

Fédération Européenne des Chemins de Fer  
Touristiques et Historiques

# UPDATE No.64

Octobre 2024

## Chers membres,

A l'approche de l'automne, nous nous réjouissons de nous retrouver très bientôt à Saint Quentin. C'est une occasion importante pour beaucoup de nos membres de se réunir, de partager leurs idées et de contribuer à faire en sorte que FEDECRAIL reste concentré sur les bonnes priorités au fur et à mesure que nous continuons à aller de l'avant.

Au cours de l'été, nous avons assisté aux élections européennes, et des visages nouveaux et familiers ont pris place au sein des institutions européennes. Le paysage politique continue d'évoluer et nous devons rester attentifs à la manière dont ces changements peuvent affecter notre travail et les défis

auxquels nous sommes confrontés pour préserver et faire progresser les tramways et les chemins de fer patrimoniaux d'Europe.

FEDECRAIL continue d'affiner son orientation au fur et à mesure que le nouveau conseil d'administration se met en place. Nous explorons activement les moyens d'impliquer les jeunes et d'établir des politiques qui promeuvent la diversité, l'inclusion et l'égalité dans tous les domaines de notre travail. Il ne s'agit pas seulement d'aspirations, mais de piliers essentiels pour assurer la durabilité de notre secteur du patrimoine.

Dans toute l'Europe, nos organisations membres sont encore confrontées à des défis. Pour les tramways, les principaux problèmes sont l'accès aux infrastructures dans les zones urbaines et l'augmentation des prix de l'électricité. En revanche, pour les chemins de fer patrimoniaux, les discussions en cours sur l'avenir des carburants et les défis liés au système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sont des préoccupations majeures. La préservation de notre patrimoine ferroviaire vivant face à ces évolutions est de la plus haute importance et reste au cœur de notre action.

Au-delà des défis, il y a aussi des raisons d'être optimiste. Nous constatons une croissance significative à l'Est, avec davantage d'organisations exprimant leur intérêt à rejoindre FEDECRAIL et à collaborer avec nous. Cette expansion est un développement positif et passionnant qui renforce notre voix et notre influence collectives.

À mesure que nous avançons, continuons à construire sur ces fondations et à travailler ensemble pour garantir que nos tramways et nos chemins de fer patrimoniaux prospèrent pour les générations futures. Je suis persuadé qu'avec votre soutien et votre dévouement permanents, nous réaliserons de grandes choses.

Je vous remercie et me réjouis de vous voir nombreux à Saint-Quentin.

Meilleurs vœux/Vänliga Hälsningar

**Mimmi Mickelsen**

**Présidente FEDECRAIL**

[Mickelsen@FEDECRAIL.org](mailto:Mickelsen@FEDECRAIL.org)



## Index

<b>Les femmes dans l'héritage culturel mobile</b>	<b>3</b>
<b>Sommet britannique du tramway 2024</b>	<b>4</b>
<b>Visite en Lituanie</b>	<b>4</b>
<b>Thème principal : la voie étroite</b>	<b>6</b>
<b>Chemin de fer à voie étroite Aukštaitija</b>	<b>7</b>
<b>Murtalbahn</b>	<b>7</b>
<b>Feistritzalbahn</b>	<b>9</b>
<b>Du nouveau en bref</b>	<b>9</b>
<b>L'équipe de FEDECRAIL</b>	<b>11</b>



*10. octobre 2024 à Stockholm. Photo : Mimmi Mickelsen*

### **UPDATE No. 64**

**Content manager :** Ingrid Schütte

**Contributeurs :** Ruth Annison, Gottfried Aldrian, Ian Leigh, Peter Lewis, Dr. Darius Liutikas, Gunter Mackinger, Daniel Maier, Mimmi Mickelsen, Sam Burton Smith

**Photos :** Chris Grimes, Ian Leigh, Dr. Darius Liutikas, Gunter Mackinger, Daniel Maier, Mimmi Mickelsen

**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.*

## Les femmes dans l'héritage culturel mobile

Événement à Stockholm  
Encourager la participation

Le 10 octobre, la Swedish Tramway Society, en collaboration avec le musée du tramway de Stockholm, a organisé un événement destiné aux femmes afin de souligner leur engagement dans les activités liées au patrimoine mobile. L'augmentation de l'inclusion et la promotion de groupes plus hétérogènes créent une base solide pour la prospérité des organisations. L'objectif de cet événement était de montrer que les femmes sont effectivement représentées dans les initiatives liées au patrimoine des transports et de montrer comment elles peuvent s'impliquer davantage.

En tant que présidente de FFEDECRAIL, j'ai participé à l'événement et j'ai prononcé un discours encourageant les femmes à découvrir comment elles peuvent contribuer à façonner l'avenir du patrimoine culturel tout en s'amusant et en nouant des liens avec des personnes partageant les mêmes idées. Historiquement, le patrimoine mobile, qu'il s'agisse de voitures, de trains, de bateaux ou d'avions, a été dominé par les hommes. Mais le moment est venu de mettre en lumière et d'amplifier la participation des femmes ! En amenant les femmes sur le devant de la scène dans ce domaine, non seulement nous brisons les stéréotypes, mais nous ouvrons également la voie à un avenir plus inclusif et plus dynamique.

L'inclusion est cruciale parce que des équipes diversifiées apportent des perspectives et des expériences différentes qui conduisent à l'innovation et à la résolution de problèmes. C'est particulièrement important dans les organisations patrimoniales, où la diversité des points de vue peut aider à préserver le passé tout en garantissant la pertinence pour les générations futures. La participation des femmes peut inspirer de nouvelles approches, renforcer l'engagement de la communauté et rendre ces initiatives plus accessibles et plus accueillantes pour tous.

L'événement comprenait également une présentation sur l'histoire des femmes dans les transports publics, ainsi qu'une table ronde sur les expériences des femmes travaillant dans les transports publics aujourd'hui. Cet événement a connu

un immense succès et a attiré l'attention, et FFEDECRAIL est fière d'avoir contribué à une cause aussi importante.

Le musée du tramway de Stockholm, qui appartient à la région de Stockholm et a récemment rouvert ses portes dans de nouveaux locaux, a également joué un rôle clé dans l'événement. Le musée se concentre sur l'histoire des transports publics à Stockholm, offrant aux visiteurs un regard fascinant sur l'évolution des tramways et d'autres formes de transport dans la ville. Ses nouvelles installations offrent une expérience moderne et interactive, ce qui en fait un espace fantastique pour de telles discussions et rencontres.

En promouvant l'inclusion dans ces lieux, nous construisons un avenir où chacun, quel que soit son sexe, se sentira le bienvenu et aura la possibilité de participer à la préservation et à l'élaboration de notre patrimoine mobile.

*Mimmi Mickelsen*



## Sommet britannique du tramway 2024

Un engagement visible  
dans le secteur du tramway

Le UKTram Summit 2024, qui s'est tenu à Birmingham, a été une conférence très instructive, abordant des sujets pertinents à la fois pour les tramways modernes et pour les tramways patrimoniaux. Mimmi Mickelsen, président de FEDECRAIL, a assisté à l'événement le 19 septembre. UKTram a impressionné en tant qu'organisation, clairement dédiée aux meilleurs intérêts des tramways. Les thèmes abordés étaient très pertinents pour les opérations de tramways modernes et anciens. L'événement comprenait également une petite exposition en marge de la conférence. FEDECRAIL remercie UKTram de lui avoir donné l'occasion de participer à cet événement important.

L'ordre du jour comprenait :

Un projet sur un crime sans victime, utilisant la réalité virtuelle pour permettre aux jeunes de mieux comprendre les conséquences d'actions irréfléchies, à la fois pour eux-mêmes et pour ceux qui les entourent.

La question cruciale de l'inclusion, présentée par un représentant de Men in Inclusion, a mis l'accent sur la nécessité d'une collaboration entre les hommes et les femmes. Dans les domaines techniques souvent dominés par les hommes, on dit souvent aux femmes qu'elles doivent être plus fortes. Il s'agit d'un message important, en particulier pour les opérations d'anciens combattants, qui nécessitent une plus grande ouverture d'esprit et une meilleure acceptation. Il a également été souligné que les hommes font souvent semblant pour progresser, alors que les femmes doivent généralement prouver leurs compétences pour être prises au sérieux.

La gestion des risques de fatigue, un sujet de plus en plus pertinent, a été abordée lors d'une session sur la gestion des risques.

La durabilité, la sécurité et les normes de sécurité ont également été largement abordées, soulignant l'engagement de l'UKTram à promouvoir un secteur sûr et tourné vers l'avenir.

La conférence a fourni des informations précieuses et l'engagement d'UKTram pour l'avenir du secteur des tramways a été évident tout au long de la conférence.

*Mimmi Mickelsen*



*Pont de Lyduvėnai*

## Visite en Lituanie

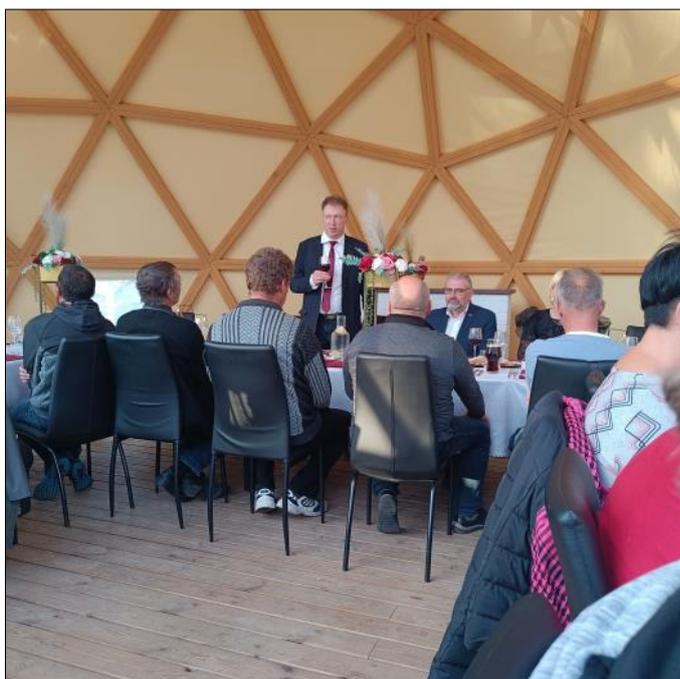
Anniversaire et conférence

Gottfried Aldrian et moi-même avons été invités à participer au 125ème anniversaire du chemin de fer à voie étroite d'Aukštaitija en Lituanie par le directeur du chemin de fer, le Dr. Darius Liutikas. Le Dr Liutikas a participé à plusieurs conférences de Fedecrail. Le chemin de fer est basé à Panevėžys, qui se trouve à peu près au milieu du pays, à mi-chemin entre Vilnius et Riga. Le chemin

de fer à voie étroite est long de 68,4 km, de Panevėžys à Rubikiai, passe par Taruškos, la forêt de Rekstinas, Raguvėlė, Surdegis, Troškūnai, Anykščiai, et Bičioniai. À Panevėžys, la ligne commence près de la gare à écartement russe.

Nous sommes arrivés le mercredi 25 septembre en train depuis Riga, en Lettonie, à bord de l'unique train transfrontalier de la journée. Le jeudi, nous nous sommes rendus en mini-bus au pont Lyduvėnai et au musée ferroviaire de Šiauliai. Le pont a été construit en bois par l'armée allemande en 1916. Il a ensuite été reconstruit en acier et, après avoir été démoli par les Allemands en 1944, il a été reconstruit par les Soviétiques en 1951.

La journée de conférence a vu un certain nombre de discours du ministre lituanien des transports, Marius Skuodis, des maires de la ville de Panevėžys, Rytis Račkauskas et du district de Panevėžys, Antanas Pocius, et du district d'Anykščiai, Kęstutis Tubis, ainsi que des responsables d'institutions lituaniennes de la culture et du tourisme, tels que Vidmantas Bezaras (directeur du département du patrimoine culturel relevant du ministère de la culture), Olga Gončarova (directrice de l'institution publique « Travel Lithuania »), et Vija Platačiūtė (responsable du musée des chemins de fer). Nous avons fait une présentation sur les activités de FEDECRAIL en Europe, tandis que Stephen Wiggs et Osian Hughes ont fait une présentation sur les activités de NERHT au Royaume-Uni, en mettant en évidence des cas exemplaires de préservation du pa-



*Repas de fête pour les invités*

trimoine ferroviaire en Grande-Bretagne, avec un accent particulier sur les activités des chemins de fer Ffestiniog et Welsh Highland Railways. Ensuite, nous avons voyagé dans le bus du salon jusqu'à la gare ferroviaire à voie étroite de Surdegis. C'est là qu'a eu lieu le dîner de célébration pour les invités du chemin de fer. Nous



*Gare à voie étroite de Panevėžys. Photos : Ian Leigh*

avons également rencontré deux représentants du musée ferroviaire en plein air de Ventspils en Lettonie.

Le 28 septembre, le festival annuel d'anniversaire des chemins de fer à voie étroite s'est déroulé dans le complexe de la gare ferroviaire à voie étroite de Surdegis (district d'Anykščiai), les trains amenant les participants des gares ferroviaires à voie étroite d'Anykščiai et de Panevėžys. Le festival proposait un concours de chapeaux pour les dames et les messieurs, des concerts, des spectacles de danse et, bien sûr, des gâteaux d'anniversaire. Avec beaucoup de nourriture et de boissons.

La célébration à Anykščiai a eu lieu le 29 septembre, organisée en collaboration avec le musée A. Baranauskas et A. Žukauskas. Les salutations des dirigeants de la ville et des invités ont été accompagnées d'un concert de l'Eastern Aukštaitija Big Band. Les habitants de Panevėžys et d'Anykščiai ont été invités à se promener gratuitement sur les courtes voies ferrées à écartement étroit.

*Ian Leigh*

## Thème principal : LA VOIE ÉTROITE

L'année prochaine, on pourra fêter le bicentenaire de la mise en service du premier chemin de fer public, ce qui attirera certainement davantage l'attention du public sur les chemins de fer en général et sur les chemins de fer muséaux et touristiques. Mais il y a aussi d'autres anniversaires qui méritent d'être soulignés et célébrés dignement.

Ainsi, en septembre, deux chemins de fer à voie étroite ont fêté des anniversaires importants.

Il s'agit d'une part de l'Aukštaitijos siaurasis geležinkelis (chemin de fer à voie étroite de Haute Lituanie) en Lituanie, qui a fêté son 125e anniversaire lors d'une fête de quatre jours. Ce chemin de fer de 750 mm est exploité par une société publique sur les 68 derniers kilomètres de l'ancien réseau lituanien à voie étroite et offre un excellent exemple de la manière dont la coopération entre les passionnés de chemin de fer, les institutions publiques et les chemins de fer nationaux permet de réaliser un projet touristique qui trouve un écho important auprès de la population locale et qui peut également constituer le germe du développement touristique de toute une région.

Vous trouverez un rapport détaillé dans cette mise à jour. Voir la page 7.

La deuxième « fille de l'anniversaire » est la Muraltbahn, qui relie les Länder autrichiens de Styrie et de Salzbourg. Alors que la majeure partie de cette ligne de 760 mm, longue de 76 kilomètres, est exploitée par la Steiermarkbahn pour le transport de personnes et de marchandises - le chemin de fer a donc un rôle important à jouer dans les transports publics -, les 12 derniers kilomètres sont exploités par le Club 760 à des fins de musée. Bien que la survie du chemin de fer de la vallée de la Muraille ait été remise en question de temps à autre par différentes parties, il reste une colonne vertébrale importante dans le domaine des transports et un facteur important pour le tourisme. Voir la page 7.

La situation du chemin de fer de la vallée de la Feistritz est très différente. Situé à l'est de Graz, la capitale de la Styrie, ce chemin de fer traverse un paysage idyllique et emprunte parfois des viaducs spectaculaires. Après l'arrêt définitif de l'exploitation régulière de la ligne inaugurée en 1911 en

décembre 2014, le club U44 et la société d'exploitation de la Feistritzalbahn ont mis en place avec succès un service de trains-musées, avant que celui-ci ne soit lui aussi interrompu en raison de la pandémie et d'événements extérieurs.

Aujourd'hui, l'existence du train est gravement menacée. Si la volonté des communes riveraines est respectée, elle sera sacrifiée à un projet routier, ce que les amateurs de chemin de fer engagés s'efforcent d'empêcher. Voir la page 9.

Ce sont donc des événements très différents qui mettent le thème de la « voie étroite » sous les feux de l'actualité. L'éventail s'étend du nouveau projet lancé avec succès au chemin de fer menacé de fermeture, en passant par une attraction bien connue également au niveau international. Tous trois ont en commun l'importance de la coopération et de l'échange d'expériences, y compris au niveau international et européen, tout particulièrement en ce qui concerne les défis de l'avenir. C'est là que FEDECRAIL peut apporter sa contribution avec ses experts actifs dans les groupes de travail. Dans ce contexte, il convient de mentionner le groupe de travail 'Non Mainline' en cours de création et d'appeler à y participer activement.

*Gottfried Aldrian*



*Bonne ambiance à la fête d'anniversaire*

## Chemin de fer à voie étroite d'Aukštaitija

### **Associer tourisme et patrimoine historique**

Le premier train en Lituanie a circulé le 4 septembre 1860 de Daugavpils à Vilnius. Tout un réseau de chemins de fer à voie étroite a vu le jour avant la fin du 19e siècle. En 1891, la construction de la ligne de 750 mm Švenčionėliai-Pastovai a commencé et elle a été officiellement inaugurée le 11 novembre 1895. La ligne de 70,4 km a été prolongée en 1898-1899, officiellement ouverte le 13 mai 1901. À Panevėžys, la ligne à voie étroite était reliée à la ligne à voie large Daugavpils-Radviliškis.

Pendant plus de 125 ans, le chemin de fer à voie étroite a transporté différentes marchandises et personnes. Aujourd'hui, le chemin de fer à voie étroite est un patrimoine culturel national. C'est le seul chemin de fer historique à voie étroite de 750 mm en service et le plus long des pays baltes, et il préserve de précieuses caractéristiques techniques, urbanistiques, architecturales, paysagères et historiques. En 2001, l'établissement public « Aukštaitija Schmalspurbahn » a été créé pour gérer le chemin de fer à voie étroite et ses installations entre Panevėžys et Rubikiai. Depuis 2001, le chemin de fer à voie étroite conservé à Aukštaitija est utilisé pour la recherche sur le patrimoine culturel et pour des voyages de loisirs.

Les gares étaient alors des lieux de rencontre pour les gens. Les riverains y faisaient du commerce, les enfants y observaient les trains. Il y avait une grande animation avec les porteurs et les agents des chemins de fer.

La mission du personnel travaillant sur la ligne entre Panevėžys et Rubikiai est d'offrir des services touristiques le long du chemin de fer à voie étroite d'Aukštaitija, en associant patrimoine historique et innovation, traditions culturelles et nouvelles expériences de voyage. L'établissement organise des voyages charters, réguliers, de courte durée, de vacances, éducatifs et touristiques ainsi que diverses excursions. Depuis 2022, une particularité du train est le « train sauna », dans lequel les voyageurs peuvent voyager dans un wagon équipé d'un sauna et d'un jacuzzi.

En 2024, un livre a été publié à l'occasion du 125e anniversaire du chemin de fer à voie étroite : « Le chemin de fer à voie étroite en Lituanie : Le che-

min de fer à voie étroite d'Anykščiai et de Panevėžys » (en lituanien), rédigé par le Dr Darius Liutikas.

Dans un avenir proche, le chemin de fer à voie étroite Aukštaitija prévoit de restaurer une locomotive historique KP4-708 et d'installer un wagon à réalité augmentée. Pour plus d'informations sur les trajets et les activités, consultez le site [www.siaurukas.eu](http://www.siaurukas.eu).

***Dr. Darius Liutikas, directeur du chemin de fer à voie étroite d'Aukštaitija (texte abrégé)***



***Deux trains spéciaux avec des locomotives diesel TY2 de la classe SŽD ont circulé pour les célébrations d'anniversaire.  
Photos: Dr. Liutikas***

## Murtalbahn

### **Une artère vitale depuis 130 ans**

Le 22 septembre 2024, la Steiermärkische Landesbahnen (StLB) et la Steiermarkbahn (StB) ont célébré le 130e anniversaire de la Murtalbahn en organisant une fête autour de la gare de Murau - le centre d'exploitation de ce chemin de fer à voie étroite connu et apprécié. Jeunes et moins jeunes étaient de sortie pour participer à la fête, et les responsables politiques, la société civile et l'église se sont également donnés rendez-vous par un temps automnal ensoleillé. Un programme varié offrait des choses intéressantes pour tout le monde. En plus de la nourriture et des boissons, il y avait un regard dans les coulisses des ateliers ferroviaires, une exposition de véhicules, divers souvenirs et bien sûr un programme pour les plus



*Bh 1 ( Krauss/Linz/1905 ex ÖBB 398.01) et U 40. Photo : Gunter Mackinger*

jeunes. Quelques jours seulement séparaient la fête d'anniversaire du jour de l'ouverture - le 7 octobre 1894, après une année de construction de 316 ( ! ) jours ouvrables, le chemin de fer à voie étroite de 76,2 km de long et d'un écartement de 760 mm a été inauguré entre Unzmarkt sur la Rudolfsbahn et Mauterndorf dans le Lungau salzbourgeois. A l'époque comme aujourd'hui, la Murtalbahn est l'artère vitale de la vallée supérieure de la Mur et du Lungau salzbourgeois. Ce fait a également été confirmé par les représentants po-

litiques - il ne reste plus qu'à espérer que les souhaits de pérennisation et de modernisation soient suivis des actes nécessaires. Le Club 760 - ami du chemin de fer de la vallée de la Mur - qui accompagne et soutient le chemin de fer de la vallée de la Mur depuis 55 ans, a également tenu à féliciter les participants et à les remercier pour leur bonne collaboration et leur soutien souvent généreux depuis le début.

***Gunter Mackinger, Club 760***



*Un train avec la locomotive à vapeur KH 101 sur le viaduc de Grub. Photo : Daniel Maier*

## Feistritzalbahn

# Reprise des activités de transport et des perspectives d'avenir viables

Inaugurée en 1911, la ligne de chemin de fer de la vallée de la Feistritz, qui s'étend encore aujourd'hui sur 24 km, peut se targuer d'un passé qui lui attribue une part déterminante dans l'essor économique et social de la vallée préalpine, jusqu'alors mal desservie. Dès le début, le chemin de fer a été le jouet d'intérêts changeants. Fondé en tant que chemin de fer privé, passé aux mains de la Steiermärkische Landesbahnen et, depuis quelques années, de nouveau en mains privées avec la Feistritzalbahn Betriebsgesellschaft, il y a eu dans un passé récent de nombreux événements qui n'ont pas favorisé sa pérennité. Intention ou négligence ?

Traduction La clarification de cette question nécessiterait de l'énergie que le club U44 et ses soutiens préféreraient consacrer à la rénovation en cours de l'ensemble de la ligne jusqu'à Weiz - car il s'agit déjà d'une des visions d'avenir concrètes pour la Feistritzalbahn. Tout comme la récupération de l'autorisation de transport de marchandises et de personnes selon la loi sur les chemins de fer, au lieu d'emprunter la ligne partiellement rénovée jusqu'à Rosegg comme une attraction touristique soumise à la loi sur les manifestations. Faire du chemin de fer un « hub », une interface de la mobilité régionale et, par conséquent, l'intégrer dans une nouvelle logistique de transport ferroviaire de l'est de la Styrie est une autre perspective très concrète de succès économique durable.

Toutefois, l'une des tâches les plus urgentes de ces dernières semaines est le travail de persuasion public et politique. Il fallait compter sur le grand intérêt du public, qui prend des proportions presque affectueuses dans la région. Les entreprises touristiques soutiennent également le train en tant que point fort irremplaçable de la Styrie orientale ; on l'entend dans les 47 communes, dont seule une poignée se trouve directement sur la ligne ferroviaire. Pourtant, ce sont justement ces cinq communes, Birkfeld en tête, qui ont fait entendre leur voix en août 2024 avant la reprise de l'exploitation après la rénovation partielle de la ligne jusqu'à Rosegg : Une réunion du conseil mu-

nicipal de Birkfeld, convoquée à la hâte, a débouché sur la déclaration d'intention de sacrifier la voie ferrée à un aménagement de la route nationale B72, qui la traverse quatre fois, et, dans la foulée, de transformer le tracé en « piste cyclable et chemin de promenade combinés » après la démolition du chemin de fer classé monument historique.

En y regardant de plus près, cette approche ne semble pas avoir été pensée jusqu'au bout, car une route nationale qui traverse également des zones locales avec des passages à niveau ne devient pas une liaison plus rapide pour le trafic individuel. Une piste cyclable et un chemin de promenade combinés sur ce tronçon de la voie ferrée nécessiteraient - en tant que conception dépassée au sens d'une planification moderne des transports - outre des coûts de démolition considérables, des frais d'adaptation nettement plus élevés, à savoir la sécurisation du terrain, l'éclairage du tunnel et bien d'autres choses encore. En outre, il existe depuis longtemps des plans alternatifs sérieux pour la fermeture de la piste cyclable entre Birkfeld et Koglhof.

L'objectif des exploitants de la Feistritzalbahn ? Une coopération efficace et complémentaire en tant qu'infrastructure globale pour le transport, le tourisme et la coopération économique. Tout compte fait, l'avenir du chemin de fer de la vallée de la Feistritz se présente bien, les idées et les concepts ont la main et le pied, l'adhésion de la population ainsi que des acteurs économiques régionaux est toujours aussi forte - une artère vitale depuis 1911 avec un grand avenir en tant que contribution tangible au tournant des transports.

*Daniel Maier, Club 760*

---

## Du nouveau en bref

### Tramway group

## Veuillez participer à l'enquête

Le groupe de travail sur les tramways étudie les défis et les opportunités auxquels sont confrontés les tramways du patrimoine et les musées du tramway à l'approche de 2025. La contribution de

tous les dirigeants de tramways et des membres de la société est très appréciée et nous vous demandons de bien vouloir nous accorder cinq à dix minutes pour informer les campagnes et la politique de FEDECRAIL. L'enquête peut être consultée à l'adresse suivante : <https://forms.gle/s8kc8JnwRF3cbXwh9> Si vous avez les coordonnées d'autres responsables de tramways à vocation patrimoniale, n'hésitez pas à leur transmettre cette enquête. Merci d'avance pour votre temps.

**Sam Burton Smith**

## Recruter des membres en Europe de l'Est

FEDECRAIL a travaillé avec le New European Railway Heritage Trust pour voir si nous pouvons recruter de nouveaux membres en Europe de l'Est. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous nous sommes rendus en Bosnie et en Pologne. Ce travail est en cours et il faudra du temps pour progresser dans le recrutement de nouveaux membres. Mais nous avons bon espoir d'y parvenir.

**Ian Leigh**

## Bicentenaire des chemins de fer 1825-2025

Le 27 septembre 1825, la locomotion n° 1 de George Stephenson a transporté plus de 400 passagers sur le chemin de fer de Stockton et Darlington, dans le nord de l'Angleterre. Il s'agissait du premier train de voyageurs au monde !

Deux siècles de développement ferroviaire ont suivi, les voies ferrées transportant désormais les trains sur terre et dans des tunnels, sur des ponts et des viaducs et sous l'eau. À une époque où le public est de plus en plus conscient des dangers du changement climatique, le rail trouve une nouvelle raison d'être urgente.

Pour marquer le bicentenaire, un programme national de célébrations d'une durée d'un an est prévu au Royaume-Uni, commençant par un traditionnel coup de sifflet à midi le jour de l'an, le 1er janvier 2025. De nombreux partenaires de l'industrie ferroviaire et d'autres acteurs collaborent à l'organisation d'événements plus ou moins importants dans tout le Royaume-Uni. Les principaux sites web sont : (a) [www.Railway.200.co.uk](http://www.Railway.200.co.uk) pour le programme national des événements ; (b) pour



**En pack double :** En parfait état de marche, les deux locomotives présentées ici constituent un point fort particulier du Leighton Buzzard Light Railway. Elles sont probablement les seuls exemplaires survivants de moteurs à combustion interne de 40 chevaux, alimentés à l'essence, fabriqués par Motor Rail, Bedford, Angleterre, en 1918. Photo : Chris Grimes

le festival international du bicentenaire qui durera neuf mois dans le nord de l'Angleterre - où se trouve le chemin de fer historique de Stockton et Darlington - [www.sdr200.co.uk](http://www.sdr200.co.uk). **Ruth Annison**

## Wattrain

### Bob LaPrelle nouveau président



WATTRAIN a récemment bénéficié d'une conférence réussie en juillet en Italie, sous la direction de Stefano Benazzo (président de WATTRAIN). Le bâton de président a été transmis à Bob LaPrelle. Bob est vice-

président et directeur de Wattrain depuis mars 2012. Il est également PDG du Museum of the American Railroad et membre du conseil d'administration de l'Heritage Rail Alliance (Amérique du Nord) (qu'il a dirigé en tant que président ces dernières années) et ancien président de l'Association of Tourist Railroads & Railway Museums (Association des chemins de fer touristiques et des musées ferroviaires).

Bob déclare : Je suis honoré et fier d'assumer le rôle de président de WATTRAIN. Je le fais avec une dette de gratitude envers notre précédent président, Stefano Benazzo, qui nous a guidés dans des moments difficiles. WATTRAIN est aujourd'hui plus fort et particulièrement bien placé pour faire avancer la cause du rail patrimonial dans le monde entier. WATTRAIN peut unir



!!!

**UPDATE No 65 sera disponible fin décembre 2024**

**Date limite de dépôt des textes et des photos : [8 décembre](#)**

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

nos nombreuses nations et nos différentes cultures pour soutenir la cause commune de la préservation de l'histoire et du patrimoine des chemins de fer. Je me réjouis de travailler avec mes collègues pour nous rapprocher malgré la distance et les frontières géographiques. Notre dévouement à notre cause renforcera sans aucun doute l'expression : le monde est petit. En effet ! »

**Peter Lewis**

### L'équipe de FEDECRAIL:



**John Fuller FCILT:** J'ai occupé diverses fonctions au sein de FEDECRAIL pendant plus de 20 ans et je représente actuellement les intérêts de nos membres à l'UIC (Union internationale des chemins de fer) afin de promouvoir et

de développer le tourisme ferroviaire. Ma carrière professionnelle dans les chemins de fer britanniques m'a permis d'occuper des postes d'exploitation et de direction et s'est achevée par ma retraite en tant que chef de projet d'Eurostar. Après ma retraite, j'ai travaillé comme consultant pour des projets ferroviaires Speedwing à Hong Kong et Kuala Lumpur, ainsi que pour des projets de voies étroites en Ukraine et en Pologne. J'ai également continué à être administrateur du Sittingbourne and Kemsley Light Railway, dans le Kent, qui m'occupe depuis plus de 50 ans. Par le passé, j'ai également occupé des fonctions bénévoles au sein de l'Heritage Railway Association of UK and Ireland et de la NERHT.