



HSB-Dampflokotiven in Wernigerode, April 2019.
Foto: Jaap Nieweg

Was wir wirklich wissen müssen ... !!!

Zum Zeitpunkt des Schreibens (8. Oktober 2022) liegt der letzte, sprich endgültige Entwurf des Strategiepapiers über die Nutzung fossiler Brennstoffe auf meinem Tisch. Nur noch eine Diskussionsrunde in der Plattform von Working Industrial and Mobile Heritage (WIMH) – am 11. Oktober – zu diesem von unserem Hauptautor Hildebrand de Boer klar formulierten Stück. Vieles ist in den letzten Monaten zusammengetragen worden, Version 14 hat Hildebrand eben formuliert. Wir können davon ausgehen, dass noch einige Änderungen daran vorgenommen werden, dass sie aber dann den Leitungsgremien vorgelegt wird und danach die Grundlage für die Konsultation mit der Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament bilden kann.

Bei diesem Treffen wird es zweifellos um die Frage gehen, wie viel fossile Brennstoffe das arbeitende industrielle und mobile Erbe benötigt, um seine historische Geschichte den Besuchern angemessen zu präsentieren. In Update Nr. 51 appellierte Pieter van der Ham, der Präsident des niederländischen Dachverbandes Historic Rail Umbrella (HRN), an alle FEDECRAIL Mitglieder, die in ihrem Betrieb/ihrer öffentlichen Präsentation Kohle als Brennstoff verwenden, sich der niederländischen Initiative zum gemeinsamen Einkauf von Kohle anzuschließen.

Auf Nachfrage hat sich heute kein FEDECRAIL-Mitglied außerhalb der Niederlande gemeldet.

Am 5. September letzten Jahres hatte ich in Wernigerode ein Gespräch mit der Geschäftsführung der Harzer Schmalspurbahnen über einen gemeinsamen Kohleeinkauf für die gesamte FEDECRAIL. Während die Idee sicherlich nicht negativ aufgenommen wurde und für die Zukunft sicherlich weiterverfolgt werden kann, gibt es noch viele Fragen, die zuerst beantwortet werden müssen, wie z.B. eine wichtige allgemeine Frage, deren Antwort wir **WIRKLICH WISSEN MÜSSEN ... !!!**:

WIE VIEL FOSSILE BRENNSTOFFE – KOHLE UND DIESEL – WIR ALLE ZUSAMMEN VERBRAUCHEN.

Ich schlage daher vor, dass alle Mitglieder, die fossile Brennstoffe verwenden, uns vor dem 5. November 2022 (dem Datum der nächsten FEDECRAIL-Mitgliederversammlung) per E-Mail mitteilen, wie viel das für ihre Organisation bedeutet:

Bitte schreiben Sie:

Name der Organisation + Kontaktperson
Menge der Kohle Tonnen pro Jahr
(welche Art von Kohle, wenn möglich)
Dieselöl Liter pro Jahr

Mail an: FvdBroeke@stoomtram.nl

Frank van den Broeke ist der technische Leiter der Museumstoomtram Hoorn – Medemblik, die in diesem Jahr begonnen hat, einen gemeinsamen Einkauf von Kohle für unser Mitglied HRN zu organisieren. Er ist bereit, uns dabei zu helfen, auch zu diesem sehr wichtigen Thema eine Bestandsaufnahme zu machen.

Wir würden uns sehr freuen, von Ihnen zu hören.

Jaap Nieweg
Präsident



*TPCf in Roqueserière-Buzet (Frankreich),
April 2013. Foto: Ingrid Schütte*

Index

Was wir wirklich wissen müssen ... !!!	Seite	1
Mitgliederversammlung 4. - 6. November 2022		3
Neue E-Mail-Adresse — Sekretariat		3
HOG — ERTMS für die „Schwarze Flotte“		3
EUROPA NOSTRA — Schlagzeilen		4
IATM — Das Wort verbreiten ...		6
LBR — Internationales Lokomotivtreffen		7
LBR — Dampfzüge des Weihnachtsmanns		8

UPDATE No. 52

Content manager: Ingrid Schütte

Beiträge: LBR, Jaap Nieweg, Peter Ovenstone, Tony Tomkins

Fotos: Hildebrand de Boer, LBR, Jaap Nieweg, Ingrid Schütte, William Shelford

Kontakt: schuette@fedecrail.org

Die in dieser Ausgabe veröffentlichten Artikel und Fotos sind Eigentum von FEDECRAIL. Jede Verwendung muss im Voraus genehmigt werden. Dazu sind immer Referenzen anzugeben. Im Falle eines Missbrauchs behält sich FEDECRAIL das Recht vor, rechtliche Schritte einzuleiten, um seine Urheberrechte durchzusetzen. Wir entschuldigen uns für eventuelle Fehler oder Auslassungen. Bitte melden Sie diese an die oben genannte E-Mail-Adresse.

Einladung:

Mitgliederversammlung vom 4. bis 6. November 2022

FEDECRAIL lädt seine Mitglieder zu einer Mitgliederversammlung am 5. November in Genf im Hotel [Campanile Annemasse](#) ein. Die Versammlung beginnt um 13:30 Uhr und wird als Hybrid-Versammlung abgehalten, bei der die Teilnahme über einen Link möglich ist. Die Anmeldung erfolgt über dieses Anmeldeformular <https://forms.gle/gh1qcaLU3M8KMvxP6>. Wenn Sie per Link teilnehmen möchten, erhalten Sie den Link zwei Tage vor dem Treffen. Bei Problemen wenden Sie sich bitte an die Sekretärin unter contact@fedecrail.org.

Die Einladung wurde am 4. Oktober an alle Mitglieder verschickt.

Der Preis für die Teilnahme beträgt 100 Euro für das gesamte Programm. Die Teilnahme nur an den Versammlungen ist kostenlos.

Am Freitag, den 4. November findet ein gemeinsames Netzwerkdinner statt. Für diejenigen, die am Freitag anreisen, wird das Restaurant für das Abendessen um 19:30 Uhr reserviert. Nähere Informationen werden zu den Terminen verschickt. Samstag vormittags 9:00-12:00 Uhr HOG-Treffen, hierzu ergeht eine besondere Einladung des HOG-Sekretärs.

Mittagessen zwischen 12-13:30 Uhr.

Generalversammlung beginnt um 13:30 Uhr.

18:00 Uhr Straßenbahnfahrt in Genf, die mit einem Abendessen 19:30 Uhr endet.

Bitte beachten:

Neue E-Mail-Adresse — Sekretariat

Für alle Mitglieder / Freiwillige / Stakeholder von FEDECRAIL: Ab September ist Mimmi Mickelsen aktive Sekretärin für FEDECRAIL gemäß der Jahresversammlung 2022 und löst Kees Wijnoble ab. Bitte aktualisieren Sie Ihre Kontaktlisten, indem Sie sich an FEDECRAIL wenden, entweder per E-Mail mickelsen@fedecrail.org oder contact@fedecrail.org.

Heritage Operations Group:

ERTMS für die „Schwarze Flotte“ in den Niederlanden

Kürzlich organisierte das nationale ERTMS-Projektteam in den Niederlanden eine Präsentation mehrerer Branchenvertreter über ihre Ideen für eine kostengünstige ERTMS-Lösung für unsere „Schwarze Flotte“. Dies als Erweiterung ihrer Ideen für die „Gelbe Flotte“ (Auftragnehmer). Dies lieferte einige interessante Einblicke. Nicht alle eingeladenen Branchenvertreter nahmen teil, aber diejenigen, die teilnahmen, zeigten eine interessante Ähnlichkeit in ihrem Ansatz.

Der allgemeine Gedanke war, dass die eher klassischen Leistungsmerkmale (Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung, Bremsen) der historischen Fahrzeuge so beschaffen sind, dass fast alle Parameter auf einige wenige wesentliche Parameter reduziert werden können. Dadurch würden die meisten der – hohen – Zertifizierungskosten entfallen. Eine kluge Wahl der Fahrzeugausrüstung (z. B. Trägheitsnavigation anstelle von Radar) und der Verzicht auf die Integration von Erweiterungen für bestehende nationale Systeme („STM“) würden die Kosten ebenfalls senken. Der Verzicht auf diese STM könnte jedoch dazu führen, dass ein Wechsel zwischen ERTMS und nationalem System einen mehrminütigen Halt erfordert. Dies könnte ein Hindernis darstellen, je nachdem, wie ERTMS in einem bestimmten Netz umgesetzt wird.

Ein Entwickler scheint dieses Problem jedoch durch einen stärker softwarebasierten Ansatz für die Bordgeräte zu umgehen, bei dem Industriestandard-Hardware verwendet wird, die zudem viel kleiner ist als die derzeit bekannten Anlagen, wobei „Apps“, „Online-Updates“ und „netzgebundene Geräte“ eine große Rolle spielen. Sie beschreiben ihre Ideen auf ihrer Website: <https://www.thesignallingcompany.com/read-our-story/>

Eine dritte Idee bestand darin, ERTMS in einen stromlosen Waggon einzubauen, z. B. in einen Gepäckwagen, und nur die wesentliche Antenne und die Fahrerschnittstelle in die Lokomotive einzubauen (dauerhaft oder vorübergehend). Eine einzige Anlage könnte dann eine Reihe von Lokomotiven bedienen. Schwieriger wäre es, diese Idee bei Triebfahrzeugen umzusetzen.

Alle Redner zeigten sich offen dafür, dass Unter-

nehmen, die über gut ausgestattete Werkstätten verfügen, einen großen Teil der Konstruktion und des Baus selbst übernehmen und so die Kosten senken können. Sogar der Name eines bekannten schwedischen Möbellagers wurde geflüstert.

Die Schlussfolgerung nach dem Treffen war, dass es keine Einheitslösung gibt. Viel wichtiger ist jedoch, dass die Industrie die Notwendigkeit von Lösungen für eine breite Palette bestehender Fahrzeuge und eine massive Senkung der Kosten für die Zertifizierung erkannt hat. Da die Zertifizierung pro Typ erfolgt, würden diese Kosten für einmalige Fahrzeuge, wie z. B. viele historische Fahrzeuge, extrem schwer wiegen. Es wurde vereinbart, die Treffen zwischen dem ERTMS-Projektteam und HRN fortzusetzen, um den effektivsten Weg zu finden, die vom Ministerium zugesagte finanzielle Unterstützung für die ERTMS-Ausrüstung von historischen Fahrzeugen zu nutzen.

Sie können Ihr nationales Mitglied der Heritage Operations Group um eine vollständige Zusammenfassung der Sitzung bitten oder den Sekretär der Gruppe (leigh@fedecrail.org).

Andres Wedzinga
Heritage Operations Group

EUROPA NOSTRA :

Schlagzeilen

Online-Videos: Seminar über den symbolischen Wert des industriellen und technischen Erbes -

Unsere Kollegen an der Donau-Universität Krems (DUK) haben nun alle Präsentationen auf die DUK-Website gestellt. Neben der Präsentation des Projekts „Working Industrial & Mobile Heritage“ unseres Präsidenten wurde das Verkehrserbe in weiteren Beiträgen vorgestellt, darunter „The Fate of the Dutch Titanic“ über die Geschichte einer großen niederländischen Werft in Rotterdam und „Renault's Historic Billancourt Car Factory“ (die früher eine ganze Insel in der Seine einnahm!). Außerdem ein Bericht über die laufende Kampagne zur Aufnahme der historischen Werften in Danzig (Polen) in die Liste des UNESCO-Welt-

kulturerbes, die das EN IEH-Komitee in den letzten Jahren stark unterstützt hat. Klicken Sie einfach auf einen der Punkte, die Sie interessieren könnten, und schauen Sie sich in Ruhe um! Den Weblink zu den Präsentationen finden Sie unter <https://www.donau-uni.ac.at/de/universitaet/fakultaeten/bildung-kunst-architektur/departments/bauen-umwelt/news-veranstaltungen/news/2022/technisches-und-industrielles-erbe-im-fokus.html>

EN European Cultural Heritage Summit + European Heritage Awards - EN kehrte in diesem Jahr zu einem physischen Programm zurück (das vom tschechischen Kulturministerium und anderen Partnern in Prag ausgerichtet wurde) und veranstaltete sein jährliches Großereignis in der Zeit vom So. 25.09. bis Di. 27.09. Die Veranstaltung kombinierte die EN-Hauptversammlung, die Verleihung der EN + EC Heritage Awards und ein tägliches hybrides „Summit Agora“-Seminar. Bei der diesjährigen Verleihung der EN + EC Awards wurden keine Kulturerbestätten aus dem Verkehrsbe- reich ausgezeichnet (außer vielleicht ein mehrere tausend Kilometer langer Wanderweg in Italien!). Viel näher an unserem Sektor lag die Besichtigung der labyrinthischen unterirdischen Kläranlage Bubenec aus dem späten 19. Jahrhundert unter der Leitung des EN IEH-Komitees (einige FEDECRAIL-Mitglieder werden sich daran erinnern, dass wir diesen Komplex im Rahmen unseres eigenen Konferenzprogramms 1999 in Prag besuchten). Als Vertreter von FEDECRAIL besuchte unser Vorstandsmitglied Gottfried Aldrian zum ersten Mal eine EN-Veranstaltung und wurde von Kollegen des EN-IEH-Ausschusses empfangen, die ihn mit Mitgliedern des EN-Teams und vielen anderen Delegierten bekannt machten. Wie immer waren die Networking-Diskussionen ebenso wertvoll wie die formellen Verfahren...

Peter Ovenstone
Co-Secretary, EN Industrial & Engineering Heritage Committee

Europa **N**ostra



*Die wohl älteste Schmalspurbahn der Welt:
Museumsbahn Bytom (Polen). Foto: Hildebrand de Boer*

IATM:

Das Wort verbreiten ... Arbeitendes industrielles und mobiles Erbe

Die Konferenz der IATM (International Association of Transport Communication Museums) im Jahr 2022 bot uns die letzte Gelegenheit, die WIMH (Working Industrial and Mobile Heritage) bekannt zu machen. Die IATM ist der weltweite Dachverband der Verkehrsmuseen (und schließt auch Post- und Telekommunikationsmuseen in ihre Mitgliedschaft ein), weitere Informationen finden Sie unter www.iatm.mus. Viele der nationalen Eisenbahnmuseen in Europa sind aktive Mitglieder der IATM. Da zwischen den Konferenzen drei Jahre lagen, gab es einen regen Zustrom von Angeboten für Präsentationen, so dass eine Politik der „kurzen Zeitfenster für alle“ beschlossen wurde, die eine maximale Dauer von 15 Minuten für jedes Thema vorsah.

Peter Ovenstone (in seiner Doppelfunktion als Fedecrail- und EN IEH-Komitee) hielt daher am Montag, dem 29. August, eine kurze Präsentation: Working Industrial and Mobile Heritage - New Tit-

le & New Platform Group, in der er die bisherigen Entwicklungen seit der Eröffnungssitzung im Juli 2021 skizzierte und unsere laufenden Arbeiten am Fossil Fuels Report erläuterte. Einige IATM-Museen stehen beim Thema fossile Brennstoffe „an der Seitenlinie“, da sie nur statische Sammlungen haben, aber sehr viele andere (insbesondere Eisenbahn-, Straßen- und Schifffahrtsmuseen) haben seit vielen Jahren den Betrieb von historischem Material in ihre Programme aufgenommen. In der Präsentation wurde auch hervorgehoben, dass wir, obwohl unser Hauptaugenmerk auf Europa gerichtet ist, bestrebt sind, Dachverbände auf internationaler Ebene in die WIMH-Partnerschaft einzubeziehen (z. B. die bereits bestehenden Verbindungen mit dem Internationalen Komitee für die Erhaltung des industriellen Erbes TICCIH und dem Weltverband für Eisenbahn- und Straßenbahnkulturen WATTRAIN). Er betonte auch, dass sich die WIMH-Partner der Bedeutung eines nachhaltigen Ansatzes für den weiteren Betrieb bewusst sind (z. B. Erforschung möglicher alternativer Kraftstoffe). In der Zwischenzeit werden IATM und ihre Mitglieder weiterhin über die Entwicklungen bei WIMH auf dem Laufenden gehalten.

Peter Ovenstone Fedecrail Team + EN Industrial & Engineering Heritage Committee Co-Secretary



*Baldwin 778 und die gepanzerte Motor Rail Simplex 2182.
Photo (2): William Shelford*

Leighton Buzzard Railway (UK):

Internationales Lokomotivtreffen

Mit einer außergewöhnlichen Zusammenkunft ihres Lokomotivparks – sowohl Dampf- als auch Diesellokomotiven – feierte die Leighton Buzzard Railway im Vereinigten Königreich am Wochenende vor den Trauerfeierlichkeiten für die verstorbene Königin Elizabeth II. den „Tag des offenen Denkmals“.

Zu den ausgestellten Dampflokomotiven gehörten Avonside 1738/1916 „Sezela“, O&K 10808/1924



„Pedemoura“, Baldwin 44656/1917 Nr. 778 und die wandernde Kerr Stuart 4256/1922 „Peter Pan“ – die letztgenannte Lokomotive ist wahrscheinlich die am meisten gereiste Lokomotive der Welt und wird jedes Jahr in Belgien in Maldegem präsentiert. Aus der umfangreichen Flotte von 22 Motor Rail Simplex-Lokomotiven waren die Nr. 43, die ihr ganzes Arbeitsleben bei der LBR verbracht hat, sowie die Nummern 17, 30, 44 und 2182 im Einsatz.

Von besonderem Interesse war der Anblick der Baldwin 778, die zusammen mit der gepanzerten Motor Rail Simplex 2182 zu sehen war. Diese beiden Lokomotiven aus dem Ersten Weltkrieg – in ihrem Originalzustand – waren zum ersten Mal gemeinsam auf der zweigleisig erweiterten und kürzlich eröffneten Bahnstrecke zu sehen. Nach 105 Jahren war dies eine große Freude für die Fahrgäste und eine große Genugtuung für die Techniker, die sie in einem so guten Zustand gehalten haben.

Es war ein sehr internationales Treffen - die Lokomotiven wurden in Amerika, Frankreich, Deutschland, Indien, Portugal, Südafrika und dem Vereinigten Königreich gebaut oder haben dort ihr Arbeitsleben verbracht.

Tony Tomkins
Vizepräsident LBNGRS/LBRM

Leighton Buzzard Railway (UK):

Dampfzüge des Weihnachtsmanns

Die Leighton Buzzard Railway Santa's Steam Specials beginnen am Samstag, dem 3. Dezember, und die Züge verkehren an insgesamt 13 Tagen bis zum Heiligen Abend. Außerdem gibt es die beliebten Mince Pie Specials von Dienstag, 27., bis Donnerstag, 29. Dezember. Von Samstag, dem 17., bis Freitag, dem 23. Dezember, bietet der Fahrplan wieder ein Dämmerungserlebnis mit einer Abfahrt nach Sonnenuntergang.

Das Erlebnis umfasst eine 25-minütige Hin- und Rückfahrt von Page's Park nach Leeton Loop durch eine Vorstadtlandschaft. Im Zug werden vor

der Abfahrt Mince Pies und Punsch serviert, und nach der Fahrt sind die Kunden eingeladen, den Weihnachtsmann in seiner Grotte zu besuchen, wobei alle Kinder unter 12 Jahren ein Geschenk erhalten.

Die Leighton Buzzard Railway ist ein anerkanntes Museum, dessen Geschichte mit der Sandabbauindustrie in der Umgebung der Stadt verbunden ist. Zusätzlich zu den Geräten aus dieser Zeit hat die Bahn eine bedeutende Sammlung von Schmalspurfahrzeugen aus dem Ersten Weltkrieg aufgebaut. Die Bahn hat ihren Sitz in Page's Park, Leighton Buzzard, und die Strecke führt zu den Stonehenge Works neben den Sandgruben, für die die ursprüngliche Industriebahn gebaut wurde. Weitere Informationen unter www.buzzrail.uk.

LBR



!!!

UPDATE Nr. 53 erscheint Ende Dezember 2022

Redaktionsschluss für Texte und Fotos: 8. Dezember

Kontakt: schuette@fedecrail.org