



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

**NOUVELLES BREVES
NEWSLETTER
MITTEILUNGEN**

**No 13
II/01**

Rédacteur - Editor - Reakteur
Bruno Rebbelmond - Westerwaldstraße 7 - D-46145 Oberhausen
Tel.: +49-208-6351569 // Fax: +49-208-667443
E-Mail: Rebbelmond@fedecrail.org

Madame, Monsieur,
Chers amis de FEDECRAIL,

A l'occasion de notre conférence 2000 à Bad Breisig, nous avons visité le plus grand chemin de fer touristique allemand à Bochum-Dahlhausen, à quelque 20 km de l'endroit d'où je vous écris. Et il m'est donc possible de voir les premières fumées de locomotive de la saison 2001. Pâques est traditionnellement l'époque de la reprise pour la plupart de nos chemins de fer,

Par rapport à l'an dernier, il y aura moins de km de lignes réservés au transport ferroviaire à cause de la progressive fermeture des lignes déficitaires, alors que de nombreuses routes et autoroutes sont embouteillées.

Et ces lignes ont été récupérées par les chemins de fer touristiques pour notre plus grand plaisir. L'un ou l'autre musée ou chemin de fer touristiques a repris par nécessité l'une ou l'autre ligne condamnée à la clôture. En plus de l'exploitation du chemin de fer, qui inclut la maintenance des locomotives et des véhicules, cette infrastructure ferroviaire s'est ajoutée à nos chemins de fer, ce qui ne facilite pas les choses.

Il ne peut y avoir un trop grand nombre de chemins de fer touristiques en exploitation s'il on veut disposer des sommes nécessaires à la maintenance de l'infrastructure. Par conséquent, l'infrastructure ferroviaire en tant que sécurité d'existence est aux mains des pouvoirs publics. C'est un sujet politique.

Je saisis encore cette occasion de solliciter votre coopération aux nouvelles brèves de FEDECRAIL. En effet, le but des informations de FEDECRAIL est de permettre un échange d'informations entre membres ainsi qu'avec le comité directeur, et de rendre publiques des informations générales, techniques et particulières.

Votre dévoué Bruno Rebbelmund

TABLE DES MATIERES	Page
Editorial	2
Conférence 2001	3
Un coup d'oeil de Lituanie	4
10e conference internationale des chemins de fer à voie étroite	5
50 ans de bénévolat dans les chemins de fer	6
Déraillement d'un train dans une société de préservation	7
Nouvelles Eastern Star	8
Accès aux directives EU	10
1er congrès mondial des trains touristiques et à vapeur	11
Adresses FEDECRAIL	13
Qu'est FEDECRAIL	14

Adresse de FEDECRAIL sur Internet :

www.fedecrail.org

Le bulletin FEDECRAIL de Nouvelles brèves est publié tous les trois mois par la Fédération européenne des Musées ferroviaires et Chemins de Fer touristiques qui en détient le copyright. Les éditeurs et le Conseil de FEDECRAIL ne souscrivent pas nécessairement aux points de vue exprimés par les auteurs. Les contributions aux Nouvelles brèves de FEDECRAIL sont bénévoles.

Edition du 15.04.2001

Conférence FEDECRAIL 2001
TURIN
vendredi 27 avril – mardi 1^{er} mai 2001

La conférence annuelle FEDECRAIL se tiendra cette année dans le Nord de l'Italie et sera l'hôte de la "FIFTM" (Fédération nationale des Musées et Voies ferrées touristiques d'Italie). Le programme de la conférence se déroulera dans deux pôles géographiques principaux. Les sessions de travail et le premier cycle de visites auront lieu à et dans les environs de TURIN (du vendredi 27 avril au dimanche 29 avril), qui est la capitale de la province du Piémont. Les dernières étapes du cycle de visites se dérouleront dans les environs de BERGAME (du lundi 30 avril au mardi 1^{er} mai), ville qui se situe approximativement à 50 kilomètres au nord-ouest de MILAN.

Thème de la Conférence : "Patrimoine ferroviaire : réglementations de sécurité européennes"

Pour faire suite aux discussions entamées lors de l'Assemblée Générale FEDECRAIL 2000, le thème de la conférence portera cette année sur les réglementations de sécurité. Les présentations des participants serviront à établir des comparaisons entre les différentes structures mises en œuvre pour l'application des réglementations de sécurité adoptées par divers pays et porteront également sur l'impact actuel – et éventuellement futur – des directives applicables établies par l'Union européenne. Pour être sûr qu'aucun point de discussion concernant les réglementations de sécurité ne sera négligé, ce thème sera le seul et unique thème de la conférence. Les sessions de travail se dérouleront dans le centre ville de Turin au Palazzo Lascaris, siège du Conseil régional piémontais, et l'Assemblée Générale se tiendra dans l'ancien salon d'attente royal de la Gare de Porta Nuova.

Grandes lignes du programme proposé

Nous attendons toujours confirmation des détails du programme mais les activités initialement proposées sont :

- Vendredi 27 avril Visite d'une exposition de matériels ferroviaires (matin)
 Sessions de travail de la Conférence (après-midi)
- Samedi 28 avril Sessions de travail de la Conférence (matin)
 Assemblée générale FEDECRAIL (début d'après-midi)
 Visites : Musées des Chemins de fer piémontais à Savigliano (fin d'après-midi)
- Dimanche 29 avril Visites : TURIN > CUENO > BREIL-SUR-ROYA (excursion d'une journée) ; comme tous les ans, le programme de visite inclut une incursion dans un autre pays, ici la France, avec le Musée des Chemins de Fer de Breil-sur-Roya (Ariège).
- Lundi 30 avril Déplacements en moyens de transport mixtes + Visites : TURIN > LUINO > BERGAME ; l'utilisation d'un train spécial est prévue pour la majeure partie de la journée et plusieurs visites se dérouleront le long du trajet, notamment aux musées des chemins de fer de l'association "Associazione "Verbano Express"" situés à LUINO (départ : 07h50 – retour : 18h30)
- Mardi 1^{er} mai Visite + Train spécial : "Associazione "Treno Blue"" et visite de MONTEISOLA située sur le Lac d'Iseo (départ : 10h00 – retour : 17h45); nuit à BERGAME .

Un coup d'oeil sur la Lituanie

Zilvinas Urbutis / Lituanie

(une lettre ouverte aux Nouvelles brèves de FEDECRAIL)

Les derniers efforts en date pour la préservation du chemin de fer à voie étroite de Lituanie ont définitivement confirmé que FEDECRAIL est non seulement une association de passionnés du chemin de fer mais aussi une force dont l'opinion est respectée.

Après la restauration de l'indépendance lituanienne en 1990, le chemin de fer à voie étroite a été assigné aux chemins de fers lituaniens et est devenue partie intégrante de la compagnie. Le chemin de fer à voie étroite fut construit au début du siècle passé. Il possède un écartement de voie de 750 mm, s'étend sur 175 km (110 miles) et est le plus grand chemin de fer en activité des états baltes. Aujourd'hui, la Lituanie se prépare à joindre l'Union européenne et l'OTAN et de profondes réformes sociales et économiques sont en train de se dérouler. Ces réformes ont aussi affecté la compagnie des chemins de fer lituaniens, "Lietuvos Gelezinkeliai" (LG). LG est occupée à réorganiser ses activités et à se restructurer en fonction des directives de l'Union européenne (à partir de EC 91/440). Pour le moment, LG est une "compagnie à actions à but particulier". Selon les lois de la république lituanienne, les compagnies à actions sont des entreprises qui cherchent à faire des bénéfices. Il est naturel que la gestion de la compagnie révise ses stratégies d'exploitation et se débarrasse ou transfère ses activités à des tiers.

Quelques statistiques:

En 2000, le chemin de fer à voie étroite lituanien a eu des rentrées de 28 000 litas (\$US 7 000) pour le transport de passagers alors que les coûts d'exploitation, incluant le personnel et l'infrastructure s'élève environ à 1, 8 million de litas (\$US 450 000). Il est évident, même pour le profane, que dans ces conditions, le chemin de fer ne constitue pas une entité économique viable. Voici le scénario à partir duquel la compagnie des chemins de fer lituaniens a décidé en début d'année de fermer le chemin de fer à voie étroite, un objet de patrimoine technique et culturel unique, qui figure dans la liste des trésors culturels protégés.

La Lituanie n'est pas un grand pays. Elle compte 3, 7 millions d'habitants et, donc, il est naturel que le groupe de personnes intéressées par l'histoire du transport ferroviaire et de sa préservation ne soit pas très nombreux. En 1997, plusieurs passionnés des chemins de fer ont formé un club "HOBIS". Des activités diverses et séparées sont aussi menées par des modélistes et des chercheurs en histoire ferroviaire. Pendant l'été 2000, il devint évident que la situation du chemin de fer à voie étroite était difficile et que les dispositions de la gestion des LG étaient en train d'évoluer. A cette époque, plusieurs passionnés des chemins de fer, ainsi que des personnes impliquées dans des activités culturelles et des personnalités politiques ont fondé

L'Union des partisans du chemin de fer à voie étroite de Lituanie

Le professeur Leonas Lingaitis, un scientifique et un grand amateur de chemins de fer, fut élu président. Une partie des membres de HOBIS a rejoint l'association. L'idée de mettre à profit l'expérience de nos collègues européens pour essayer de résoudre nos problèmes a émergé l'automne passé. De plus, les événements de janvier 2001 (lorsque le directeur des LG, Jonas Birikis, prit la décision de fermer le chemin de fer à voie étroite), ont accéléré le processus et débouché sur une demande officielle, un appel à l'aide envoyé à FEDECRAIL et NEHRT (le trust du patrimoine ferroviaire de la nouvelle Europe) et c'était en effet la chose à faire.

Se dégageant d'autres obligations, le président de FEDECRAIL, M. David T Morgan, et le président de NEHRT, M. Stephen Wiggs, ainsi que des spécialistes de NEHRT, MM. Frank Cooper et Gordon Rushton sont accourus en Lituanie. Nos remerciements chaleureux leur sont dus! Je crois que ce voyage leur a donné une vision plus claire de la situation.

En plus, les institutions gouvernementales lituaniennes comprirent aussi que ce problème n'était pas seulement local. La presse lituanienne et la télévision nationale ont largement couvert la visite et je crois que ceci a contribué à adoucir la position des LG à propos du chemin de fer à voie étroite. Un million de litas (\$US 250 000) a été promis pour l'an 2001 et 0,5 million de litas (\$US 125 000) pour 2002 à condition qu'une entité publique, qui dirigerait le chemin de fer, soit formée. Mais la Lituanie partage les problèmes de nombreux autres pays d'Europe et d'ailleurs: des bureaucrates qui prennent des décisions lentement.

Nous sommes en ce moment dans un cercle vicieux. Le ministère des transports, le ministère de la culture, la circonscription de Paneveys et les municipalités de la région où passe le chemin de fer ne peuvent se mettre d'accord sur qui devrait fonder cette entité publique. Dans ces circonstances, laissant d'importantes responsabilités au Royaume-Uni, M. David T. Morgan, président de FEDECRAIL, est venu en Lituanie une deuxième fois en un mois pour évaluer la situation et offrir son aide. Cette aide sincère

de FEDCRAIL en la personne de son président est très appréciée par les passionnés du chemin de fer en Lituanie et les inspire à poursuivre activement la lutte pour la préservation du chemin de fer à voie étroite.

La dernière visite du président de FEDECRAIL permet d'espérer qu'en unissant nos efforts, les bonnes idées proposées seront implémentées. Pendant cette visite, nous avons pu organiser une rencontre avec le conseiller du comité économique du parlement lituanien. Nous pensons que cela lui a permis de prendre connaissance d'informations indispensables et l'impression générale était positive. Alors que je accompagnais M. Morgan à l'aéroport, ce monsieur a organisé une brève rencontre entre le gestionnaire du chemin de fer à voie étroite, le vice-directeur de la circonscription de Panevezys et le président du comité économique du parlement lituanien, M. Uspackih.

Mis au courant de la situation, M. Uspackih a exprimé sa surprise et a dit avoir reçu des informations complètement différentes des chemins de fer lituaniens. Le 11 avril, le comité économique tient une rencontre pour discuter des questions liées à la préservation du chemin de fer à voie étroite. Des membres de l'union des partisans du chemin de fer à voie étroite et des représentants de FEDECRAIL ont été invités à la réunion. Lorsque vous lirez ces lignes, des décisions - que nous espérons positives - auront peut-être été prises.

Finalement, au nom du président de notre association, le professeur Leonas Lingaitis, Je voudrais remercier les dirigeants de FEDECRAIL et de NEHRT ainsi que leurs membres pour le soutien qu'ils nous ont offert. Nous vous souhaitons beaucoup de succès dans vos efforts de préservation de chemins de fer qui sont les trésors culturels non pas d'une seule nation mais de l'Europe entière.

10e conférence internationale des chemins de fer à voie étroite

Froissy, Cappy Dompierre - France

Tony Tomkins - Royaume-Uni

Cet événement très réussi - et particulièrement bien organisé, dix sur dix au Froissy Cappy Dompierre (FCD) pour son talent consommé - a rassemblé du 6 au 8 octobre 2000 168 participants, représentant 35 sociétés différentes de 7 pays européens.

Des occasions d'emprunter la totalité de la ligne du FCD, tirées par des locomotives à vapeur et au diesel, étaient offertes pendant les 3 jours. Des locomotives vapeur et diesel extérieures ont pu utiliser la ligne qui longe le canal de la Somme et zigzague pour prendre 15 mètres d'altitude sur le plateau de Santerre; un tunnel de 300 mètres directement en face du portail supérieur; plus un parcours au travers du plateau qui rejoint presque l'ancienne sucrerie de Dompierre. En tout, 7 kilomètres (4,35 miles) de pur plaisir!

Le samedi, le sujet phare des présentations était les "règles d'exploitation et de sécurité". Des communications ont été données par Tony Tomkins, du chemin de fer Leighton Buzzard, Jean-Pierre Vanhaeche de APPEVA (la compagnie qui exploite le FC) et Andreas Scholz de l'association allemande, Stumpfwaldbahn Ramsen. Le sujet couvrait les bases historiques des règles d'exploitation nécessaires à la sécurité - surtout lorsque que l'on transporte des passagers payants - et la façon dont ces règles doivent être implémentées dans toute l'Europe sur une ligne à voie étroite.

Les communications ont suscité la réflexion et des discussions entre participants se sont poursuivies pendant les repas, qui étaient d'ailleurs excellents, comme on pouvait l'attendre de nos hôtes français.

La présence de traducteurs a facilité - au moins pour les Britanniques - ces discussions; ils ont assuré l'intercompréhension avec compétence, quelle que soit la langue de travail - français, allemand, anglais - utilisée.

Les communications écrites étaient disponibles dans les trois langues. L'exactitude de la traduction était impeccable, du moins à juger par l'expérience britannique, puisque les rires ont fusé aux moments opportuns. De nouveau, c'est une indication de la haute qualité de l'organisation qui a fait de l'événement ce succès remarquable.

La onzième conférence des chemins de fer à voie étroite se tiendra au Frankfurter Feldbahnmuseum (Allemagne) - c'est à la célébration des 25 ans de ce musée qu'ont assisté au début de l'année la "Chaloner" de Winton (1877) et l'"Alice" de Hunslet (1902), toutes deux du chemin de fer Leighton Buzzard. Les participants hollandais et allemands ont suggéré que la douzième conférence se tienne au Royaume-Uni.

La convivialité, l'intérêt et les prises de contacts entre participants étaient visibles à l'oeil nu et prouvent la fraternité sincère entre les compagnies à voie étroite - quelle que soit la région d'Europe dont elles proviennent. Cela fait écho aux efforts de FEDECRAIL pour stimuler l'intérêt, le soutien et la compréhension de ce qui se passe dans le mouvement de la préservation. Le fait que ces groupes se soient développés ainsi au cours des dix dernières années doit être applaudi et encouragé.

On espère que la réserve passée des sociétés britanniques disparaîtra et que la riche expérience en restauration, maintenance et exploitation du Royaume Uni pourra être partagée aux collègues du continent, grâce à leur participation aux futures conférences.

Le week-end européen de FEDECRAIL "50 ans de bénévolat dans les chemins de fer"

Pascal Schnackenburg (France) / Livius Kooy (pays-Bas)

Ce week-end, qui est prévu pour les 9 et 10 juin 2001, devrait fournir une occasion idéale pour mettre en évidence le bénévolat effectué dans nos chemins de fer / trams touristiques et musées et peut-être pour recruter de nouveaux membres.

Les Nations unies ayant fait de 2001 "l'année internationale du bénévolat", cet événement de FEDECRAIL pourrait profiter de la publicité à grande échelle générée par l'initiative. On trouve déjà des articles sur ce thème dans nos journaux.

L'année internationale du bénévolat se joue surtout au niveau national et le travail bénévole évoque en général le travail social ou médical plutôt que les chemins de fer touristiques.

La présentation que feront les membres de FEDECRAIL de notre bénévolat pendant ce week-end européen est la meilleure des publicités. Nous avons donc rassemblé quelques suggestions susceptibles d'attirer la presse et les jeunes.

Suggestions pour la présentation du week-end de FEDECRAIL

- présenter à la presse de bénévoles qui travaillent dans votre chemin de fer depuis 10, 25 ou 50 ans et montrer l'expérience que vous avez ainsi accumulée;
- inviter la presse et la jeunesse à une excursion gratuite;
- offrir une visite guidée des ateliers pour montrer le travail intéressant et les projets de restauration qui attendraient de nouveaux bénévoles, suivi d'une pause café et de la
- présentation de la vidéo FEDECRAIL sur le travail avec les jeunes: "La passion à toute vapeur, les jeunes en ligne", qui est disponible au prix de 17,5 euros, port compris.
- ensuite, proposer un voyage dans une voiture réservée, sans oublier d'arborer le drapeau FEDECRAIL, qui peut-être obtenu au prix de 15 euros.
- un bénévole d'expérience peut expliquer aux jeunes (et à la presse) le travail qui peut être accompli en dehors de l'atelier.
- finalement, distribuer un dépliant du chemin de fer ou du musée, peut-être un souvenir, et une feuille A4 fournissant des informations sur l'âge minimum, les personnes à contacter et l'adresse.

Ce ne sont que des suggestions mais nous sommes persuadés que vous pourrez les utiliser avec profit et les adapter à vos circonstances locales.

FEDECRAIL aimerait savoir comment vous avez mis en oeuvre le thème. Toute suggestion d'améliorations et vos contributions aux Nouvelles brèves sont particulièrement bienvenues.

Déraillement de train dans une société de Préservation du chemin de fer en 1998

Rapport de l'inspectorat des chemins de fer, remis en mars 1999.

Préface: Le pays dans lequel a été produit le rapport ci-dessous est connu de FEDECRAIL.

Incident

Le samedi 18 juillet 1898 à 15h45, un train de la Société de Préservation du Chemin de Fer a quitté les rails à vitesse réduite sur le chemin de fer de Vadstena à Fogelsta, et l'une des voitures du train s'est retournée.

Dégâts et blessés.

Pendant l'accident, les fenêtres de la voiture qui a touché le sol se sont brisées. 17 passagers parmi la vingtaine d'occupants ont été blessés, dont cinq grièvement. Les blessures consistaient surtout en blessures provoquées par des chutes, coupures et dans certains cas en des fractures.

Résultats de l'enquête

Causes immédiates

Le déraillement a été causé par un écartement excessif des rails sur une distance de 5 à 6 mètres après le point 3. Les traverses et les attaches étaient en tellement mauvais état qu'elles ne pouvaient pas tenir les rails transversaux pendant le passage du train sur cet emplacement faible.

Causes sous-jacentes

L'inspection de l'état de l'installation de la ligne a été menée sans la connaissance des limites d'orientation nécessaires, En conséquence, le risque de déraillement n'a pas été identifié au cours de l'inspection de la ligne.

Le gestionnaire de la ligne, qui remplissait aussi le rôle d'inspecteur, ne possède pas l'expertise nécessaire pour cette tâche.

Déficiences de l'exploitation

La situation financière difficile de la Société de Préservation du Chemin de Fer a mené à la négligence de la maintenance de la voie, et le trafic a pris le pas sur les mesures de maintenance essentielles.

Le comité de la Société de Préservation du Chemin de Fer n'a fourni ni gestion efficace ni supervision de la maintenance de la ligne. En conséquence, les inspections n'ont pas été suivies de mesures, et un manque de documentation, ce qui est en infraction aux règlements de l'Inspectorat du chemin de fer suédois, a été constaté.

Autres observations

L'inspection majeure par l'Inspectorat du chemin de fer a révélé ces déficiences dans l'exploitation mais, malgré cela, aucune action urgente n'a été entreprise pour y remédier.

Mesures à prendre ou sur lesquelles se prononcer

Après l'accident, la Société a réparé la section de ligne sur laquelle le déraillement a eu lieu et a remplacé les points 3. La section entre Aska et Fogelsta a été interdite au trafic jusqu'à ce que des améliorations aient été effectuées.

Après le déraillement à Vadstena, l'Inspectorat des chemins de fer a mené une vérification sur l'inspection des lignes dans les 12 chemins de fer préservés en demandant à chacun d'entre eux de soumettre leurs protocoles d'inspection les plus récents, Les résultats ont été rassemblés et montrent, entre autres choses, que certaines sociétés de préservation ne disposent pas de la documentation adéquate pour les inspections à mener.

Propositions de mesures

L'inspection majeure du système du chemin de fer Vadstena Fogelsta de 1997 n'a toujours pas été menée à terme. Les résultats de l'enquête sur l'accident seront pris en compte dans le rapport de l'inspecteur, ainsi que les mesures à prendre. Pour cette raison, ce rapport d'enquête ne suggère aucune mesure à prendre par la Société de Préservation du Chemin de Fer.

1. Tous les exploitants de chemins de fer préservés et de tramways devraient s'assurer que les installations de la ligne sont inspectés par des personnes compétentes et qualifiées.
2. L'inspecteur des chemins de fer devrait enquêter sur la possibilité d'établir des règlements à propos des niveaux d'expertise requis de représentants officiels de haut niveau et d'experts techniques tels que les inspecteurs dans les organisations d'exploitation des chemins de fer.

L'inspecteur des chemins de fer devrait réviser les règlements sur l'inspection et la maintenance des voies (BV-FS1997 :2). Il devrait y avoir des règlements pour classer les déficiences identifiées de façon que les mesures urgentes soient prises,

Un musée du transport de surface des passagers en milieu urbain s'est récemment ouvert. Situé dans un dépôt de tram de la ville, le musée présente une fascinante collection de trams, trolleybus et de bus couvrant de la fin du 19e siècle à aujourd'hui, avec les derniers prototypes construits en Russie et en République tchèque. Une très belle reconstitution d'un tram tracté par des chevaux et des exemplaires des premiers véhicules électriques avec leurs remorques sont à mentionner.

Lancement prévu pour la locomotive 157 de Pereslavl

Le musée ferroviaire de Pereslavl se propose d'organiser une célébration spéciale pour fêter la remise en état de marche en 2001 de leur locomotive tender de classe 157

Suite à un test de chaudière concluant, le travail de remise en état de la locomotive et du tender progresse sans heurts. Les amis européens du musée ferroviaire de Pereslavl et le NEHRT ont proposé de collaborer à l'organisation d'une cérémonie de dédicace de haut niveau, incluant une cérémonie religieuse orthodoxe pour la bénédiction de la locomotive.

En plus d'une publicité inestimable pour le musée, un tel événement pourrait fournir une occasion de lancer un appel aux fonds pour la construction d'une réplique de gare au QG du chemin de fer à Talicy. Elle comprendrait toutes les commodités pour accueillir les visiteurs. On estime qu'un tel bâtiment reviendrait à quelque 10 000\$.

Un site web de 3 pages en anglais présentant les caractéristiques élémentaires du système de chemin de fer à tourbe des environs de Pereslavl et incluant une carte du système en cyrillique) est disponible à l'adresse suivante:

<http://pavel.physikus.sunysb.edu/RR/USSR/kupan.html>

Propositions de jumelage

Clive Evans, le directeur commercial du chemin de fer de la vallée de Spa, travaille en ce moment avec Mike Pease du NEHRT à un accord formel de jumelage avec le musée de dépôt de locomotives de Pyskowice, dans le sud de la Pologne.

Un tel accord permettrait aux deux organisations de lancer des programmes de coopération qui pourraient inclure le programme PHARE de la Commission européenne; celui-ci soutient des partenariats entre des membres de l'Union et des pays d'Europe centrale et orientale.

Musée central du Chemin de fer d'octobre, à St Pétersbourg*

Le musée possède une ancienne voiture des Wagons Lits, identifiée par le numéro 170019 PMS-88. Cette voiture arriva en URSS pendant la deuxième guerre mondiale, ou peu après. Le musée ne possède pas encore de documentation technique concernant cette voiture et en a un besoin urgent. Quelqu'un pourrait-il fournir quelque aide?

L'"église à roues" russe**

Le 18 octobre 2000, un train spécial pénétrait dans la gare Yaroslavl de Moscou. Un surprenant véhicule gris et bleu au toit blanc se distinguait des autres voitures. Les cadres de fenêtre gris étaient embellis par des décorations dorées, et une l'une des baies vitrées de chaque côté avait été remplacée par une impressionnante icône de Madone à l'Enfant.

Le quai était couvert de représentants du clergé en robe noire et de représentants des chemins de fer en costumes sombres. Sa Sainteté Alexis II, patriarche de Moscou et de toute la Russie, est sorti de la foule pour consacrer la voiture, la nouvelle "église à roues" en l'honneur de l'icône de la mère de Dieu, nommé "Hodegetrai" (Celle qui montre la voie).

La cérémonie fut suivie par une conférence de presse, à laquelle ont assisté des représentants des chemins de fer moscovites, l'église orthodoxe et INVARKORP, la compagnie pharmaceutique qui avait sponsorisé le projet.

L'idée d'une "église à roues" n'est pas nouvelle en Russie. En 1896, un véhicule comparable avait été construit aux ateliers de Putivl sur l'ordre du tsar Nicolas II.

Vapeur des Balkans

Suite à la chute du régime Milosevic, NEHRT a eu la joie d'être contacté par Zoltan Veresic, représentant la vapeur dans les Balkans. L'organisation opère des voyages du train touristique "Romantika" le long des plus belles lignes serbes, comprenant des points d'arrêt pour les photographes et d'autres événements spéciaux. Des trains de passagers et de fret peuvent aussi être affrétés.

Vapeur des Balkans organise aussi des visites dans tous les sites industriels serbes où la vapeur est encore employée. L'organisation a déjà organisé des excursions pour des groupes de passionnés des chemins de fer venant du Japon ou d'Europe.

Pour plus d'information Liki@eunet.yu

Pyskowice - Pologne

L'association du dépôt-musée de Pyskowice s'est maintenant constituée un groupe de soutien pour tous les amateurs étrangers. Elle compte déjà une soixantaine de membres. Bien que ce soit principalement une organisation britannique, on compte déjà des membres en Belgique, en Allemagne, en France et en Slovénie.

A Px48 dans les îles Cooks!

Eastern Star a eu la joie d'être contacté par Tim Arnold, qui vit dans l'île de Rorotonga avec sa Mata, sa femme polonaise, et leur famille. Il termine la reconstruction complète de Px0-80 N01741, et la fera d'ici peu rouler sur une ligne de 200 mètres.

Tim Arnold communiquera de temps en temps un rapport de sa progression.

* Paru dans: Easter Star No.3 - 10/00

** Paru dans: Easter Star No.4 - 01/01

Membres de FEDECRAIL

FEDECRAIL compte des membres dans les 20 nations qui suivent: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grande-Bretagne, Italie, Irlande, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, République Tchèque, Russie, Suède, Suisse, Ukraine.

Les Amis de FEDECRAIL

Nous accueillons régulièrement des invités à nos conférences et d'autres personnes qui souhaitent continuer à être informées de nos activités. Le Conseil a décidé que ces personnes pourraient devenir des 'Amis de FEDECRAIL', payer une souscription de 1000 francs belges ou de l'équivalent en euros et recevraient alors nos Nouvelles brèves et les informations relatives aux conférences au même titre que les membres.

Les Amis sont autorisés à assister à l'AG. Le droit de parole est réservé aux membres affiliés.

Notre constitution ne permet qu'aux seules organisations (de préférence des associations de tutelle nationale) de devenir membre afin de conserver un forum européen de taille manœuvrable.

Dépliant FEDECRAIL

Il a été mis en circulation et indique clairement que FEDECRAIL est maintenant une **organisation pan-européenne!**

Directive européenne d'accès au réseau - 2001/14/eg

Veuillez trouver la nouvelle directive européenne sur l'accès au réseau à l'adresse suivante:
http://europa.eu.int/eurlex/en/lif/dat/2001/en_301Loo14.html

La page est normalement en version anglaise. Si vous cliquez sur le bouton adéquat, la version française apparaîtra.

http://europa.eu.int/eurlex/en/lif/dat/2001/en_301L0014.html

1er congrès mondial des trains touristiques et à vapeur Ushuaia - Terre de Feu - Argentine 19-21 octobre 2001

Autour du monde, on parle d'actionnaires pour désigner les personnes qui tirent des bénéfices d'une certaine activité. Pour la première fois, un événement spécial aura lieu cette année, qui offrira une reconnaissance spéciale aux locomotives à vapeur et aux trains touristiques, Une conférence qui développera les partenariats entre les actionnaires impliqués dans l'exploitation, la commercialisation et la sauvegarde des vieux trains traditionnels au travers du monde. Les actionnaires incluent les gouvernements (nationaux et locaux), l'industrie de l'énergie, les constructeurs d'équipement, les propriétaires, les écologistes et les clients. Chacun a un rôle unique à jouer dans le succès et l'affermissement de cette réalité commerciale. Nous savons que, sur tous les continents, la créativité régionale résout bien des problèmes. Cependant, une communication plus développée et l'échange d'informations aidera les trains touristiques et à vapeur à ne pas être seulement un moyen de transport alternatif mais **LE moyen traditionnel et agréable pour chacun, qui survivra à long terme.**

Les comités de discussion et orateurs ont été sélectionnés avec soin pour refléter les différents types de coopération qui ont jusqu'à présent réussi à créer des partenariats publics et privés en Europe, en Asie, en Afrique, en Océanie et en Amérique latine.

Finalement, l'association internationale des trains touristiques et à vapeur présentera son crédo.

L'endroit

Le chemin de fer du bout du monde a le plaisir de vous inviter dans la ville la plus au sud du monde:

Ushuaia, Terre de Feu, Argentine

dans les îles vers lesquelles le Capitaine Fitz Roy navigua au 19e siècle, avec pour passager Charles Darwin.

Ushuaia est situé à 3 170 km au sud de Buenos Aires, à 3 heures de vol. Octobre est la saison printanière dans l'hémisphère sud. Le congrès et l'exposition auront lieu dans la nouvelle salle de conférences "Millenium", de l'élégant hôtel Las Hayas.

Raisons pour l'organisation d'un congrès mondial

- Réunir les membres des deux associations majeures FEDECRAIL & TRAIN et des représentants de projets indépendants du monde entier;
- Echanger des informations sur les différentes sources de financement possibles pour le développement et l'exploitation de trains touristiques et à vapeur à travers le monde;
- Discuter des moyens de contribuer à la protection de l'environnement;
- Discuter les problèmes techniques inhérents à l'exploitation des trains touristiques et à vapeur et leur résolution, notamment grâce à la technologie moderne;
- Promouvoir l'activité dans de nouvelles régions de sorte que le patrimoine mondial puisse être mieux préservé et le tourisme ferroviaire développé
- Initier les participants aux charmes de l'Argentine, de la Patagonie et de la Terre de Feu;
- Lancer la future association internationale des trains touristiques et à vapeur.

But de l'association internationale des trains touristiques et à vapeur:

- promouvoir l'intérêt pour les trains touristiques et à vapeur et souligner leur valeur pour le tourisme, la création d'emplois et la protection de l'environnement.
- promouvoir l'intérêt des propriétaires et exploitants de trains en les aidant à traiter les problèmes techniques et financiers, en leur offrant des conseils et la mise en commun des expériences et tout autre moyen pratique;
- garder la vapeur vivante dans toutes les cultures, retrouver l'histoire et le patrimoine des régions.

Programme de la conférence

Jour 1: 19 octobre 2001

9h-9h30 Séance d'ouverture

Les hôtes accueilleront les participants et expliqueront la stratégie sous-jacente au chemin de fer en tant qu'industrie touristique autosuffisante.

9h30-10h30: Le comité de discussion tourisme et environnement

Avantages écologiques et économiques des trains touristiques

Discussion de l'importance des trains touristiques pour l'environnement et la promotion du tourisme dans une région. Les encouragements des gouvernements sont nécessaires pour le succès de cette ancienne technologie de transport. Les orateurs invités incluent des ministres du tourisme d'Argentine, d'Inde, des Etats-Unis et d'Europe.

10h45: Orateur principal

L'ingénieur **Livio Dante Porta**, le dernier héritier d'André Chapelon: "La troisième génération de la vapeur"

11h15-12h15: le comité de discussion technique et environnement**Les occasions offertes par les avancées techniques de la locomotive à vapeur**

Les meilleurs ingénieurs et disciples de Porta expliquent leurs expériences de terrain en Afrique, en Suisse, en Argentine et aux Etats-Unis.

12h30-15h00: déjeuner**15h-16h: le comité de discussion finances****Les trains touristiques et à vapeur en tant que business**

Une discussion ouverte entre les exploitants privés et des propriétaires de chemin de fer pour expliquer leur business et des financements alternatifs. Idées sur comment les trains touristiques peuvent s'avérer sources de profit et préserver aussi le patrimoine et sur comment les outils du marché peuvent financer cela.

16h15: Orateur principal

Le financement du patrimoine ferroviaire et des chemins de fer touristiques - une présentation d'un représentant de la Banque mondiale

16h45-17h45 Comité de discussion finances**Le patrimoine culturel des trains touristiques et la contribution des bénévoles.**

Discussion ouverte sur les méthodes qui permettent aux chemins de fer touristiques de survivre sans le soutien gouvernemental. Programmes d'encouragement, contribution de bénévoles allemands, britanniques, américains, etc et problèmes des trains touristiques en tant qu'entreprises privées.

19h30: Cocktail: réception à l'hôtel Las Hayas

Rencontre des collègues et occasions de discuter business dans une atmosphère élégante.

Jour 2: 20 octobre 2001**9h30 Orateur principal**

Sa majesté le prince Michel de Kent: "le patrimoine ferroviaire dans le monde" un point de vue personnel de quelqu'un qui voit le cadre mondial plus large des chemins de fer touristiques.

10h-12h30 Comité de discussion des associations de chemins de fer**Patrimoine ferroviaire dans le monde**

Les présidents des associations ferroviaires les plus représentatives de toutes les régions du monde expliquent leurs activités et résultats, leurs idées et des domaines qui intéressent leurs membres aujourd'hui et pour le futur.

12h30- 15h Déjeuner**15h-17h30: présentez votre propre business**

Séance spéciale de posters qui permettra à tous les participants de présenter leur business à des collègues et clients potentiels et d'échanger librement des points de vue.

18h Clôture de la conférence

Langues officielles de la conférence: anglais et espagnol (en traduction simultanée)

Programme avant et après la conférence

Le programme de visites est en train d'être révisé, des changements pourraient y être apportés

Excursion 1: Lundi 15 - Matinée: visite du musée du chemin de fer et des gares de Teriro et Constitución.

Après-midi: visite du Ferroclub et trajet vers La Plata. Retour en soirée à Buenos Aires (BA) (compris dans le prix du congrès)

Excursion 2 - Mardi 16 - Voyage en Patagonie (à confirmer) - Avion de BA, arrivée à Esquel à midi, visite de l'ancien Express patagon, déjeuner, voyage vers les ateliers de El Maitén. Nuit dans un hôtel d'Esquel. Jour suivant (mercredi), voyage en bus vers Trelew (7 heures) visite à d'anciennes gares et vestiges coloniaux gallois, avion vers Rio Gallegos. Nuit dans un hôtel de Rio Gallegos. Jour suivant (jeudi) visite du train de la mine de charbon de Rio Gallegos, avion vers Ushuaia. Nuit dans un hôtel d'Ushuaia.

Excursions pour les accompagnatrices: vendredi, voyage en bus vers le lac Fagnani, Déjeuner en route (inclus dans le programme des accompagnatrices)

Excursion 3: Samedi: visite du chemin de fer du bout du monde. Trajet en train, visite du parc national en bus. Soirée libre (compris dans le prix du congrès)

Excursion 4: dimanche, croisière le long du canal de Beagle. Visite de la ville.(compris dans le prix du congrès). Vol de nuit vers BA.

Excursion optionnelle 5: voyage vers le Tren de las Nubes. Lundi après-midi, vol vers SSalta. Nuit dans un hôtel de Salta. Jour suivant (mardi) :aller-retour dans le tren de Las Nubes. Soirée à Salta. Jour suivant (mercredi) voyage vers BA ou visite de Salta (optionnel).

Excursion optionnelle 6: voyage vers les Chutes d'Iguazú. Vol au choix de BA à Iguazú. Jour suivant: visite des Chutes, soirée à l'hôtel. Vol vers BA le lendemain.

Excursion optionnelle 7: visite du musée du chemin de fer de Montevideo (à confirmer par l'Uruguay) Vol BA - Montevideo (40 minutes) Visite de trains anciens, excursion à Montevideo - retour en vol de nuit.

Excursion optionnelle 8 (à organiser) visite du chemin de fer et du musée de la vapeur à Santiago de Chile. Vol de BA à Santiago (2 heures). Visite d'anciens trains, excursion dans la ville ou vol de retour vers BA

Pour plus d'information: www.trendelfindelmundo.com.ar

Responsables FEDECRAIL Adresses

<u>Nom</u>	<u>Adresse</u>	<u>Tél/Fax/courriel</u>
<u>Conseil</u>		
David MORGAN Président	7 Cheyne Place LONDON SW3 4HH GRANDE-BRETAGNE	domicile +44-171-352.6077 travail +44-171-242.5473 fax +44-171-831.7454 davidtmorgan21@hotmail.com
Heimo ECHENSPERGER Vice-President	Lerchenweg 1b D-82538 GERETSRIED ALLEMAGNE	domicile +49-8171-34303 fax +49-89-666.1738343 Travail +49-89-1480.3725 echensperger@t-online.de
Kjell PALÉN Vice-Président	Baagevaegen 154 S-85652 SUNDSVALL SUÈDE	domicile +46-60-10.0535 fax +46-60-10.0535 portable +46-70.647.0034 kjell.palen.@swipnet.se
Pascal SCHNAKENBOURG Vice-President	Lycée Pierre de la Ramée 1, Rue Jules Siegfried F-02100 ST. QUENTIN FRANCE	domicile + 33-3-2364.8838 fax +33-3-2364.8838 travail +33-3-2362.8305 pschnak@worldonline.fr
Livius J. KOOY Secrétaire	De Akker 25 NL-7481 GA HAAKSBERGEN PAYS-BAS	domicile +31-5357.27357 fax +31-5357.27357 fedcraill@worldonline.nl
!!! Adresse postale officielle FEDECRAIL !!!		
Rik DEGRUYTER Trésorier	De Streep 19 B-8340 DAMME BELGIE/BELGIQUE	domicile +32-50-35.8989 fax +32-50-35.8989 travail +32-3-2244.6703 portable +32-7552.2774 rik.degruyter@skynet.be henri.degruyter@lin.vlaanderen.be
<u>Comité de direction</u>		
Organisation des conférences		
Peter OVENSTONE	33, Palmerston Place EDINBURGH EH12 5AU GRANDE-BRETAGNE	domicile +44-131-225.1486 fax +44-131-220.5886
Nouvelles Brèves		
Bruno REBBELMUND	Westerwaldstraße 7 D-46145 OBERHAUSEN ALLEMAGNE	domicile +49-208-635.1569 fax +49-208-667443 rebbelmund@t-online.de
Règlementations européennes sur les chaudières		
Albert WOLTER	12, Rue de Lasauvage L-4829 RODANGE LUXEMBOURG	domicile +352-509 050 fax +352-509 485

Attention:

Pour tout paiement autre que par chèque:

Bank account No Compte bancaire No Bankkonto No

001-2046897-79

FORTIS-Bank, B-1120-Neder-over-Heembeek

F. Vekemansstraat 200A

Le paiement peut aussi se faire par carte de crédit - Visa; Eurocard; Mastercard

Qu'est FEDECRAIL

FEDECRAIL - Federation of European Culture Railways/ Fédération des musées ferroviaires et chemins de fer touristiques européens – est une organisation de droit belge. Elle a été créée en avril 1994 à Bruxelles et confirmée par décret royal belge.

FEDECRAIL – est l'organisation européenne de coordination de tous les amis du transport sur rail qui s'occupent de la conservation, de la protection et de l'exploitation des véhicules de chemin de fer historiques.

FEDECRAIL – Peuvent être membres toutes les organisations de coordination nationales européennes des musées ferroviaires et chemins de fer touristiques. Les fédérations individuelles uniquement s'il n'existe aucune organisation nationale. Les membres individuels ou les fédérations extérieures à l'Europe peuvent être promoteurs, mécènes ou sponsors sans droit de vote dans le cercle des "Amis de FEDECRAIL".

FEDECRAIL – entend être la jonction entre les fédérations nationales de coordination et les institutions européennes (parlement de l'U.E., commissions de l'U.E., directions générales de l'U.E., etc.)

FEDECRAIL – est le forum de discussion et d'échange d'informations pour les musées ferroviaires et chemins de fer touristiques européens.

FEDECRAIL – La présidence et les responsables (organes directeurs) sont issus de toutes les fédérations membres européennes et travaillent exclusivement à titre honorifique.

FEDECRAIL – édite trois fois par an un bulletin avec toutes les informations importantes.

FEDECRAIL – organise une fois par an une conférence avec des thèmes européens spécifiques relatifs aux musées ferroviaires et chemins de fer touristiques, tels que la conservation et la protection du patrimoine européen, la jonction entre les régions, la sécurité du travail, le financement, la législation, l'harmonisation, la protection de l'environnement, etc. La conférence comporte toujours des voyages d'étude sur 3 jours aux environs du lieu de la conférence. Ces lieux ont été jusqu'à ce jour:

B-BRUXELLES(1994), F-STRASBOURG(1995), GB-BIRMINGHAM(1996),
S-STOCKHOLM(1997), E-BARCELONE(1998), CZ-PRAGUE(1999),
D-BAD BREISIG(2000) et I-TORINO(2001).