



Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

UPDATE Nr.63

August 2024

„Unglaublich motiviert“

Seit Mai, als ich zur Vorsitzenden gewählt wurde, sind nun einige Monate vergangen. In diesen Monaten hat der Vorstand Zeit damit verbracht, sich gegenseitig kennenzulernen und sich mit der Organisation vertraut zu machen.

Wir sind unglaublich motiviert für die Arbeit, die vor uns liegt. In der Zwischenzeit haben die Europawahlen stattgefunden, und wir sind uns bewusst, dass dies zusätzliche Arbeit mit sich bringen wird. Dazu gehören die Weiterentwicklung von FEDECRAIL, unsere Arbeitsgruppen und die Sicherstellung der Erhaltung des mobilen Kulturerbes.



Wir hoffen, viele von Ihnen im November in Saint Quentin zu sehen, wo wir weiter an unseren gemeinsamen Zielen arbeiten und die Herausforderungen angehen werden, mit denen unsere Mitglieder konfrontiert sind. Es gibt auch neu entwickelte Strategien, die wir Ihnen gerne vorstellen möchten. Weitere Informationen zur Anmeldung für unsere Novembertagung finden Sie auf unserer Website.

Mimmi Mickelsen, FEDECRAIL- Präsidentin

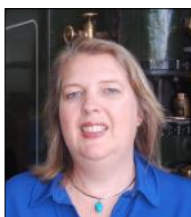
Index

Das FEDECRAIL-Team (2)	2
Wattrain: Konferenz 2024 in Italien	3
WIMH: Sofortmaßnahmen eingeleitet	4
HOG beim polnischen Dachverband	4
Generalüberholung der „Urskog“ (N)	6
Schwedisches Eisenbahnmuseum wiedereröffnet	7
Jüngste schwedische Museumseisenbahn	8
Drittes Treffen der Frauen auf Dampfzügen (D)	8
„5519“ im Streckenbetrieb (B)	9
10-jähriges Jubiläum Train Mania (B)	10
Junge Leute — Wette auf die Zukunft (CH)	11
75. Geburtstag der 241 P 9 in Toulouse (F)	11

Pietrarsa/Italien



Das FEDECRAIL-Team:



Marieke Nauta

Marieke Nauta ist seit 2022 Mitglied des Führungsteams der Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, der größten niederländischen Museumsbahn. Davor war sie seit ihrem 16. Lebensjahr als Freiwillige bei der Bahn tätig. Außerdem ist sie im Vorstand des niederländischen Dachverbands HRN (Historisch Railvervoer Nederland). Vor ihrer beruflichen Tätigkeit beim Museumstoomtram Hoorn-Medemblik arbeitete sie in der Kommunalverwaltung und im Hochschulwesen als politische Beraterin und Finanzfachfrau sowohl in den Niederlanden als auch im Vereinigten Königreich. Im Vorstand von FEDECRAIL übernimmt sie die Entwicklung von Gleichstellung, Diversität und Integrationspolitik als umfassende Grundlage für eine nachhaltige Zukunft von FEDECRAIL und seinen Mitgliedern.



Sam Burton Smith

„Ich bin Sam und werde der neue Sekretär der Arbeitsgruppe Straßenbahn sein. Seit meiner Jugend interessiere ich mich für Verkehrsgeschichte und war über 10 Jahre lang Freiwilliger im National Tramway Museum in Großbritannien. Im wirklichen Leben arbeite ich bei den modernen Straßenbahnen in Nottingham und habe gerade meinen Bachelor-Abschluss gemacht. Wenn ich nicht gerade über Straßenbahnen nachdenke, verbringe ich gerne Zeit mit meinen beiden Hunden.“

Per Englund

„Ich lebe in Stockholm und arbeite seit 2002 ehrenamtlich mit historischen Eisen- und Straßenbahnen. Seit 2018 bin ich auch beruflich als Geschäftsführer für die historischen Straßenbahnen in Stockholm tätig. Außerdem bin ich stellvertretender Vorsitzender des schwedischen Straßenbahnverbands und Vorsitzender des schwedischen Dachverbands MRO. Bei FEDECRAIL habe ich zwei Rollen: Vorsitzender der Straßenbahngruppe und Rechnungsprüfer. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit FEDECRAIL, um unser kulturelles Erbe in die Zukunft zu führen.“

Stephen Wood



Stephen Wood (UK) has been involved in FEDECRAIL since the 1990s. He is a career railwayman starting work with British Rail in 1969. His current role within FEDECRAIL is as chairman of HOG (Heritage Operations Group). He has been involved in HOG since its inception in Austria in 2008, becoming its chairman some years later. They are concerned principally with heritage operations on the main line, monitoring legislation which may affect operations on the European Main Line network. Steven's last working role was dealing with acceptance for main line vehicles, including the heritage sector. One of the principal roles is liaison with European organisations in particular the European Union Agency for Railways (ERA), and the European Commission (DG Move).

Die Vorstellung des FEDECRAIL-Teams wird in Update 64 fortgesetzt!

UPDATE No. 63

Content manager: Ingrid Schütte

Beiträge: Rik Degruyter, Simon De Ridder, Vasco T. Duarte, Mimmi Mickelsen, Jaap Nieweg, Peter Ovenstone, Bruno Vachin, Steven Wood

Fotos: Vasco T. Duarte, F. Rouaix, Ingrid Schütte, Steven Wood

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.



Wattrain zu Besuch im Nationalen Eisenbahnmuseum in Pietrarsa.

Wattrain:

Neue Mitglieder aus Osteuropa und Afrika

Konferenz 2024 in Italien / Besuch des Nationalen Eisenbahnmuseums

Die Wattrain-Konferenz 2024 fand vom 19. bis 21. Juli in Castellammare di Stabia, Neapel (Italien) statt, und die Teilnehmer kamen sowohl persönlich als auch online. Auf der Veranstaltung waren mehrere wichtige Organisationen vertreten, darunter der Europäische Verband der Museums- und Touristikbahnen, die Heritage Rail Alliance (USA), die Association of Tourist and Heritage Rail Australia, der New Europe Railway Heritage Trust, der Italienische Verband der Tourismus- und Museumsbahnen, der Advanced Steam Traction Trust und International Railway Heritage.

Die Konferenz war sehr lohnend, sowohl im Hinblick auf die präsentierten Inhalte als auch auf die sich bietenden Möglichkeiten zur Vernetzung. FE-DECRAIL war durch Mimmi Mickelsen, Präsidentin, und Pierluigi Scozzato, Vizepräsident, vertreten.

Besonders erwähnenswert waren die Diskussionen über einige osteuropäische Länder und ein afrikanisches Land, die mit großem Interesse aufgenommen wurden. Dieser Austausch hat das Po-

tenzial, weitere Entwicklungen voranzutreiben und spiegelt die Kernaufgabe von Wattrain wider, nämlich die Förderung von Verbindungen zwischen den weltweiten Gemeinschaften im Bereich des Eisenbahn-Erbes. Die Präsentationen zu den Themen Kohle, fossile Brennstoffe, Versicherungen, Klimaauswirkungen, Kommunikation und spezifische regionale Informationen waren ebenfalls sehr nützlich.

Im Rahmen der Konferenz besuchten wir das Nationale Eisenbahnmuseum in Pietrarsa, das von der Fondazione FS im Auftrag der italienischen Nationalen Eisenbahngesellschaft betrieben wird. Der Besuch, der von einem englischsprachigen Experten geführt wurde, war faszinierend. Die Teilnehmer lobten einhellig die Arbeit des Museums, seine Leitung und seine Anziehungskraft sowohl für Eisenbahnfreunde als auch für die breite Öffentlichkeit. Viele Teilnehmer äußerten sich dahingehend, dass dieses Museum ihrer Erfahrung nach das beste Eisenbahnmuseum der Welt ist.

Das Hotel dei Congressi in Castellammare di Stabia bot eine warme und einladende Umgebung, die durch erstklassige Gastfreundschaft, ausgezeichnete Küche, hervorragenden Zimmerservice und Zugang zu Annehmlichkeiten wie Swimmingpool, Pizzeria und Dachgarten ergänzt wurde. Wattrain bedankt sich bei den Eigentümern, dem Manager und dem gesamten Personal für ihren außerge-

wöhnlichen Service.

Einige Teilnehmer hatten auch die Möglichkeit, die Ausgrabungen von Pompeji zu besichtigen, ein Muss für jeden, der in der Nähe ist. Trotz einiger technischer Probleme und damit verbundener Flugverspätungen verlief die Konferenz wie geplant. Bedauerlich, dass ein Teilnehmer seine Reise aufgrund einer Flugannullierung absagen musste.

Insgesamt war die Konferenz ein großer Erfolg, da alle Vorträge sehr interessant waren und die Veranstaltung selbst für alle Beteiligten eine angenehme Erfahrung war. FEDECRAIL möchte sich bei Wattrain-Präsident Stefano Benazzo und Team für eine außergewöhnlich gut durchgeführte Konferenz bedanken.

Mimmi Mickelsen

WIMH:

Die Europawahlen sind vorbei — Was kommt als Nächstes?

Sofortmaßnahmen eingeleitet

Die Europawahlen für das EU-Parlament für den Zeitraum 2024 - 2028 fanden vom 6. bis 9. Juni 2024 statt. In der Woche vom 16. Juli gab es die erste Plenarsitzung des Europäischen Parlaments in Straßburg, bei der die Kulturwelt durch die Generalsekretärin von Europa Nostra, Sneška Quadvlieg - Mihailovic, und die neu ernannte Europapolitikerin von Europa Nostra, Dimitra Kizlari, vertreten war.

Als FEDECRAIL WIMH-Beauftragter schickte ich Sneska und Dimitra eine Nachricht mit einigen Gedanken, die sie bei ihren ersten Kontakten mit der neuen Parlamentsbevölkerung einbringen könnten, zusammen mit dem neu erstellten Factsheet der Europäischen Plattform für das arbeitende industrielle und mobile Erbe.

Dieses wird an viele der neu gewählten Mitglieder des EU-Parlaments verschickt. Nach dem Treffen in Straßburg erhielten wir von der Europa-Nostra-Delegation eine begeisterte Reaktion für die Bereitstellung eines informativen Briefings.

Die WIMH-Plattform traf sich Ende Juli zu einer Online-Sitzung, bei der wir den von mir erstellten Entwurf des Aktionsprogramms für das kommende Jahr diskutierten.

Dabei haben wir beschlossen, dass ich den Plan auf einen längeren Zeitraum bis 2026 ausdehnen werde. Das ist auch wichtig für die Erstellung der langfristigen Budgets von FEDECRAIL. Im nächsten Update Oktober 2024 werde ich hoffentlich einen Überblick über den endgültigen Aktionsplan geben.

*Jaap Nieweg,
FEDECRAIL, WIMH-Beauftragter*



Sonderzug in Kanczuga. Foto: Steven Wood

HOG:

Konferenz des polnischen Dachverbandes

HOG-Vorsitzender referiert über Gesetzgebung – Besuchsprogramm

Viele Mitglieder werden die Arbeit unseres FEDECRAIL-Mitglieds NERHT (New Europe Railway Heritage Trust) kennen, dessen Ziel es ist, den Denkmalschutzorganisationen für Eisenbahnen in den

ehemaligen Ostblockländern Hilfe und Unterstützung zu bieten. Dessen Vorsitzender bat Steve Wood (Chairman of HOG), im Namen von FEDECRAIL auf einer Konferenz zu sprechen, die vom polnischen Verband der Museums-, Touristen- und Lokalbahnen im März in Przeworsk in Polen organisiert wurde. Hier sein Bericht:

„Przeworsk verfügt über eine Schmalspurbahn (750 mm), die insgesamt 46 km bis zum Dorf Dynow verläuft und auf der in den Sommermonaten historische Züge verkehren. Sie wird von der Gemeinde Przeworsk betrieben. Mit Hilfe von EU-Mitteln wurde die Strecke nach einem Hochwasserschaden an der ursprünglichen Trasse komplett neu verlegt und genügt nun höchsten Ansprüchen.

Der formelle Teil der Konferenz fand am Freitagmorgen statt, an dem ich über die Gesetzgebung sprach, die für historische Eisenbahnen sowohl auf Normal- als auch auf Schmalspurstrecken gilt, sowie über den Hintergrund aus britischer Sicht. Weitere namhafte Redner kamen von der UTK (der polnischen NSA) und von Mitgliedern des polnischen Verbandes sowie von den Auftragnehmern, die die Arbeiten zur Verlegung der Strecke durchgeführt haben.

Am Nachmittag unternahmen wir eine Zugfahrt auf der Strecke nach Kanczuga, die von einer ihrer Diesellokomotiven befahren wird, die aufgrund von Überschwemmungsschäden derzeit nur eingeschränkt in Betrieb ist. Der betroffene Abschnitt ist nur kurz und wird neu verlegt, so dass der Zugver-

kehr noch in diesem Sommer wieder aufgenommen werden kann. Anschließend führen wir mit dem Bus weiter, um den Tunnel zu besichtigen, auf den sie besonders stolz sind: Er ist 602 Meter lang und verläuft schnurgerade. Tunnel sind in Polen und insbesondere auf der Schmalspur vergleichsweise selten.

Abgerundet wurde der Tag durch ein Abendessen und einen informellen Abend, bei dem viele Punkte von gegenseitigem Interesse besprochen wurden, insbesondere die Möglichkeit eines Beitritts des polnischen Dachverbandes zu FEDECRAIL.

Am folgenden Tag wurde die Gelegenheit genutzt, um das potenzielle Mitglied Line 102 mit Sitz in Przemysl zu besuchen. Dabei handelt es sich um eine internationale Organisation, die zusammen mit der Ukraine den grenzüberschreitenden Betrieb von historischen Zügen anstrebt. Die Strecke wurde komplett neu verlegt, und wir besichtigten dies, gefolgt von einem Treffen in ihrem Clubwagen, einem der beiden erhaltenen Wagen im Rangierbahnhof von Przemysl. Leider konnten die ukrainischen Vertreter nicht anwesend sein, da es schwierig ist, die Ukraine in der derzeitigen Situation zu verlassen.— Ich möchte allen, aber insbesondere Stephen Wiggs und Andrew Goltz danken für eine interessante Konferenz.“

Steve Wood, FEDECRAIL, HOG-Vorsitzender



Demontage der Dampflokomotive 2 „Urskog“ des des Norsk Jernbanemuseums.

Norsk Jernbanemuseum:

Generalüberholung der „Urskog“

Wiederinbetriebnahme der Museumslokomotive für 2025 geplant

Die Dampflokomotive Nr. 2 „Urskog“ des Norsk Jernbanemuseum wird nach 13 Sommersaisons im norwegischen Eisenbahnmuseum in Hamar einer Generalüberholung unterzogen, die planmäßig voranschreitet. Dazu Projektleiter Vasco T. Duarte:

„Ich bin froh, Kolínská lokomotivní an Bord zu haben, da sie die Grundsätze und die Ethik der Riga Charta für die Restaurierung und Erhaltung beachten. Die Lokomotive ist ein geschütztes Kulturgut und fährt auf der Schmalspurbahn ‚Tertittoget‘ im Park des Eisenbahnmuseums. Die Wiederinbetriebnahme von Urskog ist für die Sommersaison 2025 geplant.

Diese kleine 0-6-0T-Lokomotive wurde 1895 von der Sächsischen Maschinenfabrik (Baunummer 2102) für die private Schmalspurbahn Urskog-Høland gebaut. Ursprünglich hieß sie ‚Eidsverket‘, wurde aber 1925 in ‚Urskog‘ umbenannt, nachdem die Lok Nr. 1 (die ursprüngliche ‚Urskog‘) verschrottet worden war. 1945 übernahmen die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) die Urskog-Høland-Bahn und ‚Urskog‘ wurde als Typ XXVII in die Lokomotivbezeichnung aufgenommen. Sie war bis 1950 als Reservelokomotive im Einsatz und wurde schließlich 1954 ausgemustert. 1960 ist die Bahnstrecke stillgelegt worden und die Maschine wurde an das norwegische Eisenbahnmuseum in Hamar abgegeben.

‚Urskog‘ wurde nach einer Überholung im Jahr 1982 wieder auf der museumseigenen Schmalspurbahn (750 mm) eingesetzt. Dabei ist u.a. die kupferne Feuerbüchse von Kohle- auf Ölfeuerung umgestellt worden, indem ein Brenner an der Feuertür angebracht wurde. Die Lokomotive fuhr jeden Sommer hin und her, doch der Kessel von 1924 (Nummer 197 von SMF) war in die Jahre gekommen. Dies lag zum Teil an seinem Alter, aber auch an der Unterbringung der Lokomotive im Freien und an den unzureichenden Verfahren zur Trocknung des Kessels nach Ende der Saison. Der Kessel wurde untersucht und ausgemustert.

Der dritte und aktuelle Kessel von Urskog wurde im Winter 1995/1996 bei der NSB-Werkstatt in

Sundland bestellt. Kessel Nummer 118 wurde geschweißt, wobei der alte Dom und die Rauchkammer von 1924 erhalten blieben, die beide vernietet waren. Eine neue Feuerbüchse aus Stahl wurde ebenfalls an den geschweißten Kessel genietet – eine charakteristische Anordnung aus der Sundland-Werkstatt, die noch aus der Dampfzeit der NSB stammt.

2009 wurde die Lokomotive erneut überholt und mit neuen Rauchrohren ausgestattet. Diesmal wurde der Ölbrenner demontiert und der Feuerrost für die Verbrennung von Holzbriketts umgerüstet – die heute noch verwendete Brennstoffquelle. Der Zug fuhr ununterbrochen vom 1. Juni bis zum 18. Juni mit nur einer zweitägigen Pause für Wartungsarbeiten Anfang Juli.

Leider hat eine Leckage am Fundamenttring zusammen mit einem allgemein verschlissenen mechanischen Zustand der Lokomotive die Entscheidung für die geplante Generalüberholung beschleunigt, die nun in der Tschechischen Republik durchgeführt wird. Glücklicherweise fahren wir in diesem Sommer mit einer Einstiegslokomotive ‚Setskogen‘ (SMF von 1909), die dem Eisenbahnmuseum gehört und normalerweise an der Museumsstrecke ‚Urskog-hølandsbanen‘ einige Kilometer von Oslo entfernt abgestellt ist.“

Vasco T. Duarte, Norsk Jernbanemuseum



Lok Setskogen im Juli 2024. Fotos (2): Vasco T. Duarte



Oben: Lok 904 auf der Drehscheibe.

Unten: Pendelverkehr zwischen beiden Standorten.

Järnvägmuseet:

Schwedisches Eisenbahnmuseum in Gävle wiedereröffnet

Nach siebenjähriger Renovierung

Das Schwedische Eisenbahnmuseum in Gävle (200 km nördlich von Stockholm) wurde im Juni 2024 nach einer siebenjährigen Renovierung wiedereröffnet. Die neue Basisausstellung in einem ehemaligen Ringlokschuppen konzentriert sich nun darauf, die Eisenbahn als Teil der Entwicklung Schwedens von einer landwirtschaftlich geprägten Gesellschaft zu einer postindustriellen Nation mit nur wenigen repräsentativen Fahrzeugen von 1850 bis heute zu zeigen.

Die bedeutendste Sammlung von Lokomotiven, Wagen und Waggons ist jetzt in einer ehemaligen Eisenbahnwerkstatt namens Tåghallen (Eisenbahnhalle) fünf Kilometer vom Museum entfernt ausgestellt. Das Museum betreibt einen Fahrzeugservice auf der Schiene, der die beiden Standorte miteinander verbindet.

www.jarnvagsmuseet.se





Willkommenes Foto-Objekt: NKIJ-Zug.

Jüngste Museumseisenbahn in Schweden eingeweiht

Teil der ehemaligen Nordmark Klarälvens Järnväg

Schwedens jüngste historische Eisenbahn ist am 21. Juli dieses Jahres in Hagfors im nördlichen Värmland eingeweiht worden. Die Bahn ist der einzige verbliebene Teil der ehemaligen „Nordmark Klarälvens Järnväg“ (NKIJ), einer 180 km langen elektrifizierten Schmalspurbahn, die hauptsächlich für den Transport von Eisenerz und Holz genutzt wurde.

Der letzte Teil der NKIJ wurde vor 30 Jahren stillgelegt, aber ein Teil des rollenden Materials blieb erhalten und wird in einem Museum für statische Eisenbahnen in Hagfors verwendet. Sogar sechs Kilometer der Gleise zwischen Hagfors und Stjärnfors wurden gerettet und werden für „dressincykling“ genutzt, ein in Schweden verbreitetes Schicksal stillgelegter Eisenbahnen.

Vor vier Jahren starteten einige Enthusiasten ein Projekt, das es ermöglichen sollte, Züge mit Fahrgästen auf dem Bahnhofsgelände vor dem Eisenbahnmuseum fahren zu lassen. Aufgrund des

schlechten Zustands der Gleise und des Gleisbetts wurde eine große Menge an freiwilliger Arbeit geleistet, um den ersten Schritt zu tun, damit Züge auf dem Gelände verkehren können.

Der nächste Schritt ist die Wiederherstellung der Strecke, um den Zugverkehr zwischen Hagfors und Stjärnfors zu ermöglichen.

VDMT:

Drittes Treffen der Frauen auf Dampfzügen

Spaß am Hobby — Kontakt zu Gleichgesinnten vermitteln

Die Gruppe weiblicher Dampflok- und Zugpersonale Deutschlands hat sich dieses Jahr bei der Historischen Eisenbahn in Frankfurt am Main getroffen. Am 28. April 2024 fuhr dort unter großer Anteilnahme von Fans jeden Alters und Geschlechts ein Dampfzug mit Damen. Bundesweit angereist waren drei Dampflokführerinnen, sechs Heizerinnen sowie Zugführerin, Schaffnerinnen und Bordgastrominnen, dabei wurden auch mehrere Töchter



Blick in die Feuerbüchse

der Heizerinnen und öffnet schwingvoll die Feuertür des großen Dampfkessels.

Und so sind viele dieser Frauen nicht nur bei verschiedenen Eisenbahnen aktiv, sondern sie engagieren sich auch bei vielfältigen Tätigkeiten im Verband der Deutschen Museums- und Touristikbahnen VDMT. Der Dachverband VDMT e. V. freut sich über diese Vielfalt und vermittelt interessierten Frauen gerne Kontakte zu Gleichgesinnten.

Kontakt: vdmt@vdmt.de

bereits integriert. Gemeinsam sorgten die Frauen für die sichere und pünktliche Durchführung des Betriebes und das Verwöhnen der Fahrgäste dieses einmaligen Ereignisses. Nebenher hatten die „Dampfbahndamen“ jede Menge Spaß an ihrem gemeinsamen Hobby und dem vereinsübergreifenden Austausch.

Sie verstehen ihre Treffen auch als Aufruf an alle Frauen mit Eisenbahnführerschein und der Befähigung für die Dampftraktion, alle geprüften Heizerinnen und Frauen, die sich in der Ausbildung zu einer der Tätigkeiten auf der Dampflokomotive befinden. „Wir wollen allen Mut machen, sich nicht von alten Traditionen oder Rollenbildern abschrecken zu lassen und den eigenen Interessen ohne Vorurteile nachzugehen“, beschreibt eine

PFT-TSP:

„5519“ wieder im historischen Streckenbetrieb Meilenstein für Belgien

Nach einem 10-jährigen Vakuum im belgischen Fernverkehr organisierte der PFT-TSP eine 400 km lange Eisenbahnfahrt mit der kürzlich restaurierten 5519, der einzigen verbliebenen belgischen Diesellok mit ETS (Electric Train Supply). Nicht alles verlief reibungslos, aber die Tour war ein großer Erfolg und weitere Fahrten werden folgen. Das soll aber nicht bedeuten, dass „die belgischen Zulassungsprobleme“ gelöst sind: Die 5519 ist nie „aus den Büchern gestrichen“ worden und darf



Gruppenfoto in Frankfurt/Main. Fotos (2): Simon Klinz



Stolzes Team an der 5519.

folglich weiterhin auf belgischen Strecken fahren.

Die am besten geeigneten Wagen für die Baureihe 55 waren die Wagen der Bauart M4 des nationalen Betreibers NMBS / SNCB. Zwar wären die historischen K1- oder M2-Wagen besser geeignet gewesen, aber diese sind eben nicht mehr „in den Büchern“ und können daher nicht auf dem nationalen Netz eingesetzt werden.

Diese Veranstaltung ist ein Meilenstein für Belgien: Die 5519 ist die erste Lokomotive, die auf der Hauptstrecke eingesetzt wird und deren Halter ein Verein ist. Die Lok wird nun an Galas auf anderen historischen Strecken teilnehmen. Sie fährt dort hin und kehrt mit eigener Kraft zurück!

*Simon De Ridder
TSP-Vorstandsmitglied*

Stoomcentrum Maldegem (Belgien):

Train Mania feiert 10-jähriges Jubiläum

Treffen von jugendlichen Freiwilligen

Vor vielen Jahren hatte FEDECRAIL die Idee, ein europäisches Jugendcamp zu veranstalten, um neue junge Enthusiasten für die Welt der historischen Eisenbahnen zu gewinnen. In den Fußstapfen der ursprünglichen Initiatoren hat der belgische Verein Stoomcentrum Maldegem seine eigene Jugendveranstaltung ins Leben gerufen, um die

Stammgruppe mit neuen Freiwilligen zu erweitern.

In diesem Jahr sind sie stolz darauf, das 10-jährige Bestehen ihres Jugendcamps „Train Mania“ zu feiern. Die Jugendlichen kamen aus fast allen Ecken Flanderns. Eines haben sie alle gemeinsam: Sie lieben Züge.

Das erste Camp wurde 2014 organisiert. Damals waren es fünf interessierte Teilnehmer. Dieses Jahr sind bereits 25 Teilnehmer erschienen! Die Jugendlichen haben die Möglichkeit, eine umfassende Einführung in die Welt der Züge zu erhalten, sowohl theoretisch als auch praktisch: Wartung von Lokomotiven und Waggons, Gleisreparatur, Signalisierung, Fahrkartenverkauf, sicherheitskritische Tätigkeiten und sogar eine Kostprobe des Fahrens und Feuerns einer echten Dampflokomotive. All diese Aktivitäten werden durch Besuche in der modernen Welt der Züge ergänzt: Zugsimulator, Traktionswartungsdepot HST (High Speed Train), Verkehrssteuerung usw., die dankenswerterweise von den SCNB-Personaldiensten angeboten werden.

Dank dieser großartigen Initiative konnten wir bereits viele junge Menschen nicht nur für die Leidenschaft für Dampfzüge und die Erhaltung des Eisenbahn-Erbes begeistern, sondern auch für eine berufliche Laufbahn bei der Eisenbahn. Viele Teilnehmer werden danach zu Freiwilligen und tragen so zum Wachstum und zur Verjüngung der Arbeit bei. (www.stoomtreinmaldegem.be)

*Rik Degruyter
Stoomcentrum Maldegem, Sekretär*



Begeisterte Jugendliche beim Train Mania.

Chemin de fer-musée Blonay – Chamby (Schweiz):

Junge Leute — Wette auf die Zukunft

56. Saison hat begonnen

Unser Museum öffnete Anfang Mai 2024 seine Türen zur Freude unserer Mitglieder und Besucher. Die Öffentlichkeit und die Mitglieder reagieren auf die verschiedenen Anfragen. Zahlreiche Sonderzüge wurden für Gruppen hauptsächlich auf dem benachbarten Netz der MOB eingesetzt. Ein seit der COVID-Krise verlorener Rhythmus kehrt zur Normalität zurück und nimmt sogar wieder zu, trotz der Renovierungsarbeiten am Viadukt der Baye de Clarens, die eine Streckensperrung unter der Woche erfordern.

Das Schweizer Dampf-Festival verzeichnete Rekordzahlen, die seit dem 50-jährigen Jubiläum nicht mehr erreicht wurden. Eine Konjunktur zwischen Programm, Wetter und dem Engagement der Mitglieder ermöglichte es, dass jeder und jede während der drei Festtage sein oder ihr Vergnügen finden konnte. Die Nacht der Museen erfreute anschließend sowohl die 900 Besucher des Abends als auch die 15 mobilisierten Mitglieder, von denen die große Mehrheit Jugendliche waren.

Eine Aktivität, die man gerne sieht, die aber auch eine gewisse Investition seitens der Mitglieder erfordert. In ihrer Organisation gab es einige Neuerungen, angefangen bei der Präsidentschaft, die sich geändert hat. Jérôme Constantin, der acht Jahre lang Präsident war, hat beschlossen, nicht mehr für eine weitere Amtszeit zu kandidieren. Laurent Tschannen, ehemaliger Vizepräsident, hat nun das Amt des Präsidenten übernommen. Darüber hinaus haben die Verwaltungsdienste junge Leute als Verstärkung oder Ersatz bekommen, was eine neue Dynamik mit sich bringt.

Nicht zu vergessen die Werkstatt, in der die Projekte auch während des Sommers mit hohem Tempo weitergeführt werden. Auch hier lernen die Jugendlichen alte Handgriffe und zeigen gleichzeitig neue Techniken. Ein generationsübergreifender Austausch, der ein wenig verfolgt werden muss und von jedem Einzelnen eine gute Portion Anpassungsfähigkeit verlangt.

Dieser Aspekt der Aktivitäten des Blonay-Chamby

(BC) ist eine Wette auf die Zukunft. Die Eingliederung junger Mitglieder und ihre Ausbildung ist ein unerlässliches Element für den Fortbestand einer historischen Eisenbahn. Der BC legt daher großen Wert darauf, da es sich dabei auch um eine Weitergabe von Wissen handelt.

Es läuft also alles zum Besten an der Waadtländer Riviera für unsere Museumseisenbahn, die ihren Kurs beibehält und gleichzeitig ständig auf der Welle reitet. Zum Zeitpunkt des Schreibens dieser Zeilen ist noch die Hälfte der Saison zu absolvieren, mit einem Höhepunkt am 7. und 8. September anlässlich der Tage des offenen Denkmals, an denen eine Veranstaltung zum Thema Eisenbahn organisiert wird. Gastfahrzeuge, verstärkter Fahrplan, technische Besichtigungen, Draisinenvorführungen und eine Sonderausstellung sind nur einige der Höhepunkte der Veranstaltung.

AATV-Midi Pyrénées (Frankreich):

75. Geburtstag in Toulouse ...

Lokomotive 241 P 9 — das Projekt geht weiter

Mit großer Begeisterung trafen sich die Mitglieder des AATV-MP (Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur — Midi-Pyrénées) an der Lok 241 P 9 in Toulouse, um ihren 75. Geburtstag zu feiern. Die Lokomotive wurde am 29. Juni 1949 im Depot Dijon Périgny in Dienst gestellt. Sie wurde in Le Creusot zusammen mit den 35 Lokomotiven dieser letzten Dampfserie der jungen SNCF gebaut und sollte mit hoher Geschwindigkeit schwere Personenzüge wie den berühmten „MISTRAL“ auf der Strecke Paris-Lyon-Mittelmeer ziehen.

Durch die Elektrifizierung der PLM-Strecke verdrängt, wurde sie im Juni 1952 nach Marseille und im Juni 1962 nach Le Mans überführt. Ihr letzter kommerzieller Zug lief am 22. September 1969 zwischen Nantes und Le Mans. Ihre letzte Dampffahrt war ein COPEF (Cercle Ouest Parisien d'Études Ferroviaires)- Sonderzug im Juni 1973, und am 16. September 1974 wurde sie nach Guîtres transportiert, wo sie für einen langen, fast



241 P 9 verlässt den Lokschuppen. Foto: F. Rouaix

35 Jahre dauernden Schlaf geschützt untergebracht wurde.

Im Herbst 2008 machte sich ein Team von Freiwilligen an die Arbeit, um die Lok wieder betriebsfähig zu machen. Sie wurde nach Toulouse überführt, wo sie dank des Entgegenkommens der SNCF in das Depot von Périole zurückkehrte, um ihre Wiedergeburt zu erleben. Hier sind fast 15 Jahre lang jeden Samstag nach einer sorgfältigen Demontage alle Teile inspiziert, renoviert, umgebaut oder einfach nur überholt und neu gestrichen worden. Bis heute haben die Beteiligten fast 40.000 Arbeitsstunden an der Maschine geleistet.

Der Kessel muss noch renoviert, der Rohbau vervollständigt und die Rohr-

leitungen und Nebenaggregate wieder zusammengebaut werden, so dass bis zu den Funktionstests noch einige Jahre vergehen werden. Der Tender ist schon einsatzbereit und wartet auf seine Endlackierung.

Am 29. Juni verließ die 241 P 9 nun das Depot Toulouse Périole, den Standort des künftigen TGV-Bahnhofs und der neuen Metrolinie, mit einem Ziel, das in der Region Okzitanien bleibt: Carmaux /TARN. – Das Projekt wird fortgesetzt! (www.241p9.fr)

Bruno Vachin,
Amicale des Anciens et Amis de la
Traction Vapeur - Midi-Pyrénées,
Sekretär



!!!

UPDATE Nr. 64 erscheint Ende Oktober 2024

Redaktionsschluss für Texte und Fotos: 8. Oktober

Kontakt: schuette@fedecrail.org