



Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen
Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et
Historiques
European Federation of Museum & Tourist Railways

**MITTEILUNGEN
NOUVELLES BREVES
NEWSLETTER**

**Nr. 07
IV/98**

Rédacteur - Redakteur - Editor
Bruno Rebbelmund - Westerwaldstraße 7 - D-46145 Oberhausen

Tel.: +49-208-6351569 // Fax: +49-208-667443
E-mail: Rebbelmund@t-online.de

Sehr geehrte Damen und Herren
Liebe Freunde von FEDECRAIL

Anlässlich unserer Konferenz 1998 in Barcelona habe ich die Aufgabe übernommen, FEDECRAIL Mitteilungen in Zukunft zu gestalten. Vor Ihnen liegt die erste Ausgabe in neuer Aufmachung.

Ziel soll es dabei sein, einen Informationsaustausch der FEDECRAIL Mitglieder untereinander als auch mit dem Vorstand zu ermöglichen sowie Informationen allgemeiner, fachlicher und spezieller Art bekanntzumachen. Leider bildet dabei die Sprachbarriere eine sehr hohe Hürde. Daher gibt es z. Zt. die Mitteilungen nur in englisch, es sind doch noch einige technische Anfangsschwierigkeiten in der Organisation der zeitgerechten Übersetzung zu lösen. Aber dieses wird sich sicher im Laufe der Zeit einstellen. FEDECRAIL Mitteilungen soll in Zukunft in den drei offiziellen FEDECRAIL Arbeitssprachen erscheinen. Daher wünscht sich die Redaktion, daß Sie - die Mitglieder - entscheiden welche Sprache, soweit deutsch, englisch oder französisch nicht Ihre Muttersprache ist, von Ihnen bevorzugt wird. Bitte teilen Sie mir Ihre diesbezüglichen Vorstellungen mit.

FEDECRAIL Mitteilungen soll einmal im Quartal erscheinen, Beiträge werden daher spätestens jeweils zum Ende des vorangegangenen Quartals an die Redaktionsanschrift per Brief / Fax (ein E-Mail Anschluß ist in Vorbereitung) erbeten.

Über eine rege Mitarbeit aller FEDECRAIL Mitglieder würde ich mich sehr freuen.

Viel Spaß beim Lesen.

Mit besten Grüßen
Ihr Bruno Rebbelmund

INHALT	Seite
Editorial / Impressum	2
Grußwort Präsident	3
Wer ist FEDECRAIL ?	3
Barcelona 98	4
FEDECRAIL Mitgliedsländer	4
Moderne Dampftraktion	5
Konferenzpapiere Katalonien	7
FEDECRAIL und JHRF (S)	7
FEDECRAIL Internet Zugang	8
Gartenlaube, ex franz. Triebwagen	8
Einladung nach Kuba	8
FEDECRAIL Adreßliste	9

FEDECRAIL Mitteilungen sind das offizielle Organ der Föderation der Europäischen Museums- und Touristikeisenbahnen. FEDECRAIL Mitteilungen erscheint viermal im Jahr jeweils zur Quartalsmitte. Die Mitarbeit an FEDECRAIL Mitteilungen ist ehrenamtlich. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben stets nur die Meinung des jeweiligen Verfassers wieder.

Bitte beachten Sie

**Für alle Zahlungen - außer bei Schecks - benutzen Sie bitte folgendes Konto:
FEDECRAIL, Stationsplein, B-Maldegem
Postbank (BELGIE) Kontonummer: 000 - 0111428 - 72**

Grußwort des Präsidenten

Liebe Mitglieder und Freunde von FEDECRAIL!

Ich hoffe, daß so viele wie möglich zu unserer Konferenz nach Prag am 16./17. April 1999 kommen. Ich denke, daß es eine sehr interessante Konferenz wird. Wir wollen die Möglichkeiten vergleichen, die den Betreibern von Dampfzügen in Bezug auf Ausrüstung, Reparatur, Restaurierung usw. zur Erhaltung ihrer Lokomotiven und ihres Bestandes zur Verfügung stehen

Wir wollen auch über den umfassenden Zusammenhang nachdenken, was Museums-Eisenbahnen im Hinblick auf die Erhaltung unserer Strecken bedeuten. Dabei kommt es auch auf das regionale kulturelle Erbe und die Rolle an, die Museums-Eisenbahnen im größeren Zusammenhang mit der Industriearchäologie spielen.

Mit der Harmonisierung der Gesetze in der EU und der einheitlichen Währung (auch wenn einige Länder nicht der Währungsunion beigetreten sind) werden die Grenzen mehr und mehr durchlässiger.

Zum Schluß möchte ich gerne die Gelegenheit nutzen, Ihnen allen ein glückliches und erfolgreiches Neues Jahr zu wünschen

David T. Morgan

FEDECRAIL - Federation of European Culture Railways - ist eine Organisation nach belgischem Recht, wurde im April 1994 in Brüssel gegründet und durch königlich belgisches Dekret bestätigt.

FEDECRAIL ist die europäische Dachorganisation für alle Freunde des Schienenverkehrs, die sich mit der Erhaltung, Bewahrung und dem Betrieb historischer Eisenbahnfahrzeuge beschäftigen.

FEDECRAIL Mitglied können alle europäischen nationalen Dachorganisationen der Museums- und Touristikeisenbahnen werden. Einzelvereine nur dann, wenn keine nationale Organisation besteht. Einzelmitglieder oder außereuropäische Verbände können als Förderer, Mäzene oder Sponsoren Mitglied ohne Stimmrecht im Kreis der "Freunde von FEDECRAIL" werden.

FEDECRAIL versteht sich als Bindeglied zwischen den nationalen Dachverbänden und den europäischen Gremien (EU-Parlament, EU-Kommissionen, EU-Generaldirektionen, usw.)

FEDECRAIL ist das Diskussions- und Informationsaustauschforum für die europäischen Museums- und Touristikbahnen.

FEDECRAIL Vorstand und Fachbeauftragte (Leitungsorgane) kommen aus allen europäischen Mitgliedsverbänden und arbeiten ausschließlich ehrenamtlich.

FEDECRAIL gibt vierteljährlich ein Mitteilungsblatt mit allen wichtigen Informationen heraus.

FEDECRAIL veranstaltet einmal jährlich eine Konferenz mit speziellen europäischen Themen der Museums- und Touristikbahnen, wie Erhaltung und Bewahrung des europäischen Erbes, Einbindung in die Regionen, Arbeitssicherheit, Finanzierung, Gesetzgebung, Harmonisierung, Umweltschutz, usw. Teil der Konferenz sind immer Studienfahrten an 3 Tagen in die Umgebung der jeweiligen Konferenzorte. Dies waren bisher BRÜSSEL, STRASZBURG, BIRMINGHAM, STOCKHOLM und BARCELONA. 1999 wird die Konferenz in PRAG ausgerichtet.

Für alle, die nicht in Barcelona dabei waren

Carlos Salmeron und sein Team vom katalonischen Transportmuseum in Castellar de N'Hug haben uns die Teilnahme an der Barcelona Konferenz zu einem unvergeßlichen Erlebnis gemacht. Dabei wurden wir natürlich auch ein wenig mit der Geschichte der Eisenbahnen in Spanien und hier speziell in Katalonien vertraut gemacht.

So legte z. B. ein königliches Dekret vom 21.12.1844 die gebräuchliche spanische Breitspur von **6 kastilischen Fuß = 1.6716mm, später auf 1.668mm** geändert fest. Der erste spanische Zug fuhr am 28.10.1848 zwischen Barcelona und Mataro in Katalonien. 1948 wurde die erste Dampflok mit Namen MATARO rekonstruiert und steht heute im Eisenbahnmuseum (Museu del Ferrocarril) in Vilanova i la Geltru südlich von Barcelona. Im Rahmen der Studienfahrten haben wir das Museum besucht.

Im Jahre 1941 wurden aus den letzten privaten Eisenbahnen die staatliche Eisenbahnverwaltung RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles) gebildet. In den 60er Jahren gewann auch in Spanien der Straßenverkehrs an Bedeutung und brachte den Eisenbahnen allgemein und speziell den Schmalspurbahnen den Niedergang. Einige schmalspurige Bahnen wurden durch die staatliche Betriebsgesellschaft FEVE (Ferrocarriles des Estado de Via Estrecha) übernommen und dann aber auch schrittweise stillgelegt. Ausgenommen davon war u.a. das Netz an der spanischen Nordküste. Nach 1976 kam es zur Bildung von Bahnunternehmen in den nun autonomen Regionen. Dabei besitzt die Region der Balearen auf der Hauptinsel Mallorca sogar zwei Bahngesellschaften. Die allseits bekannte und stets unabhängig geliebene private Eisenbahn Palma - Soller und seit 1995 die aus der FEVE hervorgegangene balearische Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM).

Als Teilnehmer der Barcelona-Konferenz waren wir auch Gäste der Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). In deren Werkstattkonferenzsaal fanden die Fachvorträge statt.

Beeindruckt hat uns dabei insgesamt die Modernität der FGC, der neue Fahrzeugpark, der gute Erhaltungszustand der Bahnanlagen und die Zuverlässigkeit des Betriebes. Die Strecken der FGC wurden in den letzten Jahren großzügig - auch mit Unterstützung des Ziel Vb der EU - modernisiert.

Nicht immer konnte der Charme einer Kleinbahn erhalten werden. Dampflokatmosfera erlebten wir in Matorell, hier hatte die FGC ihre beiden Dampfloks BERGA und OLOT ausgestellt. Und hier erlebten wir moderne Kalizüge mit 100 Achsen, gezogen von einer 6achsigen Diesellok der Reihe 254.

Unsere Studienfahrt führte uns zum spektakulärsten Abschnitt der FGC von Matorell nach Manresa, zu Füßen des bizarren Montserrat-Gebirges. Leider wurde bereits 1957 die Zahnradbahn (Cremallera de Montserrat) zum Kloster Montserrat stillgelegt. Das Kloster erreichten wir mit 5 Metern/Sekunde durch umsteigen in eine Gondel der 1930 von Adolf Bleicher & Co, Leipzig erbauten Seilbahn Aerie de Montserrat.

Zur FGC gehört auch die Zahnradbahn Ribes de Freser - Nüría in den katalanischen Pyrenäen. Auf der ca. 13km langen Strecke beginnt nach der Hälfte ab der Station Queralbs der Zahnstangenabschnitt, System Abt.

Ganz besonders beeindruckt hat aber alle Teilnehmer die 90km lange Fahrt mit einer Breitspurgarratt von Lleida über Balaguer nach La Pobla de Segur hinauf in die Pyrenäen. Das war ein Dampflokenerlebnis der besonderen Art. Jeder Eisenbahnfreund der Katalonien besucht, sollte sich diese Fahrt nicht entgehen lassen.

Zum Besuchsprogramm gehörten auch die Werkstätten der FGC, eine Fahrt mit der blauen Straßenbahn in Barcelona, die Besichtigung der völlig renovierten Estació de Franca - dem französischen Bahnhof - mit der wunderschönen Bahnhofshalle, der Besuch des katalanischen Transportmuseum in Castellar de N'Hug - hier sahen wir die einzig erhaltene Dampflok der Zahnradbahn von Montserrat.

Nicht zu vergessen die Stadtrundfahrt in Barcelona und vor allen Dingen die unterschiedlichen **gastro-nomischen Erlebnisse**.

FEDECRAIL Mitglieder kommen aus folgenden europäischen Ländern:

Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Irland, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Rußland, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechien, Ukraine

Die diesjährige FEDECRAIL Konferenz beschäftigte sich mit der modernen Dampftraktion. Dazu wurden u.a. fünf Referate gehalten. FEDECRAIL Newsletter veröffentlicht hier eine kurze Zusammenfassung.

Ausführlich wird in den Konferenzpapieren - siehe Seite 7 - zum Thema berichtet.

Dampftraktion für das 21. Jahrhundert

L.D. PORTA / Argentinien

Die Ansicht, daß die STEPHENSONsche Dampflokomotive den höchstmöglichen thermischen Wirkungsgrad, die höchstmögliche Leistung, Produktivität und Verzinsung auf das eingesetzte Kapital in der Vergangenheit bereits erreicht hätte, ist **falsch**. Sie ist dennoch weit verbreitet und wird auch von denjenigen Dampf-Lokomotiv-Ingenieuren geteilt, die nach dem Krieg auf dem Gebiet der Dampflokomotiven keine Fortschritte erzielten, welche mit denjenigen auf anderen Gebieten der Technik Schritt hielten. Der Autor hat sich an die ursprüngliche STEPHENSONsche Konstruktion der Dampflokomotive gehalten, dabei aber eine Reihe mechanischer Verbesserungen eingeführt, die im wesentlichen durch die amerikanische Praxis angeregt wurden.

Drei wesentliche Entwicklungen haben stattgefunden:

- ausgefeilte **Thermodynamik** für drastisch verbesserte Brennstoffökonomie
- **Biomasse** als die Umwelt nicht verschmutzender, regenerativer Brennstoff
- **Speisewasseraufbereitung** für härteste Anforderungen

Die hier vorgeschlagene Technik wird zum Modernsten gehören, was in den Industrieländern zu entwickeln sein wird. Dennoch muß sie auch den Anforderungen des Einsatzes in der Dritten Welt genügen, da die Abnahme der verfügbaren natürlichen Rohstoffquellen (insbesondere Erdöl) und die Umweltverschmutzungen **globale** Probleme des 21. Jahrhunderts sein werden.

Moderne und vertretbare Dampftraktion - die kubanische Szene

J.A. OLMO / Kuba

Trotz vieler Versuche, den Zauber der Dampflokomotive in der heutigen Welt am Leben zu erhalten, tendiert man im Allgemeinen dazu, die Dampfmaschine als ein historisches Relikt zu betrachten, welches nur auf kulturellem und touristischem Gebiet Aufmerksamkeit erweckt. Dampflokomotiven sind aber nicht nur eine Touristenattraktion, sondern können auch Teil einer vernunftbetonten Traktionspolitik öffentlicher Verkehrssysteme und verschiedenster Industriebahnen sein. Ein Programm, das die Einführung von modernen Dampflokomotiven auf Eisenbahnen aller Art zum Ziel (zusätzlich zu Hochgeschwindigkeitszügen für den Reiseverkehr und ultra-schweren Güterzügen), wäre ein adäquates Mittel, die Herausforderungen des Verkehrsmarktes im nächsten Jahrhundert zu bewältigen.

Sobald moderne Dampflokomotiven im Einsatz sind, wird ihre Vielseitigkeit im Gebrauch sowohl fossiler als auch neuer alternativer (Biomasse-) Brennstoffe es ermöglichen, wenigstens einen Teil des Eisenbahnnetzes unter jedweden Umständen und ohne jegliche Abhängigkeit von importiertem Öl oder ständig teurer werdenden Diesellok-Ersatzteilen aufrechtzuerhalten. Moderne Dampflokomotiven haben geringere CO- und NO₂ Emissionen als Dieselloks und sind bei Verwendung von Biomasse als Brennstoff CO₂-neutral.

Dampflokomotiven sind auf dem kubanischen Eisenbahnnetz seit 160 Jahren im Einsatz und stellten bis in die 1950er Jahre die Haupttraktion dar. Sogar noch heute sind in ungefähr 60% der kubanischen Zuckerfabriken insgesamt ca. 200 Dampflokomotiven in Betrieb, die hauptsächlich aus der Zeit der Jahrhundertwende stammen. Die kubanische IT-Gruppe (Vereinigung "Forschung und Produktion im Transportwesen") beschäftigt sich zur Zeit mit dem Projekt "PROMETHEUS", das die Modernisierung alter Dampfloks sowie die Entwicklung neuer Dampflokomotiven gemäß den Grundsätzen der modernen Dampftraktion beinhaltet.

Als erster Schritt wurde die Nr. 1816 (1'D, ALCO) modernisiert. Sie absolviert derzeit Versuchsfahrten, wobei zunächst schweres Heizöl als Brennstoff verwendet wird; in einer zweiten Phase soll Biomasse (Bagasse) ausprobiert werden. Die Förderung der sogenannten grünen Traktion (d.h. umweltschonender Lokomotiven, die CO₂-neutrale Biomasse als Brennstoff verwenden) ist ein wertvoller Beitrag zum Umweltschutz und zu einem vertretbaren Fortschritt, der mit dem Wohlergehen der Menschheit im 21. Jahrhundert vereinbar ist.

Moderne Dampflokomotiven im kommerziellen Einsatz

R.WALLER / Schweiz

Nach rund 40-jähriger Pause begann die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) wieder, neue Dampflokomotiven zu bauen. 1992 gingen vorerst drei Prototypen einer vollständig neu entwickelten Zahnrad-Dampflokomotive (Typ H2/3) in den kommerziellen Einsatz. 1996 folgten fünf baugleiche Serienlokomotiven. Am Beispiel der Brienz-Rothorn-Bahn wird dargelegt, wie es zu diesem Neubau-Auftrag gekommen ist und welche Innovationen notwendig waren, um die neuen Dampflokomotiven auf einen für heutigen kommerziellen Betrieb wettbewerbsfähigen Stand zu bringen. Maßstab dafür waren neue Zahnrad-Diesellokomotiven, welche im Begriff waren, die alten Dampflokomotiven aus den planmäßigen Diensten zu verdrängen. Dank moderner Zahnrad-Dampflokomotiven ist es gelungen, die Verdieselung am Brienz-Rothorn in der Schweiz und am Schafersberg in Österreich zu stoppen.

Zur Zeit wird in Winterthur eine deutsche Normalspur-Dampflokomotive (52 8055) modernisiert, die nach dem Umbau vorwiegend Orient-Express-Züge ziehen soll. Mit diesem Pilotprojekt soll demonstriert werden, daß die erwähnten Verbesserungen auch auf größere Maschinen angewendet werden können.

Bisher waren Rationalisierungen (sprich: verdieseln) zwangsläufig mit einem Attraktivitätsverlust verbunden. Moderne Dampflokomotiven ermöglichen nun einen rationellen, sauberen Betrieb ohne Attraktivitätsverlust.

Fortentwicklung der Dampflokomotive klassischer, sowie unkonventioneller Bauart am Vorabend der Jahrhundertwende

Jürgen QUELLMALZ / Deutschland

Im Hinblick auf die Anforderungen moderner Eisenbahnsysteme an Triebfahrzeuge wird das Entwicklungsziel für moderne Dampflokomotiv-Konstruktionen deutlich. Es ist nicht die Absicht des Autors, die allgemeine Wiedereinführung der Dampflokomotive in die Triebfahrzeug-Planung großer Bahnsysteme vorzuschlagen. Allerdings können Dampflokomotiven fortschrittlicher Konstruktion eine Reihe beachtenswerter Vorteile bieten, wo spezielle Betriebsbedingungen vorliegen, so z. B. im kommerziellen Verkehr auf kürzeren Bahnlinien mit Betonung auf touristischen Verkehrsaufkommen, auf Industrie-Bahnen und auf bestimmten anderen Bahnlinien, auf denen technische oder finanzielle Parameter anderer Traktionsformen ungünstiger stellen. Des weiteren müssen, wenn dampfgeführte Reisezüge weiterhin auf Hauptlinien verkehren sollen, über kurz oder lang leistungsfähige Dampflokomotiven neu gebaut werden, die mit der modernen Bahnwelt kompatibel sind. Diese müssen in ihrer konstruktiven Durchbildung den heutigen Anforderungen entsprechen, als da sind: Umweltschutz, Sicherheitsbestimmungen, Zuverlässigkeit und Ausrüstung mit elektronischer Zugbeeinflussung. Schließlich muß ihre Leistung so bemessen sein, um sie im dichten Regelverkehr zusammen mit der Elektro- und/oder Diesel-Traktion einsetzen zu können.

Moderne Dampftraktion und Umweltschutz

R.W. SERCHINGER / Deutschland

Sechs Jahre Betriebserfahrung mit neuen Hochtechnologie-Dampflokomotiven haben bewiesen, daß die moderne Dampftraktion eine ernsthafte Alternative zu den Diesel- und Elektrolokomotiven ist, und zwar nicht nur vom wirtschaftlichen, sondern auch vom ökologischen Standpunkt aus. Was die Wirtschaftlichkeit anbetrifft, so können Dampflokomotiven mit den verschiedenartigsten Brennstoffen betrieben werden: Holz, Torf, Braunkohle, Steinkohle, Öl, Erdgas und verschiedene neue, aus Biomasse gewonnene Brennstoffe kommen in Frage - was immer unter den gegebenen Betriebsbedingungen am wirtschaftlichsten ist. In Westeuropa und Nordamerika ist Öl immer noch der insgesamt wirtschaftlichste Brennstoff (wenn man die hohen Lohnkosten berücksichtigt), wohingegen Steinkohle am wirtschaftlichsten in Ländern wie Südafrika und Simbabwe ist wo reichhaltige, billig abzubauen Kohlevorkommen existieren und die Löhne relativ niedrig sind. Aufgrund des CO₂-Problems werden regenerative, CO₂-neutrale Brennstoffe aus Biomasse im 21. Jahrhundert an Bedeutung gewinnen, und Brennstoff aus Abfall-Biomasse kann eine wichtige Rolle in der Betriebsführung von Eisenbahnen spielen, sofern moderne Hochtechnologie-Dampflokomotiven im Einsatz stehen.

Konferenz Vorträge Katalanien (und andere)

Kjell Palén / Schweden

Die im katalanischen Ingenieurs Kollege in Barcelona gehaltenen Vorträge zum Thema: "Entwicklung der modernen Dampftraktion", das Modernisieren von Dampflokomotiven - wie macht man Dampflokomotiven effizienter und umweltfreundlicher - werden nun in einem Buch zusammengefaßt und von FEDECRAIL herausgegeben. Die Vorträge werden in Englisch und Spanisch abgedruckt. Unser Dank gilt Herrn R. Serchinger aus München, der diese enorme Übersetzungsarbeit geleistet hat.

Vorträge, die innerhalb der FEDECRAIL Konferenz gehalten wurden, werden als erstes in einer englischen Fassung zusammengefaßt. Vielleicht gibt es auch eine Spezialausgabe, die alle unsere Vorträge über Dampflokomotiven beinhaltet, auch die von den Konferenzen in Straßburg und Stockholm (R. Serchinger hat jedesmal vorgetragen). Meiner Meinung nach wäre es sehr günstig, alle Aspekte über Dampflokomotiven in einer Ausgabe/unter einem Titel verfügbar zu haben.

Bis jetzt sind wir immer noch nicht zu einer Lösung gekommen, wie wir den Rest unserer Konferenzvorträge publizieren sollen. Sie sollten alle im A4 Format sein, mit wissenschaftlichem Aussehen und zwei Spalten pro Seite. Sollte es ein Ringbuch unterteilt in verschiedene Themen (Dampflokomotiven, Sicherheit, Gleise, Kulturförderung, Sponsoren, Öffentlichkeitsarbeit, EU-Mittel, Versicherungen usw.) sein? FEDECRAIL sollte die INDEX-Seite und das Register, das in den Ringbinder kommt, herausgeben.

Die Titelseite sollte für jede offizielle FEDECRAIL-Sprache zur besseren Identifizierung eine andere Farbe - wie bisher schon ansatzweise praktiziert - haben, z. B. grün für englisch, blau für französisch, weiß für deutsch.

Vorschläge, die die Herausgabe der FEDECRAIL Konferenzunterlagen betreffen, sind mir jederzeit willkommen. Bitte lassen Sie es mich wissen:

Kjell Palén
Baegevaegen 154
S-856 52 SUNDSVALL

FEDECRAIL und der Schwedische JHRF / **Järnväghistoriska Riksförbundet** Kjell Palén / Schweden

Als FEDECRAIL Vorstandsmitglied war ich am 10. Oktober 1998 auf dem Herbsttreffen des schwedischen Reichsbundes für historische Eisenbahnen im Technischen Nationalmuseum in Stockholm eingeladen. Ich hatte 1 Stunde Zeit, um über FEDECRAIL zu berichten. Anschließend an meinen 30minütigen Vortrag wurden Fragen beantwortet. Das hauptsächliche Ziel dabei war:

1. die Zweifler von der Notwendigkeit zu überzeugen, FEDECRAIL beizutreten und
2. einen Überblick zu bekommen, was von FEDECRAIL erwartet wird.

Schweden war 1988 das erste Land in Europa, das die nationale Eisenbahn in ein Verkehrs (SJ)- und ein Infrastrukturunternehmen (BV) geteilt hat. Heute hat jede Museums-/Touristikeisenbahn, die auf der BV-Infrastruktur fährt - und das sind die meisten der JHRF Mitglieder - ihre eigene Konzession als Verkehrsunternehmen (sie dürfen nicht mehr unter der Regie von SJ fahren), verliehen von der Eisenbahn-Aufsicht (J = Järnvägsinspektionen). Aus diesem Grunde haben wir vielleicht einige Erfahrungen, die wir mit anderen Ländern teilen können.

FEDECRAIL Internet Zugang

Livius J. Kooy / Niederlande

Die FEDECRAIL Internet Adresse lautet:

<http://www.geocities.com/CapitolHill/Lobby/4406/fedecrail.index.html>

Morrigan Claesson (Schweden) hat unsere Website bearbeitet und wir bedanken uns dafür. Sein Design beinhaltet ein Titelbild mit den englischen, französischen, deutschen und schwedischen Nationalfarben. Hierauf können Sie klicken.

Da wir aber immer noch Hilfe für die Übersetzungen benötigen, starten wir zunächst mit einer experimentellen Serie in englisch. Wie auch immer, unsere Adresslisten benötigen keine Übersetzungen.

Die nächste (INDEX) Seite wird Ihnen den Weg weisen und ich habe noch eine Seite mit der Bezeichnung "MARKT" erstellt. Hier finden Sie eine Angebots- und Suchliste in englisch und niederländisch, aber auch "Hinweise zu den Museums-/Touristikbahnen in Europa".

Eingaben und Verbesserungsvorschläge sind immer willkommen. Bitte senden Sie eine E-Mail <fedrail@worldonline.nl> oder ein Fax < nach vorherigem Telefonanruf +31-5357-27357> an mich.

Im Moment probieren wir eine neue Seite aus, dabei müssen Sie etwas Werbung akzeptieren, die Sie aber mit dem rechten Balken aus dem Bild schieben können.

Ich hoffe aber, daß es uns gelingt, die FEDECRAIL Adresse zu einer europäischen Drehscheibe für Museums-/Touristikbahnen im Internet werden lassen.

FEDECRAIL Dies & Das

Gartenlaube, ex französischer schmalspuriger Triebwagen in Deutschland

Der französische Fahrzeughersteller Brissonneau et Lotz lieferte (Magazine des Tramways a Vapeur et Secondaires, 4/1985, Seite 31) 1935 fünf diesel-elektrische Triebwagen mit der Achsfolge Bo'-2 an die Meterspurbahn im Department Morbihan. Deshalb wurden die Triebwagen auch Typ "Morbihan" genannt. 1937 wurden zwei Triebwagen nachbestellt. Der Motor mit 107 PS trieb einen Generator von 550V / 180A an, beide Aggregate waren in einem separaten Motorraum untergebracht. Das dem Motorraum gegenüber liegende Drehgestell wurde angetrieben. Sieben baugleiche Triebwagen bestellte die Chemin de Fer Economiques des Charantes (E.C.), die 1936 in Dienst gestellt wurden. Bedingt durch die Kriegsereignisse kamen zwei Triebwagen von Morbihan und ein Triebwagen von der E.C. etwa 1942 nach Deutschland und wurden den pommerschen Landesbahnen, mit Direktionssitz in Stettin, zugewiesen. Diese setzten sie unter den Betriebsnummern 1125, 1126 und 1127 auf dem Netz der ehemaligen Franzburger Kreisbahn zwischen Stralsund und Ribnitz-Damgarten an der Ostseeküste ein. 1949, nach Verstaatlichung der Strecke, übernahm die Deutsche Reichsbahn die Fahrzeuge unter den Nummern VT 137 562, VT 137 563 und VT 137 564 in ihren Bestand. 1951 baute man den Triebwagen VT 137 564 zum Beiwagen um, die ausgebauten Aggregate dienten als Ersatzteile. 1969 mit Einstellung der Bahn wurden die Trieb- und der Beiwagen abgestellt. Von den drei Fahrzeugen hat nur ein Wagenkasten überlebt. Ihn hatte der ehemalige Werkstatteleiter erworben und in seinem Garten aufgestellt. Nach dessen Tod ist die Zukunft heute ungewiß.

Leider sind der Redaktion keine Daten aus der französischen Betriebszeit zwischen 1935 und 1942 bekannt. Wer von unseren französischen Schmalspurspezialisten kann hier weiterhelfen?

Einladung nach Kuba

FEDECRAIL liegt eine Einladung zu einer Veranstaltung - Moderne Dampftraktion, ECOVAPOR XXI - vor, die vom 05. - 09. 07.1999 in Havanna/Kuba stattfindet. Im Rahmen von ECOVAPOR XXI sind Studienfahrten geplant. Nähere Einzelheiten bringen wir in der nächsten Ausgabe von FEDECRAIL Mitteilungen.

In eigener Sache

FEDECRAIL - Federation of European Culture Railways/Verband der europäischen Museums- und Touristikeisenbahnen - ist eine Organisation nach belgischem Recht, wurde im April 1994 in Brüssel gegründet und durch königlich belgisches Dekret bestätigt.

FEDECRAIL hat mit Stand vom 30.11.1998 insgesamt 21 Members, 4 Affiliate Members and 6 Friends of FEDECRAIL aus fast allen europäischen Ländern.

FEDECRAIL Mitglieder kommen aus allen Bereichen des Schienenverkehrs und sind in der Regel nationale Dachorganisationen. Einzelpersonen können auch als "Freunde von FEDECRAIL" beitreten. Oberstes Organ von FEDECRAIL ist die Mitgliederversammlung, die in der Regel einmal im Jahr an unterschiedlichen Orten Europas zusammentritt. Die Geschäftsführung obliegt einem sechsköpfigen Vorstand, der für die Verbandsverwaltung, die Vertretung nach außen, den allgemeinen Rahmen der Verbandspolitik und die Umsetzung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung verantwortlich ist. Die fachliche Verbandsarbeit leiten vom Vorstand Beauftragte.

Offizielle FEDECRAIL Adressen

<u>Name</u>	<u>Adresse</u>	<u>Tel/Fax/E-MAIL</u>	
<u>Vorstand</u>			
David MORGAN Präsident 242.5473	7 Cheyne Place LONDON SW3 4HH	home work	+44-171-352.6077 +44-171-
Heimo ECHENSPERGER Vize-Präsident 1480*3725	GROSSBRITANNIEN Lerchenweg 1b D-82538 GERETSRIED DEUTSCHLAND	fax home + homefax work	+44-171-831.7454 +49-8171-34303 (on request only) +49-89-
Kjell PALÉN Vize-Präsident	Bägevägen 154 S-85652 SUNDSVALL SCHWEDEN	fax home mobile	+49-89-1480*3416 Echensperger@t-online.de +46-60-10.0535 +46-70.647.0034
Pascal SCHNAKENBOURG Vize-Präsident	Lycée Pierre de la Ramée 1, Rue Jules Siegfried F-02100 ST. QUENTIN FRANKREICH	KARIN.PALEN@SUNDSVALL.SE home + homefax (on request only)	+ 33-3-2364.8838
Livius J. KOOY Schriftführer	De AKker 25 NL-7481 GA HAAKSBERGEN NIEDERLANDE	home +homefax (on request only) fedecrail@worldonline.nl	+31-53-572.7357
Rik DEGRUYTER Schatzmeister	De Streep 19 B-8340 DAMME BELGIEN	home + homefax (on request only) mobile	+32-50-35.8989 +32-75522774
<u>Fachbeauftragte</u>			
Konferenz Organisation Peter OVENSTONE	33, Palmerston Place EDINBURGH EH12 5AU GROSSBRITANNIEN	home fax	+44-131-225.1486 +44-131-225.1486
Mitteilungen Bruno REBELMUND	Westerwaldstraße 7 D-46145 OBERHAUSEN DEUTSCHLAND	home fax	+49-208-635.1569 +49-208-667443
EU-Kesselvorschriften Albert WOLTER	12, Rue de Lasauvage L-4829 RODANGE LUXEMBURG	home fax	+352-509 050 +352-509 485