du charbon sont données, et les sources de charbon fossile appropriées sont identifiées. Les combustibles de substitution sont également envisagés. Enfin, les questions de coût et le lobbying politique nécessaire pour assurer la viabilité à long terme, tant sur le plan financier que politique, sont abordées et des recommandations sont formulées pour les actions futures.
L'adresse de la page web où se déroulera le séminaire est téléchargée après édition, vous pouvez donc l'obtenir ici :
https://www.museibanorna.se/

Mimmi Mickelsen

Le charbon vapeur gallois à nouveau chez Ffos-y-Fran

Commençons par la bonne nouvelle : le charbon vapeur gallois est à nouveau disponible chez Ffos-y-Fran à Merthyr Wales. L'installation de lavage et de triage a été réparée et les stocks sont désormais disponibles. Actuellement, la mine doit fermer en novembre 2022, mais on espère que le gouvernement gallois prolongera ce délai. L'entreprise travaille sur des plans et une demande d'extension du site et de l'extraction pour deux années supplémentaires. Le point moins positif est le prix : Par exemple, 20 tonnes coûteraient actuellement £408, contre £220 l'année dernière à la même époque.

EUROPA NOSTRA : Les titres de l'actualité

Programme 7 Most Endangered – Le cycle annuel de sélection de sept sites du patrimoine et paysages culturels menacés en Europe vient de redémarrer. Comme toujours, il s'agit d'un élément clé de la campagne de la société civile de l'EN pour sauver le patrimoine européen en danger. Si vous connaissez un site ferroviaire important menacé – qu'il s'agisse, comme en 2021, d'un chemin de fer complet ou simplement d'un bâtiment, d'un pont ou d'un autre ouvrage d'art, vous pouvez envisager de soumettre une candidature. N'oubliez pas de consulter Fedecrail pour obtenir des conseils et un soutien éventuel.
Outre les progrès récents de l'Achenseebahn au Tyrol/ Autriche (Elle a repris ses activités en mai de cette année après une pause d'un an), d'autres succès de 7ME dans le domaine du patrimoine industriel ont été enregistrés, notamment la centrale électrique historique de Szombierki, près de Katowice en Pologne, qui a été rendue à des « mains bienveillantes » après avoir appartenu à des particuliers. La date limite de dépôt des candidatures est fixée au jeudi 15 septembre. Tous les détails des critères et de la procédure sont disponibles sur le site Web spécialisé de 7ME : www.7mostendangered.eu/nominate.

Séminaire hybride – Valeur symbolique du patrimoine industriel et technique Vendredi 1.07 – Il ne s'agit pas d'un événement ferroviaire spécifique, mais d'un examen de l'image plus large de la valeur du secteur du patrimoine industriel. Initialement prévu pour le printemps 2020, avec un accent particulier sur les exemples significatifs du patrimoine industriel maritime. Séminaire d'une journée organisé par l'Université Donau, Krems, Autriche, en collaboration avec le Comité du patrimoine industriel et technique de l'EN, avec une participation simultanée en personne et en ligne gratuite. Les membres de Fedecrail qui seraient intéressés par une participation en ligne sont invités à contacter Peter Ovenstone à l'adresse suivante : ovenstone@fedecrail.org .

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

« Fanella » lors de sa récente visite au Welshpool & Llanfair Light Railway

« Fenella » en voyage 2023 grands anniversaires sur L'île de Man

FAITS EN BREF :

Un voyage spécial pour l'une des locomotives à vapeur historiques de l'île de Man a servi de précurseur à deux anniversaires spéciaux sur l'île l'année prochaine.

La locomotive Fenella a quitté son foyer de l'île de Man, traversant la mer d'Irlande pour prendre part à un événement organisé par le Welshpool & Llanfair Light Railway.

L'année prochaine, l'Isle of Man Steam Railway célébrera les 150 ans de sa première ouverture, tandis que le Manx Electric Railway fêtera les 130 ans de l'achèvement de la première section de sa ligne.

TEXTE EN DÉTAIL :

La locomotive n° 8 du chemin de fer à vapeur de l'île de Man, Fenella, a quitté son île natale pour la première fois depuis plus d'un siècle afin de participer à l'événement organisé par Beyer Bash à l'occasion du 120e anniversaire des locomotives originales Earl et Countess du Welshpool & Llanfair Light Railway. Fenella était la huitième locomotive à vapeur construite pour le chemin de fer à vapeur de l'île. Elle a été livrée pour la première fois en 1894 et, après une restauration, elle est entièrement opérationnelle. Au début de cette année, elle a été transportée hors de l'île pour faire équipe avec les deux locomotives galloises, qui ont été construites en 1902 dans la même usine Beyer Peacock de Gorton, à Manchester, qui a produit de nombreuses locomotives à vapeur de l'île de Man.

Des représentants d'Isle of Man Transport et de l'Isle of Man Steam Railway Supporters' Association ont accompagné la locomotive pour promouvoir le 150e anniversaire de l'Isle of Man Steam Railway, ainsi que le 130e anniversaire du Manx Electric Railway.

L'année prochaine, des célébrations exceptionnelles marqueront ces étapes importantes.

Le 1er juillet 2023, il y aura une « glorieuse célébration » de 150 ans de vapeur pour marquer l'anniversaire officiel de l'ouverture de l'Isle of Man Railway Company Ltd en 1873.

Un festival de cinq jours se déroulera du 26 au 30 juillet 2023 pour célébrer tous les chemins de fer historiques primés de l'île - y compris l'incroyable Snaefell Mountain Railway - avec un certain

nombre d'événements pour marquer les deux anniversaires. Enfin, le 10 septembre 2023, une journée commémorative sera organisée pour marquer les 130 ans du Manx Electric Railway (MER), qui a ouvert son premier tronçon, de Derby Castle à Douglas à Groudle Glen, en 1893.
Le chemin de fer à vapeur de l'île est la plus longue ligne à vapeur à écartement étroit des îles britanniques qui utilise encore ses locomotives et ses wagons d'origine. Il relie la capitale Douglas au village de Port Erin, situé au sud sur la plage, qui abrite également un musée ferroviaire.
Le parcours de 15 miles et demi sur une voie étroite de trois pieds faisait à l'origine partie d'un réseau plus large et comporte un certain nombre d'arrêts pittoresques, dont l'ancienne ville de Castletown, qui abrite le château historique de Rushen, qui a beaucoup d'histoires à raconter, notamment le rôle de l'île dans la guerre civile anglaise.
Le Manx Electric Railway a été étendu par étapes jusqu'à atteindre Ramsey, dans le nord de l'île, en 1899. Une grande partie de son matériel roulant des époques victorienne et édouardienne est toujours en service. Les passagers ont droit à des vues côtières à couper le souffle, et s'arrêtent dans de nombreux lieux de beauté le long du parcours de 17 miles. Le MER s'arrête également au village de Laxey - où se trouve la célèbre roue à eau géante Lady Isabella - où les passagers peuvent se connecter au Snaefell Mountain Railway.
Pour plus d'informations :
www.rail.im

Isle of Man Railways

Fête du modélisme ferroviaire au Musée national des chemins de fer portugais

Le monde fantastique du modélisme ferroviaire est arrivé au Musée National du Chemin de Fer Portugais. Clubs, Associations, Praticiens, Magasins, Curieux et Amateurs de Modélisme Ferroviaire du nord au sud du pays, avec des centaines de mètres de modules et de compositions.
Pendant trois jours, du 3 au 5 juin 2022, l'animation était garantie ! La rencontre a réuni plus d'une centaine d'amateurs de modélisme ferroviaire, plus de 150 mètres de modules, représentant des gares, des arrêts, des villes, des paysages réels et autres produits de l'imagination des modélistes eux-mêmes. Manœuvres d'inversion, de dépassement ou de croisement de trains, manœuvres de chargement et de déchargement de marchandises et même accidents ferroviaires, ont ravi les plus de 2000 personnes qui ont visité l'événement.
Nous avons l'intention de lancer un grand rendez-vous annuel, qui marque l'Agenda culturel de la région centrale du pays. En plus des amateurs de modélisme, l'événement était dédié aux familles. Lors de cette rencontre, tout le monde a pu visiter le Musée et la ville d'Entroncamento, connaître le monde fantastique des trains miniatures, monter sur le circuit de modèles réduits du Musée, ainsi qu'apprendre à fabriquer un modèle et parler avec des modélistes.

L'IOMR « Maitland » récemment remis en état de marche

Susciter l'intérêt des enfants pour les chemins de fer

Les écoles étaient également invitées à participer, et le premier jour de l'événement était réservé à ce public. Nous avons organisé plusieurs ateliers, au cours desquels les enfants ont appris à fabriquer la maquette d'une gare, ont discuté avec des modélistes sur la façon de construire un modèle et ont appris à conduire un train dans un simulateur de train.

Museu Nacional Ferroviário

AZIZU, Ukraine: **News**

Nouvelles d'AZIZU en provenance d'Ukraine, parvenues à FEDECRAIL via Nehrt (New Europe Railway Heritage Trust) début juin

« ... Tout va bien pour nous (autant que possible dans les conditions de la guerre avec la Russie). Les citoyens de l'Ukraine sont reconnaissants pour le soutien de la Grande-Bretagne et de tous les pays du monde qui nous aident...
En ce qui concerne la technologie ferroviaire historique, je peux signaler ce qui suit. À Tsvetkovo, ainsi que dans toute la région de Tcherkassy, il n'y a pas eu d'hostilités (mais il y a eu des tirs de roquettes sur Ouman), mais les serruriers ont été transférés pour travailler dans le dépôt T. Shevchenko, et tout le reste est resté inchangé. A Vishnevoe, non loin de l'équipement AZIZU, il y a eu une explosion de roquettes, plusieurs vitres du chasse-neige TsUMZ-1 ont été brisées. Ils s'en sont tirés à bon compte. A Gayvoron, un deuxième train vers Rudnitsa a été lancé (mais 3 fois par semaine).
Sur le chemin de fer à voie étroite de Borzhava, UZ promet d'ouvrir le trafic. La date n'est pas encore connue. Snovsk a été occupé, mais les locomotives n'ont pas été endommagées. La réparation d'une locomotive à vapeur pour le chemin de fer des enfants de Kiev est en cours d'achèvement.
La guerre a brisé tous les plans d'AZIZU pour cette année. La pénurie et le coût élevé du carburant diesel et de l'essence dans les stations-service, le couvre-feu, le manque de temps libre font qu'il est impossible pour AZIZU de fonctionner comme avant la guerre. Depuis un mois, je n'ai pas pu aller à Ternopil pour signer les documents pour la location de notre locomotive diesel ChME3-018. ... »

Montez dans le tram et faites partie du Groupe Tramway!

Nous sommes à la recherche de nouveaux volontaires qui souhaitent travailler avec les tramways touristiques et patrimoniaux en Europe. Le Tramway Group s'efforce de suivre les intérêts qui existent dans ce domaine au sein de Fedecrail. Vous pouvez en savoir plus sur la page web de Fedecrail : https://fedecrail.org/tramway-group/.

Nous sommes tous d'heureux passionnés de tramways qui souhaitent élargir notre groupe de travail.

Le Tramway Group est un forum pour le partage des meilleures pratiques par les opérateurs de tramways historiques et les musées du tramway.

1. Soutenir les initiatives visant à élargir la base des participants au TG.

2. Collecter et collationner des informations sur les opérateurs de tramways patrimoniaux et les musées du tramway. 3.

3. Montrer par des exemples concrets la contribution du tramway patrimonial aux activités culturelles et 4. économiques locales.

4. activités culturelles et économiques locales.

5. Soutenir les activités commerciales qui diversifient l'attrait des tramways pour différents groupes démographiques, en particulier les jeunes. 6.

6. groupes démographiques, en particulier les jeunes.

7. Soutenir un programme d'adoption des meilleures pratiques par les opérateurs de tramways historiques et les musées du tramway.

Contactez la présidente du groupe Mimmi Mickelsen pour plus d'informations ou enregistrez votre intérêt mickelsen@fedecrail.org

! ! !

UPDATE No 51 sera disponible fin août 2022

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

Contact e-mail: schuette@fedecrail.org