



Wernigerode 2019, Foto: Ingrid Schütte

Auf Wiedersehen 2022 mit den vielen Gesichtern und willkommen 2023!

Dieses Jahr begann mit einem Gefühl der Hoffnung, die Pandemie zu beenden und auf unserem Weg die frühere Welt vor dem COVID wiederzufinden. Und natürlich wurde dieses Gefühl in allen Ländern und auf allen Kontinenten unterschiedlich umgesetzt. Waren wir Niederländer so froh, dass wir komplett von Mundschutz befreit waren, so ist in unseren Nachbarländern wie Deutschland der Mundschutz in den öffentlichen Bereichen immer noch Pflicht. Zum Beispiel in öffentlichen Verkehrsmitteln. Und China hielt immer noch eine sehr strenge NULL-Toleranz für COVID aufrecht, was zu einer großen Unzufriedenheit führte, die man in der Volksrepublik kaum noch kennt.

Dieses Jahr wird auch wegen der traurigen Tatsache in die Geschichte eingehen, dass der Krieg nach Europa, oder vielleicht sogar in die ganze Welt, zurückkehrte. Für meine Generation (ich bin 1950 geboren) war der Krieg in unmittelbarer Nachbarschaft unbekannt. Ja, ich erinnere mich natürlich an den Kalten Krieg und dessen Ende vor etwa 30 Jahren. Aber es kam nie zu einem ausgewachsenen militärischen Krieg in Europa. Der Krieg in der Ukraine brachte seine eigenen Unwägbarkeiten mit sich. Die Energiepreise haben die Inflation angeheizt, und das macht das Einkommen der einfachen Leute, wie Sie und ich, weniger wert. Aber er führte zu einer Verbrüderung in der EU und der NATO und mehrheitlich sogar auf UN-Ebene. Aber alles in allem war dieses Jahr ein Jahr der unerwarteten, unbekannteren Entwicklungen, was die Zukunft sehr ungewiss macht.

In diesem Jahr wurde das Gefühl für den Kampf gegen den Klimawandel in Ägypten während der COP 27 Sharm-el-Sheikh 2022 in Ägypten hervorgehoben, das stark von der politischen Ablenkung geprägt war zwischen der bestehenden industriellen (westlichen) Welt und den Gebieten, die in diesem Moment unter den Klimaveränderungen leiden, wie die Überschwemmungen in Pakistan,

Dieses Jahr war auch der Zeitpunkt, an dem die Diskussion über die langfristige Nutzung fossiler Brennstoffe und die Suche nach alternativen Formen von Brennstoffen für das industrielle und mobile Erbe begann. In beiden Prozessen wurden die ersten

INDEX

Wiedersehen 2022 — willkommen 2023!	Seite	1
Jos van der Perre		3
Treffen von Wattrain und FEDECRAIL		3
Enge Zusammenarbeit für Interessenvertretung		4
FEDECRAIL-Konferenz 2023 in Krems (Österreich)		5
HOG: Ergebnisse von Annemasse		5
Aktueller Kohleverbrauch		5
Heimische Kohle in Schottland ... vorbei		6
Dampfbetrieb auf dem Brünigpass (Schweiz)		7
Festival Vapor in Portugal		8
Österreichischer Bahnkulturpreis 2022		9

Schritte unternommen, um die konzeptionelle Authentizität unseres Erbes aufrechtzuerhalten und alle Möglichkeiten anzuregen, auch unsere Umwelt aufrechtzuerhalten.

Dies alles zusammen ist die Ausgangsbasis für das Jahr 2023, in dem wir planen, eine Konferenz zusammen mit der FEDECRAIL-Generalversammlung im April zu organisieren. Es wird das erste Mal seit vier Jahren sein, dass dies geschieht. (Lesen Sie weiter an anderer Stelle in diesem Update). Es wird die Zeit sein, in der in vielen Vorstandsgremien unserer Mitglieder Pläne gemacht werden als Antwort auf die Unwägbarkeiten und als Weg zur Kontinuität in den kommenden Jahren. Es wird die sehr vielen arbeitenden Mitglieder auf unseren

Bahnen beeinflussen; aber es ist wichtig, dass erfolgreich bestehende Strecken weiter genutzt werden können und wo das nicht möglich ist, sollte mit neuen Entwicklungen nach einem sehr klaren Warum und Wozu gefragt werden, um die gesamte Anzahl an Mitarbeitern, Interessenvertretern und Besuchern auch weiterhin für unsere wunderbaren historischen Eisenbahnen zu begeistern.

Ich wünsche Ihnen allen im Namen des gesamten Vorstandes und der Mitarbeiter von FEDECRAIL ein friedliches und schönes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

Jaap Nieweg
FEDECRAIL-Präsident

UPDATE No. 53

Content manager: Ingrid Schütte

Beiträge: Gottfried Aldrian, Harald Baminger, Frank van den Broeke, Michael Ellis, Ian Leigh, Peter S. Lewis, Dilma Miguel, Jaap Nieweg, Peter Ovenstone, Jos van der Perre

Fotos: Museu Nacional Ferroviário, Jaap Nieweg, Ingrid Schütte, Georg Trüb, Karl Bauer Wikipedia Commons

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.

FEDECRAIL Board (6):



JOS VAN DER PERRE

- Wie David Morgan war auch ich Präsident der Föderation Europäischer Anwaltskammern.
- Studium der Rechtswissenschaften an der Katholischen Universität Leuven.
- 1968 trat ich in die Armee ein und wurde als Leutnant in der Panzergrenadierbrigade entlassen.
- Seit dem 1. Januar 1970 als Rechtsanwalt bei der Rechtsanwaltskammer Brügge tätig.
- Ehrenbürgermeister von Oudenburg und ehemaliger Präsident der Anwaltskammer von Brügge.
- Ehemaliger Präsident sozial und kulturell relevanter Organisationen.
- Auch heute noch beruflich aktiv.
- Verheiratet mit Laurette Devriendt seit 1971.
- Zwei Kinder und drei Enkelkinder.

David Morgan hat mich 2013 gebeten, dem Vorstand von FEDECRAIL beizutreten, woraufhin meine Ernennung von der Generalversammlung der Mitglieder bestätigt wurde. FEDECRAIL ist eine

belgische Organisation und unterliegt dem neuen belgischen Gesetz über Gesellschaften und Vereinigungen, das am 28. Februar 2019 angenommen wurde, wie in Artikel 1.1. der FEDECRAIL-Satzung zum Ausdruck kommt. Das Gesetz und die Satzung sehen daher auch eine belgische Vertretung im Vorstand von FEDECRAIL vor, wie in Artikel 4.2. der Satzung nachzulesen ist: „Der Vorstand besteht aus mindestens sechs und höchstens der Anzahl von Mitgliedern, die der Anzahl der Dachverbände entspricht, die Mitglied von FEDECRAIL sind. Mindestens ein Mitglied des Vorstands muss die belgische Staatsangehörigkeit besitzen“.

Treffen der Präsidenten von Wattrain und FEDECRAIL

Es ist fast vier Jahre her, dass Stefano Benazzo, Präsident von Wattrain, dem weltweiten Dachverband für touristische und historische Züge, und ich uns physisch getroffen haben. Natürlich hatten wir Online-Kontakte, vor allem während der sehr nützlichen Reihe der globalen CORONA-Treffen von Wattrain, aber ein Besuch von Stefano in Amsterdam brachte uns am Sonntagmorgen, dem 27. November, an denselben Ort wie vor vier Jahren, in den wunderbaren Wartesaal der ersten Klasse des Amsterdamer Hauptbahnhofs, der noch immer das grundlegende Design und die Atmosphäre des Eröffnungsjahres 1889 aufweist.

Wir besprachen verschiedene Themen zur Situation in Europa und auf den anderen Kontinenten und vereinbarten, unsere Newsletter auszutauschen, auch mit unseren Mitgliedern in umgekehrter Richtung, um die Verbindung zwischen den aktiven Eisenbahnern auf der ganzen Welt zu stärken.

Einer der Hauptdiskussionpunkte war, dass die Einbeziehung junger, engagierter Menschen in die Entwicklung und Verbesserung der Aktivitäten unserer Verbände nicht nur sehr ratsam, sondern auch unerlässlich ist. Dies ist einer der Aktionspunkte des neu entwickelten strategischen Plans (2023 - 2028), der auf der FEDECRAIL Jahreshauptversammlung im April 2023 formell verabschiedet werden soll. Als direktes Ergebnis wird FEDECRAIL im Jahr 2023 erneut einen 10-tägigen Jugendaus-



Blick in den Wartesaal Erster Klasse in Amsterdam Central.

tausch organisieren, diesmal in Großbritannien für junge Eisenbahner zwischen 17 und 25 Jahren.

Wir beide haben unser Treffen als sehr nützlich empfunden und werden in Kontakt bleiben, manchmal bei einem Treffen vor Ort und manchmal online.

Jaap Nieweg

WATTRAIN:

Enge Zusammenarbeit fördert die Interessenvertretung

Seit ihrer Gründung im Jahr 2010 setzt sich WATTRAIN (The World Alliance of Tourist Trams and Trains) an vorderster Front für die Interessen der Eigentümer und Betreiber von touristischen Straßenbahnen und Zügen ein.

Ihre Ziele sind die Vertretung der Interessen dieser Betreiber auf globaler Ebene, die Beratung und Unterstützung ihrer Mitglieder in technischen, rechtlichen, ökologischen, kulturellen, kommerziellen, Marketing- und anderen Fragen, der Austausch von Ideen und Informationen, die Förderung bewährter Verfahren und die allgemeine För-

derung des Sektors. Außerdem soll eine Sammlung nützlicher bahnbezogener Materialien und Quellen für die Mitgliedsbahnen und Einzelpersonen aufgebaut werden.

Insbesondere soll sichergestellt werden, dass traditionelle Fähigkeiten an die nächste Generation weitergegeben werden. Die Strategie zur Erreichung dieser Ziele ist im Strategieplan von WATTRAIN dargestellt. Der Newsletter von WATTRAIN trägt diese Botschaft auf

jeder Seite: „WATTRAIN - Unterstützung und Förderung des historischen Schienenverkehrs weltweit durch Antizipation und angemessene Reaktion auf Herausforderungen und Entwicklungen“.

Die letzten beiden Jahre waren besonders schwierig, da die Covid-Pandemie und die daraus resultierenden Probleme durch den Einmarsch in der Ukraine zu bewältigen waren. Während der Zeit der Sperrungen hat WATTRAIN mehrere globale Foren veranstaltet, um von Kollegen aus der ganzen Welt zu lernen, die sich mit der Erhaltung des Eisenbahnwesens und des kulturellen Erbes befassen.

Eine Zusammenfassung des fünften globalen WATTRAIN-Forums am 1. Juni 2021 finden Sie [HIER WATTRAIN Newsletter- May 2021 Edition.pdf](#) .

Und für die Zukunft: Eine enge Zusammenarbeit zwischen Gruppen wie FEDECRAIL, WATTRAIN und anderen regionalen und nationalen Gruppierungen auf der ganzen Welt kann uns bei der Bewältigung der ökologischen und anderen Herausforderungen, denen wir alle gegenüberstehen, nur stärken.

Peter S. Lewis
Kommunikationsdirektor WATTRAIN



FEDECRAIL-Konferenz 2023 an der Donau in Österreich, hier das Panorama von Stein.

Foto: Karl Bauer, Wikimedia Commons

FEDECRAIL-Konferenz 2023

Termin: 20. oder 21. April bis 23. April 2023

Ort: Krems an der Donau, Österreich

Im Frühjahr 2023 ist es wieder so weit, dass wir uns im Rahmen unserer Generalversammlung und einer Konferenz nicht nur online, sondern auch persönlich treffen können. Da wir voll und ganz die Tatsache respektieren, dass für unsere Mitglieder persönliche Kontakte ebenso wichtig sind, wie die Möglichkeit von Online-Meetings, werden wir die Jahreshauptversammlung 2023 gemeinsam mit einer Konferenz als hybride Veranstaltung organisieren.

Als Tagungsort haben wir diesmal Krems an der Donau in Österreich auserkoren, eine der ältesten Städte Österreichs, Universitätsstadt, ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt und das „Tor“ zur großartigen Kulturlandschaft der Wachau, die zum UNESCO-Welterbe gehört.

Ein würdiger Rahmen also, um die FEDECRAIL-Konferenz zu beherbergen und als Ausgangspunkt zu dienen für ein kompaktes Studienreiseprogramm sowohl für junge als auch erfahrene, junggebliebene Museumseisenbahner. Die Donauuniversität Krems – unser wichtiger Partner bei der Organisation – stellt uns dankenswerterweise Räumlichkeiten und technische Ausrüstung zur Verfügung.

Derzeit sind wir dabei, das Tagungsprogramm und das Rahmenprogramm vorzubereiten und werden Sie laufend darüber informieren; beachten Sie bitte auch die Hinweise auf unserer Homepage.

Wir freuen uns schon auf viele Teilnehmer und ganz besonders freuen wir uns darauf, Sie persönlich in Krems treffen zu können.

Gottfried Aldrian, Vorstandsmitglied

Heritage Operations Group:

Ergebnisse aus Annemasse

Am 5. November hielten wir unser zweites HOG-Treffen nach der Pandemie in einem Hotel in Annemasse in Frankreich, ganz in der Nähe von Genf in der Schweiz. Themen waren die Mitgliederbefragung, ERTMS, Marketing in einer Welt nach der Pandemie, der Fernverkehr in Belgien, Updates zur Lokführerrichtlinie, der weitere Einsatz von historischem Rollmaterial in Österreich und Kohle. An der Sitzung nahmen 13 Mitglieder teil, fünf im Saal und acht online. Wenn Sie weitere Einzelheiten und das Protokoll wünschen, wenden Sie sich bitte an: leigh@fedecrail.org **Ian Leigh**

Umfrage:

Aktueller Kohleverbrauch

Nachdem FEDECRAIL kürzlich zu einer Bestandsaufnahme des Verbrauchs fossiler Brennstoffe in Europa aufgerufen hat, ist es angebracht, einen Zwischenbericht vorzulegen. Aus einer Reihe von Ländern ist nun bekannt, welche Mengen an Kohle jährlich für historische Zwecke verwendet werden und woher sie stammen.

Im Überblick:

* Vereinigtes Königreich: 35.000 Tonnen Kohle - hauptsächlich walisischen Ursprungs



Dampfzug der S.R.P.S. Railtours 2018 im schottischen Stirling. Foto: Ingrid Schütte

- * **Deutschland:** 20.000 Tonnen Kohle - hauptsächlich polnischer Herkunft
- * **Niederlande:** 1.000 Tonnen Kohle - hauptsächlich russischer Herkunft
- * **Belgien:** 300 Tonnen Kohle - hauptsächlich russischer Herkunft
- * **Dänemark:** 140 Tonnen Kohle - unbekannter Herkunft

Wir möchten allen Beteiligten für ihre Bemühungen danken, diese Informationen zur Verfügung zu stellen! Es ist sehr wichtig, einen Einblick in den Gesamtverbrauch von Kraftstoffen für den europäischen Kulturerbeverkehr zu erhalten. Diese Informationen sind unerlässlich, um die Lobbyarbeit für die künftige Nutzung fossiler Brennstoffe fortzusetzen und um Forschungen zur Sicherung der künftigen Kohleversorgung durchzuführen und auch mögliche Alternativen zu untersuchen.

Wir bitten daher erneut alle Länder/Mitglieder, die diese Informationen noch nicht zur Verfügung gestellt haben, diese so schnell wie möglich an folgende Adresse zu senden:

FvdBroeke@Stoomtram.nl . Fedecrail kann dann auf der Grundlage der korrekten Informationen unseren gemeinsamen Interessen dienen!

Frank van den Broeke / Jaap Nieweg

HRA Scottish Advisory Committee: **Heimische Kohle in Schottland ... vorbei!**

In der Woche, in der die britische Regierung die Eröffnung einer neuen Kohlemine in Cumbria genehmigt hat, um den Bedarf der Industrie zu decken, ein Beispiel für einen Nachrichtenbericht über das aktuelle Thema Kohle und fossile Brennstoffe weiter nördlich.

In diesem Jahr werden die meisten Dampfeisenbahnen in Schottland zum letzten Mal mit lokal gewonnener Kohle fahren können. Den Entwicklungen in ganz Europa entsprechend wurde der aktive Abbau in den letzten Tagebauen vor einiger Zeit eingestellt; aber es wurde weiterhin von den Lagerbeständen gekauft, bis diese leer waren. Auch die schottische Regierung hat in diesem Sommer eine Befragung zur Überprüfung ihrer „Kohleförderungspolitik“ durchgeführt.

Die Heritage Railway Association hat im Namen der schottischen historischen Eisenbahnen eine gute Antwort gegeben, in der die bereits anerkannte Bedeutung unseres Sektors für die schotti-

sche Tourismuswirtschaft hervorgehoben wird. Beispielsweise wird der tägliche Jacobite-Sommerdampfdienst auf der malerischen West-Highland-Linie regelmäßig als Aushängeschild für die Werbung für den Tourismus in den schottischen Highlands genutzt (und von FEDECRAIL-Delegierten während unseres Konferenzprogramms 2018 bereist). Wie immer wurde der sehr geringe Verschmutzungsgrad des Dampfbetriebs sowohl der Jacobite als auch der historischen Bahnlinien betont. Ein zentraler Punkt ist, dass die kontrollierte Förderung hochwertiger Kohle aus britischen Quellen in geringen Mengen der beste Weg ist, um die Gesamtemissionen zu begrenzen.

Eine Zusammenfassung der Antworten auf die Konsultation wurde vor kurzem veröffentlicht. In anderen Beiträgen wurde auch der anhaltende Bedarf an Kohle für die Zement-, Stahl- und andere Industrien betont, während verschiedene Umweltorganisationen eine gegenteilige Meinung vertraten. Interessanterweise konzentrierten sich einige andere Antworten auch auf das industrielle Erbe Schottlands, das natürlich auf Kohle als primärem Energieträger basierte. Wie auch in unserem Sektor spielen Industriemuseen und Stätten des industriellen Erbes in vielen ehemaligen Industriegemeinden eine wichtige soziale, kulturelle und wirtschaftliche Rolle, deren Geschichte nicht ignoriert werden sollte, sondern deren Wertschätzung die Befragten forderten.

Unsere Antwort wurde auch an ein führendes Mitglied des schottischen Parlaments – einen ehemaligen Minister für Wirtschaft und Unternehmen weitergeleitet, der darauf antwortete: „Ein strategischer Ansatz zur Erhaltung unserer von der Kohle abhängigen Eisenbahnunternehmen sollte im gesamten Vereinigten Königreich unterstützt werden – und unterstützt werden können“.

Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass neue Lizenzen für die Wiederaufnahme des aktiven Betriebs in einem der ehemaligen schottischen Tagebaue (oder neuen!) erteilt werden. Künftige Lieferungen werden aus anderen Teilen des Vereinigten Königreichs (derzeit noch aus Wales möglich) oder aus Übersee kommen müssen...

Peter Ovenstone
Vice-Chairman, HRA Scottish Advisory Committee



*Dampf in der Schweiz: die BDB über den Brünigpass.
Foto: Georg Trüb*

Brünig Dampfbahn (Schweiz): **Wieder Dampfbetrieb** **Interlaken Ost - Meiringen -** **Giswil über den Brünigpass**

Der 25. September 2022 war ein ganz besonderer Tag für die Mitglieder der Brünig Dampfbahn (BDB) und überhaupt für alle, die sich für die Schweizer Eisenbahngeschichte interessieren. An diesem Tag wurde der Dampfbetrieb auf dem Brünigpass wieder aufgenommen und die HG 3/3 Nr. 1068 in den Personenverkehr zurückgeführt. Nach 59 Jahren im Ruhestand und 34 Jahren auf einem Sockel im Bahnhof Meiringen war dies, gelinde gesagt, schon ein Ereignis.

Der Betrieb von BDB-Dampfzügen zwischen Interlaken und Meiringen läuft seit einigen Jahren regelmäßig. Diese Aufgaben werden von G 3/4 Nr. 208 wahrgenommen. Für die Verlängerung über die Brünigstrecke nach Giswil sind jedoch die Zahnstangenabschnitte erforderlich, und diese verlangen natürlich nach einer geeigneten Lokomotive. Mit der Rückkehr der Nr. 1068 von ihrem Umbau bei der RhB in Landquart steht nun das passende Triebfahrzeug zur Verfügung.

Nach erfolgreichen Testfahrten und der Schulung des Personals wurde schließlich der 25. September 2022 als Termin festgelegt. Die normale Abfahrt von Interlaken war wie immer mit der Nr. 208 an der Spitze des Zuges nach Meiringen. Der einzige Unterschied war diesmal die Reihenfolge der Wagen. Es musste an jedem Ende des Zuges einen Wagen mit Zahnradbremse geben!

Die Ankunft erfolgte wie erwartet pünktlich, begleitet von den Begrüßungspfeifen der Nr. 1068, die ungeduldig darauf wartete, auf ihren ersten Zug seit fast sechs Jahrzehnten umzusteigen!

Nachdem Nr. 208 abgekuppelt war, ging es vorsichtig los, bis die Zahnstange kurz vor Meiringen besetzt war. 1068 tat dann das, wofür sie gebaut wurde. Mike Ellis (Brüning Dampfbahn) stand auf der Plattform des vorderen Waggons direkt hinter der Lok, und es war für ihn einfach atemberaubend, das Geschehen zu beobachten und zu hören.

Für die technisch Interessierten: Die Zahnstangenbewegung besteht darin, dass die Lokomotive bei sehr niedriger Geschwindigkeit vom einfachen in den Verbundbetrieb umschaltet, während das Ritzel in die Zahnstange fährt. Der nicht geneigte Kessel ist auch etwas, das der Heizer im Auge behalten muss, wenn es um den Wasserstand bei den steigenden und fallenden Steigungen geht.

Ellis: „Bitte verzeihen Sie mir deshalb die folgenden Marketing-Worte: Die BDB haben damit das Konzept des Dampfverkehrs als Ausflugspaket von Interlaken nach Giswil bewiesen. Sie bieten nun eine monatliche Exkursion an, bei der das Publikum die Fahrt in einem historischen Zug, der in den 1920er Jahren auf dieser Strecke verkehrte, 'nacherleben' kann.

Nr. 1068 stammt aus dem Jahr 1926 und ist die letzte Dampflokomotive, die für die SBB gebaut

wurde. Stellen Sie sich diese Lokomotive wie einen Schweizer ‚Abendstern‘ vor. Die Hin- und Rückfahrt ist ein ganztägiger Ausflug, der die schönsten Landschaften des Berner Oberlandes und des Brienzensees umfasst. Mit zahlreichen Zwischenstopps gibt es jede Menge Fotomotive, und es ist immer etwas los. Schweizerischer geht's wirklich nicht.“

Regelmäßige Detail-Updates finden Sie online unter: https://bruenig-dampfbahn.ch/?fbclid=IwAR11c7CmicSsHxpkihwCs2-ul3BDt37Bi9WL-Ey9NDBDSAbbSOXCncl_eek

Michael Ellis

Museu Nacional Ferroviário, Portugal: **Festival Vapor — ein Steampunk-Zirkus**

Die 3. Ausgabe des „Festival Vapor“ fand vom 16. bis 18. September statt und zog an den drei Tagen 5.166 Besucher an, die meisten von ihnen Familien aus dem In- und Ausland. Das Festival ist bereits eine regionale Kulturveranstaltung, die jährlich im September im Nationalen Eisenbahnmuseum ausgerichtet wird. Mit dem Projekt, das sich vor allem an Familien und junge Leute richtet, soll-



te ein Fest rund um das nationale Eisenbahnererbe und das Nationale Eisenbahnmuseum geschaffen werden.

Die „Steampunk“-Atmosphäre passt perfekt zum Nationalen Eisenbahnmuseum und seiner Sammlung, die ikonische Stücke wie die ersten Dampflokomotiven, die jemals in Portugal verkehrten, den portugiesischen Königszug und den Präsidentenzug umfasst – eine Welt aus Eisen und Stahl, aus technologischen Innovationen von der industriellen Revolution bis zur dystopischen Fantasiewelt des Steampunk: Wenn es in Portugal ein Steampunk-Festival gibt, muss es im Nationalen Eisenbahnmuseum stattfinden!

Im Jahr 2022 bot das dreitägige Festival Vielfalt und Qualität und garantierte Unterhaltung für alle. Zwischen Handwerksmesse und Bücherständen, einem viktorianischen Karussell und Miniaturfahrgeschäften, Brettspielen und Modelleisenbahnen war alles dabei. Für das leibliche Wohl der Festivalbesucher sorgten regionale Produkte, die von den Vereinen und Kollektiven von Entroncamento angeboten wurden.

Festival Vapor: Ein Steampunk-Zirkus ist eine noch nie dagewesene Veranstaltung in Portugal, die aber international bereits große Menschenmengen anzieht. Von den puristischsten Stämmen bis zu den Gelegenheitsfans, von der Öko-Bewegung bis zur Avantgarde, von alternativen künstlerischen Produktionen bis zur einfachen Familienunterhaltung, jeder hatte seinen Platz auf dieser Reise in die Anfänge der industriellen Revolution.

Der Rahmen könnte nicht perfekter sein: Großartige Maschinen, viele aus dem Zeitalter der Dampftechnik, und vollständig erhaltene Industriegebäude haben bereits drei Ausgaben des Festival Vapor beherbergt, mit einem vielfältigen Programm aus Musik, Theater, darstellenden Künsten, Kino, Spielen, Vorträgen, Workshops, Ausstellungen und Paraden, immer inspiriert vom Retro-Stil, in dem sich die moderne Technologie von dampfbetriebenen Maschinen weiterentwickelt.

Dilma Miguel
Museu Nacional Ferroviário

Österreich: **Bahnkultur-Preis 2022**

Mit dem im Jahr 2016 erstmals ausgelobten Österreichischen Bahnkultur-Preis, dessen Vergabe im Zweijahresrhythmus erfolgt, wird ein wichtiges und innovatives Werk, ein Projekt oder eine Organisation auf dem Gebiet der österreichischen Museums- und Touristikbahnen ebenso gewürdigt wie außerordentliche Leistungen auf dem Gebiet der österreichischen Eisenbahngeschichte.

In Österreich hat sich in den letzten Jahrzehnten eine bunte Vielfalt zahlreicher historischer Bahnen und Zugbetreiber etabliert. Diese vermitteln mit ihren gut 3000 ehrenamtlich tätigen Mitarbeitern

2. Platz für das WTM Wiener Tramwaymuseum



und Mitarbeiterinnen den Besuchern lebendige Technik und geben Einblick in den Bahnbetrieb vergangener Zeiten. Neben einer Vielzahl ehrenamtlich tätiger Organisationen sind auf diesem Sektor aber auch einige Verkehrsunternehmen aktiv, die ihrer Tradition wohl bewusst sind. Sie bewahren Schienenfahrzeuge und bahntechnische Einrichtungen als unwiederbringliches technisches Kulturgut vor dem Verfall, zu dessen Erhaltung staatlichen Organisationen die finanziellen Mittel oder das Interesse fehlt.

Zum Kulturerbe zählen nicht nur Literatur, Kunst und Gegenstände, sondern auch technische Einrichtungen, die täglich benutzt werden. Historische Schienenfahrzeuge und bahntechnische Einrichtungen sind demnach ebenso als wertvolles Kulturgut zu betrachten. Der Österreichische Bahnkultur-Preis soll einmal mehr auf die Leistungen der Mitglieder des Verbandes Österreichischer Museums- und Touristikbahnen aufmerksam machen, um ihren Stellenwert in der öffentlichen Wahrnehmung zu steigern.

Im Jahr 2022 lag der Fokus auf dem Themenbereich „Fahrzeuge“ und so wurden drei Projekte eingereicht, welche die Aufarbeitung, Instandsetzung oder Wiederinbetriebnahme historischer Lokomotiven, Triebwagen und Waggons zum Thema haben, inklusive der damit zusammenhängenden Planungs- und Dokumentationsarbeiten. Es gab ein mehrstufiges Bewertungsverfahren, von Experten nach folgenden Kriterien durchgeführt: Denkmalkriterien, musealer Aspekt, Authentizität – Öffentliche Wahrnehmung und Wirksamkeit, Tourismus – Nutzung, Betriebskonzept, Sicherheit – Soziale Aspekte, Freiwilligentätigkeit, Immaterielles Erbe – Finanzierung, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit.

Die Preisträger: Platz 1: *Wiederherstellung einer „Haller Garnitur“ der ehemaligen Lokalbahn Innsbruck – Hall in Tirol/ TMB-Tiroler MuseumsBahnen* – **Platz 2:** *Aufarbeitung des Zweiwagenzugs L1 2597 + k5 3965 der Wiener Straßenbahn/ WTM-Wiener Tramwaymuseum* – **Platz 3:** *Wiederinbetriebnahme des Triebzuges 4030 der Wiener Schnellbahn/ VEF-Verband der Eisenbahnfreunde.*

Am Freitag, dem 25. November 2022, vollzog sich in Innsbruck die Verleihung des Österreichischen Bahnkultur-Preises 2022 an das Siegerprojekt der Tiroler MuseumsBahnen. In der Remise 2 der Innsbrucker Verkehrsbetriebe präsentierte sich die komplette Garnitur bestehend aus Triebwagen 4 mit den Beiwagen 105, 8, 16 und Güterwagen 263 dem Publikum. Nach Begrüßung durch den Obmann der Tiroler MuseumsBahnen, Ing. Walter Pramstaller, und der Vorstellung des Projektes folgten Ansprachen der Repräsentanten aus Stadt- und Landespolitik sowie des „Hausherrn“ Dipl. Ing. Martin Baltas, Direktor der Innsbrucker Verkehrsbetriebe.

Der Vorsitzende der unabhängigen Jury, Univ.-Prof. Dipl. Arch. ETH Dr. Christian Hanus, Leiter der Fakultät für Bildung, Kunst und Architektur an der Donau-Universität Krems, würdigte das hohe Niveau der eingereichten Projekte, ehe die Übergabe der Trophäe an die Tiroler Museumsbahnen durch den Verbandsvorsitzenden des ÖMT, Ing. Harald Baminger, und dessen Stellvertreter Gottfried Aldrian erfolgte. Nach Inaugenscheinahme der vorbildlich aufgearbeiteten Fahrzeuge vollzog sich eine Fahrt mit dem Triebwagen 4 nach Igl. Die öffentliche Präsentation der gesamten Garnitur mit Rundfahrten auf dem Innenstadtnetz ist für das Frühjahr 2023 vorgesehen.

Harald Baminger, ÖMT

!!!

UPDATE Nr. 54 erscheint Ende Februar 2023

Redaktionsschluss für Texte und Fotos: 8. Februar

Kontakt: schuette@fedecrail.org