



Locomotives à vapeur HSB à Wernigerode, avril 2019.
Photo : Jaap Nieweg

Ce que nous avons vraiment besoin de savoir ... !!!

À l'heure où j'écris ces lignes (8 octobre 2022), la dernière version, disons définitive, du document d'orientation sur l'utilisation des combustibles fossiles est sur ma table. Encore un tour de discussion dans la plateforme du Working Industrial and Mobile Heritage (WIMH) - le 11 octobre - de cette pièce clairement formulée par notre auteur central Hildebrand de Boer. Beaucoup de choses ont été écrites au cours des derniers mois, version 14 que Hildebrand a présentée ci-dessus. Nous pouvons supposer, que quelques modifications supplémentaires peuvent y être apportées, mais qu'elle sera ensuite soumise aux organes directeurs, après quoi elle pourra servir de base à la consultation de la Commission européenne et du Parlement européen.

Cette réunion se concentrera sans doute sur la quantité de combustibles fossiles dont le Working Industrial and Mobile Heritage a besoin pour présenter correctement son histoire aux visiteurs. Dans le numéro 51 d'Update, Pieter van der Ham, le président de la Dutch Historic Rail Umbrella (HRN) a lancé un appel à tous les membres de FEDECRAIL, qui utilisent du charbon comme combustible dans leur exploitation/présentation publique, pour qu'ils se joignent à l'initiative néerlandaise d'achat commun de charbon.

Après enquête aujourd'hui, aucun membre de FEDECRAIL en dehors des Pays-Bas ne s'est inscrit à cette initiative.

Le 5 septembre dernier, j'ai eu une réunion à Wernigerode avec la direction de la Harzer Schmalspurbahnen au sujet de l'achat commun de charbon pour l'ensemble de FEDECRAIL. Bien que l'idée n'ait pas été accueillie négativement et qu'elle puisse certainement être poursuivie pour l'avenir, il y a encore beaucoup de questions auxquelles il faut d'abord répondre, comme une question générale importante dont nous DEVONS VRAIMENT SAVOIR la réponse !!! :

COMBIEN DE COMBUSTIBLES FOSSILES - CHARBON ET DIESEL - NOUS UTILISONS TOUS ENSEMBLE.

Je suggère donc que tous les membres qui utilisent des combustibles fossiles commencent à nous envoyer un courriel avant le 5 novembre 2022 (date de la prochaine assemblée générale des membres de FEDECRAIL) pour nous dire ce que cela représente pour leur organisation :

Alors écrivez :

Nom de l'organisation + personne de contact
Quantité de charbon Tonnes par an
(quel type de charbon si possible)
Gazole Litres par an

A envoyer par courrier :

FvdBroeke@stoomtram.nl

Frank van den Broeke est le directeur technique du Museumstoomtram Hoorn - Medemblik, qui a commencé cette année à organiser un achat commun de charbon pour notre membre HRN. Il est prêt à coordonner cette action également. Nous aimerions beaucoup avoir de vos nouvelles.

Jaap Nieweg
Président



Index

Ce que nous avons vraiment besoin de savoir ... !!!	page	1
Assemblée générale du 4 - 6 novembre 2022		3
Nouvelle adresse e-mail — secrétaire		3
HOG — ERTMS pour la « flotte noire »		3
EUROPA NOSTRA — Actualités		4
IATM — Faire passer le mot ...		5
LBR — Réunion internationale des locomotives		6
LBR — Les spéciale à vapeur du Père Noël		7

UPDATE No. 52

Content manager: Ingrid Schütte

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

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

Contact: schuette@fedecrail.org

Les articles et photos publiés dans ce numéro sont la propriété de Fedecrail. Toute utilisation doit être autorisée au préalable et les références doivent toujours être indiquées. En cas d'abus, Fedecrail se réserve le droit d'intenter une action en justice pour défendre ses droits d'auteur. Nous nous excusons pour toute erreur ou omission. Veuillez les signaler à l'adresse électronique ci-dessus.

Invitation :

Assemblée générale du 4 au 6 novembre 2022

FEDECRAIL invite ses membres à une réunion générale/membres le 5 novembre à Genève à l'hôtel [Campanile Annemasse](#). Nous commencerons la réunion à 13h30 et il s'agira d'une réunion hybride où il est possible de participer par lien. L'inscription se fait via le formulaire d'inscription <https://forms.gle/gh1qcaLU3M8KMvxP6>, si vous souhaitez participer par lien, vous aurez le lien deux jours avant la réunion. En cas de problème, veuillez contacter le secrétaire à contact@fedecrail.org.

L'invitation a été envoyée le 4 octobre à tous les membres.

Le prix de la participation est de 100 euros pour l'ensemble du programme. La participation aux réunions est gratuite.

Vendredi 4 novembre, dîner commun du réseau pour ceux qui arrivent le vendredi, le restaurant sera réservé pour le dîner de 19h30. De plus amples informations seront envoyées à l'approche des dates.

Samedi matin 9:00-12:00 réunion du HOG, une invitation spéciale vient du secrétaire du HOG à ce sujet.

Nous avons rejoint le déjeuner entre 12-13:30.

L'assemblée générale commence à 13:30.

18:00 tour de tram à Genève qui se termine par le dîner 19:30.

Veillez noter que :

Nouvelle adresse e-mail

Pour tous les membres / bénévoles / partenaires de FEDECRAIL. Depuis septembre, Mimmi Mickelsen est secrétaire active de FEDECRAIL selon l'assemblée annuelle de 2022 et prend la relève de Kees Wijnoble. Veuillez mettre à jour vos listes de contacts en contactant FEDECRAIL soit par email mickelsen@fedecrail.org ou contact@fedecrail.org.

Heritage Operations Group:

ERTMS pour la « flotte noire » aux Pays-Bas

Récemment, l'équipe nationale du projet ERTMS aux Pays-Bas a organisé une présentation par plusieurs parties de l'industrie sur leurs idées pour une solution ERTMS à faible coût pour notre « flotte noire ». Il s'agit d'une extension de leurs idées pour la « flotte jaune » (entrepreneurs). Cette réunion a permis d'obtenir des informations intéressantes. Tous les partenaires industriels invités n'ont pas participé, mais ceux qui l'ont fait ont montré une similitude intéressante dans leur approche.

L'idée générale était que les performances plutôt classiques (vitesse de pointe, accélération, freinage) des véhicules du patrimoine étaient telles que la quasi-totalité des paramètres pouvaient être réduits à quelques paramètres essentiels. Cela permettrait de supprimer la plupart des coûts – élevés – de certification. Des choix judicieux dans l'équipement des véhicules (comme le positionnement inertiel au lieu du radar) et la non-intégration des extensions pour les systèmes nationaux existants (« STM's ») réduiraient également les coûts. La non-intégration de ces STM pourrait toutefois nécessiter un arrêt de plusieurs minutes pour passer de l'ERTMS au système national. Cela pourrait constituer un obstacle, selon la manière dont l'ERTMS est mis en œuvre dans un réseau spécifique.

Un développeur semble toutefois contourner ce problème par une approche beaucoup plus logicielle de l'équipement embarqué, en utilisant du matériel standard de l'industrie qui est également beaucoup plus petit que les installations actuellement connues, avec un grand rôle pour les « applications », les « mises à jour en ligne » et les « équipements liés au réseau ». Ils décrivent leurs idées sur leur site web : <https://www.thesignallingcompany.com/read-our-story/>.

Une troisième idée consistait à installer l'ERTMS dans un wagon non alimenté, comme un fourgon à bagages, en adaptant uniquement l'antenne essentielle et l'interface conducteur à la locomotive (permanente ou temporaire). Une seule installation pourrait alors desservir une gamme de loco-

motives. Il serait plus difficile d'utiliser cette idée avec des unités multiples.

Tous les intervenants se sont montrés réceptifs à l'idée que les opérateurs du patrimoine disposant d'un atelier bien équipé réalisent eux-mêmes une grande partie de l'ingénierie et de la construction, réduisant ainsi les coûts. Le nom d'un célèbre entrepôt de meubles suédois a même été murmuré. La conclusion à l'issue de la réunion est qu'il n'existe pas de solution unique. Mais, ce qui est beaucoup plus important, c'est que l'industrie a pris conscience de la nécessité de trouver des solutions pour une large gamme de véhicules existants et de réduire massivement les coûts de certification. Comme la certification se fait par type, ceux-ci pèseraient très lourd sur les véhicules uniques, comme une grande partie du patrimoine. Il a été convenu de poursuivre les réunions entre l'équipe du projet ERTMS et le HRN, afin de trouver la manière la plus efficace d'utiliser le soutien financier promis par le ministère pour l'adaptation de l'ERTMS aux véhicules patrimoniaux.

Vous pouvez demander le résumé complet de la réunion à votre membre national du groupe des opérations patrimoniales, ou bien à son secrétaire (leigh@fedecrail.org).

Andres Wedzinga

Heritage Operations Group

EUROPA NOSTRA :

Actualités

Vidéos en ligne : Séminaire sur la valeur symbolique du patrimoine industriel et technique - Nos collègues de l'université Donau de Krems (DUK) ont maintenant placé toutes les présentations sur le site web de DUK. Outre la présentation de notre président sur le projet « Working Industrial & Mobile Heritage », le patrimoine des transports a fait l'objet d'autres contributions, notamment "The Fate of the Dutch Titanic", qui retrace l'histoire d'un grand chantier naval néerlandais à Rotterdam, et « Renault's Historic Billancourt Car Factory » (qui occupait autrefois une île entière dans la Seine !). Vous trouverez également une mise à jour de la campagne en cours visant à obte-

nir l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO des chantiers navals historiques de Gdansk, en Pologne, que le comité de l'IEH soutient fermement depuis quelques années. Il vous suffit de cliquer sur un élément susceptible de vous intéresser et de le consulter à loisir ! Le lien internet vers les présentations se trouve à l'adresse <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>.

Sommet du patrimoine culturel européen du EN + Prix du patrimoine européen - Le EN est revenu cette année à un programme physique (accueilli à Prague par le ministère tchèque de la Culture et d'autres partenaires) pour son principal événement annuel au cours de la période du dimanche 25.09 au mardi 27.09. L'événement a combiné l'assemblée générale annuelle du réseau, la présentation des prix du patrimoine du réseau et de la Communauté européenne et un séminaire hybride d'une journée intitulé « Summit Agora ». Aucun site du patrimoine des transports ne figurait dans les prix EN + EC de cette année (sauf peut-être un sentier de randonnée de plusieurs milliers de kilomètres en Italie !) Beaucoup plus proche de notre secteur, les options de visite comprenaient une visite guidée par le comité EN IEH de la station d'épuration souterraine de Bubeneč, un labyrinthe de la fin du 19e siècle (certains membres de FEDECRAIL se souviendront que nous avons visité ce complexe dans le cadre de notre propre programme de conférence à Prague en 1999). Pour représenter FEDECRAIL, notre membre du conseil d'administration, Gottfried Aldrian, s'est rendu pour la première fois à un événement EN et a été accueilli par des collègues du comité IEH de l'EN qui lui ont permis de rencontrer des membres de l'équipe EN et de nombreux autres délégués. Comme toujours, les discussions de réseautage ont été tout aussi précieuses que les procédures formelles...

Peter Ovenstone

Co-Secretary, EN Industrial & Engineering Heritage Committee

Europa Nostra



Bytom Railway, Pologne. Photo : Hildebrand de Boer

IATM:

Faire passer le mot ...

Patrimoine industriel et mobile en activité

La conférence 2022 de l'IATM (International Association of Transport Communication Museums) nous a donné l'occasion de faire connaître le WIMH (Working Industrial and Mobile Heritage). L'IATM est l'organisme mondial qui chapeaute les musées des transports (et compte également parmi ses membres des musées des postes et des télécommunications), pour plus d'informations, voir www.iatm.mus. De nombreux musées ferroviaires nationaux en Europe sont des membres actifs de l'IATM. Avec un intervalle de trois ans entre les conférences physiques, il y a eu un grand nombre d'offres pour faire des présentations, donc une politique de "courts créneaux pour tous" a été adoptée, donnant une durée maximale de 15 minutes pour chaque sujet.

Peter Ovenstone (dans son double rôle de Fedecrail et du comité IEH de l'EN) a donc fait une brève présentation le lundi 29 août : Working Industrial and Mobile Heritage - New Title & New Platform Group (Travailler sur le patrimoine industriel et mobile - nouveau titre et nouvelle plateforme), décrivant les développements survenus depuis la réunion inaugurale de juillet 2021 et ex-

pliant notre travail en cours sur le rapport sur les combustibles fossiles. Certains musées de l'IATM sont « en marge » de la question des combustibles fossiles, n'ayant que des collections statiques, mais bien sûr, de nombreux autres (ferroviaires, routiers et maritimes en particulier) incluent depuis de nombreuses années l'exploitation de matériel historique dans leurs programmes annuels.

La présentation a également souligné que, bien que notre objectif premier soit l'Europe, nous sommes désireux d'impliquer les organismes de coordination au niveau mondial dans le partenariat WIMH (par exemple, les liens déjà établis avec le TICCIH Comité international pour la conservation du patrimoine industriel et WATTRAIN l'organisme mondial du patrimoine ferroviaire et des tramways). Il a également souligné que les partenaires de WIMH sont pleinement conscients de l'importance d'adopter une approche durable pour la poursuite de l'exploitation (par exemple, la recherche de carburants alternatifs potentiels). En attendant, nous continuerons à tenir l'IATM et ses membres informés des développements de la WIMH au fur et à mesure que nous avançons.

Peter Ovenstone

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



*Baldwin 778 avec le Motor Rail Simplex 2182 blindé.
Photo (2) : William Shelford*

Leighton Buzzard Railway

Réunion internationale des locomotives

Le week-end précédant les funérailles de la Reine Elizabeth II, Leighton Buzzard Railway a célébré la Journée portes ouvertes du patrimoine au Royaume-Uni avec un rassemblement extraordinaire de son parc de locomotives - à vapeur et à combustion interne.

Parmi les locomotives à vapeur exposées, citons Avonside 1738/1916 'Sezela' ; O&K



10808/1924 'Pedemoura' ; Baldwin 44656/1917 No '778' ; et la péripatéticienne Kerr Stuart 4256/1922 'Peter Pan' - cette dernière locomotive est probablement la locomotive la plus parcourue au monde - on la voit chaque année en Belgique à Maldegem. Parmi le vaste parc de 22 Motor Rail Simplex locomotives, la n° 43 - qui a passé toute sa vie active sur le LBR - et les n° 17, 30, 44 et 2182 étaient en action.

Un intérêt particulier a été porté à la Baldwin 778 et à la Motor Rail « blindée » Simplex 2182. Ces deux locomotives de la Première Guerre mondiale - dans leur état d'origine - ont été vues pour la première fois travaillant ensemble sur la portion de ligne double de l'extension récemment ouverte du chemin de fer. Après 105 ans, ce fut un plaisir pour les passagers, et une grande satisfaction pour nos équipes d'ingénieurs qui les ont maintenues en si bon état. La photo les montre ensemble sur le chemin du retour vers Stonehenge Works.

Cette rencontre était très internationale, les locomotives ayant été construites ou ayant passé leur vie professionnelle en Amérique, en France, en Allemagne, en Inde, au Portugal, en Afrique du Sud ainsi qu'au Royaume-Uni.

**Tony Tomkins -
Vice-président LBNGRS/LBRM**

Leighton Buzzard Railway (UK) :

Les spéciales à vapeur du Père Noël

Le Leighton Buzzard Railway Santa's Steam Specials commencera le samedi 3 décembre et les trains circuleront pendant 13 jours au total, jusqu'à la veille de Noël. En outre, les populaires Mince Pie Specials circuleront du mardi 27 au jeudi 29 décembre. Une fois de plus, l'horaire propose une expérience crépusculaire du samedi 17 au vendredi 23, avec un départ après le coucher du soleil.

L'expérience comprend un aller-retour de 25 minutes entre Page's Park et Leedon Loop à travers

des paysages de banlieue. Des mince pies et du punch seront servis dans le train avant le départ, et après le voyage, les clients sont invités à rendre visite au Père Noël dans sa grotte, tous les enfants âgés de 12 ans et moins recevant un cadeau.

Le Leighton Buzzard Railway est un musée accrédité dont l'histoire est liée à l'industrie des carrières de sable autour de la ville. Outre les équipements de l'époque, le chemin de fer a constitué une importante collection d'équipements à écartement étroit datant de la Grande Guerre. Le Chemin de fer est basé à Page's Park, Leighton Buzzard, et la ligne va jusqu'à Stonehenge Works, à côté des carrières de sable que le chemin de fer industriel d'origine a été construit pour desservir. Pour plus d'informations, visitez www.buzzrail.uk.

LBR



!!!

UPDATE No 53 sera disponible fin décembre 2022

Date limite de dépôt des textes et des photos : 8 décembre

Contact e-mail: schuette@fedecrail.org