



Wernigerode (Allemagne) 2019. Photo: Ingrid Schütte

## Au revoir l'année 2022 avec ses nombreux visages et bienvenue à 2023 !

Cette année a commencé avec un sentiment d'espoir, celui de la fin de la pandémie et de la réintégration de l'ancien monde pré-covide sur notre route. Et bien sûr, dans tous les pays et sur tous les continents, la traduction de ce sentiment était différente. Nous, les Néerlandais, étions si heureux d'être libérés de l'obligation de porter un couvre-bouche, alors que chez nos voisins, comme en Allemagne, le couvre-bouche est toujours obligatoire dans les lieux publics. Comme les transports publics. Et la Chine a toujours maintenu une tolérance ZERO très stricte pour le COVID, ce qui a conduit à un grand mécontentement qui a conduit à une connaissance à peine plus tôt dans la République populaire.

Cette année entrera également dans l'histoire pour le triste fait que la guerre est revenue en Europe, ou peut-être même dans le monde entier. Pour ma génération (je suis né en 1950), la guerre dans le voisinage direct était inconnue. Oui, je me souviens bien sûr de la guerre froide et de la fin de celle-ci il y a environ 30 ans. Mais il n'y a jamais eu de guerre militaire à grande échelle en Europe. La guerre en Ukraine a apporté ses propres incertitudes. Les prix de l'énergie ont stimulé l'inflation et cela rend les revenus des gens ordinaires, comme vous et moi, de moindre valeur. Mais elle a entraîné une fraternisation au sein de l'UE et de l'OTAN, et même, pour la plupart, à l'échelle de l'ONU. Mais dans l'ensemble, cette année a été marquée par des développements inattendus et inconnus, ce qui rend l'avenir très incertain.

Cette année, le sentiment de lutte contre le changement climatique a été mis en évidence en Égypte lors de la COP 27 de Sharm-el-Shee.

COP 27 Sharm-el-Sheikh 2022, qui a été fortement influencée par la diversion politique entre le monde industriel (occidental) existant et les régions qui ont souffert en ce moment des changements climatiques, comme les inondations au Pakistan.

Cette année a également été le moment d'entamer la discussion sur l'utilisation à long terme des combustibles fossiles et de rechercher des formes alternatives de carburant

## INDEX

<b>Au revoir 2022 — bienvenue à 2023 !</b>	<b>page</b>	<b>1</b>
<b>Jos van der Perre</b>		<b>3</b>
<b>Rencontre Wattrain et FEDECRAIL</b>		<b>3</b>
<b>Une étroite collaboration</b>		<b>4</b>
<b>FEDECRAIL Conférence à Krems (Autriche)</b>		<b>5</b>
<b>Résultats d'Annemasse</b>		<b>5</b>
<b>La consommation de charbon</b>		<b>5</b>
<b>Charbon local en Écosse ... pas plus</b>		<b>6</b>
<b>Service à vapeur au col du Brünig (Suisse)</b>		<b>7</b>
<b>Festival vapeur — un cirque Steampunk</b>		<b>8</b>
<b>Prix de la culture ferroviaire 2022 (Autriche)</b>		<b>9</b>

---

pour le patrimoine industriel et mobile en activité. Dans les deux cas, les premières étapes ont été franchies d'un point de vue mutuel, en préservant l'authenticité conceptuelle de notre patrimoine et en stimulant toutes les possibilités de préserver également notre environnement.

Tout cela constitue un point de départ impressionnant pour l'année 2023. Nous prévoyons d'organiser une conférence en même temps que l'AGA de FEDECRAIL en avril. Ce sera la première fois en 4 ans que cela se produira. (Lire la suite dans cette mise à jour). Ce sera le moment où, dans de nombreux conseils d'administration de nos membres, des plans seront élaborés pour répondre aux incertitudes et assurer la continuité dans les années à venir. Cela influencera les très nombreux

membres qui travaillent sur nos chemins de fer, mais il est important que les itinéraires existants qui ont fait leurs preuves puissent continuer à être utilisés et, lorsque cela n'est pas possible, les nouveaux développements devront demander une explication très claire du pourquoi et du comment, afin de maintenir l'enthousiasme de l'ensemble des collaborateurs, des parties prenantes et des visiteurs pour nos merveilleux chemins de fer historiques.

Je vous souhaite à tous, au nom de l'ensemble du conseil d'administration et des responsables de FEDECRAIL, un Noël paisible et merveilleux et une nouvelle année pleine de santé et de succès.

**Jaap Nieweg**  
**Président de FEDECRAIL**

### UPDATE No. 53

**Content manager:** Ingrid Schütte

**Contributors:** 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

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

**Contact:** [schuette@fedecrail.org](mailto: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.*

## FEDECRAIL Board (6):



### **JOS VAN DER PERRE**

- Comme David Morgan, j'ai été président de la Fédération des barreaux européens.
- A étudié le droit à l'Université catholique de Louvain.
- Il a commencé son service militaire en 1968 et a été libéré en tant que lieutenant dans l'infanterie blindée.
- Actif professionnellement en tant qu'avocat au barreau de Bruges depuis le 1er janvier 1970.
- Bourgmestre honoraire d'Oudenburg et ancien bâtonnier de l'Ordre des avocats de Bruges.
- Ancien président d'organisations à vocation sociale et culturelle.
- Toujours actif professionnellement aujourd'hui.
- Marié à Laurette Devriendt depuis 1971.
- Deux enfants et trois petits-enfants.

David Morgan m'a demandé de siéger au conseil d'administration de FEDECRAIL en 2013, après quoi ma nomination a été ratifiée par l'assemblée générale des membres. FEDECRAIL est une organi-

sation belge et est soumise à la nouvelle loi belge sur les sociétés et les associations, approuvée le 28 février 2019, comme l'exprime l'article 1.1. des statuts de FEDECRAIL. La loi et les statuts prévoient donc également une représentation belge au sein du conseil d'administration de FEDECRAIL, comme on peut le lire à l'article 4.2. des statuts : « Le conseil d'administration sera composé de six membres au moins et d'un nombre de membres au plus égal au nombre d'organisations faïtières membres de FEDECRAIL. Au moins un membre du conseil d'administration sera de nationalité belge ».

---

## **Rencontre des Présidents Wattrain et FEDECRAIL**

Il y a presque 4 ans, Stefano Benazzo, Président de Wattrain, l'organisation mondiale des trains touristiques et patrimoniaux, et moi-même nous sommes rencontrés physiquement. Bien sûr, nous avons eu des contacts en ligne, en particulier pendant la série très utile de réunions Wattrain global CORONA, mais une visite de Stefano à Amsterdam, nous a amenés le dimanche matin 27 novembre au même endroit qu'il y a quatre ans, la merveilleuse salle d'attente de première classe de la gare centrale d'Amsterdam, avec toujours le design de base et l'atmosphère de l'année d'ouverture 1889.

Nous avons discuté de plusieurs sujets concernant la situation en Europe et sur les autres continents et avons convenu d'échanger nos bulletins d'information, également avec nos membres, afin de renforcer les liens entre les travailleurs actifs du patrimoine ferroviaire dans le monde entier.

L'un des principaux points de discussion était que l'implication de jeunes passionnés dans le développement et l'amélioration des activités de nos associations n'est pas seulement hautement recommandée, mais essentielle. Il s'agit de l'un des points d'action du nouveau plan stratégique (2023 - 2028), qui sera officiellement approuvé par l'AGA de FEDECRAIL en avril 2023. En conséquence directe, FEDECRAIL recommencera en 2023 à organiser un échange de jeunes de 10 jours, cette fois





*Vue de la salle d'attente de première classe à Amsterdam Central.*

en Grande-Bretagne, pour les jeunes cheminots du patrimoine âgés de 17 à 25 ans.

Nous avons tous deux estimé que notre réunion était très utile et nous resterons en contact, parfois par des rencontres physiques et parfois en ligne.

*Jaap Nieweg*

## WATTRAIN:

### **Une étroite collaboration favorise la défense des intérêts**

Depuis sa création en 2010, WATTRAIN (The World Alliance of Tourist Trams and Trains) est à l'avant-garde de la promotion des intérêts des propriétaires et des exploitants de tramways et de trains touristiques.

Ses objectifs sont de représenter les intérêts de ces opérateurs à l'échelle mondiale, de conseiller et d'aider ses membres sur des questions techniques, juridiques, environnementales, culturelles, commerciales, marketing et autres, d'échanger

des idées et des informations, d'encourager les meilleures pratiques et de promouvoir le secteur en général. Et de constituer un dépôt de documents et de sources utiles sur les chemins de fer pour les chemins de fer membres et les particuliers.

En particulier, elle cherche à s'assurer que les compétences traditionnelles sont transmises à la prochaine génération. La stratégie pour atteindre ces objec-

tifs est exposée dans le plan stratégique de WATTRAIN. Le bulletin d'information de WATTRAIN porte ce message sur chaque page : « *WATTRAIN - Soutenir et promouvoir le patrimoine ferroviaire dans le monde entier en anticipant et en répondant de manière appropriée aux défis et aux développements.* »

Et les deux dernières années ont été particulièrement difficiles, avec la pandémie de Covid et les problèmes consécutifs à l'invasion de l'Ukraine. Pendant la période des confinements, WATTRAIN a parrainé plusieurs forums mondiaux dans le but d'apprendre des collègues de la préservation et du patrimoine ferroviaire du monde entier.

Un résumé du cinquième forum mondial WATTRAIN, qui s'est tenu le 1er juin 2021, est disponible ICI [WATTRAIN Newsletter- May 2021 Edition.pdf](#) .

Et vers l'avenir : Une coopération étroite entre des groupes tels que FEDECRAIL, WATTRAIN et d'autres groupements régionaux et nationaux à travers le monde, ne peut que renforcer notre main pour faire face aux défis environnementaux et autres auxquels nous sommes tous confrontés.

**Peter S. Lewis**  
**Directeur des communications WATTRAIN**



*FEDECRAIL Conférence 2023 sur le Danube en Autriche, ici le panorama de Stein. Photo: Karl Bauer, Wikimedia Commons*

## FEDECRAIL Conférence 2023

**Dates : du 20 ou 21 avril au 23 avril 2023**

**Lieu : Krems an der Donau, Autriche**

Au printemps 2023, nous aurons à nouveau l'occasion de nous rencontrer non seulement en ligne, mais aussi en personne, dans le cadre de notre assemblée générale et d'une conférence. Comme nous respectons pleinement le fait que, pour nos membres, les contacts personnels sont aussi importants que la possibilité de se réunir en ligne, nous organiserons l'assemblée générale annuelle 2023 en même temps qu'une conférence, sous forme d'événement hybride.

Cette fois-ci, nous avons choisi Krems an der Donau en Autriche comme lieu de réunion, l'une des plus anciennes villes d'Autriche, une ville universitaire, un important nœud ferroviaire et la "porte" du magnifique paysage culturel de la Wachau, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est donc un cadre digne d'accueillir la conférence FEDECRAIL et de servir de point de départ à un programme compact de voyages d'études destiné aussi bien aux jeunes qu'aux cheminots muséaux expérimentés et restés jeunes. L'Université du Danube à Krems - notre partenaire important pour l'organisation - nous a gracieusement mis à disposition des locaux et des équipements techniques. Nous sommes actuellement en train de préparer le programme de la conférence et le programme-cadre et nous vous informerons régulièrement à ce sujet ; veuillez également consulter les informations sur notre site Internet.

Nous nous réjouissons déjà d'accueillir de nombreux participants et nous nous réjouissons tout particulièrement de pouvoir vous rencontrer personnellement à Krems.

***Gottfried Aldrian, Membre du conseil***

---

### Heritage Operations Group:

## Résultats d'Annemasse

Le 5 novembre, nous avons tenu notre deuxième réunion post-pandémie du HOG dans un hôtel à Annemasse en France mais très proche de Genève en Suisse. Les sujets abordés ont été le questionnaire des membres, l'ERTMS, le marketing dans un monde post-pandémique, la circulation sur les grandes lignes en Belgique, les mises à jour de la directive sur les conducteurs de train, l'utilisation continue du matériel roulant patrimonial en Autriche et le charbon. 13 membres ont participé à la réunion, 5 dans la salle et 8 en ligne. Si vous souhaitez obtenir plus de détails, y compris le compte rendu, veuillez me contacter à l'adresse suivante : [leigh@fedecrail.org](mailto:leigh@fedecrail.org). **Ian Leigh**

---

## L'inventaire de la consommation de charbon

Suite au récent appel de FEDECRAIL pour un inventaire de la consommation européenne de combustibles fossiles, il est bon de présenter un rapport intermédiaire. Il est maintenant clair pour un certain nombre de pays quelles sont les quantités de charbon utilisées sur une base annuelle pour l'équipement du patrimoine et quelle est leur origine.

**Aperçu :**





*Train à vapeur de S.R.P.S. Railtours 2018 à Stirling en Écosse.*

*Photo : Ingrid Schütte*

- \* **Royaume-Uni** : 35.000 tonnes de charbon - principalement d'origine galloise
- \* **Allemagne** : 20 000 tonnes de charbon - principalement d'origine polonaise.
- \* **Pays-Bas** : 1.000 tonnes de charbon - principalement d'origine russe
- \* **Belgique** : 300 tonnes de charbon, principalement d'origine russe.
- \* **Danemark** : 140 tonnes de charbon - origine inconnue

Nous tenons à remercier toutes les personnes concernées pour les efforts déployés afin de fournir ces informations ! Il est très important d'avoir un aperçu de la consommation totale de carburant pour le transport du patrimoine européen. Ces informations sont essentielles pour poursuivre le lobbying en faveur de l'utilisation future des combustibles fossiles, ainsi que pour mener des recherches sur la sécurisation des futurs approvisionnements en charbon et également pour étudier les alternatives possibles.

Une fois de plus, nous demandons donc instamment à tous les pays / membres qui n'ont pas encore fourni les informations de les envoyer dès que possible à : [FvdBroeke@Stoomtram.nl](mailto:FvdBroeke@Stoomtram.nl) . FEDE-CRAIL pourra alors servir nos intérêts collectifs sur la base d'informations correctes !

**Frank van den Broeke  
Jaap Nieweg**

## HRA Scottish Advisory Committee:

### **Charbon local en Écosse ... pas plus**

La semaine où le gouvernement britannique a autorisé l'ouverture d'une nouvelle mine de charbon dans le comté de Cumbria pour répondre aux besoins de l'industrie, un exemple de reportage sur l'actualité du charbon et des combustibles fossiles plus au nord. Cette année marque la dernière fois que la plupart des chemins de fer à vapeur d'Écosse auront pu fonctionner avec du charbon d'origine locale. À l'instar de ce qui se passe dans toute l'Europe, l'exploitation active des derniers sites à ciel ouvert a cessé il y a quelque temps, mais des achats ont continué à être effectués à partir des stocks accumulés jusqu'à ce qu'ils soient vidés. Le gouvernement écossais a également organisé une consultation cet été pour revoir sa « politique d'extraction du charbon ».

Une bonne réponse a été soumise au nom des chemins de fer historiques d'Écosse par la Heritage Railway Association, soulignant l'importance déjà reconnue de notre secteur pour l'économie touristique de l'Écosse- Par exemple, le service à vapeur estival quotidien Jacobite sur la ligne pittoresque des West Highland est régulièrement utili-

sé comme porte-drapeau pour la promotion du tourisme dans les Highlands écossais (il a été emprunté par les délégués de Fedecrail lors de notre programme de conférence 2018). Comme toujours, l'élément très peu polluant des opérations à vapeur du Jacobite et de la ligne patrimoniale a été souligné. Un point clé est que l'extraction contrôlée à faible volume de charbon de haute qualité provenant de sources britanniques est le meilleur moyen de limiter les émissions globales.

Un résumé des réponses à la consultation a récemment été publié - d'autres soumissions ont également souligné le besoin continu de charbon pour le ciment, l'acier et d'autres industries, tandis que, bien sûr, un point de vue contraire a été adopté par divers organismes environnementaux. Il est intéressant de noter que d'autres réponses ont également mis l'accent sur le patrimoine industriel de l'Écosse, qui reposait bien sûr sur le charbon comme principale source d'énergie. Comme pour notre secteur, les musées industriels et les sites du patrimoine jouent un rôle social, culturel et économique important dans de nombreuses anciennes communautés industrielles – dont l'histoire ne doit pas être ignorée, mais dont les répondants demandent instamment la valorisation.

Notre réponse a également été transmise à un membre éminent du Parlement écossais – un ancien ministre des affaires et de l'entreprise – qui a répondu : « Une approche stratégique pour soutenir nos compagnies ferroviaires qui dépendent du charbon est quelque chose qui devrait être soutenu – et soutenable – dans tout le Royaume-Uni ». Il est extrêmement improbable que de nouvelles licences soient délivrées pour relancer l'exploitation de l'une des anciennes mines à ciel ouvert d'Écosse (ou de nouvelles mines !). Les approvisionnements futurs devront provenir d'ailleurs au Royaume-Uni (actuellement encore possible du Pays de Galles) ou d'outre-mer ...

**Peter Ovenstone, Vice-Chairman,  
HRA Scottish Advisory Committee**



*La vapeur en Suisse : le BDB par le col du Brünig.*

*Photo: Georg Trüb*

## Brünig Dampfbahn, Suisse:

### **Résumé du service à vapeur Interlaken Ost - Meiringen - Giswil via le col du Brünig**

Le 25 septembre 2022 était un jour très spécial pour les membres de la Brünig Dampfbahn (BDB) et pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire ferroviaire suisse. Ce jour-là, la vapeur a repris le col du Brünig et la HG 3/3 N°1068 a été remise en service. Après 59 ans de retraite et 34 ans passés assis sur un socle en gare de Meiringen, c'était un événement, pour ne pas dire plus.

L'exploitation des services à vapeur du BDB entre Interlaken et Meiringen est un événement régulier depuis plusieurs années. Ces services ont été assurés par le G 3/4 N°208. L'extension sur le tronçon du Brünig jusqu'à Giswil implique cependant les sections de crémaillère et celles-ci nécessitent bien sûr une locomotive appropriée. Avec le retour de la N. 1068 de sa reconstruction au RhB à Landquart, la puissance motrice appropriée est maintenant à portée de main.

Après des essais réussis et la formation de l'équipe, la date a finalement été fixée au 25 septembre 2022. Le départ d'Interlaken s'est fait, comme d'habitude, avec la N. 208 en tête du train pour Meiringen. La seule différence, cette fois-ci, était l'ordre des voitures, nous devons avoir une voiture à crémaillère à chaque extrémité du train ! L'arrivée, comme prévu, s'est faite à l'heure, ac-



compagnée des sifflets d'accueil de la N. 1068 qui attendait impatiemment de faire marche arrière pour son premier train depuis presque six décennies !

Avec la N. 208 dételée, le départ a été prudent, jusqu'à ce que le rack juste à la sortie de Meiringen soit engagé. 1068 a alors fait ce pour quoi il a été construit. Mike Ellis (Brüning Dampfbahn) se trouvait sur le balcon de la voiture avant, juste derrière la locomotive, et c'était assez impressionnant de voir et d'entendre l'action pour lui.

Pour ceux qui ont l'esprit technique, l'utilisation de la crémaillère implique de faire passer la locomotive d'une opération simple à une opération composée à très basse vitesse, tandis que le pignon se déplace dans le rail de la crémaillère. La chaudière non inclinée est également un élément que le chauffeur doit garder à l'esprit lorsque les niveaux d'eau sont pris en compte sur les pentes montantes et descendantes.

Ellis : « Je ne vais pas entrer ici dans les détails techniques du voyage et de l'émotion vécue par les passagers. Vous devez simplement le vivre par vous-mêmes ! Je vous prie donc de me pardonner pour les quelques mots de 'vente' qui suivent : Le BDB a prouvé le concept des services à vapeur en tant que forfait d'excursion d'Interlaken à Giswil. Ils offrent maintenant une excursion mensuelle pour que le public puisse 'revivre' le voyage dans un train d'époque qui opérait sur ce tronçon dans les années 1920.

La N 1068 date de 1926 est la dernière locomotive à vapeur construite pour les CFF. Pensez à elle comme à une 'étoile du soir' suisse. Le voyage aller-retour dure une journée entière et comprend les meilleurs paysages de l'Oberland bernois et du lac de Brienz. Les nombreux arrêts intermédiaires permettent de prendre de nombreuses photos et il se passe toujours quelque chose. C'est vraiment très 'suisse'. »

Des mises à jour régulières des détails sont disponibles en ligne à l'adresse suivante : [https://bruenig-dampfbahn.ch/?fbclid=IwAR11c7CmicSsHxpkihwCs2-UI3BDt37Bi9WL-Ey9NDBDSAbbSOXCNcl\\_eek](https://bruenig-dampfbahn.ch/?fbclid=IwAR11c7CmicSsHxpkihwCs2-UI3BDt37Bi9WL-Ey9NDBDSAbbSOXCNcl_eek)

*Michael Ellis*

---

## Museu Nacional Ferroviário, Portugal

### **Festival Vapor — un cirque Steampunk**

La 3e édition du Festival Vapor a eu lieu du 16 au 18 septembre et a attiré 5 166 visiteurs, répartis sur les trois jours, pour la plupart des familles nationales et étrangères. Le festival est déjà un événement culturel régional, qui se tiendra chaque année en septembre au Musée national du chemin de fer. Ciblent principalement les familles et





les jeunes, le projet visait à créer une fête autour du patrimoine ferroviaire national et du Musée national du chemin de fer.

« L'atmosphère steampunk » s'accorde parfaitement avec le Musée national des chemins de fer et sa collection, qui comprend des pièces emblématiques telles que les premières locomotives à vapeur à avoir circulé au Portugal, le Train royal portugais et le Train présidentiel - un monde de fer et d'acier, d'innovations technologiques de la révolution industrielle au monde dystopique et fantastique du steampunk : S'il y avait un festival sur le thème du steampunk au Portugal, ce serait forcément au Musée national des chemins de fer!

En 2022, les trois jours du festival ont offert diversité et qualité et garanti un divertissement pour tous. Entre la foire artisanale et les stands de livres, le carrousel victorien et les manèges de minicamp, les jeux de société et les chemins de fer miniatures, tout s'est passé. L'alimentation des festivaliers est garantie par des produits régionaux fournis par les Associations et Collectivités de l'Entroncamento.

Festival Vapor : A Steampunk Circus est un événement sans précédent au Portugal, mais qui attire déjà des foules énormes au niveau international. Des tribus les plus puristes aux fans occasionnels, des mouvements écologistes aux avant-gardes, des productions artistiques alternatives aux simples divertissements familiaux, tout le monde a

eu sa place marquée dans ce voyage aux premiers temps de la révolution industrielle.

Le cadre ne pouvait être plus parfait : de grandes machines, dont beaucoup datent de l'époque de la technologie de la vapeur, et des bâtiments industriels entièrement préservés ont déjà accueilli trois éditions du Festival Vapor, avec un programme varié de musique, de théâtre, d'arts du spectacle, de cinéma, de jeux, de conférences, d'ateliers, d'expositions et de parades, toujours inspiré par le style rétro dans lequel la technologie moderne progresse à partir des machines à vapeur.

*Dilma Miguel*

*Museu Nacional Ferroviário*

---

## Autriche:

### **Prix de la culture ferroviaire 2022**

Le Prix autrichien de la culture ferroviaire, décerné pour la première fois en 2016 et attribué tous les deux ans, récompense une œuvre, un projet ou une organisation importante et innovante dans le domaine des chemins de fer muséaux et touristiques autrichiens, ainsi que des prestations exceptionnelles dans le domaine de l'histoire ferroviaire autrichienne.



Au cours des dernières décennies, une grande diversité de chemins de fer historiques et d'exploitants de trains s'est établie en Autriche. Avec leurs quelque 3000 collaborateurs et collaboratrices bénévoles, ils font découvrir aux visiteurs une technique vivante et donnent un aperçu de l'exploitation ferroviaire d'autrefois. Outre un grand nombre d'organisations bénévoles, certaines entreprises de transport sont également actives dans ce secteur, bien conscientes de leur tradition. Elles préservent de la dégradation les véhicules ferroviaires et les installations techniques, un bien culturel technique irremplaçable que les organisations publiques n'ont pas les moyens financiers ou l'intérêt de préserver.

Le patrimoine culturel ne comprend pas seulement la littérature, l'art et les objets, mais aussi les installations techniques utilisées quotidiennement. Les véhicules ferroviaires historiques et les installations techniques ferroviaires doivent donc être considérés comme un bien culturel précieux. Le prix autrichien de la culture ferroviaire a pour but d'attirer une fois de plus l'attention sur les prestations des membres de l'association des chemins de fer muséaux et touristiques autrichiens afin d'accroître leur importance dans la perception du public.

En 2022, l'accent a été mis sur le thème « Véhicules » et trois projets ont ainsi été soumis, qui ont pour thème la remise en état, la réparation ou la remise en service de locomotives, automotrices et wagons historiques, y compris les travaux de planification et de documentation qui y sont liés. Il y a eu une procédure d'évaluation en plusieurs étapes, menée par des experts selon les critères suivants : critères liés au patrimoine, aspect muséal, authenticité – perception du public et efficacité, tourisme – Utilisation, concept d'exploitation, sécurité – aspects sociaux, bénévolat,

patrimoine immatériel – Financement, durabilité économique et écologique.

**Les lauréats du prix : Place 1 :** Reconstitution d'une « rame Hall » de l'ancienne ligne locale Innsbruck - Hall in Tirol/ TMB-Tiroler Museums-Bahnen – **Place 2 :** Remise en état de la rame à deux voitures L1 2597 + k5 3965 des tramways viennois/ WTM-Wiener Tramwaymuseum – **Place 3 :** Remise en service de la rame 4030 de la Wiener Schnellbahn/ VEF-Verband der Eisenbahnfreunde.

Le vendredi 25 novembre 2022, le prix autrichien de la culture ferroviaire 2022 a été décerné à Innsbruck au projet gagnant des Tiroler Museums-Bahnen. La rame complète, composée de l'automotrice 4 avec les remorques 105, 8, 16 et le wagon de marchandises 263, s'est présentée au public dans la remise 2 de la société de transport d'Innsbruck. Après le mot de bienvenue du président des Tiroler MuseumsBahnen, l'ingénieur Walter Pramstaller, et la présentation du projet, les représentants de la politique de la ville et du Land ainsi que le « maître des lieux », l'ingénieur Martin Baltès, directeur des transports d'Innsbruck, ont pris la parole.

Le président du jury indépendant, Univ. ETH Dr. Christian Hanus, directeur de la faculté d'éducation, d'art et d'architecture de l'université du Danube à Krems, a salué le haut niveau des projets présentés avant que le trophée ne soit remis aux chemins de fer musées tyroliens par le président de l'ÖMT, Ing. Harald Baminger, et son adjoint Gottfried Aldrian. Après avoir vu de près les véhicules remis en état de manière exemplaire, un voyage a été effectué avec l'automotrice 4 jusqu'à Igls. La présentation publique de l'ensemble de la rame avec des tours sur le réseau du centre-ville est prévue pour le printemps 2023.

*Harald Baminger ÖMT*

!!!

**UPDATE No 54 sera disponible fin février 2023**

**Date limite de dépôt des textes et des photos : 8 février**

**Contact e-mail: [schuette@fedecrail.org](mailto:schuette@fedecrail.org)**