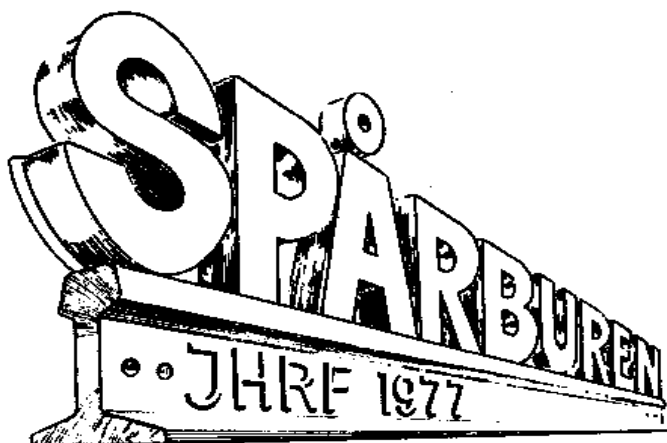


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



2/14

2014-02-12

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 första Spårburen enligt den nya tanken om tätare information. Den skulle egentligen kommit för någon vecka sedan, men att red blev sjuk några dagar kom emellan...

I detta rätt så omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med information om det kommande vår- och årsmötet, en kortrapport från höstens säkerhetsseminarium, en längre rapport om det begynnande arbetet med gemensamt trafik tillstånd (som mycket av vårmötet kommer att ägnas åt), uppmärksamhet på att Transportstyrelsens fordonsregisteravgifter är ute och spökar igen, ett meddelande om att FEDECRAIL nu har möjlighet att delta i ERAs arbete, något om Tågsläpp 2014-04-27 samt ett remissvar som sänts till Järnvägsorganisationsutredningen
- En artikel med rapport från Transportstyrelsens senaste branschrådsmöte
- Dokumentation av fyra till av seminarierna i Almedalen 2013

FRÅN STYRELSEN

Vår- och årsmötet

Välkommen på årsmöte och vårmöte den 8 - 9 mars i Nässjö.

Vi kommer att ägna en stor del av mötet till att diskutera ett eventuellt gemensamt tillstånd och ta vara på de synpunkter som framkommer för det fortsatta arbetet.

Det föreligger också ett förslag till ändrade stadgar för JHRF. Har du eller någon i din förening funderingar kring några ändringar så är vi tacksamma om vi får dem skickade till oss i god tid inför stämman.

Har du förslag på någon som du vill ska sitta i JHRF:s styrelse? Hör då av dig till Hans Rainer, som är valberedningens ordförande. Hans nås på 070-574 25 06 eller via e-post hans.rainer@tele2.se (Jonas Svartlok 2014-02-03)

Vi har sänt ut kallelse och dagordning till för några veckor sedan. Här kommer en upprepning av kallelsen samtidigt fungerar som en uppmaning att anmäla sig – uselt än så länge! Dagordningen har förändrats kraftigt för att lägga fokus på frågan om gemensamt tillstånd.

Praktisk information

Vi avser att hålla JHRF-mötena på lördag och söndag – grov tidplan för mötena och dagordning för medlemsmötet, se nedan. Dagordning för årsmötet enligt stadgan. Önskar ni få ytterligare punkter behandlade på medlemsmötet – skicka ett mejl med önskemål till styrelsen@jhrf.se!

Anmälan

Vi hoppas att så många som möjligt kommer, så att vi får en klar bild av medlemmarnas åsikter och önskemål i de viktiga frågor som står på agendan! Vi önskar **senast 2014-02-28** information om deltagare (namn och förening) till deltagande på lördagens resp söndagens möten inkl om ni tänker vara med på (någon av) luncherna enligt ovan eller inte till mejl anders.svensson@jhrf.se! Vi är också tacksamma för att veta er ungefärliga ankomst och avgång om ni endast har möjligheter att delta i delar av mötena.

Logi, mat, deltagaravgift m m

Mötena äger rum på Hotell Högland, Esplanaden 4, där det också finns logi. Rum bokas direkt hos hotellet på tfn 0380-131 00. Vi tar inte ut någon särskild deltagaravgift – JHRF står för fikapaus och lokal, lunch och ev middag betalas enskilt.

FRÅN STYRELSEN forts

Lördagens möte

äger rum på Hotell Högland, Esplanaden 4. Tidplan för mötet:

- 12:00 – lunch på Hotell Högland
- 13:00 – startar årsmötet
- 15:00 – årsmötet slut, fikapaus
- 15:15 – startar medlemsmötet
- 15:50 – startar gemensamt medlemsmöte med MROs medlemmar
- 16:40 – slutar det gemensamma mötet
- 19:00 – möjlighet till gemensam middag – vi avser dock inte att ordna någon sådan i förväg

Söndagens möte

äger (också) rum på Hotell Högland, Esplanaden 4. Tidplan för mötet:

- 09:00 – fortsätter medlemsmöte
- 12:00 – lunch på Hotell Högland
- 13:00 – slutar lunchen och därmed medlemsmötet

Dagordning

Ett antal punkter, bl a försäkringar, Almedalen m m, kommer att avhandlas på lördagens gemensamma möte med MRO.

- Mötets öppnande
- Gemensamt trafiktillstånd
- Övriga frågor
- Mötets avslutande

Säkerhetsseminariet

Helgen 2013-11-09—10 samlades representanter från ett stort antal föreningar för JHRF:s första säkerhetsseminarium.

Seminariet, som hölls på hotell Högland i Nässjö, leddes av Peter Heller och Peter Sjöqvist som på ett utmärkt sätt lotsade oss igenom två mycket informativa dagar.

Jag rekommenderar verkligen alla som har frågor kring seminariet ett ta kontakt med den som representerade just din förening och förhöra dig om vad som avhandlades.

Meningen är ju att sådan information ska spridas vidare internt i respektive förening.

Jag vill passa på att framföra vårt varma tack till Nässjö Järnvägsmuseum som ställde upp med såväl boende i sovvagn som utmärkt mat och möjlighet till samkväm på lördagens kväll. (*Jonas Svartlok 2014-02-03*)

Gemensamt trafiktillstånd

En grupp bestående av Stefan Blomstrand, Michael Carlsson och Jonas Svartlok har bildats för att genomföra den av årsmötet 2013 beslutade utredningen av gemensamt trafiktillstånd. Ett möte ägde rum på Transportstyrelsen 2014-01-15 med JHRF:s grupp samt Urban Vester, Folke Bark, Jerker Stubbans och Anders Ulwen från Transportstyrelsen närvarande.

Mötet inleddes med kort presentation av de närvarande från bägge parter varefter Jonas Svartlok översiktligt beskrev idén med ett gemensamt trafiktillstånd för de av JHRF:s föreningar som så önskar. Därefter beskrev Stefan Blomstrand våra tankar mer ingående med hjälp av bildspel.

Efter Stefan Blomstrands presentation inledde Folke Bark med ett antal synpunkter, liksom även Anders Ulwen.

Följande kunde konstateras:

- JHRF har ansvaret som Järnvägsföretag. Detta var JHRF:s delegater redan från början införstådda med vilket man inte riktigt hade uppfattat från TS sida under själva presentationen.
- Att auktorisera respektive förening att själva söka sina tåglägen är förmodligen inte en framkomlig väg. (Tillståndet för auktorisation är helt enkelt inte tänkt utifrån detta)
- Det krävs, beroende på hur många föreningar som ansluter sig, en eller förmodligen flera anställda centralt på heltid.
- Det blir ett mastigt arbete initialt med att få alla deltagande föreningar att sträva åt samma håll och göra likadant.
- Intern revision blir vital och det är extremt viktigt att genast hantera uppkomna risker och avvikelser.
- Det blir förmodligen en fråga om att söka licens och säkerhetsintyg istället för särskilt tillstånd på grund av att verksamheten blir mer omfattande. Det har i praktiken ingen större betydelse eftersom de undantag som faller under särskilt tillstånd ändå inte är tillämpligt på JHRF:s medlemsföreningar som kör på statens spår.

Ett antal synergieffekter kunde också konstateras, nämligen:

- Vi får synergieffekter i form av central larmberedskap, olycksutredare, kamratstödare med mera.
- Vi samlar kompetensen inom tillståndsområdet på ett bättre och effektivare sätt.
- Den administrativa bördan blir lättare hos respektive förening och mer energi kan läggas på kärnverksamheten.

Inget av detta är ”hugget i sten” men är förutsägbara effekter.

Slutligen enades vi om att JHRF ”filar” på det hela ut efter de synpunkter som framkommit och vi tar sedan ett nytt möte om ca tre månader. (*Jonas Svartlok 2014-01-15*)

FRÅN STYRELSEN forts

Därefter har styrelsen diskuterat frågan med gruppens rapport som underlag och då påpekades det bl a att de ekonomiska aspekterna (d v s behovet av anställd/a) är ytterst viktigt att ha fokus på i den fortsatta handläggningen av frågan. (red 2014-02-01)

Transportstyrelsens fordonsregisteravgifter – igen!

Minst en medlem har drabbats av en faktura på fordonsregisteravgift från Transportstyrelsen. Detta är fel – se nedan! Överklaga genast!

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:98) om avgifter inom järnvägsområdet;
beslutade den 14 augusti 2013.

...

5 kap.

1 § För varje järnvägsfordon som registrerats i Transportstyrelsens register över järnvägsfordon debiteras en fast årlig avgift om 155 kronor. Museiorganisationer är befriade från avgifter enligt detta kapitel.

Denna författning träder i kraft den 1 januari 2014. (TSFS 2013:69)

FEDECRAIL – nu företrädare i ERA!

FEDECRAILs 20-årsjubileum gjorde en flygande start och vi har nu mycket goda nyheter.

FEDECRAIL har beviljats den formella statusen av representativt organ i Europeiska järnvägsbyrån (ERA) under mötet som kommittén för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet (RISC) höll i Bryssel 2014-01-29—30.

Detta är en stor framgång. Statusen innebär att FEDECRAIL ska konsulteras av ERA vid utarbetandet av förordningar.

Förra året bestämde FEDECRAIL att man önskade komma i kontakt med ERA och senare ansöka om status som representativt organ.

Från och med nu kommer FEDECRAIL inte längre att konfronteras med nya regler i efterskott, utan får ge sin input under arbetet med att utarbeta dessa nya regler. På detta sätt kommer problemen för de mestadels små och frivilliga organisationer som kör kulturarvståg mer i fokus. (Mejl från FEDECRAILs Livius Kooy 2014-02-05)

Tågsläpp

Årets Tågsläpp äger som tidigare meddelat rum söndagen 2014-04-27. Nu har vi 29 anmälda deltagare, netto en mer än 2013. Bakom denna siffra ligger ”avhopp” av FMBBM (Frövi), mfÖSJ och MUMA samt tillskott av de ny(gamla) deltagarna JÅÅJ, SRJmf, TJF och ÖGJS (Glimminge). Annonserna är klar och sänd till Tågssommar för montering i originalet inför tryckning. Vad som återstår för några är att betala deltagaravgiften – 350,- till plusgiro 29 31 32-7 – och för många att skicka en text till Tågsläppshemsidan, www.jvmv.se/tagslapp/ – texten ska vara insänd senast 2014-03-31!

Remissvar och skrivelser

JHRF har nyligen svarat på en remiss – egentligen efter att remisstiden gått ut, men utredningen om järnvägens organisation, vars delbetänkande det handlade om, ska fortsätta och var intresserad av våra synpunkter inför det fortsatta arbetet. Betänkandet, SOU 2013:83, finns att hämta hem på Regeringens hemsida. Det är en rejäl lunta på 420 sidor, men det finns också en sammanfattning på 8 sidor att ladda ner!

Remissvar avseende Utredningen om järnvägens organisations delbetänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83) (till utredning N 2013:2 under Näringsdepartementet)

Inledning

JHRF består av 36 medlemsorganisationer, varav 33 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

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

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, förvaltd av Trafikverket.

Sammanfattning

JHRF är positiva till betänkandets beskrivning av järnvägsbranschens nuläge, problem och möjligheter. Förbundet pekar dock på att den i betänkandet använda termen museijärnvägar innefattar krav på egen infrastruktur och således utesluter den museitågstrafik som bedrivs på statens spåranläggningar, vilket är förbundsmedlemmarnas huvudsakliga verksamhet. Förbundet önskar dessutom tillföra beskrivning av järnvägsbevarandets samarbets- och internationella organisationer till beskrivningen av järnvägsbranschen. Även en beskrivning av förekomsten av järnvägsföreningar, verk-

FRÅN STYRELSEN forts

samma med bevarandet av järnvägens kulturarv, finner förbundet önskvärd.

Synpunkter

JHRF ställer sig i huvudsak positiva till betänkandets beskrivningar och förslag, men undantag för det nedan anförda. Förbundet vill också framhålla betänkandets goda beskrivning av järnvägsbranschen – dess nulägen, problem och möjligheter.

Betänkandets punkt 3.3.9 Järnvägsföretag

Betänkandet:

”...

På persontrafiksidan finns också ett antal *museijärnvägar* som i ett fåtal fall använder sin egen spårinfrastruktur, men normalt trafikerar även dessa statens spåranläggningar. ...” (vår kursivering)

Förbundet måste här peka på att det förekommer en otydlighet i den terminologi som används i betänkandet. Ovan används termen *museijärnväg*, som inte omfattar den enligt nedan (en ny punkt 3.3.13 Järnvägsföreningar) relativt omfattande trafiken med museitåg på statens spår- och järnvägsanläggningar, 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 Riksorganisations stadga 2007-03-10). I detta begrepp ingår alltså att en museijärnväg opererar på egen infrastruktur.

Förbundet föreslår att lydelsen i stället borde vara:

På persontrafiksidan *förekommer också museitågstrafik som dels* använder sin egen spårinfrastruktur, *dels trafikerar* statens spår- och järnvägsanläggningar. *Museitågstrafiken på statens spår- och järnvägsanläggningar är mer omfattande än den på egen spår- och järnvägsanläggning.* ...” (ändringar kursiverade)

Betänkandets punkt 3.3.12 Samarbetsorganisationer

Förbundet önskar komplettera sammanställningen med att även museitrafiken på järnväg har samarbetsorganisationer: Förbundet (alltså Järnvägshistoriska Riksförbundet, förkortning JHRF), som (i första hand) samlar de organisationer som bedriver museitågstrafik på statens spår- och järnvägsanläggningar, och Museibanornas Riksorganisation (förkortning MRO), som samlar de organisationer som bedriver museitågstrafik på egen spår- och järnvägsanläggning. JHRF har f n 36 medlemmar – 32 svenska ideella föreningar, en dansk ideell förening (med verksamhet även i Sverige och övriga Norden), ett aktiebolag, en kommunal stiftelse och en ekonomisk förening – och MRO har 21 medlemmar. Tillsammans samlar de båda riksorganisationerna 51 organisationer, eftersom det finns 6 gemensamma medlemmar.

Övergripande finns organisationen Arbetlivsmuseernas samarbetsråd (ArbetSam), som samlar (framförallt) museer inom det industri- och fordonshistoriska området. I denna organisation finns även några järnvägsmuseer med stationära samlingar med. Ett spirande samarbete mellan (f n) tio riksorganisationer som är verksamma med bevarandet av (främst) det rörliga kulturarvet (d v s transportmedel av olika slag) finns också – i detta deltar också JHRF och MRO.

På det internationella området finns en europeisk organisation för musei- och turisttågstrafik, European Federation of Museum & Tourist Railways (FEDECRAIL) och en motsvarande världsorganisation, The World Association of Tourist Trams & Trains (WATTRAIN). JHRF och MRO är medlemmar i FEDECRAIL, MRO också i WATTRAIN.

En ny punkt 3.3.13 Järnvägsföreningar

Förbundet saknar en punkt som avhandlar järnvägsföreningar, framförallt då föreningar (och andra) som bedriver museitrafik. Dessa föreningar räknas av Transportstyrelsen som järnvägsföretag (betänkandets punkt 3.3.9) och lyder under (i stort sett) samma regelverk som de ”egentliga” järnvägsföretagen, särskilt då de föreningar som bedriver museitrafik på statens spår- och järnvägsanläggningar. Väl ute på spåren fungerar den museitrafik som bedrivs på statens spår- och järnvägsanläggningar som vilket som helst av de kommersiella järnvägsföretagens trafik – man delar spårutrymme, behöver ta hänsyn till varandra och stundtals samarbeta. Det som skiljer är syftet med trafiken – ett kommersiellt järnvägsföretag utför transporter, museitågstrafikens ”järnvägsföretag” leverandör järnvägens kulturarv.

Totalt körs årligen ca 200 000 museitågs-km i Sverige varav ca 60 % på statens spår- och järnvägsanläggning (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. Det totala omfånget av verksamheten är således ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

Däremot innehar museitågsverksamhetens organisationer en relativt betydande andel av Transportstyrelsens tillstånd för järnvägsföretag – närmare 30 % (29 av 101 st enligt Transportstyrelsens hemsida 2014-01-10).

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).

Mer om museijärnvägarna och -spårvägarna, men även övrigt föreningsliv och järnvägs- och spårvägsbevarande finns att läsa i betänkandet *Museijärnvägar*, SOU 1979:18. Denna kompletteras med fördel med boken *Museibanor och Veterantåg* (Trafik-Nostalgiska Förlaget 2005) som berättar om järnvägsbevarandets fram-

FRÅN STYRELSEN forts

växt från de olika föreningarnas perspektiv. En aktuell sammanställning över upplevelser – museer, banor, utfärder, dressinuthyrning och övrigt – på järnväg och spårväg finns i den årligen utkommande broschyren *Tågsommar*, som finns tillgänglig på Internet (www.teknikarv.se/ts/).

Betänkandets punkt 5.3 Kravet på särredovisning i Bilaga 3

Betänkandet:

”...

Undantagen till detta är viss trafik med *museijärnvägsfordon* och sådan verksamhetsutövare som, utan att motta statligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § JvL.

...” (vår kursivering)

Enligt förbundets synpunkter på betänkandets punkt 3.3.9 Järnvägsföretag ovan föreslår vi att termen *museifordon* används i stället.

TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTEN

Möte 2014-01-14

Mötet samlade 53 personer. Här kommer lite info som jag bedömer är viktig för oss. Dagordningen, presentationerna, mötesanteckningar m m finns på Branschrådets hemsida under länken:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/branschradet/Moten/Moten-2014/Motet-den-14-januari-2014/>

Angående infrastrukturbegreppet (om t ex undantag från regelkrav för mindre infrastrukturer) har Transportstyrelsen lagt ner sitt eget arbete eftersom Näringsdepartementet har något liknande på gång.

Frekvensfilter för GSM-R (mot 4G) blir tillåtna, Trafikverket har tagit fram en teknisk lösning och försök ska inledas.

Angående TSD Infra och Energi nämndes att fristående (smalspårig, t ex Roslagsbanan) och privatägda sidospår får undantas. Undertecknad frågade om depåspår också är undantagna och det svarade man att de är – om de bara används för järnvägsföretagets egna fordon. Anne-Marie Olofsdotter framhöll att det är viktigt att det formuleras som ska undantas, inte kan undantas.

Det pågår ändringar av lokförardirektivet som gäller yrkes- och språkkompetens samt medicinska kvalifikationer.

Angående säkerhetsintyg så frågade Anne-Marie Olofsdotter om särskilda tillståndet skulle påverkas. Man tyckte att frågan var intressant, den ingår i revisionen av första järnvägspaketet, frågan där är vilka

undantag som kan ges och frågan lever – Näringsdepartementet håller på att se över detta och ska då också ta ställning till det särskilda tillståndet. Här ser red anledning för JHRF och MRO att ta kontakt och hålla sig underrättade!

I en ”spaning” berättade Transportstyrelsen att ERA (och kommissionen) är på väg mot att utrymme för nationella regler ska minska kraftigt – det ska i princip endast behövas sådana för öppna punkter i TSD:erna. I framtiden är det TSD:er och CSM som ska ge underlag för detta (reglerande). På detta har arbetet med omarbeting av JTF avstannat och man avvaktar vad som ska hända. Detta ledde till en omfattande diskussion på mötet om vådan av att det (potentiellt) skulle bli företagsregler i stället, vilket skulle göra det svårt och oöverskådligt. Från Trafikverket framhölls att riktningen mot ERTMS ändå innebär att det blir gemensamt europeiska regler (på dessa) – under tiden kommer de nationella reglerna att leva kvar på icke-ERTMS-nätet. Vad ERA vill förhindra är nya nationella regler på ERTMS-nätet. Det framhölls också att JTF måste underhållas i väntan på vad som komma skall, att det behöver kollas med andra länder om de har samma uppfattning om vad ERA vill åstadkomma och att denna fråga behöver tas upp med Järnvägsorganisationsutredningen.

Det nämndes angående underhåll av TSD Drift att diverse operativa regler (t ex om felaktiga signaler och passage av signal i stopp) är på väg in i denna – kan man se som en del av utvecklingen mot det som avhandlades i stycket ovan.

EU-kommissionen har gett ERA i uppdrag att ta fram regler för ombordpersonal att införas i TSD Drift och Trafikledning. Detta gäller ombordpersonal med säkerhetskritiska uppgifter, även i nationell trafik, och handlar om exempelvis yrkeskvalifikationer, medicinska krav och att intyg ska utfärdas av arbetsgivaren. Detta har forcerats fram och ska behandlas i RISC i sommar. Transportstyrelsen är själva kritiska till dessa idéer och efterlyste bl a kostnads-/nyttoanalys. Det framhölls att ombordpersonal har olika grader av ansvar för det säkerhetskritiska – avgränsningarna kan bli besvärliga! Red framhöll behovet av undantag för museitrafik och då särskilt för sådan på egen infrastruktur samt – understrykande det Anne-Marie Olofsdotter nämnde ovan – att undantag ska skrivas som ska, inte kan!

I ett förbättringsförslag framhölls behovet att ha färre punkter på mötena – eller tätare eller längre möten. Även att någon gång fokusera på ERAs tyngre frågor – med medverkan från dessa.

Efteråt framhöll red för de som ledde mötet att det vid regelskrivning är viktigt med terminologin – avser man all museitrafik på järnväg ska man skriva detta, avser man specifikt museijärnvägstrafik (på egen infra) ska denna term användas – nu får man en känsla att termerna blandas ihop. (red 2014-01-14)

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN

Denna gång fortätter dokumentation av de många seminarier under Almedalsveckan 2013.

Seminarieret *Järnvägens samhällsnytta*

Detta seminarium ägde rum i vagnen måndagen 2013-07-01 med 16 st närvarande (inkl talare).

SJVM

Jonas Svartlok introducerade seminarieret och Robert Sjöo. Denne började med att Trafikverket inte har något direkt kulturhistoriskt uppdrag från staten för att driva museet. Man har i stället ett indirekt uppdrag från regering och riksdag – Trafikverket ska ansvara för kulturarvet inom sitt verksamhetsområde genom museiverksamhet. RAÄ påpekar att ansvaret för kulturarvet delas av alla. Långsiktiga mål för Trafikverkets museer är *samla* – att vårda och aktivt utveckla en nationell samling av föremål, fordon och handlingar från vägtrafik- och tågtrafikområdet –, *veta* – att bygga och utveckla kunskap om vägtrafikens och tågtrafikens historia och deras betydelse för samhällsutvecklingen – samt *visa* – att med människan och miljön i centrum förmedla kunskap om vägtrafikens och järnvägens betydelse i dåtid, nutid och framtid.

Museet omsätter 40 MSEK och får sina medel från Näringsdepartementet, utför 35 årsverken avlönat arbete, har årligen 50 000–55 000 besökare samt 300 fordon. Det bedriver tågtrafik som järnvägsföretag med eget tillstånd från Transportstyrelsen och dessutom en fin restaurangverksamhet ombord på tågen. Stödföreningen – *Järnvägmusei vänner* – med drygt 1 200 medlemmar gör uppskattningsvis 5 årsverken ideellt arbete och svarar sedan 2011 för museets bildregistrering som ett *Fas 3*-projekt med ca 25 personer anställda. Sveriges Järnvägmuseum förvaltar ett kulturhistoriskt världsarv som inte bara är lok och vagnar. Man bevarar även handens kunskap genom att skapa autentisk miljö. Denna kunskap är ofta förlorad, men man återskapar denna. Museet har många målgrupper, bl a barnfamiljer och intresserade. Det finns över en halv miljon foton som digitaliseras, hyllkilometer med arkiv, gamla och nya järnvägsböcker – museet har tagit över arkiv och har ett bibliotek. Den publika verksamheten omfattar utställningar, att kör tåg samt speciella aktiviteter. Numera är det *öppet magasin* under sommaren.

Han fortsatte med omvärldsanalys och några jämförelser: Majoriteten av statliga museer ligger under kulturdepartementet. Sveriges Järnvägmuseum kostar staten betydligt mindre än Armémuseum (ca 50 MSEK i anslag) och Flygvapenmuseum (ca 41 MSEK i anslag) som båda ingår i Statens Försvarshistoriska museer. Statens Maritima museer är en av Sveriges största museimyndigheter (ca 115 MSEK i anslag och ca 110 MSEK i intäkter från Vasamuseet). Stödet till de ideella järnvägmuseerna kanaliseras via Riksantikvarieämbetet – 6 MSEK per år som ska fördelas på samtliga ca

1 400 arbetslivsmuseer. De försvarshistoriska arbetslivsmuseerna – före detta garnisonsmuseerna (Sveriges militärhistoriska arv) – delar på 30 MSEK via Statens Försvarshistoriska museer och delvis Statens Maritima museer. *Om de statligt finansierade museerna ska anses representativa för landet så har krig betytt mer än transporter för Sverige under 18- och 1900-talet.*

Han underströk att museibanor och järnvägsföreningar förvaltar en stor del av det nationella järnvägsarvet. Merparten av det unika arvet från smalspåriga privatbanor finns på museijärnvägar. Flera museibanor utgör kompletta välbevarade kulturmiljöer som dessutom hålls levande. Många fordonstyper finns endast hos järnvägmuseiföreningar. Kompetensöverföringen sker huvudsakligen i de ideella miljöerna – detta innebär bevarande av kunskap och utgör rekryteringsbas för museets trafikverksamhet, där han exemplifierade med ett antal medarbetare, bl a sig själv. Med den ideella verksamheten kan museet åstadkomma oslagbara arrangemang och han exemplifierade med *TÅG 150* under järnvägens 150-årsjubileum 2006: 19 ånglok, 15 ellok, 11 motorlok och 74 personvagnar i 187 tågavgångar. 547 funktionärer, varav en ärkebiskop och en talman. Över 31 000 besökare under fyra dagar (17 000 på lördagen). Ida Wedin tyckte att detta borde sägas på ett av seminarierna 2013-07-02. Hon önskade också siffrorna att meddela på andra seminarier.

JHRF

Jonas Svartlok inledde med att han är ordförande för JHRF (Järnvägshistoriska Riksförbundet), en organisation som organiserar de veterantågsföreningar som trafikerar det allmänna järnvägsnätet. Organisationen bildades 1977, har idag 35 medlemmar som tillsammans har ca 15 000 individuella medlemmar. Medlemsföreningarna genomför 60 % av den samlade museitrafiken. Tidigare kördes trafiken på det allmänna järnvägsnätet under SJ, nu har föreningarna egna trafiktillstånd. JHRF samarbetar med (och är medlem i) den europeiska järnvägmuseiorganisationen FEDECRAIL och det europeiska järnvägsregleringsorganet ERA samt är sedan slutet av 2012 godkänd utbildningsorganisation för lokförare. Det museiföreningarna kan tillföra till samhället är att man förvaltar det järnvägshistoriska kulturarvet, främst i form av fordon, men även lokstall. JHRFs medlemmar kan visa historisk järnväg överallt där det finns (normal)spår. Förbundet arbetar tillsammans med NRSA (samarbetsorganisation för de som underhåller spåren) om hanteringen av det nya signal- och säkerhetssystemet ERTMS, som innebär att säkerhetssystemet ”flyttar in” i fordonen. Detta är ett särskilt problem för musei- och spårunderhållsfordonen (genom den stora typrikedomen och få fordon av varje typ – det är typgodkännande som kostar). Inriktningen är att hitta lösningar som inte påverkar det historiska värdet samt att det ska bli enklare och billigare att installera ERTMS-utrustning – detta är ett bra exempel på samhällsnytta!

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

MRO

Ragnar Hellborg inledde med att han är ordförande för MRO (Museibanornas Riksorganisation), som samlar de föreningar (m fl) som kör museitrafik på egna banor. MRO har 21 medlemmar där några är spårvägar, resten järnvägar. Medlemmarnas verksamhet är helt ideell och började ofta med att man samlade lok och vagnar. Den fortsatte sedan med att man skaffade bana inklusive fastigheter. Banorna samlar materiel och kunskap från svunna tider och i Sverige finns en tidig museibana, ÖSIJ, som var de tredje i världen.

Resenärerna får en konkret bild av hur en järnväg fungerade förr: De köper biljett, sätter sig i tåget, stannar under vägen och deltar på så sätt i visningen av ett levande museum. Medlemmarna ägnar sig åt bevarande och restaurering av föremål samt bevarande och spridning av kunskap. Museibanorna är ett kulturarv, har inte verksamhetsbidrag och lever därför på intäkter från sålda biljetter. Verksamheten lyder under Transportstyrelsens regelverk – Riksdagen beslutade att avgiftsbelägga Transportstyrelsens verksamhet, vilket även inkluderade den mot museibanorna, men MRO har lyckats avvärja det mesta av detta. Återstår Transportstyrelsens regelverk, som är uppbyggt för dagens trafik, men museibanorna kör inte 200 km/h, transporterar inte farligt gods, kör inte på natten m m och klarar sig därför med ett förenklat regelverk.

Museibanors roll för besökarna är att de ger intäkter och i gengäld förmedlas en historisk berättelse. Besökarna kommer från närområdet (mindre än en timmes resa), har varit där tidigare eller blivit rekommenderade och det är mest barnfamiljer. Vid en resenärsundersökning som genomförts framkom åsikterna att besöket var upplevelse, det var värt uppoffringen men däremot inte handlade om nostalgi. Banan som genomförde undersökningen (ÖSIJ) har 200–300 resenärer per veckodag och de inte så stora skillnad mellan veckans dagar vid daglig trafik.

De etablerade museerna har 18 miljoner besökare och får 2,6 GSEK från staten, arbetslivsmuseerna har 10 miljoner besökare och får 6 MSEK. Besökarna spenderar mer på andra företeelser i omgivningen. En engelsk undersökning om påverkan på området har visat att den ekonomiska påverkan är 80–90 MSEK på museibanans omgivning. De engelska föreningarna har dock mycket fler besökare. Han visade lite om hur pengarna spenderas och man planerar en motsvarande undersökning vid en svensk museibana och letar finansiering till denna. En slutsats man redan kan dra är att järnväg spelar stor roll för handlaren tvärs över gatan!

Debatt

En besökare frågade om rekryteringsbasen. Denne hade även en pedagogisk fråga – kan man integrera med skolan? Robert Sjöo svarade att skolorna har svårt med pengar. I den publika verksamheten är en skådespelare anställd. Jonas Svartlok svarade att JHRFs medlemsförbundet Spårbyrå 2/14

reningar är dåliga på detta, men kan dock ta sig till platsen där efterfrågan från skolan finns. Ragnar Hellborg svarade att museibanorna hade mycket fler sådana besökare förr än nu – skolorna har inte pengar och föräldrarna får inte bidra med pengar. Robert Sjöo fyllde på med att Trafikverket inte har skolverksamhet p g a att man inte finns i alla kommuner. En besökare frågade om man komma upp på loket? Ragnar Hellborg svarade att den möjligheten finns på ÖSIJ, Staffan Beijer uppmanande intresserade att komma till GHJ 2013-07-04 och Jonas Svartlok påpekade att det handlar om en säkerhetsfråga. Jonas Svartlok tackade för deltagandet i seminariet och Robert Sjöo framhöll att det var en bra seminarielokal.

Seminariet *Kunskapsöverföring för det immateriella kulturarvet*

Detta seminarium ägde rum i vagnen måndagen 2013-07-01 med 16 st närvarande (inkl talare)

Ida Wedin 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 industriantikvarie som med denna utredning försökt att få igång något, väcka idéer och så frön – hennes insats är nu slut. Utgångspunkten är vem kan göra ett ånglok, förkromade detaljer, tillverka tågvirke samt hur se till att kunskap förs över mellan generationer. Utredningen utgår från Unescos konvention om det immateriella kulturarvet och den svenska tillämpningen av denna, som regeringen arbetar med just nu. 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 de 1 445 arbetslivsmuseerna för att bevara kulturarvet. Genom att stödja dessa kan man göra sådant som annars inte vore möjligt att göra.

Arbetslivsmuseerna har 10 miljoner besökare, består (tillsammans med MHRFs klubbar m m) av 2 427 museer som tillsammans har 186 000 medlemmar. Kunskapsöverföringen är arbetslivsmuseernas största problem. Under förstudien diskuterades detta, men kunskapsbank täcker bara in en liten del och det finns tre olika sorters behov: kunskaper, kontakter och kompetens. Kunskap är det som kan dokumenteras och en kunskapsbank är ett alternativ för detta. Hon drog igång ett samarbete mellan *ArbetSam* och *Wikimedia* för att bygga upp en kunskapsbank inom *Wikipedia*.

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 lös-

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

ning, 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. Utbildning är viktig, såväl informell som formell utbildning och hon har tre förslag: Bengt Spade har gjort en sammanställning över kunskapsbärare och det finns mycket om byggnader, liksom om människor, men om processer, produktionsutrustning m m finns inte kunskapen annat än ideellt så det finns mycket att göra där. ArbetSam m fl kan göra egna interna utbildningar och utbyta kompetens mellan olika fält. Länsstyrelserna bör få örönmärkta 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. Staffan Beijer undrade om det redan fanns aktiva länsstyrelser? Ida Wedin svarade att vissa är det. Robert Sjöo undrade om det handlade om att styra om eller till? Ida Wedin svarade att det gällde att styra om och att det handlar om ett tillfälligt projekt under några år.

Något som också behövs är formella hantverksutbildningar i traditionell mekanisk verkstadsteknik. Det är en stor dipp på gång i det mekaniska kunnandet hos den yngre generationen. Robert Sjöo undrade hur dessa utbildningar kan kombineras med arbetsmiljölagarna? Ida Wedin svarade att man måste ta reda var utbildningar kan förläggas – på arbetslivsmus eller på en helt ny plats – och i vilken regi de kan drivas. Det gäller även att ta reda på vilken arbetsmarknad som finns, men inom motorhistoria finns en ökad efterfrågan – det gäller alltså att undersöka efterfrågan och underlag. Det finns intakta och bevarade verkstäder och dessutom finns kompetensen ännu kvar, men det gäller att tänka på detta i tid. Nu är teknikminnesvården i det läge där byggnadsvården stod för 20 år sedan, men man måste börja ta i detta nu. Hon har själv dragit frågan så långt hon kan och det gäller att se till att någon/något fortsätter detta arbete. Tankar om detta? Det finns andra seminarier under Almedalsveckan om lärlingar och praktiska yrkeshögskolor. Unescos konvention ska skrivas på av Sverige, varför dessa förslag ligget i tiden och hon uppmanade museerna och föreningarna att utnyttja detta.

Peter Edqvist berättade att han 2013-06-29 var på en plats i Norrland och träffade en 81-årig man som tillverkar T-Fordsdelar som skeppas till USA. Karosser kan han bygga och är ensam om detta. Peter Edqvist frågade honom om han kan ta emot lärlingar och det kund han, men hur fungerar det praktiskt, hur får lärlingarna lön och hur ska de få kunskap om utbildningen? Ida Wedin svarade att det finns liknande utbildning i en skola i Leksand. Någon frågade hur man får ut information om sådana utbildningar till intresserade? Ida Wedin svarade att det finns utbildningar på flera stäl-
Spårburen 2/14

len, särskilt inom motorhistoria. Det finns lärlingar på sina ställen. Någon påpekade att byggnadsvården har säkerställt utbildningsbehovet, men finns det underlag och något att lära från dessa? Ida Wedin svarade att det finns det – dessa utbildningar föregicks av en stor förstudie med flera inblandade. Robert Sjöo påpekade att det finns mycket branschunika kunskaper, men det går att hitta gemensam nämnare samt se till att varje bransch statliga företrädare tar sitt kulturhistoriska ansvar. Det är på gång inom Trafikverket. Han påpekade även att lärlingar även måste ha ren utbildningstid. Ida Wedin höll med om att det är viktigt att hitta gemensamma nämnare.

Jan Åström framhöll att det gäller att få med arbetsmarknadens parter och det kan lösa knuten. Dessa utbildningar ligger i gränslandet mellan teknikföretag och hantverkare och det gäller även att titta på detta. Runt Birmingham finns det mycket kunskap kring detta och han undrade om man tagit kontakt med dessa? Det finns även mycket EU-pengar att få tag på för sådana utbildningar eftersom de är bra för de som inte är bra på teoretisk kunskap. Ida Wedin svarade att det var en bra idé att diskutera detta med arbetsmarknadens parter, Trafikverket m fl – man behöver dra igång detta. Peter Edqvist påpekade att det finns mycket att samarbeta om kring sätesklädsel, lager, elektriska system m m. Ida Wedin höll med om att det finns mycket där – på de mindre verkstäderna kunde man förr allt. Länsantikvarien på Gotland påpekade att det finns flera ingångar och han fortsatte med att det nu finns byggnadsvårdsläger och dessa skulle kunna kompletteras med industrihistoriska läger. Ida Wedin svarade att hon har varit på byggnadsvårdsläger och det inte några stora kostnader att delta på dessa, varför detta är en bra idé – man kunde ha ArbetSam-läger...

Seminarieret *Handens kunskap*

Detta seminarium ägde rum i vagnen onsdag 2013-07-03 med ca 20 st närvarande (inkl talare)

Motorhistoria

Ragnar Hellborg inledde med att hälsa välkommen till seminarieret som kommer att redovisa erfarenheter från båt, flyg, järnväg och landsväg. Peter Edqvist inledde med att kort berätta om MHRF, som samlar föreningar för allt som rullar på väg. Målsättningen med förbundets aktiviteter är att man ska kunna använda gårdagens fordon på morgondagens vägar. MHRFs klubbar har tillsammans ca 95 000 medlemmar (ca 2 gånger Gotlands befolkning). Förbundet jobbar med även med utbildning och det gäller ofta handens kunskap, som riskerar att försvinna. Denna finns hos de som är till åren komna och det gäller att bevara denna.

MHRF har alldeles nyligen tagit ett initiativ till en orienteringskurs om hur man renoverar och reparerar gamla fordon, som kommer att anordnas på Karlsundskolan i Motala i början av september som en påbyggnadskurs till den vanliga fordonsreparatörsutbildningen, som handlar om moderna bilar. Man ska på denna utbildning lära sig om det som är specifikt för äldre bi-

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

lar, t ex förgasare. Man planerar en yrkeshögskoleutbildning 2014 (om ett år). Han underströk dock att ca 90 % av alla förslag om nya utbildningar får avslag. Om denna utbildning blir av ska man då kunna gå djupare med elkunskap, gummigjutning, plåtarbeten m m. Dessbättre är mycket av dessa arbeten gemensamt för annan trafikhistoria, t ex klä om säten, ytbehandling m m. Man skulle även vilja få igång en högskoleutbildning, t ex på Gotland, där det redan finns byggnadsvårdsutbildning att haka på. Han hoppas detta blir verklighet.

Han besökte 2013-06-28 ett företag som tillverkar T-Fords-delar, förpackar dem och skickar dem till USA. Detta företag har ett underleverantörsnätverk, de flesta i Småland, för gjutning m m. En åhörare påpekade att det i Borås finns tre bröder som bygger karosser från grunden – den yngsta har ännu inte gått ut gymnasiet – och de är bl a skickliga på att knacka plåt. Peter Edqvist påpekade att det finns många inom *Hot Rod*-området som kan mycket om detta. Han ser en potential att utöka detta till flera platser och vill få till lärlingsutbildning, t ex i Borås – befintliga företag kan ta emot lärlingar bara formerna för detta kan hittas. I Dalarna finns ett kluster av små företag som jobbar med renoveringar. Om en utbildning skapas skulle denna kunna klonas till flera ställen, eventuellt med olika inriktning. Detta handlar om handens kunskap eftersom man inte kan läsa sig till denna kunskap; den ska övas och praktiseras.

Järnvägshistoria

Ragnar Hellborg, MROs ordförande, inledde med att han avsåg att tala om att restaurera järnvägsmateriel i järnvägsmiljö: det handlar om lok, motorvagnar, personvagnar och godsvagnar. En våldsam debatt om renovering av byggnader förekom redan på 1800-talet, då tidsandan bestämde och man struntade hur byggnaderna sett ut tidigare – men det protesterades. Det fanns de som framhöll att man borde vidmakthålla och vårda. Vid renoveringen av Skolklosters slott var man varsam, bl a med användning av kalkbaserad puts. Inom järnvägsvärlden används Riga-konventionen för renoveringar, vilken bl a stipulerar att renoveringen ska dokumenteras före, under och efter samt att man ska bevara utbytta delar.

Han visade några exempel: en godsvagn från privatbanan *HRRJ* som samlades in för 40 år sedan och där allt trämaterial byttes och rost åtgärdades – vagnen ser nu ut som förr i tiden efter flera års arbeten. Andra exempel som han visade var normalspåriga gods- och personvagnar, renoverade av SJVM. Ett annat exempel var en spårvagn som tidigare gått på Malmös spårvägar. Han visade pietetsfullt utförda byggnadsrenoveringar vid Smalspåret Västervik—Hultsfred, där man lade ner ett stort jobb på att renovera husen på bästa möjliga sätt med bidrag från länsstyrelsen i Kalmar län. Han visade även en fin miljö vid en station, en hållplats inklusive plåtstins och stationsskyltar. Ytterligare ett exempel var ett jobb hos ÖSIJ i Mariefred, världens tredje äldsta Spårburen 2/14

museibana, på en ångpanna inklusive demontering av hytt och vattentankar för att komma åt pannan varefter det byttes tuber, utfördes plåtarbeten, genomfördes provtryckning och återmontering – detta kräver mycket erfarenhet, visar.

Man hoppas hitta nya medlemmar som lär sig detta. MRO anordnar en seminariehelg *Rätt noterat – hur gör vi?* i september om olika typer av arbeten. För detta har man fått pengar av RAÄ. Restaurering betyder att återställa i ursprungligt skick. En åhörare påpekade att ca 10 meter från seminarielokalen hade Graham tillverkat järnvägsvagnar, men de flyttade till Stockholm, varför det i stället blev en ny verkstad i Fole.

Fartygshistoria

Tomas Blomström från SÅF inledde med att han skulle prata om båtar, bl a renoveringen av *Saltsjön*, som förknippas med den svenska skärgården. Han visade några olika båtar. Han fortsatte med vad är ett fartyg utan maskinist, vad är en maskinist utan ett fungerande varv, vem kan och får renovera på ett säkert sätt enligt myndigheterna – snart finns det ingen kunskap kvar! I Stockholm finns ett gäng som kan nita inklusive diktning, men denna kunskap håller annars snabbt på att försvinna. Det finns en högskoleutbildning i fartygsteknik på fyra terminer, men den behandlar enbart ny teknik och det behövs kunskaper om gamla objekt för att fortsätta med dessa. På besiktningorganisationerna försvinner också kunskapen. Det mesta handlar numera egenkontroll, men vissa saker kontrolleras fortfarande av myndigheterna.

Ångpannan var high-tech för sin tid och den kräver mycket kunskaper om hållfasthet och material samt dessutom det som inte skrivits ned men som finns i handen. Det finns inga övervakningssystem utan krävs syn-, hörsel- och luktsinne – särskilt det senare är viktigt, t ex tyder lukten av brända mandlar på varmgång i lager m m. Även ljud är viktigt och bygger på erfarenhet. Det finns moderna ångpannor, men de används på ett annat sätt än de gamla där kunskapen inte finns dokumenterad. I Stockholm finns avancerad kunskap där tre båtar totalrenoverats med gott resultat – man gör saker på plats och bygger upp utrustning för detta. Inskavning av nygjutna lagerytor sysslar man också med. Personer som har att göra med båtar om körs hela sommaren får erfarenheter. Det finns stora möjligheter till utbyte med järnväg, t ex med AGJ, där man börjat få till utbyte och samarbete.

För att kunna fortsätta att hålla kunskapen levande behövs det bidrag för ungefär 3—4 anställda som ska fungera som projektledare och mentorer samt tillåtelse att anordna sådana utbildningar. Det gäller att få hålla dessa i egen regi samt få resurser för att dokumentera genom att vara med och se vad de erfarna gör. Det gäller också att få tillsynsorgan som förstår verksamheten, att få Transportstyrelsen att hjälpa till med bevarandet samt få till verklig säkerhet, bl a genom samarbete.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Flyghistoria

Kjell Franzén berättade att han kommer från EAA Sverige. Organisationen bildades ursprungligen i USA på 1950-talet för att underlätta amatörbyggande av flygplan, men det blev förbjudet där liksom i Sverige efter ett antal olyckor. 1964 tog en person med sig idéerna från USA och bildade en *Chapter 222* av EAA som en Sverige-avdelning, där man även arbetade få med de som inte byggde utan i stället renoverade flygplan. Numera är EAA Sverige en egen organisation p g a krav från USA. Föreningen får besiktiga och godkänna byggen och renoveringar och har kontroller. Det finns ca 350 nya och 100 restaurerade flygplan samt många som väntar på att bli restaurerade.

Mycket i gamla flygplan handlar om gamla kunskaper som inte lärs ut längre, t ex trä- och dukarbeten. Ett exempel är en felaktig omdukning i Norge som ledde till haveri. Renoveringarna måste bli luftvärdiga, varför man inte får ta genvägar och därför avstår man ofta från att göra renoveringen autentisk. Han visade autentiska delar, bl a spryglar från en SK60. En av åhörarna frågade vad duka innebär? Kjell Franzén svarade att man täcker med tyg, men det måste vara lika starkt i båda ändor – man använder en liknande benämning på båtar. Det är också ont om propellersnickare – propellrarna är inte i massivt trä utan ska lamellas i flera skikt. Trä är inte lika, det gäller att ta ut rätt profil, den ska vara hållbar, ska vara i balans och det får inte vara några vibrationer – det är inget lätt hantverk. Man kan nu kopiefräsa, men den första måste man ändå ta fram för hand och det är nu ett utdött hantverk. Det är många hantverk som man måste hålla liv i, som plåtarbeten och nitning, och det är ont om flygplan i flygbart skick – man bygger nu replikor efter originalritningar. Han visade ett antal exempel – 1930-talets flygplan är mest populära. De som finns säljs allt oftare utomlands.

Man har ingen särskild förståelse från Transportstyrelsen och har inga lättnader, men vill inte ha sådana på säkerhetssidan. Ett exempel på icke säkerhetspåverkande åtgärder att en flygplansägare efter en renovering ville måla planet autentiskt och därför inte med svenska identifieringsbokstäver. Denne ansökte om dispens och fick nej – detta kostade 7 000,-! Planet skulle endast användas vid flyguppvisningar och transporteras på marken mellan dessa. Exemplet har inget med säkerhet att göra, men vill man vara i den kommersiella världens luftrum måste man givetvis ha modern instrumentering. Inom flygområdet vill man få liknande regelunderlättnader som järnväg och bil har fått.

Jan Tägt berättade att man ansöker om dispens för 2 600,- på bilsidan, vilket tar tre timmar för Transportstyrelsen. Men det handlar om tabellvärden och tar högst 30 sekunder, så denna avgift är vansinnig. Kjell Franzén efterlyste en lista på normaldispenser. En åhörare frågade om det förekommer kontakter med Estland och Ryssland, där det finns duktiga personer? Kjell Franzén svarade att det har beställts flygplan där, varav Spårburen 2/14

tyvärr ett utan rätt kvalitet som tappade vingen. Att ta över lärare från Estland är svårt – det gäller att i stället ta sig över dit, lära sig av dem och sedan förmedla kunskapen. Engelsmännen kan mycket, men det behövs dock att kunskaper finns kvar i Sverige – man behöver då importera dessa kunskaper.

Seminarieret *Att bygga kulturarv*

Detta seminarium ägde rum i vagnen torsdag 2013-07-04 med ca 12 st närvarande (inkl talare)

Anders "Ante" Svensson inledde med att berätta att han är projektledare för utbyggnadsprojektet som pågår 2012—2014. Varför ny järnväg på Gotland? Föreningen GHJ är verksamma i Dalhem och började 1972 utan spår men ned att tågsätt. Målet är Roma, 6,5 km bort från Dalhem. Arbetet startade 2004 med ett EU Leader-projekt som en förstudie om markägare, bana och kostnader. Man fick bidrag från en annan EU-fond och byggde 320 m bana 2005—2007, vilket lyfte föreningen. Ett fortsatt projekt 2009--2012 startade med en järnvägsplan och 2009--2011 byggdes i en andra etapp 1,5 km järnväg runt Tule station (som föreningen redan disponerade). 2012 fick man besked att man fått medel för etapperna 3+4 och att dessa ska vara klara nyårsaf-ton 2014.

Förutsättningen för projektet är att turismen på Gotland är koncentrerad till kusterna och att Region Gotland önskar förändra detta. Besöksmålen i inlandet jobbar dock ensamma och behöver utvecklas mer. Projektet ska skapa mervärden i området och alla besöksmål ska kunna öka antalet besökare. Projektet handlar om att skapa arbeten inom turismen, varför man inte pratat om tåg, däremot om turism. Han visade de olika jobben på en karta. Man har nu slyröjt etapp 4 och i september börjar järnvägsbygget. Föreningen har även tagit över några stationshus och rustar upp dessa. Besöksmål i järnvägens område är Roma kungsgård och teatern i ruinen, kyrkorna i Roma och Dalhem, Stall Dalhem (som dock upphört 2012) och Varplöse vattenpark. Besöksmål i Roma är f d sockerbruket (numera whiskyfabrik m m), vandringsleder och gårdsbutiker – dessa sammanbinds genom järnväg.

Projekts etapp 3 skulle gå till Roma kungsgård, men man fick uppmaning att ta med resten tillsammans med denna etapp. Man ska etablera kontakt med flera besöksmål i området via tåg – man kan ställa bilen vid Hotell Dalhem (som tagit över byggnaderna efter Stall Dalhem) och ta tåget till besöksmålen. Det pågående projektet är finansierat via regionalfonderna för Småland och Öarna, Region Gotland samt Arbetsförmedlingen – rallarna tillhandahålls via Arbetsförmedlingen. Projekt-tiden är 2012-01-01—2014-12-31, projektet omsätter 11 MSEK, har 2 heltidsanställda och 9 rallare och handlar om banbygge Munkebos—Tule—Roma – de historiska miljöerna ska vara kvar oförändrade. 2011—2012 byggdes grusgropsspåret norr om Tule – han visade diverse bilder från bygget. Originalkuren från en annan hållplats i har placerats i Kamhagstorp.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Byggstart för den pågående etappen var hösten 2012, dessförinnan skulle den pågående järnvägsplanen färdigställas. I oktober 2012 vann den nya järnvägsplanen laga kraft, arbetena upphandlades enligt LOU, man köpte in banvallen (över åkern) efter förhandlingar, markbyten och med en del pengar. Byggfordon har färdigställts – vilket inneburit fördubblad byggtakt – man har förvärvat stationshus och engagerat rallare. I oktober 2012 började man bygga banvall och lägga spår i nov – 720 m bana byggdes 2012. 2013 byggs 2,2 banan mot Roma kungsgård efter att först byggt nya vägar och 2014 byggs sista kilometern in till Roma. Det ska också byggas byggnader – våren 2015 är det invigning. Han visade bilder från byggandet. Ett stationshus, dock i dåligt skick, från Boge flyttas till Roma kungsgård. GHJ har fått signalmaterial från andra museijärnvägar. Kring årsskiftet 2012/13 lades sista biten spår över åkern på plats och 2013-01-19 spikades sista guldspiken i. Sträckan Munkebos—Tule invigdes 2013-05-05 med 200 personer i invigningståget. Nu körs sommartrafik på den nya sträckan. Blicken är nu riktad mot Roma... Han visade bilder över den planerade stationen vid Roma med stationshus, vattentorn och avträde. Man ska återanvända mycket på platsen.

Någon frågade var samhället ligger? Anders "Ante" Svensson svarade att det ligger strax intill stationen – man behåller växtlighet som barriär mot närboende. Man har dragit ett antal lärdomar av projekter: Det har skapat arbeten och gynnat lokala entreprenörer, besöks-siffrorna har ökat (med 2 000 – till 8 000—9 000 årligen) och man räknar med fortsatt ökning (till över 10 000). Någon frågade vad som händer i år? Anders "Ante" Svensson svarade att det vet man först när sommaren är över. Men nya nätverk har skapats, bygden har blivit mer attraktiv att arbeta i för andra besöksmål – konkursade sådana ersätts av nya. Någon frågade om samarbete med Roma Kungsgård? Anders "Ante" Svensson svarade att det är mycket på gång med dessa. Framtiden är spännande!

Ragnar Hellborg uppmanade föreningen att vara försiktig med omgivningen: om man har en husklunga används banvallen till promenader på den plogade banvallen på vintern i snön. Man bör berätta om detta, lägga lappar i brevlådorna samt bjuda in till gratisresa och informera. Anders "Ante" Svensson svarade att det är lätt att låta bli att sätta sig in i andras situation – för den andre kan det handla om dennes levebröd. Någon frågade om det finns så mycket längs järnvägen – är det inte mest i Roma? Anders "Ante" Svensson svarade att det mest är väglöst land, utom i Roma. Anders Johansson påpekade att man inte tar mark som blivit använd till annat, utom till vägar där det i stället byggs nya. Anders "Ante" Svensson fyllde på med att man är rädd för spring på banken över åkern. Ander Svensson undrade om det fanns stämningrisk? Ragnar Hellborg svarade att en järnväg är stämd. Anders "Ante" Svensson påpekade att man bygger mötesspår för att bli undvika detta.