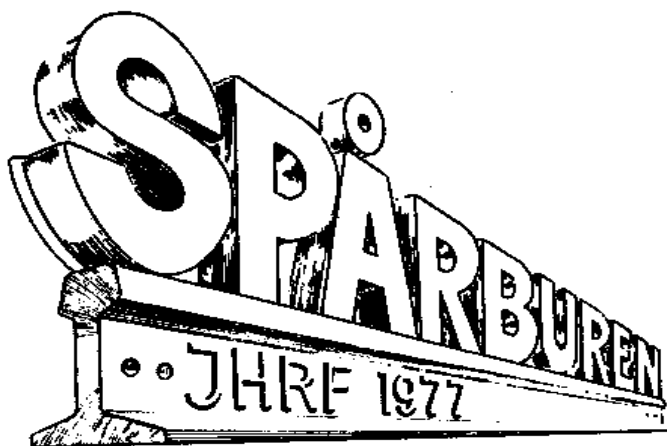


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Tågoperatörerna



ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



4/15

2015-04-27

INLEDNING

Här kommer årets fjärde Spåraturen efter ett kort uppehåll. Den har blivit en FEDECRAIL-konferens-special med dokumentation av mötena och lite om kringaktiviteterna. Dessutom en kortrapport från vår- och årsmötet, ett insänt remissvar och mera om GSM-R och 3G/4G.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med kort rapport från vår- och årsmötet och ett insänt remissvar till Transportstyrelsen angående ändringar i lokförardirektivet.
- En artikel om den senaste utvecklingen i frågan om störning av GSM-R från 3G och 4G med en rapport från möte i Näringsdepartementets styrgrupp.
- En lååång artikel med dokumentation av årets FEDECRAIL-konferens – utfärder och kringaktiviteter, HOG-gruppsmötet, seminarierna, årsmötet samt lite kommentarer och reflexioner.
- Information från ArbetSam: Inbjudan till en konferens om ljud, kort rapport från ArbetSams museidagar samt påminnelse om kurser för att tillgängliggöra sitt museum (som tyvärr äger rum i dag...).

FRÅN STYRELSEN

Vår- och årsmötet

ägde rum i Stockholm 21 mars som tidigare meddelats. Medlemmar och funktionärer kommer att få minnesanteckningar från det förstnämnda och har redan fått protokoll från det senare.

Årsmötet

Förbundsstyrelsen är helt oförändrad och ser ut som följer:

Ordförande:	Jonas Svartlok
Vice ordf:	Anders Johansson
Sekreterare:	Anders Svensson
Kassör:	Sten Nordström
Ledamot:	Stefan Blomstrand
Suppleant:	Mikael Däckfors
Suppleant:	Björn Santesson

Valberedningen förändrades inte heller och består av Henrik Arvidsson Samsonowitz, sammankallande, Morrgan Claesson och Lars Lindström.

Revisorer är Peter Alsén och Carl-Erik Olsson med Lars Nilsson och Mats Ragnarsson som suppleanter för dessa (också oförändrat).

Medlemsavgifterna för 2016 förändrades inte. Verksamhetsplanen förändrades så att avsnittet myndighetskontakter o dyl prioriterades upp – det ska placeras först i verksamhetsplanen. I samband med detta diskuterades förbundets representation på allehanda möten och mötet enades om att det är bra om man om möjligt kan sända två representanter – en som dokumenterar (red) och en som mer kraftfullt kan driva branschens frågor.

Vårsmötet

Detta inleddes med informationspunkter – Tågssommar, Tågsläpp, Almedalen m m – och fortsatte med att diskutera förutsättningarna för ett svenskt arrangerande av FEDECRAILs ungdomsläger 2018. Det meddelades att hemsidan byggts om, red underströk att Spåraturen ska ses som en del av föreningarnas säkerhetsstyrningssystem och en idé om att göra JHRF mer känt för (bl a) medlemmarnas (aktiva) medlemmar genom att börja lägga in information om och länk till Spåraturen i *Järnvägshistoriskt Forum* gillades – och har verkställts en första gång. Höstmötet beslutades äga rum 2015-10-10—11, men den föreslagna platsen (Oxelö-

FRÅN STYRELSEN forts

sund) används antagligen till nästa års vår- och årsmöte i stället.

Olika förslag till utbildningar, bl a ombordare, typutbildningar för olika fordon, arbetsmiljö- och miljöötbildning. Det har ”regnat” remisser över förbundet den senaste tiden och styrelsen meddelade att man försöker besvara alla, bl a för att termen *museijärnvägar* inte ska användas där (också) museitåg på statens spår avses. Det meddelades att Trafikverket tagit över ansvaret för JTF och att JHRF försöker ordna representation i den grupp som Trafikverket ska ta till sin hjälp. Konflikten mellan GSM-R och 3G/4G behandlades också (för mer information om detta, se artikeln **GSM-R OCH 3G/4G** nedan). Till sist avhandlades försäkringar, ID-krav på stora bangårdar och dokumentation för avtal att hyra ut fordon.

Söndagens studiebesök

ägde rum på Beckholmen, där Hakon Malmborg tog emot oss och visade runt. Tyvärr vara vi bara tre st som tagit tillvara erbjudandet om en kompletterande aktivitet till lördagens möten, men i gengäld fick vi som närvarade desto mer av de bullar som red anskaffat med tanke på en något större grupp... Hakon berättade och Beckholmens och dockföreningens historia och vi fick vandra ner i den docka som dockföreningen disponerar, där det även denna råkalla söndagförmiddag pågick verksamhet vid de flesta av de där liggande båtarna. (*red 2015-03-21—22*)

Remissvar och skrivelser

Här kommer ett kort remissvar, insänt i slutet av april:

Remissvar avseende Förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:60) om förarutbildning m m

Inledning

JHRF består av 34 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

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.

Totalt körs årligen ca 120 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2014).

Synpunkter

JHRF har intet att erinra mot Transportstyrelsens utredning och föreskriftsförslag. Dock ser förbundet synnerligen positivt på att även framdrivningsmetoden ”ånga” finns med bland exemplen i bilaga 1, punkt 5.1.

GSM-R OCH 3G/4G

händer det mycket inom nu! Här kommer en rapport från styrgruppen.

Rapport från Näringsdepartementets styrgrupp för GSM-R 2015-04-16

Rapport från styrgruppsmötet 16 april om samexistens GSM-R och 4G mobilkommunikation

Finansiering

Departementet meddelande att man bereder förslaget till bidrag för installation av skydd av GSM-R på fordon. Förslaget är inte officiellt men indikationerna som lämnades är att skydd som installeras fram till 31 dec 2015 kommer att få ett bidrag som motsvarar hårdvarukostnaden och en del av installations- och projektkostnaderna. För skydd som installeras 1 jan – 30 juni 2016 minskar ersättningen till hälften och upphör sedan. Fordon som används i gränsöverskridande trafik under nu gällande tågplan kan få ersättning för faktiska kostnader. Bidragen kommer även att ges till de fordon som är finansierade med allmänna medel och används av RKTm.

När förslaget är färdigberett publiceras det och skickas till EU-kommissionen för deras ställningstagande. Kostnaden för bidragssystemet kommer att tas från Trafikverkets investeringsbudget.

Gränsöverskridande trafik

Transportstyrelsen har haft svårt att få tydliga svar angående kraven i angränsande länder. Näringsdepartementet kommer till nästa möte att ta upp frågan på motsvarande nivå i grannländerna för trycka på om tydliga besked.

Tidplan

Teleoperatörerna har en dialog med PTS om förlängning av nuvarande effektbegränsningar tills skydd har installerats på fordonen. Varken teleoperatörerna eller PTS hade något besked att lämna.

Trafikverket kommer senast 24 april presentera en aktivitetsplan för installation och godkännandeprocess för pilotinstallationerna på deras lok Rc6-E. Ambitionen är att de ska ha ett första fordon med skydd klart och godkänt för trafik innan 1 juli 2015.

GSM-R OCH 3G/4G forts

Trafikverket planerar fältproven med olika tekniska lösningar till 11 – 12 maj.

Förslag till helhetslösning

BTO, SKL och Svensk Kollektivtrafik presenterade ett gemensamt förslag till helhetslösning. Huvuddelarna är:

1. Teknisk lösning, specificerad och testad
2. Övergångsperiod
3. Hantering av gränsöverskridande trafik
4. Finansiering för installation av skydd
5. Övergripande avsiktsförklaring från parterna och samordnad information till alla berörda

I förslaget anges en övergångsperiod för tågoperatörerna till 1 juli 2016. En förutsättning är att bidragssystemet publiceras senast i månadsskiftet april/maj. Vidare måste fälttesterna genomföras under maj tillsammans med klagöranden om lösningar för gränsöverskridande trafik. Förskjuts detta, förskjuts tidplanen i motsvarande grad.

I förslaget ingår även att utse en Nationell Koordinator för frågan. Uppgiften ska vara att aktivt stödja och samordna arbetet, inklusive gemensam riskhantering och hjälp till fordonsägarna med installationsguider, gemensamma underlag, etc.

Förslaget togs emot väl av styrgruppen och kommer att bearbetas till nästa möte.

Vägen framåt

Nästa styrgruppsmöte hålls 4 maj.

BTO påpekade att det nu är helt avgörande att till dess få besked om utformningen av bidragssystemet och svar om övergångsperioden från PTS/teleoperatörerna. Fältproven, gränsöverskridande trafik och aktivitetsplan för skydd av ERTMS-utrustningen ligger också på kritiska linjen för tågoperatörerna. *(Mejl från BTO 2015-04-16)*

FEDECRAILS KONGRESS 2015

Allmänt och utfärder

Denna kongress var den femte som red deltagit i på "allvar", även denna gång från första mötet till och under hela huvudprogrammet. Även denna gång deltog sju svenskar – några dagar dessutom alla samtidigt – på olika delar av programmets möten och resor. Det var samma antal som 2014. För reds del började "äventyret" med resa Stockholm—Köpenhamn—Hamburg—Würzburg(övernattning)—München--Padova 2015-04-14—15 för att kunna vara med på HOG-arbetsgruppens möte på torsdagen – mer om detta nedan. Sedan följde möten m m fredag och första

halvan av lördagen (också mer om detta nedan) följt av en utflykt lördag eftermiddag och kväll och därmed var trevligheterna, i form av resor och besök, igång, vilka för red pågick ända till tisdag eftermiddag 2015-04-21. På onsdag förmiddag startade hemresan, som blev mer äventyrlig än planerat p g a tysk lokförarstrejk just de två dagar red skulle resa, för att sedan pågå 2014-04-22—23 Trento—München—(regionalexpress-tåg)—Nürnberg—Hamburg(övernattning)—(buss)—Köpenhamn—Stockholm.

Torsdag kväll var det öppningsmottagning i en lokal på hotellet, fredag kväll var det galamiddag i en lokal på sta'n (dit red lät bli att gå för det blivit väl mycket mat den dagen). Lördag eftermiddag startade konferensens utfärder med buss till Dolo för kanalbåtsutfärd med besök vid två villor längs kanalen (där kan man snacka om sommarstuga! enligt ett känt citat), det sista i Malcontenta där vi också lämnade båtarna för vidare färd till platsen för kvällens middag och efter denna en bussfärd åter till hotellet.

Söndagen var vigd för en lång ångtågstur Padova—Trento, som också blev omlokaliseringsort för boendet och de fortsatta utflykterna. Ångtåget upplevde red att det kom från FS Museiverksamhet (mer om denna nedan) och efter färd via uppehåll i Bassano del Grappa genom mycket spektakulära omgivningar (dalgång mellan höga berg) anlände tåget Primolano, där arbetet med att restaurera lokstallet (mer om detta nedan) visades upp – för tillfället var det omöjligt att gå in i lokstallet p g a alla byggnadsställningar – och det sades att lokstallet skulle vara klart till sommaren. Föreningen som ska få sin bas och sitt museum i lokstallet heter Associazione Soceieta Veneta Ferrovie (SVF) och planerar att köra historiska tåg på turistlinjen Valsugana–Valbrenta. Vagnarna i utfärdståget var rätt så speciella vad avsåg hur man gick in i och ut ur dem – det var en kombination av dörrar till varje kupé och mittgång genom vagnarna! Efter en rätt så omfattande lunch och en fotokörning på stationen fortsatte ångtåget genom fortsatt spektakulära omgivningar till slutmålet Trento. I Bassano del Grappa lyckades Sten Erson-Wester, alltid på hugget, värva en av den lokala museiföreningens aktiva till årets ungdomsläger – och träffade en annan av lägerdeltagarna, som visade sig bo i trakten!

På måndagen var det dags för en utfärd på den elektrifierade (3 000 V likström – italiensk standard) smal-spårsbanan (1 000 mm) Trento—Marilleva med omväxlande historisk och modern materiel. Den moderna materielen utgjordes av elektriska motorvagnar märkta med sth 120 km/h (något för Roslagsbanan?) och den historiska materielen bestod av en motorvagn och en personvagn. Även denna bana gick i spektakulära omgivningar – hela Trentoregionen består av höga berg och djupa dalar! Färden började på drygt 200 meters höjd och slutade på ca 900 meter, så upp och sedan ner var det! I Dimaro möttes de båda grupperna och åt (fyrrarätters!) lunch – efter denna ansåg red m fl att det inte behövdes någon middag – och bytte färdmedel med varandra. Under resan mötte vi många tåg – det var intensiv trafik (typ Roslagsbanan) på denna ca 65 km

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

långa linje (dock olika intensitet på olika delar av linjen).

Tisdagens resa gick till att börja med med ordinarie regionaltåg – med anpassat lok (ingen hytt i änden mot vagnarna) och vagnar – till Bolzano/Bozen där det blev ca 1 km vandring till dalstationen för linbanan till Oberbozen. Denna gick först 900 m upp för berget och sedan över – i sammanhanget – mindre dalar. I Oberbozen fick vi som åkte med första turen vänta på övriga – linbanekorgarna gick var fjärde minut och tog ca 20 personer vardera. Efter en stunds väntan blev det färd med *Rittnerbahn* uppe på dessa höjder – den mellan 1 100 och 1 200 meter belägna spårvägen (på tyska säger man *bahn* om mycket, men vagnarna såg ut som spårvagnar och de t o m plingade som sådana, så Thomas Lange och red enades om detta var en spårväg!) med spårvidd 1 000 mm och 900 V likström. Vi började med att klämma ihop hela gruppen i en av de historiska vagnarna för en kort (4 minuter!) färd till Maria Himmelfahrt och tillbaka. Här var det meningen att vi skulle fortsätta med en av de moderna vagnarna i ett ordinarie tåg, men personalen improviserade och tog ut en av de andra historiska vagnarna för att sätta in i detta ordinarie tåg. Det blev fortsatt ”sillpackning” (känsla av Stockholms tunnelbana i rusningstid) till banans andra ändstation Klobenstein – en annan grupp som tänkt kliva på fick vackert vänta på nästa tåg. I både Oberbozen och Klobenstein gavs det tillfälle att kika in i vagnhallarna. Här var det officiella programmet över, men vi hade erhållit en regional dagsbiljett så dagen kunde användas till fortsatt resande i regionen.

För red:s del fortsatte åkandet med att ta den historiska vagnen tillbaka till Oberbozen för en mera glest befolkad resa som gjorde det lättare att uppleva de spektakulära omgivningarna. Sedan blev det modern vagn åter till Klobenstein och därifrån improviserade red återfärden till Bozen med lokal buss. Till att börja med var red ensam på bussen, men längre ner (här pratar vi verkligen om ner!) steg det efterhand på två tjejer. Vyerna var hisnande, kurvorna många och det var bara att hoppas på att bromsarna fungerade! Det gjorde de uppenbarligen eftersom ni kan läsa detta... Nere i Bozen tog red ett regionaltåg i form av en modern motorvagn tillbaka till Trento, vilade en stund efter en intensiv dag, gick ut på en promenad med ”glasstopp”, kortare ”tågdiggarstopp” på stationen och återvände för att skriva andra delar av denna artikel. Dagen efter mötte red deltagarna i tillägsprogrammet, som skulle åka med samma EC-tåg, men ”bara” till Innsbruck (årets tillägsprogram var mycket lika det program som red upplevde på MOROP-kongressen i Innsbruck för 23 år sedan). Sammantaget blev det en mycket intressant utfärd med såväl olika snabba tåg i Europa som norditalienska veteran- och ordinarie tåg.

Arbetsgruppsmöte i HOG

Denna arbetsgrupp, *Heritage Operation Group* (ungefär Kulturarvsoperatörsgruppen), är resultatet av sam-

manslagningen 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 uppdatering. Steve Wood inledde med några ord om Jaap Nieweg, som är sjuk, och *hälsade* David Morgan och till sist Pio Guido, som varit till stor hjälp vid FEDECRAILs introduktion i ERA, välkomna. Därefter genomfördes en kort presentation av deltagarna. *Protokollet från mötet i Budapest 2014* ansågs vara OK

Mötet med Pio Guido, ERAs ERTMS-ansvarige, inleddes med att denne tyckte att det var bra med ett tillfälle att få med FEDECRAIL i ERA. Han informerade om ERA och ERTMS, som är tänkt som det enda signal-systemet i Europa. ERA blev 10 år förra året och har kontor i Valenciennes där det jobbar 160 personer – jurister, ekonomer, ingenjörer m fl från såväl järnvägssektorn som från andra sektorer. Förordningen EC 881/2004 reglerar verksamheten och han nämnde något om den nya organisationen som har fått en ny chef som heter Joseph Doppelbauer och kommer från Österrike. Han är själv chef för ERTMS-enheten med 16 personer.

2001 startades en strategi för att vitalisera de europeiska järnvägarna och ett första järnvägsinfrastrukturpaket beslutades, bl a med villkor för att få använda infrastrukturen. 2004 blev det ett andra järnvägspaket och 2007 det tredje järnvägspaketet. 2008 kom interoperabilitetsdirektivet m m och nu är ett fjärde järnvägspaket på gång. ERA harmoniserar regler, tar bort tekniska barriärer och har startat projekt ERTMS – ERTMS startades i Frankrike och Tyskland för över 20 år sedan, har införts i interoperabilitetsdirektivet, men har dock levt sitt eget liv. Det fungerar trots att järnvägsmarknaden har ändrats – och ska ge enklare tillgång för kunder (IT-system m m). ERAs uppgift är att utveckla regler, databaser och register, övervaka nationella säkerhetsmyndigheter samt underlätta för dem. ERAs kunder är EU staterna, järnvägar och infrastrukturunderhållare, nationella säkerhetsmyndigheter o dyl.

Man har med sektororganisationer som arbetar på EU-nivå, bl a FEDECRAIL, som deltar i arbetet med representanter och experter. Man har ett antal arbetsgrupper som lämnar rekommenderar förslag för beslut på RISC-mötena, för att sedan gå vidare till EU-kommissionen och -parlamentet. EU-regelverket är avsett för med många aktörer som ett delar på järnvägssystem för en öppen marknad för produkter och tjänster. Man arbetar mot ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, vilket kräver harmoniserade regler och procedurer för optimal teknisk harmonisering samt att behålla och utveckla säkerhetsnivån. Problemet nu är den stora skillnaden mellan länderna där nio länder har en påtagligt högre skadenivå. De stora problemen med detta är dock korsningsolyckor och självmord.

Det finns nu många olika tekniska system och nationella regler. Järnvägsfordonens långa livslängd gör att det tar tid att få till förändringar och harmonisering. Det finns ett antal TSI för olika tekniska system. I dag finns ett antal signalssystem som ska gå mot ERTMS. Fortfa-

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

rande utvecklas dock nya signalsystem – utanför ERTMS. Målet är ERTMS ska vara det enda signalsystemet i Europa. Det finns nu två varianter, Baseline 2 (det som nu är operativt och det mest använda systemet nu) och Baseline 3. I Köpenhamn undertecknades ett Memory of Understanding 2012-04-16—17 av ett antal av järnvägssektorns organisationer, EU-kommissionen och ERA. Signalsystemet ska vara stabilt o s v. Baseline 3 finns ännu inte aktivt, men projekt för att införa detta är på gång i några länder. Det finns inga produkter klara ännu för denna version av ERTMS. Den ska klara bakåtkomp med Baseline 2. Att välja mellan dessa versioner har överlämnats till länderna.

En annan fråga är GSM-R och problemen med konflikt med de publika nätverken – detta har noterats och det finns nu över 1 000 platser med störningar och dessa ökar. Lösningen är identifierad och handlar om överenskomelser med teleoperatörerna samt installation av filter. Implementeringen av denna lösning kan dock inte forceras med lagar och det har varit tre störningsworkshops sedan 2012, den senaste i november 2014. Frågan är föremål för regelbunden övervakning av EU-kommissionens DG *Connect och Move*. Problemen är övertyga telekomsektorn.

GSM-R kommer att finnas tills åtminstone 2030, men nya lösningar för väntas presenteras i CCS TSI 2018 – dessa kan möjligen vara igång från 2022. ERA utvecklar (efterträdare till) GSM-R tillsammans med blåljussektorn. Åtgärderna har politiskt stöd, det finns legala stöd för ERTMS-utvecklingen och det finns EU-fonder för detta med TEN-T 2007-13 + 700 MEUR respektive CEF 2014-202 +/- 1 GEUR samt EU sammanhållningsfonder. Det pågår en studie om ERTMS-bidrag. ERA samarbetar med INEA om TEN-T-bidragsprojekt. Nivån på ansökningar enligt interoperabilitetsdirektivet och TSI är inte tillfredsställande. Lärda läxor är att detta fungerar endast om kontrakt om ECTS-underhåll är inkluderat och det först ska fungera längs spåret. ERTMS är en del av ett enhetligt järnvägssystem.

Magnus Andersson undrade om man kan få denna presentation? Pio Guido och Steve Wood svarade att det skulle ordnas! Sten Erson-Wester undrade hur tidslinjen för ERTMS ser ut nu? Finns det billigare tekniska lösningar? Han påpekade att det finns olika typer av operatörer: Stora, små och kulturarvets. Pio Guido svarade att idag finns det datum i planen som inte respekteras – några är försenade; andra går före planen. Införandet har inte fungerat väl genom brist på bidrag, men ibland blir det infört för att det fungerar ekonomiskt. Planen kommer att omarbetas och publiceras i slutet av året och det handlar om att flytta kraven framåt. Det blir fokus på (korta) gränspassager. ETCS-installationen handlar om kostnader och man är inte där man önskade vara. Den önskade sänkningen av priser har inte inträffat och det gäller att se till att specifikationerna inte leder till dessa problem. ERTMS kostar att installera och underhålla – man jobbar med förenklingar tillsammans med UIC m fl. Han kan inte kontraktsfrågor – i vissa länder finns det ramavtal, men dessa kan Spårbyrå 4/15

inte överföras till europeisk-nivå. Angående att ha ETCS ombord eller inte handlar det om ekonomi och säkerhet. Det finns också järnvägsunderhålls företag m fl att ta hänsyn till.

Anders Johansson påpekade att för museitågen handlar det mest om finansiering – kärnan i systemet måste vara densamma, men med anpassning till icke-kommersiella fordon – kan detta få bidrag på EU-nivå? Pio Guido svarade att ERA inte håller på med bidrag, men EU har andra organ för detta – man är dessutom medveten om skillnaden mellan stora och små serier. Det finns möjlighet att få 50 % i bidrag, ansökningsperioden är dock stängd nu, men det kommer en ny. Anders Dørge det finns en ny regel om att minimikostnaden ska vara 1 MEUR för att få bidrag, vilket museitågen inte klarar. Pio Guido kände till detta – det är en fråga att ta upp med bidragsgivarna.

Iain Dinnes påpekade att problemet med GSM-R är att det inkräktas på dennas bandbredd. Pio Guido svarade att problemet är att bandet nu används till annat. Detta är vanligen inte ett problem för annan telekommunikation, men GSM-R har sådana problem. Frekvenserna regleras dock nationellt, varför hjälpen från EU endast är begränsad. Anders Johansson påpekade att problemet handlar om att politikerna inte vetat vad de gör – i Sverige kommer signalstyrkan ökas 200 gånger från 2015-07-01 och då får inte lok köra utan att de är utrustade med filter eller motsvarande. Det är 3 100 enheter som det ska installeras filter i före 2015-07-01 och det kan bli ett halvårs uppehåll för museitågsoperatörerna vilket kan bli slutet för flera av dem.

Anders Dørge påpekade att priset på utrustning går upp i stf ner – hur ska man lösa detta? Pio Guido svarade att ERA försöker få bort kostnadsdrivande saker ur specifikationerna. Vanligen går priset ner vid kontraktsteckning, men det är fortfarande väldigt högt för många. EU-kommission studerar om infrastrukturförvaltarna kan ta mer av kostnaderna för ombordsystemen. Men dessa studier är bara i sin början. Anders Johansson höll med om detta: själva utrustningen är som (svensk) ATC, men programvaran kostar en förmögenhet att installera. Verifikationerna kostar dock alldeles för mycket och här borde ERA kunna göra skillnad. Livius Kooy undrade om det går att förenkla utrustningen för färder i traditionell hastighet? Pio Guido svarade att detta är en fråga för de nationella säkerhetsmyndigheterna – man har försökt att standardisera testspecifikationerna, men vet inte om det kan differentieras beroende hastighetsområde. Det finns ingen programutveckling nu.

Steve Wood undrade det kunde förenkla om ERA blir certifieringsorgan? Pio Guido svarade att fjärde järnvägspaketet bl a handlar om kostnadsdrivande hantering av de nationella säkerhetsmyndigheterna, men ERA borde ha samma kostnader... Vissa steg i rätt riktning har dock setts. Thomas Joindot påpekade att det inte har gjorts en effektstudie för ERTMS på museifordon – kanske kan man använda de olika nivåerna i specifikationerna, t ex är toleranserna mycket höga

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

och man skulle kunna ha lägre toleranser i museifordon. Han vet dock inte de ekonomiska konsekvenserna av detta. Hur skulle man kunna använda egna resurser för att få till detta enklare? Pio Guido svarade att man är intresserad av detta – det är även intressant för andra områden. ERA kan dock inte åstadkomma något nu p g a att man ska vara klara slutet av året. Man vill dock inte öka antalet olika produkter på marknader. En möjlighet kan vara att kolla detta med marginaler tillsammans med FEDECRAIL och andra, dock inte detta år. För snabbtåg behövs en mängd system, för andra kan detta troligen begränsas.

Iain Dinnes påpekade att det behövs ett plug-and-play-system för alla områden, det bör vara förenklat och kunna passa i alla museifordon. Utrustningarna är byggda för att vara robusta och borde kunna installeras även i ånglok. Anders Johansson påpekade att det är redan ungefär samma gränssnitt mellan GSM-R och ATC. Man bör också ta hänsyn till att det bara ska användas inom landet. Verifikationen är då redan gjord. Anders Dørge påpekade att det inte är utrustningspriset som är problemet – det är tester m m som kostar. Anders Johansson fyllde på att problem är det med en helt ny konstruktion - kunnande finns om ATC, men ingen producent är dock intresserad av utvecklade utrustning för dessa små serier. Pio Guido svarade att det som ni säger är meningsfullt, men det kan dock finnas nya små tillverkare som kanske kan vara intresserade även av dessa mindre serier. Dessutom kan de använda dessa leveranser som referens. Han önskar starta diskussioner nästa år, t ex om begränsad kontaktmöjlighet. Anders Dørge svarade att man tittade redan för två år sedan om det går att hitta dessa saker specificerade och klara att använda. Detta bör dock hanteras på europeisk nivå. Pio Guido svarade att detta kräver koll av vad som kan förenklas, men däremot mest vad man kan tjäna på detta, t ex hur många som berörs. Anders Johansson påpekade att det måste kollas om det lönar sig tillräckligt.

Livius Kooy undrade vad som kan rekommenderas av samarbete med, ERA, UNIFE, EIM osv? Pio Guido svarade att flera av dessa troligen inte är intresserade – han har haft kontakt med NRSA som har liknande behov och det gäller dessutom att kontakta några av nykomlingarna bland tillverkarna. Anders Johansson undrade om en TSD Museitåg på huvudbanor skulle förenkla, bl a för att hantera det som de nationella säkerhetsmyndigheterna kräver? Pio Guido svarade att det kan vara något att diskutera mer i detalj efter mötet. Steve Wood avrundade med att han var tacksam för Pio Guidos insats, att detta är en lång process samt att genom mer och mer kontakt genom GRB ser man att många har detta problem. Därför är det viktigt att FEDECRAIL blev representerat i ERA.

Steve Wood inledde en *översikt över förra årets aktiviteter* med att berätta att FEDECRAIL har deltagit i *GRB-gruppens möten* (som är en grupp för representerade organisationer) huvudmöten en gång per månad. Det är policymöten och han vill gärna ha fler från Spårburen 4/15

FEDECRAILs organisationer med på dessa möten som behandlar 12 områden varav ERTMS är ett. Han nämnde att *West Coast Railway* har fått tillståndet indraget p g a ett allvarligt tillbud. De har mött den nye ERA-chefen. Man har (bl a) talat om fjärde järnvägspaketet. Man är på gång att städa upp bland ERAs arbetsgrupper – det finns ca 40 st. GRB vill vara informerad om ERA gör något åt detta. EUs stödprogrammet *Horizon 2020* har inte många järnvägsprojekt. Man kommer att gå över till shift-to-rail-initiativet.

Steve Wood meddelade att **FEDECRAIL** har haft två *ordförandemöten* i Padova och Nürnberg samt att det ska bli ett till i Stockholm. David Morgan påpekade att FEDECRAIL har dessa för att man vill veta vad som är problemen i olika länder samt vill veta att den som kommer på mötena har organisationens stöd och att organisationen känner till representationen. Om det är problem i ett land så är det problem för FEDECRAIL – man ska representera alla länder och får därför ta hand om olika och skilda önskemål. Steve Wood påpekade att om man kan sköta detta tillsammans blir man starkare. David Morgan fyllde på med att om man vill delta i dessa möten så är det OK – det gäller även i styrelsemöten.

Steve Wood berättade angående **ERAs arbetsgrupper** att *HOG deltar i TDD-gruppen* via Andres Wedzinga, vilket är ett stort framsteg. Det handlar om lärande nu och det är ganska rakt på. Steve Wood påpekade att *FEDECRAIL behöver experter* till ERTMS-gruppen, t ex Thomas Joindot och Anders Johansson. Anders Dørge påpekade att han nämnt en lämplig person från Danmark. Pio Guido fyllde på med att man haft diskussion med GRB om detta – dessa experter ska organisationerna föreslå själva.

Steve Wood påpekade att det är ett problem att få *resurser till arbetsgrupperna* – han kan vara i Bryssel/Valenciennes varje vecka, men det behövs andra. Sten Erson-Wester undrade om det finns bidrag att få? Pio Guido svarade att man får 110 EUR per dag i traktement och resor betalade, men inte betalt för förlorad arbetstid. Steve Wood påpekade att för deltagande i GRB-mötena utgår inget bidrag. David Morgan framhöll att detta inte får vara ett problem eftersom lobbying är FEDECRAILs viktigaste uppgift – man ska kunna stödja andras deltagande. I framtiden kan FEDECRAILs kostnader stiga eftersom det är värdefullt med kontakterna med ERA m fl – det är bättre ju mer man gör av sådant. Men FEDECRAIL ska veta om man deltar och det får kanske vara max 3 st. Steve Wood framhöll att det även handlar om att få representanter från olika länder. Men man saknar personresurser. David Morgan påpekade att man måste kolla finanserna, men det finns möjligheter, ett exempel på det är att FEDECRAIL-västar anskaffats att sälja för 10 EUR. I Storbritannien ville man betala mer och kan då också få mer gjort.

Thomas Joindot påpekade att problemet för honom handlar om tid och under möten kan det handla om mycket som inte handlar om museitåg. Han kanske inte kan delta varje månad utan 1 – 2 gånger per år, men

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

kan stödja FEDECRAIL med råd m m. Det gäller också att skapa en resursplan. Pio Guido svarade att ERA försöker skapa en mötesplan och publicerar agendan före mötena men inte flera månader i förväg. Det är en säkerhetskonferens 2015-09-22—23 i Lille och man kan då sätta en plan för det kommande året. Livius Kooy framhöll att det också behövs en del förberedelser. Pio Guido påpekade att vid Lille-konferensen ska det (bl a) pratas om ETCS-utrustningen ombord. Steve Wood meddelade att han ska försöka delta på konferensen i september.

Carsten Buhl undrade hur kandidaterna utses? Man behöver också rapporter från mötena. Steve Wood berättade att en rapport produceras från TDD-mötet. Anders Johansson föreslog deltagande av en dansk som är hårt inblandad i ERTMS-arbetena i Danmark – han har också undersöker ERTMS-installation i ett museidiesellok. Livius Kooy föreslog ett ”konstituerande” möte bland inblandade efter detta möte. Anders Dørge påpekade att danska DVF inte är en formellt bildad organisation – man måste också hantera detta. David Morgan framhöll att man söker de mest kvalificerade kandidaterna. Är det endast en person från varje organisation som kan vara med? Steve Wood svarade att minst kan vara två. David Morgan påpekade att flera deltagare är bra även för att få mötet dokumenterat. Pio Guido förtydligade att det vanligen är max 2 personer från varje organisation, men det kan ändras vid behov. Det gäller att även ha egna förberedelsegrupper. Thomas Joindot framhöll att även behövs undersökningar av vad olika personer kan bidra med, deras möjlighet att lägga ner tid samt gärna också en databas över FEDECRAIL-expert.

Thomas Joindot meddelade att det *franska regelverket* är helt omarbetat. Det tidigare härstammade från när SNCF var ensamt och departementet ville ändra detta. UNECTO har haft diskussioner med departementet och den nationella säkerhetsmyndigheten. Det har varit många möten och går långsamt, men avsikten är att förslaget ska publiceras mot slutet av året och vara i bruk 2017. Museitåg blir nu med i EU-databas. Han hoppas kunna presentera de nya reglerna om två år. Anders Dørge påpekade att det kunde vara intressant med gemensamma europeiska regler. Pio Guido svarade att ERA inte har någon kompetens för detta, men är intresserade av input från de nationella säkerhetsmyndigheterna. Anders Johansson påpekade att därför skulle det vara bra men en TSD Museitåg. Guido Rossi påpekade att i Italien är det samma disk som i Frankrike och därför är det värdefullt att få information om vad som händer. Carsten Buhl undrade om svaren från olika länderna kan distribueras? Thomas Joindot svarade att det kan de givetvis.

Johannes Füngers från (bl a) tyska Siemens inledde punkten *övrigt* med att berätta om en tysk *hjulprofil* som används i vissa länder och han har en studie som visar på max 140 km/h för vissa ånglok med denna hjulprofil. Det ska fungera bättre med europeisk standardprofil, men man behöver ett certifikat för detta och Spårburen 4/15

behöver FEDECRAILs stöd för detta projekt. Steve Wood undrade hur man behöver FEDECRAILs stöd? Johannes Füngers svarade att man gör denna studie lokalt, men detta kan vara intressant för andra – många tyska museifordon använder nu en gammal hjulprofil från 1926. Anders Johansson undrade om det är UIC-profil man funderar på att byta till? Johannes Füngers svarade att det var det. Steve Wood svarade att han kan koppla ihop honom med en brittisk expert och Thomas Joindot kan göra liknande med en fransk – nu är det en profil från 1996 som används. David Morgan undrade om detta bara används lokalt eller även på huvudlinjer? Johannes Füngers svarade att det är både och. Det är troligen inget problem i Tyskland.

Thomas Joindot berättade att en särskild fråga är *hastighetsrestriktioner för ånglok som kör med tendern först* där säkerhetsmyndigheten önskade en säkerhetsstudie. Man har samlat in information om vad som gäller i andra länder för att Frankrike är det nu en 40 km/h-regel och man vill gå mot 50 km/h, varför han var tacksam för input från andra länder. Nu har man 100 km/h som max hastighet för museitåg, men vill nå de hastigheter fordonen byggts för då 100 km/h ger problem med samordningen med de andra tågen. Man vill även där ha erfarenheter från andra länder. David Morgan *avslutade* med att tacka Pio Guido för deltagandet i mötet. Mötet slutade 16:25.

Seminarier

Inledning

David Morgan hälsade välkommen och lämnade över till en representant från staden Padova som bl a berättade att Italien är beroende av turism och har noterat att järnvägen är viktig för turismen och därmed ekonomin. En representant för Padova-regionens transportmyndighet välkomnade till Padova-regionen. Han noterade att bevarandet av järnvägens kulturarv inte är så stort i Italien. Många föreningar har dock startats de senaste åren och det finns flera järnvägsintresserade. Det finns ett behov av att samordna järnvägarna(s bevarande) med Italiens rika och kända kulturhistoria. Därför ville han på denna kongress lära sig mer om vad man kan göra med järnvägar.

FS Kulturarvsorganisation – aktiviteter och roller

David Morgan inledde med att konstatera att de frivilliga krafterna behövs för att hålla det rörliga kulturarvet rörligt. Luigi Cantamessa inledde med att hälsa från statliga FS ledning. För sex år sedan var han museitågsförare och nu leder han det som blivit en kulturarvsdel av FS. FS Kulturarvsorganisation grundades 2013-03-06 av de grenarna av den statliga järnvägen, bl a FS och *TrenItaliaia*. Huvudkontoret finns i Villa Patrizia i Rom och innehåller bl a arkiv och bibliotek, det senare ett av de största i Europa. Man har bl a tidtabeller från 1899, som nu digitaliseras och detta ska vara klart om något år. Det finns också ett stort ritningsarkiv och 500 000 foton m m.

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

Man kör också museitåg, har ett projekt *tidlösa spår* och 200 fungerande museifordon, från ånga till el. Det finns bl a 30 diesel- och elmotorvagnar. Han visade exempel på museitågen. Projektet *tidlösa spår* där fyra stängda men spektakulära järnvägslinjer ska återöppnas som turistjärnvägar. Han organisations roll är att stå för dessa järnvägslinjer. Han visade några exempel från dessa järnvägslinjer. Det finns också ett nationellt järnvägmuseum i Pietrarsa, mellan Neapel och Portici, med 175 år av järnvägshistoria. Museet öppnades 1989 och har 36 000 m² utställningsyta, varav 14 000 m² inomhus – han välkomnade besökare till museet och visade bilder från museet. Verksamheten i siffror är 30 500 passagerare, varav 14 500 på de fyra linjerna, 100 evenemang och 200 anställda. Han kan informera mer om verksamheten nästa år.

Sten Erson-Wester undrade över samarbete med de frivilliga och deras organisationer samt hur mycket av organisationens medel som används på de fyra linjerna? Luigi Cantamessa svarade att man startat om med samarbetet med de frivilliga – det var dåligt tidigare. Man har nu en överenskommelse med 10 olika föreningar med försäkringar m m. Man satsar mer på de fyra linjerna som sköta av olika föreningar. De sköter också ånglok, ordnar guider samt kör ångtåg – dessförinnan var det inte möjligt för frivilliga att vara ombord på ångloken. Dessutom underhåller de tågen (i övrigt). Han organisation grundades med en grundplåt på 1 MEUR och har nu en budget på 5–8 MEUR per år. De tre grundarna av FS Kulturarvsorganisation har fortfarande kostnader för denna verksamhet, t ex för de fyra linjerna för stationer, lok m m – dessa ligger alltså utanför hans organisations budget som mest handlar om bibliotek, arkiv, det nationella järnvägmuseet m m.

Europa Nostra och industri- och ingenjörskulturarvet (inklusive järnvägar)

Pierre Laconte, ordförande för Europa Nostras industrikulturarvskommitté, tackade för att han fick delta i FEDECRAIL-konferensen och berättade att järnvägar kommer att vara representerade vid organisationens nästa kongress i Oslo i juni. De blir även mottagare av Europa Nostra-pris. Det finns två organisationer inom området, förutom Europa Nostra även ICOMOS som mer handlar om representation av ländernas officiella teknikmuseer. Europa Nostra handlar om kulturarvet i stort.

Han visade på några exempel på storskaligt industribevarande, där stundtals Europa Nostra har varit bidragande till att de bevarats: IBA-Emscer Park som omfattar ett område på 20 km inkl järnväg, en 300 m kolbrytningsmaskin i (f d) östra Tyskland, Vitkovics stålverk i Tjeckien som nu återanvänds till olika kulturella ändamål, Tour & Taxis tull- och magasinsområde från 1907 som bevarats, dock utan järnvägsspåren samt en bevarad stationsbyggnad som ska innehålla ett järnvägmuseum. Det finns också exempel på mindre industribyggnader som bevarats.

Spårburen 4/15

Man har priser som hans kommitté delar ut och har en charter liknande järvägarnas Rigamanifest. Ett exempel är att man först gett 10 000 EUR för att undersöka maskinerna i en industri och sedan 200 000 EUR för att restaurera dem. Man har också studiebesöksturer, t ex till ett kraftverk i Istanbul med bevarade maskiner liksom till en gasproducent i Aten. Man intresserar sig även för en europeisk industrikulturarvsväg och vill skapa mötesplatser i gamla industrilokaler maskinerna bevarade. Han visade andra exempel som ett bevarat rismagasin med kringutrustning och det tåget och stationen som Mussolini gav till påven. Att helt andra kan komma in och bevara exemplifierade han med Jacobite-järnvägen i Skottland som tagits över av holländska intressen.

David Morgan nämnde att Rigamanifestet har inspirerats av (båtarnas) Venedig charter. Han framhöll också priserna, som nu stöds av EU. FEDECRAIL-områdets organisationer och personer bör vara med och nominera till priserna. Denis Dunstone berättade att är aktiv i en förening som avser att bevara ett elektriskt tåg för att köra på huvudlinjerna och undrade hur Europa Nostra ser på bevarandet av det rörliga kulturarvet? Pierre Laconte svarade att synen har varit att detta endast är något för gamla personer, men det har ändrats och man har ordnat priser även för den sektorn – nu går 25–33 % av det totala antalet priser till industrikulturarvet. Han nämnde en spansk saltindustri som ett exempel. Peter Ovenstone fyllde på med att det varit en dramatisk ändring av Europa Nostras attityd där man gått från traditionellt kulturarv till industrikulturarv – ett genombrott blev bildandet av ovan nämnda kommitté för tre år sedan. För ett år sedan fick rörligt kulturarv, en hjulångare, pris. Det blir nu omröstningar via nätet om priserna och det behöver inte vara byggnader – det kan vara maskiner eller fordon.

Det framfördes att man kan få pris utan att vara medlem av Europa Nostra. Livius Kooy undrade om det kan bli stor skillnad i hur man ser på möjligheten att få pris om man även är med i FEDECRAIL och/eller det handlar om ett bevarande som ingår i ett större sammanhang? Pierre Laconte svarade ja på båda frågorna – även FEDECRAIL själv skulle kunna få pris. David Morgan påpekade att när man skickar in ansökningar om bidrag till den brittiska lotterifonden så kan man också skicka kopia till HRA som då har möjlighet att stödja ansökan – det kanske kan fungera liknande mellan Europa Nostra-priser och FEDECRAIL.

SEE Programprojekt *Access 2 Mountain* – regionala järnvägar och vägen till framgång

Ernst Lung från ministeriet för transporter och innovation i Österrike berättade att detta projekt var en del av EUs program för sitt sydöstra område som får 75 % av projektkostnaderna i bidrag – givet att man utför projektet tillsammans med andra regioner. Det finns två rapporter om detta som bidragit med bilder – dessa kan laddas ner från www.access2mountain.eu. Projektet ska ge attraktiv rörlighet inom och miljövänlig tillgång till Alperna. Det ska även vara till nytta för de boende i regionerna, öppna för ny kundpotential för kollektivtra-

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

fiken, specifikt för turisttrafik med buss och tåg till bergs- och landsbygdsområden. Lokalförbindelserna stärkte sommarturismen – det var enda effekten i transportsystemet. Det var partner i sju länder och observatörer från ytterligare länder och organisationer, bl a FEDECRAIL.

Delprojekt har varit administration, information, transportmodell, regionala järnvägar m m och budgeten var på 2,22 MEUR. 15 järnvägar i Österrike, Tyskland, Tjeckien, Schweiz, Italien och Slovakien analyserades och dessutom 3 st utanför området (i Spanien, Storbritannien och USA/Kanada) – av dessa analyserades 10 fullständigt och resten delvis. Detta var ofta banor som bara eller åtminstone delvis lever på turismen. En stor mängd framgångsfaktorer har identifierats:

- Stöd på alla politiska nivåer
- Finansiella bidrag
- Utökad tillgänglighet för gående och cyklisterna
- Stationen i centrum
- Stärkt kollektivtrafik
- Samhällsplanering som satsar på korta vägar till järnvägarnas hållplatser
- Presentation av regionala järnvägar och övrig kollektivtrafik på kommunernas hemsidor

Han visade några exempel som Vinscherbahn, restaurerad station i Vinschgau (Latsch), politiskt stöd i samhällsplaneringen för att öka tillgänglighet till järnväg, kommuns hemsida där järnvägen är i centrum, integrerad trafikplan med gränsöverskridande trafik är en framgång samt att tidtabellen möter resenärernas önskemål. Ytterligare framgångsfaktorer:

- Integrering av lokalbanorna i turiststrategin och tätt samarbete med turismaktörerna – NÖVOG exempel på detta.
- Infrastrukturinvesteringar – att Zillertalbahnen kan göra halvtimmestrafik i högtrafik är exempel på detta
- Infrastruktursamarbete mellan järnvägar och turism
- Frivilliga infrastrukturbidrag
- Fordon anpassade för alla resenärer, även funktionshindrade som även ger plats för bagage och cyklar samt med god överblick över landskapet – biosittning så man ser över föraren är ett exempel på det senare
- Tillgång till mat och dryck och nostalgitåg
- Möjlighet till godstrafik på de regionala järnvägarna
- Marknadsföring, enkel tillgång och biljettförsäljning inkl enkel tillgång till rätt biljetter.
- Multifunktionservice på stationerna – butikerna kan sälja mer än biljetter, inkluderande gästkort
- Att järnvägarna paketerar upplevelser

Slutsatser i den första rapporten är det finns ett högt rekreativt värde, att man kan nå vida grupper av resenärer m m, i den andra bl a att servicekedjan ska fungera. Det finns flera hot som att komma för nära operatörernas behov och kräva för snabba resultat. I en masSpårbyrå 4/15

terplan finns SWOT-analys, en allmän vision för regionernas järnvägar, budgetramverk, passagerarpotentialer och operativ del. Ett exempel är att återöppnande av en regionaljärnväg inneburit en välbesökt turistdestination. Zollerbanan på Mallorca kör med restaurerad äldre materiel. Det krävs också samarbete för att erbjuda en uthållig rörlighet för turister. Man kan kontakta honom på ernst-lung@bmvit.gv.at.

ERA och ERTMS

Steve Wood genomförde en presentation som Pio Guido höll för HOG-gruppen på torsdagen – se annan del av denna dokumentation. Han avslutade med att FEDECRAIL bör undersöka möjlighet till bidrag för ERTMS och att FEDECRAIL har bra kontakt med Pio Guido. Dessutom är ERAs GRB (representerade organisationer) en komplex organisation, men har fått ett bra samarbete inom denna.

Någon frågade om det kan medges undantag för museitåg? På det svarade Steve Wood nej. David Morgan påpekade att det även finns en fördel med ERTMS eftersom utrustningen underlättar att passera huvudlinjer. Det har blivit ett bra samarbete, är inte aktuellt med ERTMS för isolerade banor samt handlar att få de europeiska järnvägarna att fungera tillsammans. FEDECRAILs jobb handlar inte om att slippa ERTMS, utan att finansiera det. Ernst Lung undrade om det finns möjlighet att behålla de gamla signalsystemen parallellt för att underlätta för museitåg? Steve Wood svarade att det kommer att finnas kvar gamla signalsystem länge till och exemplifierade med en brittisk linje som utrustats med ERTMS – det är en öppen fråga.

Heimo Echensperger ansåg att ERTMS har hanterats som frågan till svaret, att Baseline 3 aldrig kommer att genomföras p g a att det är baserat på GSM-R. som är ett gammalt system samt att hanteringen av GSM-R-frekvenser är under tryck från den publika mobiltelefonin. Att utveckla ett nytt telekommunikationssystem för järnvägen tar 10 år, men den publika mobiltelefonin ändras vart femte år. Steve Wood svarade att systemet mest verkar utvecklas för den gränsöverskridande trafiken. Anders Johansson höll inte med – även ERTMS 2.3, som nu används, är baserad på GSM-R, Baseline 3 är på gång och frekvensproblemen handlar om att skaffa en ny frekvens. Utrustningen ombord, ECTS, inkluderar även ATC så att man även kan köra på sådana linjer och kostnaden är ca 50 % högre än för ATC – som man då får på köpet.

Polarexpressens tågutfärdserfarenheter

Heimo Echensperger introducerade Jeff Johnson från *Polarexpressen* med att påpeka att dessa erfarenheter från USA är intressanta. Jeff Johnson inledde med att det var intressant att vara här och att han jobbat med järnvägsturism i 32 år. Många museijärnvägar i USA är kommersiellt drivna och man har där noterat att flera besökare inte längre ville komma enbart för tåget och han ville i sitt bolag hitta sätt att locka familjer till tåget. Bolaget bildades 1997 och opererar Durango & Silverton-järnvägen m fl (varumärken). Han berättade

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

att historien Polarexpressen startade 1985 med en bok som blev en film som sålde i 20 miljoner exemplar, bl a genom 36 översättningar – i Sverige har den sålts i 89 920 exemplar.

Polarexpressen har sedan 10 år varit en tågresa som samtidigt är ett evenemang med ökad tillväxt under dessa år, eftersom den bygger på traditioner inom hundratusentals familjer i USA. Man har 45 partner-järnvägar, varav 3 i Storbritannien, som under ett år tillsammans har 850 000 gäster, genomsnittspriset för en tågresa är 37 USD, det blev 11 nya partners i 9 delstater i USA under 2014 samt 41,5 % tillväxt! Evenemanget ger ca 20 USD i vinst och många järnvägar säljer 25 000 biljetter. Man säljer också varor kring tåget och dessa säljs endast på järnvägarna.

Han fortsatte med ett annat varumärke som man har, *Chuggington*, som startats i USA (Carolina) 2014 och avses gå vidare till Storbritannien och andra länder. Historien är baserat kring ett ”övningslok” och vad som händer med det. Man har också *Dinosarietåget* sedan 2013, i samband med vilket barnen kan lösa olika uppgifter kring järnvägar. Man har även aktiviteter kring seriefiguren *Snobben* på mindre järnvägar. Man funderar på att åstadkomma något kring *Trollkarlen från Oz*, trots bristen på tåg i historien – avsikten är att bygga en historia där tåg ingår. Man har kring alla sina aktiviteter lärt sig att familjerna vill göra något tillsammans och älskar tåg. Många kommer tillbaka, man erbjuder nu även (dyrare) resor i första klass – påpekas bör att evenemanget bara pågår sex veckor (inför julfirandet). Han fortsatte med att vissa järnvägar letar mer rullande materiel för att kunna köra fler sådana tåg. Många frågar om museitågens framtid och detta kan vara ett svar. Polarexpressen (m fl) hjälper järnvägarna att växa och den kan även ge möjlighet att bevara järnvägar.

David Morgan berättade att han var på förra årets nationella (musei)järnvägs-kongress i USA och som en del av presentationen av den statliga järnvägen i Texas berättade man att man slutat med alla licensierade evenemang förutom Polarexpressen. Han berättade också om en egen erfarenhet av evenemanget på en engelsk järnväg mycket långt från Nordpolen, men det kom ändå väldigt många besökare. Personalen ombord på tåget hade gått skådespelarskola och de gjorde sitt framförande så bra att man glömde att det inte fanns snö utanför tåget! Denna järnväg körde endast detta evenemang. Det är ett väldigt intressant evenemang som fyller tågen! Jeff Johnson fyllde på med att just denna föreställning var den bästa som han sett.

Sten Erson-Wester undrade om det kan vara frivilliga skådespelare? Jeff Johnson svarade att det kan vara både och – det skiljer mellan järnvägarna. Järnvägar nära universitetsstäder rekryterar frivilliga, andra järnvägar har hyrt in alla. Sten Erson-Wester såg risker, bl a med standardkrav, vilket hjälper till. Jeff Johnson svarade att det kräver ett visst kapital för att starta evenemanget och för vissa järnvägar är det inte bra. Sten Spårbyuren 4/15

Erson-Wester undrade om hans bolag hjälper till med marknadsföreningen? Jeff Johnson svarade att man pratar med ”historieägaren” *Warner Bros* om detta. Sten Erson-Wester undrade om detta evenemang kan förenas med att bevara den historiska framtoningen av järnvägen? Jeff Johnson svarade att detta var ett problem från början, men numera hjälper pengarna från detta evenemang järnvägarna med bevarandet. Sten Erson-Wester undrade om arbetet med att engagera ungdomar ingår i detta koncept? Jeff Johnson svarade att körningarna involverar unga och vissa av dem har även blivit järnvägsentusiaster.

Denis Dunstone berättade att i Storbritannien har 75 000 biljetter sålts till en förstaklassmiddag ombord på tåg och detta har blivit en succé på huvudlinjerna, men det förekommer även på museibanor. Heimo Echensperger berättade att i Tyskland har sådana evenemang, som vill ha licenspengar utan att hjälpa till (med bl a marknadsföring), i o f s inneburit succé för arrangerande järnväg, men de orkade inte fortsätta. Man behöver lära sig vad som kan fungera på de tyska järnvägarna. Jeff Johnson svarade att man vill anpassa evenemanget till olika länder.

BESTT projekt för träning av lärlingar

Henry Cleary inledde med att ingenjörer kan numera inte denna teknik och tror därför inte att den fungerar. Han påpekade, angående föregående föredrag, att men i en stad har en tomte som anländer per ångbåt, vilket nu har blivit en del av den stadens julfirande. *Boiler & Engineering Skills Training Trust* (BEST) erbjuder träning i reparation och konstruktion av äldre pannor och har åtta lärlingar och en anställd skolchef. Man får pengar från den brittiska kulturarvs-lotterifonden. Lärlingarna kommer vanligen från områden med (tradition av) tung industri. Denna utbildning är ett samarbete mellan ångdriven verksamhet vid järnvägar, på vägar och till sjöss, vilket har varit till stor hjälp. De 10–20 företag som finns inom detta område är små och klarar inte att på egen hand ta in lärlingar.

Pannan är den säkerhetskritiska delen i ett ånglok. Många fordonsägare kan inte betala en ny panna – dessutom ökar åldern på de befintliga pannorna. De som senast lärde sig detta hantverk ”kommersiellt” gjorde det på 1950–60-talet och de är intresserade att lära ut det. Det finns inget skriftligt material – detta är en ”handens kunskap”. BESTT har utvecklat en femstegsplan:

1. En utbildningsplan
2. Finna företag som kan ta emot lärlingar – mot betalning
3. Rekrytera oberoende kontrollörer av lärlingarnas arbeten
4. Söka lärlingar och mästare
5. Ge lärlingarna ett bevis på sin kunskap

Lärlingarna får 12 000–16 000 EUR per år i lön och framgångsrika lärlingar får dessutom 3 300 EUR i bonus. Arbetet är hett, repetitivt och kräver fysisk styrka. Hittills har denna satsning varit en framgång. Han avslutade med några frågor: Får de jobb? Svaret är att det

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

troligen är framgångsrikt. Fortsatt lärande? Svaret var att det får man se. Går det att övertyga museijärnvägarna att prioritera lärandet? Det gäller att övertyga myndigheter och andra om att stödja och finansiera detta. Han avslutade med att framhålla att utan dessa pannreparatörer blir det inga ångtågsutflykter i framtiden! Han nås på jhenrycleary@aol.com.

Heimo Echensperger uppskattade att skickligheten uppmuntras och att gamla pannor bevaras. Barry Chandler undrade om några av dessa små bolag kan utvidga? Henry Cleary svarade att det vanligen finns få stora eller många små bolag – man ska försöka intressera kulturarvsfonder även för denna aspekt. Han höll med om att det är bra att gamla pannor bevaras. Thomas Joindot påpekade att det varit praxis om pannbyte var tionde år och att det pågår en studie om ”best practise” för att driva ångtågsverksamhet samt att man i denna är intresserad av kontakt. Henry Cleary svarade att han är intresserad av detta och gärna vill ha samarbete med andra länder. Han påpekade att pannbyte var tionde år gällde expresstågslök. Heimo Echensperger fyllde på med att bytet inte behövde vara till en ny panna. Sten Erson-Wester framhöll att detta initiativ stämmer med FEDECRAILS ungdomsmål och frågade om man kan ta emot lärlingar från andra länder? Henry Cleary svarade att problemet kan vara att hitta arbetsplatser och ska detta ske på en plats utanför Storbritannien kan det behöva förhandlas. Heimo Echensperger påpekade att det redan finns en europeisk marknad för pannor.

Guy Baumann undrade om utbildningen handlar om ett eller flera år och hur fungerar det? Henry Cleary svarade att det är heltidslärande i ett år, därefter lärande på deltid. Vid anställning handlar det om referenser och man arbetar för att få de europeiska panninspektionerna att arbeta tillsammans. Livius Kooy framhöll att för ångtågskörning på huvudlinjer är det olika regler i olika länder – att få lika regler underlättar. David Morgan påpekade att även panninspektörerna behöver utbildas – risken finns att de underkänner för att de är osäkra. Han fyllde på med att försäkringsbranschen understöder detta krav – ett exempel på detta är att ett australiskt lok skickades till Meiningen för att man var osäker på kunskapen i det egna landet. Med 15 miljoner passagerare är museitågen en faktor att räkna med. Henry Cleary svarade att denna verksamhet jobbar under EU-direktiv och försäkringsbranschen stöder detta. För kunde man använda sig av sjöingenjörer, men det fungerar inte nu. Heimo Echensperger påpekade att för gamla pannor gäller nationella regler i Tyskland. Henry Cleary svarade att i Storbritannien används EU-regler för dessa. Heimo Echensperger såg möjlighet till samarbete kring underhållet av pannor.

SVFs Primolano-museiprojekt och Valbrenta turistjärnväg

Pierluigi Scoizzato inledde med att föreningen startades 2006 och att det då handlade om att rädda ångloket 880 001. Det fanns inte spår runt loket men det Spårburen 4/15

flyttades i augusti 2006 till Padova. Det kom även att handla om järnvägen Bassano del Grappa–Primolano som byggdes 1910, var med i första världskriget, som trafikerades av ånglok till början av 1970-talet och i dag är en spektakulär järnväg. Från FS fick man låna stationshuset i Primolano, där man också fick tillgång till loket samt lokstallet med vändskiva och vattentagning. Man bygger nu upp landets andra järnvägsmuseum och det är också första försöket att använda *Riga-manifestet* i praktiken. Man önskade också låna ett lok från FS’ museum. Lokstallet med omgivningar var övervuxna och dessa rensades 2009. Tim Fisher besökte anläggningarna 2010 – dessa kom med i hans bok *Obegränsade järnvägar*.

2010 transporterades loket till Primolano. Man letade också vagnar och hittade ett antal. 2011 pekade ortens borgmästare på möjligheter till stöd, man sökte detta och fick 1,88 MEUR för vilket det behövde vara en del av ett omgivningsrelaterat projekt. I juni 2014 blev projektet verklighet och det omfattar restaurering av lokstallet, linjen, lok, vagnar m m. Lokstallet hyrdes på långtidskontrakt och avsikten är att restaurera lokstallet med behållna originaldelar. Nu är ångloket 880 001 på verkstad. Man har en vagn som ska frakta cyklar och restaureringen av lokstallet pågår. I Italien har det mest handlat om museitåg på huvudlinjer, nu arbetas det på ny lagstiftning för museibanor. Museitågen kommer att gå tillsammans med annan trafik på banan, varför det behövs särskild instruktion för tågen, som inte är modernt säkerhetsutrustade. Ett antal läxor har man lärt: skillnaden mellan dröm och realitet samt att göra kompromisser mellan teknik och andra realiteter. Arbetande med ett sådant projekt är en utmaning överallt, i Italien dock en särskild utmaning!

Aldis Kreislers undrade om man äger linjen? Pierluigi Scoizzato svarade att det gör FS. Aldis Kreislers undrade om man därför kör enligt nationella regler? Pierluigi Scoizzato svarade att loket är privatägt, att man har avtal med ett bolag och detta är inte enkelt – alla arbeten på den rullande materielen måste ske på certifierade verkstäder. Man måste också ha FS-anställda som (säkerhets)personal men håller på och utbildar ångloksförare. Aldis Kreislers undrade om man har permanent finansiering? Pierluigi Scoizzato svarade att finansiering är ett lotteri – de bidrag man fått kommer från lokala bidragsmedel och är ett särskilt gränstraktsstöd, intressant även för Trento. Han gav exempel på italiensk byråkrati... David Morgan undrade när körningar startar? Pierluigi Scoizzato svarade att loket är klart i slutet av året och att man startar testkörningar nästa vår. David Morgan undrade hur lång sträcka man ska köra? Pierluigi Scoizzato svarade att det blir 47 km – lagom för en dagsutflykt.

Fördel med appar för marknadsföring av museijärnvägar

David Morgan berättade att han fick kontakt med Stewart Jones, *Geosho*, på ett möte och tyckte att detta kan vara intressant för FEDECRAIL-medlemmarna. Stewart Jones berättade att företaget finns i Caermarfon i Wales. Man gör kartor – och appar, är anslutna till

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

AppStore och har över 5 000 olika appar. Kunderna har högre förväntningar nu och utmaningen är att få till utvecklingen av appar. Lösningen är en app som man laddar med geografiska data och sedan gör själv. *Rougeo* är ett verktyg som man själv använder för att göra appar och sedan skickar till en PC, smarta telefoner m m, som PDF-fil (för att skriva ut) eller till webb. Verktuget finns på Google och AppStore.

Man börjar med att planera resan på museibanan och tar med alla platser av intresse, spelar in på en telefon, tar bilder och registrerar waypoints för intressanta platser och kan därefter publicera sin egen app efter att ha lagt till texter m m. *Rougeo* kan differentiera utbudet, öka kundupplevelsen och besökets längd, förstå besökarnas beteende, guida besökarna till alla delar av banan samt erbjuda besökarna särskilda erbjudanden. Man jobbar nu tillsammans med HRA och har en app färdig att köra med dynamisk tidtabell, all information samlad i mobilen och ge möjlighet att lära av upplevelsen. Han uppmanade intresserade att starta nu – det är enkelt att jobba med denna programvara, man kan jobba tillsammans med FEDECRAIL och mer information finns på www.geosho.com.

David Morgan påpekade att appen kan visa på särskilda evenemang. Stewart Jones lade till att appen kan fungera utan tillgång till nät. Roger Price berättade att han använt detta, det kostade inte mycket men han kunde inte publicera själv? Stewart Jones svarade att då hade han troligen inte publiceringsverktyget – på Apple tar det dessutom längre tid. Aldis Kreislers undrade hur man får tillgång till detta verktyg? Stewart Jones svarade att det är enkelt – det handlar om att betala! Aldis Kreislers svarade att han sökt men inte hittat något pris på hemsidan. Stewart Jones svarade att efter avtal med FEDECRAIL kan man komma igång. David Morgan påpekade att det är ett problem med att man inte får betalt för appar, men kostnaden sjunker med fler anslutna, apparna ger dessutom statistik och avsikten är att informera om detta i FEDECRAILs nyhetsbrev *Update* – man behöver tillräckligt många intresserade för att komma igång. Josef Sabor påpekade att det också kommer på hemsidan. Vilket språk kan man använda? Stewart Jones svarade att detta sköter man själv.

Årsmötet

David Morgan inledde med att framföra en hälsning från och till Jaap Nieweg, Nederländerna, som låg på sjukhus. Alberto Sgarbi, ordförande i värdförbundet FIFTM hälsade välkommen och berättade lite om organisationens historia. Man har nu 21 medlemmar, har kontakter med kulturministeriet och försöker skapa ett regelverk för italienska historiska järnvägar. Det är ett ökat intresse för järnvägsbevarande och 2013 bildades den nationella järnvägmuseiorganisationen (inom FS – se dokumentationen av seminarierna). Man har en grupp för att samarbeta med detta och transportministeriet. Det skulle vara ett stort framsteg om de historiska järnvägarna i Italien skulle kunna fungera som i resten

av Europa. Det finns nu fyra banor bevarade, man hoppas det ska bli fler banor och har ett samarbete med franska UNECTO för att få till ett regelverk. Det är ett problem med att förse historiska fordon med modernt signalsystem och han tyckte därför att det är bra med samarbete med ERA och organisationerna i övriga Europa.

Förhandlingarna inleddes med ”mötestrivia”: Föregående protokoll ansågs vara OK. Därefter presenterades och invaldes en ny kandidat till *medlemskap*. Enda kandidat denna gång var *Basque Railway Museum* i Azpeitia från Spanien hade sökt medlemskap. Museet hade stora problem efter att museigrundaren ersatts med en okunnig person, men denna har sparkats och museet är nu en del av den regionala järnvägen. Järnvägen startade 1862, har spårvidden 1 000 mm, var ursprungligen del av ett stort nätverk som var klart 1927. 1929 elektrifierades banan, på 1950–80-talen stoppades investeringarna och banan hade då kvar sitt ursprungliga rullande materiel. 1980 startade man modernisering av banan och den blev en del av den nationella järnvägen. 1989 startade man med att inventera den historiska rullande materiel eftersom det fanns risk för skrotning och 1990 beslutades om att bilda ett museum. 1992-01-20 startades första delen av museet och 1994 var man klara med museet. 1998 blev 5 km järnväg en museijärnväg i anslutning till museet, 1998 startades en vänförening till museet och detta har nu mer än 70 fordon, en varierad samling och ca 12 000 resenärer på banan. Tågen går på söndagar och museet är öppet vardagar. Livius Kooy föreslog dem som medlem med 10 poäng – eftersom ingen var mot detta valdes de in som medlem med 10 poäng.

David Morgan påpekade att deltagarna hade *verksamhetsberättelsen* framför sig, har tidigare fått den och hoppades att den är läst. Denna accepterades utan frågor. Heimo Echensperger kommenterade den *ekonomiska berättelsen* med några ord: Inget särskilt hände, det blev en förlust om 5 100 EUR, vilket dock var bättre än budget – FEDECRAIL har stora reserver som behöver reduceras. Ordförandemötena har inneburit större kostnader än budgeterat – dessa har dock varit uppskattade. Ingen hade några frågor.

Jean-Paul Lescat presenterade *revisorernas berättelse* och de noterade bl a att det blivit mycket bättre överensstämmelse mellan budget och utfall. Rick Degruyter föreslog att kostnader som funktionärerna inte kräver ersättning för ända skulle bokföras som kostnader och matchas av de icke krävda kostnaderna bokförda som gåvor. Detta för att bättre se vilka potentiella kostnader FEDECRAIL skulle ha. Heimo Echensperger höll men, men påpekade att han då måste veta vad dessa kostnader uppgår till och det vet han inte nu. Han har uppskattningar av dessa kostnader men kan inte bokföra skattade värden. Revisorerna rapporten lades därefter till handlingarna och styrelsen gavs ansvarsfrihet. Jean-Paul Lescat och Paul Roodbol återvaldes som *revisorer*.

Heimo Eschensperger informerade inför *antagande av budget för 2015* om medlemsavgiften: FEDECRAIL

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

har 43 medlemmar från 27 länder och samlar 649 järnvägar. Det finns nu sammanlagt 4 129 poäng och medlemsavgiften uppgår oförändrat till 7,72 EUR per poäng. 45 % av medlemmarna är museibanor, 22 % järnvägsgrupper och således 33 % järnvägs museer. I förhållande till folkmängden har Sverige flest medlemsjärnvägar. Styrelsen har idéer om hur man ska hantera fortsatta förluster – målsättningen är att ha en reserv motsvarande ett års budgetomslutning och det är mer nu. Idén är att fortsätta med budgeterade förluster – man vill inte ha fortsatt ökande tillgångar. Men man måste också se hur konferenserna utvecklas. Han föreslog ett nytt underskott om 6 700 EUR som tas från reserverna. Rick Degruyter föreslog att budgetera för högre resekostnader och därför räkna med 50 000 EUR som budgetomslutningsnivå. Heimo Echensperger tyckte det var en bra idé.

David Morgan påpekade att styrelsen har en strategisk plan och skillnaden mot tidigare är deltagandet i ERA-arbetet. ERA betalar arbetsgruppsdeltagandet, men deltagandet i de allmänna ERA-mötena får FEDECRAIL bekosta resor m m. Deltagandet i konferenser som man får veta om med kort varsel kostar, men lobbyarbetet anser medlemmarna är prioriterat. Det är dessutom svårt att budgetera dessa konferensdeltaganden. Han passade på att bjuda in till ordförandekonferensen i Stockholm. Beslutades att godkänna budgeten.

Alberto Sgarbi passade på att tacka avgående styrelseledamoten Guido Rossi för många års styrelsearbete. Denne tackade själv Alberto Sgarbi. David Morgan inledde **val av styrelseledamöter** med att han hade idéer för Guido Rossis fortsatta medverkan. Alberto Sgarbi introducerade den föreslagna nye styrelseledamoten Pierluigi Scoizatto med att denne hade hand om det största museijärnvägsprojektet i Italien. Pierluigi Scoizatto berättade att han är född 1970 och aktivt intresserad av järnvägar sedan 1988. Det föreslogs omval av David Morgan och Sten Erson-Wester samt nyval av Pierluigi Scoizatto – detta beslutades. Livius Kooy berättade att han varit sekreterare i 21 år och aviserade sin avgång 2016. Han efterlyste kandidater. David Morgan påpekade att Livius Kooy avser att stödja efterträdaren.

Rapport från arbetsgrupperna inleddes med att Steve Wood tackade HOG-gruppen för stödet och arbetet i denna grupp har växt. Det var 19 närvarande på torsdagens möte och gruppen hälsade till Jaap Nieweg. Man hade Pio Guido från ERA med på mötet. Han har varit på ERAs GRB-möten (GRB är forumet för organisationer) som sätter policyn för ERA. Man deltar även i ”skruv och mutter”-möten. Det blir också ett möte i september med ERA-direktionen för att utvärdera de första sex månaderna. Man har Andres Wedzinga med i lokförändringsgruppen. Det viktigaste är att vara med i ERTMS-gruppen där (bl a) Thomas Joindot och Anders Johansson kommer att delta. Man ska titta på deltagande i andra arbetsgrupper, men det är en resursfråga eftersom deltagarna måste vara tekniskt kvalificerade. Han tackade Thomas Spårburen 4/15

Joindot för en rapport från SNCF. Det pågår också arbete kring hjulprofiler. De nyckelfrågor för ERA som har avhandlats i GRB är samarbetet med ländernas järnvägsregleringsmyndigheter, ERTMS, problem i fjärde järnvägspaketet, ledarskapet i GRB och undersökning av pågående utveckling. Det är fortsatt bra att vara med på dessa möten.

Marco Meusburger berättade att han är aktiv i *Fedec-Youth* och student i Wien. Varför och vad är *Fedec-Youth*? Denna grupp hanterar ungdomslägren men har också egna möten, parallella med FEDECRAILS möten. Bland gruppens 10 medlemmar är det en mix av ungdomar och äldre. Lägren arrangeras nu för nionde gången och det har hittills sammanlagt deltagit ca 140 ungdomar i dessa läger. Lägren, som vänder sig till ungdomar mellan 15–26 år har blivit en succé och leder till fortsatta kontakter mellan ungdomarna. Första lägret var i Sverige och i år blir lägret i Ungern.

Varför arrangeras lägren? Ungdomarna får arbeta tillsammans, dela erfarenheter och lära från andra järnvägar. Man får även kulturellt och språkligt utbyte och deltagande i lägren uppmuntrar ungdomarna till aktivitet på sina egna järnvägar samtidigt som man får vänner för livet. Nästa läger är i Ungern 2015-07-31—08-08 och arrangeras i Budapest med omgivningar med logi i gamla sovvagnar på det nationella järnvägs museets område i Budapest. Deltagarna ska vara 15–24 år gamla och anmäler sig via youthcamp@fedecrail.org. Han fortsatte med något om målen förhandsinformation. Han visade *FedecYouths* organisation och målet är att få unga att samarbeta och (fortsätta) jobba på sina egna järnvägar, att forma den unga generationen, ge möjlighet till samarbete mellan unga och äldre samt introducera dem för en internationell plattform. De ska också hållas direkt informerade, få internationella nätverk, dela erfarenheter online, kunskap o s v. Förhandsinformationen handlade om att fortsätta organisera ungdomslägren och i framtiden ha särskilda ungdomskonferenser. Han visade hur bra ungdomar kan arbeta tillsammans, erfarenheter av mat och en dressinutflykt! Det finns fortfarande platser kvar på årets ungdomsläger och han uppmanade deltagarna att informera sina ungdomar.

Rick Degruyter tyckte att denna presentation gav en bättre insikt om vad lägren innebär och meddelade att han ändrat sin tidigare negativa inställning till lägren. Han förordade dock att ungdomsverksamheten fortsatt ska vara en del av FEDECRAIL. Marco Meusburger svarade att inriktningen att denna fortsatt ska vara en del av FEDECRAIL. Thomas Lange efterlyste en plan för de närmaste årens läger. Sten Erson-Wester svarade att lägret 2016 ser ut att bli i Finland, 2017 blir det i Tyskland och för 2018 finns fråga till Sverige om att arrangera lägret. För 2019 kandiderar Frankrike och Schweiz – han värdade att kontakt med honom eller Marco Meusburger om kommande läger. Peter Ovenstone välkomnade idén om parallella ungdomskonferenser – man har också en idé om reducerat pris för ungdomar på de ordinarie konferenserna och välkomnar ungdomarna på konferenserna. Sten Erson-

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

Wester fyllde på med att presentationerna om ungdomslägren sedan 2007 finns tillgängliga.

John Jones berättade angående *EU-bidragsmöjligheter* att det varit några nationella initiativ som varit framgångsrika. Han har föreslagit att pannutbildningen ska finansieras av EUs sociala fonder. Det ska informeras om detta i FEDECRAILs nyhetsbrev *Update*. 2018 ä det hundra år sedan första världskriget tog slut och VDMT och UNECTO har föreslagit att anordna tåg som möts på en bro över Rhen och förklarar fred mellan länderna. Flera andra liknande firanden kan tänkas och dessa kan få stöd av EU. Han avslutade med att låta FEDECRAIL få veta om såväl erhållna som avslagna stöd.

Sten Erson-Wester avsåg att informera om det kommande ungerska lägret inom *FEDECRAILs ungdomsutbyte* men inledde med att tacka några, bl a Nederländerna för väl genomfört läger 2014 och för bidrag till lägrets genomförande. Det ungerska lägret kommer att äga rum på tre platser, först i norra Ungern på en skogsjärnväg, sedan i Visegrad och till sist på järnvägs-museet i Budapest, där det blir övernattnig i sovvagnar. Till sist ska ungdomarna vara på barnjärnvägen i Budapest. Lägren består till 50 % av arbete och 50 % kulturella och sociala aktiviteter. Man avser också att få med lägret i media. Det finns diverse regler för lägret och det kommer att bjudas på rätter från det traditionella ungerska köket. Han berättade något om lagrets organisatörer, bl a MAV Nostalgi. Man har sex platser kvar till det minimum av 20 som behövs, men det går att få med upp till 30 deltagare. Deltagaravgiften är 140 EUR och det blir förhoppningsvis också kvinnor med på lägret – lägret är även ett äventyr för ungdomarna!

John Robinson undrade hur lägerdatumen har kommunicerats? Sten Erson-Wester svarade att de har meddelats per mejl till FEDECRAILs medlemsorganisationer, finns med på FEDECRAILs hemsida samt alltid är första veckan i augusti för att passa Europas olika skolfrier. Livius Kooy undrade vad FEDECRAIL-medlemmarna gör av informationen? Den ska spridas vidare! Sten Erson-Wester svarade att man har problem med detta och därför ska man undersöka om det går att skicka information direkt till ungdomarna. David Morgan fyllde på med att man göra mer för att få informationen att nå fram. Josef Sabor påpekade att informationen inte kom med (rätt) i FEDECRAILs nyhetsbrev *Update* p g a ändringar i arrangemanget. Sten Erson-Wester avslutade med att han var tacksam för att de ungerska arrangörerna kunde ställa upp (i stället för Serbien).

David Morgan meddelade att det under fredagen informerats om *Europa Nostra* men att han underströk att man där insett det ökande värdet av industrikulturarvet. Han påpekade att intresserade kan vara med på Europa Nostras konferens i Oslo i mitten av juni, strax efter FEDECRAILs ordförandekonferens i Stockholm, vilket också är geografiskt nära. David Morgan berättade Spårburen 4/15

angående *WATTRAIN* att man har konferens i Japan i oktober och dessa konferenser har ett liknande upplägg som FEDECRAILs. Tema för årets konferens är uthålligt bevarande och det är talare från flera kontinenter. Han fortsatte med att det varit svårt att få information om när registreringen till konferensen öppnar men att han fick information om detta mot slutet av en middag. Nippons resebyrå har hand om detta och de troligen öppnar registreringen mot slutet av april. Han välkomnar flera europeiska deltagare.

David Madden, WATTRAINS direktör, tog över och berättade att även WATTRAIN har ett nyhetsbrev. Dessutom undersöker man kolets framtid – problemet är inte tillgången utan att det genererar luftföroreningar från koldioxid. Organisationen för ekonomiska framsteg har framhållit att koldioxiden i atmosfären måste reduceras till 2020. Man ska kolla vad regeringarna har på gång och även hitta andra sätt att driva ånglok. Han visade på den stora skillnaden mellan kraftverkens och de historiska fordonens användande av kol – det är som hela denna stora sal fylld med kol jämfört med innehållet i ett vattenglas.

David Morgan inledde punkten *övrigt överenskommet med ordföranden* med att berätta att E-Faith har antagits av Europarådet samt att TICCIH och EU-kommissionen har utsett **2015** till ett *uropeiskt industrikulturarvsår*. I september är det (årligen) en kulturarvsdag och han rekommenderade organisationerna att delta i denna – det ger publicitet och kontakter.

David Morgan meddelade att *nästa konferens* avses äga rum i slutet av april i Friedrichshafen i södra Tyskland, nära Österrike och Schweiz, varför man kan anordna resor till dessa länder. Tilläggsprogrammet går till västra Frankrike via Schweiz. Möten m m äger rum 2016-04-21 med fortsatt program måndag m fl dagar. Louis Poix önskade en kommande konferens i Storbritannien. David Morgan tog emot denna idé. Han beklagade att representanten för Meiningen inte kan komma i fortsättningen. Han avslutade årsmötet med att tacka organisatörerna och översättarna.

Kommentarer och reflexioner

Red noterade även detta år att museitåg väcker uppmärksamhet – såväl vid utfärden med ångtåget som med de historiska motorvagnarna var det mängder av folk – anställda, närboende och andra resenärer – som fotograferade tåget och vinkade! Antalet deltagare blev något högre än på föregående års ungerska konferens. Det blev 132 st som på något sätt deltog (delegater, föredragshållare och/eller resenärer) under de olika aktiviteterna, om än inte alla på en gång – som mest var vi kanske ca 120 st under mötesdagarna.

Utfärderna var så upplagda att i Padova var vi mest för själva mötena – det var ångtåget till Trento och utfärderna i dess omgivning som var utfärdsprogrammet. Denna gång var måltiderna stundtals väl omfattande, men red stod över en del middagar för att inte storkna. Denna gång hölls nästan hela konferensen på engelska (eller tyska – med stöd av engelskspråkliga OH-bilder)

FEDECRAILS KONGRESS 2015 forts

så att simultantolkningen i stort sett inte behövde användas. De få tillfällen då red använde sig av denna tjänst var det som vanligt problem med att ljudet från högtalarna slår igenom när man lyssnar i hörlurarna så att det blir svårt att koncentrera sig på tolkningen.

FRÅN ARBETSAM

Hej alla ljudskapare, utställningsfolk och ljudnördar!

Den 18 maj vill vi uppmärksamma oss alla och vår gemensamma passion: LJUD! Genom Ljudkonferensen vill vi lyfta fram ljudsatta kulturupplevelser och uppmuntra till mer ljud i utställningar och i annat kulturskapande. Genom Ljudkonferensen vill vi också locka fler att använda *Work With Sounds* databas – antingen genom att använda den ljudskatt som redan finns eller genom att donera egna inspelningar till databasen.

Om konferensen:

Plats: Arbetets museum, Norrköping

Datum: Måndag 2015-05-18

Tid: 10–16

Kostnad: 500 kr

Studenter 250 kr

Kontakt: Torsten Nilsson, 011-23 17 26

Säg till om ni önskar mer material!

Databasen: www.workwithsounds.eu

Här är länken till evenemanget på FB:

<https://www.facebook.com/events/457647847718326/>

... och på hemsidan:

<http://www.arbetetsmuseum.se/evenemanget/ljudkonferens/>

(Mejl från Torsten Nilsson 2015-04-08, kompletterat från *ArbetSam nyhetsbrev 2015-04-15*)

Årets museidagar

ägde rum i Västerås med omgivning 2015-04-10—11.

Närmare 110 medlemmar från hela landet, i Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd, deltog i Museidagar 2015. Tillsammans skapade vi både inspirerande och lärorika dagar. Tack alla medlemmar, museer, föreläsare och samarbetspartners för allt engagemang och trivsel som ni förmedlade!

Ett extra stort tack till:

Västmanlands läns museum, Carl-Magnus Gagge, Gunilla Carlsson, Diana Chafik, Västerås Flygmuseum, DC-3:an Daisy, Kanalmuseet Skantzen, Jädersbruks vänner, Nyströmska gården, Föreningen Köpings Brandmuseum, Köping-Uttersberg Järnväg, Bil- och Teknikhistoriska samlingarna, Borgquistska Hattmuseet, Rosenlöfs Tryckerimuseum, Skeppshandelns stenugnsbageri AB, Karlsgatan 2, Jädersbruks herrgård, Best Western Esplanad, Viby buss och Mästerblomman

Invigning av:

Gunilla Carlsson, vice ordförande i kulturutskottet

Föreläsningar på temat *Tillgänglighet*:

Att skapa ett tillgängligt museum för alla

Carl-Magnus Gagge, länsmuseumschef på Västmanlands läns museum berättar om hur deras arbete att från ha varit ett ganska otillgängligt i Västerås slott till att bli ett tillgängligt museum för alla i den gamla Mimerverkstaden på Karlsgatan.

Allas historia ska synas

Diana Chafik, projektledare för FOKUS (Funktionshinder och kulturarv, utbildning, samverkan), Upplandsmuseet, berättar om att vidga funktionsperspektivet till att också gälla innehållet i verksamhetens olika delar, såväl insamling och kunskapsuppbyggnad som utställningar och pedagogisk verksamhet.

Besök på museerna:

Västerås flygmuseum

Där står nu DC3:an Daisy. Museet finns i en hangar från 1938. Nästan alla planen är i flygande skick och används vid olika evenemang. Museet har en flygsimulator där man uppleva hur det är att flyga Metropolitan eller J 35 Draken.

Kanalmuseet Skantzen

Utställning över Strömsholms kanals historia med bland annat en fungerande slussmodell och verktyg som användes när kanalen byggdes. På området finns också kusk bostad, skolmuseum, kapell och en bagarstuga.

Jädersbruks vänner

Visar hur en levande bruksmiljö kan ha sett ut förr i tiden. Sträcker sig från 1500-talets vapensmedjor till 1900-talets mekaniska tillvaro.

Samt arbetslivsmuseerna **Nyströmska gården, Köpings Brandmuseum, Köping-Uttersberg Järnväg, Friluftsmuseet Gammelgården, Bil- och Teknikhistoriska samlingarna och Köpings museum.** (*ArbetSam nyhetsbrev 2015-04-15*)

Workshop om tillgänglighet

I sista minuten ...

Miss a inte föreläsning och workshop.

27 april – Tändsticksmuseet, Tändsticksgränd 27, Jönköping

Några platser kvar

- Är ditt museum tillgängligt?
- Vill du lära dig mer om hur man kan tillgängliggöra sitt museum?

Vi erbjuder en endagskurs där vi tittar närmare på hur man kan göra lokaler mer tillgängliga.

Kostnad: Kostnadsfritt; Tid: 11 – 16 (*ArbetSam nyhetsbrev 2015-04-15*)