



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 14
I/02**

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

•
•
• Madame, Monsieur,
Chers Amis de FEDECRAIL,

Je voudrais remercier tous les lecteurs pour les nombreux souhaits de bonne et heureuse année qui sont parvenus au bureau de rédaction et que je transmets à tous les membres de FEDECRAIL

Un merci tout particulier à John Fuller (GB) qui a offert de me seconder dans le travail d'édition de ces nouvelles.

L'hiver est la période traditionnelle où le personnel de nos chemins de fer récupère du dur labeur de la saison touristique. Cependant, les trains doivent être réparés, l'infrastructure continue à réclamer de l'entretien et des préparations semi-intensives de la saison prochaine être faites car même les musées ferroviaires et chemins de fer touristiques doivent s'aligner sur les réglementations du service professionnel et de l'industrie des loisirs.

Cela devrait nous amener à faire le point sur notre travail pour les chemins de fer touristiques: atteignons-nous nos objectifs? Beaucoup de choses ne peuvent pas toujours être réalisées.

Voilà pourquoi chacun d'entre nous devra cette année penser à ce qu'il peut faire pour lui-même, pour sa famille, pour son travail et son chemin de fer historique. Bien sûr tout ne sera pas couronné de succès.

Les membres actifs de FEDECRAIL n'ont pas de vacances d'hiver non plus puisque la traditionnelle conférence de FEDECRAIL se prépare habituellement pendant les mois d'hiver. Cette année, nous nous rencontrerons à Riga avant de visiter les trois États baltes.

Enfin, avec l'introduction de l'euro le premier janvier 2002, une nouvelle ère a débuté et notre trésorier se réjouit de ce que la monnaie (quasi) unique européenne facilite son travail.

Bien à vous, Bruno Rebbelmund

TABLE DES MATIERES	Page
Editorial	2
Conférence de TORINO 2001	3
Conférence de RIGA 2002	6
Message du BNS	7
Mention d'un défaut sérieux.....	8
Accident de locomotive à vapeur en 1852	9
Amis de FEDECRAIL	9
1 ^{er} Congrès mondial des trains touristiques et à vapeur	10
Du Parlement européen...	10
Adresses de FEDECRAIL & compte bancaire	12
Qu'est FEDECRAIL	13

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.

Traduction par Mme Nora Pohl/D et la School of Language and European Studies, Aston University, Birmingham/GB

Date de publication 15.02.2002-02-18 Le bulletin de nouvelle No. 15 sera publié d'ici la fin mars 2002

Conférence FEDECRAIL 2001

27 avril – 1er mai 2001

TORINO - ITALIE

John Fuller (GB)

Suite au succès de la conférence jointe avec la VDMT, l'Association allemande des musées ferroviaires et chemins de fer touristiques, à Bad Breisig, nous nous réjouissons de nous retrouver dans la ville italienne de Turin pour notre conférence 2001. En plus d'aux délices de cette célèbre ville, nous allons goûter à l'hospitalité italienne et nous nous attendions bien entendu à une conférence intéressante sur le thème des "Réglementations de sécurité des chemins de fer historiques en Europe".

La conférence s'est ouverte officiellement le matin du vendredi 27 avril par une visite de la collection de l'Associazione Museo Ferroviare Piemontese et de la SATTI (the Società per Azioni Torinese Transporti Intercomunale), l'un des exploitants de transport locaux, dans la gare désaffectée de Torino Ceres. C'est là que les dégâts causés par les inondations qui avaient frappé la région l'année précédente nous sont d'abord apparus. En regardant les photographies prises à l'époque, il était clair qu'un travail énorme avait été entrepris pour nettoyer le site. Voir les fruits de leur labeur détruit par les graves inondations de 2000 a dû porter un coup tragique aux membres du groupe et on ne peut que saluer leur dévouement qui a permis des réparations aussi rapides. La gare comprenait une exposition, basée sur un train de marchandises et une locomotive pour rappeler les tragédies de la déportation pendant la deuxième guerre mondiale. Quel encouragement de voir le nombre de groupes scolaires qui visitaient l'exposition pour illustrer leurs cours d'histoire.

Pour la première session de discussion, nous avons rejoint dans le centre ville le magnifiquement restauré Palazzo Lascaris qui abrite les bureaux du Conseil régional du Piémont. Nous y avons été reçus chaleureusement par un représentant du président de la Région piémontaise avant de démarrer notre conférence. L'importance de la conférence et le statut international de FEDECRAIL se reflétaient dans la présence de représentants des ministères français et italien, comme d'un représentant de la Commission européenne.

Andres Wedziga de Hollande, un juriste auprès de Railned, l'organisation nationale néerlandaise pour la sécurité ferroviaire nous a apporté la première présentation: „A un siècle d'écart: la sécurité du 21e siècle pour le rail du 19e".

A la lumière d'accident pendant l'exploitation de trains touristiques en Hollande, en Suède et aux États-Unis, un survol européen a montré que la gestion de la sécurité était implémentée et supervisée différemment dans quasi chaque pays. Alors que certains maintiennent, ou du moins essaient de le faire, un cadre conçu pour des réseaux ferroviaires nationaux. Dans d'autres pays, les chemins de fer touristiques sont totalement responsables de la définition et du maintien de leur propre structure de sécurité et de formation. Il reste à voir comment cette situation évoluera avec l'implémentation des directives européennes de sécurité ferroviaire. Cependant, la leçon importante est que la gestion de la sécurité doit être traitée par chaque chemin de fer individuel en tenant compte de ses propres circonstances particulières.

Le deuxième orateur était Rik Degruyter, le président du comité des chemins de fer historiques belges (FEBELRAIL). Sous le titre de "Les chemins de fer touristiques en Belgique: les contes de l'imprévu! », il nous a conté son expérience cauchemardesque de l'imposition arbitraire de normes de lignes principales administrées par l'organisation nationale des chemins de fer à la direction du gouvernement belge sous couvert d'implémentation de directives européennes. La présentation nous a laissé une image claire des problèmes qui peuvent émerger lorsque l'objectif primaire devient d'éviter de prendre des responsabilités plutôt que de gérer la sécurité.

Pour clôturer la première session, nous avons accueilli l'ingénieur Salvatore de Martino des chemins de fer nationaux italiens qui nous a parlé de "Poursuites légales d'incidents de sécurité. L'expérience et les plans italiens".

Après quelques rafraîchissements, nous nous sommes tournés vers la Grande-Bretagne: le major John Poynts de l'Inspection des chemins de fer de sa gracieuse Majesté nous a offert un intéressant survol du développement de la législation sur la sécurité au Royaume-Uni. Comme premier exemple de législation sur la sécurité et source des structures développées dans de nombreux autres pays, il nous a donné un coup d'œil utile dans les origines de la structure législative actuelle.

Comme conclusion de notre première journée, nous avons entendu Heimo Eichensperger, le président de VDMT, sur le sujet de "La sécurité organisée - l'organisation de la sécurité dans les musées et chemins de fer touristiques en Allemagne"

En Allemagne, les chemins de fer touristiques sont traités exactement comme les chemins de fer de lignes principales en ce qui concerne la gestion de la sécurité et ils ont exactement les mêmes responsabilités.

Notre programme s'est poursuivi en soirée par une excursion en trams anciens de la Société des Transports turinois (ATM), suivie d'une visite du dépôt du funiculaire qui relie habituellement la banlieue à Superga. Malheureusement, des travaux de réfection nous ont forcé à effectuer le trajet en car, mais la vue que l'on a de la Basilique au haut de la colline et l'excellent dîner qui a suivi valaient bien le voyage.

Pour notre deuxième journée, nous sommes passés de la perspective des gestionnaires des chemins de fer touristiques nationaux et de l'inspection de la sécurité aux vues ministérielles des gouvernements français et italien ainsi que de l'Union européenne.

Notre pays d'accueil a ouvert la journée avec une présentation de Gianni Ravera, un représentant du ministère des transports italiens, qui portait le titre suivant: "Nouvelles réglementations sur la sécurité des musées ferroviaires et chemins de fer touristiques". Il est clair que le gouvernement italien reconnaît le besoin de variation dans les normes légales de sécurité pour le chemin de fer national, des chemins de fer locaux plus petits et finalement les chemins de fer touristiques. La législation actuelle est en train d'être révisée pour établir un nouveau cadre adapté au chemin de fer touristiques.

Gianna Ravera a été suivi par Madame Annie Dauvilliers du ministère des transports français pour une présentation très importante sur les "Nouvelles réglementations pour les chemins de fer touristique et historique en France". Il était stimulant de voir les progrès soutenus par les plus hautes instances dans l'établissement d'un accord qui reconnaît la contribution à l'économie françaises des 57 chemins de fer touristiques de ce pays. Nous avons tous reçu une copie de la première Charte nationale pour le développement des chemins de fer touristiques et historiques qui avait été signée le 15 février 2001. Les signataires étaient les ministres des travaux publics, des transports et au logement, le ministre de la culture, le secrétaire d'état au tourisme, le président de la compagnie du réseau ferroviaire français (RFF), le président des chemins de fer nationaux (SNCF) et le président de la fédération des amis des chemins de fer secondaires / union des exploitants de chemins de fer touristiques (FACS / UNECTO). Parallèlement à cette charte, un développement dynamique des principes de sécurité adéquats pour remplacer la législation qui s'adressait auparavant uniquement aux besoins du réseau national.

Cette présentation et la précédente ont montré comment certains gouvernements nationaux réagissent positivement aux opportunités de développement économique associées à des chemins de fer touristiques prospères. Elles ont fourni une base excellente pour l'orateur suivant, Anders Lundström, du directeur des transports de la commission européenne qui nous a entretenus de Développement des Chemins de fer européens Proposition de la Commission concernant la sécurité sur les chemins de fer. Les changements majeurs qui ont été amenés par le travail de la commission pour revitaliser le domaine des chemins de fer européen, ont, par nécessité, été initialement dirigés vers la libéralisation de systèmes ferroviaires nationaux jadis unifiés. Ce n'est que cette année qu'il a été possible de passer à d'autres domaines tels que la gestion de la sécurité et l'autorisation de commencer à supprimer des anomalies entre les différents membres de l'UE. Cela évolue dans des domaines où les besoins différents de l'exploitation des chemins de fer demandent de prendre en compte les normes pan-européennes.

Notre dernière session a été confiée à David Woodhouse, un membre du Conseil de l'association des chemins de fer touristique de Grande-Bretagne, qui a eu la tâche peu enviable non seulement de présenter sa propre contribution: „L'impact de la réglementation sur les chemins de fer historiques en Grande-Bretagne" mais aussi de résumer la conférence sur la base de ce que nous avons appris et des perspectives pour le futur. Son survol de la législation britannique actuelle a montré clairement l'effet du cadre statutaire sur l'exploitation des chemins de fer touristiques en Grande-Bretagne. Et comment les

représentations et la consultation avec le gouvernement pendant le processus de formation ont influencé le développement de cette législation de manière à assurer une relation viable entre l'industrie des chemins de fer historiques britanniques et les législateurs en matière de sécurité.

Pour résumer la conférence, le facteur clé qui est apparu clairement était que l'ère de changement des entreprises ferroviaires d'Europe était en train d'affecter le cadre législatif dans lequel les chemins de fer devaient opérer. Il était clair pour toutes les parties concernées que des consultations et efforts constants étaient nécessaires aujourd'hui et à l'avenir pour assurer que les cadres de gestion de la sécurité prenaient en compte la réalité des besoins et normes différents des chemins de fer touristiques dans chaque pays d'Europe. La qualité des orateurs prouvait l'importance du sujet de la conférence et les participants étaient reconnaissants de bénéficier d'un aperçu des développements actuels dans plusieurs pays membres.

Comme de coutume lors des conférences FEDECRAIL, la conclusion des présentations ne constituait pas la fin de la partie formelle et l'Assemblée générale s'est déroulée l'après-midi dans le confortable salon Eurostar à l'intérieur du magnifique bâtiment de la gare de Porta Nuova. Le compte rendu de l'AG est disponible dans cette publication.

Une fois le programme officiel fini, un train spécial de voitures magnifiquement restaurées tractées par une locomotive électrique nous a transportés à Savigliano au sud-ouest de Turin. Le trajet a été égayé par une locomotive à vapeur sur une partie du trajet et l'apparition inattendue de rangées de voitures en construction pour les nouveaux trains des chemins de fer britanniques Virgin. Le but de l'excursion était de voir le dépôt de l'AFMP à Savigliano qui sera un impressionnant musée rotonde une fois terminé.

Nos visites du dimanche ont commencé par un voyage en train de Turin vers le musée ferroviaire "Ferralp" à Bussoleno où on nous a montré le travail de restauration des installations qui, comme à Turin, avaient malheureusement souffert des inondations de l'hiver précédent. Un trajet sur un embranchement qui nous a menés vers Susa au pied des Alpes nous a permis de visiter cette ville historique.

Le lundi, nous sommes allés à Bergamo pour la deuxième partie de notre programme de visites. Nous avons pris le train à Turin via Novara vers la ville de Luino, à la frontière suisse. Nous y avons visité le musée ferroviaire Verbano Express. Après une réception municipale et un déjeuner, nous nous sommes embarqués dans des cars pour aller au musée des transports de Ogliairi, une fascinante collection privée de véhicules ferroviaires et routier qui vaut le détour. Nous sommes arrivés en début de soirée à notre hôtel de Bergamo. Notre excursion vespérale sur une colline surplombant les nouveaux quartiers de Bergamo nous a donné un avant-goût des délices de la région.

Notre journée du mardi a commencé par un transfert en car vers la gare principale de Bergamo. Notre arrivée a été accueillie par une fanfare et par la locomotive à vapeur et les voitures immaculées du "Tren Blu" qui devait nous emmener vers le Paratico Sarnico on the Lago (lac) d'Iseo. La popularité du "Tren Blu" était manifeste par le grand nombre d'autres visiteurs et des gens de la région qui étaient du voyage. Un trajet d'une heure nous a amenés au lac où nous avons embarqué en direction du joli village de Clusane où nous avons profité du soleil avant le déjeuner après lequel nous avons rembarqué pour remonter le lac vers l'île de Monte Isola, un site fascinant et populaire. Vu le nombre de visiteurs, nous craignons de ne pas pouvoir tous embarquer sur le bateau pour rentrer à Paratico Sarnico, mais heureusement, nos craintes n'étaient pas fondées et nous avons rejoint sans encombre le train à vapeur qui nous a ramenés à Bergamo.

C'était malheureusement le terme de notre conférence et nous avons tous rejoint nos pénates remplis de souvenirs de la gentillesse et de l'hospitalité des groupes locaux et des individus que nous avons rencontrés pendant nos quelques jours dans le nord de l'Italie. Tous nos remerciements non seulement aux responsables de l'organisation de la conférence mais aussi à tous ceux qui, en Italie, ont consacré tant de temps et d'efforts à nous accueillir et à assurer le succès de la conférence. S'il est difficile de citer des personnes, des remerciements particuliers doivent aller à Guido Rossi et à ses collègues sans lesquels cette conférence n'aurait pu se dérouler.

Conférence FEDECRAIL 2002

24.5.02 - 28.5.02

Etats baltes

Peter Ovenstone / GB

Révision du 02.02.2002

(A) Objectifs géographiques locaux de la conférence

En plus des objectifs internationaux habituels de toute conférence FEDECRAIL

- (1) Faire prendre conscience aux membres de FEDECRAIL des activités de préservation ferroviaire et des réalisations déjà atteintes et – de façon plus significative, une proposition de développement futur – dans la préservation de chemins de fer en activité et dans le développement de musées ferroviaires dans les trois états baltes.
- (2) Donner aux bénévoles de la préservation ferroviaire et au personnel des musées des trois états baltes la possibilité de (a) faire connaître leur travail et leurs projets à leurs collègues des autres états européens et (b) établir des contacts dont ils bénéficieront à long terme (ex. sources de conseils, aide publicitaire, encouragement de visites dans les états baltes d'amateurs de chemins de fer, génération d'aide financière *limitée* de groupes ou d'individus intéressés qui pourraient émerger une fois qu'il y aura une prise de conscience plus grande des chemins de fer touristiques dans les états baltes).

(B) Grandes lignes du programme

- (1) La base de la conférence sera Riga en Lettonie vu sa position géographique centrale, ses hôtels et ses infrastructures, son accès par le transport international et l'attraction d'une cité historique pour le programme des partenaires. Il est bien entendu que ces infrastructures et attractions touristiques auraient pu se trouver à Tallinn ou à Vilnius. Pour des raisons pratiques, il a semblé préférable de choisir une location centrale d'où les visites aux musées et chemins de fer des trois pays peuvent s'effectuer dans un temps raisonnable.
- (2) Séances de travail + thèmes – à Riga le vendredi (début en milieu de matinée?) et le samedi matin. Assemblée générale à la fin de la séance du samedi matin ou (comme à Turin) après le déjeuner. Thèmes de conférence décidés par le Conseil:
 - apports des chemins de fer touristiques à la régénération économique: un thème adapté aux États baltes comme à la plupart des pays européens.
 - Dernières nouvelles sur le développement de la sécurité ferroviaire depuis les discussions de la conférence 2001 à Turin.
- (3) Programme de visites – après les séances de travail, des visites devraient être organisées dans les chemins de fer et musées des trois pays. Des visites seront organisées en priorité aux organisations membres de FEDECRAIL dans les États baltes.
 - **Estonie** : le musée ferroviaire Lavassaarem au nord de Parnu, à environ 190 km au nord de Riga. Durée du trajet en car: 3 heures, pas d'alternative par train (journée de visite)
 - **Lettonie**: 'Vidzemis Banitis' (Gulbene - Aluksne) un monument culturel du chemin de fer à voie étroite à environ 175km au nord est de Riga. Durée du trajet en car: 2h30. Journée complète avec une excursion en diesel sur le chemin de fer à voie étroite.
 - **Lithuanie** : 'Siaurukas' (Panevezys - Anykscai - Rubikai) un monument culturel du chemin de fer à voie étroite; Panevezys est à environ 150 km au sud de Riga, Durée du trajet en car 2h30 (dépendant des formalités à la frontière). Visite prenant toute la journée avec une excursion en diesel.
 - Visites supplémentaires: les trois projets ci-dessus sont les visites prioritaires du programme. Des visites supplémentaires à Riga seraient le musée du chemin de fer letton et le musée du moteur de Riga, pour les dîners, possibilité de prendre un train à vapeur pour visiter le dépôt du

chemin de fer letton à Jelgava (45km de Riga). Autres possibilités: ex. Le musée des pêcheries de Ventspils, avec le chemin de fer à voie étroite (peut-être le mercredi 29 mai); train historique à Riga.

Trajet sur le réseau ferroviaire national: Pour des raisons pratiques, des cars devront être utilisés pour le transport lors du programme de visites. La plupart des participants **s'intéressent** aussi au chemin de fer moderne et accueilleraient volontiers une occasion de faire un trajet – même bref – sur un train normal (peut-être en parallèle avec un car comme en Italie).

(C) Autres points pratiques

- (1) **Hôtels.** L'expérience a montré que les participants demandaient un choix de logement, en gros des hôtels de 2, 3 ou 4 étoiles. La demande la plus grande est pour les hôtels à trois étoiles entre 40 et 50 l.. Il y a quatre hôtels à 5-10 minutes de marche du centre "Writers House" où se tiendront les séances de travail (2 hôtels sont tout proche du centre). Cela maximisera les occasions de socialiser et simplifiera la logistique de la conférence avec un seul point de rencontre pour certaines activités (ex. départ de cars)
- (2) **Infrastructure pour la conférence** - les séances de travail se tiendront à la "Writers House" dans la vieille ville de Riga, qui possède du matériel d'interprétation. La traduction est normalement assurée dans les trois langues de travail de FEDECRAIL (anglais, français et allemand) par l'équipe d'étudiants interprètes de FEDECRAIL et si nécessaire dans la langue du pays d'accueil. Le pays d'accueil se chargera de fournir la traduction dans sa langue nationale.
- (3) **Coûts et réservations** - on espère maintenir le coût au niveau des années précédentes, à savoir environ 400 euros pour le programme de 5 jours. Des formulaires de réservation devraient être disponibles d'ici fin mars et seront envoyés au membres de FEDECRAIL, aux participants aux conférences précédentes et à quiconque demandera des informations.

Message du service de nouvelles balte (BNS)

Le comité de l'économie du Seimas (parlement lituanien) a recommandé au gouvernement de déclarer un complexe et un réseau de chemin de fer à voie étroite monument culturel et de trouver des sources financières pour la maintenance de la ligne à voie étroite Panevezys-Rubikiai.

La dernière ligne du chemin de fer à voie étroite Panevezys Rubikiai avait été fermée par la direction du "Lietuvos Gelezinkeliai" (chemin de fer lituanien).

Ce n'est que récemment que la ligne à voie étroite de Panevezys à Anyksciai Rubikiai avait été exploitée, et la section de Anyksciai à Rubikiai avait été limitée à cause de la qualité médiocre des trains de couchettes. A cause de la maintenance de la ligne et l'entretien de sections non utilisées, "Lietuvos Gelezinkeliai" a perdu 1,5 millions de litas. Le comité de l'économie avait été informé que différentes organisations lituaniennes et internationales s'inquiétaient de la suspension du trafic sur la ligne à voie étroite.

David T. Morgan, le Président de FEDECRAIL, a écrit à Viktoras Uspaskich, le chef du comité pour exprimer son inquiétude à propos du reste de la ligne à voie étroite. En se référant à des exemples en Europe de l'ouest, le président de FEDECRAIL a mentionné la renaissance de chemins de fer à voie étroite et leur préparation pour des besoins touristiques, qui entraînerait un développement de l'économie dans la région.

D'après le ministère du tourisme, le développement du tourisme est ralenti principalement par la médiocre qualité du service et le manque de développement de l'infrastructure touristique.

L'Union pour la préservation des chemins de fer à voie étroite a exprimé au comité de l'économie les mêmes inquiétudes.

D'après l'union, le gouvernement devrait donner à la voie étroite au moins des subsides minimaux tant que le réseau n'est pas rentable.

Les spécialistes de la préservation de biens culturels reconnaissent que le complexe de chemins de fer à voie étroite est "le seul et unique exemple de transport et de technologie historiques en Lituanie qui reflète les progrès technologiques au tournant des 19 et 20e siècles".

En 1996, les chemins de fer à voie étroite ont été ajoutés à la liste des monuments culturels en tant que complexe de bâtiments et de constructions à valeur historique, technique, technologique, architecturale et environnementale.

Le réseau à voie étroite se compose de 56 parties: 3 lignes à voie étroite (Panevezys - Birzai, Joniskellis - Linkuva, Panevezys - Rubiakiai), des gares et constructions ferroviaires, des ponts, des viaducs et d'autres ouvrages d'art. La longueur totale de la ligne est de 179km et la première ligne a été ouverte en 1985.

En 1998, la municipalité de Panevezys et les administrations locales de Panevezys et Anyksciai ont signé un accord de coopération, and déclaré leur intention, en unissant leurs forces, de rechercher des sources financières pour la préservation du réseau à voie étroite et pour développer le tourisme dans le nord de la Lituanie.

De l'avis du comité de l'économie, sur la base de la réorganisation des voies étroites, il pourrait être utile d'établir une institution publique comme exploitant du réseau à voie étroite.

Cette institution publique pourrait, selon le comité de l'économie, être les ministères de la Culture et de la communication, le district de Panevezys, la municipalité de Panevezys, les administrations locales de Panevezys et Anyksciai.

(voir aussi l'article dans la lettre de nouvelles no. 13)

Rapport d'un sérieux défaut dans un composant de locomotive à vapeur critique pour la sécurité

John F. Graham / GB

Ingénieur en chef de la société des exploitants de locomotives à vapeur sur lignes principales et de l'association des exploitants de locomotives à vapeur.

Pendant un examen de routine de la valve et du piston sur une ex-LNER Pacific No 60007, l'une des trois goupilles était fracturée. Un métallurgiste a jugé que la fracture était typique d'une fatigue provoqué par courbure inverse, les niveaux de pression n'étaient apparemment pas excessifs mais étaient concentrés vu le changement abrupt de sections, aggravés par la marque d'un outil tranchant, la cause classique de concentration élevée de pression locale, d'où la fracture semblait résulter.

Le matériau a été établi comme étant de l'acier au carbone à 0,4% équivalent à la spécification 103/6F des chemins de fer britanniques comme indiqué par les dessins de British Rail. Ce dessin indique qu'un bon rayon aurait dû être fourni au changement de section et aurait dû aussi porter la mention "free from tool mark" ("sans marque d'outil").

L'insertion du goujon dans la tête de crosse s'est avérée satisfaisante, un bon contact étant établi autour des extrémités effilées des goujons dans la tête de crosse. Les surfaces de contact portaient les marques habituelles (pour ces goupilles) de marque typique de la de frottement qui apparaît entre des composants étroitement assemblés qui sont soumis à des charges fluctuantes, ce qui cause une déformation élastique de faible amplitude.

Les deux autres foupilles furent examinés par l'inspection par particule magnétique (MPI) et se sont révélées sans défaut, les deux pièces possédant de bons rayons correspondant au design. Sous la propriété de A4LS, ces goupilles ont parcouru environ 100,000 miles, et 30,000 miles depuis la dernière

révision majeure lorsqu'elles furent examinées en détails et replacées dans leurs têtes de crosse respectives.

L'histoire de ces composants pour la période précédant la possession par A4LS est inconnue, si ce n'est que la locomotive a subi une révision complète par les ateliers principaux des chemins de fer britannique en 1966, lorsque les goupilles semblent avoir été remplacées. Le fait que l'extrémité d'écrou à fond de filet a un diamètre de filet de BSF le prouve alors que les autres machines des régions orientales possédaient des filets 8TPI de deux pouces de diamètre par design

Des goupilles d'autres locomotives ont été testées par MPI, certaines semblent posséder des changement de section aigu sans rayon; l'une s'est avérée fissurée sur 75% de la circonférence, celle-ci provenait d'une ancienne Locomotive SR.

Si l'on prend en compte les conséquences sérieuses possibles si la goupille lâchait en chemin, il est fortement recommandé que tous les propriétaires fassent examiner leurs goupilles par MPI ou des méthodes ultrasoniques pour identifier des fissures aussi vite que possible ou du moins lors du prochain examen des valves et pistons. Les vérifications devraient porter sur les déviations par rapport au design, telles que les marques d'outil importantes et les changements importants de section là où les rayons sont indiqués sur les dessins.

On recommande aussi que les projets de maintenance de locomotive soient amendés pour inclure un examen de routines des goupilles lors de chaque examen des valves et des pistons.

Un accident de locomotive à vapeur en 1852

Origine: Nordlichter Depesche Nr. 6/2001 /Allemagne

En 1852, la construction d'une machine à vapeur fut terminée dans les ateliers de Emil Keßler à Karlsruhe. Elle s'appelait "Der Rhein" (comme le fleuve, le Rhin) et était destinée au chemin de fer Düsseldorf-Elberfelder. La machine fut chargée sur le pont d'un vaisseau et aurait dû être transportée à Cologne sur le Rhin.

Cependant, le 14 février 1852, le vaisseau fut pris dans une tempête près de Germersheim, et se renversa. La machine glissa et s'enfonça dans le Rhin. Pendant l'été 1852, on tenta de repêcher la machine. On fit venir de Londres des plongeurs et un ponton d'élévation fut construit. Les plongeurs entourèrent la machine de chaînes et réussirent à la soulever légèrement de façon à la tirer vers la rive. Malheureusement, la machine glissa des chaînes et s'enfonça une bonne fois pour toutes dans la vase. Il n'était plus possible de l'en extraire et la machine fut abandonnée par les ateliers Keßler et leur assureur.

En 1989, un groupe d'action privé a tenté de retrouver la machine et de la repêcher si possible. En comparant des cartes de 1852 avec de plus récentes, la position de la machine put être circonscrite. Des mesures magnétiques qui furent prises montrèrent une interférence dans le champ magnétique qui pouvait provenir de la machine.

Si c'était le cas, elle se trouvait au kilomètre 286,887 du Rhin (près de Germersheim) à environ 32 mètres de la rive à environ 10 à 12 mètres de profondeur.

Le groupe d'action privé ne pouvait plus financer les travaux et les recherches furent abandonnées.

Des spécifications dans les documents des ateliers mécaniques de Karlsruhe décrivent comme suit la machine:

- embrayages 1 B
- cylindres extérieurs
- compression de chaudière de 5,48 d'excès de pression atmosphérique
- surface chauffante de 98,11 mètres carrés
- longueur d'environ 5 mètres
- poids d'environ 20 tonnes.

La description de l'accident et la tentative de sauvetage proviennent du bulletin de nouvelles quotidiennes de l'année 1852. Les autres informations sont issues des documents sur la gestion de l'eau et de la navigation de Mainz.

Le musée du chemin de fer Darmstadt-Kranichstein souhaiterait lancer une nouvelle tentative de sauvetage avec le soutien de sponsors et de programmes de développement.

Congrès mondial des trains touristiques et à vapeur

Argentine 2001

Sergio Rodriguez Zubieta

President du premier congrès mondial

La mondialisation doit fournir au globe l'occasion de devenir plus conscient que toute décision que nous prenons chez nous, sur la base de notre propre liberté, peut affecter quelqu'un d'autre au loin. "Un papillon bat des ailes au Japon et une onde de choc se forme en Amérique".

Nous comprenons que plusieurs participants souhaitaient participer à un congrès intitulé "Slow Train Coming" au musée national du chemin de fer de York (GB.) du 20 au 23 septembre 2001. Celui-ci se concentrait sur des matières culturelles, discutait de la gestion, de l'environnement et des perspectives des musées pour le secteur au travers de sessions parallèles sur les chemins de fer touristiques dans différentes parties du monde, incluant l'Europe, les USA, le Japon, l'Inde et l'Australie. Il était organisé par le musée en collaboration avec l'institut britannique des études ferroviaires.

Les deux congrès auraient eu lieu à des dates trop rapprochés et risquaient donc de se porter préjudice. Vu que l'association argentine des chemins de fer touristiques (Asociación Argentina de Ferrocarriles Turísticos) travaille pour le bien du secteur du tourisme ferroviaire et souhaite agir en hommes d'affaires responsables nous n'avons pas voulu priver le public de cette manifestation et nous avons souhaiter donner un soutien maximum à nos collègues de York.

Par conséquent, nous avons décidé d'annoncer le report du congrès mondial à une date ultérieure. Nous accueillerions volontiers l'opinion des personnes (plus de 300 de par le monde qui ont manifesté leur soutien à l'idée originale) sur une date plus appropriée. Ceux qui s'intéressent aux trajets en trains spéciaux en Patagonie peuvent se mettre en contact avec l'agent qui se charge des réservations correo@eurotur.com.ar

Le secteur des chemins de fer historiques en est encore au date embryon nique de par le monde. Nous sommes heureux de pouvoir apporter de nouvelles idées qui apportent un peu d'air frais à une mentalité dépassée et rigidement structurée. Espérons qu'un jour notre secteur devienne une réelle opportunité tant pour les marchés financiers que les agences gouvernementales.

Une fois encore, toutes nos excuses pour le dérangement que cette annonce aurait pu vous causer.

Du Parlement européen

Question écrite E-39999/00 par Brian Simpson (PSE) à la Commission européenne

La commission accepterait-elle que dans toute l'Union, les musées ferroviaires et chemins de fer touristiques jouent un rôle important dans la préservation de notre patrimoine industriel et dans l'offre de service aux touristes, jeunes et vieux. Gardant ceci en tête, la commission envisagerait-elle de donner une dérogation générale à ces chemins de fer de réglementations ou directives européennes sur le transport, de façon à préserver de façon authentique le patrimoine ferroviaire européen?

Réponse E-39999/00EN donnée par Mme de Palacio au nom de la Commission

Les chemins de fer touristiques et les musées ferroviaires font partie du patrimoine culturel et industriel européen. La Commission défend le point de vue que ce patrimoine devrait être préservé et rendu accessible au public.

La législation européenne, surtout les propositions récentes de directives sur le transport ferroviaires (mentionnées ci-dessous) n'empêchent pas la préservation des chemins de fer historiques.

La proposition d'une directive du Parlement et du Conseil sur l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel transeuropéen ne couvre que les nouveaux équipements ou la modernisation d'équipements existants.

De plus, l'ensemble d'instructions sur l'infrastructure mentionne clairement certaines dérogations qui pourraient couvrir le cas des chemins de fer touristiques et des musées ferroviaires: la directive du Conseil 91/440/EEC du 29 juillet 1991 sur le développement des chemins de fer de communauté² telle qu'amendée³ déclare que "les pays membres peuvent exclure de cette directive les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'offre de services seulement urbains, sous-urbains ou régionaux.

La proposition d'une directive du Conseil³ remplaçant la directive du conseil 95/19/EC de juin 1995 sur l'allocation de capacité d'infrastructure ferroviaire et l'imposition de frais d'infrastructure déclare que les états membres peuvent en exclure les réseaux locaux ou autarciques utilisés pour le transport des passagers. La directive du Conseil 95/18/EC du 19 juin 1995 sur l'autorisation d'entreprises ferroviaires telle qu'amendée déclare aussi que les états membres peuvent en exclure les entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services de passagers sur des infrastructures ferroviaires locales ou autarciques.

Par conséquent, l'existence de musées ferroviaires et de chemins de fer touristiques, qui fonctionnent la plupart du temps sur ce type d'infrastructure, n'est pas menacée par une quelconque législation de la Communauté

La Communauté continuera à tenir compte de l'existence de musées ferroviaires et de chemins de fer touristiques lorsqu'elle établira de nouveaux projets de législation.

¹ OJ C 89E, 28.03.2000

² OJ L 237, 24.08.1991

³ OJ C 321, 20.10.1998

⁴ OJ L 143, 27.06.1995

Membres de FEDECRAIL

FEDECRAIL compte des membres dans les 21 nations qui suivent: Allemagne, Autriche Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grande-Bretagne, Italie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, République tchèque, Russie, Suède, Suisse, Ukraine.

Je voudrais ici solliciter à nouveau votre aide dans l'élaboration de ces nouvelles brèves. Elles ont pour but de faciliter l'échange d'informations entre les membres et le conseil ainsi que de publier des informations générales, techniques ou spécifiques.

Sentez-vous libre d'écrire dans votre langue maternelle, la traduction sera assurée.

Le rédacteur en chef

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.

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

BRUXELLES/Belgique(1994), STRASBOURG/France(1995), BIRMINGHAM/Grand Bretagne(1996), STOCKHOLM/Suède(1997), BARCELONE/Espagne(1998),

PRAGUE/République
TORINO/Italie(2001)

Tchèque(1999),

BAD

BREISIG/Allemagne

(2000),