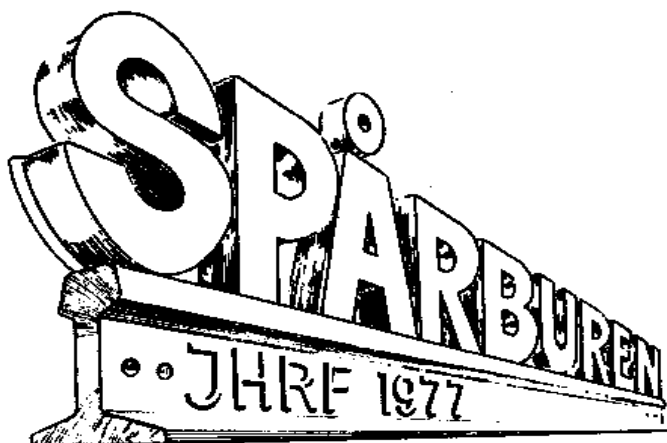


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



6/12

2013-01-01

ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Tanken har varit att bli en färdigt dokumentation av vårens(!) och höstens Branschrådsmöten med Transportstyrelsen, men det har tyvärr inte hunnits med på grund av bristande skrivtid (i förhållande till den mängd dokumentationer som "väller" in!). I stället har det fått bli en Spårburen med till stora delar färdigt, "insaxat", material som det är angeläget att få ut. En del av det har ni fått i särskilda mejlutskick, annat är nytt, men här är tanken att få det samlat.

I detta (ändå) rätt så matiga nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen om vårmötet, riksorganisationssamarbeten, gemensamm(a) utbildningsorganisation och –planer samt Tågsläpp 2013
- Artikel om årets arbetslivsmuseistödsfördelning
- Minnesanteckningar från mötet BHRF/JHRF/MHRF i augusti.
- Fortsatt korrespondens kring JHRF och MRO ordförandens möte med Transportstyrelsens GD
- Från Transportstyrelsens regleringsbrev om (alternativ till) avgifterna
- Artikel om WATTRAINS kongress i York
- Näringsdepartementets svar på brevet till departement och Transportstyrelsen från arbetslivsmuseernas centralorganisationer
- En kort artikel om RAÄ höstmöte i Malmö
- Minnesanteckningar från ett flertal riksorganisationers möte i december.

Tanken är att det inom kort ska komma fler nummer av Spårburen för att få ut dokumentationer om Transportstyrelsens branschrådsmöten, en informationsdag om ERTMS m m.

FRÅN STYRELSEN

Vår- och årsmötet 2013

planeras som tidigare meddelat äga rum i Malmö lördagen (och söndagen) 2013-03-02(--03) – vi återkommer med närmare uppgifter och program i ett kommande meddelande.

Riksorganisationssamarbete

Som framgår av en artikel nedan har ett flertal riksorganisationer inom det "rörliga kulturarvet" träffats och diskuterat samarbete. Bl a som ett följd av detta börjar vi i o m detta nr av *Spårburen* även skicka till våra kollegor SÅF, SSF och VHS.

Utbildningsorganisation m m

Arbetet med gemensamma utbildningsplaner och en gemensam utbildningsorganisation rullar vidare! Angående den senare har en grupp bestående av Kim Bäckström, Björn Fura, Rolf Ryrholm och Jonas Svartlok bildats och efter förarbete av gruppen har JHRF för några veckor sedan arbetat fram föreskrifter och annan dokumentation och skickat in en anmälan om tillstånd som utbildningsorganisation till Transportstyrelsen. I sammanhanget passar red på att upprepa nedanstående upprop! I o f s har – åtminstone för en luttrad JHRF-styrelseledamot – ovanligt många medlemmar svarat, men fler gärna svara!

Vi vill ha lite uppgifter av er!

Först och främst behöver vi, för ett kommande säkerhetsseminarium, vet vem som är er trafiksäkerhetsansvarig.

För det andra vore vi mycket tacksamma om ni vill lämna in en kopia på eventuella utbildningsplaner.

FRÅN STYRELSEN forts

Tågsläpp

Inbjudan och fakturor har sänts ut med d:o till Tåg-sommar i början av november. Några har redan svarat om de avser deltaga eller ej och/eller betalat deltagar-avgiften. Tågsläppsgruppen återkommer snarast med en (upprepad) inbjudan eftersom vi senast om två veckor behöver ha klart vilka som tänker deltaga för att kunna göra klart den gemensamma annonsen i Tåg-sommar om Tågsläpp!

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET

Riksantikvarieämbetet har fördelat sex miljoner kronor till landets arbetslivsmuseer. - Det är viktigt att vi uppmuntrar och ger uppskattning till alla de människor som lägger ner ett sådant gediget arbete vid arbetslivsmuseerna, säger riksantikvarie Lars Amréus.

Vid arbetslivsmuseerna läggs mycket stort ideellt arbete och engagemang ner för att bevara och utveckla den moderna tidens arbets- och industriliv. Museerna drivs i de flesta fall på ideell basis av föreningar och stiftelser som är beroende av stöd för att kunna utveckla verksamheten.

- Efterfrågan på Riksantikvarieämbetets bidrag till arbetslivsmuseer har som vanligt varit mycket stort, mer än 300 ansökningar har inkommit, berättar Ove Bengtsson, som är handläggare på Riksantikvarieämbetet. I år är det totalt 66 projekt som får dela på de sex miljonerna.

Årets bidragsfördelning innehåller förutom de återkommande insatserna för att vårda och bevara det moderna kulturarvet ett antal insatser för att säkerställa bruket (användningen) för framtiden. Några exempel på projekt med inslag av kunskapsöverföring som fått del av årets bidrag:

Ångbåtscenter Beckholmen – Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten beviljas ett stöd för att på Beckholmen i Stockholm bland annat inreda en verkstad som kommer att vara tillgänglig för alla som arbetar med bevarandet av det flytande kulturarvet. Ambitionen är att verkstaden ska bli till stor nytta för ångbåtar och andra historiska fartyg, i och omkring stockholmsområdet, och inte minst i upprätthållandet av kompetensen kring ångdrivna fartyg.

Sveriges Grafiska Museers Samarbetsråd (Gramus) beviljas stöd för att ta fram utbildningsmaterial och genomföra kurser för att säkerställa driften av de olika tryckteknikerna vid organisationens 19 medlemsmuseer då de flesta museer idag bemannas av pensionerade grafiker, som med ålderns rätt är på väg ur verksamheten.

Stiftelsen Svenska Skoindustrimuseet i Kumla beviljas stöd för projektet *SkoAkademin - ett kunskapscentrum*.

Skoindustri-museet blir under hösten 2012 samarbetspartner med skofabriken Kavat, Goodstep och Tärnsjö garveri kring SkoAkademin. SkoAkademinns första uppgifter är att fortsätta utbildningen av personal i skobutiker över hela landet för att öka deras kunskap om skor, samt att skriva en utbildningsbok om skor, fötter, skinn och läder.

Härnösands sjukhus - en historia, många berättelser Härnösands medicinhistoriska förening beviljas stöd för att i första hand samla in berättelser och föremål som kan berätta sjukvårdens historia och bidra till kunskapsuppbyggnad omkring verksamheten.

Så har den 12:e fördelningen av projektbidrag till arbetslivsmuseer genomförts. I år har ovanligt många kunskapsöverföringsprojekt beviljats bidrag. Järnvägshistoriska Riksförbundet (*JHRF*) skall sammanställa utbildningar för järnvägsentusiaster, byggnadsantikvarie *Ida Wedin* skall med en förstudie undersöka hur vi kan sammanställa kunskap och göra den tillgänglig för andra och *GRAMUS* skall starta utbildningar i olika arbeten som behövs på tryckerimuseerna.

Per Zetterberg, *Svensk byggtadition*, tilldelades ett projektstöd för att samla in kunskap kring Lancashiresmide. Målet är att samla in återstående kunskap och försöka genomföra praktiska försök med härdfärsning. Leif Sundblad och *Häfla Hammarsmedja* tilldelades ett bidrag för fortsatt renovering i tysksmedjan. I Häfla är målet att restaurera smälthammaren, vattenrännan och underfallshjulet till en körbar maskin.

Sveriges Fängelsemuseum i Gävle fick bidrag för att arbeta med dokumentation. I projektet kommer man att arbeta med en föremålsdatabas av typen *Open source* vilket betyder att programvaran har tillverkats av ideella krafter och är fri att använda, läsa, modifiera och vidare distribuera för den som vill. Vi återkommer med rapport om detta program efter sommaren. (*RAÄ pressmeddelande 2012-06-05, ArbetSam nyhetsbrev 2010-06-04*)

Nedan en översikt över vilka järnvägs- och spårvägsrelaterade organisationer/verksamheter/ändamål som sökte och fick stöd.

<u>Sökande</u>	<u>Åtgärd</u>	<u>Sökt kr</u>	<u>Beviljat</u>
AGJ	Förvaringshall för historiskt materiell, etapp II	145 000	
BJs	Bevarande av de öppna godsvagnarna från 1910-talet	50 000	
BJs	Dragkraft till BJ historiska gods-tåget	150 000	
BJs	Igångsättandet av ångloket H3s	100 000	75 000
Blåse Kalkbruksmuseum	Renovering av järnvägen samt registrering av gamla bilder och filmer	100 000	
DBV	Vagnhall Hybo	265 000	
FGT	Flytt av s/s Ophelia till Galtström	400 000	180 000
FSVJ	Restaurering av personvagn 1564	1472 000	45 000
FSVJ	Uppstart av järnvägsstationshuset i Oxelösund	175 000	
FSVV	Brandlarm i byggnader	42 500	
FSVV	Upprustning av godsmagasin	42 400	
Föreningen Mo-torvagnens Vänner	Upprustning av Manövervagn 22	250 000	

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET forts

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
GBBJ	Renovering och återuppbyggnad av DEVA-vagn	37 500	37 500
GHJ	Österport, Boge och Stora Vede, Restaurering av stationer till Gotlands Hesselby Jernväg	200 000	195 000
JHRF	Framtagande av utbildningsplaner	25 000	25 000
JTJ	Anskaffning av växlar och räls av 27-kg vikt	170 000	
JTJ	Digital lagring foton och andra handlingar	10 000	
JTJ	Renovering av vagn f d WLJ nr 2, etapp 1	25 000	
JTJ	Åtgärdande av Lanterninfönster	22 500	
Jämtlands Järnvägsmuseum	Jämtlands Järnvägsmuseum	29 000	
KUJmf	Färdigställande av bangård i Köping	1 661 500	
LJM	Vändskiva	100 000	50 000
MfMJ	Ånglok 7 Munkedal, etapp 1	285 000	
MUMA	Asbestsanering av elektrisk utrustning	180 000	
NBVJ	Renovering av ånglok NBJ16	148 000	
NGJ	Renovering och uppförande av portabel, s k gruvcirkus med gruvspel	80 000	
NJM	Grundläggning och resning av skjul	95 840	75 000
OBJ	Tubror och valsningsverktyg till Polska lokets panna	52 000	
OJF	Upprustning av Orsa lokstall yttertak och belysning	-250 000	
SH	Förbättra brandskydd och säkerhet för personal och besökare	38 000	
SH	Plattformsupprustningar smalspårsjärnvägen Virserum - Åseda	30 000	30 000
SH	Renovering av borstsvagn	39 000	
SH	Ökad säkerhet vid plankorsning Grindstugan	187 000	
SkJ AB	Lagerrevision i stopppaggregat, spårriktare	40 000	40 000
SkLJ	Reparation av loket VGJ 29	400 000	400 000
SKÅJ	Byte av hjulringar på elektrolok F 701	200 000	
SMoK	Renovering av X9	250 000	200 000
SRJmf	Lyftplatta för säkert fordonsunderhåll	350 550	
Stångådalsbanans Vänner	Renovering av ÖCJ bilvagn nr 25	50 000	50 000
TJF	Nytt vägskydd vid Fallhultsvägen (Folkets park) i Hulfsfred	140 000	
TJF	Verkstadsportar motorverkstaden Västervik	190 000	100 000
Vrena Station	Golv i godsmagasin	28 000	
VT	Bo5b 3294 Lageröversyn sprickindikering	60 000	
Väse hembygds-gård	Järnväg, Arnöns tegelbruk	25 200	
Summa		6 190 990	1502500

Några av förkortningarna i tabellen kan behöva förklaras: NGJ = Närsen-Grontjärns Järnväg, OJF = Orsa Järnvägsförening, SH = Smalspåret i Hulfsfred AB och VT = Värmlandståg.

Alltså, inom järnvägsområdet inkom 44 ansökningar (fler än föregående år, som genomgående används i jämförelserna nedan) från 33 sökande (också fler) på tillsammans 6 190 990 SEK (mycket mer). Totalt inkom mer än 300 ansökningar (något fler). Det största beviljade beloppet är 400 000 SEK, det minsta 5 000,-, medelvärdet närmare 92 000,- – ett högre genomsnitt samt ett något lägre största (jfr nedan) och något högre minsta belopp. Antalet beviljade ansökningar minskade till 66 st – en effekt av att ett större antal stora bevilja

des.

Efter att ha tittat på statistik över utfallet av denna omgång kommer red fram till att rent kvantitativt har området *järnväg* (generöst definierat) omfattat runt 11 % av nyckeltalen för antal ansökningar (en minskning), runt 25 % för beviljat belopp (samma) och 21 % av de ansökningar (en ökning). En notering är ett relativt högt antal ansökningar per sökande, närmare 1,33 st i genomsnitt (en obetydlig minskning). (Jfr *Spårburen 4/11*)

RIKSORGANISATIONSMÖTE 1

Plats: MHRF, Anderstorpsvägen 16, Solna

Tid: 2012-08-23 kl 16 – 19

Närvarande: Malin Blomquist (MB), kanslisekreterare MHRF, Pelle Brandt (PB), sekreterare BHRF, Gunnar Carlsson (GC), styrelsemedlem BHRF, Peter Edqvist (PE), ordförande MHRF, Rutger Palmstierna (RP), ordförande BHRF, Sven Jönsson (SJ), styrelsemedlem BHRF, Anders Svensson (ASv), styrelsemedlem JHRF, Jan Tägt (JT), generalsekreterare MHRF.

Deltagande organisationer: Båthistoriska Riksförbundet, BHRF, Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF.

Anteckningar:

JT berättade om MHRFs kanslis uppgifter: försäkringsadministration, klubbkontakter och internationella kontakter med FIVA.

RP berättade att BHRF bildades 1997 och att han själv kom in i verksamheten 2002. Det handlade mest om att finnas i början, men man tog hand om förfarande för övergivna båtar. PB påpekade att det i början framhölls att BHRF inte ska göra något så att klubbarna behöver jobba! RP fortsatte med att ångbåtarnas problem med däcksstabilitet satte igång arbete. Problemen kunde härledas anti till byggnadsminnesförklaringen från 1960 att endast stationära föremål kunde "K-märkas" – detta problem berör alla fordon. Sedan följde en lång diskussion av K-märkning av fritidsbåtar inom organisationen och om det skulle innebära regelundantag eller ej. Sjöhistoriska museet var mot, men behovet har kommit med behovet av att tömma septiktank. Transportstyrelsen har gjort undantag för K-märkta fritidsbåtar, av vilka det finns 67 st, varav ett halvt till ett helt dussin har septiktank – man är således inte generös. Man måste ha regler för detta och har då tittat på MHRFs värld.

PE berättade att MHRF bildades 1969 på en konstiga lagstiftningsförslag och att försöka hindra sådan är fortfarande den huvudsakliga arbetsuppgiften – man har devisen *för gårdagens fordon på dagens och morgondagens vägar*. Förbundet har 170 klubbar som medlemmar med tillsammans 96 000 medlemmar. Att få använda är en sak, att kunna använda annan sak: bensin, kunskap om renoveringar (det borde finnas utbildningar på gymnasial och högskole-nivå). Privatperso-

RIKSORGANISATIONSMÖTE 1 forts

ner är de huvudsakliga klubbmedlemmarna och fordonsägarna; det finns några föreningsägda fordon.

BHRF tackade för stadgeinspirationen från MHRF (ASv berättade att de i sin tur kommer från JHRF!). RP önskade få till ett "Krutavdrag" för renovering av gamla fordon... PE fortsatte med att MHRF har en försäkringsaffär ihop med Folksam och att eventuella överskott från denna används i rörelsen, t ex till utgivning av en bok. Denna är framtagen för att ge till politiker. En väldigt stor andel av JTs tid ägnas åt myndighetskontakter. JT berättade att han kom till MHRF för 4,5 år sedan, men varit aktiv i föreningar under åren. Han jobbar bl a med ursprungskontroll – denna togs över av Transportstyrelsen från en annan myndighet. Det har varit väldigt mycket politiska kontakter angående Naturvårdsverkets förslag om bilar och båtar – Näringsdepartementet har inte satt ner foten där. En protestlista via Facebook har startats och MHRF har skrivit till berörda verk och departement. Man ska träffa Naturvårdsverket m fl under hösten. I övrigt svarar man på 15–20 remisser per år angående fordons utrustning m m. Man bevakar även EU (via FIVA) och jobbar på att skapa ett brett nätverk. Man närmar sig även de som håller på med ombyggda fordon.

Sedan fem år är en motorhistorisk dag inkl tävling förlagd till 6 juni, med senast 120 arrangemang landet runt. MHRF deltar även på fem platser i landet och bjuder där in politiker till prisutdelningen. Man talar då om kulturhistoria och näringen kring denna – denna senare omfattar även handel och hantverk. RP påpekade att det är samma problem på ångfartyg. SJ berättade att man lagt ner maskinutbildningen för 40 år sedan, men den har nu uppstått på nytt. JT fortsatte med att MHRF även hjälper enskilda som hamnat i trångmål. Man nätverkar med olika intressentgrupper, t ex med BHRF, och även med andra bilorganisationer. Han noterade att de närvarande organisationerna har mycket gemensamt.

BHRF höll med om detta och påpekade att även SSF och SÅF finns runt om – SÅF är medlem av BHRF. BHRF arbetar mer fritidsbåtar, i SÅF är det mer storfartygshantering. MB berättade att hon jobbar med klubbar och kulturhist frågor samt gillar gamla grejor. Hon jobbar även organisatoriskt kring evenemang MHRF är med i. RP fyllde på med att jobbar med Kulturdepartementet.

PB påpekade att det av Sjöhistoriska museet arrangerade *Veteranfartygsforum* är nedlagt, men kommit igång på annat sätt. RP berättade att han har ärvt en segelbåt från 1949 och på den vägen är det. Han har bakgrunden att ha varit anställd på UD i 16 år. GC berättade att han varit med i BHRF i 5 år, men hållit på med veteranbåtar i alla år. Han håller även på gamla racerbåtar. Inom organisationen håller han på med miljöfrågor. SJ berättade att han började med ångbåtar på 80-talet genom start med en ångmaskin. Ungefär samtidigt bildades SÅF, där han var sekreterare i 20 år. Han gjorde mycket inom SÅF, bl a har han gjort *Ång-Spårburen* 6/12

båtstidtabellen. Han har senare hängt på BHRF. Han jobbade tidigare i flygvapnet och är allmänt mekaniskt intresserad. RP undrade om politiker är mer klåfingriga? JT svarade att det är de, men de är beroende av sina tjänstemän. PB påpekade att det pratats om körkort och register på sjön, det senare är dock nedlagt.

ASv presenterade JHRF: Organisationen bildades 1977 och har 35 medlemmar, mest föreningar. Medlemsföreningarna har tillsammans ca 10 000 medlemmar – man vet inte säkert, eftersom uppgift om medlemmarnas medlemstal inte efterfrågas. Inriktningen var ursprungligen att samla alla järnvägsintressets föreningar, oavsett inriktning på intresset, men har (framförallt) de senaste 20 åren mest kommit att handla om föreningar som bevarar järnvägsfordon och kör med dem på statens spåranläggningar. Det finns även en annan riksorganisation inom järnvägsområdet, Museibanornas Riksorganisation (MRO), som samlar de som bevarar järnvägsfordon och kör dem på egna (musei)banor. Verksamheten är rätt så lik MHRFs: myndighetskontakter, gemensamma försäkringar m m – mycket av verksamheten sker nu tillsammans med MRO. Han själv har varit järnvägsintresserad sedan 1960-talet, har varit aktiv i JHRF nästan sedan bildandet frånsett en (dryg) tioårsperiod från mitten av 1990- till mitten av 2000-talet. Han är även själv aktiv i järnvägsförening, som sekreterare m m i Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg (SKÅJ), en av JHRFs medlemmar.

ASv berättade att JHRF och MRO sedan två år deltar i Almedalsveckan (med en godsvagn) och har goda erfarenheter av detta – det har genererat flera värdefulla kontakter bland politiker och tjänstemän. Deltagandet inspirerades bl a av MHRF, som deltagit där i fyra år. RP påpekade att man inom BHRF har pratat om båteskader till Almedalen. PB föreslog att man skulle kunna transportera politiker i båt och bil. JT berättade att MHRF har teman för sitt deltagande, *fossilberoende fordon* var tema 2011, i år var det blandat tema, bl a *hantverk*. Man skickar riktade inbjudningar och påpekade att man bör ansöka om plats ett år i förväg.

JT påpekade att MHRF är en resurs för Transportstyrelsen utan kostnad... ASv påpekade att ArbetSam i mångt och mycket fungerar som en paraplyorganisation för fordons- och anläggningsbevarandet. PE påpekade att man träffas en/två gånger år och berättar om vad man jobbar med. GC undrade om miljölagstiftningens påverkan? PE påpekade att det allt mer handlar om att regelverken anpassas för moderna fordon. ASv underströk att lagar, regler och föreskrifter måste formuleras som undantag ska ges – om undantag kan medges vägar myndigheterna inte... SJ påpekade att begreppet traditionsfartyg kom för att hantera utbyte av fartyg över gränser, med reglering om att tillämpa det även i sitt eget land – man skulle skapa regler för traditionsfartyg, men myndigheterna vill inte kännas vid detta. Det enda undantaget är särskilda regler för maskinister på ångfartyg. PE framhöll att de lagregler som ska tillämpas är de som gällde när fordonet byggdes. RP undrade hur man uppnår detta? PE svarade att man söker dispens.

RIKSORGANISATIONSMÖTE 1 forts

ASv påpekade att aktuella frågor för JHRF är Transportstyrelsens avgifter och ERTMS, det nya europeiska signal- och säkerhetssystemet som redan finns på vissa svenska banor, men som kommer att införas på hela det statliga nätet. RP berättade att för fritidsbåtssektorn har det inte varit något regelverk, men det börjar komma nu. Man har börjat använda K-märkningen som kriterium för undantag. JT framhöll att ingen inom myndigheterna vill bli beslagen med att ha gjort fel och MHRF har haft problem med ursprungskontrollen vid import av fordon. Logik och konsekvens saknas. Rimliga regler finns, men de tillämpas inte. Han exemplifierade med olika importörerna. Tidigare har det funnits föreskrifter som tar hänsyn till historiska fordon, nu är de borta. Man kräver in originaldokument, vilka är kulturhistoriska dokument. RP föreslog att man går på kulturdepartementet om att gå på näringsdepartementet om detta.

RP undrade om 30 årsgräns för historiska motorfordon? JT svarade att för globalt regelverk gäller den regeln, men 20 år är regel i Sverige. EU har fordon före 1960 som definition och detta har nu tagits av Transportstyrelsen – det ska bli särskilda regler men ingen vet vilka. Äldre än 1940 gäller enligt originalreglerna. Det finns även bränslereglerna det gränsen är före 1975/1984. Remissrundor är i princip värdelösa, man måste vara med innan dessa och gå in med äskanden. RP påpekade att gäller att få åldersgränser för att inte bara ska krävas K-märkt fordon för att få. PB påpekade att inför deltagande på *Båtmässan* har Sjöhistoriska museet och mässan kommit överens om en 30-årsgräns för historiska båtar. JT tyckte att 30 år är en fungerande gräns – 98 % av alla bilar är borta då. PB påpekade att efter 30 år finns 80 % av båtarna kvar. JT trodde inte på K-märkning utan ville ha en generell regel. ASv berättade om järnvägsområdets funderingar om museifordonsdefinition: *"Museifordon = Spårfordon som av sin ägare eller fordonsinnehavare bevaras och används med syftet att levandegöra, tillgängliggöra samt sprida och bevara kunskap om järnvägens historia.* Detta gör att ideella, avlönade, museibanor, föreningar, medlemmar JHRF/MRO och icke, kommersiella, SJVM, IBAB kan framföra dem. Det utesluter inte följevagnar och O-vagnar för kol. Det talar inte något om ålder, eller förbjuder enstaka kommersiell drift. Man kan köra musealt och charter." (*Järnvägshistoriskt Forum 2009-10-21*). Denna definition vann allmänt gillande!

PB undrade om försäkringsregler för MHRF-försäkring att fordonen inte får användas som bruksfordon? PE svarade att de får användas för att åka på semester, men inte till handla och åka till jobbet. JT framhöll att detta gäller försäljning, ej mot myndigheter. Man vill ha med syftet i fordonsbevarandet eftersom man måste kunna få använda fordonet, d v s båtar, bilar m m. RP påpekade att det finns skillnad mellan fritidsbåtar och bilar och ångbåtar, segelskutor och järnväg – framförallt handlar det om ägandet. GC påpekade att det gäller att få myndigheter m fl att förstå att det inte bara är K-märkta båtar som är bevaransvärda. JT föreslog att gå på regeringskansliet om att definiera bevaransvärda Spårburen 6/12

fordon. ASv berättade om bevarandeplanen som finns inom järnvägsvärlden – dock omfattar den mest fordon för användning på statens spår. SJ framhöll att i Norge pekas traditionsbevarade fartyg ut av norska RAA och man kan få pengar från dem för dessa fordon. RP påpekade att det finns ett par hundra fartyg att bevara. SJ fyllde på med att i Norge avsätts 40 MNOK årligen för detta.

RP påpekade att det finns 30 000–40 000 båtar från före 1970 kvar. JT påpekade att MHRF inte vill ha K-märkning – frågan är alltid varför just den individen ska K-märkas? PE påpekade att det finns olika värdering av K-märkning över tid... GC påpekade att inte finns något reglemente förenat med detta – ägaren kan göra om båten... SJ fyllde med att K-märkningen gäller i fem år, sedan måste den förnyas. PE konstaterade att områdena har olika problem och att man bör hitta de där man är lika: ett är kopplingen till kulturen och att prata med kulturdepartementet om detta. RP hänvisade till undantaget enligt förarbetena till 1960 års byggnadsminneslag (se **RIKSORGANISATIONSMÖTE 2** nedan; red anm).

GC föreslog att göra något mer publikt tillsammans. JT svarade att det förekommer redan idag på större evenemang. RP såg underlag för att riksorganisationerna har två träffar per år, dels för att informera om evenemang och dels om myndighetskontakter. JT framhöll möjligheten till aktiviteter ihop med andra, gärna med hembygdsföreningar, och samverkan mellan fordonsklubbar. PE påpekade att vad vi kan göra som riksförbund är att "titta över staketet" och göra saker tillsammans. En vid bedömning inför bör ske inför sådant. ASv föreslog informationssamarbete, d v s att skicka varandras nyhetsbrev, mötesinbjudningar o dyl till varandra. Detta gillades av alla! SJ meddelade att han har gjort en lista över arrangemang i främst Stockholmsområdet som han skickar till mötesarrangörer. RP föreslog att ses i början av 2013. PE föreslog att använda ArbetSam som samordnare av sådana möten för att ta tag i detta. MB meddelade att hon träffar Torsten Nilsson om någon vecka och då kan ta upp frågan. PE undrade bara de organisationer varit med vid detta möte eller även andra skulle bjudas in? JT undrade om de som var med vid Almedalsmötet hösten 2011 skulle bjudas in? PE föreslog att låta ArbetSam vara sammankallande. RP tyckte att en fast agenda borde vara evenemang och myndighetskontakter. GC såg även bevarande av kunskap som ett gemensamt ämne. ASv påpekade att det inom flygbevarandet saknas en riksorganisation – man har dock en rikstäckande förening, Svensk Flyghistorisk Förening, SFF. PB föreslog att låta dem själva visa om de är intresserade.

Det nämndes att det blir en Industrierkonferens i början av oktober. RP framhöll att med ett "kruvdrag" enligt ovan skulle det uppstå en arbetsmarknad för renoverare. Hur står det till med beskattning inom fordonsbevarandet? ASv svarade att inom järnvägsbevarandet var de flesta större föreningar momsregistrerade – man tjänar på det eftersom intäkterna (resor och böcker) har 6 % moms och utgifterna (till större delen) 25 % moms...

MÖTE MED TS GD

Svar på frågor ställda vid möte med Jonas Svartlok och Ragnar Hellborg

Fråga 1:

Varför utgår full avgift på utbildningsanordnare. Kostnaden blir så hög att museiföreningarna inte kan utbildas och att ingen annan utbildar till lokförare på ånglok. Det borde gå att reglera att de som utbildats av museiföreningarna inte får köra med annan materiel.

Svar:

Reglerna om krav på tillstånd för att bedriva utbildning och examination kommer från Lokförardirektivet (direktiv 2007/59/EG). I lagen (2011:725) om behörighet för lokförare, som genomför direktivet i svensk lagstiftning, utnyttjades samtliga möjligheter till undantag som fanns i direktivet. Transportstyrelsen har inga mandat att göra ytterligare undantag från kraven på tillstånd än de som redan ges i lagen.

Kravet på att utbildning måste ske via en utbildningsanordnare och en examinerator med tillstånd från Transportstyrelsen rör förare av tåg, spårfärd och växling i huvudspår på statens spåranläggningar. Kravet gäller alltså inte alla museiföreningar då de inte i dagsläget utför denna typ av trafik.

Om ett företag/förening väljer att inte själva ansöka om tillstånd som utbildningsanordnare/examinerator kan tjänsten köpas av annan tillståndsinnehavare.

En ansökan om tillstånd kan omfatta samtliga eller delar av en förarutbildning. Oavsett hur omfattande verksamhet man avser bedrivas granskar TS samma saker: att rätt kompetens finns för att utbilda det man avser, att företaget har förutsättningar att bedriva god utbildning och att man har system för att säkerställa kvaliteten i utbildningen. I och med att vi fått uppdraget att ta ut avgifter utifrån de kostnader som genereras har det medfört en och samma avgift. Avgiften är m a o relaterad till kostnaden att granska förmågan, inte till de volymer företaget utbildar.

Fråga 2:

Riksdag och regering tog förra året beslut om att myndigheten kan göra undantag från kravet på fordonsregistrering. Möjligheten finns i EU-förordningen, men Transportstyrelsen missade att ta med detta i de svenska författningarna, vilket alltså dessa beslut åtgärdade. Trots denna tydliga signal fortsätter vi att kräva registrering. Varför?

Svar:

Det finns flera svar på denna fråga, men vi kan börja med bakgrunden till varför skrivningen om undantag kom till. När arbetet med EU-förordningen pågick uppmärksammades att i flera länder fanns det nationell lag-

stiftning som inte kategoriserade in museiverksamheten under järnväg (jämförelsevis tivolianläggning i Sverige). Detta innebar problem och därför infördes möjligheten till undantag så att de aktuella länderna kunde använda den. Sen finns självklart möjligheten för alla länder att göra så som de så vill.

Transportstyrelsen har dock valt att inte undanta museiföreningarna från att registrera sina fordon. Och anledningen till det är mångbottnad. För det första finns det i dagsläget ingen definition på vad som är ett museijärnvägsfordon, vilket gör det svårt att undanta dem.

Det är Transportstyrelsens ansvar att ta fram en sådan definition. Transportstyrelsen har utrett frågan tidigare utan att ha kommit fram till en definition vad ett museijärnvägsfordon är.

Transportstyrelsen vill även ha kontroll över alla godkända järnvägsfordon och godkända fordon registreras i fordonsregistret. Eftersom "museijärnvägsfordon" inte är undantagna från kravet på godkännande så vill således myndigheten ha kontroll över dessa, dvs föra in dem i fordonsregistret. Vidare är de händelser och tillbud som rapporteras in till Transportstyrelsen kopplade till fordonstyper och enskilda individer, vilket möjliggör uppföljning och trendbevakning. För att det ska fungera måste alla fordon som kan vara föremål för händelse och/eller tillbud finnas registrerade. Den nya TRAP-modulen för händelseregistrering är uppbyggd kring individnummer på fordon. Problemet om denna registrering av fordon inte finns och följs upp på individnivå blir att denna verksamhet hela tiden blir en svart fläck på vår karta och det vill vi inte framförallt när det gäller trafik på stamnäten. Sen finns det också en marknadsaspekt på det hela. Om alla godkända fordon är registrerade är det lätt att för köpare kontrollera fordonet vid byte/köp/försäljning eftersom registret är tillgängligt för alla om fordonsnummer finns. Registret innehåller information om vem ansvarar för varje fordon.

Det finns även fördelar för föreningarna att ha sina fordon i registret. Fordonsregistret uppfyller kravet på fordon i ordnad form vid ansökan om tillstånd. Förenklar dokumentation vid tillsyner och ansökan om tillstånd då fordonsinnehav inte behöver rapporteras. Registret har inloggningsuppgifter och kan användas för eget bruk och medger även en finare indelning av fordon för företagen än den som används av Transportstyrelsen. I framtiden kommer kontroll kunna göras mot infrastrukturregister för att kunna se vart ett specifikt fordon kan köras.

Fråga 3:

Går det att göra undantag från kravet på certifiering av verkstäder för underhåll av godsvagnar? De stora verkstäderna har inte kunskap om gamla godsvagnar och att certifiera föreningarnas egna verkstäder är mycket dyrbart.

MÖTE MED TS GD forts

Svar:

Något krav på certifiering av verkstäder finns inte. Det som krävs är att en godsvagn ska ha en certifierad underhållsansvarig enhet vilket ska anmälas till Transportstyrelsen och finnas registrerat på varje godsvagn i fordonsregistret. I de fall museiföreningar har godsvagnar som inte anses vara museijärnvägsfordon ska dessa ha en certifierad underhållsansvarig enhet. Det behöver inte vara den som är fordonsinnehavare som själv är certifierad underhållsansvarig enhet utan man kan köpa denna tjänst av någon som är det. Det är sedan den som är certifierad underhållsansvarig enhet som ska se till att de verkstäder den anlitar uppfyller kraven enligt förordningen om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar. För att underlätta detta kan en verkstad bli certifierad enligt denna förordning men ansvaret för fordonets säkra skick ligger fortfarande på den certifierade underhållsansvariga enheten.

I prop 2010/11:160 s. 40-41 står mer om detta. På sid 41 står det såhär: "Fordon som kommer att omfattas av undantaget blir då museijärnvägsfordon och fordon som endast används vid sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §. Det betyder dels fordon som endast används på järnvägsnät som inte förvaltas av staten för transporter av eget gods (industrispår), dels fordon som enbart används vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående från det övriga nätet och enbart avsedda för persontrafik. Som exempel på sådana nät brukar nämnas Lidingöbanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm."

Museijärnvägsfordonen behöver ju inte ha någon certifierad underhållsansvarig enhet och därmed inte heller någon certifierad verkstad. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:33) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon blir aktuella för dessa fordon.

Enligt järnvägsförordningen 6 kap. 10 a § ska i det nationella fordonsregistret anges uppgift om vilken enhet som svarar för fordonets underhåll. Det finns även angivet i kommissionens beslut om register (2011/107/EU).

Jag tror inte att museiföreningarna ska oro sig, de ska följa TSFS 2012:33 och ska ju ange en underhållsansvarig enhet för registret, men det behöver ju inte vara en certifierad sådan. De måste ju själva veta hur de sköter sitt underhåll, annars kan de ju inte bedriva en säker verksamhet.

Se nedanstående lagtext.

Underhåll av järnvägsfordon

23 §

För att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk, ska det ha utsetts en **underhållsansvarig enhet** för fordonet.

En underhållsansvarig enhet med ansvar för underhåll av **godsvagnar** ska ha ett **tillstånd av tillsynsmyndig-**
Spårburen 6/12

heten eller ett certifikat utfärdat av ett organ som är ackrediterat för uppgiften.

Kraven i första och andra styckena gäller **inte för museijärnvägsfordon eller för sådana järnvägsfordon som endast används på sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §.**

Lag (2011:1118).

Fråga 4:

Läkartintyg etc för personalen – idag måste man själva hämta in detta från källan. Det borde kunna räcka med ett intyg från huvudarbetsgivaren (om man t ex är lokförare på SJ eller Green Cargo).

Svar:

Verksamhetsutövaren ska ha skriftliga rutiner som säkerställer att personalen uppfyller hälso- och kompetenskraven. Det som minst ska följas är de krav som finns i BV-FS 2000:4 och TSFS 2011:61, beroende på vilken infrastruktur föraren kör på.

När det gäller inhyrd personal har vi sagt att ett skriftligt intyg från ordinarie arbetsgivare räcker. Det som ska finnas på det skriftliga intyget är personens utbildning och hälsoundersökning. Det är viktigt att det står ett datum på hur länge hälsoundersökningen är giltig samt ev. beviljade dispenser. Av intyget ska även framgå förarens grundkompetens (ex förare av tåg) och när senaste fortbildning skedde. Detta intyg ska sedan finnas i verksamhetsutövarens personalregister.

Fråga 5:

Varför ställs kravet att man max får köra 200 km enkel riktning utan ATC? Kravet härrör från avståndet mellan järnvägs museet i Gävle och Stockholm. Det borde vara mer relevant att reglera hur länge personalen får arbeta utan vila.

Svar:

Det finns ett annat problem med dessa körningar också. Var går gränsen mellan chartertrafik och kommersiell trafik?

Vi vill inte ha rörelser utan tågskyddssystem (ATC) överhuvudtaget i systemet. Det har inte att göra med personalens möjligheter till vila. Att köra utan ATC på stornätet innebär att vi släpper in en riskfaktor i systemet. Dessutom har andra lagt ner stora summor för att skydda sig mot kollisioner etc. genom ATC och den investeringen urholkas när det tillåts rörelser utan detta skydd.

Frågan regleras idag i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter JvSFS 2008:7. Den föreskriften är under omarbetning och beräknas vara klar för ikraftträdande 2015. (Transportstyrelsens svar 2012-10-02)

MÖTE MED TS GD forts

Angående ställda frågor vid möte

JHRF tackar för erhållet svar på de frågor vi ställde vid vårt möte den 5 september i Norrköping.

Vi återkommer härmed med våra synpunkter på svaren.

Svaret på fråga ett är ur många synvinklar oerhört informativt vilket är positivt. De besvarar dock inte ursprungsfrågan om varför våra medlemsföreningar befriats från, i princip, alla avgifter från Transportstyrelsen utom just de som gäller att vara utbildningsanordnare eller examinator.

Vi ställer därför om samma fråga en gång till och emotser ett tydligare svar på ursprungsfrågan.

När det gäller den andra frågan om fordonsregistreringen har MRO lämnat ett svar på detta. JHRF:s synpunkter är desamma som MRO:s varför vi i denna skrivelse konstaterar att vi ställer oss bakom MRO:s svar i frågan.

Svaren på fråga tre och fyra är mycket uttömmande och vi ser positivt på erhållna besked varför vi särskilt tackar för detta.

Tyvärr förefaller den som lämnat svaret på fråga fem inte begripa frågan. Detta visar sig tydligt genom den motfråga som ställs om vad som är chartertrafik eller kommersiell trafik.

Vi vill poängtera att de färder som körs med museala fordon under längre sträckor genomförs med fordon som är ATC-utrustade.

Har Transportstyrelsen genomfört någon riskanalys av detta och då jämfört kostnaderna för att installera ATC då historiska järnvägsfordon med nyttan av installation på ett fordon som rör sig i "systemet" ett fåtal gånger per år.

JHRF har riskanalyserat detta för ett antal år sedan och delar gärna med oss av denna riskanalys om Transportstyrelsen vill ha den. (*JHRF brev 2012-10-22*)

TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER

Ur Transportstyrelsens regleringsbrev:

1:12 Transportstyrelsen (Ramanslag)

...

ap.4 Transportstyrelsen – skattefinansierad verksamhet (ram) 523 237 (KSEK)

...

Spårburen 6/12

ap.4 Transportstyrelsen - skattefinansierad verksamhet

Anslagsposten får användas till Transportstyrelsens verksamhet som inte finansieras med avgifter, andra anslag eller övriga intäkter. Anslaget får användas till

- STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)
- Arbete inom ramen för Sjösäkerhetsrådet
- Verksamhet som avser museijärnvägar

(N2012/6373/TE, N2012/6343/KLS(delvis), N2012/292/TE m fl se bilaga 1 via Ekonomistyrningsverkets hemsida www.esv.se)

WATTRAINS KONGRESS 2012

Vad är Wattrain?

Wattrain står för "World association of tourist trams and trains" och är en världsomspännande samarbetsorganisation av såväl paraplyorganisationer som museibanor, museiföreningar och enskilda medlemmar.

JHRF är inte själva medlemmar men deltar indirekt genom sitt medlemskap i Fedecrail.

Undertecknad deltog som representant för JHRF. Här följer ett sammandrag av innehållet och en del andra upplevelser under Wattrains kongress i York, England mellan den andra och den åttonde oktober 2012.

Det är tyvärr inte möjligt att i detalj redogöra för allt innehåll i samtliga framföranden av engagerade och intressanta talare. Dock är ett kompendium sammanställt och bifogas denna rapport för påseende och senare arkivering i JHRF:s arkiv.

Själva konferensen avhandlades mellan den 3 och 5 oktober medan den 6 oktober (inbakad i själva konferensprogrammet) bestod i en utfärd efter nybyggda *Al Peppercorn, Tornado*. Jag hade förhoppningen, vilket endast delvis infriades, att få se något av de installationer av "tågskyddssystem" som loket har inför vårt eget kommande bekymmer med ERTMS.

Tyvärr var programmet komprimerat och uppehållen korta men en liten inblick i detta tillsammans med lokets förare gav i alla fall så mycket att det helt klart är möjligt att installera modern teknik i samverkan med äldre sådan.

Det skulle förmodligen vara möjligt att få till ett studiebesök hos ägarna till loket för att nära studera detta.

Ämnet för den **3 oktober** var **miljö och kommersiella aspekter** av museijärnvägsverksamhet.

Följande talare och ämnen framfördes, inledningstalare ej medtagna.

WATTRAINS KONGRESS 2012 forts

Sergio Rodriguez Zubieta. "Alternativa strategier för att hantera ekonomiska problem i tider av recession." Sergio är en av de drivande bakom "Tåget vid världens ände" i Patagonien, Argentina och berättade en hel del om hur hans företag (turistjärnväg och hotellverksamhet) har hanterat upp och nedgångar i den Argentinska ekonomin.

Chris Le Marshall. "Är min museibana en långsiktigt hållbar ur en ekonomisk synvinkel?". Chris kunde, av personliga skäl inte delta på konferensen men framförde sitt ämne via Youtube. Därmed kan även vi ta del av det på följande länk: <http://www.youtube.com/watch?v=io82N7Tip70>

Courtney Wilson. "Funderingar kring nya metoder för intäkter." Detta framförande var riktigt intressant. Courtney är chef för Baltimore & Ohio Railroad museum (<http://www.borail.org/>). En ideell stiftelse som driver ett museum.

De har grundprincipen att målet är att få varje besökare att spendera motsvarande vad en "Big Mac" kostar, dvs ca 40 kronor.

Får att nå det målet har man, förutom de vanliga föremålen som vykort och dekaler, sett sig om kring i samlingen och tagit fram ett antal souvenirer med ursprung i designen på bevarade möbler och annat. Ta en titt på deras hemsida så ser ni vad jag menar. Generellt är man utomlands hästlängder framför oss när det gäller försäljning av souvenirer och andra sätt att få in medel till verksamheten.

Mark Smith "Miljöfrågor vid West Somerseth Railway" Mark hade en mycket intressant vinkel på hur man har hanterat sina miljöfrågor vid nämnda järnväg. Bland annat har man en flora med vissa arter av blommor som inte finns någon annan stans i Storbritannien.

Detta har man slagit mynt av genom att arrangera särskilda tåg för intresserade botanister liksom för djurlivsintresserade då man har ett rikt utbud av ovanliga djur i närheten. Man har således hittat en ny nisch med nya inkomster.

Reinhard Serchinger "Hur man kan utveckla ekonomisk uthållighet genom miljömässiga förbättringar – utmaningar inom teknik och utbildning." Reinhard har ett flertal gånger framfört liknande föredrag vid Fedecrails konferenser så för mig var detta inget nytt. Hans arbete har huvudsakligen utförts på oljeeldade lok och är mycket framgångsrikt med både sänkt oljeförbrukning och sänkta miljöutsläpp. För de som har oljeeldade lok torde det finnas utrymme för sänkta kostnader genom att se över förbättringar på framförallt brännare och lufttillförsel.

Marcelo Zuliani "Tåg med låg miljöpåverkan i skyddade områden" Marcelo driver en turistjärnväg i en nationalpark i Argentina och även om ämnet var intressant har hans verksamhet små likheter med de vi bedri-
Spårburen 6/12

ver i Sverige då det, i huvudsak handlar mer om "tivolijärnväg" än museibana/förening.

Warren Doubleday "Organisatorisk uthållighet – några påverkande faktorer" Warrens framförande hade budskapet att oavsett hur duktiga medlemmar en förening har är styrelsens beslut, lyhördhet och förmåga att leda verksamheten avgörande för hur framgångsrik verksamheten blir.

Ett exempel beskrevs från en Australiensisk museibana där det dåliga ledarskapet nu lett till en ansenlig mängd mer eller mindre skrotfärdiga fordon och direkt fientliga kringboende.

En särskild påminnelse, viktig även för oss, gavs om det moderna samhällets företeelser i form av sociala medier och mobilkameror vilket gör att nyheter och rykten om dåligt ledarskap får mycket snabbare spridning än förr.

John E. Rimmasch "Användandet av modern teknologi för att bevara vår historia." John är VD för Wasatch Railroad contractors och berättade hur han använder modern teknologi som Skype, Facetime och liknande för att kommunicera med sina kunder runt om i världen.

Vi har att lära även här så tillvida att det med modern teknik kanske inte är nödvändigt att fysiskt vara på plats för att, till exempel, hjälpa en vänförening med att lösa ett tekniskt problem. Detta genom att använda videoöverföring och liknande. Tänkvärt!

Slut onsdagen 3 oktober och egna kommentarer. Dagen var kvalitativt mycket tillfredsställande. Det som grämer mig är att inte fler JHRF-medlemmar deltog, eller kunde delta eftersom det är mycket bättre att själv få informationen i första hand. En rapport som denna blir, av naturliga skäl, avkortad.

Torsdagen 4 oktober

Ämnet för dagen var "**Personal – kunskaper och utbildning**" Ämnet lovade gott. Dock höll kvaliteten på dagen inte riktigt samma standard som onsdagen även om intentionen var god.

Inledningstalaren hade fallit ifrån då hans fru var dödligt sjuk vilket naturligtvis accepterades av församlingen.

Näste talare, via Youtube (jag har jagat länken men utan att lyckas) var *Matthew Hancock*, medlem av brittiska parlamentet med anställning hos utbildningsdepartementet som i övergripande ordalag talade om vikten av kunskapsöverföring.

Därefter presenterade *David Morgan* "Bestt." Bestt står för "Boiler Engineering Skills Training Trust" och är en organisation med syfte att kunskapsöverföra de kunskaper som finns idag, främst i Storbritannien, inom ämnet pannunderhåll till kommande generationer.

WATTRAINS KONGRESS 2012 forts

Kanske kan vi bidra till eller ta del av detta på något sätt. Vi har trots allt ett antal duktiga människor inom området!

Även nästa ämne ”*Varför är vi här*” presenterades av David Morgan och handlade i stora delar om nyttan av en global samverkan.

Visst finns det skillnader, men även stora gemensamma nämnare och mängder med kunskap att dela med varandra. Oavsett om man driver ”Järnvägen vid världens ände” eller arrangerar utfärder på det svenska statliga järnvägsnätet.

Nästa tre talare *Koyichi Oda*, *Junichi Yoeyama* och *Kibu Hsei*, samtliga från Asien föreföll mest ha fått tid för att presentera sina respektive verksamheter och organisationer. Inte så informativt men förmodligen viktigt ur en ”politisk” aspekt.

Tokyo är platsen för nästa Wattrain-kongress.

Tyvärr var dessa tre herrars engelska så dålig att behållningen av deras framförande inte var så stor. Själva innehållet dessutom så allmänt att det inte är värt att gå närmare in på dem.

Nästa framförande kan dock beskrivas mer informativt då det beskrev www.steamtube.be, en informativ webbsida för järnvägsintresserade som snabbt vuxit från ett fåtal till tusentals användare.

Kanske kan vi använda denna för att sprida bilder och information om såväl JHRF-föreningars verksamheter som museibanornas.

Alex Vallega talade om nyttan av överföringen av passionen för den gamla andan. Även det mer ett framförande av artighet mer än intressant.

Liz och John Fuller, däremot talade om sina erfarenheter av att arrangera ”Fedecrail Youth Camp”, en svensk idé av Sten Erson Wester som antligen börjar ta riktig fart och som jag personligen anser viktig för framtiden.

Slut torsdagen 4 oktober och några personliga reflektioner. På beskrivningen ovan kan man dra slutsatsen att dagen inte varit så informativ, vilket till viss del är sant, men under alla omständigheter var det ändå så att en del kontakter knöts vilket är en viktig del av vårt deltagande under liknande arrangemang.

Fredagen 5 oktober

Ämnet för dagen: ”*Tekniska utmaningar under 2000-talet*”. Efter ett inledningsanförande av Courtney Wilson framförde *Adam Black*, Australien, sitt ämne – ”Nitade kontra svetsade ångpannor”.

Även Adam använde Youtube för detta och det går att ta del av framförande på denna länk: <http://www.youtube.com/watch?v=wRs72Qqd-Dc>

Steve Davies, avgående chefen för National Railway Museum berättade om deras verksamhet. Närmast på tapeten är att samla samtliga lok littera A4 i York och Shildon för att uppmärksamma 75-årsjubileet av ”Mallards” hastighetsrekord på 203 kilometer i timmen. Två av loken har därmed fått lånas in från Canada och USA.

Phil Girdlestone pratade om ångloksutveckling under 2000-talet. Phil har, framgångsrikt, förbättrat verkningsgraden hos en rad av lok. Genom installation av ”Lempor”-system har han fått ned kolförbrukningen med 25%! Nog så viktigt även för oss då kolpriserna är höga.

Ett tänkt brittiskt projekt – 5AT – har numera lagts ned men var tänkt att bli ett helt nykonstruerat ånglok anpassat för dagens brittiska järnvägssystem. Om detta talade *Mike Horne*. Trots projektets nedläggning har en hel del intressanta delar av det tagit form och kan vara en del i förbättringar av bevarade ånglok.

Efter avslutningsanförande av *Tim Fischer* avslutades dagen och konferensen.

Sammanfattning

Jag anser att JHRF:s deltagande var värt såväl besvär som kostnader, efter att ha deltagit på ett antal FEDEC-RAIL-sammankomster var denna konferens en mycket positiv överraskning. Som tidigare nämnts har man dock allra störst behållning av att själv delta på plats.

Självklart förmedlar undertecknad gärna kontakt om det är så att något förefaller av intresse för JHRF:s medlemmar.

CIVILSAMHÄLLETS ORGANISATIONER MÅSTE STÄRKAS

Alldeles efter pressläggning av Spårburen 5/12 svarade även Näringsdepartementet på riksorganisationernas skrivelse, se nedan.

Svar från Näringsdepartementet

Tack för ert brev.

Den 2 december 2010 antog riksdagen regeringens proposition om avgifter i Transportstyrelsens verksamhet. Det innebär att Transportstyrelsens verksamhet i huvudsak nu finansieras på ett enhetligt sätt oberoende av trafikslag. Redan under förberedelserna inför bildandet av Transportstyrelsen under 2008 aviserades att förändringar skulle ske för att nå en enhetlig princip mellan vad som skulle finansieras med avgifter och vad som skulle finansieras med skattefinansierade anslag.

CIVILSAMHÄLLET'S ORGANISATIONER MÅSTE STÄRKAS forts

Sedan det nya avgiftssystemet kom på plats 2011 har jag och mina medarbetare vid flera tillfällen tagit emot klagomål och synpunkter på Transportstyrelsens avgifter. Å ena sidan tycker jag att det är viktigt att poängtera att de principer som ligger bakom Transportstyrelsens finansiering är rimliga. Principerna innebär att Transportstyrelsens alla kostnader för tillsyn, ärendehandläggning (främst tillstånd) och registerhållning ska belasta de företag och privatpersoner som är föremål för verksamheten. Å andra sidan är det viktigt att Transportstyrelsen är noggrann med att reda ut och förhålla sig till konsekvenserna av sina avgifter.

Med den bakgrunden fick Transportstyrelsen den 20 december 2011 i uppdrag att redovisa vilka insatser myndigheten har genomfört och planerar att genomföra för att underlätta för små- och medelstora företag (N2011/6905/TE). I uppdraget ingår även att föreslå en ordning som syftar till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden där någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftssättning kan vara motiverad. Transportstyrelsen ska slutredovisa uppdraget den 1 mars 2013. I budgetpropositionen för 2013, som lades på riksdagens bord förra månaden, anför regeringen att Transportstyrelsen bör återkomma med ett förslag som på ett tydligt sätt tar utgångspunkt i den ekonomiska situationen för berörda organisationer.

Med vänlig hälsning / Catharina Elmsäter-Svärd (*Brev N2012/4925/TE 2012-10-09 från Näringsdepartementet*)

RAÄ HÖSTMÖTE 2012

Rapport från Riksantikvarieämbetets höstmöte 2012.

Undertecknad deltog under dagarna 7 – 8 nov på RAÄ höstmöte i Malmö. Temat för dagarna var *Kulturarvet och det civila samhälle*.

Dag 1:

Efter inledande mingel kom mötet så småningom i gång efter sedvanliga inledande anförande av generaldirektör och minister.

Första ämne var MFF insatser i Malmö med omnejd med betoning ”fotboll” – en viss förvirring uppstod i min hjärna – Kulturarv??

Jag blev senare belärd om vad som inräknas i kulturarvet.

Efter en sväng runt i dom statistiska kringelkrokar blev det så småningom praktiska övningar med deltagande ”kulturarvare”

Riksantikvarieämbetets förtjänstmedalj utdelades till en anställd på myndigheten.

Dag 2:

Den nya generaldirektör ”grillas” av moderator (grillen var utan någon högre sting).

Deltagarna testas på hur framtiden ska organiseras på RAÄ. En uttalad inriktning på Hembygdsföreningarna framträder.

Hembygdsföreningarna kommer att få delta frekvent i framtagandet av dom gemensamma minnen. Verktyg och stilen diskuteras.

Dagarna tvås ”brainstorm” kokas ner av moderator och sidekick vartefter generaldirektören uttalar sig positivt. Generaldirektören tackar deltagarna för disciplinen och mötet avslutas med en förhoppning om ett återseende nästa år.

Antal deltagare ca 230 st (*Henrik Mundt 2012-11-10*)

RIKSORGANISATIONSMÖTE 2

Plats: MHRF, Anderstorpsvägen 16, Solna

Tid: 2012-12-05 kl 13 – 16

Närvarande: Lovisa Almborg (LA), samordnare ArbetSam, Malin Blomquist (MB), kanslisekreterare MHRF, Pelle Brandt (PB), sekreterare BHRF, Anders Carlsson (AC), kassör SSF, Gunnar Carlsson (GC), styrelsemedlem BHRF, Peter Edqvist (PE), ordförande MHRF, Rutger Palmstierna (RP), ordförande BHRF, Rolf Eriksson (RE), styrelsemedlem VHS, Ragnar Hellborg (RH), ordförande MRO, Håkan Johansson (HJ), vice ordförande SÅF, Sven Jönsson (SJ), medlem SÅF (och styrelsemedlem BHRF), Torsten Nilsson (TN), intendent Arbetets museum/ArbetSam, Anders Svenson (AS), kassör SÅF, Anders Svensson (ASv), styrelsemedlem JHRF, Jan Tägt (JT), generalsekreterare MHRF.

Deltagande organisationer: Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam, Båthistoriska Riksförbundet, BHRF, Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, Museibanornas Riksorganisation, MRO, Svensk Flyghistorisk Förening SFF (kallad med förhindrad), Sveriges Segelfartygsförening, SSF, Sveriges Ångbåtsförening, SÅF, Vagnshistoriska Sällskapet, VHS.

Anteckningar:

JT som är värd inleder och hälsar välkommen. Det är första gången som de här åtta organisationerna träffas. Vi delar allihop intresset kring kulturarvet. ASv berättade att det finns en föregångare till det här mötet; *Teknikhobbyförbundens Centralorganisation*, TFC. De första träffarna inför bildandet av denna organisation var 1982 (för 30 år sedan och med flera organisationer än de som sedan blev medlemmar), organisationen bildades formellt först 1984 inför ett arrangemang,

RIKSORGANISATIONSMÖTE 2 forts

Teknikhobbydagen, som man skulle vara huvudman för, men detta arrangemang fungerade dock inte bra, framförallt inte organisatoriskt, varför det inte upprepadet. Stödet från medlemsorganisationerna (utom MHRF) var också svagt varför organisationen m e m självdog efter några år – 1988 var sista (dokumenterade) mötet och våren 1990 den sista bokförda transaktionen.

Där ingick Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF), Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF), Sveriges Modellflygförbund (SMFF) och det sedan länge upphörda Veterantekniska Sällskapet i Östergötland (VTS).

JT lämnar över ordet till TN som tog initiativ till mötet och som ska hålla i mötet.

Presentation av deltagare och organisationerna

Presentation, se närvarolista ovan.

Det är första gången vi träffas så här många. Vi ska inte förvänta oss att vi kan och ska kunna fördjupa oss i frågorna så mycket. Det viktiga idag är att vi träffas och lär känna varandra. Alla ombeds mejla kontaktuppgifter till LA, lovisa.almborg@arbetsam.com, som sammanställer en kontaktlista.

Vi är kulturpolitiskt den hetaste gruppen. Vi är civilsamhället. Vi är viktiga.

Riksantikvarieämbetet, RAÄ och bidraget till nationella organisationerna

RAÄ fördelar sedan några år ett bidrag till nationella ideella organisationer som bevarar kulturarv. Stödet har utökats senaste året. RAÄ har 6 miljoner till löpande drift och verksamhet. RAÄ hade möte 26 oktober med ideella organisationer. Nästan alla på nuvarande möte var där.

Reflektioner: det var ett bra möte. Det skapade kontakter. Man fick ett ansikte. Citat RH: "Det är bra att kontakter även om det inte är inom järnvägar."

Det var två typer av organisationer som var där; de som inte var beroende av stödet men som kan göra något extra av bidraget och en del som var helt beroende av bidraget. Alla organisationer är beroende av bidraget för att kunna fungera på ett bra sätt.

Det var ett positivt möte. RAÄ tog del av våra synpunkter. De berättade att vi som hade fått stöd skulle söka igen. Sista ansökningsdag är 7 januari. Läs mer på: <http://www.raa.se/om-riksantikvarieambetet/bidrag-anslag/bidrag-till-ideella-organisationer-inomkulturmiljoomradet/>

RAÄ tar oss på allvar. De representerade med sju personer på mötet. Det var ca 30 deltagare från ca 15 ideella organisationer. Närvarande på det här mötet men

som ej var på RAÄ-mötet och inte har sökt förut, ska söka i år.

Vilka är våra gemensamma frågor där vi bör samarbeta?

Det här är ett bra möte där hela det rörliga kulturarvet är samlat. RP har tagit med en text som visar varför vi är här; proposition nr 161 till 1960 års byggnadsvårds-lag (".....Såsom ytterligare kriterium torde böra uppställas att fråga skall vara om föremål med en viss förankring vid marken. Den omständigheten att föremålet är flyttbart utgör däremot intet hinder för att det hänföres till byggnad, under det att ting, som varit eller är avsedda för rörligt bruk, uppenbarligen icke bör hemfalla under lagen. Vidare torde böra krävas att objektet till sin storlek icke är alltför ringa."); *Kungl. Maj:ts proposition nr 161 år 1960 Sid. 44*) som undantog alla slag av transportmedel från kulturarvsskydd, och det har påverkat all senare lagstiftning. Det finns alltså ingen lag som Transportstyrelsen kan åberopa för att göra undantag för det rörliga kulturarvet när de utvecklar nya författningar. Vi kanske har olika problem, men våra problem har alla en gemensam orsak, som gör att vi har ett behov att samarbeta på ett övergripande plan gentemot myndigheterna .

Förslag på områden:

- kulturdepartementet/regeringskansliet
- transportstyrelsen
- kunskapsöverförande
- informationsutbyte
- statistik
-

BHRF har tagit fram ett förslag till undantagsregel för fritidsbåtar som är äldre än 40 år. I brist på sådana gör Transportstyrelsen undantag för K-märkta fritidsbåtar i förbudet mot septiktanktömning i Östersjön. Men antalet K-märkta fritidsbåtar är 67 vilket är 0,2 % av alla K-märkningsbara fritidsbåtar medan det av segel- och ångfartygen är ett hundratal som K-märkts, en dryg tredjedel. Därför behöver vi en annan regel för att bevara detta kulturarv, och därför detta förslag. De skickar ut förslaget till oss övriga som exempel – hur man ska definiera vad som är bevarandevärdt skiljer sig åt mellan transportslagen.

Att vi träffas är viktigt, möjlighet att bjuda in varandra deltagande av varandras årsmöte. Vi kan lägga till andra organisationer i sändlista.

Statistik – arbetslivsmuseerna finns idag inte med i den officiella museistatistiken. En undersökning gjordes 2007 som visade att arbetslivsmuseerna har drygt 10 miljoner besökare. Myndigheten för kulturanalys har ansvar för museistatistik. De har meddelat att arbete är på gång och att de vill ha med uppgifter om arbetslivsmuseerna. Myndigheten vill träffa ArbetSam och diskutera mer.

Det vi gör genererar arbetstillfällen. Vi bör ta fram ett bra underlag till politiker. Vi måste tänka på att inte bli för egoistiska, se vad grannen vill. Viktigt att alla är med.

RIKSORGANISATIONSMÖTE 2 forts

Att alla vi organisationer skriver under en skrivelse, att hela det rörliga kulturarvet står bakom. Det ger en styrka. Vi är plötsligt den stora organisationen som kan bli ett påtryckningsmedel.

Fartygsforum – anordnas varje år av Sjöfartsmuseet. På senaste mötet var Transportstyrelsen där. De uppmanade organisationerna att komma in med en prioriteringslista. De kan inte ta hand om alla frågor samtidigt. De önskade också att varje organisation utsåg någon som var kontaktperson med myndigheten. Vi har alla samma problem. problemen måste hanteras på olika sätt. RP och PB har tagit fram ett förslag. Ett undantag som gäller för fritidsbåtar som är äldre än 40 år. Hur man ska skilja ut sådant som är bevarandevärt etc. 67 fritidsbåtar är k-märkta. 120 ångbåtar är k-märkta. De skickar ut förslaget till oss övriga.

Förslag på samordning: är det en specifik fråga räcker det att enbart enskilda skriver på, i stora frågor skriver vi på allihop. Även om det är specifika frågor kan man skriva att alla står bakom. Vi kanske skulle starta grupp som av oss som skriver skrivelserna till myndigheterna.

Svårt att få till förändringar. MHRF berättar att de skrivit ett antal motioner men det verkar ändå vara handläggarna som bestämmer. Inte ens myndigheterna förvaltar sitt kulturarv. Rent lagstiftningsmässigt bör det finnas en ram.

Det bör finnas en kulturbalk. Det finns inget som säkrar kulturarvet enligt lagstiftning.

MRO har alla sina skrivelser på sin hemsida. Där finns även deras möten. De bjuder in alla närvarande till MRO:s möten.

Remissinstans: MHRF är remissinstans, BHRF är remissinstans. Viktigt att vi alla är remissinstans. Alla medborgare kan skriva remissvar. Följ länk för att se hur man skriver:
<http://www.regeringen.se/sb/d/242/a/3652>

Viktigt att finnas med på distributionslistan av remisser. Vi måste bli naturliga remissinstanser. I remissvaret kan man utse vad man anser. Svårt att få myndigheterna att göra ändringar utifrån en remiss. Vi behöver agera mycket tidigare. Det vi säger och gör måste tas på allvar. Myndigheter träffar oss gärna men inget händer sedan.

Olika organisationer har olika erfarenheter. MHRF har sämre erfarenheter medan MRO har bättre. MRO (och JHRF) fick en bra kontakt med generaldirektören på Transportstyrelsen och har lyckats minska kraven på föreningarna och sparat in från ca 100 000 kr upp till 5 miljoner kr. Det gäller att ha tur att träffa rätt person på rätt nivå. MRO upplever att de har lyckats bra med påtryckningar.

Alla våra saker är en produkt av ett arbetsliv. Att vi gemensamt trycker på utifrån det.

Spårburen 6/12

Tjänstemännen gör lite som de vill. MHRF har god kontakt med flera politiker men politikerna rör inte på Transportstyrelsen.

Vi måste ha generaldirektörerna med oss men de kan inte gå in och peta på enskilda tjänstemäns uppgifter. Vi kan och bör titta på lagrummen. Vi har en kravlista som är lång men vi måste nog skära i den. Vi bör definiera respektive organisations kulturarv. När vi berör kulturarvsfrågan bör vi ha en gemensam front.

Kunskapsöverföring – där måste vi samarbeta över sektorerna.

Synliggörande – de som tar hand om vårt kulturarv. Vi bör se om våra intresseområden.

Turistfrågor – ta reda på hur mycket pengar vi drar in. Vi måste våga ta för oss. Vi är resmålen, det är vi som skapar underhållning.

Informationsutbyte – vi bör träffas mer regelbundet. Det ska ske på högsta nivå. Respektive ordförande bör vara med. Vi bör gå på varandras årsmöten.

Nyhetsbrevet – närvarande är intresserade av att få nyhetsbrevet som Arbetets museum och ArbetSam gör tillsammans. LA sätter upp närvarande på mottagarlistan.

Transportstyrelsen – där bör vi kanske inte agera gemensamt. Transportstyrelsen har inte i uppdrag att ta hänsyn till oss men det bör vi kunna få till, gemensamt. Vi bör agera gemensamt när det gäller fler myndigheter.

Informationsutbyte – Skicka information till ArbetSam om era kurser. Antingen för varje höst och vår eller för ett helt år framåt. Bra om vi hjälper varandra att få deltagare.

Förslag – att vi har en gemensam facebook sida.

Förslag – att vi har gemensam informationsspridning via en Google-tjänst.

Kurs- och evenemangsinformation från ArbetSam:

- I januari och februari kommer ArbetSam ha *Söka pengar* kurser på olika platser i landet. De hålls på en halv dag, i samarbete med lokala aktörer.
- *Museimässan* på Arbetets museum i Norrköping, 15-16 mars. Program skickas ut i januari. Gratis lokaler för styrelsemöten. Kontakta TN eller LA för bokning av lokal.
- *Vattenmaskiner III* i Karmansbo.
- *Museidagar* med årsmöte – 3-4 maj i Kristianstad. Program och inbjudan skickas ut i januari.

Almedalen 30 juni - 7 juli

- Vilka kommer delta?
- Vilka frågor vill man driva?

RIKSORGANISATIONSMÖTE 2 forts

- MHRF kommer att delta söndag till onsdag. De vill ha samma plats som förra året men har inte fått ok från Gotlands kommun än. Monterstorlek och fördelning är under förändring.
- MRO kommer att delta. Vilken fråga de ska driva vet de inte än. Det kan bli samma fråga som förra året eller så blir något nytt. Tar beslut nära inpå, dvs 6-8 veckor innan.
- BHRF ska försöka att komma till Almedalen. Har ingen fråga klar än.
- JHRF kommer att delta. Vill att vi har en gemensam yta så att vi kan använda varandras resurser. De vet inte vilka frågor de ska driva än. Kanske en mer positiv agenda för kulturlivet till exempel. Transportstyrelsens beslut gjorde att man i år ändrade agenda. Så kanske det blir även så nästa gång. Har en arbetsgrupp på två personer. JHRF och MRO arbetar ihop.
- MRO har en arbetsgrupp på två personer. De kommer att ha en godsvagn som bas. De kommer att ha seminarium om avgifter och om förenkling av regelverk.
- SÅF kommer att delta. De har inte fastställt budskap än. Tycker att det är viktigt att vi marknadsför oss gemensamt och att vi ska göra en gemensam ansökan för en större plats.
- ArbetSam kommer att delta måndag till onsdag eller tisdag till torsdag. Budskap inte klart än. Vill gärna agera gemensamt med övriga organisationer. Kommer dock lägga tonvikt på seminarium, troligtvis tillsammans med *Riksförbundet Sveriges museer*.
- SSF kommer att delta måndag till onsdag samt större delen av torsdagen. De kommer att hålla till på skonaren Vega där de även kommer att hålla seminarium.
- VHS vet inte än. Har inte funderat kring detta. De kommer att ta med sig frågan till övriga i styrelsen.

Det är bra om vi har en positiv agenda och att vi står som en grupp.

- Vad tillför vi turistnäringen?
- Handens kunskap.
- Definiera vad ett museiföremål är.

Kalla gärna till ett specifikt Almedalsmöte.

Hur kan vi samordna evenemang och möten så att vi inte träffas samma helger?

MHRF anordnar *Kultur på väg*. Kan man göra det större? *Kultur i rörelse*?

Organisationerna ombeds skicka information om årsmöten, kurser och andra större händelser som kan vara av intresse för flera personer än den egna organisationen, till ArbetSam info@arbetsam.com. ArbetSam sammanställer en lista som sedan skickas ut terminsvis enligt bifogad kontaktlista.

ASv meddelar om Hjulmarknaden som anordnas varje år.

I vilken omfattning ska vi delta på varandras möten, t ex årsmöten?

Synliggörande

Marknadsföring av våra medlemmars verksamhet. Kan Nyhetsbrevet för arbetslivsmuseer utvecklas så att det blir en sammanhållande kanal mellan organisationer och museer?

Berätta om respektive organisation i Nyhetsbrevet, en eller halvsida per organisation. Ha med information om organisationernas händelser utifrån insänt information till ArbetSam. TN berättar om nyhetsbrevet.

Alla närvarande önskar få Nyhetsbrevet. ArbetSam lägger till dem i prenumerationslistan.

Hur går vi vidare?

Jobba med Almedalen. Ska vi mötas mer så här? Hur ofta? Räcker en gång per år? Förslag: ta med hem punkter till styrelsen och se hur ofta vi vill träffas. Det kan komma upp en specifik fråga som gör att vi bör träffas. Hur ska det se ut? Hur ska man sammankalla? Vilka ska komma? Organisationernas ordförande eller närmast dem bör komma på mötena.

- MRO – ordförande
- JHRF har en mejladress som når alla i styrelsen
- BHRF – ordförande och sekreterare
- MHRF – kansli
- SÅF – meddelar ArbetSam om kontaktperson

Beslut: att träffas vid i anslutning till museimässan 14 mars 2013 kl 13-16.

Arbetslivsmuseernas ideella centralorganisationer. Al-lihop får i uppdrag att fundera ut ett bra gemensamt namn på gruppen, skicka förslag till info@arbetsam.com

Förslag: att bjuda in transportstyrelsens gd Staffan Widlert. Om vi gör det är det viktigt att vi är väl förberedda.

Övriga frågor

TN avslutar och tackar närvarande för ett bra och trevligt möte. LA gjorde anteckningarna.