Update No. 33

Avril 2018

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

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

CONFÉRENCE FEDECRAIL 2018

EDINBURGH SCOTLAND UK

Cette année, nous étions basés à Edimbourg, Royaume-Uni, du jeudi 19 au lundi 23 avril, pour la conférence principale organisée en collaboration avec HRA et le comité écossais de HRA, qui réunissait des représentants de 19 pays.

Le Groupe des opérations du patrimoine (HOG) s'est réuni après la réunion du Conseil de Fedecrail le jeudi après-midi (procès-verbal séparé du groupe HOG de Jonas Svartlok). Les séances de trabail ont eu lieu dans l'auditorium du Musée national d'Écosse, un excellent lieu avec un héritage victorien et une vaste collection d'artefacts anciens et modernes. Des visites ont été organisées à la Maison Hopetoun, aux Jardins botaniques royaux et au Royal Mile pour les participants ne participant pas aux réunions.

La réception d'ouverture a eu lieu dans les salles du conseil municipal avec une réception civique au nom duLord Provost of Edinburgh.

Vendredi 20 avril - Séances de travail :

Richard Gibbon OBE et Nathan Wilson du Boiler & Engineering Skills Training Trust (BESTT) du Royaume-Uni ont donné un aperçu des activités du Trust. Richard a expliqué le contexte de l'apprentissage en chaudronnerie et indique que d'autres fonds de la loterie patrimoniale ont été obtenus pour élaborer des modules couvrant l'entretien du reste d'une locomotive à vapeur. Nathan a expliqué qu'il est diplômé du programme de formation BESTT et qu'il travaille maintenant comme ingénieur mécanicien au Locomotive Engineering Services à Loughborough.

Mark Watson a rendu compte de l'Année européenne du patrimoine culturel 2018, s'exprimant au nom de E-FAITH, la Fédération européenne des associations du patrimoine industriel et technique, et de la promotion du jumelage transfrontalier des sites.

Le président de la HRA, Lord Richard Faulkner of Worcester, a ensuite présenté les activités du All Party Parliamentary Group (APPG) du Royaume-Uni et la façon dont les représentants élus peuvent aider les chemins de fer patrimoniaux. Il a également souligné l'importance d'intéresser les membres de la prochaine génération pour recruter de nouveaux bénévoles.

La séance de l'après-midi a commencé avec Mark Adamson (Scottish Railway Preservation Society - SRPS) qui se souvient des expériences vécues en tant que jeune bénévole sur le Bo'ness and Kinneil Railway. Bien qu'il n'ait que 19 ans, il a participé à de nombreuses activités bénévoles et a expliqué comment il en est arrivé à son poste actuel. Il aimerait à l'avenir travailler sur le chemin de fer de la ligne principale. Il est également membre du comité écossais de la HRA.

Enfin, Miles Oglethorpe chef du Industrial Heritage at Historic Environment Scotland a fait une présentation fascinante sur la façon dont le pont ferroviaire de Forth a obtenu son statut de site du patrimoine mondial de l'UNESO.

(Les détails des documents présentés aux réunions seront disponibles sur www.fedecrail.org en temps voulu).

Le dîner deconférence a eu lieu le vendredi soir au National Mining Museum of Scotland à Newtongrange, précédé d'une visite guidée du musée. Au cours de la soirée, à David Morgan s'est vu offrir un cadeau pour marquer sa retraite du Conseil de Fedecrail.

Jeff Johnson -Railevents Foto; John Crane Kathleen Wallis Foto; John Crane

Jaap Nieweg présente le livre à Davis Morgan Foto John Crane

AGM - Samedi matin 21 avril :

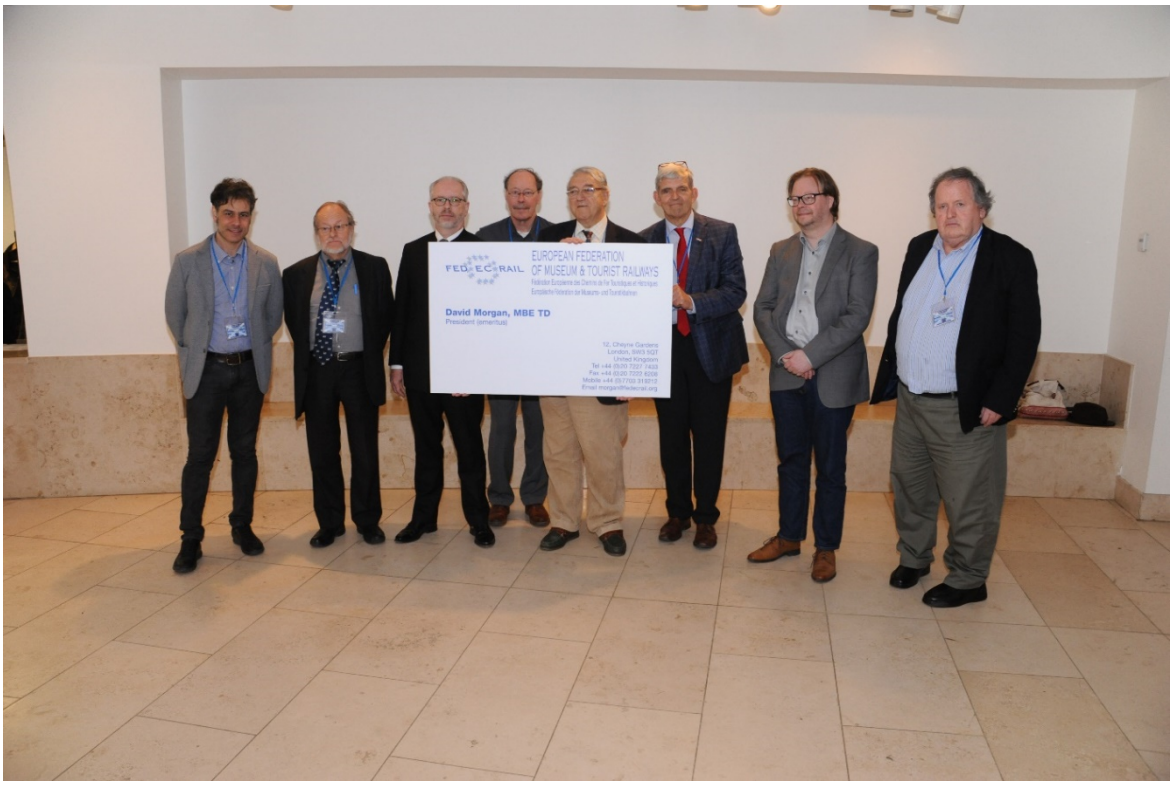
En plus des affaires courantes de l'AG, les points suivants ont été traités :

Quatre demandes d'adhésion de Detska Zeleznica Kosice Slovakia, Agrupacion de los Ferrocarries Historicos (AFCHE) Espagne, Museum of Industry and Railway in Silesia en Pologne, et HZ Infrastruktura, Croatian Railway Museum ont été examinées et approuvées.

David Morgan (Royaume-Uni) et Sten Erson Wester (Suède) ont tous deux quitté le Conseil et ne cherchaient pas à se faire réélire. Il a été noté que Sten est malade depuis un certain temps, et les meilleurs vœux de l'assemblée lui ont été envoyés.

Peter Ovenstone (Royaume-Uni) et Jonas Svartlok (Suède) ont été élus à l'unanimité au Conseil.

Fedecrail Council Foto John Crane



Fedecrail Council Foto John Crane

Une mise à jour sur le plan stratégique de Fedecrail a été présentée et approuvée par le Conseil. Les rapports des différents groupes de travail, y compris le HOG et le nouveau Tramway Group (TG). Des mises à jour ont également été données pour le Youth Exchange en Suède qui se tiendra plus tard cette année et il a été fait référence à la Conférence Wattrain qui se tiendra fin octobre à Dallas USA (Frisco - Museum of American Railroad).

2019 est le 25ème anniversaire de Fedecrail - notre conférence et notre programme d'événements festifs auront lieu à Wernigerode (D).

Le devoir accompli, les délégués ont pu se concentrer sur un programme mixte d'excursions ferroviaires et routières à partir de notre base d'Edimbourg. Samedi après-midi, nous sommes montés à bord du premier de nos services Scotrail, qui nous a emmné d'Edimbourg Waverley à Linlithgow, où nous avons rejoint par une belle journée ensoleillée et chaude, un train charter SRPS couvrant le Forth Circle, tracté à la vapeur par LMS Jubilee classe 45690 "Leander". Cela comprenait deux traversées du pont Forth et un itinéraire via Inverkeithing, Glenrothes, Dunfermline et Stirling. Un soleil brillant illuminait les paysages et les sites du patrimoine écossais dans une région où les traces de l'extraction du charbon ont été presque effacées. Le thé de l'après-midi a été dégusté dans le train, le dîner a été pris dans un restaurant donnant sur les trois ponts Forth, le soleil couchant créant de merveilleuses images.

Stirling Leander

Le dimanche, nous avons traversé le Firth of Forth par la nouvelle route en nous arrêtant en route dans 2 musées basés dans un ancien dépôt de ravitaillement pour le Rosyth Dockyard à Lathalmond. Le hangar 47 est un petit musée/atelier ferroviaire avec une section de ligne réhabilitée, dont les membres aspirent à étendre les opérations le long de certaines voies d'évitement désaffectées. La reproduction d'une petite gare est en voie d'achèvement et les travaux de transformation d'un wagon en véhicule de tourisme ont commencé. La société exploite une paire de locomotives diesel ex-Rosyth Dockyard et soutient SRPS dans la réparation et la remise en état de petites locomotives à vapeur et diesel. Adjacente à l'exploitation ferroviaire est la base du Scottish Vintage Bus Museum, où nous avons inspecté divers autobus, un tramway d'Édimbourg restauré tiré par des chevaux et des souvenirs d'une époque dont beaucoup d'entre nous sont assez vieux pour se souvenir! La visite s'est terminée par un tour du site dans l'un des bus.

En revenant du côté sud du Firth of Forth, en passant par le quatrième et plus ancien pont, le pont Kincardine, nous sommes arrivés à l'ancienne ville industrielle de Borrowstounness, maintenant mieux connue sous le nom de Bo'ness, la ville de banlieue de Bo'ness et la patrie du Bo'ness and Kinneil Railway. L'équipe d'accueil nous a escortés à bord d'un des trains de service à deux fronts, 2 anciens autocars LNER nous ayant été attribués. En remontant la pente abrupte, la ligne ayant été utilisée à l'occasion pour mettre à jour des conducteurs de la ligne principale sur les effets des " feuilles sur la ligne ", nous sommes rapidement arrivés à la station Manuel, où, par temps clair, il y a d'excellentes vues le long de la Forth. Cette station est adjacente à la ligne principale Edimbourg - Glasgow, mais il n'y a pas d'échangeur. De retour à Bo'ness, certains collègues ont cherché du réconfort dans le buffet, tandis que la majorité d'entre eux ont été escortés dans divers hangars pour voir une sélection d'expositions muséales, ainsi que des activités commerciales et de restauration qui ne sont normalement pas ouvertes au public. Beaucoup à voir et une pléthore d'employés enthousiastes pour nous guider et répondre aux questions.

Falkirk Wheel

La curiosité ferroviaire satisfaite, notre dernière visite a été l'occasion de nous enthousiasmer pour le patrimoine industriel plus ancien. Falkirk est l'endroit où Forth - Clyde et Union Canals se rencontrent. Pendant environ 70 ans, il y a eu un déclin et une déconnexion, mais la relance des canaux et un potentiel touristique reconnu a vu l'ouverture de la roue innovante Falkirk Wheel en 2002. Réunissant les canaux, cet élévateur à bateaux rotatif est devenu une attraction populaire auprès des visiteurs, tout comme les courtes promenades le long des deux canaux. Nous avions aussi une vue d'une autre attraction locale. Le long du canal de Forth-Clyde, les Kelpies sont deux énormes statues de têtes de chevaux, à la fois une attraction pour les touristes et un mémorial aux chevaux de travail d'antan.

Lundi était notre jour à Glasgow. Le transfert par chemin de fer a permis l'arrivée à Coatbridge, siège du Summerlee Museum of Scottish Industrial Life. Ce vaste complexe muséal se trouve sur le site de Summerlee Iron Works, avec l'ingénierie lourde, une locomotive Garrett massive construite par la North British Company, une locomotive industrielle construite localement et des expositions sur les canaux parmi les attractions. Les ateliers avaient des projets de restauration de tramways et de bateaux à vapeur et une équipe de bénévoles enthousiastes pour rencontrer notre équipe curieuse. Les tramways de Lanark, Glasgow et Dusseldorf assuraient les trajets.

Nous avons traversé par transport routier Glasgow jusqu'au Riverside Museum, Glasgow Museum of Transport, qui a ouvert ses portes en 2011 dans le cadre de la régénération des quais. La gamme d'articles de transport de la région est étendue. Les expositions sur le tramway et le chemin de fer sont au cœur de certains scénarios. Des artefacts assortis sont également exposés sur des tableaux muraux. Le transport est représenté par une grande collection de modèles. Le long du musée se trouve Glenlee, une barque appartenant au Clyde Maritime Trust. Le " Tall Ship ", construit sur le Clyde en 1896, a servi dans le monde entier avant d'être préservé. Il y a beaucoup à voir dans ce musée, avec des vues vers l'aval vers les chantiers navals Clyde restants. Le bateau à aubes 'Waverley' est basé de l'autre côté de la rivière en amont du musée. L'horizon près du musée est éclipsé par l'énorme grue Finnieston qui, autrefois, chargeait des locomotives de chemin de fer et d'autres engins lourds sur des navires destinés à l'exportation dans le monde entier.

Les délégués ont eu l'occasion de visiter les cavités souterraines de la gare centrale de Glasgow. Comme c'est le cas de nombreuses grandes gares du centre-ville, la gare centrale dispose d'une série de voûtes qui, autrefois, résonnaient de nombreuses activités associées à un large éventail d'opérations hôtelières et ferroviaires. Une partie de la visite est adjacente aux quais de bas niveau desservant les services Cross-Clyde. D'autres expositions souterraines sont prévues. L'histoire est fascinante, et la création de visites guidées souterraines a été un succès pour un employé - il est nécessaire de réserver à l'avance pour ces visites guidées.

Une visite au métro de Glasgow n'a pas été négligée. Ce métro à écartement de 4 pieds, 3ème plus ancien au monde, consiste en un parcours circulaire avec des trains prenant environ 30 minutes pour un aller-retour. Les gares et la signalisation sont en cours de modernisation et des trains automatisés sont prévus. Nous sommes retournés à Edimbourg en train depuis la gare d'échange de Partick et la fin du programme principal de cette année.

Comme c'est devenu 'traditionnel', un programme complémentaire optionnel de visites d'étude a été organisé du 24 au 26 avril. Mardi, leurs sacs chargés dans un autocar, plus de 60 collègues ont été transportés vers le nord par chemin de fer, à travers la campagne pittoresque des Lowlands aux Highlands. A Aviemore, au cœur de la région de Cairngorm, les membres du Strathspey Railway nous

ont accueillis à bord d'un service spécial pour Broomhill, tracté par loco 828 Caledonian Rly. Le déjeuner a été servi pendant que nous observions les faisans, les cerfs et autres animaux sauvages qui profitent de leur environnement. De retour à Aviemore, nous sommes descendus sur la plate-forme peu utilisée à côté des hangars. Une visite guidée de leurs installations a été entreprise avant que la journée ne se termine par un voyage en autocar vers notre base d'Inverness.

Nous sommes retournés au rail mercredi avec un court voyage à Elgin, où nous sommes montés à bord d'un moyen de transport routier pour une visite à Dufftown. Un groupe a visité la distillerie Glenfiddich. Un court métrage montrant l'histoire de la distillerie et de ses procédés, suivi d'une promenade relaxante sur le site qui se termine par une dégustation de whisky - 3 âges différents - oui, vous pouvez voir la différence de goût ! Pendant ce temps, le reste du groupe a visité les installations de la Keith and Dufftown Railway Society, suivi d'un voyage sur l'une des unités diesel à Keith, où un petit musée est hébergé dans des bâtiments de gare rénovés. Le transfert en autocar de Glenfiddich a réuni le groupe pour un voyage en train jusqu'à Dufftown - déjeuner fourni. Une promenade en autocar à travers la vallée de Spey a été suivie d'une visite au seul funiculaire d'Écosse, le Cairngorm Mountain Railway près d'Aviemore. Une randonnée de 5 minutes vous emmène à plus de 3500 pieds au-dessus du niveau de la mer sur la 6ème plus haute montagne d'Ecosse. Si le temps le permet, vous avez des vues spectaculaires sur toute la région ; nous avons regardé les saisons passer - le soleil, la pluie, la brume, la neige et un vent froid pendant notre visite.

Jeudi, nous nous sommes dirigés vers l'ouest le long du Great Glen, le long du Loch Ness et du canal calédonien, jusqu'à Fort William, aperçus fugitifs de Ben Nevis entre les averses. Nous sommes arrivés prêts à monter à bord du train à vapeur 'The Jacobite' pour un voyage le long de la West Highland Extension Line. Une fois que le train-lits de Londres est arrivé, nous sommes partis avec la locomotive LMS n° 44871, faisant des progrès réguliers le long de cette route panoramique. Glenfinnan Viaduc et Loch Shiel ont suscité beaucoup d'intérêt alors que nous nous sommes aventurés vers l'ouest, en tournant et en grimpant sur la ligne tortueuse, en passant par Morar, la station la plus à l'ouest du Royaume-Uni, avant d'arriver au port de pêche et de ferry de Mallaig. Après le déjeuner, nous avons embarqué pour le retour au travail, cette fois en débarquant à Glenfinnan, où nous avons été accueillis au musée. Le discours explicatif sur la signalisation et le fonctionnement de la boîte à signaux a été animé par des écrans interactifs reliés aux leviers - quelque chose de compliqué expliqué d'une manière simple et visionnaire.

Fort William The Jacobite Toutes les photos Nigel Hunt

En comparaison, la gare d'Invergarry est encore un projet embryonnaire, les services ferroviaires vers

le Fort Augustus ayant cessé en 1947. Dans l'intervalle, les terres autour d'Invergarry ont été gérées par la Forestry Commission. Le groupe a obtenu le bail du terrain pour réhabiliter la gare et les environs dans unétat d'abandon à quelque chose reconnaissable comme une gare et un lit de voie. La direction aspire à ajouter ce petit projet à l'économie locale - il reste encore beaucoup à faire avant qu'il ne soit couronné de succès. À la fin de notre visite, il s'inondait dans le vrai style écossais, ce qui nous a encouragés à nous retirer dans la chaleur du restaurant Lodge adjacent pour le dîner et un dernier rassemblement avant de retourner à Inverness et la fin de nos voyages écossais.

Comme d'habitude, nous devons remercier toutes les personnes associées à l'organisation et à la coordination de notre visite. Quelques jours très agréables, avec une hospitalité à la hauteur. Nos derniers remerciements vont à Liz et John Fuller qui, avec Peter Ovenstone, ont décidé de se retirer des contraintes d'être organisateurs de conférence. Après de nombreuses années à convaincre, poursuivre et harceler des participants, d'organisation de lieux, de conférenciers, de discours et de la myriade de tâches associées, nous leur exprimons notre gratitude pour ce qu'ils ont accompli. Leur souci du détail a été l'une des raisons pour lesquelles ces événements de Fedecrail sont si populaires et réussis.
Steve Wood, (représentant du FEDECRAIL au Royaume-Uni) et Nigel Hunt (ami de la Fed au Royaume-Uni).

Josef.Sabor Update Editor sabor@fedecrail.org