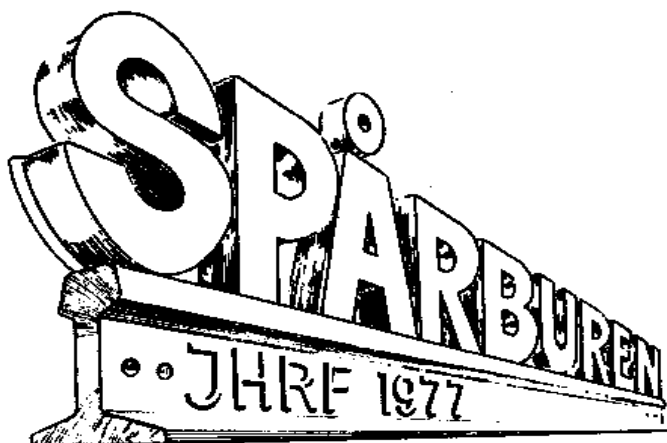


Föga periodiskt organ
för

**JÄRNVÄGS-
HISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**
Box 1134
171 22 SOLNA

Hemsida: www.jhrf.se
Mejl: kontakt@jhrf.se

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

Spårburen
c/o JHRF, Box 1134
171 22 SOLNA
anders.svensson@jhrf.se

Redaktör (Red):

Anders Svensson

3/12

2012-07-29

INLEDNING

Efter en tids arbete har äntligen dokumentationen av årets FEDECRAIL-kongress i Sverige blivit klar. I övrigt är den en del annan aktuell information och passar styrelsen att få ut några angelägna meddelanden.

I detta rätt så matiga nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen om (datum för) höstmötet, branschmötet, utbildningsplaner och en efterlysning av konton från vår kassör
- En fyllig dokumentation av FEDECRAILs möten och resor i Sverige i maj
- Information från SJVM om försäljning av reservdelar
- Några meddelanden från ArbetSam om nomineringar av Årets Eldsjäl resp Arbetslivsmuseum samt kurser, seminarier, konferenser och annat

Tanken är att det inom kort ska komma fler nummer av Spårburen för att få ut mer information om höstmötet samt dokumentationer om Transportstyrelsens senaste branschrådsmöte, en informationsdag om ERTMS och årets Almedalsdeltagande.

FRÅN STYRELSEN

Höstmötet 2012

äger rum i Stockholm lördagen 2012-10-20 kl 12:30—17:00 i utbildningslokalen i Alkärrshallen hos Djurgårdslinjen på Djurgården som lokal och möjlighet att studera SÅS' samlingar i Västberga innan mötet – vi återkommer med mera detaljer!

Branschmöte

Järnvägsmuseum bjuder in till årets branschmöte lördagen 17 november. Platsen blir liksom i fjor Gävle. Fler detaljer om mötet kommer efter sommaren. (MRO-Aktuellt 5/12 – se även notis från ArbetSam nedan!)

Utbildningsplaner

Vid årets tilldelning av arbetslivsmuseibidrag fick JHRF 25 000 SEK för att arbeta med (gemensamma) utbildningsplaner. Styrelsen har beslutat att en speciell grupp behöver tillsättas för att arbeta med detta och efterlyst gruppmedlemmar – Kim Bäckström, Jan Långström, Björn Santesson och någon från NJ (de återkommer senare med vem det blir) har anmält sig att delta i gruppen. Fler intresserade får dock gärna anmäla sig! Gruppen kan komma att mötas "fysiskt", per telefon och/eller mejl (m m).

Tanken är att börja med utbildningsplaner för två—tre områden – *Vistelse i spår*, *ombordansvarig*, *växling* och *eldare* har nämnts. Därför är vi tacksamma om vi till gruppen kan få de utbildningsplaner (inom särskilt de ovan nämnda områdena) som ni har ute i föreningarna för att gå igenom – skicka via red mejl (eller JHRF postadress) enligt ovan!

Försäkringar

Vår kassör Sten Nordström efterlyser i en del fall uppgift om konton – plusgiro eller bankgiro – att betala skillnad mellan preliminär och definitiv premie till – skicka gärna uppgift om kontonummer till sten.nordstroem@swipnet.se!

FEDECRAILS KONGRESS 2012

Allmänt och utfärder

Denna kongress var den andra som red deltagit i på "allvar" och det från första mötet till sista övernattningen på tilläggsprogrammet – mer om detta nedan. Denna gång deltog inte mindre än elva svenskar – dock inte alla samtidigt – på olika delar av programmets möten och resor. För reds del började "äventyret" med resa Stockholm—Helsingborg på förmiddagen 2012-05-10 för att kunna vara med på arbetsgrupp(e)n(as) möte(n) – mer om detta nedan. Sedan följde möten m m fredag

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

och första halvan av lördagen (också mer om detta nedan) följt av en utflykt lördag eftermiddag och kväll och därmed var trevligheterna, i form av resor och besök, igång, vilka för red pågick ända till tilläggsprogrammet var över söndag morgon 2012-05-20, då i stället en SMOK-resa anträdde, så det blev först på söndag kväll som red äntligen kom hem.

Lördag eftermiddag startade konferensens utfärder med ångtåg, draget av *SJVMs* B 1316, Helsingborg—Teckomatorp—Åstorp och vidare med veteranbuss till Ängelholm där visning av (numera) *Järnvägens museum Ängelholm* väntade. MRO ordförande Ragnar Hellborg agerade konduktör på tåget. Efter rundvandring på museet var det ordnat middag i form av svenskt smörgåsbord på Järnvägsskolans restaurang – mycket uppskattat! På söndagen startade så utfärderna ”på allvar” med eltåg (det var tänkt ångtåg, men ångloket fick problem och fick ställas i Kungsbacka på transportens nedväg från Göteborg – en av få saker som inte fungerade som tänkt under dessa dagar) draget av *BJs* Ra 847 (en elloksentusiast bland deltagarna blev desto gladare!) Laholm—Göteborg med tillfälle till lunch på tåget. Att tågen inte kunde gå från och till Helsingborg dessa dagar berodde på banarbeten norr om Ängelholm. I stället fick vi åka med mycket uppskattade – och fotograferade! – veteranbussar från *Helsingborgstrafikens Museiförening*: Två SJ-bussar från 1951 (jämna med red!) och 1954, den senare en kontinentalturistbuss, en GDG kontinentalturistbuss från 1953 samt en buss från 1966 som tillhört Ekeby Trafikförening.

I Göteborg väntade alternativen att följa med tåget till Bergslags Lärje eller att delta i en spårvagnsutflykt Göteborg(s innerstad) runt med *Spårvägssällskapet Ringliniens* veteran-spårvagnar 208, 61 och 133 + 240 – de flesta valde, liksom red, att följa med på denna utflykt. Det var ett antal uppehåll längs vägen då det gavs tillfälle att fotografera spårvagnarna och också att byta mellan dem! Utflykten slutade i Ringliniens vagnhall i Gårda där vi blev visade runt bland vagnarna och också fikade. Besöket avslutades med tur med spårvagnarna åter till Drottningtorget och Göteborg C där dieselrälsbussarna (och –släpet) YB07 1177, YB08 1131, UDF015 2004 och YB06 1116 från *SMoK*, som skulle bli ”transporttåg” för resten av det ordinarie kongressarrangemangets resor, väntade för återfärden till Grevie och veteranbussarna enligt ovan för den sista etappen åter till Helsingborg.

På måndagen var det dags för en sista anslutningstur med veteranbussarna till Grevie där rälsbussarna enligt ovan väntade på att ta oss till Halmstad där *LJMs* ångtåg väntade för att ta oss till Landeryd och *LJMs* lokstall därstädes. Ångtåget drogs av B 1312 med dieselloket T23 119 som ”knuff” för säkerhets skull. I Landeryd gavs det möjlighet att studera lokstallet med innehåll och en mycket uppskattad lunch med ”genuine Swedish meat balls with lingonberry” – det blev flera omtag... Därefter fortsatte färden med rälsbussarna till Bor för en ångtågsutfärd på den mycket kuperade Spårburen 3/12

Ohsabanan till Ohs Bruk. De båda brigadloken *OBJ 2 Emsfors* och *OBJ 3 Tyska loket* drog det långa tåget med ett flertal sommarvagnar i det inte alltför somriga vädret – rätt så kyligt... Att åka denna bana (i sin helhet) var faktiskt, skam till sägandes, premiär för red! I Ohs blev det tillfälle till info om banan och föreningen, lite mat och visning av verkstäderna. På återvägen blev det (bl a) stopp i Stensjön för visning av en bit original decauvilleräls från Parisutställningen 1889. Åter i rälsbussarna fortsatte färden till vår nya övernattningsort Jönköping (två nätter).

På tisdagen var det dags för en utfärd till och på *Smal-spåret*. Utfärden började med ordinarie (Itino)tåg Y31 till Nässjö för byte till en till sådan till Hulfsfred – denna lösning fick tillgripas p g a banarbeten på banan från Nässjö under dagen och detta ordinarie tåg var det sista som passerade innan banan stängdes. I Hulfsfred väntade *TJFs* rälsbussar Ybosp 900, 897 och 874 för att ta oss till Västervik. I Tuna blev det stopp för intagande av småländsk ostkaka med sylt – också mycket uppskattat! – och i Verkeback för (bl a) möte det ångtåg som vi senare skulle åka. Strax innan Jenny blev det häftig inbromsning – kor på spåret! Dessa kor föstes sedan framför tåget i gott och väl två kilometer innan de sprang tillbaka in i sin hage som de rymt ifrån – till glädje för lantbrukaren, eftersom de tydligen hade varit på rymmen ett tag! Väl framme i Västervik blev det lunch i lokstallet och tillfälle att studera detta och verkstaden. Red hjälpte en av de brittiska entusiasterna att hitta ramstansen på en lokomotor så att denna kunde identifieras... Återfärden inleddes med ångtåg draget av L18p 3147 till Ankarsrum där det blev byte till rälsbussarna för återfärd till Hulfsfred. I Hulfsfred fanns SMOKs rälsbussar på plats – nu var banarbetet över för dagen – för att ta oss åter till Jönköping.

Därmed var det dags att på onsdagen avsluta det ordinarie kongressprogrammet och starta tilläggsprogrammet, där red (med bistånd av bl a Thomas Lange) stod för arrangerandet av det senare. De som deltog i det ordinarie kongressprogrammet åkte buss till Vadstena för besök på *WFJ*, de ca 20 som deltog i tilläggsprogrammet gick i stället ombord på *SMoKs* elrälsbuss X16 960, vårt transportfordon under detta program. Detta förde oss till Mjölby där vi mötte det ordinarie programets deltagare, som kom åter med buss från Vadstena, för ett sista avsked. Därefter vad det dags för oss att äntra bussen för färd till Pilgrimsvägen där ett kort lokomotortåg, draget av Z4p 258, till Vadstena. Där väntade oss en liten mottagningskommitté bestående bl a av några Vadstena-politiker och lokalpressen och det blev tillfälle till samtal innan det var dags att vandra till Leksaksmuseet och en lunch, där bl a kommunstyrelsens nye ordförande deltog (en stund). Efter en kortare stunds studier av lokstallsområdet och tillfälle till att pröva dressincykling (som dock ledde till en smärre olycka) så var det dags att kliva på bussen för färd till Mjölby, där rälsbussen väntade. Via Hallsberg, Frövi och Eskilstuna bar det iväg till Läggesta där efter en ”nedstigning” till Läggesta nedre ett av *ÖSJs* ångtåg väntade oss för färd till Gripsholmsviken och övernattnig.

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

På torsdagen blev det en heldag på ÖSIJ med två utfärder till Taxinge, en ångtågsutfärd på dagen med bl a lunch på Taxinge Krog, och ett diesellokståg med fotokörning draget av nyförvärvet *ÖSIJ 21 Gaivoron*. Det gavs även tillfälle att studera lokstall och verkstäder samt ett kvällssamkväm i caféet. På fredag morgon hade det beställts taxi för transport av bagaget till Läggesta, eftersom vi noterat att det var jobbigt att dra rullväskor i gruset mellan de båda Läggesta-stationerna. Det blev dock lite rörigt eftersom de två beställda taxibilarna blev en p g a missförstånd och brist på bilar p g a helg, men det löste sig med körning två gånger och bagaget hann t o m fram före resenärerna som åkte tåg...

I Läggesta väntade rälsbussen på oss och vi åkte till Stockholm C där det blev byte till trådbuss(!) för färd till Norrmalmstorg och omstigning till veteranspårvagn *SS 76* för färd till Alkärrshallen. I Alkärrshallen fick vi dels en visning, dels informerade oss *AB SS* vd Magnus Braxell om att som ideell förening (via ett aktiebolag) driva en omfattande reguljär spårvägstrafik med moderna vagnar. Därefter var det dags att kliva ombord på cafésläpvagnen nr 618 för att intaga en cateringlunch medan vagnen rullade längs hela *Djurgårdslinjen* och tillbaka till Alkärrshallen. Där väntade trådbussen för återfärd till Stockholm C och vidare rälsbussfärd till Uppsala C. I nya Uppsala Ö – alldeles invid Uppsala C – väntade ett ångtåg draget av *ULJs BLJ 4 Långshyttan* för färd till Faringe via ett måltidsuppehåll i Almunge. I Faringe blev det tillfälle att studera lokstallar, verkstäder och vagnhallar. Så var det dags att sätta oss i rälsbussarna *YP 809* och *UBFYP 2109* för färd till Björktofta och Stiftsgården Breidagård för övernattnin

På lördag morgon var det dags för dieselloksmuller – Tp 3515 dragande relativt moderna f d Roslagsbanevagnar förde oss in till Uppsala Ö där rälsbussen väntade oss för vidare förd till Gävle och *SJVM*. Där ordnade (med)resenären Kjell Palén med guidning och vi åt lunch i restaurangvagnen. Efter dessa övningar var det dags för *SJVMs* rälsbuss *Y6 1109* att ta oss till fordonsförrådet i Nynäs för fortsatt guidning av Kjell Palén bland de imponerande samlingarna. Vi kunde även se en del förberedelser inför sommarens ordinarie öppethållande i magasinet. Det blev även en uppskattad ”bonusvisning” av scanningsprojektet av *JvmVs* Lennart Lundgren. Därefter var det dags att ta rälsbussen tillbaka till Gävle och vår ”ordinarie” rälsbuss tillbaka Uppsala, där tilläggsprogrammet avslutades med en övernattnin. Efter denna natt i Uppsala klev så red på samma *SMoK*-rälsbuss på söndag förmiddag, men nu som *SMoK*-resa till *SKÅJ* i Sala och Krylbo – på kvällen var så red åter efter en intensiv dryg vecka!

Arbetsgruppsmöten

Huvudlinjegruppen

Torsdagens möten startade med *Mainline Working Group* som samlade sexton deltagande, bl a fyra från Sverige. Steve Wood berättade att David Woodhouse inte kan komma p g a sin frus sjukdom, varför Steve Wood också tog ordförandeskapet för säkerhetsgruppens möte. Därefter presenterade sig de närvarande och *föregående protokoll* godkändes. Steve Wood berättade angående *arbetsgruppens aktiviteter föregående år* att det varit ett mellanmöte i Helsingborg i september med en intressant ERTMS-presentation. Han tyckte också att det var bra att UNECTO var företrädare på mötet, bl a eftersom det finns några problem i Frankrike att belysa. I Storbritannien har ERTMS-frågan stått still i två år, men nu pågår arbetet med en ERTMS-vagn. Livius Kooy påpekade att han kan hjälpa till om lokförarkörkort. Steve Wood framhöll att det var mycket positivt att en fråga om regler för diesellok framför ånglok ledde till reaktioner från 15 länder!

Anders Johansson inledde punkten om *uppdatering om ERTMS-situationen* med att berätta om ERTMS-frågan i Sverige: JHRF har samarbetat med Trafikverket som har samma problem som museitrafiken med de gula fordonen, varför man hade möten med den nordiska gruppen *NRSA*. Man har gemensamt tittat på ett standardgränssnitt, startat med en kontakt med leverantörer samt haft kontakt med ERA, som är med på noterna. I vissa länder finns det undantag, men det är inte klarat ut hur det fungerar. I Danmark ska man installera ERTMS-utrustning på alla banor ganska snart – man blir först med fullt genomfört ERTMS i Danmark. Steve Wood undrade om det är samma tidshorisont som tidigare? Anders Johansson svarade att man får olika besked av olika aktörer. Anders Dørge fyllde på att Malmö—Nässjö avses vara utrustad inom två år. I Danmark vill man använda *Baseline 3*, men det fungerar inte med ATC-skiftet på sträckan Malmö—Köpenhamn. Anders Johansson påpekade att därför finns det önskemål om ERTMS på gränspunkterna. I Danmark blir Alstom leverantör av utrustningen liksom på bron, vilket gör att de även utvecklar en svensk variant – deras utrustning är bättre även för museitrafiken, bl a p g a en mindre utrustningslåda av ungefär samma storlek som den som används för ATC-utrustningen.

Anders Dørge berättade att en svensk/dansk arbetsgrupp bildats med *NRSA*, Alstom och Trafikverket. Möjligen blir det en billigare lösning. Anders Johansson fyllde på med att allt runtomkring blir mindre med denna lösning. Därmed blir priset en nolla mindre än när arbetet startade – det kostar mer än ATC, men inte 10 gånger mer. Steve Wood undrade om det finns ATC i museifordon? Anders Johansson svarade att det finns i vissa sådana, men inte i ånglok p g a av-vaktan på införandet av ERTMS – de regler som gäller för fordon utan ATC på ATC-linjer är max 80 km/h och 200 km körsträcka. Steve Wood undrade om införandet av ERTMS i Danmark gäller gula fordon först? Anders Dørge svarade att så blir det. Anders Johansson fyllde på med att detta även gäller Sverige. Finansie-

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

ringen för museifordonen blir dock annorlunda mot för dem. Steve Wood påpekade att samma gäller i Storbritannien, men det blir dock aktuellt först om 3–4 år. Han undrade nu om riksorganisationerna nu väntar på utvecklingen? Anders Dørge svarade att det gör man. Anders Johansson fyllde på med att man i Sverige fortsätter arbeta med hur finansieringen för museifordonen ska ordnas – den förväntas ordnas inom Trafikverkets budget. Anders Dørge fyllde på med att så är det inte i Danmark – *BaneDanmark* har budget för kommersiell trafik, inte för gula och museifordon – man ska få besked hur det ska hanteras inom någon vecka. Möjligen kan lösningen bli något liknande den brittiska supportvagnen. Steve Wood noterade att tydligen är det ett samarbete mellan Danmark och Sverige.

Anders Dørge undrade om det var bra med supportvagnslösningen? Steve Wood svarade att lösningen är bra från praktisk synpunkt, men det blir trafikproblem – den ska alltid gå direkt efter loket, och det finns inte alltid rundgångsmöjlighet i Storbritannien. Anders Dørge påpekade att det är samma problem med rundgång i Danmark. Anders Johansson påpekade att de gula fordonen ger volym, vilket tar ner priset. Livius Kooy undrade om det blir en gränsöverskridande lösning? Anders Johansson svarade att de tre största leverantörerna verkar intresserade, vilket kan ge en europeisk lösning. Anders Dørge fyllde på med att testning borde bli billigare genom att den kan genomföras för alla fordon på en gång. Steve Wood undrade om det finns möjlighet till utrustning från 4–5 leverantörer? Anders Johansson berättade att det redan finns! Steve Wood fyllde på med att det finns Hitachi nu. Anders Johansson fortsatte med att ERTMS nu används mer utanför Europa – det finns kinesiska leverantörer m fl. Steve Woods undrade om det finns politiska lösningar? Sten Erson-Wester svarade att han varit på ett möte i riksdagen där även David Morgan, Morrgan Claesson m fl deltog och där det verkade finnas förståelse – det blir sådana frågor avhandlade på seminarierna 2012-05-11 och den från Näringsdepartementet som kommer att hålla ett av föredragen finns på plats redan under kvällen.

Roar Stenersen påpekade att detta verkar bli en nordisk lösning, annat i övriga Europa. Linje för linje utrustas i Sverige, allt ska vara klart till 2020 i Danmark, medan man funderar på en enstaka linje i Norge – i övrigt verkar det inte bli genomfört inom hans livstid. Anders Johansson påpekade att i Norge har det första ERTMS-utrustade gula fordonet redan beställts. Thomas Joindot meddelade att den första höghastighetslinjen utrustas 2013 och för tillfället är detta inget för museifordonen – det dröjer minst 15 år för dem. Anders Dørge berättade att CBTS installeras på S-banan från 2014. Anders Johansson fyllde på med att skillnaden är att kommunikationen i ERTMS är baserad på radio mot WiFi i CBTS. Thomas Joindot berättade att i Frankrike tycker man att FEDECRAIL ska lobba mot Europaparlamentet, t ex för att museifordon inte är intresserade av interoperabilitet. De borde ha ett generellt undantag, t ex genom fjärde järnvägspaketet. Steve Wood svarade att Spårburen 3/12

det är en bra idé, men vad händer om ERTMS blir allenarådande? Thomas Joindot önskade att det pratades om mer än ERTMS – t ex lokförarkörkort m m.

Steve Wood undrade om han kan få en rapport från mötet i Danmark? Anders Dørge svarade att det går att ordna. Thomas Joindot påpekade att när ERTMS blir allenarådande kan man ha större felmariginal för musei- och gula fordon, att sådan utrustning inte behöver klara olika länders system osv vilken kan göra den billigare. Godstågslök i Frankrike har liknande problem – man kan få stöd från SNCF avseende dessa undantag. Livius Kooy berättade att det kommer att vara ett möte med Europaparlamentarikern Brian Simpson 2012-07-09. Anders Johansson påpekade att arbetet i Sverige och Danmark ger möjlighet till billigare lösningar för fordon för max 120 km/h, vilket även intresserar departementet. Livius Kooy avslutade att det diskuteras försäkringslösningar i Europaparlamentet som kan ge lägra maxbelopp för ansvarsdelen, men det kräver lobbying.

Roar Stenersen undrade om man i stället ska arbeta mot att enbart köra ånglok på sidolinjer? Steve Wood svarade att det då blir allt färre linjer köra på... Roar Stenersen påpekade att långa tunnlar i Norge hindrar ånglok ändå – det har inte varit några ånglokskörningar på huvudlinjer förra och blir inte några detta år. John Armstrong påpekade att det även är problem att hitta frivilliga för att köra ERTMS-tåg – man måste köra sådant varje dag... Livius Kooy påpekade att även Nederländerna kan gå före resten av EU – man har redan förbjudit träslipers...

Steve Wood undrade om frågan om *lokförarlicens* även avhandlas i säkerhetsgruppen? Roar Stenersen sade att det gör det möjligen – det är olika regler i alla länder. Man kan inte längre ha pilotförare i Norge utan nu krävs det även förarlicens för eldare. Det behövs dessutom en särskild kommunikatör på ångloket för att sköta elektronisk utrustning. Nu finns det bara fem lokförare för ånglok på huvudlinjer i Norge – alla sådana måste utbildas av Norsk Jernbanemuseum. Jonas Svartlok påpekade att lokförarlicens behövs i Sverige och operatörerna måste ha register för alla fordon och linjer förarna får köra. John Armstrong berättade att det är liknande krav i Danmark. Men ingen kan utfärda förarcertifikat för museitåg – föreningarna får inte, DSB kan inte... Albert Wolter påpekade att EU-direktiv interpreteras mer eller mindre strikt i olika länder och tydligen mycket strikt i Norge. Man måste undersöka hur direktiven interpreteras i olika länder. I Luxemburg kan man ha en pilotförare för att kompensera brist på linjekännedom och ERTMS är infört inom fyra år. Livius Kooy fyllde på med att i Nederländerna har alla museiföreningar det säkerhetssystem som fastställts av riksorganisationen.

Steve Woods undrade om alla länder kan återkomma till Albert Wolter med de regler som gäller i respektive länder? Thomas Joindot tyckte att regler för interoperabilitet inte borde gälla museiföreningar. I Frankrike har SNCF utbildning av museitågsförare och det fungerar så att det är pilotföraren som kan linjen, huvudföraren

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

kan loket, vilket dock inte följer EU-direktivet, men är OK för den franska motsvarigheten till Transportstyrelsen. Möjligen är en annan lösning att kunna loket i sammanhanget, men inte tekniskt. Livius Kooy berättade att i Nederländerna planerar riksorganisationen att samarbeta med den officiella utbildaren. Steve Wood undrade om man från Nederländerna kan låta sina dokument cirkuleras? Livius Koy svarade att det går bra. Roar Stenersen föreslog att låta ERA informera ländernas regleringsmyndigheter hur direktiven ska interpretas...

Säkerhetsgruppen

I detta möte deltog inte red – då samlades i stället en utvidgad Almedalsgrupp för att diskutera aktiviteterna under årets Almedalsvecka. Därför följer här en översättning av de officiella anteckningarna från mötet.

Steve Wood meddelade att David Woodhouse bad om *ursäkt*, eftersom denne inte kunde komma att leda sin grupp på grund av sin hustrus hälsoproblem.

Ingen av de närvarande i publiken kan ge exakt information om hur *PR efter en olycka* behandlas i sitt land. Thomas Joindot kände till att det finns ett UNECTO-papper med rekommendationer om detta ämne och han kommer att skicka den till sekreteraren som skickar den (eventuellt med en översättning till engelska) till de andra medlemmarna i arbetsgruppen. Livius Kooy påpekade vikten av att en organisation som har ställts inför en incident snarast ger officiell information för att förhindra rykten och förklaringar på sociala nätverk eller på "forum" av självutnämnda experter. *Protokollet från föregående möte* i Dresden godkändes. Det är beslutat att offentliggöra *Safety guide* i sin nuvarande form på FEDECRAILs hemsida. Bilagorna är ännu inte definierade och tillägget om vägledning om medicinskt hälsotillstånd kommer även att publiceras som ett utkast. Det saknades *aktuella frågor från EU eller ERA*.

Angående *framtida planer för arbetsgruppen* noterades att de problem som behandlas i huvudlinjearbetsgruppen och i säkerhetsgruppen ofta är samstämmiga. Därför föreslog Steve Wood att tänka på en sammanslagning av de två grupperna. David Woodhouse har uttryckt sin önskan att minska sin verksamhet efter så många års arbete och ser positivt sådant samgående. Den gemensamma gruppen som helhet är positiv till en sammanslagning av de båda arbetsgrupperna och föreslår FEDECRAIL-styrelsen att medlemmarna i den nuvarande säkerhetsarbetsgruppen och i huvudlinjearbetsgruppen bör agera i en gemensam arbetsgrupp med beteckningen: *FEDECRAIL Heritage Operation Group* (FEDECRAILs kulturarvsarbetsgrupp).

Steve Wood kommer att försöka få fram lite detaljer om symposium om en *internationell säkerhetskonferens i London om plankorsningar* och vidarebefordra dem så fort som möjligt. (*Protokoll från Albert Wolter 2012-06-11*)

Seminarier

Inledning

Fredagens seminarier inleddes med att David Morgan meddelade att hittills 18 kongresser hållits och han gav en återblick på den 3e kongressen, som ägde rum i Sverige, och introducerade därefter Ragnar Hellborg. Ragnar Hellborg hälsade välkommen till mötena och utfärderna. Han introducerade därefter de svenska talarna som Robert Sjöo och särskilt Jonas Jacobsson Gjørtler och Magnus Axelsson. Han berättade något om Transportstyrelsens avgiftsförslag, dess ökade kostnader och dess följder för musei- och övriga banor med liten trafik - dessa kan komma att stängas. Detta kan alltså vara sista sommaren med museitrafik i Sverige... David Morgan påpekade att man hade samma problem i Storbritannien för tolv år sedan. Han introducerades därefter Jonas Svartlok som välkomnade de närvarande till Sverige.

Presentation av Trafikverkets museer

Robert Sjöo inledde med att hans punkt innehöll tre delar: introduktion till IATM, introduktion till Trafikverkets museer samt aktuella frågor f n.

Robert Sjöo berättade att IATM är ett världsmuseinätverk med 20 medlemmar från 30 länder. Medlemskapet är användbart för att det ger ett professionellt nätverk, man får tillgång till "best practice", workshops och det är universellt bl a genom association till världsmuseifederationen ICOM. Han visade hemsidan www.iatm.museum, rekommenderade nästa konferens i Utrecht 2013-06-02—05 med en tur före 1—2 juni.

Trafikverkets museer hade 2011 fyra arenor i Gävle, Ängelholm, Borlänge och Kjula och det bildades 2010. Huvudmålen är samla, veta och visa. Några siffror: man omsätter 3,8 + 0,5 MEUR, har 35/20 + 5 anställda, 90 000 + 70 000 besökare, 400 fordon/1 miljon bilder + 100 fordon/200 000 bilder samt grundades 1915 och senare. Vänföreningen JvmV hjälper till. Styrkorna är bra samlingar, trafikmöjlighet, engagerad personal, det allmänna intresset för historia och resande, frivilliga, stora ytor samt internationellt gott rykte. Svagheterna är liten och olik verksamhet inom Trafikverket, felaktiga lokaler, liten och ojämn personal, oregistrerade samlingar samt för stora samlingar. Möjligheterna är transport perspektivet, utvidgningen med flygsamlingar, att man kan bli en stor attraktion samt planen för ett Science Center. Problemen är ändringar av ägarskap, inget tydligt uppdrag från staten, litet intresse från ägare, att det behövs stora investeringar, intern konkurrens samt begränsad personallojalitet. Viktigt för perioden 2012—2014 är mandat från regeringen, bättre lokaler, utveckling av personalen, långsiktig utvecklingsplan, tydligare koppling historia, nutid och framtid, olika museer m m. Under 2012 går man från tre museer på fyra platser till ett museum och ett lager – Gävle + väg-historia. Museet i Ängelholm hanteras av Ängelholms kommun, Sveriges Vägmuseum stängs i oktober och flyttas delvis till Gävle. Varför sker detta? Man ville ha en långsiktig lösning, det finns förslag att överlåta

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

verksamheten till Kulturdepartementet, man önskar koncentration, det krävs stora investeringar för säkerhet och tillgänglighet samt att det gäller att hitta mer finansiering.

Robert Sjöo fortsatte med att informera om övriga samlingar inom tran sportområdet: inom flygområdet finns samlingar av ca 50 plan och hyran för att förvara samlingarna är 0,1 MEUR/år. Områdena maritimt kulturarv och försvarshistoria är stora, Tekniska Museet är till hälften finansierat av staten och därutöver finns en mängd arbetslivsmuseer. Det finns ingen museilag i Sverige, men RAÄ ansvarar för äldre monument och äldre byggnader samt ICOMs museidefinition används: inte kommersiellt, långsiktig, anknutet till samhället samt lärande. Han fortsatte med fakta och jämförelser: de flesta av museer ligger under Kulturdepartementet. Transportmuseerna kostar tillsammans mindre än Armémuseum, 1/3 av Statens Maritima museer. Internationellt gäller om transportmuseer att det få och varierande storlek och kvalitet – nationella järnvägmuseer finns in de flesta länder, vägmuseer finns runt Östersjön men är små besöksmål, Norge undantaget. Bilmuseer är populära men oftast privata. Civilflygmuseer finns inte – museer för militärt flyg är helt dominerande. Det behövs ett tydligt uppdrag, basmedel, byggnader för ändamålet, personal med särskilda kunskaper och plan för samlande och avveckling.

En utredning om Trafikverkets museer har överlämnat till kulturdepartementet och museet bör bli en myndighet: alternativen för kulturdepartementet är en ny museimyndighet, utvidgat uppdrag för Statens Maritima museer eller ett nytt Science museum. Museet skulle kunna vara kvar i Trafikverket om man förses med ett tydligt uppdrag och egna medel. Koncentration ger värde för pengarna: Ett museum i Gävle för järnväg och väg, ett flygmuseum i Skavsta samt ett lager i Kjøla. Investeringar i nya byggnader för 11 MEUR behövs samt årliga kostnader om 0,9 MSEK. Samlingarna och spåren finns kvar i Trafikverket, men underhållet måste först förbättras samt administration för ett nytt flygmuseum ordnas – det första civila d:o i världen. Det ingår att överföra 4,5 MEUR från Trafikverket till en ny myndighet + 1 MEUR för att åstadkomma ett litet flygmuseum. En idé finns om kulturarvsavgift som en del av infrastrukturavgiften samt ytterligare finansiering. Det bli således utveckling i Gävle samt kan bli en överenskommelse om att använda samlingar från Tekniska Museet, t ex bilar, i Gävle. Man förväntar sig ett uppdrag att stödja de frivilliga museerna för att utbyta idéer, kunskaper och resurser.

Roar Stenersen påpekade att i Norge finns ett flygmuseum för civilt flyg. Robert Sjöo svarade att det är ett museum med kombinerat militärt och civilt flyg. Någon undrade om spridningen i Sverige? Robert Sjöo svarade att ägandet inte är väsentligt och Ängelholms kommun tänker utveckla museet – samarbete är bättre än ägande. Sten Erson-Wester hoppades på en bättre framtid och framhöll att det är bra att det unika Ängelholms-museet har räddats, men blir det ett nationellt Spårbyuren 3/12

intresse för att säkra museet för framtiden? Robert Sjöo svarade att Trafikverket kommer att ge museet medel i fem år, men man kan inte kräva infrastrukturinriktning i Ängelholm, men kan i stället utveckla infrastrukturinriktningen i Gävle. Peter Ovenstone påpekade att i Storbritannien måste man få ett årligt frivilligt volontärbidrag och att en bevarandeplan i en databas har åstadkommit, vilken är uppskattad. Robert Sjöo svarade att man arbetar år det hållet. David Morgan refererade till brittiska erfarenheter av tankar om att järnvägmuseum skulle bli övertaget av det nationella maritima museet, men man vill att museet ska ha någon säkerhet mot vad staten kan hitta på...

Politikens syn på museitrafiken

Jacques Daffis introducerade Jonas Jacobsson Gjørtler, som sitter i riksdagens trafikutskott. Jonas Jacobsson Gjørtler inledde med att hans hemstad är Helsingborg och berättade något om dennas kommunikationer. Han påpekade att han även är lokalt politiskt aktiv. Han sitter även med i Näringsutskottet (som är hans huvudutskott) och sysslar med energifrågor m m. Han berättade något om trafikutskottet. Kulturutskottet handhar kulturen, näringsutskottet handhar även turism. Han fortsatte med att han kommer att tala om infrastruktur m m. Infrastruktur är viktig för Sverige, som har befolkningen spridd över ett stort område. Järnvägen kom under 1800-talet och följdes av industriutveckling – staten och enskilda byggde järnvägar. Järnvägen gav också landet en gemensam tid. 1939 och åren under andra världskriget var en pik för järnvägen och följdes av en tillbakagång, men järnvägstrafiken har ökat igen sedan 1990-talet. Det pågår en stor utveckling av järnvägen i Skåne. Staten måste bli a garantera järnvägssäkerhet och konkurrens i järnvägstrafiken kom först i godstrafiken. Staten arbetar för ökad järnvägskapacitet och de största effekterna ger investeringar i befintligt järnvägsnät.

Järnvägsbevarandet ger intresse bland ungdomar och museibanan ÖSIJ var först i Sverige och nummer tre i världen. Det finns ca 20 museibanor nu, de ger bra effekter och riksdagen vill ta bort dem från järnvägsreglerna, avgifter och ERTMS-krav. Reglerna ska helst inte ge negativa konsekvenser för museibanorna och dessa är undantagna enligt EU-regler. Transportstyrelsens verksamhet ska enligt beslut bekostas av avgifter och museibanorna ska undantas från dessa. Det finns fonder för bidrag till arbetslivsmuseer. Järnvägmuseerna visar Sveriges historia. Regeringen har ökat kulturbudgeten, vilket bli a ska ge mer jobb m m. Årligen har museibanorna 100 000 besökare och Sverige måste bli bra på turistindustri. Därför måste dessa järnvägar bevaras! Ragnar Hellborg tackade för de goda orden och undrade om han var medveten om Transportstyrelsens remiss om deras tredje avgiftssteg som anlände för någon vecka sedan och där avgifterna föreslås bli ökade – det kan bli kring 1/3 av banornas trafikinkomster som går till dessa avgifter – är han medveten om detta? Jonas Jacobsson Gjørtler svarade att han är det och kontaktat Transportstyrelsen som svarat att de inte kan subventionera museibanorna och att de vill tala om detta problem för Näringsdepartementet. 2012-05-10 hade han

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

talat med infrastrukturministern som också är medveten om detta och de hade talat om att detta skulle kunna lösas via anslag i st f avgifter – det är i sammanhanget inte mycket pengar (2,7 MSEK) i budgeten. Ragnar Hellborg tackade för detta besked.

Jonas Jacobsson Gjørtler berättade att även flygbevarandet har samma problem. Peter Ovenstone berättade om ett bra exempel från Storbritannien där stängningen av en museijärnväg innebar att 13 turistföretag fick lov att stänga. Nästa talare kommer att berätta om franska undersökningar om detta. Sten Erson-Wester undrade hur detta hanteras i Storbritannien? David Morgan svarade att det var liknande problem i Storbritannien 1999, men museijärnvägarna var då de enda järnvägar som inte fick bidrag. I Wales genereras 150 MSEK i turistinkomster till regionen från *Welsh Highland Railway*. Någon frågade om inte avgifterna på museijärnvägarna kan tas bort eftersom dessa järnvägar ger bra intäkter till samhället. Jonas Jacobsson Gjørtler svarade att alla partier är eniga om detta och att dessa järnvägar inte borde hanteras av Transportstyrelsen utan av kultursektorn samt att man arbetar på en lösning. Sten Erson-Wester tyckte att denna sektorsflytt verkar intressant och undrade om den diskuteras samt om det finns några idéer om ERTMS-lösningar? Jonas Jacobsson Gjørtler svarade att denna flytt inte diskuteras och att ERTMS inte är aktuellt för museijärnvägarna. Anders Johansson påpekade på att (mer än) halva museitrafiken äger rum på Trafikverkets spår och detta redan 2015 stängs för de som kör på Södra stambanan. Han undrade vad politiken kan göra för att lösa detta, t ex genom att subventionera detta? Jonas Jacobsson Gjørtler svarade att han inte visste något om detta och måste ta detta med sig samt prata med Transportstyrelsen – även små operatörer har problem med ERTMS och man vill vänta några år med detta.

Kjell Palén undrade om politikerna vet något om JHRF-föreningarnas problem? Jonas Jacobsson Gjørtler undrade om detta var samma som förra frågan? Kjell Palén svarade att det handlade om ERTMS, men även om avgifter. Steve Wood påpekade att ERTMS är en svår fråga särskilt i Sverige och att föreningarna måste ha sina fordon utrustade med det om det är det enda systemet. Utvecklingskostnaderna blir mycket stora för föreningar både i Sverige och i andra länder. Jonas Jacobsson Gjørtler svarade att ATC-systemet måste ersättas av något och ERTMS blir ändå billigare än alternativen... Philip Groves frågade om de speciella läkarundersökningar som behövs för att få undantag för att köra tåg trots att man har diabetes m m – han måste betala 7 000 SEK för att få fortsätta köra tåg eller t o m arbeta med tåg.

Franska turistjärnvägars möjligheter och problem

Jean-Louis Balandraud berättade att han är ordförande för av en av de franska museibanorna, men även med i en grupp som diskuterar med turistorganisationerna. Gruppen fungerar som rådgivande till regeringen, pratar om turistproblem, rekommenderar lösningar och Spårburen 3/12

skriver rapporter om turism. Problemen för turistjärnvägarna kan ses genom exempel från Sverige, men att hänvisa till turistekonomin kan ge hjälp. I en konferens med deltagare från SNCF, turistorganisationer, museijärnvägar m fl behandlades frågorna om problemen för tursitjärnvägarna, men de har också stor potential för att hjälpa till med en expansion av turistekonomin i Frankrike. Det saknas investeringar i infrastruktur och denna brist har ökat p g a den ekonomiska krisen – i en ny enhet ska detta studeras. Spår lämnas åter till lokala myndigheter och läggs ner, vilket leder till tragedi för den lokala turismen. De som investerat i hotell m m blir då uppgivna. Man bör bevara järnvägarna för att undvika de misstag som gjordes med att avveckla spårvägar, men utvecklingen går i fel riktning. Hans favoritjärnväg har dock återuppbyggt vilket förhoppningsvis ger ökade turistinkomster – det har redan gett en 40 procentig ökning av dessa.

I Frankrike finns en turistpolitik och landet får en stor inkomst från turismen, men är ändå tredje land efter Spanien och USA – turistjärnvägar ger möjligheter till ökad turism. Turistorganisationerna bör understödja den franska riksorganisationen UNECTOs initiativ om att återställa järnvägar, underhålla turistjärnvägarnas materiel samt önskan om att bygga nytt järnvägsmateriel och utöka järnvägsnätet med en del museitåg. Somliga järnvägsfordon är redan listade som kulturarv. Turistjärnvägarna kan också transportera folk och man önskar försöka göra tågen mera attraktiva för turister – idén kan spridas till andra länder och i Sverige kan *Veolia Transport* ha sådana idéer. Förr fanns det ett nätverk av SNFC snabbtåg, men i Frankrike liksom i Sverige börjar man tänka mer på miljön. Bränslekostnaderna för bilar ökar och därför ökar järnvägsresandet. UNECTO arbetar för bevarande av järnvägar och märker av en ny anda för järnvägar.

Jean-Louis Balandraud påpekade att han nu har beskrivit de problemen som finns i Frankrike men också intresset som finns för järnvägar samt om en rapport om möjligheter för utveckling av turistjärnvägar, men en del viktiga järnvägssträckor är borttagna vilket leder till problem med förbindelser. Det gäller därför att undersöka om det blir allmänna medel eller privata investeringar som kan ordna utvecklingen. Även försäljning av järnvägsbiljetter är intressant liksom att sälja biljetter via gemensamma system – det kan bli tre gånger så många resenärer. Han önskade följa svenska och schweiziska exempel och passade på att tacka alla som välkomnat honom här i Helsingborg.

Sten Erson-Wester undrade hur perspektivet att utveckla turistjärnvägarna med stöd från aktörer som vill nå järnvägarnas resenärer är? Jean-Louis Balandraud svarade att statens bidrag går ner, varför andra finansieringskällor måste hittas. Dock går ner alla investeringar och endast en liten bit finns tillgänglig för kultur, varför turistjärnvägarna måste ha sin egen ekonomi. På längre sikt kan finansiering ordnas, men vinster som genereras i omgivningarna kan locka till stöd. Men användarna kan komma att betala för att det blir järnvägar. Gordon Rushton undrade om det har undersökts vad järnvägarna ger det omgivande samhällets ekono-

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

mi? Jean-Louis Balandraud svarade att det är en bra med svår fråga – nu är man i Frankrike beroende av finansdepartementet. Man har genomfört undersökning av turistekonomin generellt och den utgör 6,7 % av Frankrikes ekonomi, men denna undersökning är inte uppdelad på så små delar. Men man tänker utveckla metoder för att undersöka detta och det finns några siffror som man börjat undersöka. Men vissa orter har stort beroende av turistjärnvägar och det behöver undersökas bättre, men det är dyrt att genomföra sådana undersökningar varför man behöver stöd till detta. Turistföretagen känner sig försummade i nationalekonomin och vill bli kallad turistindustri, men verksamheten bör också förknippas med kultur, vilket är viktig för turistjärnvägarna. Det ska bli en turistkommission i Frankrikes för att hantera allt detta.

Gordon Rushton påpekade att man i Storbritannien blev ledsna över att Maestro-järnvägen försvann. I Storbritannien gjorde en student en studie av en lokal järnväg och fann stora ekonomiska effekter av järnvägen – samma tillvägagångssätt kan även användas i Frankrike genom att leta efter något universitet som i sin tur letar projekt. Jean-Louis Balandraud svarade att i gruppen han ingår i har man gjort en undersökning och fått 600 svar där man kan se att immateriella effekter av turistjärnvägarna, vilket den franska regeringen behöver bli medveten om. Man behöver hitta starka argument för bevarandet av turist- och museitåg samt för att återuppbygga järnvägsnätet. Peter Ovenstone fyllde på med att på en Europa Nostra-konferens kom en kommentar från EU-kommissionens kulturdepartement där man påpekade att man måste veta mer om kulturarvets totala ekonomiska effekter. Jean-Louis Balandraud framhöll kulturdepartement och motsvarande har inte tillräckliga möjligheter att återuppbygga järnvägar. En person tackade Jean-Louis Balandraud för kommittéarbetet – det kan hjälpa de järnvägar som har problem, t ex med dåliga grundförhållanden som ledde till ras som staten behöver hjälpa till med – föreningen klarar inte detta. Jean-Louis Balandraud påpekade att man måste få igång fonderingen för järnvägar igen – det är viktigt för regionerna. David Mordgan berättade från WATTRAIN om erfarenheter från Argentina att för varje peso staten spenderat till järnvägar gav det tre pesos tillbaka.

Näringsdepartementets syn på museitrafiken

Sten Erson-Wester introducerade Magnus Axelsson. Magnus Axelsson inledde med att han (egentligen) arbetar med infrastrukturplanering. Han avsåg att ta upp problemen med avgifter. Han skulle börja med effekten på museitrafik, men först nämna något om bakgrunden: Det började med uppdelningen av infrastruktur och trafikoperatörer och att järnvägsmarknaden öppnades. Järnväg i Sverige handlar nu om 20–25 operatörer, flera hundra spårunderhållare, en tillsynsmyndighet m m. Dessutom finns det flera bevarandeföreningar. Regeringens roll har varit att skapa regler för det nya läget samt kolla om något verkar hindrade. Riksdagen har beslutat om nya kulturmål, bl a att alla ska kunna delta

och att understödja bevarande av kulturarv. Dessutom är levande kulturarv viktigt för upplevelseindustrin. Museer har ökat samarbetet och erhållit stöd genom arbetslivsmuseibidraget. Dessutom har Trafikverket SJVM. Man ska försöka skapa acceptabla villkor för järnvägsbevarandet. Inspirerat av FEDECRAIL och dess svenska medlemmar har det arbetats med detta. Riksdagen beslutade att Transportstyrelsen ska finansieras av avgifter från järnvägsnäringen och i slutet av 2011 gavs Transportstyrelsen ett uppdrag att skapa ett förslag som differentierar mot betalningsförmåga. Nyligen har Transportstyrelsen återkommit med sin utredning. Dessutom finns ett samarbete mellan Transportstyrelsen och Trafikverket om att skapa billigare ECTS-utrustning för små aktörer (museiföreningar, underhållsfordon m m) och att återkomma till ERA om att anta denna. Staten tittar på möjligheten att finansiera detta – det är ett i sammanhanget litet belopp.

Magnus Axelsson fortsatte med något om infrastrukturplaneringen. Den nationella planen gäller 2010–2021, inkluderar länsmyndigheterna och omfattar 50 GEUR inklusive trängselavgifter. Nästa steg var att i mars 2011 ge Trafikverket uppdrag att titta på möjlighet till mer kapacitet och ökades till att omfatta all trafik i september – rapporten kom i april 2012. I direktivet fanns effektivare användning av befintlig infrastruktur, att föreslå långsiktig utveckling m m med. I dag vill regeringen understryka underhåll av järnväg och väg, effektivisera underhåll m m. De fyra principerna man ska jobba efter är: tänk igen och nytt, optimera, förbättra existerande infrastruktur och till sist bygga nytt. Ett förslag planeras till september 2012 som ska vara klart till våren 2014.

Sten Erson-Wester var intresserad av samarbetet med JHRF om ERTMS och hur man ser på detta? Andra frågan handlade om riksdagens beslut i höst 2011 om en infrastrukturplan. Magnus Axelsson svarade att samarbetet bör vara mellan myndigheterna och organisationerna eftersom det inte finns resurser på departementet kring dessa frågor, men om det blir problem med myndigheterna eller med EU-nivån behöver den politiska nivån komma in. Nästa fråga om att göra infrastrukturen bättre bör även gynna museitrafiken. Sten Erson-Wester önskade att den inte förhindrar museitrafik. Magnus Axelsson insåg att ERTMS förstås är ett problem för museitrafik och annan långsam trafik och man kollar det. Sten Erson-Wester undrade om införandet av en "lätt-ECTS" kan vara lösningen om ERA backar upp detta m m? Magnus Axelsson svarade att först ska ett förslag presenteras för ERA – om de inte accepterar det får man gå vidare till den politiska nivån.

Peter Ovenstone noterade att det finns planering på nationell nivå och undrade och det också finns sådan på lokal nivå? I Storbritannien har museijärnvägarna uppmanats att kolla vad som är på gång lokalt, finns det liknande behov i Sverige? Magnus Axelsson svarade att det finns det – man måste även ha regionala och lokala kontakter för att samordna planerna. Anders Johansson undrade om infrastrukturplaneringen och något om kriterier för kapacitet eftersom det är svårt att

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

få kapacitet för museitrafik (och extra godståg). Magnus Axelsson svarade att det är bra att Trafikverket ansvarar för alla trafikslag – kan man t ex flytta mellan trafikslag för att få bättre kapacitet – men först måste man se om man kan utnyttja systemet bättre.

ERTMS och museitrafik i Sverige

Anders Johansson inledde med att han arbetat med museitrafik i 25 år, är ingenjör till yrket och ideellt arbetar med tekniska frågor om museitrafik. Han avsåg att prata om ERTMS, vilket startade med 150 årsjubileet 2006 – kontakterna med Trafikverket (s föregångare Banverket) gällde då bevarande av järnvägsbyggnader. Lars Berglund vid generaldirektörens stab blev då Banverkets kontaktperson med JHRF och det blev bra överenskommelser om lokstallsövertagande (som sedan till stor del inte realiserades; antecknarens anm). Trafikverket tillkom 2010-04-01 och i samband med detta pensionerades Lars Berglund. Under avgångsuppvaktningen för honom samlades flera intressanta personer och Morgan Claesson gick då på den nya generaldirektören Gunnar Malm, som insåg problemet. Som resultat av detta startades en JHRF-grupp som insåg att Sven-Håkan Nilsson som skötte Trafikverkets ERTMS-fråga också skulle vara med. Denne såg att problemet var gemensamt med de gula (banunderhålls) fordonen och NRSA:s Jan Åström och DVFs Anders Dørge tillkom i gruppen. Denna grupp kontaktade infrastrukturennehavare, myndigheter m m.

ERTMS finns redan i Sverige, mer byggs ut de närmaste åren och alla linjer i Danmark ska vara klara till 2021, men det blir två system där (även CBTS). Verifikation av utrustningen är särskilt dyr, varför det behövs en enkel och standardiserad lösning där kärnan måste vara samma som i person- och godstågslök. Krav för denna standardutrustning: det måste vara ett standardbromssystem, det måste finnas system för reducerande av drivningen samt det måste också vara låg maxhastighet (< 120 km/h). Verifikation kostar nu ca 2 MEUR per typ, vilket är en omöjlig kostnad för museifordon men även gula fordon. I den alternativa lösningen har fordonet en standardenhet och sedan gränssnitt mot övrig utrustning. Installationen av denna standardenhet kan skötas av frivilliga. Trafikverket stöder lösningen, bl a eftersom de behöver den för gula fordon, och de har kontakten mot ERA. Det är där ett viktigt möte 2012-06-04 om undantag från eller ändring av TSD. Även ERA stöder lösningen och ser också problemet och behovet av att reducera kostnaderna. Han fortsatte med att man har kontaktat leverantörer av utrustning; någon är inte intresserad men andra är det. Det har varit möten med svenska och danska säkerhetsmyndigheter, avses att involvera anmälda organ m m.

Anders Johansson påpekade att avseende de politiska kontakterna har Almedalen besökts från 2011 och JHRF fick då god kontakt med infrastrukturministern – JHRF och MRO kommer åter till Almedalen 2012. Man har också haft möten med politiker, med näringsdepartementet och Transportstyrelsen – på den senare Spårburen 3/12

myndigheten är det dock mest jurister... Status nu är att de har förstått problemet, att ERA tittar på förslaget till lösningar, att leverantörerna ser att det är en marknad (40–50 museifordon i Sverige och kan bli många fler totalt i Europa) samt att man nu lutar sig tillbaka och väntar på att gula maskinerna provar ut systemet. Man måste nu också finansiera lösningen men har fått indikation att detta är en infrastrukturändring, vilket kan användas i finansieringen genom att använda de halverade signalkostnaderna. Nu kan JHRF gå över till arbete med avgifterna enligt tidigare information.

Gordon Rushton tyckte att detta lät intressant – i Storbritannien har man byggt en 40 km lång järnväg där man måste korsa en normalspårig järnväg men inte vill bygga bro - man undersökte därför vad det skulle kosta att bygga korsning med ERTMS-utrustad järnväg, vilket visade sig kosta drygt 1 MGBP, men byggde den själv för 0,4 MGBP. Det finns även andra exempel på alldeles för höga kostnader som kommer från kravet på verifiering. Men om man hittar en billigare lösning, hur får man då en ansvarig för verifiering att acceptera detta? Anders Johansson svarade att man därför har kontaktat ett ideellt *Anmäلت organ*, men många installatörer är också ideellt verksamma som därför kan hjälpa till. I stället för 1 MEUR kan det komma att kosta 0,2 MEUR eftersom man själv kan installera ATC som har högre krav än ETRMS. Heimo Eschensperger påpekade att i Tyskland blockeras ERTMS, varför det kan dröja minst ett decennium innan det införs där. Han konstaterade att JHRF m fl har gjort ett bra grundjobb där och man bör titta på hur andra länder kan stödja detta eftersom det även kan hjälpa andra länder och han vill gärna få kontakt med personer från Sverige och Danmark om detta. Anders Johansson svarade att det även är viktigt för oss i Sverige och Danmark, eftersom ERA är huvudmotpart och kan de övertalas att acceptera enklare lösningar för fordon med sth 120 km/h m m är det bra – därför är det viktigt att agera tillsammans.

David Morgan undrade om svenska och danska myndigheter arbetar tillsammans? Anders Johansson svarade att man arbetar med ett bättre system i Danmark. Anders Dørge fyllde på med att det är enklare p g a att man använder *Baseline 3*, vilket är ett enklare system – det danska systemet kommer att fungera i Sverige men inte tvärtom. Anders Johansson fortsatte med att den danska lösning är mer anpassad till museifordon samt att den måste inkludera en svensk STM (anpassningsenhet till ATC) vilket också är bra.

David Morgan undrade hur det ligger till med kravet på fordonsregistrering? Anders Johansson svarade att Transportstyrelsen nu verkar skilja på JHRF- och MRO-föreningar, varför man nu måste gå vidare med att JHRF-föreningarna fortfarande faktureras, men först måste frågan om avgifterna för tillsyn och tillstånd klaras av! Livius Kooy tyckte att det var intressant med attityden inom museitrafikområdet: nu tror man på en fortsättning även med nya system även om finansieringen måste lösas. Med införandet av ett nytt ATC-system har den nederländska myndigheten bekostat utrustningen och föreslog att man ska använda detta exempel. Anders Johansson påpekade att omkring

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

60 % av museitrafiken äger rum på huvudlinjerna, vilket innebär att museibanorna indirekt drabbas om denna trafik skulle upphöra genom ökade försäkringsavgifter – han passade på att tacka David Morgan för all stöd. David Morgan tackade i gengäld för det svenska bidraget till huvudlinjegruppens arbete.

FEDECRAIL ungdomsutbyte

Sten Erson-Wester startade med en introduktion: Ungdomsutbytet startade med en idé på konferensen i Wales 2003 för att fylla på intresset med yngre generationer. Han nämnde ett svenskt exempel på problemen: Museibanan SEJ som gav upp för att man bara var 70- och 15-åriga aktiva. Inom FEDECRAIL vill man dessutom identifiera det framtida ledarskapet. Deltagandet ska ge deltagarna bredare vyer och nya kunskaper, men även kulturella och språkkunskaper samt ge nya kontakter. FEDECRAIL har stött idén från start och David Morgan har särskilt hjälpt till. Han visade bilder från det första ungdomsläget i Malmköping och framhöll att ungdomarna får vänner för livet. Lägerverksamheten startade i liten skala i augusti 2007, efter att man försökte, men inte lyckades, ordna läger 2005 och 2006. Man försökte få EU-stöd, men det ställde speciella krav man inte kunde uppfylla och dessutom måste varje land söka bidraget, inte FEDECRAIL. MRO var första värden, och försökte också få bidrag men misslyckades, men körde läget ändå med deltagande från tre länder (Sverige, Lettland och Tyskland) och stöd från David Morgan. Detta första läger ägde rum hos MUMA i Malmköping och TJF i Västervik med deltagare 15—25 år gamla. För att få ned kostnaderna skötte man matlagningen själva med olika länders specialiteter, ordnade transporter och gratis övernattnings på anläggningarna. Deltagarna fick arbeta med underhåll men också delta i sociala aktiviteter. Media och lokala politiker informerades och dök upp. Det finns filmer från detta läger på FEDECRAILs hemsida.

Detta första läger blev alltså succé och även de följande i Lettland, Tyskland, Ungern och Polen. Det har även varit ett bra samarbete med flera östländer. Frågan om försäkringar och ledare har lösts. Det är viktigt att ha en överkomlig deltagaravgift och klara resten av finansieringen genom sponsring m m. Oftast har man ordnat övernattnings på anläggningarna och ordnat transporter genom deltagande föreningar. Han önskade att medlemmarna stöder ungdomsutbytet. Ungdomsutbytet har hittills genomförts genom att värdlandet ordnar en projektgrupp och Sten Erson-Wester ansvarar för kontakterna med FEDECRAIL-styrelsen. En budget ska bli klar inför att i februari kunna sända ut inbjudan. Att tänka på inför ett sådant arrangemang är transporter, övernattnings, aktiviteter, anläggningar och mediakontakter. Totalt har man under fem år haft 89 deltagare från 11 länder. Första två åren deltog och inbjöds deltagare endast från tre länder, sedan har deltagare från alla länder inbjödits. Det finns behov av guidelines och en projektgrupp *FEDECyouth* har bildats med Sten Erson-Wester, Christian Albers, Bruno Rebbelmund, Katarina

Påvall, Liz Fuller m fl. Denna grupp ska vara rådgivare och skapa en manual.

Christian Albers berättar att han jobbar på DB och representerar FEDECRAILs framtid! Han berättade något om läget i Tyskland 2009 där man besökte tre anläggningar. Erfarenheter från genomförandet av det läget var osäkerhet om ukrainskt deltagande, att några hade misstankar mot läget, att planeringen startade i månadsskiftet november/december men att det var för sent – man startade i augusti nästa gång –, att organisationen ska bestå av tidigare deltagare, att samarbetet mellan deltagare och organisationen är viktigt, men att alla deltagare blev nöjda till slut. Mångfald i programmet är viktigt för deltagarna, det behövs mera tid för egna aktiviteter samt att det är viktigt att det både finns drycker med (väst) och utan (öst) kolsyra!

Hur ska man då överföra kunskaperna mellan organisatörerna? Lösningen är att skapa en manual med beskrivning av ett idealt ungdomsläger med erfarenheter, rekommendationer, ungdomsutbyte och projektledning (basal information om projektledning), presentation av användbara projektledningsverktyg m m. Han visade på exempel på projektorganisation, tidsplan m m. Också något om finansiering behövs: från deltagaravgifter (ca 100 EUR/person), riksorganisationer, järnvägsmuseer och museijärnvägar (som värddar) samt privata fonder och sponsring. Dessutom behövs finansiell kontering för att hålla reda på intäkter och kostnader. Man ska även ordna med namnbrickor, informationsfolder med tidsplan, deltagarlista, järnvägsordlista, stadskartor och järnvägskarta.

Angående framtiden gäller det att veta var vi är nu, aktuella problem, vart kan vi gå m m. Kända problem är allt äldre deltagare, samma deltagare som tidigare år, att vissa länder saknas (men det är ett mindre problem), organisation av team och språken. Vad man vill är en kontinuerlig process för värdländer, att överföra kunskap samt att många är intresserade och vill delta men inte känner till FEDECRAIL, vilket medlemsländerna kan hjälpa till med. Förslag för framtiden är att det ska finnas en kontaktperson i FEDECRAIL, att använda manualen, att introducera en process för att initiera nya värdländer, att starta organisationen tidigt, möten mellan organisatörer från förra och kommande värddar, att annonsera läget samt ha en hemsida för läget. Nästa steg är manualen och procedur för (nya) värdländer.

Från Belgien påpekades att frågan om en åldrande aktivskara och att involvera unga var med tidigt i FEDECRAIL – i Belgien har man nu god mix av olika åldrar och fortsätter nu med detta mot järnvägsindustrin. Man ska inte glömma denna fråga i de egna organisationerna. Sten Erson-Wester såg ingen motsättning i detta – han såg i stället en interaktion mellan den europeiska och landsnivån. Sten Erson-Wester tackades för starten av ungdomslägerssatsningen, om än med problem – med Christian Albers vid sin sida kan det bara bli bättre. Gordon Rushton berättade om erfarenheten av att brittiska ”Banverket” kom till Ffestiniog Railway och där såg de mindre effekterna av händelser på en mindre spårvidd... Sten Erson-Wester passade även på

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

att tacka organisationsteamet i de olika värdländerna och ungdomarna. David Morgan avslutade med att länderna kan stödja varandra i denna fråga.

Energisnål förvaring av järnvägsfordon i ett kallt klimat

E Bertil Persson inledde med att meddela att informationen från hans föredrag fanns i skriftlig form på ett bord. Han visade bilder om och från Malmbanan och museijärnvägen, Karsvikshyttan, museet, Karlshäll m m samt visade planen på den nya hallen. Man har där ordnat belysningen så att den ska belysa fordonen. Man har byggt en billig byggnad med hög teknisk funktion, bra grundförhållanden och bra isolering, som ger bra klimat. Väggarna är av träsektioner, saknar fönster och det finns vindskydd ute. Han visade bilder på den avfuktningssystem som används – denna ger ett torrt klimat i hallen (luftfuktigheten får inte överstiga 48–50 % för att undvika rost). Man använde först Munters ångloksavfuktaraggregat med fyra aggregat i hallen som användes när hallen är stängd. Man har nu övergått till ett nytt aggregat som kan vara inne i byggnaden och det har ingen kontakt med utsidan. Han visade bilder på hur det (förr) såg ut inne i lokhusen med luktält i plast och allt. Han visade diagram över luftfuktighet och temperatur i Luleå.

Kostnaden var 100 000 SEK 2003 och det kostar samma nu. Aggregatet förbrukar 4 KW under 8 timmar på natten och kostar 11 000 SEK/år. Tillkommer 10 000 SEK/år för belysning. Man har god isolering vilket ger små kostnader, men med ny teknik kan det bli ännu bättre. Avslutningsvis berättade han att museet visar kedjor av malmvagnar och berättade något om de övriga samlingarna. David Morgan konstaterade att de flesta närvarande kommer från länder med varmare klimat. En brittisk fråga om isolering och låg luftfuktighet ger resultatet besvarade E Bertil Persson med att man inte behöver någon extra värme – belysningen och avfuktaren räcker för att värma upp lokalen!

Kommentarer

Som synes ovan en stor blandning av ämnen, men en rätt stor övervikt för svenska talare från såväl museer, politik som förvaltning. När fransmannen pratade fick simultantolkningen utnyttjas, men ljudet från föredragshållaren ”slog igenom” även denna gång och distraherar... Man hade denna gång sett till att även föredragshållarna hade tillgång till tolkningen, vilket underlättade för frågare och svarare att förstå varandra.

Årsmötet

Förhandlingarna inleddes med ”mötetrivia”: Föregående protokoll och verksamhetsberättelsen ansågs vara OK. Därefter presenterades och invaldes tre nya kandidater till medlemskap. Först ut var **Rent a Lok**, ett bolag från Danmark, berättade att man startat 2007 och restaurerar ett ånglok av DB typ 44, avser att köra i

Danmark och Tyskland med ångloket, består av sex personer med ideell och professionell bakgrund, fortsätter på andras idéer samt avser att försöka göra en ny generation av ånglok – typ 44-ångloket kommer att bli miljövänlig genom biodiesel drift eftersom man vill utveckla ett miljövänligt lok att erbjuda museer och för turisttrafik. Roar Stenersen undrade om gruppen äger loket? Detta besvarades med att det gör man. En fråga om man samarbetar med Reinhard Serchinger besvarades med att det gör man. Beslutades att ge gruppen medlemskap som medlem med 1 poäng.

AZIZU, riksorganisationen från Ukraina, visade bilder på ett lokstall där man tänker sig ett nationellt museum, en gammal sluten godsvagn som man avser bevara och arbetar med och berättade att nästa objekt är en öppen vagn liksom en gammal personvagn och en italiensk vagn från 1941. Även smalspår bevaras. Man har ett ånglok som man arbetar med att återställa – det finns ett klart lok som man kör med. Richard Tapper nämnde att *NERHT* hjälpt dem med att komma igång. Livius Kooy undrade om det ska bli några ånglokssturer detta och nästa år? Gruppen svarade att man håller med lok till operatörers körningar, möjligen kommer ha någon egen körning senare. Livius Kooy meddelade att det då blir ett medlemskap med 1 poäng – beslutades om ett sådant medlemskap.

Friends of Mocanita, en förening från Rumänien, berättade att man arbetar på att återöppna den smalspåriga linjen Sibiu—Agneta. Banan finns i Transylvanien som tidigare tillhörde Österrike-Ungern. Linjen startade i privat regi 1896, 123 km blev klara 1910 och då blev linjen statlig. Ett av de ursprungliga loken finns ännu kvar. 1970-tal var det dieseldrift med enstaka ångtåg och linjen stängdes 2001. 2007 lämnade staten banan och man fick den förklarad som historiskt monument. Föreningen har endast unga medlemmar förutom en äldre britt och medlemsskaran har växt. Man firade hela banans 100 års-jubileum 2010. Man har skaffat en cykeldressin och lok som ska flyttas till banan. Man har letat efter lok som klarar den svaga banan och hoppas få överta lok från en ungdomsbana samt tackar *NERHT* för allt stöd. Richard Tapper fyllde på att detta är ytterligare en *NERHT*-stödd järnväg som dessutom har en brittisk avdelning som tänker jobba med banan. Roar Stenersen undrade om man kommer att få disponera huvudstationen? Från föreningen svarades att den är ett historiskt monument, varför den inte kommer att försvinna, men man kommer inte att använda den i nära framtiden. Beslutades om medlemskap som medlem med 1 poäng.

David Morgan fyllde på med att *FEDECRAIL* nu har förlorat en medlem – dessutom har två medlemmar låtit bli att betala i två år och de har nu uteslutits.

Marie-Thérèse Beunckens presenterade den *ekonomiska berättelsen*. *FEDECRAIL* har haft för lite pengar på kontot för att få bra ränta. Det finns fortfarande medlemmar som resterar med medlemsavgiftsbetalningarna. Det ekonomiska läget har dock förbättrats. Rik Degruyter från *FEBELRAIL* påpekade att ett brev har sänts om principer för ledningen – han har inte fått svar

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

än men hoppas på ett sådant. David Morgan svarade att han erhållit det per post på franska, att det borde sänts per mejl eller fax till Livius Kooy, att det hade för många frågor för att svara (enkelt) på och bygger på falsk information – man har bjudit in FEBELRAIL till ett FEDECRAIL-styrelsemöte.

Frågor om ungdomslägren besvarades av Sten Erson-Wester och Christian Albers på fredagens seminarium. Angående lobbying anser man att man har varit rätt framgångsrika. Angående önskemålet om färre styrelsemöten har man försökt med detta men då hände för lite mellan mötena. Man tänker försöka med telefon- och Skype-möten, vilket han arbetat med i andra sammanhang. Man tänker också försöka få till en bättre redovisning av styrelsens arbete. Förra årets konferens gav ett överskott på, vilket den inte borde ge, men det går bra om det går till verksamheten. Han står själv för en hel del egna kostnader. Styrelsekostnader beror på var mötena är – billigast är att ha dem i London och någon av Benelux-länderna – men det är bra att ha möten i konferensorterna inför konferenserna. Rik Degruyter påpekade att man kan ha en bättre redovisning – detta är det minsta som lagen kräver. David Morgan höll med om detta. Den ekonomiska berättelse godkändes med en emot.

Ian Leigh framhöll under *revisorernas berättelse* att informationen under föregående punkt täckte det han tänkte föra fram. Han har tittat på detta nyligen och det finns en mindre mängd synpunkter, bl a om skillnader mellan belgiska och brittiska lagar. Han önskar också styrelseprotokoll när dessa distribueras. Styrelsen rekommenderades (dock) ansvarsfrihet. Det finns två synpunkter om brister angående verifikationer och brister angående uppdelning mellan lobbying och styrelsearbete. David Morgan tackade för arbetet och synpunkter. Revisionsberättelsen godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet med en emot (det senare). Paul Rudeburg, Haaksbergen, valdes som ny revisor och Jean-Paul Lescat omvaldes som revisor.

Marie-Thérèse Beunckens meddelade om *budget för 2012* att man nu delar upp redovisningen på ungdomsläger och lobbying. Budgeten ger ett underskott på 10 000 EUR som bör klaras av bankkontona, men det är viktigt att ha reserver på banken. En fråga om vilken valuta kontona visas i besvarade David Morgan med att de visas i EUR. Rik Degruyter undrade om en budget med underskott och tyckte inte att detta var bra varför han protesterade mot detta. David Morgan svarade att han gjorde samma kommentar, men FEDECRAIL har mycket pengar på kontot fast osäkerhet kring den allmänna ekonomin ger osäkerhet även för FEDECRAIL.

Rik Degruyter påpekade att han även är mot underskott för ungdomslägret – han är för lägret men inte för underskottet. Han önskade korrigeringar. Heimo Echensperger påpekade att det är bra kunna minska reserverna nu, men man avser inte att ha underbalanserade budgetar i framtiden. Angående ungdomslägret har ungdomar inte så god ekonomi men behöver träffas. Spårburen 3/12

Även VDMT stödde ungdomslägret 2009 utan frågor. Man tänker inte nu öka medlemsavgifterna. Sten Erson-Wester påpekade att FEDECRAIL har sökt EU-stöd till ungdomslägret och till FEDECRAIL som sådant och stöd från fonder, men trots att det inte lyckats så är det bra att ha låg deltagaravgift för ungdomarna. En fransk delegat föreslog att fixera ett belopp för reserverna om det blir förluster på konferenserna samt att söka bidrag för att balansera budgeten bättre. En italiensk delegat påpekade att man kan ha reserver för tre år samt att budgeten är en prognos – det ser nu bättre ut än i januari bl a p g a utvecklingen av SEK mot EUR.

Somliga styrelsemöten äger rum för att stödja medlemmarnas medlemmar och man kan därför inte veta i förväg vad styrelsemötena kommer att kosta – det kan bli en andra budget. David Morgan såg ungdomslägret som ett stöd och en viktig aktivitet. Christian Albers stödde David Morgans synpunkter och påpekade att 7 500 EUR går till annat. John Robinson stöder också ungdomslägret, ser underskottet 2013 som ett förskott och ser gärna att nyhetsbrev sänds per mejl. John Fuller såg ”underskottet” på 10 000 EUR som överföring från 2011. Rik Degruyter ser detta som en utgift 2012 enligt belgisk lag. Någon föreslog att ändra rubriceringen av ungdomslägret från kostnad till stöd. Beslutades denna ändring av benämningen. Sten Erson-Wester tyckte att man för tydlighets skull borde redovisa understödet till ungdomslägret i % – ungdomslägret har stötts med mellan 0 och 30 %, nu med mer än 30 % – men 70 % av kostnaden klarar andra av. Beslutades att godkänna budgeten med en mot. Det blev enhälligt återval av David Morgan, Guido Rossi och Sten Erson-Wester som *styrelseledamöter*.

Under punkten med *rapport från arbetsgrupperna* meddelades att David Woodhouse inte kunnat närvara p g a sjuk fru, varför Steve Wood tar både huvudlinje- och säkerhetsgrupperna. Steve Wood meddelade att *huvudlinjegruppen* hade ett mellanmöte i Helsingborg med en bra presentation av Anders Johansson och att det även var med representanter från VDMT och UNECTO, vilket var bra. Man pratade också om hantering av media efter olyckor och diskuterade mejlbyte med 15 länders reaktioner på en fråga. Han tackade igen Anders Johansson för ERTMS-presentationen. Det har också kommit intressanta bidrag från Nederländerna och Luxemburg angående lokförarkörkortet. Steve Wood berättade från *säkerhetsgruppen* att en operationell guide framtagits som snart ska publiceras på hemsidan. En annan fråga var om fortsättningen för David Woodhouses ordförandeskap, varför man diskuterat sammanslagning av de båda grupperna för säkerhet och huvudlinjer, vilket man lämnar vidare till styrelsen för beslut. Dock kanske inte Steve Wood ska vara ordförande för denna kombinerade grupp. Han tackade för allt stöd, särskilt till Albert Wolter för sekreterarskapet respektive till Livius Kooy för administration.

David Morgan berättade från *miljögruppen* att han inte har hört något från gruppens svenske medlem (Bo Lönnemyr), men att Reinhard Serchinger jobbar hårt med olika projekt. Ffestiniog Railway har ändrat eld-

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

ningen från olja till kol, men det är ökade priser på bränsle, varför man behöver hitta andra bränslen – det har varit en intressant presentation av sådana. Det finns alternativ, men det gäller att hitta dem. Någon undrade om det finns stöd för att undersöka alternativa bränslen? Detta besvarades med att det finns det! Även WATTRAIN har hållbarhet som tema. RoLs projekt innebär även kostnadsbesparingar. Anders Johansson meddelade att TJF har rälsbussar som drivs med bio-bränslen. Det meddelades att Ffestiniog har provat doghnutsoolja och då ville resenärerna köpa sådana... I Frankrike drivs ca 90 % av ångloken med ved – man har stora stigningar och sparar kostnader på detta. Man har skogar att ta träd från.

John Fuller meddelade att HRA välkomnar till **FEDECRAILs ungdomsbytte** i augusti – 14 ungdomar från olika länder har anmält sig. Man ser fram mot att ta emot dem 2012-08-10–19 på Keith Walley Railway, Ravenglass och York. Det kommer att bli vandrarhemsboende, som HRA och FEDECRAIL stöder. Man måste redan stänga deltagandet p g a problem med boendet. Thomas Lange undrade hur många som återkommer och hur många är nya? John Fuller såg att det är en risk att det blir gruppåterförening – det är ungefär 2/3 som återkommer, resten är nya – den ny ungdomslägergruppen ska undersöka hur detta kan åtgärdas för att sprida deltagandet. En britt nämnde angående finansiering att Ravenglass stöder ungdomsläget med 1 000 GBP. John Fuller tackade sponsorererna och berättade att det blir ett intressant program.

David Morgan berättade att en industriarvs- och ingenjörskommitté blivit ordinarie. **Europa Nostra** startade 1964 genom uppmärksamheten på det sjunkande Venedig. Kommittén möts 2 ggr/år, ger framsteg i vår typ av bevarande och ger det dessutom högre status. Det har stöd i alla samhällsklasser. Det var dessutom ett bra möte i London i oktober. Livius Kooy fyllde med att 2012-04-25 var det ett Europa Nostra-möte i Bryssel angående 3.3-artikeln angående bevarande med 15 närvarande. Europa Nostra har totalt 150 medlemmar. EU har beslutat om en policy till 2020 och arbetet med att försöka förbättra denna efter denna period startar snart. Man ska försöka genomföra en professionell undersökning angående museernas ekonomi och utveckling. Uthållig utveckling är ett annat område man arbetar med, t ex om inkluderande tillväxt, t ex genom fler anställda i turistnäringen. Man förklarade för EU-anställda att denna undersökning skulle utföra deras jobb, vilket de höll med om. Detta har visat sig vara ett bra sätt att visa FEDECRAILs nytta.

Gordon Rushton påpekade att i detta rum känner vi till museijärnvägarna Europa runt. **FEDECRAIL-kortet** ska stödja kontakten mellan alla Europas 600 museijärnvägar. Han tackade alla i Sverige där alla ställer upp – i Nederländerna och Storbritannien stöder också många kortet. De som har korten har det som något som visar vad de representerar. De banor man önskar besöka vill att de kontaktas i förväg för att ge gästen ett bra mottagande. En annan fördel är om FEDECRAIL Spårburen 3/12

erbjuder en tjänst inklusive en hemsida, vilket ger en mindre intäkt till FEDECRAIL. Det kan bli en högre avgift för kortet när mer kan erbjudas och då ge mer hjälp till FEDECRAILs budget. Deltagandet är frivilligt, men många vill delta. Nästa år hoppas han kunna rapportera hur många personer som har kortet och intäkter som det ger. Ragnar Hellborg undrade om man kan få en lista över de banor som erbjuder detta? Gordon Rushton svarade att en sådan ska komma. Ragnar Hellborg lovade att publicera listan i MRO-aktuellt. Sten Erson-Wester påpekade att nästan alla banor i Sverige är med. Livius Kooy påpekade att även att ge bort ett kort kan bli en god gest.

Jacques Daffis berättade angående **EU-fonder och projekt** om den europeiska turistdagen, som han deltagit i liksom flera andra från FEDECRAIL. Man kommer att vara med på årets konferens. David Morgan berättade att Brian Simpsons råd var att skicka nyhetsbrevet till de olika generaldirektoraten i EU-kommissionen. David Morgan berättade angående **FEDECRAILs medlemskap i WATTRAIN** att man nu har en japansk medlem som ivrigt arbetar på att utvidga deltagandet – han ska besöka Indonesien. En från Argentina ska öka deltagandet från andra latinamerikanska länder. Man har även kontakt med USA där organisationer för järnvägmuseer och turistjärnvägar går ihop och då får mer än 300 medlemmar. Tim Fischer (från Australien) har förmedlat många värdefulla kontakter. Han kommer att delta liksom flera andra intressanta personer, med en amerikan (från Baltimore & Ohio Railway museum) närvarande som bl a kommer att tala om att få stöd från fonder... Deltagandet i WATTRAIN kostar 700 GBP, 600 GBP för FEDECRAIL-medlemmar. Temat för konferensen är uthållighet. Det är första gången amerikanerna deltar, vilket är uppskattat. Avslutningsvis rekommenderade han hemsidan www.wattrain.org

Jacques Daffis berättade att det finns ett **baskiskt järnvägmuseum**, grundat för 22 år sedan, där det finns mycket att bevara: fordon och 6 km järnväg. Det hade stöd från regeringen, nu har man skrivit till detta och regeringen, efter att chefen avgick – man har letat efter en ny sådan. Man skulle stödja denna chef som fått sparken p g a skrivelser till tidningarna, men han fick jobbet tillbaka bl a p g a stöd fr FEDECRAIL. Två veckor senare var det turistjärnvägsnöte i Barcelona, där turistjärnvägarna har stora problem p g a ekonomin. Vid detta möte presenterade han FEDECRAIL. Frankrike avser att arrangera **nästa konferens och möten** kring Toulouse och UNECTO diskuterar exakt var den var den ska vara – själva Toulouse är för dyrt – och av ser lämna underlag till styrelsen. David Morgan förordade att den kan arrangeras i april. David Morgan meddelade till sist att John Jones beklagar att han inte kunnat närvara och meddelade att Ian Leigh kommer att vara kvar som finansiell konsult.

Kommentarer och reflexioner

Antalet deltagare blev något lägre än vad som är vanligt vid dessa arrangemang, förklarar att den relativt sena förläggningen på våren (motiverat av svenskt klimat – vid tid motsvarande förra årets kongress i Dresden

FEDECRAILS KONGRESS 2012 forts

snöade det en dag i Stockholmstrakten och på flera andra platser i landet!) innebar att en del blev förhindrade att delta på g a aktivitet vid/på sina egna banor och museer. Det blev ändå 115 st som på något sätt deltog (delegater, föredragshållare och/eller resenärer) under de olika aktiviteterna, om än inte alla på en gång – som mest var vi kanske ca 100 st under mötesdagarna. Sista utfärdsdagen under ordinarie kongressprogrammet var det ca 70 st kvar och på tillägsprogrammet växlade det från som mest 21 till 15 deltagare. Tillägsprogrammet, som red ansvarade för ekonomiskt för, var dock kalkylerat för ett lågt deltagande (ca 15 st) och det gick ihop sig och lämnade t o m ett smärre överskott till red(s firma).

Rent allmänt kan man säga att vi levererade vad vi utlovat och att alla tåg och andra färdmedel höll tiderna (med smärre undantag som ånga som blev el, en smärre försening på g a ovan nämnda kor på spåret m fl). Red förhörde sig lite lätt lördag kväll och söndag morgon bland några av de som övernattade efter sista resdagen på tillägsprogrammet och Ruth Annison, en dam som jag inte uppfattade att hon skulle hålla inne med kritik om hon ansett den berättigad, sade att det hade varit *Super!* och att hon ångrade att hon inte passat på och tackat oss när alla var samlade utanför rälsbussen i Uppsala C efter ankomst sista dagen. David Morgan sade att han upplevde att deltagarna var nöjda och att han särskilt uppskattat den stora variationsrikedomen bland olika banor, museer m m som hade besökts. Man uppskattade även rälsbussarna från SMOK för den goda sikt på järnväg och omgivningar man får när man åker med dem.

Lite blandade enskildheter:

- Den svenska maten var uppskattad och ledde till (flera) omtag!
- Veteranbussarna som fick användas (bl a) för att hantera (för arbeten) avstängda bandelar innebar en del komplikationer med omlastningar m m men bussarna i sig var en upplevelse och blev flitigt fotograferade!
- Att BJs' ånglok havererade och fick ersättas av Ra-lok hade gruppen förståelse för (sån't händer...). Dessutom höll vi tiden...
- De ovan nämnda korna orsakade som sagt var en smärre försening men blir säkert ett omtalat minne från resan!
- Det var lite "krakel" i förväg eftersom man från arrangörerna trodde att Breidagård skulle vara ett enklare vandrahem, men red uppfattade att gruppen var mycket nöjd med den övernattningen.
- Stiftsgården Breidagård kunde inte ta emot betalning med kort (eller kontanter) – det löstes på samma sätt som för Add On-turen i stort, dvs med faktura till JInF och att JInF fakturerar de övernattande (HRA samlade upp pengarna bland engelsmännen, övriga fakturerades direkt). Mest ett informationsproblem – det hade varit bra att veta i förväg...

- Dessutom gynnades det mesta av arrangemangen (utom några av inledande mötesdagarna) av bra väder med uppehåll och (för det mesta) bra temperaturer – inte för kallt, inte för varmt!

FÖRSÄLJNING AV RESERVDE-LAR

Sveriges Järnvägsmuseum kommer under hösten gå igenom och sortera flera av de större reservdelarna som finns. I samband med detta kommer en del reservdelar att bli övertaliga. Följande är till salu.

- Transformator lok Hg, 20.000 kr
- Transformator lok Hg2, 20.000 kr
- Tågvärmetrafo 500 kVA för montage på betongtråg/mark. Pris 20.000 kr.
- Strömavtagare LXXJA,-D,-E, 3.000 kr
- Banmotor KJB 662 kW till Ra-lok, 15.000 kr
- Hjälpmaskiner och kompressorer till ellok, pris 3-5.000 kr beroende på vad det är.
- Nya plogar Ra-lok (hela banröjaren, några varianter finns), 2.000 kr st (finns på Sörby vid UGJ-stallet)
- Axlar 40C krum, 3.000 kr st (Vi säljer inte axlar med raka eller dubbelvälvda stommar).
- Vi har gott om godsvagnsaxlar till salu också. Pris 3.000 kr st. Fråga vad ni behöver, så ska vi kolla vad vi har.
- Vi har även nya hjulringar som passar Gp, Tp, V3, Hg, Ub. 3.000 kr st.

Priser är exkl moms, samt fritt Gävle (Nynäsmagasinet förutom plogarna).

Samtliga reservdelar: Vi vet ej skicket på dem, och det är upp till köpare att kontrollera detta själv.

Hämtning ska ske någon gång i intervallet 2012-10-05—10. Under denna tid finns hjullastare på plats för lastning. Komponent som kräver kran kan vi ombesörja lastning för dessa dagar, men krankostnad och hantering tillkommer på priset.

Intresseanmälan via mail till undertecknad, senast 2012-09-17. Vi är nu på semester, så förfrågningar i detta ärende hanteras först från och med 2012-08-06. För den som vill komma och titta på delarna så är detta heller ej möjligt innan 2012-08-06. Efter detta datum är det möjligt efter ök med undertecknad.

Kontakt: Henrik Reuter Dahl, Chef Trafik Sveriges Järnvägsmuseum, henrik.reuter dahl@trafikverket.se, direkttelefon 010-123 89 66, sms 072-235 23 43. (mejl från Henrik Reuter Dahl 2012-06-19)

Red:s kommentar: Detta har sänts ut till er (medlemmar) per vidarebefordrat mejl när mejlet från Henrik Reuter Dahl kom – se notisen ovan som en påminnelse!

FRÅN ARBETSAM

Nominering av årets eldsjäl

Arbetets museums vänförening avser att utse Årets Eldsjäl 2013 för att tacka och uppmuntra alla de kulturarvsbevarare som finns ute hos arbetslivsmuseerna. De som kan nomineras är de som är verksamma vid något av museerna som finns med i databasen på www.arbetslivsmuseer.se och nomineringarna ska vara inne senast 2012-10-01. Skriv motiveringar på max en A4-sida till Årets Eldsjäl 2013, Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING eller mejla nominering@arbetslivsmuseer.se. (Utskick från ArbetSam 2012-07)

Årets Arbetslivsmuseum 2012

De som kan nomineras är något av museerna som finns med i databasen på www.arbetslivsmuseer.se och nomineringarna ska vara inne senast 2012-08-12. Skriv motiveringar på max en A4-sida till Årets Arbetslivsmuseum, Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING eller mejla nominering@arbetslivsmuseer.se. (Utskick från ArbetSam 2012-07)

Söka pengar konferens

äger rum på Arbetets museum i Norrköping 2012-09-06. Ämnen som tas upp är moms och ideella föreningar, s/v Isolda, Saab AB – Hur samarbetar företaget med kulturbranschen?, Kulturbryggan, Museibutiken och Hur vill vi se era ansökningar? samt en workshop om att få besökarna att spendera mera pengar på museet. Anmälan till info@arbetsam.com eller 011-23 17 38. (Red anm: Denna gång kan inte red åka p g a kollision med annat arrangemang.) (Utskick från ArbetSam 2012-07)

Övriga kurser och konferenser (m m)

29 september	Maskinnostalgi	Norrköping
11-12 oktober	Industrihistorisk konferens	Norrköping
20 oktober	Prisutdelning årets Arbetslivsmuseum	Norrköping
23-24 oktober	Pedagogiskt seminarium	Norrköping
2 november	Dokumentations- & intervjueteknik	Falun
24-25 november	Värdskap & marknadsföring	Norrköping

(Utskick från ArbetSam 2012-07)

Kunskapsbank för maskin- och teknikhistorisk kunskap

En fråga som länge diskuterats bland arbetslivsmuseer är hur vi kan göra yrkeskunskap och kontakter tillgängliga för varandra för att slippa lägga dyrbar ideell arbetstid på att ständigt ”uppfinna hjulet på nytt”. Industriantikvarie Ida Wedin har beviljats pengar från Riksantikvarieämbetet för att reda ut hur ett verktyg för detta skulle kunna se ut – en kunskapsbank för maskin- och teknikhistorisk kunskap.

För att skapa något som alla kan ha nytta av behövs en bred diskussion med olika arbetslivsmuseer, vad ser ni för behov, vilka möjligheter och idéer finns kring en sådan kunskapsbank? Ida bjuder tillsammans med Arbetets museum och ArbetSam in till fem workshops runt om i landet under hösten 2012. På varje plats har vi en viss inriktning men se det mer som ett försök att täcka alla branscher. Det viktiga är att arbetslivsmuseerna är med och diskuterar oavsett vilken workshop man väljer att delta. Det går även bra att skicka önskemål och idéer till Ida Wedin på idawedin@hotmail.com

...

Sveriges järnvägmuseum, Gävle, lördag, 17 november, tid ej bestämd (Järnvägar, motorer, bilar, mopeder och transporter i övrigt. Järnvägsbranschen, Museibarnas Riksorganisation, Motorhistoriska Riksförbundet och Järnvägshistoriska Riksförbundet) (Från ArbetSam Nyhetsbrev 2012-07-06)