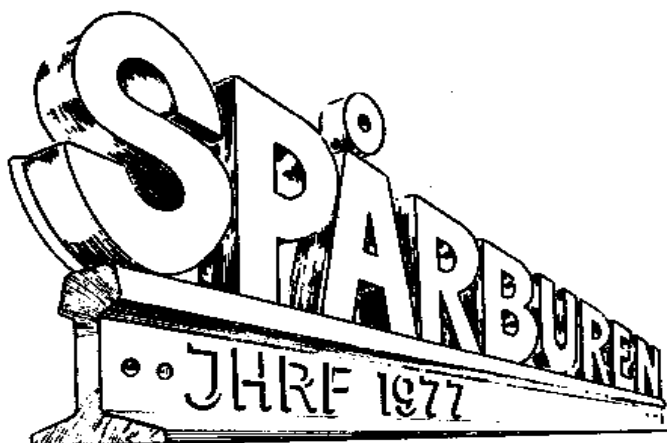


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



3/13

2013-06-04

ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här kommer en Spårburen som "värkts" fram under lång tid men som det blivit ordentlig fart på först under de senaste dagarna. Beklagat att det blivit ett "bauta-nummer" i st f ett flertal (något) mindre nummer under de över tre månader som gått sedan senast, men en strid ström av dokumentationer (bl a "råmaterial" till detta nummer) och en mängd andra aktiviteter, bl a ett intensivt resande (som också varit förutsättningen för en del av materialet i detta nummer...) har gjort att arbetet dragit ut på tiden. Det finns mer att berätta, så förhoppningen är att snart komma ut med ett uppföljande nytt nummer av Spårburen...

I detta omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med en liten rapport från årsmötet, information om två remissvar, kort rapport från ett möte med ERA, rapport om hur det gick med att få järnvägsrepresentant i ArbetSams styrelse samt en inbjudan till JHRF/MRO monter i Almedalen
- Ordförandens nyhetsbrev 3 och 4 (i repris)
- Information om nya föreskrifter från Transportstyrelsen
- En utförlig artikel om FEDECRAIL-kongressens arbetsgruppsmöte, seminarier och årsmöte
- Minnesanteckningar från de transporthistoriska riksorganisationernas tredje möte i Norrköping 2013-03-14 med den mest fullständiga riksorganisationsrepresentationen någonsin!
- Erbjudande om kolinköp från Danmark (direkt-sänd tidigare)
- Om ArbetSams och Wikimedias samarbete
- Om järnväg som en del av *Kultur på väg* 2013-06-06!

FRÅN STYRELSEN

Vår- och årsmötet 2013

ägde rum på Park Inn Hotel i Malmö 2013-03-02—03 och innebar inte några större förändringar i styrelsen:

Spårburen 3/13

Henrik Mundt klev av som styrelsesuppleant och ersattes av Stefan Blomstrand, Björn Wesström klev av som revisorssuppleant och ersattes av Mats Ragnars-son. I övrigt blev det en längre diskussion om etik och moral i och kring styrelsearbetet. Protokollet från årsmötet är försenat, men vi hoppas på att det ska anlända så småningom. Minnesanteckningarna från medlemsmötet är utsända. Avsikten är att en utförligare artikel om mötet ska komma i en kommande *Föreningen på Spåret*.

Remissvar

JHRF har svarat på två remisser nu i vår. Först en gemensam del som ingått i båda remissvaren, sedan det mer specifika.

Gemensamt

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 33 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

JHRFs grundinställning är att kultur- och trafikhistorisk verksamhet som utövas av ideella, icke-kommersiella föreningar och företag, överhuvudtaget inte ska beläggas med avgifter för tillsyn eller kvalitetskontroll.

Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.

Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar och Sveriges Järnvägsmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaldat av Trafikverket.

FRÅN STYRELSEN forts

Totalt körs årligen ca 200 000 museitågs-km i Sverige varav ca 60 % på statens spåranläggning (2012). Detta ska jämföras med de totalt ca 140 miljoner tågkm som utförs per år.

Museitågsverksamhetens del av det totala trafikarbetet motsvarar ca 1,25 promille.

Transportstyrelsens rapport om insatser för att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistorisk verksamhet (N2013/1368/TE) (till Näringsdepartementet)

JHRF ställer sig positiva till de i Transportstyrelsens rapport (TSG 2012:123) framförda förslagen.

Förbundet måste dock peka på att det förekommer en otydlighet i den terminologi som används i rapporten. Genomgående används termen *museijärnväg*, som inte omfattar den enligt ovan relativt omfattande trafiken med museitåg på statens spåranläggningar, vilken är den huvudsakliga inriktningen på förbundets medlemmars verksamhet. En museijärnväg definieras som en "anläggning vars syfte är att återskapa en äldre järnvägsanläggning" (ur Museibanornas Riksorganisationsstadga 2007-03-10). I detta begrepp ingår alltså att en museijärnväg opererar på egen infrastruktur.

Den museitrafik som förbundets medlemmar bedriver äger enligt ovan till större delen rum på infrastruktur ägd av annan infrastrukturförvaltare och då i huvudsak på statens infrastruktur (d v s Trafikverkets spår). Förbundet föreslår därför användande av termen *museitrafik på järnväg*, som även täcker in förbundets medlemmars verksamhet, i kommande föreskrifter (e dyl).

Transportstyrelsens Förslag om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSF 2013-66) (till Transportstyrelsen)

JHRF ställer sig positiva till de i Transportstyrelsens förslag till föreskrifter (TSF 2013:[XX]) framförda förslagen. Förbundet noterar med särskild tillfredställelse att termen *museiorganisation* används, vilken även täcker in den enligt ovan relativt omfattande trafiken med museitåg på statens spåranläggningar, vilken är den huvudsakliga inriktningen på förbundets medlemmars verksamhet.

Möte med ERA i Valenciennes

ERA (European Rail Agency) är EUs organ för järnvägsfrågor. Regelverket för framtida trafik på järnväg i Europa hanteras av ERA. Viktiga frågor som styrs av ERA är utbyggnaden av ERTMS, förarlicenser, interoperabilitet m m. Många av de frågor som hanteras av Transportstyrelsen har sitt ursprung i ERA och därför är ERA en viktig motpart för all museitrafik även i Sverige. Den 15 maj ordnade FEDECRAIL ett möte med ERA i Valenciennes i Frankrike. Undertecknad deltog som JHRFs representant.

Mötet gick väldigt bra! En konsekvens av mötet är att FEDECRAIL kommer att registrera sig som "registered body" i EU. Vi representerar 200 licensierade operatörer. (I Sverige är vi faktiskt mer än hälften just nu...) Detta innebär att FEDECRAIL blir en officiell remissinstans på Europa-nivå.

Vi diskuterade ETCS/ERTMS med Pio Guido, som är chef för ERAs ERTMS-enhet. Det visade sig att han är helt inne på samma linje som vi när det gäller lösningar för museifordon. Han vill faktiskt ha hjälp med att gå igenom TSI för att finna förenklingar samt punkter där TSI anger funktionskrav, men som tolkas som produktkrav. Målet är att förenkla installations- och verifieringsprocessen. Kärnan i ETCS är dock inte påverkbar, vilket ju stämmer med vår inslagna linje.

Vi pratade även förarlicens och 4e järnvägspaketet. Det kommer en enkät från ERA till JHRF, som egentligen är avsedd för NSA (Transportstyrelsen), men som även ligger i vårt intresse att svara på. Tanken är att reglerna för förarlicens skall hanteras så lika som möjligt i hela Europa. I vissa länder innebär förarlicensen förenklingar medan det i andra länder innebär att redan accepterade förare förlorar rätten att köra tåg. Det är detta man vill undvika.

I mötet deltog även Richard Lockett, chef för enheten för interoperabilitet, och han var mycket positiv till FEDECRAIL som ett exempel på ett bra samarbete inom Europa! Han vill gärna se ett ERTMS-utrustat ånglok så fort som möjligt för att ta död på alla proffsytckare som säger att ERTMS inte funkar på befintliga fordon...

Tillgänglighet till spår och cross acceptance togs upp men bara kort. Särskilt rätten att från eget nät få köra in på anslutningsstationer diskuterades särskilt. //Anders J (Anders Johansson 2013-06-03)

Järnvägsrepresentant i ArbetSams styrelse

Det uppstod viss dramatik kring det från JHRF och MRO föreslagna invalet av Ragnar Hellborg i ArbetSams styrelse vid ArbetSams årsmöte i Kristianstad 2013-05-03: I valberedningens förslag saknades han, vilket den inofficiella "undervalberedning" i form av Ove Karlsson beklagade på mötet. Efter diverse turer blev han dock invald som en fjärde styrelsesuppleant. JHRF styrelse tycker att Ragnar Hellborgs öppna informationsattityd mot JHRF och MRO kring detta styrelsedeltagande är positivt (*red 2013-05-03; se mer i MRO-Aktuellt 5/03*).

Almedalen

Nedanstående inbjudan skickas inom kort till politiker (från Kultur-, Närings- och Trafikutskotten), departement och myndigheter:

FRÅN STYRELSEN forts

Välkommen att besöka Sveriges rullande järnvägs- museer i Almedalen

Järnvägsmuseer i samverkan – en billig och effektiv kulturpolitik.

Sveriges rullande järnvägsmuseer utför en stor och viktig kulturgärning genom att för kommande generationer visa hur transporter gick till en gång i tiden. Denna vår kulturgärning ska inte beläggas med avgifter som tynger vår ideella verksamhet. I stället bör på lämpligt sätt vår verksamhet ekonomiskt stödjas just för den kulturgärning som utförs.

Vi representerar ett gemensamt samarbete mellan Museibanornas Riksorganisation, MRO, och Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF. Tillsammans transporterar vi 130 000 besökare per år och tillryggalägger 175 000 km per år med våra museitåg.

MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, med 21 föreningar, vars syfte är att restaurera och i drift visa en fullt fungerande äldre järnväg, eller spår-
väg. Alla MRO:s medlemmar har fullt ansvar för egen bana och trafik. Trafiken sker med samma säkerhetskrav som all kommersiell trafik.

JHRF är en sammanslutning av 35 ideella föreningar och andra organisationer som i huvudsak bedriver museitågstrafik på statens spåranläggning (Trafikverket). JHRFs medlemmar kan därför visa äldre trafik i stort sett överallt där det finns spår. Denna trafik utgör mer än hälften av all museitågstrafik och sker med samma säkerhetskrav som all kommersiell trafik.

För att informera er om vår verksamhet, ge er och oss möjlighet att bygga närmare relationer och för att undvika missförstånd i framtiden ser vi fram emot att få träffa er under Almedalsveckan. JHRF/MRO finns i hamnen i Visby, monterplats 53-56 invid Hamnplan, strax intill *Wisby Strand*.

I år samverkar ett flertal riksorganisationer inom det transport- och industrihistoriska området under Almedalsveckan – vi är tillsammans nio organisationer på plats i och omkring Holmen i Visby hamn.

I år arrangerar vi fyra seminarier, alla kl 11:00 – 12:00 i eller invid godsvagnen på vår plats:

- Det första äger rum måndagen 1 juli och handlar om *Järnvägsmuseernas samhällsnytta*.
- Det andra handlar om att *Nya signal- och säkerhetssystem innebär problem men också utmaningar för museifordon* och äger rum tisdagen 2 juli.
- Det tredje handlar om *Handens kunskap – att rädda den ”tysta” kunskapen* (de hantverkskunskaper som bevarandet behöver) och äger rum onsdagen 3 juli.
- Det fjärde handlar om *Bygga kultur för framtiden* (om utbyggnaden av den gotländska museibanan GHJ) och äger rum torsdagen 4 juli.

**Vi ser fram emot att få träffa Dig och informera om
vår verksamhet.**

Hjärtligt välkomna

Jonas Svartlok / Ragnar Hellborg
ordf JHRF ordf MRO
(Brev 2013-06-03)

Tågsläpp

Av de 28 föreningar och museer som deltog i Tågsläpp 2013-04-21 har uppgifter om besökande m m sänts (eller på annat sätt kommit till kännedom) från 17 st. Dessa hade tillsammans 2 110 besökare – och 15 media som var på plats och/eller skrev om evenemanget. Om räknat till alla 28 skulle det kunna vara runt 3 500 besökare på alla Tågsläppsarrangemangen tillsammans – inte illa! Flera får gärna höra av sig till mejl anders.svensson@jhrf.se och berätta hur det gick, hur många besökare ni uppskattar att ni hade och hur många media som var på plats och/eller skrev om arrangemangen!

ORDFÖRANDENS NYHETSREVE

Om årsmötet och utbildningsorganisationen

Till att börja med vill jag tacka för det stora intresset som visades vid årsstämma och medlemmötet i Malmö den gångna helgen.

Ett särskilt tack vill jag rikta till årsmötets ordförande, Michael Carlsson, som på ett mycket klokt och skickligt sätt guidade oss alla genom en svår frågeställning på ett utomordentligt genomtänkt sätt!

Vid stämman hade vi också glädjen att meddela att JHRF nu har fått sitt tillstånd för utbildning och examination av förarpersonal.

Bifogat detta nyhetsbrev finns JHRF:s utbildningsreglemente (finns inte med i detta utskick; red anm) som jag rekommenderar att ni för det första läser igenom och för det andra använder som riktlinje för era förslag till lokala examinatore och lärare samt instruktörer.

Utbildningsrådets och utbildningsgruppens nästa steg blir att börja arbeta med det praktiska.

I detta sammanhang vill jag särskilt påpeka ett par saker:

ORDFÖRANDENS NYHETSREVE forts

1. Det är ni, lokalt, som kommer att bedriva utbildningarna och ni är fria att göra det under JHRF:s "hatt". Under förutsättning att ni accepterar de villkor som ställs i utbildningsreglementet. Det har inget att göra med att JHRF strävar efter att vara någon sorts "polis" utan beror enbart på att vi måste uppfylla de bestämmelser och lagar som finns för att behålla vårt tillstånd (det må verka märkligt att behöva påpeka det, men så är det).
2. Om ni väljer att använda er av JHRF:s utbildningsorganisation kommer också en skyldighet att delta i dels en årlig fortbildning för era lärare och examinatoreer och dels en skyldighet för era trafiksäkerhetsansvariga eller trafikchefer att delta i ett årligt säkerhetsseminarium. Naturligtvis kommer vi att planera in detta och kalla till båda dessa träffar i mycket god tid!

Ett litet förtydligande

Björn Santesson har tidigare skickat ut propåer om att ni som har godkända utbildningsplaner gärna får skicka in dem till honom så att vi får en bild av vad som redan finns i den vägen. Någon har då svarat att man inte har något tillstånd och därmed inga godkända utbildningsplaner. Jag vill därför påpeka att en godkänd utbildningsplan fortsätter att vara godkänd även om man inte har ett tillstånd som trafikutövare.

Det var allt för tillfället.

Anmälningar av Lärare, examinatoreer och instruktörer skickar ni till utbildning@jhrf.se. Bifoga gärna dokument som styrker lämplighet och kompetens samtidigt.

Jonas Svartlok, JHRF ordförande,
jonas.svartlok@jhrf.se, 0735-43 33 30

(Nyhetsbrev 2013-03-08)

EU-bidrag m m

Det har av olika anledningar dröjt med nyhetsbrev en tid, mest beroende på diverse privata angelägenheter. Jag beklagar detta och går rakt på väsentligheterna istället.

Först och främst ett besked angående det EU-bidrag som flera medlemsföreningar ansökte om via FEDECRAIL.

Tyvärr blev det avslag från EU på ansökan.

Såväl JHRF som MRO har lämnat en del kritik och ett antal synpunkter till FEDECRAIL på hur själva ansökan hanterades. Kort om tid, brist på information, alla FEDECRAIL:s medlemmar hade inte möjlighet att söka.

JHRF lämnade sina synpunkter i ett brev till FEDECRAIL:s styrelse medan MRO, som för övrigt inte själva

deltog i ansökningsprocessen, lämnade sina i ett offentligt brev till samtliga medlemmar.

Representanter för JHRF och MRO träffade FEDECRAIL:s ordförande, dess bidragshandläggare John Jones samt Heimo Eschensperger, Livius Kooy och Sten Erson-Wester från styrelsen på ett möte i samband med FEDECRAIL:s årsstämma i Albi, Frankrike i april och fick då möjlighet att närmare diskutera själva ärendet. Från FEDECRAIL:s sida upplever jag att man tagit till sig den kritik man fått och förhoppningsvis dragit de lärdomar som är nödvändiga för en framtida ansökan.

Försäkringen är föremål för upphandling. Sten Nordström, som handlägger detta skickar med en förfrågan till er samtliga om det är något ni saknar i den nuvarande försäkringslösningen och i så fall vad?

Vidare efterlyser Sten en kopia på den skaderapportering som samtliga föreningar årligen skickar till Transportstyrelsen. Endast två föreningar har, trots uppmaning, skickat in denna till JHRF. Anledningen till att JHRF behöver den är att det är ett bra sätt att visa för försäkringsbolagen den förhållandevis lilla risken de tar genom att försäkra våra verksamheter. **Se därför till att skicka detta till sten.nordstrom@jhrf.se omgående!!!**

JHRF och MRO kommer även i år att delta i **Almedalen**. Vi har en bättre plats i år och samverkar med andra transporthistoriska förbund, bland andra Sveriges ångbåtsförening och Motorhistoriska riksförbundet samt Arbetsam. Tyvärr har intentionen att samla alla dessa på samma plats misslyckats i år men vi jobbar närmre varandra än tidigare och hoppas kunna lösa frågan om gemensam plats till nästa år. JHRF/MRO har dock hamnat på en avsevärt mer central plats än tidigare.

Från JHRF deltar jag själv samt Anders Svensson och Anders Johansson. Från MRO Åke Paulsson, Ante Svensson och Ragnar Hellborg.

Utbildningsorganisation är, som ju tidigare meddelats, godkänd av Transportstyrelsen.

Det verkar dock föreligga ett visst missförstånd som måste redas ut.

Det tillstånd som JHRF har för utbildning omfattar för närvarande endast förarpersonal. Utbildning av övrig personal är inte tillståndspliktig men måste bedrivas enligt en utbildningsplan som är godkänd av Transportstyrelsen. På myndigheten menar man själva att detta är tokigt, om man har tillstånd för att utbilda personal med högre säkerhetskrav borde det också vara rimligt att utbilda personal ur, så att säga, lägre personalkategorier och själv ha rätt att ta fram godkända utbildningsplaner för detta. Det jobbas därför på en ändring av rådande förhållande och det senaste besked som finns är att detta skulle vara klart till sommaren men ännu har ingen förändring trätt i kraft så vi får väl se hur det går.

ORDFÖRANDENS NYHETSRETT forts

Tills vidare är vi mycket tacksamma för information om vilket utbildningsbehov som finns i respektive förening. Sådana önskemål kan med fördel skickas till adressen utbildning@jhrf.se. Ta er också en funderare över vilken personal ni har lokalt som skulle kunna fungera som lärare, examinerator eller instruktör enligt det utbildningsreglemente JHRF har. Det har sänts ut tidigare men jag bifogar det även till detta nyhetsbrev (finns inte med i detta utskick; red anm). Har ni ingen i den egna föreningen som skulle kunna axla denna mantel så löser vi säkert problemet ändå, men ju fler vi kan få att ställa upp, desto enklare blir det. Meddela era förslag på samma adress.

Det var allt för nu.

Jonas Svartlok, JHRF ordförande,
jonas.svartlok@jhrf.se, 0735-43 33 30

(Nyhetsbrev 2013-05-23)

NYA FÖRESKRIFTER

om järnväg, spårväg och tunnelbana som träder i kraft 2013-09-01:

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 september 2013:

TSFS 2013:43 Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare.

TSFS 2013:44 Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrning och säkerhetsordning med säkerhetsbestämmelser inom tunnelbana och spårväg.

TSFS 2013:45 Transportstyrelsens föreskrifter om upphävande av Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1997:2) om besiktning och underhåll av spår- anläggning.

och finns nu publicerade på Transportstyrelsens webbplats: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/TSFS-i-nummerordning/

Med vänliga hälsningar, Transportstyrelsen, 0771-503 503, www.transportstyrelsen.se (Mejl från Transportstyrelsen 2013-05-31).

FEDECRAILS KONGRESS 2013

Allmänt och utfärder

tänker red återkomma till i nästa Spårburen. Men kongressen ägde rum i Albi (ca 7 mil från Toulouse i södra Frankrike) 2013-04-11—14 med fortsättning i Rivesaltes (strax utanför Perpignan några mil norr om gränsen till Spanien) 2013-04-15—16.

Spårburen 3/13

Arbetsgruppsmöte i HOG

Denna arbetsgrupp, *Heritage Operation Group* (ungefär Kulturarvsoperatörsgruppen), är resultatet av sammanslagningen av de tidigare huvudlinje- och säkerhetsarbetsgrupperna. Mötet, som ägde rum torsdag eftermiddag, inleddes med att *dagordningen* gick igenom och en lista över deltagarna cirkulerade för att sedan fortsätta med godkännande av *föregående protokoll*. Därefter var det dags för dagens mest omfattande diskussion, den om *ERTMS-situationen* som började med information om *framsteg i olika länder*. Stephen Wood berättade att Albert Wolters har ställt samman en rapport från läget i de olika länderna. Carsten Buhl, DK, undrade vilken slutsats som rapporten kommit fram till? Albert Wolters svarade att den endast var en sammanställning över vilka svar som kommit från de olika länderna. Stephen Wood fyllde på med att förväntade sig sammanfattning av slutsatser under dagen. Anders Johansson meddelade att i Danmark har 1 MDKK avsatts för ERTMS-utrustning av museifordon och *BaneDanmark* ska äga utrustningen. Carsten Buhl, DK, fyllde på med att det är ett resultat av lobbying. Aage Lund, DK, påpekade att avsättningen till museitrafiken endast var en liten del av den totala danska ERTMS-investeringen – man har använt mycket pengar för konsulter och undersökningar. Det ska finnas GSM-R-tfn till alla operatörerna, men ingen av museitrafiksoperatörerna har hört något av detta. Carsten Buhl, DK, berättar att man jobbar för en politisk lösning av frågan och politikerna är positiva... Aage Lund, DK, fortsatte med att man totalt har fått 6 MDKK i bidrag till museitrafiken varav alltså 1 MDKK avstatts till ERTMS.

Angående den *brittiska situationen* berättade Stephen Wood berättade att i Storbritannien har det endast varit små händelser inom ERTMS-området under året, men man etablerar nu en träningsakademi. Aage Lund, DK, undrade hur det gått med att installera ETCS i ånglok? Stephen Wood svarade att *NetWork Rail* håller fortfarande på och utvecklar, de studerade tre olika områden och återgick till en supportvagnslösning, men har också problem med pengar. Han kommer att informera mer när han vet något mer. Jonas Svartlok undrade om det var ett gränssnitt mellan fordon och utrustning som skulle utvecklas? Stephen Wood svarade att det handlade om det. Sten Erson-Wester påpekade att persontrafiken Borlänge—Malung lades ner efter introduktion av ERTMS på banan. Stephen Wood berättade att en *brittisk ERTMS-träningsakademi* kommer att tillhandahålla såväl teknisk som operationell träning och de kommer att ha sådan även för museitrafik.

Förslag till ERTMS-aktiviteter framöver behandlades ingående: Anders Johansson berättade att han med sin presentation vill visa vad FEDECRAIL måste göra under de närmaste åren. De tekniska lösningarna som nu finns är anpassade för höghastighetståg och är inte gjorda för museitåg – banunderhållsfordonen har liknande problem. Det finns 100 MEUR tillgängliga som

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

bidrag för utrustning, men reglerna för att erhålla dessa gäller i huvudsak kommersiella operatörer, inte museioperatörer. De tekniska problemen är lösbara om ERA accepterar nationella lösningar och det gör de inte nu. Om TSD tillåter utrustning anpassad för hastigheter under 120 km/h skulle det fungera bra – det ska ändå inte vara trafik över gränser med museitåg och banunderhållsfordon. Han skulle dessutom önska att ERA kan acceptera den typ av utrustning som behövs i ånglok och banunderhållsfordon, som bl a har det gemensamt att det är bullrigt i dessa fordon.

Sverige kommer att bli delat av ERTMS 2017 och Danmark följer efter några år senare – den danska lösning som även innehåller en svensk STM kommer att bli bättre än den svenska motsvarande. Verifikationskostnaderna är den höga (för museitåg) – man har fått ett förslag om 1,6 MDKK för utrustning installerad och verifierad. Brian Simpson ville veta om han ska kontakta ERA eller svenska myndigheter. Om ERA är inblandade kan FEDECRAIL ordna ett möte med dessa. Anders Johansson påpekade att ordet ”bör” tar svenska myndigheter bort vid införande av EU-regleringarna i Sverige... Brian Simpson påpekade att ERA i första hand arbetar med snabbtåg och dessas regler gäller om man ska ut på huvudlinjerna. Anders Johansson framhöll att det ett speciellt problem i Sverige eftersom 60 % av museitrafiken i Sverige äger rum på statens spår – JHRF tycker i grunden att ERTMS är bra, men problemen som finns behöver lösas. Sten Erson-Wester undrade vad ERA har för definition av huvudlinjer? Brian Simpson svarade att det är en linje som en infrastrukturhållare sköter och där det är stor kommersiell trafik. Jaap Nieweg, NL, påpekade att man i Nederländerna har en linje på 24 km där man på 3 km av linjen samtrafik mellan musei- och kommersiell trafik. Anders Johansson fyllde på med att det även förekommer i Sverige.

Brian Simpson påpekade att det är en konflikt mellan EU-parlamentet och EU-kommissionen: parlamentet vill ha ERA som enda säkerhetsmyndighet och operatörerna vill slippa flera verifikationer för olika länder, men länderna vill behålla sina egna säkerhetsmyndigheter. Lokala fordon bör vara nationellt ansvar, gränsöverskridande ERAs ansvar. Jonas Svartlok undrade om möjligheten att skapa ett TSD-undantag för museitrafik? Brian Simpson svarade att pengar kommer att bli ett problem. Han påpekade också att det kan vara problem med lösningarna och omfattningen i olika länder samt att det gäller att få till installationer som är nyttiga från europeisk synpunkt. Anders Johansson påpekade att problemet inte så mycket är kostnaden för att utrusta en linje, utan att kostnaden för att utrusta fordonen som ska använda linjen... Brian Simpson tyckte att det skulle vara bra att presentera ERTMS-problemen på EU-nivå för ERA i Valenciennes. Anders Johansson fyllde på med att man behöver veta hur många fordon – musei- och banunderhålls- – som behöver utrustas. I Sverige handlar det om 40-50 musei- och 200 banunderhållsfordon. Denna information behövs för att få igång utvecklingen av anpassad ut-

Spårburen 3/13

rustning. Stephen Wood föreslog att nu försöka besluta om ett *möte med ERA* med deltagande av (bl a) Anders Johansson, Thomas Joindot och Anders Dørge (detta ägde rum 2013-05-15, se ovan; red anm). Anders Johansson framhöll att man måste finansiera en ERTMS-lösning i museitåg – man skulle inte kunna göra FEDECRAIL-utfärderna såsom de ägde rum 2012 efter 2017. David Morgan undrade om presentationen kunde sändas ut till arbetsgruppen? Anders Johansson svarade att det går bra och förslagsvis kan göras via Stephen Wood.

Jaap Nieweg, NL, presenterade det papper som man sänt till gruppen och som tog upp ett antal aspekter på *lokförarliscensen* och museitrafik. Från EU-synpunkt finns det mycket stöd för att stödja museitrafik i medlemsländerna, men i Nederländerna skyller man på EU när man ställer krav på museitrafiken. Brian Simpson tyckte att detta var en viktig synpunkt – man hade ett stort möte om fjärde järnvägspaketet men museitrafikoperatörerna måste också gå på sina lokala myndigheter och måste lobba mot nationella myndigheter. Jaap Nieweg, NL, påpekade att man har skickat förslag till sina myndigheter och jobbar även tillsammans med banunderhållare – men myndigheterna skyller på EU, varför man behöver ha hjälp från EU och FEDECRAIL. Thomas Joindot, FR, framhöll att FEDECRAIL borde bli remissinstans åt ERA i bl a förarlicensfrågor. Brian Simpson framhöll även behovet av att ha kontakt med infrastrukturhållarnas europeiska organisation – och att alltid ha koll på vad som händer på de stora barnorna och delta i *Rail Forum Europé*. Stephen Wood tackade Jaap Nieweg för rapporten.

Stephen Wood berättade att det är problem med *spår-tillgång* på huvudlinjerna för museitåg i Storbritannien genom *möjliga problem med Network Rail*. Man har nu en kostnad om 5 000 GBP för trafik med chartertåg på dessa, men Network Rail vill ändra till att ta ut den verkliga kostnaden, vilket kommer att radera ut chartertågskörande. Brian Simpson meddelade att han avser att kontakta Network Rail om detta – Network Rail vill även ta mer betalt för godståg. Han påpekade att godstågsoperatörerna kan uppleva sig orättvist behandlade jämfört med museitågen om avgifterna för godståg höjs, varför man bör acceptera en höjning, men en rimlig sådan. Men chartertågsoperatörerna är inte HRA-medlemmar, men somliga är det, varför HRA ändå behöver agera. Stora ånglok kan bara köras på huvudlinjerna – de blir utställningsföremål annars. Stephen Wood fyllde på med att det kan vara ett problem även i Belgien. Anders Johansson berättade om den gemensamma försäkringslösningen i Sverige som löser en del av dessa problem – JHRF tittar på att ansluta sig till de kommersiella operatörernas försäkringslösning.

David Morgan påpekade att en del förseningar orsakade av museitåg har fört upp denna fråga – charteroperatörerna ger inget till HRA-medlemmarna. Anders Johansson påpekade att om man kan erbjuda prisvärda försäkringar kan det få dem intresserade av medlemskap. Carsten Buhl, DK, framhöll att det är en viktig punkt att stora lok behöver stora linjer. Anders

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

Johansson höll med om att för de stora loken är huvudlinjerna lösningen. David Morgan framhöll att en järnvägstidning har man en lista över huvudlinjeturer och det är 8–10 st varje vecka – dessa turer skapar intresse även för museibanorna. Brian Simpson påpekade att även det faktum att chartertågen ibland orsakar bränder längs huvudlinjerna är negativt. Aage Lund, DK, påpekade att hanterandet av ETCS-utrustning m m kräver utbildning. Jonas Svartlok framhöll att det stora problemet med att inte köra på huvudlinjerna är förlust av kunskap. David Morgan höll med om detta och berättade om en kanadensisk museichef som ville sluta köra med ånglok, men då försvinner kunskap om att köra och underhålla dem.

Stephen Wood påpekade att den järnvägmuseala sektorn har ett stort problem med metallstöld. *SmartWater* har en bra lösning som minskat dessa med 75 %. Michel Lagarrue, fransk representant för SmartWater, berättade om produkten att han kommer att presentera produkten under 10 min på seminarierna och sedan blir det tid för frågor. Albert Wolter påpekade att fredagens seminariepublik är praktiker som kan göra bra frågor. Michel Lagarrue berättade kort att produkten är en vätska som ger varje del i en kod och detta är något som hjälper polisen att identifiera stölden och det klarar bevisläget i rätten i Storbritannien, men inte i Frankrike – men man ska föra fram detta i pressen. Det är ett system för att märka gods, ett annat för att läsa av. David Morgan berättade att en järnväg har använt detta system och efter det har det inte varit några stölder. Anders Johansson undrade om det finns representanter över hela Europa? Michel Lagarrue svarade att man endast säljer produkten i länder där det finns laboratorier för att identifiera koden. (red 2013-04-11)

Seminarier

Inledning

David Morgan hälsade välkommen till den första FEDECRAIL-konferensen i Albi, vilkens seminarier ägde rum 2013-05-12. Den vice ordföranden från Tarn-regionen hälsade välkommen till denna konferenshall i en gammal kvarn och berättade något om staden Albi och regionen. Hon framhöll att det är bra att ni ser till järnvägens kulturarv bevaras, påpekade att 2013-04-13 ska en museijärnväg i regionen besökas och tackade återigen för att kongressdeltagarna kommit hit. Louis Poix hälsade välkommen till FEDECRAIL-konferens, tackade för att FEDECRAIL valt Frankrike och Albi för konferensen och hälsade välkommen till denna gamla kvarn samt lämnade ordet åter till David Morgan. David Morgan noterade att Albi är välkänt i Frankrike.

Säkerhetsramverk för turistjärnvägar i Frankrike

David Morgan introducerade Jérôme Charles. Jérôme Charles berättade att han ska presentera regleringen och säkerhetsarbetet för de franska turistjärnvägarna.

Han kommer från Transportministeriet som är ett stort ministerium. Säkerhet är en fråga för staten och det finns en överenskommelse mellan operatörerna och staten för vilken man satt upp en samarbetsorganisation kopplad till ministeriet, STRMTG. Servicen är kopplad till SNCF och gratis – än så länge... Man har 115 agenter och 7 kontrollkontor, varav 4 jobbar för turistjärnvägarna, kontrollerar regeltillämpningen på lokala och turistjärnvägar, stödjer regionerna med säkerhetsarbetet samt ska ge referensramar och tekniska guider till de anställda vid operatörerna. Det finns omkring 50 anslutna järnvägsnät i CFT, varav 6 opereras av SNCF samt 7 järnvägsnät som inte opereras p g a den ekonomiska krisen. STRMTG sköter inte det nationella nätet eller anläggningar typ *EuroDisney*. Man startade med en nationell överenskommelse för turistjärnvägar 2001, införde förenklade regler 2003 (t ex en lag om vad som krävs vid t ex vägkorsningar), bygger på en delad önskan om att stärka den allmänna säkerheten och operatörernas professionalism (det finns problem med risken att döda det ideella engagemanget), delar de ”rätta” exemplen med få behövliga regler (myndigheten kunde inte turistjärnvägarnas verksamhet i början dokumenterade den erfarenhet som redan fanns hos turistjärnvägarna – man har inte detaljreglerat turistjärnvägsverksamheten nationellt eftersom de lokala näten redan hade egna och skilda regler) samt har en relation mellan UNECTO och STRMG som bygger på förtroende.

Referensramarna utgår från att man arbetar med säkerheten vid tågkörning, inte med att definiera regler, består av oberoende kapitel, är mest för turistjärnvägarna och inte för det nationella järnvägsnätet och temaparkers järnvägar. Den första (och ej kompletta) versionen av dessa rammar arbetats fram 2001–2004, 2005–2007 skrevs de sista kapitlen och blev klara samt har reviderats 2010–2011 efter erfarenheter från säsongen 2010. De tekniska ramarna behandlar rullande materiel (kring tekniska krav), infrastruktur (med regler om underhåll av spår m m – på dåligt spår kan lägre hastighet och anpassad rullande materiel användas till en viss gräns), vägkorsningar (som är nationellt anpassade, men till de lägre hastigheter som turistjärnvägarna använder), skyltar, kontaktledning för elektriska linjer (det finns endast en), körning av tåg och underhåll av spår samt omgivning. För organisationerna undersöks regelverk, underhållsorganisation, växling, passagerarsäkerhet samt till sist miljöpåverkan, t ex att många järnvägar går i känslig natur. Ramverket är flexibelt avseende typer av järnvägsnät, spårvidd, rullande mtrl, t ex om man använder öppna eller slutna vagnar samt olika sätt att trafikera järnvägen, t ex p g a storleken på verksamheten. Operatörerna kan göra sina egna dokument men de undersöks regelbundet. Man får önskemål om mindre ändringar i ramverket och samlar dem till revisioner. Rapporter skapas om sådant som inte överensstämmer med ramverket för att ta som feedback för framtiden. Ramverket är inte ett legalt dokument och följer man inte ramverket måste man visa varför – en operatör kan föreslå tekniker och metoder som ger samma säkerhetsnivå.

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

Ramverket är underlag för myndigheter och revisionsorgan som kollar verksamheten, EPSF och RFF kollar kommersiell trafik, men används även för turistjärnvägar som även har liten godstrafik. Utvecklingsmetoden är att STRMTG specificerar och validerar målen, skriver ramverk (efter kontroll med operatörernas kunskap och en referensgrupp av experter), konsultation av arbetsgrupp från STRMTG och UNECTO, en intern review av dokumentet av experter på säkerhet, inte järnväg, följt av fastställande av myndighetschefen, publiceras och laddas upp (kostnadsfritt!), implementation hos operatörerna och kontrollkontoren samt att nätverket sammanställer dokumentation som ska utvärderas – och så kan ett varv till starta... Säsongen 2010 förekom det flera olyckor med stora person- och materialskador, vilket man var överraskade av och undersökte vad som hänt. Ministern ingrep under sommaren för att genomföra kontroller och man undersökte alla de 50 nätverken. 2010-09-30 var det ett möte med operatörer och UNECTO och man hittade en del saker att förbättra. UNECTO startade med att informera sina medlemmar samt ramverksdokumenten reviderades följt av validering under våren 2011. Man blev klara med nya dokument 2011-08-29 som sedan spreds till alla operatörer.

Relationen mellan kontrollkontoren och operatörerna är viktig: Man ger operatörerna eget ansvar, vill inte döda nätverken med kontroller i panik, inför korrigerande mätningar (planering). Man frågar operatörerna hur de vill använda och underhåll sina järnvägsnätverk eftersom man inte kan kräva att järnvägsnätverk med begränsad ekonomi ska få allt på plats på en gång, dock utan att äventyra säkerheten. Något järnvägsnätverk har fått stänga, men de flesta har god säkerhet – vid problem och även för att sätta upp nya mål diskuterar man med UNECTO. Det finns lika typer av ramverk: En för säkerhet vid aktiva turistjärnvägar, en för (de 43) dressincyclooperatörerna, en som man funderar på avseende säkerhet vid ånglokstrafik, ett pågående projekt för automatiska bomanläggningar samt ett för samtrafik mellan turistjärnvägar och andra linjer. Det har hänt en olycka på det nationella nätverket som skrämde och ville efter den bli mer formella för att inte få problem med säkerheten. Det som behövs avseende säkerheten är spårbarhet för trafik och underhåll, trafiksäkerhetsregler kompletterande och införda av järnvägen, policyregler för trafiken, säkerhetsplan, infrastruktur och rullande materiel i gott skick, förhindra att personer faller m m (tex hindra barn att ramla av), följa upp banvallens struktur, kolla farliga installationer, hantera vägkorsningar rätt samt kvalificera och auktorisera personalen. Man hittar dokumenten i www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr och dessa ska översättas till engelska i slutet av maj. Slutligen meddelades att Jacques Daffis hade USB-minnen med bilderna på engelska (vilken red fick och som har varit till stor hjälp i denna del av dokumentationen; red anm). Därefter meddelade att man var välkommen med frågor. Jacques Daffis tackade för presentationen och noterade att även dressincykling omfattas.

En fransman påpekade att en järnväg har problem med att stanna på spåret. Jérôme Charles svarade att denna inte omfattas av våra regler, men det har varit två allvarliga incidenter: Ett stort åskväder orsakade ett ras som tog bort banvallen – detta har nu åtgärdats inklusive vattenflödet – och ett tomtåg gick in på fel spår, spårade ur och nästan välte beroende på att man inte hade följt reglerna och inte hade reagerat på röd signal, men ett automatiskt signalsystem som stoppar tågen vid röd signal behövs. Stefano Benazzo berättade att han har översatt ramverket till italienska. Jérôme Charles svarade att man var glada för initiativ av detta slag i andra länder och vill skapa versioner av ramverket på andra språk, också till spanska. En fransman frågade om att det är ett problem med att någon inte kan vara ansvarig för säkerhet på tåg? Jérôme Charles svarade att ramverket inte är en bibel och man har bl a tänkt på personer med stor erfarenhet som inte kan arbeta längre, tex vid 70 års ålder eller att de bara kört tre gånger per år, men ändå vill köra tåg fast de inte kört på över sex månader – ramverket talar om hur dessa personer ska hanteras. Jacques Daffis tackade för Jérôme Charles' deltagande i konferensen.

Nationell rapport om det ekonomiska värdet av turistjärnvägar

Jacques Daffis presenterade Jean-Louis Balandraud och den rapport som introducerades vid tidigare möten, men som inte är helt klar. Jean-Louis Balandraud meddelade att han tänkte tala om hur långt man kommit. Undersökningen har varit mer komplicerad än man trott och rapporten måste vara användbar för turistministern varför det gäller att se till att få den som bra som möjligt. Det har genomförts flera förbättringar sedan förra året. Turistjärnvägarna är inte kända hos de som jobbar med turism och det finns ingen relation mellan turistministeriet och turistjärnvägarna. Nu är turistjärnvägarna kända av regeringen, de följer nu arbetet och har hjälpt UNECTO med kontakter med transport- och turistdepartementet. Rapporternas strategier är att informera nationellt och regionalt samt göra turistjärnvägarna välkända. En del problem som upplevts är att turistjärnvägsoperatörerna är passionerade och arbetar med den rullande materielen, men man ville fördjupa den ekonomiska och politiska nivån. Turistjärnvägarna vill bevara kulturavet, men från politisk synpunkt är det ett problem med förhållandet mellan järnvägar och rullande materiel. SNCF stänger många järnvägar och detta är ett problem eftersom järnvägar är systemutvecklade – i Frankrike håller man på att återuppbygga spårvägar och borde göra samma sak med järnväg – detta kan man till stor del slippa genom att bevara det som redan finns. Det gäller också att hantera relationen mellan kulturavbevararna och personer som han själv som arbetar för turism. I Frankrike finns 5 000 km järnväg utan framtid, turistjärnvägarna kan lösa detta, men det gäller att övertyga personer med politiskt ansvar.

Rapporten måste vara noga med informationen och den innehåller bl a cirka 200 fotnoter med uppgifter om var informationen kommer från. FEDECRAIL vill ha mer statistisk information om antal besökare m m. Man vill

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

i rapporten framhålla vad det handlar om utan att vara för kritiska. I oktober 2010 startade arbetet och i april 2013 är man förhoppningsvis klara. Man har med ett antal rekommendationer i rapporten och avser att ta med viktiga ekonomiska aspekter genom krisen: Man kan skapa 500 jobb vid turistjärnvägarna, de samlar personer i stad och landsbygd till samarbete samt de gynnar bevarandet av naturområden. Rapporten kan (senare) bli ett dokument på FEDECRAIL- och EU-nivå. Det kan bli en teoretisk rapport och man kan se om projekt är nyttiga för turistekonomin eller inte. Turistjärnvägarna kan transportera turister från en plats till en annan och man arbetar på att visa att järnvägar är viktiga för turistekonomin (men inte så mycket transportekonomin). Man avser att bli (helt) klara senast i juni 2013. Detta är ett europeiskt arbete och det finns ett franskt/tyskt-samarbete kring dessa frågor. Brian Simpson hade två frågor kring EU-parlamentets arbete kring industrikulturarv: Hur svårt är det att få nationell information på ekonomisk påverkan? De nationella rapporterna är bra, men de borde samordnas för att åstadkomma en effektiv EU-lobby-verksamhet. Jean-Louis Balandraud svarade att han hade svårigheter att få tag på siffror om jobb och festivaler – de är spontana initiativ utan samordning. Somliga evenemangsinstitutiv är bra, men somliga är mot effekterna – t ex ser butiker problem med koncentrationen till sommaren. Det finns ett stort antal jazzfestivaler men ingen information om deras ekonomiska påverkan på regionen. En turistjärnväg som går genom tre orter med varsin turistbyrå som inte hade någon aning om turistjärnvägens ekonomiska påverkan på platserna.

Jean-Louis Balandraud fortsatte med att det är problem med statistik i Frankrike – det är lättare att jobba med opinionsundersökningar än att samla in statistik. I Frankrike står turismen för 7 % av BNP, men andra länder får in mer pengar från turism trots färre turister. Turismen är ett försummat område genom att turism anser sköta sig själv och service är dessutom ett försummat affärsområde. Frankrike kan gå från att vara en industrination till att bli ett besöksområde för kulturarv. UNECTO har arbetat mycket med att ta fram information och har en databas och en pool för undersökningar samt jobbar tillsammans med FEDECRAIL om att få motsvarande i Tjeckien, Polen m fl länder. Andra frågan gäller att få fram tillräckligt intressant information för beslutsfattarna – man kan hjälpa till med information på EU-nivå.

Reinhard Serchinger, DE, noterade att man sagt att man har problem med att få fram statistik om ekonomi och miljö. I Tyskland, Österrike och Nederländerna har en hel del jobb gjorts med miljöfrågor – är det av intresse för den franska rapporten? Jean-Louis Balandraud svarade att en hel del har gjorts inom miljöområdet även i Frankrike: Man eldar på ångloken med ved på morgonen och försöker också använda ved för eldning genom att det finns gott om det. Genom att köra i naturområden kan biltrafiken i dessa minskas. I denna vecka framhålls det i tidningarna att vedbränning förorenar, men detta är inte sant. Några anser även att

väggkorsningar är en fara, men dessa måste få finnas på landsbygden för att järnvägarna ska kunna finnas där. En fransman påpekade att man behöver mer medel för att fortsätta med att samla in statistiska data och detta är ett finansiellt problem på UNECTO-nivå. En rapport på europeisk nivå kan kosta flera 100 000 EUR, varför man behöver EU-medel för detta. Jean-Louis Balandraud svarade att om ni visste vilken budget vi har skulle ni bli förvånade... Man försöker sätta samman ett kommersiellt center som kan ge råd m m, vilket är ett av förslagen i rapporten, men om man ska bli nyttiga för samhället behövs det samhällsfinansiering och måste då kunna visa nyttan för samhället och miljön. Jacques Daffis tackade för presentationen och väntar på publiceringen av rapporten!

Turistjärnvägs- och turistbyråpartnerskap

Jacques Daffis presenterade Jacques Michel som har tätt samarbete med UNECTO. Jacques Michel inledde med att meddela att han inte är ordförande för den franska turistbyråorganisationen, men ansvarig för bl a dessas kontakter med turistjärnvägarna. Han tänker prata om den ekonomiska påverkan från turism och den organisation han arbetar i har 23 regionala organisationer och 2 800 turistbyråer med tillsammans 12 000 anställda anslutna – man fungerar som en samlingsorganisation för dessa. Han fortsatte med att berätta något om organisationen: den har 8 nationella kommissioner, bl a för utveckling och internetportal. Man har ett antal regler för turistbyråer, från små till stora, varav flera är föreningar. Turistbyråerna samordnar alla lokala turistiska aktiviteter, även turistjärnvägar, och han konstaterade att turism är ett ekonomiskt område som behöver utvecklas och inte bara "är". Turistbyråerna är nu viktiga "spelare" för att paketera aktiviteter och den nationella turistbyråorganisationen arbetar nu tillsammans med UNECTO eftersom turistjärnvägarna är en viktig del av paketet.

Aktiviteter 2013 är att bli mer professionella, anställa personal, få mer medel samt att utveckla medarbetarna, såväl ideella som anställda. Det finns samma problem i andra länder, särskilt avseende järnvägsområdet, och han har själv kört tåg. Man måste köra tågen mer kända, måste få ökad kvalitet i servicen m m. Turistjärnvägarna ger tillgänglighet till svårtillgängliga områden och minskar biltrafik i känsliga områden. Man vill arbeta tillsammans med UNECTO för att introducera ny teknik, t ex regelbundet ha med en halvtimme om turistjärnväg på en TV-kanal. Det är viktigt att arbeta tillsammans med UNECTO för att få tågen mer kända; turistjärnvägarna ger tillfälle att minnas äldre tider men handlar inte bara om museum utan är även miljövänligt. Vissa tåg går till områden utan tillgänglighet och andra utgör ett nätverk mellan områden. Dessutom innebär att syssla med något som intresserar att personer utvecklas. Tåg kan var några timmars aktivitet av en intressant dag, men kan även ge upplevelser när det regnar. Till sist ger tågen människor tillfällen att komma tillsammans trots olikheter. Nu har en nationell överenskommelse mellan den nationella turistbyråorganisationen och UNECTO) kommit till stånd till gemensam nytta, vilken kan ge samhällsstöd till 98 %. Man

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

vill nu nå den europeiska nivån med samma insikt – turister känner inga gränser. Jacques Daffis tackade för presentationen av hur turister välkomnas i Frankrike och nyttan av turistjärnvägar.

Nationell rapport och partnerskapsöverenskommelse

Jacques Daffis presenterade Louis Poix som alla känner (som UNECTOs ordförande). Louis Poix påpekade att man i UNECTO är vana vid att samarbeta och att det finns tre olika sätt att operera järnväg: turisttrafik på stamnätet, reguljär trafik på detsamma och trafik på andra nät. Han inbjöd två andra att hjälpa till med presentationen: Thomas Joindot och Maurice Testu. Nu har UNECTO 12 styrelsemedlemmar med olika ansvarsområden. 2012 ökade turistjärnvägarnas resande med 6 % till 3,7 miljoner besökare och de har ökat 5–10 % årligen i flera år. Man behöver dock bli bättre på att ta reda på mer information om detta. UNECTO har 85 medlemmar, 80 banor och 5 lokala kollektiv, och har endast medlemsavgifter som intäkter, inga statliga bidrag, men sådan behövs för att komma längre. Maurice Testu berättade att under perioden 2012–2014 finns det ett antal utmaningar: Omorganisation av det franska järnvägsnätet där man har svårt att organisera om person- och godstrafiken och därför valt den tyska modell för organisation av den nationella järnvägen, dvs att dela upp i en del för hanteringen av infrastruktur (RFF) och en annan som fungerar som operatör på infrastrukturen (SNCF). Effekterna av valen av politiker är en komplikation – politikerna är mer oroad av allmänna ekonomiska frågor än om turism och turistjärnvägar – ingen vill själv betala... Man har även ett problem med att bli av med avfall m m.

Louis Poix fortsatte med att UNECTO har en årlig konferens och 2012 var det 160 deltagare i Roanne, varav 60 % representanter för operatörer och några från SNFC, men även leverantörer som stödjer UNECTO med medlemsavgifter – de kan presentera vad de har att sälja på konferensen. 2013 kommer 200 deltagare till Alès. Konferens(r)n(a) håller på i två dagar, kostar runt 300 EUR att delta i och har en total budget på 80 000 EUR. Thomas Joindot tog över och berättade att han ansvarar för ett SNCF-nätverk för musei-/turisttrafik som har 5 % av den totala aktiviteten men 95 % av problemen... Man visar verksamheten tydligt med stora lok som är attraktiva att resa efter och det finns 130 lok och vagnar bevarade inom SNFC. Man hade 113 körningar med dessa under 2010 – under 2012 hade man samma totala antal körningar i km, men en annan proportion mellan diesel och ånga. Erfarenheten från samarbetet med UNECTO är att det är svårt att få ihop ekonomin i dessa körningar varför det inte kan finansiera underhåll, varför SNFC vill ändra den ekonomiska balansen så att verksamheten hotas. Det är även problem med nya regler och krav på en mer professionell organisation – det går nu mot regler lika normal järnvägsdrift. Man har etablerat en arbetsgrupp med alla operatörer på huvudlinjerna representerade som träffas två gånger per år och där man informerar Spårburen 3/13

om regelverk, delar dokument, informerar SNCF samt delar med sig av erfarenheter. Två saker ville han särskilt framhålla: Utbildningar fakturerade SNCF för en dag, 3–4 järnvägar har blivit kvalificerade som utbildare av SNFC och kan nu utbilda på helger, vilket fungerar bättre för de ideella. Det har även aviserats ökade kostnader för att utnyttja SNCF rullande materiel men UNECTO har nu kommit överens med SNCF om detta på en mer rimlig nivå – men får dessutom 50 000 EUR per år för underhåll av rullande materiel som UNECTO delar ut.

Louis Poix fortsatte med att presentera strategin för UNECTO för 2013: Att göra operatörerna mer professionella, att bli mer kända i samhället, att åtgärda att de flesta aktiva är tekniker och inte är intresserade av marknadsföring o dyl, att göra nytta av turistutvecklingsrapporten, att hantera ekonomiska frågor är inte intressant för järnvägarnas funktionärer och det behöver ändras. Man startar med att försöka få in 20 MEUR för att få bort flera tusen ton nedrasade stenblock från en elektrifierad turistjärnväg. Man måste bli mer professionella kring ekonomi och turism. Man börjar med ett specialiserat media som ska meddela att järnvägar är strukturerande och har en agenda. UNECTO tecknar en överenskommelse med turistbyråernas centralorganisation i november som ska vara klar att använda i december 2013. Man har haft en överenskommelse tecknad med olika ministerier sedan 2001 och den har varit bra. Men man måste arbeta på att hålla denna överenskommelse levande eftersom många på ministerierna bytts ut... Jacques Daffis fyllde på med att för 12 år sedan var det mest järnvägsentusiaster med i organisationen, nu har man kommit långt med att få med järnvägarna.

Peter Ovenstone undrade hur man utnyttja turismrapporten för nationell lobbying? Maurice Testu svarade att den kommer att kommuniceras till media och man önskar få med idéer från denna i avtalet med den nationella turistbyråorganisationen som tecknas i november. Man ska också informera politiker i parlamentet om rapporten. När man pratar om turistekonomi kan man öka, kanske fördubbla passagerarantalet utan att köra flera tåg. Rapporten är mest relevant för turistministern, men den ska också sändas till transport- och kulturministerierna. Man har även med ett avsnitt om tågkryssningar, inspirerade av Storbritannien och Italien. Man ska även utveckla den rapport som UNECTO tagit fram på samma tema.

Sten Erson-Wester frågade om kontakter med myndigheterna – har man fått större förståelse från myndigheterna, tex med att hjälpa till med att hindra EU-lagar som hindrar turistjärnvägar(s verksamhet)? Thomas Joindot svarade att man har utvecklat flera kontaktvägar med valda församlingar, ska fortsätta med myndighetskontakter och lobbying samt besöker ministrar. Angående den andra delen av frågan handlar det mycket om tekniska regler och man har goda kontakter med transportministern i dessa frågor – SNFC och RFF har dessutom förstått att det är bäst att samarbeta med turistjärnvägarna. SNCF har betalat för radio (GSM-R?; antecknarens undring) på tågen och turistjärnvä-

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

garna försöker bli allt mer professionella. Nu är de som aktivt arbetade med att lägga ned järnvägar med ånglokstrafik borta – de som nu jobbar på (bl a) SNCF tycker i stället att de är trevliga. Nu är dock järnvägarna under nya regler, t ex lokförardirektivet, och man arbetar med detta – man behöver få myndigheterna att sakta ner med införandet av regler för att hinna med.

Reinhard Serchinger undrade om det förekommer samarbete mellan turistjärnvägarna och turistbyråerna för att få fler resande på de ordinarie järnvägarna? I Tyskland har man ånglokskörningar som fungerar så. Thomas Joindot svarade att tidigare gjorde SNFC en broschyr om turistjärnvägar m m i Frankrike och det var olika turistkörningar på huvudlinjerna, men det finns inte någon nationell policy nu. UNECTO har gjort en studie som visar att för 1 EUR från SNFC till turistjärnvägarna ger kunderna 1 EUR tillbaka till SNFC. Man ska dessutom börja med en annonserad tidtabell för turistjärnvägarna i början av säsongen där ordinarie tåg för att ta sig till dem rekommenderas. Jean-Louis Balandraud berättade att han har ett annat exempel om en järnväg som en gräns mellan olika järnvägsnät – det var 300 m som man inte fick inte åka mellan turistjärnvägen och SNFCs linje. Tågen var redan fulla av turister och kunde inte utökas med fler tåg och man ville inte satsa vilket han tycker är fel. Jacques Michel fyllde på med att det också är problem med för få cykelplatser i tågen.

Museijärnvägen i Cevennes

Jacques Daffis presenterade Francois Zielinger. Francois Zielinger inledde med att han koncentrerar sig på huvudpunkterna. Verksamheten startade med en grupp människor som ville samla rullande materiel för att köra med på SNCF linjenät. Men p g a ökade krav för att få att köra på SNCF tog man 1986 i stället över en turistjärnväg på 30 km. Det behövdes mycket stora investeringar för att komma igång med trafik på banan, men projektet stöddes av lokala politiker. Man behövde ett bolag för verksamheten på järnvägen och är nu helt professionella. Järnvägen har 20 anställda, 14 km trafikerar, banan har tre stationer (linjen Anduze—Bambousseraiaie—Sant-Jean de Gard), man har 200 kördagar (på sommaren; man underhåller på vintern) och omsätter 1,8 MEUR. Utöver biljettförsäljningen har man intäkter från restaurang och butik. Banan ligger ungefär en timmes bilresa från havet och är inte så spektakulär med gå i ett vackert landskap. Först hade man bara ett lok vilket gav ett mycket stort underhållsbehov under säsongen – nu har man flera.

Man kör tillsammans 16 000 km per år, har varit igång i 23 år, har 140 000—150 000 resenärer per år, försöker undvika svart rök men ger en hanterlig miljöbelastning i förhållande till antalet resenärer. Resenärerna kommer från flera länder och det är en tydlig produkt eftersom man ser vad som händer. För tre år sedan stoppade man trafiken mitt i sommaren och har kommit fram att man ger 3 EUR i andra intäkter för 1 EUR i biljettintäkt – turistjärnvägar har stor ekonomisk effekt
Spårburen 3/13

på regionen där de verkar. Man säljer paket med mat och resa, har 80 % av det ekonomiska resultatet på försäljningen av paketen. Man har haft en stigande antal resande, men vill ha fler aktiviteter för att bli mindre ekonomiskt beroende (något år var det t ex för hett). Man har ett stabilt gäng tekniker anställda som bor i bygden – de kommer därifrån och blivit intresserade av järnvägen.

Man erbjuder också en resa som inte är för lång och har en internetsida – man säljer biljetter via Internet så att resenärerna slipper köa. Resenärerna kan betala med kort och det innebär att de då kan gå till samt tycker sig kunna betala för mera produkter och tjänster i butiken och restaurangen. Banan kommer att organisera UNECTO-konferensen 2013 och är delar av lokala nätverk. I framtiden önskar man hitta gemensamma grunder för regler, bl a för att ta tillbaka ett lok från Tyskland. Man har kommit från att nå ett mål per år till ett betydligt mer professionellt agerande. Han föreslog att man bör leta mer EU-medel för att m h a FEDECRAIL kunna hantera EU-reglerna effektivare. Man har nu olika aktiviteter på gång och personalen har nu 10—15 års erfarenhet, vilket innebär att man nu kan göra sådant som inte kunde göras i början. Jacques Daffis tackade för att föredraget blev klart i tid och lämnade öppet för frågor.

Jean-Louis Balandraud noterade att det verkar vara ett bra hanterat bolag och undrade om de i framtiden kan ta över järnvägsnätverk som inte används och göra andra bra av dem. Francois Zielinger svarade att man vill investera – man har 4 ånglok mer än vad man behöver för eget behov och kan restaurera lok för andra regioner och det kan också vara en möjlighet för de anställda att tjänstgöra på andra banor för att utvecklas – man är öppen för förfrågningar.

Jacques Daffis meddelade att måltiderna sponsrats av regionens turistkontor. Patricia Briquet från detta berättade att kommittén stöder hela regionen och ni kommer att se en del av den, ett turisttåg i regionen som har 20 000 resenärer per år och är populärt. Hon tackade för stödet och att välja Albi som konferensort m m. Hon fortsatte med att delegaterna kommer att få prova lokala produkter på lunch, hoppas att besöket ska ge goda minnen och att ni ska komma åter!

Bygga på den europeiska prioriteringen av det industrihistoriska kulturarvet

David Morgan introducerade Brian Simpson, EU-parlamentariker m m. Brian Simpson berättade att han har två saker av intresse att prata om nu, men det är problem att vara den som ska prata efter att mat och dryck intagits. Han inledde med att berätta om möjligheten att använda ånglok som avfallshanterare... Han saknar en definitiv undersökning av hur det lokala samhället påverkas ekonomiskt av museijärnvägar. Det är det som politikerna frågar efter – vad ger museijärnvägen samhället? Och han kan inte ge denna information... Men man måste utvidga undersökningen till det industriella kulturarvet. Man har varit väldigt provinsiella nu och har inte funderat på hur det påverkar det omgivande

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

samhället – det ger det lokala näringslivet bidrag och även det lokala samhället kunskap. Man måste utvidga nätverket till att omfatta allt industrikulturarv. Man vill ha EU-parlamentsstöd, men måste då ha siffror. För första gången har industrikulturarvet nämnts i ett EU-turistdokument, trots att industrin föddes i Europa.

Det är svårt att få förståelse för ånglok som kultur till skillnad mot opera, katedraler m m. FEDECRAIL betraktas nu som en tillförlitlig samtalspartner av EU. Det gäller även att komma igång med kontakter med ERA. Andra problem är att köra museitrafik på huvudlinjer och man ska ha ett möte på ERA om detta. ERAs huvudfråga är inte museitrafik, utan snabb- och godståg över gränserna. Om flyget haft samma utveckling som järnvägen funnes inte Airbus... FEDECRAIL är verktyget för att lösa problemen med ERTMS, europeisk förarlicens m m. Även på ERA finns det personer som gillar museitåg, men på huvudlinjerna finns de stora problemen att lösa!

Hur ska man få fram informationen om nyttan med järnvägens kulturarv för det omgivande samhället? Det är bra att det pågår arbete med detta i Frankrike, Storbritannien och på EU-nivå, men det behövs samordning. Politikerna vill veta vad man får tillbaka. Man måste också samarbeta med andra organisationer inom det industriella kulturarvet. Sista punkten han ville trycka på är att om detta ska göras måste man vara professionell. Det gäller alltså att utvecklas från att vara några som vill köra museitåg till att vara en del av turistindustrin – man konkurrerar med stranden, katedralen m m – och måste då ha god säkerhet, ge upplevelser m m. Man måste dessutom få besökarna att återkomma och de kommer endast åter om man ger en bra produkt. Här finns kvalitetsprodukten! Det industriella kulturarvet skulle vara fattigare utan er frivilliga. Åka hem och fortsatta leverera upplevelsen av det industriella kulturarvet. Ett område att utveckla är ungdomsarbetet – ungdomarna är framtiden och därför är ungdomslägren bra! Han vill hjälpa till och tackade för att ni hjälper till att bevara industrikulturarvet! David Morgan tackade honom för ett inspirerande föredrag!

En britt påpekade att ämnet för föredraget var industrikulturarvet och att samarbete med andra grupper nämndes och han undrade om de har EU-kontakter? Brian Simpson svarade att det finns europeiska organisationer för andra delar av industrikulturarvet, men de har inte samma erfarenhet av EU-kontakter som FEDECRAIL har. De andra områdena tittar dessutom inte på omvärlden och det finns ingen information om andra anläggningar inom dessa områden. Man måste dessutom försöka att få turisterna att besöka annat än huvudstäder och stränder... Nu är det stort med weekendresor och en möjlighet är att arbeta tillsammans med annat industriellt kulturarv för att tillsammans få besökare. Livius Kooy noterade att det pratats om ungdomslägren, men de bästa att få intresserade är genom att ge de minsta, de som är 1–3 år, upplevelsen av museitrafik. Brian Simpson höll med och berättade att Spårburen 3/13

han tog med sitt några dagar gamla barnbarn till en museitågsupplevelse m m... Sten Erson-Wester påpekade angående tävling med andra besöksmål att kan man inte slå dem så ska man gå med och undrade vilken möjlighet till samarbeten som finns? Brian Simpson svarade att han ser de franska upplevelsepaketet där turistjärnvägar är en del som en möjlighet. Men vissa museibanor går från ingenstans till ingenstans och man måste samarbeta med andra turistmål för att ge bättre upplevelser och mer bidrag till den lokala ekonomin. Ett exempel är att två arbeten i caféet är beroende av museijärnvägen på platsen. Det finns nu fler personer anställda i turistindustrin än i den tillverkande industrin... Kan man göra mer med ungdomslägren vore det bra, för det är bra för framtiden.

Påverkan av nationell och europeisk politik

David Morgan presenterade Stefano Benazzo. Stefano Benazzo tackade för inbjudan till att tala på konferensen och han tackade också för inbjudan till att hjälpa till med internationella kontakter efter 38 års arbete med sådana. Han föreslog att ta vara på fördelarna av kontakterna med de nationella organisationerna och deras erfarenhet och gärna tala om vad som kan vara av allmänt intresse. Det är också bra att ha med Brian Simpson och hans erfarenhet av europeisk politik i FEDECRAIL. Man bör starta och öka kontakterna med europeiska parlamentsledamöterna från olika länder, ser gärna en bildandet av en grupp av parlamentariker som är intresserade av museijärnvägstrafik och turistfrågor. Han har några frågor att driva, en är att jobba mot Europarådet som har fler medlemmar än EU. Den andra frågan är mer kontakter mellan FEDECRAIL och Ryssland eftersom de vill ha hjälp med bevarandet samt den tredje frågan är fortsatt samarbete NERHT som FEDECRAIL har ett avtal med.

Stefano Benazzo fortsatte med att det finns en kommitté i Italiens riksorganisation som kan vara till hjälp för FEDECRAIL. Man strävar också efter att ansluta de regionala organisationerna till den Italienska nationella. Det pågår också ett projekt som handlar om att renovera en järnväg. Man håller också på att komma igång med en reparationsverkstad. Dessutom försöker man hindra lok myndigheter från att stänga en järnväg. David Morgan påpekade att FEDECRAIL har två—tre medlemmar från Ryssland och att stadgarna i FEDECRAIL ger järnvägsorganisationer från hela Europa möjlighet till medlemskap och FEDECRAIL har redan 47 medlemmar från hela Europa.

Bekämpa metallstöld från turistjärnvägar

David Morgan presenterade Michel Lagarrue och berättade att problemet med metallstöld i Storbritannien har lösts genom denna metod. Michel Lagarrue berättade att han representerar *SmartWater* i Frankrike, att representation finns i flera länder, att företaget startades i Storbritannien 1996 av en f d polisman för att bekämpa stöld, att produkten har kontrollerats av militär och polis, 2003 kommersialiserades produkten, det finns en 1 000 000 unika koder i Storbritannien att märka metall- och andra föremål med samt att stulna

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

föremål kan identifieras även efter att de värmts upp till 980 grader till skillnad mot DNA-märkning som klarar högst 55 grader. Man har permanent kontakt med polisen, märkningen kan hålla upp till 5 år på de flesta föremål, men 6 månader på hud och på kläder för deras livslängd. Han hade applicerat lite på duken och visade hur det ser ut när den belyses. Den unika koden för varje kund(s anläggning) finns i en databas i Storbritannien och kan spåras. Eftersom koderna är unika och tilldelade kundernas verksamhetsställen kan man därför se varifrån ett stulet föremål kommer. Man försöker lösa kundernas problem. I Frankrike kan man inte placera kunderna direkt i databasen utan måste ha en hjälpfil till detta.

Man kan även erbjuda lösningar för kommuner m fl för låg kostnad. I Storbritannien arbetar man med kartor över kunder och stölder och stölderna går därmed ner (eller flyttas till ställen utan denna produkt). I Storbritannien är strategin att spåra saker med koden och den kan också sprutas på tjuven, med olika koder för olika brott. Genom att öka medvetenheten om produkten så minskar lusten att stjäla och varje kund har en specifik kod. Om man hittar något som är märkt så analyseras det i Storbritannien på SmartWaters eget labb, i Frankrike däremot på polisens labb, och föremålen kan därmed kopplas till specifika brott. *Network Rail* har använt medlet, inköpare av metall vet om denna märkning finns och 650 analyser genomförts. Det har blivit 45–82 % minskning av metallstölder där denna metod annorlunda. I Frankrike är strategin annorlunda – man har startat med att besöka små butiker för att informera om detta och har blivit certifierade av polisen. Efter introducering av denna metod har rånen i butikerna helt försvunnit. Dessa flyttar till områden utan metoden... Hoppas att detta ska stoppa hanteringen av stulet gods och skyltar berättar (för tjuvarna) att SmartWater används. Han visade en video om detta. Några statistiska uppgifter: 74 % av tjuvarna vill undvika ställen där SmartWater används och 1 000 tjuvar har förhindrats i sin verksamhet. I Frankrike arbetar man på att få metoden legalt godkänd – 97 % av kunderna i Storbritannien och 100 % av de i Frankrike har inte drabbats igen.

En britt undrade om nedsmält koppar kan spåras? Michel Lagarrue svarade att koppar smälter vid 600 grader varför spår av produkten finns kvar för att analyseras. En britt framhöll att detta även är till stor hjälp för annat kulturarv, som kopparkärl på kyrkor m.m. Michel Lagarrue påpekade att alla sorters materiel kan märkas – för en tjuv har damm på skon spårats. Det behövs endast lite vätska – en liten tub kan märka upp till 150 objekt. Någon frågade om vem som helst kan köpa produkten och vad kostar det? Michel Lagarrue svarade att man måste gå igenom hur den ska användas med kunden och för att märka innehållet i ett hus kostar det ca 120 EUR och 90 EUR per år för att vara kvar i databasen. För ett bolag måste det kollas hur mycket medel som behövs varför det kan kosta runt 380 EUR samt ytterligare något för certifiering.

Hur öka politikernas upplevelse av ångtåg, miljöfakta och framgång

David Morgan introducerade Reinhard Serchinger. Reinhard Serchinger inledde med att i tidigare presentationer har pratats om turistjärnvägarnas påverkan på lokal ekonomi, men det är också ett problem med klagomål från personer som bor i närheten, t ex om svart rök. FEDECRAIL miljögrupp (EWG) startades 2009 och ska hjälpa till med miljöregler. Det finns tre typer av politiker: De bra som stödjer turistjärnvägarna och dessa är tyvärr få; de indifferent, som är den tysta majoriteten och som ska förses med argument för att inte motarbeta turistjärnvägarna samt de onda som arbetar aktivt mot projekt, ofta representerande lokal affärsverksamhet o dyl. Han visade en bild från Harz som visade att rök och som kan vara nog för att stoppa projekt. Han har gjort undersökningar på en återstartad järnväg (stängd 1961, återöppnad 1999) med olika bränslen och utan dessa studier hade det inte blivit någonting på järnvägen.

Miljögruppen har studerat förekomsten av problem vid 274 järnvägar och 74 av dem svarade att de har problem: luftkvalitet, bränder vid banvallen, ogräsbekämpning, vad man ska göra av avfall, oljud, förorening av grundvatten samt eldning av fossilbränsle. Det finns flera fördelar med miljöåtgärder: mindre bränslekostnader, kortare påeldningstid, minskade underhållskostnader, att banvallsbränder undviks, färre böter, bättre kontakter med grannar samt bättre image i omgivningen. Det finns ett antal utmaningar: att övertyga traditionister i föreningarna om nödvändigheten av förändringar, att träna frivilliga och anställda i nya metoder, utveckla nya teknologier och kompetenser samt att få fram medel för att finansiera detta. Han har lite tid nu, men kan sända hela presentationen till alla som kontaktar honom (det går bra att kontakta red eftersom red fick presentationen av Reinhard Serchinger; red anm).

Det finns miljöfördelar av moderna ånglok: Stephensons panna är t o m nu den mest effektiva pannan för att koka vatten, extern förbränning av kol eller olja ger inga PM10 sotpartiklar, noll kolmiljöbelastning är relativt enkelt att åstadkomma. I Schweiz har ett nytt ånglok konstruerats och 3 prototyper tillverkades 1992 och 5 i serie 1996. Det blir samma körningskostnad men reduktion på 79 % av koldioxid- och 89 % kväveoxidutsläppen. Loket har ungefär 50 % av effektivitet hos ett diesellok så att med dess 50 % mindre bränslekostnader kan det t o m motiveras kommersiellt. Loket Har uppskattats av de närboende och det är också mindre förberedelser inför körning. Träningen av personalen var viktig – det kan då gå åt 650 liter mot 990 liter bränsle för otränade. Jämförelse mellan bränsleåtgång går det åt 80 l diesel för igångsättning mot 0,3 ton kol, vilket ger en kostnad på 57,60 EUR mot 60,00 EUR. Det gäller att kombinera bästa praktik från äldre tider med mindre lågkostnadsmodifieringar.

Specifikation för miljövänligt ånglokskol kan skickas (se ovan; red anm). Det mest viktiga är utbildning av de som eldar loket. Specifikation för det polska kol

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

som är bäst visades. Det bästa med att använda lite kol ofta är att det ger 20 % minskning av kolbehov och att det påverkar röken till det bättre. Effektiviteten av ånglok kan förbättras. Han visade även genomsnittliga emissioner från polskt kol. Alla partiklar från ånglok är större än 30 mikrometer, d v s de mest farliga små partiklarna finns inte i denna rök. Gnistfri operation genom ett inverterat stål i valv m m. Han sammanfattade med att turistjärnvägar är miljövänliga, men de måste skötas rätt, de små belopp som krävs (750 000 EUR per projekt) försvinner bland de flera hundra MEUR som har reserverats för denna typ av miljöförbättrande åtgärder.

Louis Poix påpekade att han har hört om detta flera gånger, men att man behöver gå fortare till nästa steg – att använda kol kommer inte längre att vara bra mot besökarna. Man måste studera detta om förbättringar ska uppnås och bränslet är inte problemet; måste kunna byta bränsle. Bränslet är halva budgeten och det gäller att kunna använda biodiesel m m. Man måste ha pengar för att förändra pannan så han framhöll att det gällde att stoppa pratandet och börja handla! Reinhard Serchinger tackade för synpunkten, men det har inte gjorts några studier av träbränning, men han ska starta detta snart. Louis Poix meddelade att man har bjudit in flera lok med vedeldning i samband med ett jubileum och då finns det flera att studera – man måste få ner bränslekostnaden. Jaap Nieweg berättade att på en nederländsk järnväg reducerades kolförbrukningen med 20 % genom att man ändra sig något och att det är skillnad mellan museijärnvägar, som vill visa historien, och turistjärnvägar, som bara vill ha minsta möjliga kostnad. Johan Vinberg berättade att ULJ har provat träbriketter och de brinner fort, vilket eldarna inte gillar för att mycket bränsle måste skyfflas. Reinhard Serchinger svarade att han ska studera detta. David Morgan framhöll att detta ska studeras liksom andra metoder – det är skillnad med välutbildade eldare som behöver 50 % mindre bränsle. För eller senare måste utförandet förbättras, helst utan att gå mot traditionerna. Han tackade därmed för dagens seminarier. (red 2013-04-12)

Årsmötet

Förhandlingarna inleddes med ”mötestrivia”: Föregående protokoll ansågs vara OK. Därefter presenterades och invaldes tre nya kandidater till **medlemskap**. Första sökande var *Fundació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari-Industrial* i Mora la Nova, Spanien. Dess ordförande presenterade föreningen som har tre verksamheter: museum, verkstad och utbildning för renovering. Den har 10 medlemsorganisationer. Det är en turistjärnväg som startar från Guldkusten, nära Tarragona, och han visade gamla och bilder från järnvägen. Projekter är delat i flera delar för de olika sträckorna mellan olika städer i området: Den första delen ska underlätta besök av slott m m i området, nästa är till ett gruvmuseum, därefter ska linjen gå till fler slott samt lokstall och verkstad vid en befintlig

järnväg. Linjen slutar vid Caspe. Fas 1 pågick 2011—2012 och var en verkstad för renovering av rullande materiel m m för 568 000 EUR. Han visade rullande materiel man startat med. Fas 2 är att bygga en km spår och restaurera en bro för att ge tillfälle att utbilda personalen. Han visade planen att bygga eller renovera byggnader och mer rullande materiel under renovering visades. Beslutades att ge organisationen medlemskap.

Nästa sökande var *Brienz Rothornbahn AG*, Schweiz. Heimo Eschensperger presenterade denna, som är en säsongöppen kuggstångsbana som stiger 1 678 m. Banan är smalspårig och har ångdrift sedan 120 år och ett nytt ånglok. Beslutades att ge företaget medlemskap. Den tredje sökande var *Rail Events Inc.*, Baltimore, USA. David Morgan berättade att han har träffat dem och att de kör ett antal museitåg, har rättigheterna till *PolarExpress*, har kört i Storbritannien och avser att köra där 2014. Beslutades att ge företaget associerat medlemskap.

Verksamhetsberättelse, ekonomisk berättelse och revisorernas berättelse presenterades och ansågs vara OK. Angående **val av revisorer** önskade David Morgan återkomma om dessa val senare – revisorn från Frankrike vill vara kvar, men han önskade återkomma om den andra revisorn. Efter konsultationer återvaldes Jean-Paul Lescat och Paul Roodbol. Inför **antagande av budget för 2013** informerade Heimo Eschensperger om medlemsavgiften: FEDECRAIL har 41 medlemmar från 27 länder och samlar 650 järnvägar. Det finns nu sammanlagt 4 187 poäng och FEDCRAIL växer i poäng, men inte i länder. Dessutom minskar avgifterna i EUR per poäng. Budgeten för FEDECRAIL är utan konferensen – denna varierar från år till år och ska normalt gå med (ett mindre) överskott och FEDECRAIL ska inte ta av medlemsavgifterna till denna. Man har nu tagit med översättningskostnaderna i FEDECRAILS allmänna budget, ej i konferens. Styrelsen föreslog oförändrad medlemsavgiftsintervall och tar 1 650 EUR från det ackumulerade överskottet. Jean-Paul Lescat noterade att det togs medel från reserverna, det var protest mot detta förra året och han är emot det. Heimo Eschensperger svarade att man har utgått från befintligt underlag och reserven är nu 28 500 EUR och man kan mycket väl ta från denna. Man har också inte haft en så bra överlämning av information och kunskap om ekonomin och ska nu följa upp denna och lära sig hur det blir för att kunna göra en bättre budget nästa gång.

Louis Poix påpekade att revisorerna saknat uppgift om banktillgångar och nu ändrar ståndpunkt. Heimo Eschensperger svarade att man kan se dessa på resultatet, men det är inte lätt – han avser att modernisera kontoplanen under detta år. Ian Leigh, som är HRAS kassör, påpekade att det varit oförändrad medlemsavgift i fem år – HRA fick lov att höja mycket efter 10 år och det är bättre att höja lite i taget. Heimo Eschensperger svarade att nu har det varit svårt att skilja på konferenserna och resten och det också är problem med att skaffa ett flerspråkigt bokföringsprogram, varför man nu använder Excel, men har ändrat detta till ett bättre upplägg. David Morgan påpekade att FEDECRAIL inte har tillgång till originalbokföringen,

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

men ska försöka få tag i denna. Man har haft samtal med FEBELRAIL om att ändra detta och måste ge Heimo Echensperger tid att komma in i detta. Guido Rossi påpekade att det kommer att behöva successiva förändringar av kontoplanen för att möta framtida önskemål, bl a för att hantera problemen med komma och punkt... Rik Degruyter påpekade att det som syns är den legala belgiska presentationen – så ska det vara i bokföringen vid slutet av året. Heimo Echensperger svarade att han har kontakt Joseph Van der Perre om detta och det kan skilja mellan vad som presenteras för det belgiska skattekontoret och det som presenteras för medlemmarna – målsättningen är att bättre kunna visa för medlemmarna vad som hänt. Beslutades att godkänna budgeten.

Under punkten *val av styrelseledamöter* blev det enhälligt omval av Jacques Daffis och nyval av Joseph van der Perre. Mötet fortsatte med *rapport från arbetsgrupperna* där Stephen Wood, HOG, tackade medlemmarna i gruppen, särskilt sekreteraren, för bra insatser under torsdagens gruppmöte. ERTMS är viktigt för gruppen och man har sänt ut en förfrågan till gruppen. Han riktade ett tack till Sverige för information och meddelade att Brian Simpson ska ordna ett möte med ERA i Valenciennes. Det hade även kommit intressanta synpunkter från Nederländerna, liksom om fjärde järnvägspaketet. Några brittiska problem hade behandlats på mötet och produkten *SmartWater* hade kort presenterats. Presentationen godkändes.

Reinhard Serchinger, *miljögruppen*, meddelade att man har arbetet med flytande bränslen, skatteundantag för diesel, alternativa bränslen för diesel- och ånglok samt testat biodiesel, som är kemiskt aggressivt och kanske kan användas för att ta bort målning... Man har fått sponsring för flera prov. Däremot har det inte blivit några framsteg om fastbränslen, men ska försöka med eldning av trä på en fransk bana och söker finansiering för detta. Han kan skicka mer information till intresserade.

Sten Erson-Wester från *ungdomsarbetsgruppen* (FEDEYOUTH) berättade att denna arbetsgrupp startats 2012, hade ett (första) möte i januari 2013, ska vara ett stöd för lägerarrangörerna samt ska göra en manual – Christian Albers har gjort denna och den har godkänts av styrelsen och är nu under översättning – man kan sända den till intresserade. Medlemmarna av gruppen ska ha erfarenhet av ungdomsutbyte och gruppen består av 9 medlemmar, Sten Erson-Wester är ordförande, gruppen har en liten budget och använder sig därför av telefonkonferenser. Man samarbetar med arrangörsorganisationerna, ska söka arrangörer, hitta finansiering till lägren – man har inget EU-bidrag – och arrangörerna letar därför finansiering själva.

Ungdomslägren kan fungera som rekrytering till medlemsorganisationerna och FEDECRAIL. Arbetsgruppen kan bli en stomme till en kommande ungdomsorganisation. Han presenterade deltagarna i gruppen – den ska ha sitt nästa möte senare i vår. Den kommer att Spårburen 3/13

arbeta med mycket, bl a ett lägerarkiv. David Morgan undrade om man har någon idé om att starta ett mer tydligt utbildningsprogram? EU verkar kräva detta och några medlemmar undrar vad lägren ger dem. Sten Erson-Wester svarade att lägren har flera mål varav ett är arbete av olika slag på de deltagande banorna, men även sociala och kulturella samt att visa fram FEDECRAIL. De som sänder ungdomar på lägren får tillbaka aktiva med mer kunskaper och kontakter. Det kan dessutom vara något för styrelserekrytering. Han hoppas att de fortsätter även när de blir äldre. David Morgan påpekade att det inte var svar på frågan. Sten Erson-Wester fortsatte med att han tänker prata om detta i gruppen. En britt berättade om erfarenheten från en egen ungdom som deltagit och kommit tillbaka med erfarenheter och entusiasm. Sten Erson-Wester påpekade att han hade hört detta från flera.

Heimo Echensperger meddelade att en *statistisk arbetsgrupp* på tre personer har bildats. Man har försökt samla in statistisk information från de organisationer som har sådan, bl a HRA och UNECTO. Man vill ha statistiska data om järnvägens kulturarv eftersom det är viktigt att kunna visa den kulturella relevansen på såväl europeisk som nationell nivå. Det kan också visa utvecklingen, även för jämförelser mellan länder. Det ska bli en webundersökning, en individuell länk sänds och det blir omedelbar sammanställning av resultaten. Resultaten blir också tillgängliga per land till medlemmarna och kan vara på olika språk. Det som ska undersökas är ekonomi (omsättning, resande/besökare...), järnvägsoperation (typ av tillstånd, aktiva fordon, linjelängd och körlängd) och det kulturella (antal bevarade fordon, antal frivilliga, antal medlemmar). Programmet kostar 1 500 EUR och FEDECRAIL ska kontakta FEDECRAIL-medlemmarna, inte deras medlemsorganisationer – riksorganisationerna skickar kontaktuppgifter som FEDECRAIL sedan använder för att kontakta medlemsföreningarna direkt. Detta ger resultat att återrapportera. Gruppen behöver utveckla en enkät med rätt storlek, översätta denna, få mejladresser till riksorganisationernas medlemmar, komma överens om en tidplan samt skicka ut enkäten, troligen i oktober.

Stephen Wood tackade för detta initiativ, sköter detta för HRA, tyckte det var en bra idé, men man samlar in data redan för myndigheterna och det kan bli problem att få svar på denna enkät. Heimo Echensperger svarade att FEDECRAIL samlar 650 banor och om man får 400 svar är det bra. Johan Vinberg föreslog att använda riksorganisationerna för att jaga medlemmarna om de inte svarar. Jaap Nieweg tyckte också att enkäten var en god idé, man kan få svar på egna frågor och kan kanske också hjälpa till samt att det också är intressant med nationella resultat. Heimo Echensperger svarade att detta är idén. Anders Johansson föreslog att även fråga om vilka och hur många ETCS-utrustningar som behövs. Heimo Echensperger såg poängen, men också problem. Han för gärna fram frågan, men kanske i en särskild enkät för detta – ekonomin borde inte vara problem.

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

En italienare tyckte också att initiativet var bra, men all trafik på det nationella nätet körs av nationella bolag och man behöver ta hänsyn till detta. Heimo Echensperger svarade att man måste lägga ner jobb på frågorna och även tänka på vad man svarar. Det gäller att även ta med dessa synpunkter vid översättningen. Reinhard Serchinger påpekade att när miljögruppen sände ut frågor fick man bara svar på de frågor som de svarande fick på sitt eget språk. En britt påpekade att det är bäst att fråga vid slutet av året för att få siffror från samma år. Heimo Echensperger svarade att han inte såg något problem med om det blir siffror från olika år. En britt undrade vilka som ska inkluderas? Museer med trafik på en linje, de som endast samlar lok och hur hantera de föreningar som inte är medlem i riksorganisationer? Heimo Echensperger svarade att om riksorganisationerna även skickar uppgift om icke-medlemmar blir även de kontaktade – man vill ha med allt. Från Tyskland hade han exempel med en som hittade 560 samlingar och VDMT har själva kunskap om 140 st... Om man vill stödja initiativet på något sätt så kan man skicka mejl till honom. David Morgan vädjade om att FEDECRAILs medlemmar ska hjälpa den statistiska arbetsgruppen med detta. Ett begränsat frågeformulär angående industrikulturav som sändes ut ledde till bra med svar.

David Morgan berättade under *övrigt* om nya funktioner som tillkommit, bl a p g a Keith Twymans död. Han har ersatts av Thomas Lange som medlemssekreterare och av Joseph Sabor som nyhetsbrevsredaktör – det ska komma mer information om detta på hemsidan. Nästa nyhetsbrev ska sändas ut så snart som möjligt...

Sten Erson-Wester tackade de engelska arrangörerna för 2012 års läger för **FEDECRAILs ungdomsutbyte** och berättade om målen med lägren. Han informerade om det åttonde ungdomsläget i Österrike som äger rum 2013-08-02—11 som kommer att äga rum på tre banor. Bregenz är basen och han visade schemat, det är hälften var mellan arbete av olika former och sociala och kulturella aktiviteter. Han visade en karta och smakprov på upplevelsena. Man har förlängt anmälningstiden till 2013-04-30 och intresserade anmäler sig till youthcamp@fedecrail.org. Man behöver frivilliga kommande arrangörer liksom bidrag till arrangerandet – han tackade VDMT som bidrar med 1 000 EUR.

Under **EU-fonder och projekt** inledde Livius Kooy meddelade att *SteamRail.net* har jobbat som 2005, har inte fått någon information, har några som fortfarande väntat på betalning, men nu är allt betalat och slutfört. John Jones meddelade att projektet *TRAIN21* inte nämndes i Helsingborg i maj 2012, men är en del av kulturprogrammet som FEDECRAIL fick veta om i Bryssel i juli 2012. Med EU-bidrag är det komplext - sex länder var inblandande, det skulle ha handlat om samarbete även om varje järnväg skulle sköta sig eget projekt för att sedan utbyta erfarenheter, särskilt om ungdomsverksamhet. 2012-11-05 var slutdatum, 60 % av önskade "poäng" fick man ihop men 89 % krävdes. Spårburen 3/13

Anders "Ante" Svensson kommer att stödja FEDECRAIL-styrelsen med sådana projekt – man har lyckats med EU-projekt på Gotland, men i Belgien har man inte lyckats och det finns också något att lära sig av detta. Om man får information om vad som fungerar ger det möjlighet att lära sig. Från 2014 är det ett nytt EU-stöd-program och man väntar sig mer av detta – när detta program är publikt ska det sändas vidare till FEDECRAIL-medlemmarna. Det kommer mer att handla mer om turism vilket EU alltmer ägnar sig åt. Dessutom är det fokus på samarbete med länder utanför EU liksom samarbete över gränser. Det gäller också att hålla sig väl med lokala EU-myndigheter.

David Morgan berättade att han (och delar av FEDECRAIL-organisationen) hade haft ett möte med de svenska medlemsorganisationerna om denna senaste bidragsansökan efter att ett mejl med krav m m skickades av MRO. Man har intervjuat alla inblandande, har kommit fram till vad som hände, hittade nästan anledningen till förseningen – det var brist på underlag men det hade hänvisats till en hemsida som tydligen inte de svenska organisationerna fick – han bad om ursäkt för detta. Dessutom framfördes synpunkter om avsaknad av transparens eftersom man tyckte att hanteringen av detta saknades i protokollet. Detta kortades allmänt men informationen kring hanteringen av bidraget har återinsatts och han bad även om ursäkt om att det blev fel. Dessutom fanns det synpunkter om hur det kom igång - det pratades om bidraget i samband med WATTRAIN-kongressen (i början av oktober) och man satte igång en process trots att det var kort om tid. John Jones plockade ut ansökningar efter dessas möjlighet att nå framgång hos EU och från Rumänien kom en särskilt bra ansökan trots farhågor om motsatsen.

Däremot om att allt agerande skulle vara transparent kunde han inte hålla med om, bl a för inte byta förtroenden och lagar. Dessutom att avbryta ansökan kunde han inte heller acceptera för att inte störa de andra ansökande. Angående kravet på att sätta upp en oberoende ansökningsgrupp vill man i stället ha en backup för de inblandande. Han höll inte heller med om kravet att vänta på nästa möjlighet att söka EU-medel. Han tyckte inte heller om sättet som breven sändes och hur de formulerades samt inte heller om att FEDECRAIL-styrelsen och/eller ansvarig funktionär inte först tillfrågades. Han önskade rent allmänt ett civiliserat uppträdande. Rik Degruyter tyckte att det vore en bra idé att ha foton på (styrelse)funktionärerna på FEDECRAILs hemsida och berätta vad de sysslar med. David Morgan tyckte detta var en god idé, även om han har berättat om de olika (styrelse)funktionärernas områden i verksamhetsberättelsen.

David Morgan meddelade att det inte mycket att berätta om **Europa Nostra** nu. Det meddelades att det finns bra information om **WATTRAIN** från USA utanför möteslokalen. Under **övrigt överenskommet med ordföranden** meddelade Stefano Benazzo att man får vänta på vad som händer med **stödaktiviteter för järnvägs-kulturarv i Europa** och behöver mer information innan FEDECRAIL kan agera. Ungern välkomnade till **nästa års konferens och möten** i Budapest, där det

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

kommer att vara en del nya inslag, t ex ett kvällståg runt Budapest. Man har många smalspåriga järnvägar att välja bland och det blir middagståg m m. Man kommer att ha ett tilläggsprogram i fyra länder: Rumänien Ukraina, Slovakien och åter till Ungern. Man kommer att besöka arrangörens hemstad, det kommer att finnas med en del som inte ingår i budgeten. Han önskade se er alla i Budapest nästa år. En britt frågade om datum för konferensen? David Morgan svarade att det troligen blir tidigt i april.

Under övrigt meddelade Jacques Daffis beklagade att det *baskiska järnvägmuseet* museichef inte kunde komma och tacka för *stödet* eftersom han har brutit en arm. *Till sist* hade revisorerna har en del kommentarer i revisionsberättelsen: om det är tillräcklig lobbying och om att resekostnaderna är resonabla men att det behövs klara regler. David Morgan svarade angående synpunkten att det lades för mycket pengar på resor utanför EU att detta inte hindras av stadgarna. Dessutom finns synpunkten att konferenserna dominerar bokföringen och att de är en stor del med subvention av annat. Skypemöten har en del problem med fler än fem personer och fysiska möten ger även bra möten med lokala organisationer. Om mötena minskades hände det alldeles för lite. FEDECRAIL har haft samma budget i 5—10 år och har inte ökat medlemsavgifterna, därför såg han inte problemen och tyckte att organisationen har viktigare saker att ägna sig åt (*red 2013-05-08*).

RIKSORGANISATIONSMÖTE 3

Plats: Arbetets museum, Laxholmen, Norrköping

Tid: 2013-03-14 kl 16 – 19

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, Rolf Eriksson (RE), Kjell Franzén (KF), EAA Sverige, styrelsemedlem VHS, Ragnar Hellborg (RH), ordförande MRO, Stieg Ingvarsson (SI), ordförande SFF, Håkan Johansson (HJ), vice ordförande SÅF, Sven Jönsson (SJ), styrelsemedlem BHRF, Anders Lind, ordförande ArbetSam (AL), Torsten Nilsson (TN), intendent Arbetets museum/ArbetSam, Rutger Palmstierna (RP), ordförande BHRF, Mikael Parr (MP), styrelsemedlem ArbetSam, Anders Sandström (ASa), Flygvapenmuseum, Anders Svenson (AS), kassör SÅF, Anders Svensson (ASv), styrelsemedlem JHRF, Staffan Söderberg (SS), Transportstyrelsen (del av mötet), Lars Torlamb (LT), styrelsemedlem BHRF, Jan Tägt (JT), generalsekreterare MHRF, Ida Wedin (IW), industriantikvarie, Christian Wollert (CW), Veteranflottiljen.

Deltagande organisationer: Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam, Båthistoriska Riksförbundet, BHRF, Experimental Aircraft Association (Sverige), EAA, Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, Museibanornas

Riksorganisation, MRO, Svensk Flyghistorisk Förening, SFF, Sveriges Segelfartygsförening, SSF, Sveriges Ångbåtsförening, SÅF, Vagnshistoriska Sällskapet, VHS.

Anteckningar:

TN och AL hälsade välkommen till Arbetets museum och detta möte. AL **inledde** med att berätta att han varit på Arbetets museum i 16 år och varit med om att starta ArbetSam, som från 98 museer som medlemmar nu är på väg mot 500 st. Därefter presenterade sig de närvarande med namn och organisation, se deltagarförteckningen ovan. TN framhöll att detta möte för första gången samlat representanter för alla nätverksorganisationer eftersom man nu även fått med flyg. Avsikten är att fortsätta med liknande möten en till två gånger per år.

Transportstyrelsens utredning av kulturhistorisk verksamhet

SS berättade att han arbetar på Transportstyrelsens huvudkontor, ekonomiavdelningen. Han har för Transportstyrelsen utrett förslaget till avgifter (bl a) mot kulturhistorisk verksamhet. Bakgrunden är att Transportstyrelsen bytt finansiering från anslag till avgifter, vilket inneburit stigande avgifter och behov av en anpassad verksamhet mot småföretag och det kulturhistoriska området. Det har hittills blivit kännbara kostnader som effekt av reglerna om självkostnadsfinansiering. Nuläget avseende behandlingen av kulturhistorisk verksamhet är att det förekommer avgiftslättnader inom järnvägsområdet, inga avgiftslättnader för luftfart, sjöfart och vägtrafik. Utredningen har kommit fram till att självkostnadsprincipen ger inte försumbara konsekvenser, i flera fall riskeras den aktuella verksamheten till följd av myndighetens avgiftsuttag: järnvägsverksamhet skulle slås ut, för sjö och flyg skulle vissa aktörer drabbas. AS undrade vem som gjort bedömning? SS svarade att myndigheten gjort det själv med visst stöd. Han visade ett diagram för effekterna för museijärnvägar och där blir det stora konsekvenser – i ett fall 120 % av intäkterna... AL påpekade att verksamheter med avlönad personal kan man klara ökade kostnader genom att minska antalet tjänster, men i ideellt arbete finns det inga personalkostnader att minska. AS fyllde på med att det ideell verksamhet kan reglera är underhållskostnaderna... ASv framhöll behovet av tydlig terminologi, d v s att använda termen *museitrafik på järnväg* i st f *museijärnväg* för att även den omfattande museitrafiken på statens spår ska omfattas.

SS fortsatte med att regeringen har framhållit att de kulturpolitiska målen ska främjas genom att de utvecklas o s v. För att klara dessa mål krävs avgiftslättnader för järnväg, sjö- och luftfart. För järnväg gäller att inga avgifter avses tas ut för tillstånd, tillsyn och registerhållning, nedsatta avgifter för godkännande av tekniska system och delsystem (max 5 000,- per ärende) men avgifter enligt självkostnaden på utbildningsområdet. Villkoret är att inte får vara kommersiell verksamhet – att fundera på är uthyrning av fordon till kommersiella aktörer. KF undrade om vad som då händer om man får ersättning för ex flyguppvisningar?

RIKSORGANISATIONSMÖTE 3 forts

SS och ASv svarade att man får ha intäkter, men dessa ska åter till och inte plockas ut ur verksamheten. RH undrade om Transportstyrelsen avser att behålla registrering av museifordon? SS svarade att det tänker man, men frågan är inte färdigbehandlad än. RH framhöll att han såg positivt på registreringen bl a för framtida forskning. SS påpekade att järnvägsavdelningen tycker registreringen är bra – skulle det inte bli någon registrering av museifordon är MRO inne på att själv göra det. RH påpekade att den inte omfattar tunnelbana och spårväg, vilket också vore bra för framtiden. GC såg en säkerhet för framtiden i att en myndighet handhar registreringen.

SS fortsatte med för luftfart föreslås inga avgifter för luftvärdighet och auktorisationsbevis. Det finns dock en oklarhet om innebörden om det önskemål som finns om att överföra tidigare militärflyg till civilt d:o. SI påpekade att det rör sig om ett litet antal flygplan – max 8 st. SS fortsatte med att övriga avgifter tas ut som tidigare. TN undrade om det finns register över flygplan? SS svarade att ett sådant finns, men avgiften är liten. Han fortsatte med att för sjöfart föreslås inga tillsynsavgifter, men övriga avgifter tas ut även fortsättningsvis. HJ undrade om ett fartyg både är traditionsfartyg och opererar kommersiellt – hur gör man då? SS svarade att det både ska vara traditionsfartyg och K-märkt. AL framhöll att man måste vara generös med att tillåta olika former för att få in intäkter. SS svarade att man inte hade synpunkter på olika former av intäkter, däremot ska pengarna stanna i verksamheten. PB undrade hur vad som menas med fartyg? Skepp brukar definieras som ett fartyg med över 12 m längd och 4 m bredd – båt är fartyg som är mindre än dessa mått. AC framhöll att f d Sjöfartsverket, numera Transportstyrelsen, har på senare tid bara intresserat sig för att kontrollera/inspektera fartyg på över 20 bruttoton eller transporterar minst tolv passagerare. TN undrade hur ett replikabygge som *Eric Nordewall II* ska hanteras? SS svarade att det borde kunna omfattas av de generösare reglerna. LT undrade om möjligheten att veteranbåtar över 40 år, replikabyggen och segelbåtar skulle omfattas av de generösare reglerna? GC framhöll att även mindre båtar kan klassas som fartyg.

SS fortsatte med att undantagen från avgiftsuttagen kommer att kräva ett ansökningsförfarande, där den sökande ska visa att verksamheten ska vara kulturhistoriskt intressant och inte kommersiell till sitt huvudsakliga syfte. PE undrade vem som avgör om verksamheten är kulturhistoriskt intressant? SS svarade att man får hjälp med att avgöra detta från de statliga museerna inom respektive område. Han fortsatte med att ett godkännande gäller t v. Men om detta undantagsförfarande ger Transportstyrelsen för lite intäkter kan det bli procentuella öknningar. ASv föreslog att även ta hjälp av riksorganisationerna för att göra den kulturhistoriska bedömningen. SS svarade att man vänder sig till de statliga museerna för att undvika risk för jäv, men dessa kan ha en dialog med riksorganisationerna. AS undrade om dagens uttag av grundavgift och tim- Spårburen 3/13

taxa skulle vara kvar. SS svarade att grundavgiften ska tas bort. RH påpekade att i november genomfördes ett ansökningsförfarande för järnvägsområdet – ska detta göras om? SS svarade att redan genomförd ansökan ska gälla samt att även traditionsklassning och K-märkning för sjöfart ska fortsätta gälla – det som kan hända är det eventuellt kan tillkomma något. RH noterade att därmed är den kulturhistoriska värderingen redan gjord, men frågan om verksamheten anses som kommersiell borde vara kvar att avgöra – när är denna genomgång klar? SS svarade att den måste bli klar under detta år eftersom det även gäller avgiftshanteringen för 2013. LT påpekade att han har en 90 år gammal men något förändrad båt som därmed inte kan bli K-märkt – hur hanteras den? SS svarade att då blir det ordinarie avgift.

RP påpekade att K-märkningens täckning varierar: av skeppen är många K-märkta, men av fritidsbåtarna är endast 0,2 % K-märkta. Detta påverkar i o f s inte avgiftsuttaget, men det finns andra Transportstyrelsekrav som drabbar dessa båtar, som krav på septiktanktömning. PE påpekade att åsikten om vad som är kulturhistoriskt intressant kan skifta över tid och därför är det viktigt att bevara så mycket som möjligt inför framtiden. SS svarade att i de flesta fall är det kulturhistoriska värdet självklart, men i några få procent av fallen kan det behövas experthjälp. SI påpekade att i utlandet finns andra regler och t ex i USA är det skattebefrielse för bilar som är 35 år gamla eller äldre – skulle det inte räcka att bara gå på ålder som gräns för gynnsam behandling? SS svarade att det vill man helst inte. GC framhöll med att det är grundtanken med BHRFs förslag till lagstiftning om rörligt kulturarv, men varje område ska själv komma fram till vad som ska gälla inom detta område för att sedan i en gemensam skrivelse även ta med respektive bevarandeområdes bedömning. Denna lagstiftning kan sedan ge Transportstyrelsen stöttning för undantagshandling av kulturarvet. RP framhöll att det gemensamma agerandet handlar om att skydda det rörliga kulturarvet – går det även för Transportstyrelsen att lägga in de kulturpolitiska målen bland det som ska styra verksamheten? SS svarade att nu går det inte att göra det. RP undrade om en framtida lagstiftning om att rörligt kulturarv skulle omfattas av kulturskydd underlätta för Transportstyrelsen? SS svarade att det skulle det.

KF undrade om att avgifterna inom flygområdet som är viktberoende – omfattningen av tillsynen följer inte vikten. SS svarade att detta verkade vara ett missförstånd – alternativet är inte omfördelning mellan kommersiella och ideella aktörer utan vilken del av Transportstyrelsens arbete som ska finansieras med skattemedel. PE undrade vad anledningen till vägtrafikområdets avgifter inte omfattas av dessa lättnader? SS svarade att inga tunga årliga avgifter finns inom detta område. PE svarade att somliga äger stora samlingar, och avgiftsuttaget kan bli stort för dessa. Inom vägtrafikområdet har man andra problem med Transportstyrelsen som ursprungslandskontrollen och registreringsbesiktning vilket diskuterats med Transportstyrelsen. Den lösning Transportstyrelsen pekat på är att söka dispens, men denna avgift har höjts med 333 %,

RIKSORGANISATIONSMÖTE 3 forts

vilket drabbar enskilda fordonsägare hårt tillsammans med andra avgifter. SS höll med om att kostnaderna för avgifter kan dra iväg om det handlar om många fordon, men det är ändå en liten del av värdet på fordonen, särskilt som avgiftsuttaget inte är årligt. JT påpekade att MHRF har medlemsföreningar som bedriver trafik med tyngre fordon, för vilka det krävs höga vägavgifter m m, vilket innebär att dessa måste ställas på och av beroende på när de används. Det kan bli stor kostnad för detta.

RH undrade vad som nu händer med utredningen? SS svarade att den är lämnad till regeringen, d v s Näringsdepartementet. RH undrade vad de avser att göra med den? SS svarade att de antagligen ska remittera denna till (bl a) riksorganisationerna. RH påpekade att enligt Transportstyrelsen senaste regleringsbrev ska finansiering av verksamheten inom kulturarvsområdet ske med skattemedel, men några områden gör det uppenbarligen inte, varför? SS svarade att det är verksamheter där kulturarvsverksamhet kan konkurrera med kommersiell d:o, t ex utbildning. RH påpekade att det då går att förbjuda kulturarvsområdet att utbilda för kommersiell verksamhet.

Lagfäst kulturarvsskydd för äldre fordon

RP framhöll att vi alla sitter i samma båt – problemet med bevarande av transportmedel och lagstiftningen om skydd för kulturarvet. Transportstyrelsen gör vad de är ålagda att göra. Grundproblemet är förarbetena till byggnadsminneslagen (Prop 1960:161, SFS 1960:690), där endast byggnader inklusive utrustning i dessa, men inte för rörliga ändamål, kan byggnadsminnesmärkas. BHRF kom på detta när man höll på med läckstabilitetsdirektivet för ångbåtar. EU medger undantag för båtar före 1965, men inte TS, och dessa förarbeten pekades ut som orsak. Problemen har bestått, även i lagen enligt SFS 1988:50 om kulturminnen. I ett senare beslut (1998/99:114 K, SFS 2000:265) tog man med transportmedel när det handlar om ut- eller införa dem ur riket, om svenska transportmedel är äldre än 100 år och över har ett värde över 50 000,- eller utländska transportmedel med ett värde över 50 000,-, då det är tillståndsplikt. Inget annat i om transportmedel står med i denna lagstiftning, varför den inte skyddar transportmedel som sådan, bara att de ska vara kvar i riket. I Transportstyrelsens instruktion står det bara om transportpolitiska målen, med att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem med funktions- och hänsynsmål. Regleringsbrevet säger inget om äldre fordon. Ett exempel är att ångbåten *Motala Express* inte får gå i sitt "hemnavatten", Vättern, och *s/s Trafik* är ombyggd för att klara de nya reglerna. Ett annat problem är förbudet mot tömning av septiktank i Östersjön. Regeringen säger att ska det finnas dispensmöjlighet för äldre fritidsbåtar, dock K-märkta sådana. Det finns dock endast 0,2 %, i praktiken 0,02 %, som är omfattade av undantaget.

Transportstyrelsen gör så gott de kan enligt sitt regelverk, därför måste man gå på regeringen via kulturdepartementet för att få till en förändring och därför har BHRF tagit fram förslag och gått till regeringen, men remissinstanserna tyckte att det räckte med K-märkningen, men enligt ovan räcker det inte. BHRF, SÅF och SSF hade ett möte med kulturministern, men det gäller att gå ett steg längre och hjälpa lagstiftarna, varför man ska gå på riksdagen. De ska träffa riksdagsmannen Edward Riedl och har därför gått ut med en skrivelse som andra kan anpassa för sina områden. En gemensam aktion är tänkt för att överlämna förslaget till kulturministern samt att jobba mot riksdagsmännen. TN meddelade att förslag till arbetsplan skulle kopieras och delas ut bland de närvarande.

Kunskapsbank för maskin- och teknikhistoriskt kulturarv

IW berättade att detta började för ett år sedan med en ansökan om bidrag till en förstudie och hon fick medel, som har använts till tre veckors arbete under året. Hon är frilansande industrianalytiker som med denna utredning försökt att få igång något, väcka idéer och så frön – hennes insats är nu slut. Utredningen utgår från Unescos konvention om det immateriella kulturarvet och den svenska tillämpningen av denna. Denna konvention pekar ut tre saker: bevarande av traditionella hantverkskunskaper, att främja ett levande bruk av kulturarvet samt stöd till brukare för kunskapsöverföring mellan generationer. Hon underströk att även industrikulturarv är hantverk. Man kommer då i kontakt med arbetslivsmuseerna och Sverige är helt beroende av arbetslivsmuseerna för att bevara kulturarvet. Genom att stödja dessa kan man göra sådant som annars inte vore möjligt att göra. Kunskapsöverföringen är arbetslivsmuseernas största problem. Att inrätta en kunskapsbank är inte en ny idé, men nu kan man komma lite längre och hon har träffat riksorganisationerna m fl och diskuterat behov och lösningar. I rapporten står det att det varit dålig uppslutning vid seminarier m m, men det är inte sant, då dels många var på plats, dels många mejl och telefonsamtal anlänt från personer som inte närvarade vid seminarierna. Hon har även diskuterat med sådana kan veta något om system för att hantera en kunskapsbank som ArbetSam, Arbetets museum, Wikimedia, Hantverkslaboratoriet i Mariestad, Sällskapet Vallonättlingar med Bruks-wikin samt Tidningen Åter med *Forumet* alternativ.nu. Hon framhöll särskilt att Göteborgs Stadsmuseum håller på med att etablera ett Industrihistoriskt centrum (bl a byggt på de magasinerade samlingarna från det nedlagda Industrimuseet) som är intressant, bl a för att hon inspirerat dem till ett nationellt tänk.

IW hade ett antal frågeställningar kring en kunskapsbank: vilka ska ha tillgång till kunskapsbanken, vilka uppgifter ska vara med, hur ska det se ut – webb eller databas? Finns det befintliga system att använda? Hur ska steget *Uppbyggnad* genomföras och finansieras? Hur kan man bygga en långsiktig finansiering och drift? Hon har identifierat tre problem: kompetens för kunskapsbank, omfattning av nätverk och utbildning. Kunskapsbanken ska stödja 1 436 arbetslivsmuseer

RIKSORGANISATIONSMÖTE 3 forts

med 31 600 aktiva medlemmar och 10 miljoner besökare årligen. Det har inte gått att hitta en komplett och fullständig lösning, utan det har gällt att hitta något som klarar de flesta problemen. Dessa är 1) *Kunskapsbank* för konkreta uppgifter som går att teckna ner. Den ska kunna hantera text, bild och film, att ämnen ständigt utvecklas, vara lätt att söka information i, många ska kunna mata in information samt endast kräva en mycket liten administratörsinsats. Hon hittade ett alternativ som täcker in detta: *Wikimedia* med *Wikimedia commons* (för bild och film) och *Wikibooks* (för instruktioner). Det finns hundratals ideella administratörer som hjälper till och det går att söka pengar från moderorganisationen i USA för att lära sig om systemet. ArbetSam har påbörjat ett samarbete med Wikimedia. Några måste dock våga nappa på detta och pröva systemet.

Som punkt 2) hade hon identifierat *kontaktnätverk*. Det kan handla om att hitta andra som har likadana maskiner och kunskaper. Det behövs ett företagsregister över hantverkare och leverantörer, register över såväl landets arbetslivsmuseers som övriga museers maskinella utrustning och genomförda renoveringar samt register över personer och museer med erfarenhet och specialkompetens. Även på detta hade hon identifierat en lösning, den databas som finns på *arbetslivsmuseer.se* där mycket redan finns, mycket mer än det man ser då man tittar i den via hemsidan. Hon föreslår att tillföra Arbetets museum medel för att utveckla denna databas och informera om att den finns. Punkt 3) är *utbildning*, som måste till, varav en del praktiskt. Det finns redan temakonferenser om kunskapsöverföring och hon föreslår att ArbetSams d:o stötts. Länsstyrelserna bör få öronmärkta anslag och medel till arbetslivsmuseerna för samarbeten *Teknik med historia*. Detta är inspirerat av det stöd som tilldelats hembygdsrörelsens *Hus med historia*. Länsstyrelserna skulle få se hur arbetslivsmuseerna fungerar och arbetslivsmuseerna kan få veta hur man bevarar kulturarvet. Något som också behövs är hantverksutbildningar i traditionell mekanisk verkstadsteknik. Det är en stor dipp på gång i det mekaniska kunnandet hos den yngre generationen. Det måste kunna bli ett yrke och kompetens. Man kan förlägga utbildningen till befintliga historiska mekaniska verkstäder. Unescos konvention ska skrivas på av Sverige, varför dessa förslag ligger i tiden och hon uppmanade museerna och föreningarna att utnyttja detta.

AL framhöll att när man tittar på kulturarvet så slås man av hur lite bidrag det delas ut – inom arbetslivsmuseiområdet sker det ett enormt arbete att peka ut för statsmakterna. RP påpekade att man kan undra varför fritidsbåtarna deltar i detta samarbete, men arbetslivets utveckling gav ökad fritid vilket avspeglat sig i (bl a) fritidsbåtsägande. Svenska båtkonstruktioner är dessutom en del av världsarvet, varför BHRF har föreslagit ändrad lagstiftning, som bl a handlar om att skydda det rörliga kulturarvet utöver det som redan är kvalificerat för K-märkning. Sedan tillkommer det förslag om K-RUT-avdrag som BHRF också för fram och detta med Spårburen 3/13

att kunna hänvisa till Unescos konvention låter intressant. IW påpekade att det gäller att använda detta och få med denna verksamhet i deras process. JT påpekade att hemslöjdsområdet(s organisationer) är mycket gamla och därför är de med i samhället sedan länge. RH framhöll att Wikipedia är bra till mycket, men man får komma ihåg att det är amatörer som handhar detta med de risker det medför. IW påpekade att detta både är ett problem och en styrka. PE påpekade att MHRF har tänkt på att förteckna leverantörer, men sett svårigheter, t ex att uppdatera informationen och att upprättandet av ett sådant register kan se ut som en auktorisation av de som är med i detta register. IW har erfarenheter från ett byggnadsvårdsleverantörsregister som hon gjort och det har då gällt att ta med "alla" men framhålla att det att de står i registret inte är någon garanti för kvalitet. PE undrade vad som sades på kunskapsbanksseminariet på RAÄ 2013-03-13? IW berättade att det var många museichefer på plats och många av dessa fick upp ögonen för detta område. (Tanken är att komplettera med en dokumentation av diskussionen efter Ida Wedins presentation vid detta möte; red anm.)

IW berättade att hon nu söker pengar för en förstudie om hantverksutbildningar: I vilken regi de kan drivas, vilken typ av utbildningar som behövs, var de kan ligga, vem som ska ha utbildningsansvaret, vem som kan vara lärare, vilken kunskap som bör ingå, vilka som kan tänkas söka utbildningen samt vilken arbetsmarknad det finns. AL påpekade att det finns en akademisk utbildning för byggnadsrenoverare på Gotland och föreslog att dra erfarenhet av denna. IW såg det som att skapa kompetens som kan ge en arbetsmarknad. MP påpekade att det finns en utbildning för industriantikvarier. IW berättade att hon gick en numera nedlagd sådan utbildning för ett antal år sedan. GC föreslog att börja med en grundteknisk utbildning för att sedan specialisera sig. IW höll med att man kan börja med en bred grund och sedan fördjupningsår. TN påpekade att det för att dessa ska få uppdrag gäller att se till att det kommer in mer pengar i systemet – man behöver kunna avlöna de som gått dessa utbildningar. MP föreslog att göra klart definierade delkurser att välja bland. PE föreslog att tussa ihop IW med personer inom MHRF som funderar inom utbildning.

TN framhöll att Arbetets museum vill jobba mer med databasen. RP berättade att BHRF hade en idé om databas för att få koll på vad som finns inom fritidsbåtsbevarandet. AL påpekade att Arbetets museum sökte bidrag fyra gånger för en motsvarande kunskapsbank, men fick nej alla gångerna... IW påpekade att nu finns Unescos konvention att framhålla som stöd för sin sak...

Ida Wedin kan nås på/via www.industriantikvarie.wordpress.com, twitter.com/industriantik, industriantikvarie@gmail.com och mobil 073-577 73 35.

RIKSORGANISATIONSMÖTE 3 forts

K-RUT-avdrag

RP framhöll att begreppet *Civilsamhället* är på gång nu och att det börjar efterfrågas alltmer. Inom våra verksamheter hanteras ett förbisett kulturarv utan stöd av lagar och regler riktade mot stat och marknad och man måste få ett skydd även av vårt kulturarvsbevarande mot statliga ingrepp. BHRF har tre punkter att framhålla: att det blir ett lagfäst skydd för det rörliga kulturarvet, att varje transportslag har sina egna kvalifikationskrav för att ingå i detta samt att det skulle finnas möjlighet att få ett K-RUT-avdrag att användas vid utnyttjande av professionell hjälp med renoveringar. Man har inte något konkret lagförslag – detta kan man låta kanslihusjästemän göra – och inte heller något färdigt förslag på K-RUT-avdrag. SI undrade hur det ska fungera för ideella organisationer som inte betalar skatt – hur kan de utnyttja detta? RP svarade att det blir skillnad i möjligheten att utnyttja ett sådant avdrag mellan organisationsägda och hushållsägda fordon. KF påpekade att vid flygrenoveringar handlar kostnaderna mest om materiel och avdraget medges endast för arbete. ASv påpekade att de båda järnvägsriksorganisationernas medlemmar är föreningar (eller andra typer av organisationer) som äger rullande material, men när det gäller bevarandet av industribanemateriel ägs detta ofta av privatpersoner som skulle kunna ha nytta av ett sådant avdrag.

PE framhöll att MHRF kraftigt stödjer förslaget om lagskyddat rörligt kulturarv och att även K-RUT-avdraget skulle vara av intresse för MHRFs medlemmar. Men han såg risk för den ständiga avundens protester och man ska dessutom äta elefanten i små stycken, varför han föreslog att börja med kulturarvsskyddet. GC påpekade att ett K-RUT-avdrag även kan skapa möjligheter till arbetstillfällen varför han föreslog att vända sig åt de hållet vid argumenteringen för detta avdrag. PB påpekade att man kan tycka om att äga en gammal båt, men kanske inte kan sköta den, varför det vore bra få att kunna anlita professionell hjälp. ASv konstaterade att GCs vinkling av argumentationen för K-RUT också går bra ihop med IWs hantverksutbildningsförslag, vilket kan användas till att låta förslagen stödja varandra. Han fortsatte med att också JHRF stödjer förslaget om lagskyddat rörligt kulturarv.

PE undrade om det är realistiskt att få igenom K-RUT-avdraget? RP svarade att regeringen har satt till en utredning som ska se över ROT- och RUT-avdragen och han talade med en handläggare på departementet som lät intresserad och dessutom med riksdagsmannen Edward Riedl som var mycket intresserad. Alla närvarande **var med på** att driva dessa frågor vidare. RP framhöll att ett första steg är att gå ut med ett memorandum och TN har skickat ut detta, därefter gäller det att sätta sig några stycken för att arbeta fram något gemensamt. Det gäller då att titta på vilka som ska sitta med i denna grupp; kanske fyra personer. PE påpekade att MHRF kan ordna fram någon som kan vara med. PB framhöll att man måste se bort från vilka som kan

tjäna eller inte tjäna på förslagen. RP påpekade att det vara någon från vardera av områdena luft, räls, väg och vatten och bad de närvarande återkomma om detta. Det gäller också att bearbeta en text för respektive transportmedel med egna kvalifikationskrav m m. Man bör fatta beslut i respektive organisations styrelse om att ansluta sig till detta och gärna då också ha en redigerad text färdig. Senare blir det dags för ett möte med kulturministern. **Uppdrogs** åt ArbetSam att samordna kontakter med kulturministern och kulturdepartementet.

SÅF meddelade att man kan plocka fram förslag till gruppdeltagare på styrelsemöte 2013-03-16 och MHRF meddelade att man kan få fram motsvarande inom en vecka. TN undrade vad det var för tidsplan? RP svarade att förslaget bör vara klart i slutet av april – föreslogs att försöka ha texterna klara till 2013-05-02 då ArbetSam har styrelsemöte. SI föreslog att låta EAA ta hand om representationen för flyget. TN såg ArbetSam som den femte medlemmen i gruppen. PE undrade om man klarar denna snabba tidplanen? RP svarade att det vore bra att ha förslagen framme innan partierna börjar valårshandlingen. TN såg det som mera realistiskt att ha allt klart till hösten. RP framhöll att en bra färdigtidpunkt vore till Almedalsveckan. AL påpekade att det tar tid att få en tid med kulturministern. JT berättade att MHRF skickar ut inbjudan till Almedalen till politikerna – i somras kom en assistent till kulturministern och besökte MHRFs plats. Någon undrade hur många personer som organisationerna organiserar? MHRF svarade att klubbarna tillsammans har 94 000, SÅF har några tusen, flyget drygt 10 000 och järnväg ca 15 000 organiserade. RP konstaterade att det tillsammans handlar om ca 150 000 st. JT påpekade att med tillägg av alla ”oorganiserade” intresserade kan det rörliga kulturarvet samla 300 000—400 000 st.

Torsten Nilsson sammanfattade diskussionen: En gemensam skrivelse sänds till kulturministern baserat på underlag från BHRF och sektorerna (båt, flyg, järnväg, väg och ArbetSam) ska utse representanter som bereder skrivelsen. Anmälan om ett (ev) seminarium på Almedalsveckan för att presentera detta förslag ska vara inne senast 2013-05-03 till Almedalens kalendarium. RH undrade vem som skriver utkast och RP svarade att sådant redan är utskickat. TN fortsatte med att gruppen försöker få ett möte med kulturministern till hösten – samtliga transporthistoriska centralorganisationers ordföranden ska vara med på denna uppvaktning. RP fyllde på med att det även gäller att tipsa kulturdepartementet om att finansdepartementet har en arbetsgrupp om att se över RUT och ROT, till vilka K-RUT skulle kunna läggas. GC fyllde på med att man kan framhålla att Sverige kan uppfylla Unesco-kraven genom att införa detta avdrag.

RIKSORGANISATIONS MÖTE 3 forts

Avslut

TN avslutade med att detta möte känts stort och att myndigheter nu tar oss på allvar samt att det blir ett nytt möte till hösten som ArbetSam kallar till. SI undrade om det sprids anteckningar från detta möte? ASv svarade att han hoppas på att dessa klara någon av de närmaste dagarna (vilket det blev med god marginal; red anm)... (red 2013-03-14)

DANSKT KOLERBJUDANDE

Hej alla, med dagens kurs där en dansk krona kostar 1,12 så blir priset per ton i storsäck på pall lastat i Vejle 2 570 SEK. Frakt tillkommer.

Detta skall jämföras med cirka 450 kr ton till Göteborg. Totalen blir då ca 3 000 SEK/ton fritt Lärje.

Prisskillnaden till direktimporterat kol från Polen har minskat.

Var god och sprid informationen.

hälsning morrgan
0707 - 87 36 44

Vidarebefordrat brev:

Från: Jan Holgaard <Jan.Holgaard@lhm.dk>
Ämne: LHM dampkul 2013 Bergslagernas J.
Datum: 5 mars 2013 14:30:39 CET
Till: morrgan <morrgan@tele2.se>

Hej Morrgan, Bergslagernas J.

Så har vi priserne på plads for Ångkul til den ny sæson 2013. Og de er uændret – samme priser som i 2012.

Vi kan tilbyde jer følgende:

Vare: Dampkul – Ångkul (lokomotivkul) løst, ca. 40-80 mm som tidligere leveret, oprindelse Polsk.

Pris ved afhentning vort lager Vejle:

Priser: Løst afhentet vort lager Vejle Havn: 2 190,00 DKK/ton. Tillæg v/levering i Big Bags på engangspaller 100,00 DKK/ton.

Termin: marts – august 2013 – efter nærmere aftale.

Tillæg ved levering:

Levering: Fragtillæg Vejle – 314 04 Landeryd, Sverige – ca. 22 paller = 22 tons per læs 7 612,00 DKK. Det vil være en fragt ved hele læs på ca. 346,00 DKK/ton forbehold for fragtstigninger.

Betaling: Netto kontant mod faktura ved overførsel til Jyske Bank Danmark konto nr.: 7254 200 181 2.
SWIFT.: JYBADKKK, IBAN.:
DK 20 72 54 0002 0018 12

Ovenstående priser er ekskl. moms, energifgifter, svovlafgifter og i dag kendte/ukendte direkte og indi-

Spårburen 3/13

rette skatter og afgifter af enhver art på afhentnings/leveringstidspunktet. Bemærk venligst at der ved levering af big bags på paller skal være truck til aflæsning. Såfremt De ønsker yderligere informationer er de velkommen til at kontakte os.

Vi hører gerne snarest muligt fra Dem.

Med venlig hilsen

Best regards / Mit freundlichen Glückauf

Jan Holgaard Nielsen

LHM, Lerche-Henriksen & Møller A/S

Jeppes Jensensgade 30

DK-7100 Vejle

tlf.: 0045 75 82 92 77

fax.: 0045 75 82 47 44

mob.: 0045 22 23 35 15

e.mail: jan.holgaard@lhm.dk

(Mejl från Morrgan Claesson 2013-03-05)

ARBETSLIVSMUSEER ARBETAR PÅ WIKIPEDIA

ArbetSam och Wikimedia Sverige samarbetar för att gemensamt förbättra Wikipedia. Inom samarbetet kommer arbetslivsmuseernas experter och frivilliga att lära sig redigera på Wikipedia så att de därigenom kan förbättra och skapa nya artiklar samt ladda upp både gamla och nya bilder och filmer för att bättre illustrera museernas skatter...

Läs hela pressmeddelandet på:

se.wikimedia.org/wiki/Pressmeddelande_2013-02-25

Nya spännande artiklar i Wikipedia

Arbetslivsmuseerna skall med sin expertkunskap hjälpa till att utveckla och bredda Wikipedia. Genom ett samarbetsprojekt med Wikimedia Sverige skall arbetslivsmuseerna bidra med kunskap inom de ämnesområden som man ansvarar för. Målet är att användningen av Wikipedia och museernas egna kunskapskällor skall öka samt breddas, inte minst inom skolundervisningen. När kom den första plastbåten? Varför är brandbilar röda och har de alltid varit det? Hur fungerar en dränkbar pump? Hur skränker man ett ramsågsblad? Var det en man eller kvinna som uppfann tvättmaskinen? Vem byggde Sveriges första traktor?

För mer information kontakta ArbetSams kansli, info@arbetsam.com. Under hösten 2013 arrangerar ArbetSam i samverkan med Wikimedia Sverige fem workshoppar på olika platser i Sverige för kunskapsproducenterna vid museerna.

Läs mer om projektet på:

<http://www.mynewsdesk.com/se/view/pressrelease/arbetslivsmuseer-arbetar-paa-wikipedia-840122>

Kontakt:

Torsten Nilsson, ArbetSam

Mobil: 0708-460 811

E-post: Torsten.Nilsson@arbetetsmuseum.se

ARBETSLIVSMUSEER ... WIKIPEDIA forts

Axel Pettersson, Wikimedia Sverige
Mobil: 0733-96 55 65
E-post: Axel.Pettersson@wikimedia.se

(Mejl från ArbetSam 2013-03-05)

KULTUR PÅ VÄG

MHRF arrangerar tävlingen *Kultur på väg* som en del av den Motorhistoriska Dagen (lite av en motsvarighet till vårt Tågsläpp) 2013-06-06. Bland årets fem finalister till denna tävling finns också järnväg med på ett hörn:

Samhällsföreningen i Lundsbrunn/Lundsbrunns Bygdegård i samverkan med Mariestads Fordonshistoriska Sällskap och Skara - Lundsbrunns Järnvägar/Skara Järnvägsmuseum
Nationaldagen och Motorhistoriska Dagen

Nationaldagsfirandet i Lundsbrunn, som är ett av de största i Skaraborg, startar vid Lundsbrunns station klockan 13.30 då veterantåget anländer. Därefter går barn och vuxna i kortege med veteranfordon i spetsen till bygdegården där firandet fortsätter. Bland annat arrangeras en fordonsutställning av Mariestads Fordonshistoriska Sällskap som på detta sätt manifesterar Motorhistoriska Dagen. Sista tåget tillbaka Skara går tillbaka ca kl 16.30.

Kontaktperson: Bertil Andersson 072-715 55 57
www.fordonshistoriska.com
www.bygdegardarna.se/lundsbrunn/
www.sklj.se
(Mejl från MHRF 2013-05-24)