



FED*EC*RAIL

Fédération Européenne des Chemins de Fer
Touristiques et Historiques

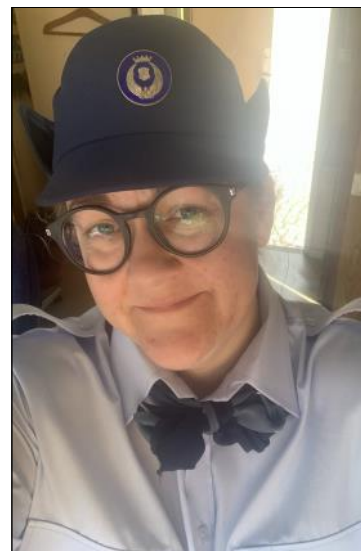
UPDATE NO. 63

August 2024

Incroyablement motivé au travail

Quelques mois se sont écoulés depuis le mois de mai, date à laquelle j'ai été élue présidente. Au cours de ces mois, le conseil a passé du temps à se connaître et à se familiariser avec l'organisation. Nous sommes incroyablement motivés pour le travail qui nous attend. Entre-temps, les élections européennes ont eu lieu, et nous sommes conscients que cela entraînera une charge de travail supplémentaire. Cela inclut le développement continu de Fedecrail, nos groupes de travail, et la préservation de l'héritage culturel mobile.

Nous espérons vous voir nombreux à Saint-Quentin en novembre, où nous continuerons à travailler ensemble sur nos objectifs communs et à relever les défis auxquels nos membres sont confrontés. Nous avons également élaboré de nouvelles politiques que nous sommes impatients de vous présenter. En outre, des informations sur les réservations pour notre réunion de novembre sont disponibles sur notre site web.



Mimmi Mickelsen — Présidente de la FEDECRAIL

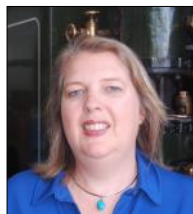
Index

L'équipe de FEDECRAIL	2
Wattrain: Conference 2024 en Italie	3
WIMH: Action immédiate	4
HOG auprès de l'association faitière polonaise	4
Révision générale de l' « Urskog » (N)	6
Le musée à Gävle rouvre ses portes (S)	7
Le plus jeune chemin de fer-musée de Suède	8
Rencontre des femmes sur les trains à vapeur (D)	8
„5519“ en service sur la ligne (B)	9
Train Mania fête ses 10 ans (B)	10
Jeunes — Pari sur l'avenir (CH)	11
75e anniversaire de la 241 P 9 à Toulouse (F)	11

Petrarsa/Italie



L'équipe de FEDECRAIL :



Marieke Nauta est membre de l'équipe dirigeante de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, le plus grand chemin de fer patrimonial néerlandais, depuis 2022. Auparavant, elle s'est engagée comme bénévole auprès du chemin de fer dès l'âge de 16 ans. Elle siège également au conseil d'administration de l'organisation faitière néerlandaise HRN (Historisch Railvervoer Nederland). Avant d'être employée professionnellement au Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, elle a travaillé dans l'administration locale et l'enseignement supérieur en tant que conseillère politique et professionnelle de la finance, tant aux Pays-Bas qu'au Royaume-Uni. Au sein du conseil d'administration de FEDECRAIL, elle s'occupe du développement de la politique d'égalité, de diversité et d'inclusion en tant que base globale pour un avenir durable de FEDECRAIL et de ses membres.



« Je m'appelle **Sam Burton Smith** et je serai le nouveau secrétaire du groupe de travail sur les tramways. Depuis mon plus jeune âge, je m'intéresse à l'histoire des transports et j'ai été bénévole au National Tramway Museum au Royaume-Uni pendant plus de 10 ans. Dans le monde réel, je travaille sur les tramways modernes de Nottingham et je viens d'obtenir mon diplôme de premier cycle. Lorsque je ne pense pas aux tramways, j'aime passer du temps avec mes deux chiens. »

Per Englund: « Je vis à Stockholm, où je travaille bénévolement depuis 2002 dans le domaine des chemins de fer et des tramways à valeur patrimoniale. Depuis 2018, je travaille aussi professionnellement en tant que PDG des tramways patrimoniaux de Stockholm. Je suis également vice-président de l'Association suédoise des tramways et président de l'organisation faitière suédoise MRO. Au sein de FEDECRAIL, j'ai deux rôles : celui de président du groupe Tramway et celui d'auditeur. Je me réjouis de travailler avec FEDECRAIL pour assurer l'avenir de notre patrimoine culturel. »



Stephen Wood (Royaume-Uni) est impliqué dans FEDECRAIL depuis les années 1990. Il est un cheminot de carrière qui a commencé à travailler avec British Rail en 1969. Son rôle actuel au sein de FEDECRAIL est celui de président du HOG (Heritage Operations Group). Il est impliqué dans le HOG depuis sa création en Autriche en 2008 et en est devenu le président quelques années plus tard. Ce groupe s'occupe principalement des opérations patrimoniales sur les grandes lignes, en surveillant la législation susceptible d'affecter les opérations sur le réseau européen des grandes lignes. La dernière fonction de Steven était de s'occuper de l'acceptation des véhicules de grandes lignes, y compris le secteur du patrimoine. L'un de ses principaux rôles consiste à assurer la liaison avec les organisations européennes, en particulier l'Agence ferroviaire de l'Union européenne (ERA) et la Commission européenne (DG Move).

La présentation de l'équipe de la FEDECRAIL se poursuivra dans la prochaine mise à jour !

UPDATE No. 63

Content manager : Ingrid Schütte

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

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

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.



Wattrain en visite au Musée national des chemins de fer à Pietrarsa.

Wattrain :

Nouveaux membres d'Europe de l'Est et d'Afrique

Conférence en Italie / Visite du Musée national des chemins de fer

La conférence Wattrain 2024 s'est déroulée du 19 au 21 juillet à Castellammare di Stabia, Naples (Italie) avec des participants en personne et en ligne. L'événement a vu la représentation de plusieurs organisations clés, notamment la Fédération européenne des chemins de fer touristiques et de musée, l'Heritage Rail Alliance (États-Unis), l'Association of Tourist and Heritage Rail Australia, le New Europe Railway Heritage Trust, la Fédération italienne des chemins de fer touristiques et de musée, l'Advanced Steam Traction Trust et l'International Railway Heritage.

La conférence a été très enrichissante, tant du point de vue du contenu présenté que des possibilités de mise en réseau qu'elle a offertes. FEDE-CRAIL était représentée par Mimmi Mickelsen, présidente, et Pierluigi Scozzato, vice-président.

Les discussions concernant certains pays d'Europe de l'Est et une nation africaine ont été accueillies avec beaucoup d'intérêt. Ces échanges sont susceptibles de favoriser d'autres développements,

reflétant la mission principale de Wattrain qui est de favoriser les connexions entre les communautés du patrimoine ferroviaire mondial. Les présentations sur le charbon, les combustibles fossiles, les assurances, l'impact climatique, la communication et les informations régionales spécifiques ont également été extrêmement utiles.

Dans le cadre de la conférence, nous avons visité le Musée national des chemins de fer à Pietrarsa, détenu et géré par la Fondazione FS au nom de l'Entité nationale des chemins de fer italiens. La visite, guidée par un expert anglophone, a été fascinante. Les participants ont unanimement salué le travail du musée, sa gestion et son attrait pour les amateurs de chemins de fer et le grand public. De nombreux participants ont déclaré que, d'après leur expérience, ce musée se distingue comme le premier musée ferroviaire au monde.

L'Hôtel dei Congressi de Castellammare di Stabia a offert un environnement chaleureux et accueillant, complété par une hospitalité de premier ordre, une excellente cuisine, un service d'étage remarquable et l'accès à des installations telles que la piscine, la pizzeria et le jardin sur le toit. Wattrain exprime sa gratitude aux propriétaires, au directeur et à l'ensemble du personnel pour leur service exceptionnel.

Certains participants ont également eu la chance de visiter les fouilles de Pompéï, une visite incontournable pour tous ceux qui se trouvent dans les environs. Malgré quelques problèmes techniques et des retards de vols, la conférence s'est déroulée comme prévu. Il est regrettable qu'un participant ait dû annuler son voyage en raison de l'annulation de son vol.

Dans l'ensemble, la conférence a été un grand succès, toutes les présentations ont été très intéressantes et l'événement lui-même a été une expérience agréable pour toutes les personnes impliquées. FEDECRAIL tient à remercier le président de Wattrain, Stefano Benazzo, et son équipe pour cette conférence exceptionnellement bien menée.

Mimmi Mickelsen

WIMH :

Les élections européennes sont terminées — Quelle est la prochaine étape ?

Action immédiate de la WIMH

Les élections européennes pour le Parlement de l'UE pour la période 2024 - 2028 ont eu lieu du 6 au 9 juin 2024. Dans la semaine du 16 juillet, la première réunion plénière du Parlement européen s'est tenue à Strasbourg et le monde de la culture était représenté par la Secrétaire générale d'Europa Nostra, « Sneška Quaedvlieg - Mihailovic » et la nouvelle responsable de la politique européenne d'Europa Nostra, "Dimitra Kizlari". En tant que responsable de FEDECRAIL WIMH, j'ai envoyé un message à Sneska et Dimitra, avec quelques idées qu'elles pourraient mettre en avant lors de leurs premiers contacts avec la nouvelle population parlementaire, ainsi que la nouvelle fiche d'information de la Plate-forme européenne pour le patrimoine industriel et mobile. Cette fiche sera envoyée à de nombreux membres nouvellement élus du Parlement européen. (Après la réunion de Strasbourg, nous avons reçu une réaction enthousiaste de la part de la délégation d'Europa Nostra

pour avoir fourni un briefing informatif.

La Plate-forme WIMH s'est réunie en ligne à la fin du mois de juillet et a discuté du projet de programme d'action que j'ai rédigé pour l'année à venir. Nous avons alors décidé d'étendre le plan sur une période plus longue, jusqu'en 2026. C'est également important pour établir les budgets à long terme de FEDECRAIL. Dans le prochain Update October 2024, j'espère donner un aperçu du plan d'action définitif.

*Jaap Nieweg,
FEDECRAIL, WIMH mandataire*



Train spécial à Kanczuga. Photo: Steven Wood

HOG :

Conférence de l'association faîtière polonaise

Le président du HOG fait un exposé sur la législation - Programme de visites

De nombreux membres connaîtront le travail de notre membre de FEDECRAIL, NERHT (New Europe Railway Heritage Trust), dont l'objectif est d'ap-

porter aide et soutien aux organisations de protection du patrimoine ferroviaire dans les pays de l'ancien bloc de l'Est. Son président a demandé à Steve Wood (Chairman of HOG) de s'exprimer au nom de FEDECRAIL lors d'une conférence organisée par l'association polonaise des chemins de fer muséaux, touristiques et locaux en mars à Przeworsk en Pologne. Voici son rapport :

« Przeworsk s'enorgueillit d'une ligne à voie étroite de 750 mm qui s'étend sur 46 km jusqu'au village de Dynow et qui est utilisée pour faire circuler des trains du patrimoine pendant les mois d'été. Grâce à des fonds de l'UE, la ligne a été entièrement refaite à la suite d'un dommage causé par une inondation sur le tracé initial et répond désormais aux exigences les plus élevées.

La partie formelle de la conférence a eu lieu le vendredi matin où j'ai parlé de la législation qui s'applique aux chemins de fer patrimoniaux sur les lignes à écartement standard et étroit, ainsi que du contexte du point de vue britannique. D'autres intervenants importants étaient l'UTK (la NSA polonaise) et des membres de la Fédération polonaise, ainsi que les entrepreneurs qui ont effectué les travaux de remblayage de la ligne.

L'après-midi, nous avons fait un tour en train sur la ligne jusqu'à Kanczuga, tiré par l'une de leurs locomotives diesel, ce qui constitue la limite actuelle de leurs opérations en raison des dégâts causés par les inondations. La section touchée n'est que courte et sera réaménagée afin que les

trains puissent être rétablis cet été.

Nous nous rendons ensuite en autocar pour inspecter leur tunnel, dont ils sont particulièrement fiers, qui mesure 602 mètres de long sur un tracé parfaitement rectiligne. Les tunnels sont relativement rares en Pologne et en particulier sur voie étroite.

La journée s'est terminée par un dîner et une soirée informelle au cours de laquelle de nombreux points d'intérêt mutuel ont été discutés, en particulier la possibilité pour la Fédération polonaise de rejoindre FEDECRAIL.

Le lendemain, l'occasion a été saisie pour visiter la ligne 102, basée à Przemysl, qui pourrait devenir membre de FEDECRAIL. Il s'agit d'une organisation internationale qui, avec l'Ukraine, aspire à faire circuler des trains du patrimoine de part et d'autre de la frontière. La ligne a été entièrement réaménagée et nous avons pu la visiter, puis nous avons assisté à une réunion dans leur voiture de club, l'un des deux wagons conservés dans la cour de Przemysl. Malheureusement, les représentants ukrainiens n'ont pas pu être présents en raison de la difficulté de quitter l'Ukraine dans la situation actuelle.— Je tiens à remercier tout le monde, et en particulier Stephen Wiggs et Andrew Goltz, pour cette conférence très intéressante. »

Steve Wood,
FEDECRAIL Président du groupe HOG



Démontage de la locomotive à vapeur 2 « Urskog » du Norsk Jernbanemuseum.

Norsk Jernbanemuseum:

Révision générale de l'« Urskog »

Remise en service de la locomotive du musée prévue pour 2025

Après 13 saisons estivales au musée norvégien des chemins de fer à Hamar, la locomotive à vapeur n° 2 « Urskog » du Norsk Jernbanemuseum fait l'objet d'une révision générale qui se déroule comme prévu. Le chef de projet Vasco T. Duarte s'exprime à ce sujet :

« Je suis heureux d'avoir Kolínská lokomotivní à bord en raison de l'attention qu'ils portent aux principes et à l'éthique de la charte de Riga en matière de restauration et de conservation. La locomotive est un patrimoine protégé et fonctionne avec le train à voie étroite « Tertittoget » dans le parc du musée ferroviaire. La remise en service d'Urskog est prévue pour la saison d'été 2025.

Cette petite locomotive 0-6-0T a été construite en 1895 par Sächsische Maschinenfabrik (numéro de construction 2102) pour le chemin de fer privé à voie étroite Urskog-Høland. Baptisée à l'origine « Eidsverket », elle a été rebaptisée « Urskog » en 1925 après la mise au rebut de la locomotive n°1 (la Urskog d'origine). En 1945, les Chemins de fer norvégiens (NSB) reprirent le chemin de fer Urskog-høland et « Urskog » entra dans la dénomination des locomotives en tant que type XXVII. « Urskog » fut une locomotive de réserve jusqu'en 1950, mais fut finalement retirée en 1954. En 1960, le chemin de fer fut fermé et « Urskog » fut envoyée au musée ferroviaire norvégien de Hamar.

« Urskog » a été remise en service sur la ligne à voie étroite du musée (750 mm) après une révision en 1982, au cours de laquelle, entre autres réparations, la chambre de combustion en cuivre a été convertie du charbon au pétrole par l'ajout d'un brûleur à la porte de la chambre de combustion. La locomotive a fait des allers-retours chaque été comme il se doit, mais la chaudière de 1924 (numéro 197 de SMF) commençait à perdre de sa vitalité, en partie à cause de son âge, mais aussi parce que le stockage de la locomotive à l'extérieur n'était pas favorable à son état et que les routines de séchage de la chaudière après la fin de la saison de marche n'étaient pas bonnes. La chaudière a été inspectée et finalement condamnée.

La troisième et actuelle chaudière d'Urskog a été commandée à l'atelier NSB de Sundland au cours de l'hiver 1995/1996. La chaudière numéro 118 a été soudée tout en conservant l'ancien dôme de 1924 et la boîte à fumée, tous deux rivetés. Une nouvelle boîte à feu en acier a également été rivetée à la chaudière soudée – un arrangement caractéristique de l'atelier de Sundland datant de l'époque de la vapeur à NSB.

En 2009, la locomotive a été à nouveau révisée et équipée de nouveaux tubes à fumée. Cette fois, le brûleur à mazout a été démonté et la grille à feu a été réaménagée pour brûler des briques de bois – la source de combustible encore utilisée aujourd'hui. Le train a circulé sans interruption du 1er au 18 juin, avec une interruption de deux jours seulement pour la maintenance au début du mois de juillet.

Malheureusement, une fuite au niveau de l'anneau de fondation, ainsi que l'état mécanique général de la locomotive, ont accéléré la décision de procéder à la révision générale prévue, qui est actuellement effectuée en République tchèque. Heureusement, cet été, nous roulons avec une locomotive « Setskogen » (SMF de 1909) qui appartient au musée ferroviaire et qui est normalement déposée sur la ligne du musée « Urskog-hølandsbanen », à quelques kilomètres de la capitale Oslo. »

Vasco T. Duarte, Norsk Jernbanemuseum



**Lok Setskogen en juillet 2024.
Photos (2) : Vasco T. Duarte**



*En haut : Locomotive 904 sur la plaque tournante.
En bas, en train : Trafic de navette entre les deux sites.*

Le Järnvägmuseet :

Le musée suédois des chemins de fer à Gävle rouvre ses portes

Après sept ans de rénovation

Le musée des chemins de fer suédois de Gävle (à 200 km au nord de Stockholm) a rouvert ses portes en juin après sept ans de travaux de rénovation.

La nouvelle exposition de base, installée dans une ancienne rotonde, s'attache désormais à montrer le chemin de fer comme un élément de l'évolution de la Suède, d'une société basée sur l'agriculture à une nation post-industrielle, avec seulement quelques véhicules représentatifs de la période allant de 1850 à aujourd'hui.

La principale collection de locomotives, de voitures et de wagons est désormais exposée dans un ancien atelier ferroviaire appelé Tåghallen (la salle des trains), à cinq kilomètres du musée. Le musée exploite un service de wagons pour relier les deux sites pour une visite impressionnante.

www.jarnvagsmuseet.se





Objet photographique bienvenu : train NKIJ.

Inauguration du plus jeune chemin de fer-musée de Suède

Une partie de l'ancien Nordmark Klarälvens Järnväg

Le plus jeune train historique de Suède a été inauguré le 21 juillet dernier à Hagfors, dans le nord du Värmland. Le chemin de fer est la seule partie restante de l'ancien « Nordmark Klarälvens Järnväg », NKIJ, un chemin de fer électrifié à voie étroite de 180 km de long, utilisé principalement pour le transport de minerai de fer et de bois.

La dernière partie du NKIJ a été fermée il y a 30 ans, mais une partie du matériel roulant a été conservée et utilisée pour un musée ferroviaire statique à Hagfors. Même six kilomètres de voies entre Hagfors et Stjärnfors ont été sauvés et sont utilisés pour le « dressincykling », un sort commun aux chemins de fer abandonnés en Suède..

Il y a quatre ans, quelques passionnés ont lancé un projet visant à rendre possible la circulation de trains avec des passagers dans la cour de triage située à l'extérieur du musée ferroviaire. En raison du mauvais état de la voie et de la plate-forme, un énorme travail bénévole a été entrepris pour faire

le premier pas vers la possibilité de faire circuler des trains dans la cour.

La prochaine étape consistera à restaurer la ligne pour permettre la circulation des trains entre Hagfors et Stjärnfors.

VDMT :

Troisième rencontre des femmes sur les trains à vapeur

Plaisir du hobby - mise en contact avec des personnes partageant les mêmes idées

Le groupe de personnel féminin des locomotives à vapeur et des trains d'Allemagne s'est réuni cette année aux chemins de fer historiques de Francfort-sur-le-Main. Le 28 avril 2024, un train à vapeur composé de dames y a circulé avec une grande participation de fans de tous âges et de tous sexes. Trois conductrices de locomotive à vapeur, six chauffeurs ainsi que des chefs de train, des contrôleurs et des restauratrices de bord avaient fait le déplacement dans toute l'Allemagne, sans



Vue de la boîte à feu.

nache la porte du foyer de la grande chaudière à vapeur.

Et c'est ainsi que nombre de ces dames ne sont pas seulement actives dans différents chemins de fer, mais s'engagent également dans de multiples activités au sein de l'association des chemins de fer touristiques et muséaux allemands VDMT. L'association faitière VDMT e. V. se réjouit de cette diversité et met volontiers les femmes intéressées en contact avec des personnes partageant les mêmes idées.

Contact : vdmt@vdmt.de

compter plusieurs filles déjà intégrées. Ensemble, ces dames ont veillé à la sécurité et à la ponctualité de l'exploitation et ont choyé les passagers de cet événement unique. En outre, les « dames du train à vapeur » ont pris beaucoup de plaisir à pratiquer leur hobby commun et à échanger entre associations.

Les dames considèrent également leurs rencontres comme un appel à toutes les femmes titulaires d'un permis de conduire ferroviaire et d'une habilitation à la traction vapeur, à toutes les chauffeuses certifiées et à toutes les femmes en formation pour l'une des activités sur la locomotive à vapeur. « Nous voulons encourager tout le monde à ne pas se laisser décourager par les anciennes traditions ou les modèles de rôle et à poursuivre ses propres intérêts sans préjugés », décrit l'une des chauffeuses en ouvrant avec pa-

PFT-TSP :

Le « 5519 » de nouveau en service sur les lignes principales

Une étape importante pour la Belgique

Après un vide de 10 ans dans l'exploitation du patrimoine des grandes lignes en Belgique, PFT-TSP a organisé un raitour de 400 kilomètres avec la 5519 récemment restaurée, la seule locomotive diesel belge restante équipée de l'ETS (Electric Train Supply). Tout n'a pas été parfait, mais l'excursion a été un grand succès et d'autres excursions ferroviaires suivront. Cependant, cela ne signifie pas que « les problèmes d'autorisation



Photo de groupe à Francfort-sur-le-Main. Photos (2) : Simon Klinz



Une équipe fière au 5519.

belge » sont terminés et réglés : La 5519 n'a jamais été « sortie des livres » et, par conséquent, est toujours autorisée à rouler sur les pistes nationales belges.

Les voitures les mieux adaptées à la classe 55 étaient les voitures de type M4 de l'opérateur national NMBS / SNCB. Bien sûr, les voitures patrimoniales K1 ou M2 auraient mieux convenu mais... elles ne sont plus « dans les livres » et il est donc impossible de les utiliser sur le réseau national.

Cet événement marque une étape importante en Belgique : 5519 est la première locomotive exploitée sur les lignes principales dont le détenteur est une association patrimoniale.

Elle participe désormais à des galas sur d'autres lignes patrimoniales, y allant et en revenant par ses propres moyens !

*Simon De Ridder,
Membre du conseil d'administration de TSP*

groupe d'origine avec de nouveaux bénévoles.

Cette année, ils sont fiers de célébrer le 10e anniversaire de leur camp de jeunes « Train Mania ». Les jeunes sont venus de tous les coins de la Flandre. Ils ont tous une chose en commun : ils adorent les trains.

Le premier camp a été organisé en 2014. À l'époque, il y avait cinq participants intéressés. Cette année, 25 participants sont déjà entrés en scène ! Les jeunes ont la chance de suivre une introduction complète au monde des trains, à la fois théorique et pratique : entretien des locomotives et des wagons, réparation des voies, signalisation, vente de billets, tâches critiques en matière de sécurité et même un aperçu de la conduite et de la mise à feu d'une véritable locomotive à vapeur. Toutes ces activités sont entrecoupées de visites du monde ferroviaire moderne : simulateur de train, dépôt de maintenance de la traction HST (High Speed Train), contrôle du trafic, etc., gracieusement offertes par les services des ressources humaines de la SCNB.

Grâce à cette grande initiative, nous avons déjà pu enthousiasmer de nombreux jeunes non seulement pour la passion des trains à vapeur et la préservation du patrimoine ferroviaire, mais aussi pour une carrière professionnelle dans le secteur ferroviaire. De nombreux participants deviennent ensuite bénévoles, contribuant ainsi à la croissance et au rajeunissement de la main-d'œuvre bénévole. (www.stoomtreinmaldegem.be)

*Rik Degruyter,
Stoomcentrum Maldegem, secrétaire*

Stoomcentrum Maldegem:

Train Mania fête ses 10 ans

Rencontre de jeunes fêtards

Il y a de nombreuses années, FEDECRAIL a lancé l'idée d'organiser un camp de jeunes européen afin d'attirer de nouveaux jeunes enthousiastes dans le monde des chemins de fer historiques. Dans les pas des créateurs originaux, l'association belge Stoomcentrum Maldegem a lancé son propre événement pour les jeunes afin d'élargir le



Des jeunes enthousiastes lors de Train Mania.

Chemin de fer-musée
Blonay - Chamby (Suisse) :

Jeunes — Pari sur l'avenir

La 56e saison a commencé

Notre musée a ouvert ses portes début mai 2024 pour le bonheur de nos membres et visiteurs. Le public et les membres répondent présents aux diverses sollicitations. De nombreux trains spéciaux ont été mis en circulation pour des groupes principalement sur le réseau voisin du MOB. Un rythme perdu depuis la crise COVID qui revient à la normale et qui est même en hausse malgré les travaux de rénovation sur le viaduc de la Baye de Clarens qui imposent une fermeture de ligne en semaine.

Le Festival Suisse de la Vapeur a enregistré des chiffres records jamais atteints depuis le 50^{ème} anniversaire. Une conjoncture entre le programme, la météo et l'engagement des membres a permis à chacune et chacun de trouver son plaisir durant les 3 jours de fêtes. La nuit des musées a par la suite ravi tant les 900 visiteurs de la soirée que les 15 membres mobilisés dont la grande majorité était des jeunes.

Une activité qui fait plaisir à voir mais qui demande aussi un certain investissement de la part des membres. Dans leur organisation, il y a passablement de nouveautés à commencer par la présidence qui a changé. En effet, Jérôme Constantin, président durant 8 ans, a décidé de ne pas se représenter pour un nouveau mandat. C'est Laurent Tschannen ancien vice-président qui endosse maintenant la présidence.

Au-delà de ça, les services administratifs voient des jeunes arriver en renfort ou en remplacement ce qui apporte de nouvelles dynamiques. Sans oublier l'atelier où les projets continuent même durant l'été avec un rythme soutenu. Là aussi les jeunes apprennent d'anciens gestes tout en montrant de nouvelles techniques. Un partage intergénérationnel qu'il faut quelque peu suivre et qui demande à chacune et chacun une bonne dose d'adaptation.

Cet aspect de l'activité du Blonay-Chamby (BC) est un pari sur l'avenir. L'incorporation des jeunes membres et leur formation est un élément indispensable pour la pérennité d'un chemin de fer historique. Le BC y accorde donc une grande impor-

tance car il s'agit aussi d'une transmission de savoir. Tout va donc pour le mieux sur la Riviera Vaudoise pour notre chemin de fer-musée qui garde le cap tout en surfant sur la vague en permanence. À l'heure d'écrire ces lignes, la moitié de la saison reste à faire avec un point d'orgue les 7 et 8 septembre à l'occasion des journées du patrimoine durant lesquelles une manifestation sur le thème de la voie ferrée est organisée. Véhicules invités, horaire renforcé, visites technique, démonstration de draines et exposition temporaire ne sont que les points forts de l'événement.

AATV-Midi Pyrénées :

75ème anniversaire à Toulouse

Locomotive 241 P 9 – le projet se poursuit

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que les membres de l'AATV-MP (Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur - Midi-Pyrénées) se sont retrouvés à Toulouse avec la locomotive 241 P 9 pour fêter son 75ème anniversaire. La locomotive a été mise en service le 29 juin 1949 au dépôt de Dijon Périigny.

Construite au Creusot avec les 35 locomotives de cette dernière série à vapeur de la jeune SNCF, elle devait tracter à grande vitesse des trains de voyageurs lourds comme le fameux « MISTRAL » sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée.

Supplantée par l'électrification de la ligne PLM, elle fut transférée à Marseille en juin 1952 et au Mans en juin 1962. Son dernier train commercial a circulé le 22 septembre 1969 entre Nantes et Le Mans.

Son dernier voyage à vapeur fut un train spécial COPEF (Cercle Ouest Parisien d'Études Ferroviaires) en juin 1973, et le 16 septembre 1974, elle fut transportée à Guîtres, où elle fut mise à l'abri pour un long sommeil de près de 35 ans.

En automne 2008, une équipe de bénévoles s'est mise au travail pour la remettre en état de marche. Elle a été transférée à Toulouse où, grâce à l'obligeance de la SNCF, elle est retournée au dépôt de Périole pour y vivre sa renaissance. C'est



241 P 9 quitte la remise à locomotives. Photo : F. Rouaix

là que, chaque samedi pendant près de 15 ans, après un démontage minutieux, toutes les pièces ont été inspectées, rénovées, transformées ou simplement révisées et repeintes. Jusqu'à présent, les personnes impliquées ont consacré près de 40.000 heures de travail à la machine.

Il reste encore à rénover la chaudière, à compléter le gros œuvre et à remonter les tuyauteries et les organes auxiliaires, ce qui laisse encore quelques années avant les tests de fonctionnement. Le tender est déjà prêt à l'emploi et attend sa peinture finale.

Le 29 juin, la 241 P 9 a maintenant quitté le dépôt de Toulouse Périole,

site de la future gare TGV et de la nouvelle ligne de métro, pour une destination qui reste en région Occitanie : Carmaux (TARN). - Le projet se poursuit !

www.241p9.fr

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



!!!

UPDATE No 64 sera disponible fin octobre 2024

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

Contact e-mail: schuette@fedecrail.org