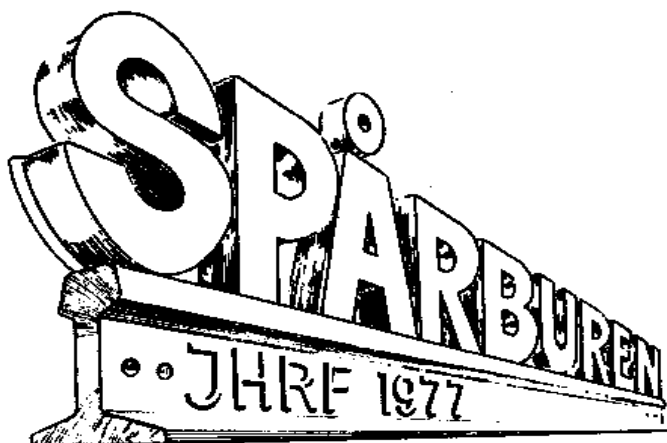


Föga periodiskt organ
för

**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



3/16

2016-05-03

INLEDNING

Här kommer årets tredje Spåraturen efter ett kort uppehåll. Den har blivit en FEDECRAIL-konferens-special med dokumentation av mötena och lite om kringaktiviteterna. Dessutom lite information från styrelsen och RAÄ.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med information om förlängd tid för anmälan till FEDECRAIL ungdomsläger, kallelse till säkerhetsseminarium i Hallsberg 2016-05-21—22 och information pannkurser i Storbritannien eller på andra ställen och allmän järnvägsutbildning i Österrike.
- En lååång artikel med dokumentation av årets FEDECRAIL-konferens – utfärder och kringaktiviteter, HOG-gruppsmötet, seminarierna, årsmötet samt lite kommentarer och reflexioner.
- Information från RAÄ om deltagande i årets *Kulturavsdag*.

Spåraturen rättar

I inledningen i nr 2/16 stod det att det var årets första nummer – det var givetvis årets andra nummer...

FRÅN STYRELSEN

FEDECRAIL ungdomsläger 2016

*Inbjudan till det 10:e FEDECRAIL Ungdomsläget
2016-07-29—08-07, Tyskland*

har förlängd anmälningsstid till 2016-05-08 – kontakta youthcamp@fedecrail.org för ansökningsblanketter m m!

Kallelse till säkerhetsseminarium

JHRF kallar härmed till säkerhetsseminarium den 21-22 maj 2016 på Hotell Stinsen i Hallsberg, ca 100 meter från järnvägsstationen.

Målgrupp för säkerhetsseminariet

Respektive medlemsförenings säkerhetschef, säkerhetshandläggare, trafikchef eller motsvarande. Dessa prioriteras, övriga bereds plats i mån av tillgång. ***Vi vill särskilt uppmana alla medlemsföreningar som har sin ansvarsförsäkring genom JHRF att delta i detta seminarium!***

Lördag

09.00 – 09.30 kaffe (drop-in)
09.30 börjar säkerhetsseminariet
12.30 – 13.15 lunch
ca 15.30 kaffe
18.00 (senast) avslutning av dagen
19.00 Gemensam middag (valfritt)

Söndag

09.00 fortsätter säkerhetsseminariet
ca 10.00 kaffe
ca 11.30 diskussion om försäkringar
12.30 säkerhetsseminariet slutar
12.30 Lunch (valfritt)

Observera att det kan bli förändringar i programmet!

Seminariet är kostnadsfritt för anmälda deltagare, JHRF står även för fika och lunch på lördagen samt förmiddagsfika på söndagen. För anmäld deltagare som utan giltig anledning uteblir, debiteras föreningen en avgift om 500 kr.

Den enskilda medlemsföreningen/deltagaren står för middag lördag kväll (förrätt, varmrätt och kaffe, 329 kr) och övernattning (515 kr i enkelrum), dessa faktureras i efterhand av JHRF till medlemsföreningen.

FRÅN STYRELSEN forts

Anmälan

Vi rekommenderar anmälan så tidigt som möjligt då antalet platser är begränsat till 30 st. **Anmälan** sker till stefan.blomstrand@jhrf.se senast den 12 maj 2016. För bokningar därefter kan vi inte garantera att övernattningsgången går att ordna på samma hotell.

Ange deltagarens namn-förening-funktion, om middag önskas lördag kväll, om lunch önskas söndag samt eventuella matallergier. Ange också om ni behöver övernattningsgången även fredag-lördag eller om ni bara kan delta i delar av seminarieret.

Frågor besvaras av Stefan Blomstrand, stefan.blomstrand@jhrf.se, 070-532 80 75. **Välkomna!** (inbjudningsbrev 2016-04-26)

Aktuella utbildnings- och studieerbjudanden

Två unika utbildnings- och studieerbjudanden är tillgängliga just nu; korta kurser om pannunderhåll i Storbritannien och omfattande utbildning för järnvägsexperten i Österrike. *Boiler and Engineering Skills Training Trust* (BESTT) är ett initiativ i Storbritannien som möjliggör viktiga kvalifikationer i pannunderhåll i ett erkänt yrkesutbildningssammanhang som på så sätt ger en hållbar framtid för branschen. BESTT bildades av ett konsortium av museijärnvägar, lokomobiler och ångfartyg. Hittills har BESTT erbjudit en ettårig heltidskurs. Nu finns det en kortare utbildningsmodul, som också inkluderar nitning. Kontaktadress för ytterligare information om kostnader, tidtabeller och utbildningsanläggningar är enquiries@bestt.org.uk.

St Pölten Yrkehögskola i Österrike erbjuder en heltäckande järnvägsteknisk utbildning, som i sin kombination av akademiska studier och praktisk utbildning är unik. Kursplanen i kandidat- och masterkurser ger en integrerad förståelse för järnvägsrelaterat innehåll och därmed dess komplexa system. Studieperioderna kommer att erbjuda en grundlig professionell grund. För mer information, se www.fhstp.ac.at. (FEDECRAIL Update 28 2016-04)

FEDECRAILS KONGRESS 2016

Allmänt och utfärder

Denna kongress var den sjätte som red deltagit i på "allvar", denna gång från första mötet till och under hela huvudprogrammet och tilläggsprogrammet. Denna gång deltog fem svenskar – några dagar dessutom alla samtidigt – på olika delar av programmet möten och resor. För reds del började "äventyret" med resa Stockholm—Köpenhamn—Hamburg(övernattningsgången)—München—Bregenz—Dornbirn 2016-04-19—20 för att kunna vara med på HOG-arbetsgruppens möte på torsdagen – mer om detta nedan. Resans första dag Spärburen 3/16

kom att bli "äventyrlig" genom neddriven kontaktledning söder om Lund vilket innebar buss Lund—Malmö och sedan ett gäng olika tåg Malmö—Köpenhamn—Fredericia—Flensburg—Neumünster—Hamburg med framkomst ca fyra timmar senare än planerat, men dock framkomst! 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 nästa fredag eftermiddag 2015-04-29. På lördag förmiddag startade hemresan för att sedan pågå 2016-04-30—05-01 Lausanne—Zürich—Hamburg(övernattningsgången)—Köpenhamn—Stockholm. Mindre äventyr i form av banarbeten både i Schweiz och i Tyskland på lördagen på neubaustrecken gjorde att det blev omledningar på "altbaustrecken" i stället – vackra men långsamma – men red kom fram utan allvarligare förseningar.

Torsdag kväll var det öppningsmottagning i en lokal på ett av hotellen, fredag kväll var det galamiddag i en panoramarestaurang uppe på berget utanför sta'n (där red lät bli att delta för att det blivit väl mycket mat den dagen). Lördag eftermiddag startade konferensens utfärder med buss till Bezaubach och *Bregenzerwaldbahn* (760 mm spårvidd – vanligt smalspår i Österrike) för ångtågsutfärd till banans (nuvarande) slutpunkt Schwarzenberg och tillbaka. Där väntade bussarna för att ta oss till linbanans dalstation i utkanten på byn för färd uppför (och jag menar uppför!) till panoramarestaurangen där det var tänkt en middag i solnedgången. Nu blev det inte så eftersom det regnade och senare snöade – det blev så mycket snö att den lade sig över golvet, bord och bänkar utomhus vilket ledde till div "snöselfies"... Men maten var god och sedan följde linbanetur och en bussfärd åter till hotellet.

Söndagen började med bussfärd till Lustenau och Rhein-Schau-Museum, som samtidigt var lokstall och verkstad för banan *Rheinbähnle* med 750 mm spårvidd, där vi blev guidade runt. Det var tänkt en ångtågstur men eftersom driftsångloket hade gått sönder strax innan fick det bli gammalt ellok i stället – banan är till större delen elektrifierad med 750 V likström. Loket var också försett med dieselmotor, vilket dels behövdes inne på depåområdet, dels eftersom slutet av linjen till Rheinmynningen inte var elektrifierad. Vi åkte till denna slutstation där efter en stunds väntan hjulångaren *Hohentwiel* tog över för båtfärd på Bodensee med en överdådig buffélunch där inget saknades. Det var i stort sett bara red som efter maten vistades fullt påpälsad på däck – det var blåsigt, kallt och regnet hängde i luften men utsikten var magnifik. Båtfärden slutade i hamnen i Hard där bussarna väntade för återfärd till hotellet.

På måndagen var det dags att stifta bekantskap med de tyska rälsbussar vi hört om på ett av seminarierna (se nedan) för en heldagsutfärd till Augsburg i Tyskland med rälsbussen VT 798 652 och släpen VB 998 257 (med bardisk!) och VS 998 896. Utfärden började inte så bra – efter en stunds väntan blev vi uppmanade att åka lokaltåg till Wolfurt, en lokstation och bangård där rälsbusståget fanns och vi kunde kliva på. Målet var

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

Bahnpark Augsburg där vi åt lunch i ett uppställt blå-målat f d TEE-tåg som fått namnet *Blue Star Train* och tjänstgör som stationärt restaurangtåg, öppet varannan helg oktober–maj. Efter maten studerade vi samlingarna, bl a i ett 29(!) portars rundstall, där det fanns lok från flera länder: Tyskland, Österrike, Schweiz, Italien, Nederländerna, Slovenien och Luxemburg. Efter alla dessa lok var det dags för hemfärd med rälsbussarna.

Tisdagens resa gick återigen med rälsbussarna via den ursprungligt tänkta konferensorten Friedrichshafen till tyska Warthausen, strax norr om Biberach, för resa med ångtåg på smalspåriga (750 mm) *Öschlebahn* till banans slutstation Ochsenhausen. Tyvärr var det inte banans ”urånglok” 99 633 som drog tåget utan ett östtyskt standardånglok för smalspår, 99 788. På slutstationen vankades det lunch i godsmagasinet följt av möjlighet att vandra runt i det tilltagande snöblandade regnet och studera fordon och lokstall. Efter återfärden gavs det möjlighet att studera banans nybyggda verkstad i Warthausen innan rälsbusståget återkom för att köra oss åter till Dornbirn och gemensam middag på ett av hotellen.

På onsdagen var det dags att lämna Dornbirn och Österrike för resten av konferensutfärderna, som ägde rum i Schweiz. Resan började med buss till schweiziska S:t Margreten där det elektriska motorvagnståget BFe 4/4 1643, Dr4 10112 och ABt4 1715 från SBB Historic så småningom dök upp och förde oss till Windisch, en stadsdel i Brugg, där *SBB Historic* har sitt arkiv, bibliotek m m. Vi fick en guidad rundvandring bland samlingar av affischer, tidtabeller, böcker (30 000 st!), tidningar och småföremål – mycket sevärt! Sedan var det dags för vidarefärd med motorvagnarna till *Bahnpark Brugg*, som egentligen låg på andra sidan järnvägen, men det blev att åka via stationen i Brugg. Här fanns sju ånglok, bl a en replika av loket *Limmat* från Schweiz första järnväg *Spanisch Brötli Bahn*, ett diesellok, tre ellok och en mängd småföremål. Motorvagnsresan fortsatte därefter till Olten, där det ordinarie programmet slutade och tilläggsprogrammet tog vid. Vi var ganska många som skulle delta i det och som därför åkte vidare med ett SBB-snabbtåg via Biel till Lausanne för transport med inhyrd buss till hotellet.

Torsdagen startade med regionaltåg (motorvagn) till Vallorbe, en gränsstation mot Frankrike. I lokstallarna hade föreningen som vi senare skulle besöka ett antal fordon uppställda och man höll bl a på att renovera två stora ånglok där. Efter detta besök var det dags för bussfärd till Hôpital-Neufs – Jougne för färd med dieseltåg (även här var ångloket trasigt...) till Fontaine Ronde. Under vägen och på plats åt vi lunch i en äkta Orientexpress-restaurangvagn. Järnvägen, som kallas *Coni’Fer*, gick ursprungligen Vallorbe–Pontalier, och det är föreningens ambition att återuppbygga den åt båda håll, men först mot Pontalier – om inte annat så för att få anknötningen till övriga järnvägsnätet och förenkla materieltransporter. Åter vid utgångsstationen

blev det buss tillbaka till Vallorbe regionaltågsmotorvagnen tillbaka till Lausanne.

Sista tilläggsprogramdagen fredag bjöd, liksom torsdagen, på strålande väder (till skillnad mot utfärdsdagarna i Österrike och Tyskland). Vi startade med ett interregiotåg till Vevey där det var byte till smalspårigt (1000 mm) ångtåg, där red satte sig i förstaklassavdelningen i en f d RhB-vagn, och så bar det uppför, uppför och uppför! Vid *Blonay* började den egentliga museibanan, som går till *Chamby*. Ångtåget gick till föreningens depåområde i närheten av Chamby och där blev det tillfälle till många olika aktiviteter: guidad rundvandring, lunch och diverse extratåg, dels med ett ångspårsvägslok dragande en vagn, dels en dressinliknande tingest som förde tankarna till en del av det JTJ har. Man hade en mängd olika fordon, både ånga, diesel och elektriskt från en massa olika smalspår i Schweiz. Eftersom man var tidigt ute (1968 startades verksamheten) hade det blivit lite av ett 1000 mm-ÖSIJ för Schweiz – om man tänker bort elektrifieringen (900 V likström), det höga läget med utsikt över Lac Lemman, att banan fortfarande är en del av MOB:s järnvägsnät (förbinder deras två järnvägar) och att flera av banorna man samlat från fortfarande lever. Red följde med en av guidegrupperna och upptäckte då en liten Bergbolagendressin (tillverkad i Ullersäter!) i ett hörn samt åkte med det lilla ångspårsvägståget ut till en spektakulär bro där det ordnades fotostopp. Återkommen från detta vilade red en stund på en bänk och då hoppade stationskatten upp i knäet för att också få sig en vilostund!

Nerfärden till Montreux gjordes med ett gammalt elmotorvagnståg med ursprung hos värdbanan MOB. Väl nere i Montreux följde red med en grupp som, inspirerade av information vi fått uppe på museibanan, tog sig ner till hamnen för att i sista sekunden ordna biljett och ta sig ombord på hjulångaren *La Suisse* för färd på Lac Lemman åter till Lausanne. Enligt programmet skulle vi ha åkt ett annat interregioitåg åter till Lausanne, men det här blev en trevlig improvisation! Båten gick inte långt från stranden på den schweiziska sidan och, red, som i det soliga vädret satt ute på fördäck, kunde tidvis ägna sig åt tågspaning från båt! Efter ett tag anslöt även järnvägen som red skulle börja åka hemåt på morgonen efter och det gick att se tåg på två nivåer – när båten var nära järnvägen på det nedre planet tutade båt och tåg åt varandra när de möttes! Åter i hamnen i Lausanne hittade red tillsammans med några andra snart slutstationen på Metro linje 2 och åkte uppåt, för red:s del till stationen ovanför järnvägsstationens tunnelbanestation, där en annan smalspårig järnväg med moderna elektriska motorvagnståg hade sin slutstation. En kort färd (en station) med denna och red var åter i närheten av hotellet och en spännande slutdag var över! Sannantaget blev det en mycket intressant resa med såväl olika snabba tåg i Europa, hjulångare som olika veteranåtgång och schweiziska ordinarie tåg.

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

Arbetsgruppsmöte i HOG

Denna arbetsgrupp, *Heritage Operation Group* (ungefär Kulturarvsoperatörsgruppen), är resultatet av sammanslagningen av de tidigare huvudlinje- och säkerhetsarbetsgrupperna. Mötet, som ägde rum torsdag eftermiddag, inleddes med en presentationsrunda genomfördes och att *dagordningen* godkändes. Steve Wood tackade Albert Wolters för flera års förtjänstfullt *sekreterarskap*. Han lämnar inte gruppen, men väl sekreterarskapet. Jonas Svartlok blir ny sekreterare på en provperiod om ett år.

Steve Wood introducerade Andres Wedzinga, som ska prata om *Lokförardirektivet*. Andres Wedzinga berättade att han ska prata om resultat av Lokförardirektivsprojektet. 2014-04 fick ERA mandat att starta projektet, i slutet av 2014 utarbetades en startades en arbetsgrupp, som haft möten varannan månad, HOG fick och gav uppdateringar om framsteg samt en preliminär slutrapport kom i slutet av 2015. Fortsättningen är en slutrapport vår 2016, i slutet av 2016 preliminärt direktiv, 2017 behandlas det av EU-rådet och -parlamentet, 2018 publiceras det och 2019 ska det implementeras.

Det första uppdraget, *Allmänt*, handlar om harmoniserade examinationskriterier, nationella undantag från innehav av certifikat och geografiskt omfattning av erkännandet är förbättrat. Det andra uppdraget, *Hälsa*, handlar om att upphäva kravet på psykiska undersökningar, utveckla riktlinjer om sjukdomar (ålder) och restriktioner (formellt ingen nedsättning; diabetes m m), nedsättning för synförmåga kan bli möjlig (ålder). Det tredje uppdraget, *Administrativt*, handlar om två kategorier, A växling och B tågkörning. Endast signalering och driftsformer blir med på certifikatet som blir elektroniskt.

Han fortsatte med särskilda uppgifter i detalj: Lokförardirektivet är länkat med definitionerna i fjärde järnvägspaketet, där det finns möjligheter för medlemsstaterna att undanta järnvägar och fordon som uteslutande används för lokal, historisk och turistisk-trafik, är öppen för tolkning – och restriktioner – utöver Lokförardirektivet. Nationella olikheter i implementationen – man kan vara strikt eller ha bredd. Kategorierna A och B är omdefinierade: A avser endast växling i avgränsade områden definierade av infrastrukturförvaltaren (medlemsstaterna har olika definition på detta), B avser körning på öppna nätet. Detta ger infrastrukturförvaltaren en påtaglig roll. Effekterna av detta: relevant för lokala banors anslutning till huvudlinjer, olika definitioner av växling i olika länder – nu och tidigare –, strikt lokala tåg kan bli helt undantagna. Detta innebär behov av diskussioner mellan FEDECRAIL-medlemmarna, deras nationella säkerhetsmyndigheter och ministerier.

Lotsning kan genomföras med två förare, en med licens för banan och en som kan fordonet, vilket är en fortsättning av befintlig regel. En ny regel är tillagd om att man inte behöver linjekännedom för att köra om infra-

struktureglerna tillåter detta. Detta tillåter existerande praxis (växlingsförare som stationslots) och nya metoder (iPad m m). Driftsregler är olika i olika länder. En ny möjlighet, som endast gäller för museitåg är att förare av museitåg är undantagna från krav på certifikat för fordonet, regler och procedurer för säkerhetsstyrningssystemet givet att infrastrukturförvaltaren tillåter detta. Detta förfarande ska dock undvikas på annat är underordnade delar av linjen. Detta undantag minskar personalbehovet – d v s lots behövs inte. Medlemsstaterna får organisera detta på bästa sätt (vilket troligen inte blir bra i Sverige; red anm).

På en fråga från en fransman svarade Andres Wedzinga att det kan krävas att man kan visa att man behärskar körning av fordonet i t ex 100 km/h. Detta undantag täcker två situationer: en person som har fordonskännedom "utifrån" med en annan person, inte förare, vid reglaget under övervakning av den ansvarige föraren. Anders Dørge undrade om det måste vara en professionell förare som huvudförare? Andres Wedzinga svarade att det bara krävs att denne är certifierad. Anders Dørge påpekade att få ordinarie förare kan köra ånglok. Andres Wedzinga framhöll att kortfattat täcker detta två situationer: En ensam förare med fordonskunskap "utifrån" och en andra person som inte är förare vid reglaget under övervakning av en ansvarig förare. Det finns många existerande tillämpningar:

1. föraren är frivillig på en stillastående fordonssamling
2. förare också förare på museijärnväg
3. förare assisteras av en museitekniker
4. förare m grundläggande kunskaper, eldare är museitågsförare
5. föraren övervakar en fordonsoperatör som är museijärnvägsförare
6. ett andra lok i tvålokskombination
7. ... och möjligen andra lösningar.

Det finns nationella olikheter p g a orsaker som kan vara historiska, kulturella, järnvägssystemets organisation och bero på museiorganisationernas beskaffenhet. Det som är normalt i ett land är otänkbart i annat... Allting är bevisat vara säkert när det görs rätt.

Stöd från FEDECRAIL: Nationella medlemmar diskuterar nationella regler och FEDECRAIL stödjade detta – när de stöder FEDECRAIL. Information är inspiration – hur implementerar andra EU-regler? Inom nationell historia och kultur? Stöd genom information där idén är att skapa två dokument:

1. För förare på huvudlinjer med beskrivning av för, mot, villkor och exempel samt certifiering av utbildare och examinatorer.
2. För direktivets "omfattning" ändamål med kategori A/B-aspekter och totala undantag.

Dessa ska stödja fortsatta nationella och EU-diskussioner, stödja fortsatta disk inom FEDECRAIL med utbyte av erfarenheter, skapa avancerad utbildning för instruktörer och examinatorer, diskuteras 2017 samt möjliggöra för HOG att besvara enskilda medlemmars frågor. Om ni håller med om detta så förvänta er ett grunddokument i sommar, förbättra det med er natio-

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

nella information, emotse ett klart dokument i slutet av året och fortsatta diskussioner om detta under 2017 års HOG-möte i samband med konferensen.

Fortsatta ERA-arbeten med lokförardirektivet: en medicinsk rådgivningsgrupp (sjukdomar m m), harmoniserade examinationskriterier samt diskussion i EU-kommissionen 2016/2017. FEDECRAIL intresse: Underhålla hög säkerhetsnivå vid museitågskörning på det statliga järnvägsnätet.

Carsten Buhl påpekade att det finns nationella regler, men om man vill köra museitåg över gränser? Andres Wedzinga svarade att det finns en mängd nationella regler om fordon som endast är tillåtna i dessa länder och medlemsstaterna kan vägra att ta emot fordon som inte passar de nationella reglerna. Men det gäller att i så fall klara dessa; det existerar gränsöverskridande museitåg och man kan då utforma sina regler så att de kan passa i andra länder. Carsten Buhl undrade om man kolla detta mellan länder? Andres Wedzinga svarade att då behövs korsacceptans, men myndigheterna kan vägra att samarbeta. Man behöver certifierade förare då.

Anders Dørge undrade angående fjärde järnvägspaketet, som gör att man inte längre ska behöva fordonsgodkännande från nationella myndigheter, utan det ska hanteras av ERA; innebär det inte blir några skillnader mellan länder då? Andres Wedzinga svarade att det har ändrats så att järnvägsföretag kan söka fordonsgodkännande hos ERA eller nationella myndigheter – i det senare fallet om detta bara ska köra nationellt. Undantag från nationella regler är alltid en fråga för nationella myndigheter. Livius Kooy undrade om han mött många som inte visste var FEDECRAIL var? Andres Wedzinga svarade att EU-länderna inklusive Norge ingår liksom många olika internationella/europeiska organisationer. Han nämnde något om skillnader mellan arbetsgrupperna och GRB (gruppen för representerade organisationer) – den senare pratar strategi, arbetsplaner m m.

Thomas Joindot hänvisade angående **FEDECRAILS funderingar kring förenklad ERTMS-utrustning** inledningsvis till dokument som distribuerades efter HOGs möte i Stockholm i juni 2015 och en ERA-konferens inför vilken en film från FEDECRAIL gjord strax innan konferensen i september där han pratade. Filmen gjordes i Paris. Han talade på denna om förenklad ERTMS-utrustning och också om att arbeta tillsammans med operatörerna av banunderhållsmaskiner och har det blivit någon uppdatering efter det? Tyvärr inte – problemet för honom är att få ledigt från sitt arbete för ERA-arbete. Men han kommer nu att få med ERTMS i sitt arbete, vilket förenklar, men han kan ändå inte vara med varje månadmöte. Steve Wood framhöll att filmen blev mycket väl mottagen på ERA-konferensen och den kan spridas. Anders Johansson har den i sin dator och den visades senare under mötet.

Edvin Bottilier berättade att han har varit på möte med EIM (infrastrukturförvalternas organisation) om hur ERTMS ska införas. Han representerade inte FEDECRAIL då, men kan vid ett senare möte presentera FEDECRAIL, även om han inte vet vad dessa har för inflytande. Livius Kooy påpekade att en del förberedelser behövs inför sådana möten. Edvin Bottilier undrade vad de har för inflytande på rullande materiel? Det kan i stället vara CER (järnvägsförvaltningarnas organisation) man ska kontakta. Thomas Joindot svarade att normalt skrivs fordonsregler av UIC. CER och EIM har spegelgrupper (för förberedelser inför ERA-möten). Det blir komplicerat på att alla har sin egen lilla del. Livius Kooy påpekade att i GRB finns intresse för förenklad ERTMS – man kan få stöd från andra grupper och söka samarbete. EIM kan representera FEDECRAIL i vissa ERA-möten, t ex om lokförardirektivet, ERTMS och något annat av intresse. Thomas Joindot undrade om det finns intresse från CER? Livius Kooy svarade att Andres Wedzinga inte blev så positivt mottagen där. ERAs chef Joseph Doppelbauer, däremot, är järnvägsintresserad. Steve Wood berättade att han ska ha ett möte med honom 2016-06-07, att han pratat med honom och han var stödjande. Sådana möten är det två gånger per år. Sociala aktiviteter i samband med dessa möten ger bra kontakter.

Carsten Buhl undrade om det finns en lista över vilka som representerar FEDECRAIL i ERA-grupper? Steve Wood svarade att det handlar om resurser för att vara med i grupperna: Andres Wedzinga deltar i lokförardirektivsgruppen, Thomas Joindot finns (tidvis) med i gruppen för ERTMS, Steve Wood deltar i GRB-mötena 4 gånger per år, men man behöver bli fler. Därför ska Ian Leigh delta i en workshop om fjärde järnvägspaketet. Ian Leigh berättade att han är pensionär från BR och har nära till Bryssel och kan resa över dagen – han är inte tekniker men förstår ungefär hur saker fungerar. Steve Wood påpekade att FEDECRAIL kunde vara med på ERA-möten varje vecka om resurserna finns. Ian Leigh berättade att han snart kommer att åka på ett möte.

Steve Wood framhöll att man måste ha kvalifikationer för att delta i ERA-grupper. Man behöver någon tekniker för ERTMS-gruppen. Anders Dørge påpekade att man måste söka efter behövliga resurser – han har uppgift om en dansk som kan vara en resurs. Man måste finna resurserna. Steve Wood undrade om han kan vara med på ERA-gruppmötena? Anders Dørge svarade att det kan han – det kan klaras ut med HOGs nye sekreterare. Thomas Joindot framhöll att det nu inte är nödvändigt att delta i alla dessa tekniska grupper – det kan handla om 40 sekunder under 2 timmar för FEDECRAILs frågor – däremot är det viktigt att delta i sociala aktiviteter för att knyta kontakter. Han kan förmedla kontakter och behöver information om vad som händer mellan möten för den nye HOG-sekreteraren att ta tag i. Anders Dørge föreslog att göra en lista över vilka kvalifikationer som behövs. Thomas Joindot påpekade att det inte är viktigt med delta i grupperna nu, utom i den som håller på med lokförardirektivet, där

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

arbete pågår som behöver påverkas av FEDECRAIL, d v s Andres Wedzinga.

Anders Dørge undrade hur man ska fortsätta arbetet med förenklad ERTMS till ERA som del av TSI? Thomas Joindot svarade att man måste övertyga ERA och CER, EIM m fl om att öppna denna fråga – den är lättare att komma framåt med tillsammans med andra. Det är därför viktigt med kontakter för att uppnå detta. Anders Johansson hade en kommentar om en dansk studie av ERTMS i ånglok – man måste se till att den inte blir för dansk. Anders Dørge påpekade att Danmark blir tidigt ute och man har gjort mycket arbete med politiska kontakter och har fått bidrag för en rapport (som kommer från signalprogrammet och DVF) som snart kommer. Slutsatsen av rapport att det är tekniskt möjligt, nytt är att signalprogrammet kommit fram till att museitåg är som andra tåg. Operatörer kan inte få bidrag och det kan bli mycket dyrt om tillverkarna gör detta – Ett pris om 130 000 EUR för utrustning, installation m m har man fått från signalprogrammet vilket är bra, men för 3 MEUR för ett diesel-elektriskt museilok. Man är rädda för arbetet med test och godkännande och där kan FEDECRAIL hjälpa till.

Edvin Bottilier påpekade att detta är ett problem för alla och det pågår arbete med att förenkla testerna och inkludera certifiering. FEDECRAIL kan göra sin röst hörd tillsammans med dem. Livius Kooy framhöll att införandet av ERTMS förenklas av att det blir mindre kostnad för införande. Anders Dørge påpekade angående de mekaniska installationerna att DVF har expertisen och kan få till det bättre – och hålla med expertisen. Politikerna kan starta ett projekt med 4 MEUR för installation på ett diesele- och ett ånglok, därför vore det bra att få framsteg i den förenklade processen. Thomas Joindoy påpekade att det handlar om ett förenklat gränssnitt. Han undrade varför det behövs ett förenklat förfarande när pengar finns? Anders Dørge svarade att det är för att få alla 27 lok som behöver ERTMS utrustade. Thomas Joindot påpekade att det skulle vara intressant att ta del av denna installation och sedan studera hur det förenklade gränssnittet kommer in.

Anders Dørge påpekade att det som att vara tillbaka till läget som för några år sedan: hårdvaran är samma och det handlar om installation och gränssnitt. Steve Wood undrade om DVF erhållit bidraget? Anders Dørge svarade att man inte fått det, men ett uttalande om vilja – de känner ansvar för hur situationen utvecklats. Steve Wood önskade att DVF skulle hålla HOG underrättade. Anders Dørge påpekade att man alltid har bidragsfajt och att det är bra att FEDECRAIL arbetar för en förenklad lösning – det är också intressant att studera den holländska lösningen. Det är också viktigt att visa på turismeffekterna av museitåg. Det finns också en brittisk rapport om detta.

Carsten Buhl undrade hur många ECTS-installationer det handlar om för museitåg i Europa och kan det samla behovet innebära större intresse från leverantörer- Spårburen 3/16

na? Anders Dørge föreslog att FEDECRAIL samlar in data. Livius Kooy tyckte att det var dags för FEDECRAIL att skicka ut en ny enkät. Anders Svensson undrade vad som hände med den statistikportal som Heimo Echensperger presenterade för några år sedan? Anders Johansson svarade att de nationella organisationerna har siffror om installationsbehoven i respektive land. Anders Dørge påpekade att via FEDECRAIL behövs EU-siffror om besökare, lok som ska utrustas, kolförbrukning m m. Andres Wedzinga undrade hur många svar det blivit på kolenkäten? Livius Kooy svarade att 100 % av de västeuropeiska medlemsorganisationerna har svarat. WATTRAIN har besökt den internationella kolorganisation och de är inte intresserade av museitågens lilla förbruk, bara kolkraftverkens – användningen för museitåg är ca 10 000 ton.

Thomas Joindot berättade att i Frankrike avser man att migrera ERTMS till level 2 2022 och för infrastrukturens behov behöver alla linjer utrustas. I samband med detta har frågan uppstått om hur man ska utrusta gula och äldre fordon och därför pågår ett projekt inom SNCF om ett förenklat gränssnitt för lägre hastigheter (upp till 120 km/h). Man kan visa på ett system inom den kommande månaden och han kan informera FEDECRAIL om detta. Anders Johansson undrade vad som hände med samarbetet med de gula maskinerna? Anders Dørge svarade att på EU-nivå verkade de inte intresserade, men efter kontakt med Jan Åström verkar de förstå behovet. Livius Kooy föreslog att ta upp detta samarbete snarast.

Thomas Joindot informerade om *Frankrikes nya infrastrukturregler för museitåg på huvudlinjer* – detta är olika i olika länder. Det har hittills varit körning under SNCF tillstånd och hittillsvarande regler är skrivna på 1990-talet. I dessa skulle fordonstillstånd förnyas vart femte år, i de nya registreras fordonen av den franska trafiksäkerhetsmyndigheten (EPSF) i det nationella fordonsregistret. För fordon som inte är av samma typ som de som redan kör eller som var i trafik före 2012-03-28 måste en teknisk fil sändas in.

För driftsregler så gällde förut att om man hade kombinerat ånga och diesel som dragkraft skulle dieseloket gå först. Dessutom fick man inte köra godståg eller blandade tåg. För såväl loktåg som motorvagnar var maxhastigheten 100 km/h. Nu gäller att om tåget dras av koleldat ånglok och diesellok ska dieseloket gå först. Om inte detta är möjligt måste eldaren var uppmärksam o s v. Gods- och blandade tåg är möjliga, lokdragna tåg kan köra med 120 km/h, ångtåg 100 km/h, motorvagnar enligt deras typ, men max 120 km/h. Man försökte att få köra 160 km/h, men EPSF vägrade. Anders Dørge undrade om tågkontrollsystem krävs? Thomas Joindot svarade det finns inga sådana krav. Anders Dørge påpekade att utan sådan i Danmark får man köra i 70 km/h. Thomas Joindot påpekade att det inte finns några krav på att installera sådana. Man hade ett förslag om att kräva ATC för att få köra över 140 km/h, men det ville inte EPSF disk. Men att åtminstone kunna köra 120 km/h underlättar körning på vissa linjer.

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

Thomas Joindot fortsatte med underhållsregler – de gamla var obsoleta och krävde revision före den första auktoriseringen som museifordon, därefter underhåll vart femte år och revision vart femtonde år. Fordonets skick skulle verifieras av SNCF personal före varje tågkörning. Nu har man ett kontrakt mellan verkstad och förening som föreslogs och skrevs av UNECTO samt välkomnades av SNCF (enda underhållaren). Det finns ett underhållsschema för varje fordonstyp och för ett fordon som går över till att bli museifordon efter dess kommersiella tid tas det hänsyn till dess verkliga tillstånd vid övertagandet. Verifikation av tillståndet kan göras av museiföreningen med sändning av ett sökbar dokument till verkstaden och varje föreningen måste utse en underhållsansvarig verkstad (det är inget krav på en certifierad d:o; det är vanligen föreningen själv).

Man har ändrat regler för att ansvara för detta. Roar Stenersen undrade om föreningen kan vara certifierad verkstad? Thomas Joindot svarade att det inte är något krav på certifierad verkstad för museitåg. I Frankrike är föreningarna järnvägsföretag med tillstånd, man kör under SNCF, men måste kontrolleras av EPSF. Anders Johansson undrade om man kan låta UNECTO vara järnvägsföretag? Thomas Joindot svarade att det fundrats på det, men då på mycket lång sikt.

Angående fordonsgodkännande så skulle tidigare en komparabilitetsutredning göras av infrastrukturförvaltaren inför varje körning på specifik linje och för dess maximala hastighet. Det var inga kostnader för detta men tidsåtgång. Nu behövs en utredning endast om fordonet inte är registrerat i existerande dokument (t ex typer nyligen tagna ur drift). I samtliga fall ger en utredning ett permanent linjetillstånd (på denna linje).

Thomas Joindot avslutade presentationen med ett antal slutsatser: det har blivit viktiga förändringar inför framtiden med t ex möjligheter att anlita andra framtida underhållsföretag, det var nästa tre års jobb med EPSF, departement m fl, det var en viktig inblandning av UNECTO, det finns arbete kvar men nu har man fungerande regler för de kommande åren samt de viktigaste publicerades av EPSF 2015-11-01. Det blir mer ansvar för föreningarna, men mer flexibelt – SNCF insett att det är föreningarna som har kompetensen. Steve Wood tackade för en intressant presentation där det finns något för alla att lära sig av.

En britt påpekade att riskminimering löses ofta genom hastighetsreducering, men det kan lösas genom signallösningar och har detta diskuterats? Thomas Joindot svarade att det har diskuterats, men det blev en fråga om hastigheter p g a det franska signalsystemet. Man kunde riskera att det inte blev några museitåg – fanns funderingar om att köra dem som testtåg, men det skulle blivit mycket komplicerat. Livius Kooy undrade om det enklare under ERTMS? Thomas Joindot svarade att det skulle det bli om alla linjer och museifordon hade det, men det saknas nu. Livius Kooy undrade om ett förenklat ERTMS-system ger möjlighet. Thomas Spårburen 3/16

Joindot svarade att det kan ge möjligheter. Anders Johansson påpekade att det är en infrastrukturfråga, men lägre hast ger större möjligheter att åstadkomma förenklat ERTMS.

Rik Degruyter meddelade under *annat som rör HOGs medlemmar* att det inte längre finns möjlighet att köra museitåg på huvudlinjerna i *Belgien*. Tidigare kunde man göra det under SNCB, men det existerar inte längre. Nu blir försäkringskostnaderna för höga – den belgiska trafiksäkerhetsmyndigheten vill ha en försäkring giltig för ett helt år trots att försäkringsbolagen kan teckna försäkring för enstaka (kör) dagar. Nu är det diskussion om att införa ett nytt säkerhetssystem till 2022 – det finns nu två testlinjer med ERTMS men inget beslutat om fortsättning. Trafiksäkerhetsmyndigheten vill ha riskanalys – och om SNCB har egna historiska fordon så kan man inte köra åt andra. Man avvaktar diskussion med trafiksäkerhetsmyndigheten. Anders Dørge undrade om man önskar någon hjälp från FEDECRAIL? Rik Degruyter svarade att det gör man inte än, men ska diskutera den uppkomna situationen med franska UNECTO. Thomas Joindot undrade om man har politiskt stöd? Rik Degruyter svarade att transportministern nyligen är sparkad, men den nye är järnvägsingenjör så det kan bli framsteg. Livius Kooy framhöll att man alltid kan få stöd från FEDECRAIL. Anders Johansson påpekade att det varit en diskussion om en TSD för museitåg som kan hjälpa.

Pierluigi Scoizzato berättade att det också är problem i *Italien*. I Italien går det att köra museitåg på huvudlinjer, men det är komplicerat – infrastrukturförvaltaren kräver stopp för alla andra tåg på en station när ett museitåg anländer till den. Det är politiskt tryck på trafiksäkerhetsmyndigheten för att byta direktör för att få fokus på säkerhet först.

Roar Stenersen berättade att mycket har hänt i *Norge*: regeringen vill nu privatisera, persontrafiken ska vara utsourcad från 2018, infrastrukturförvaltaren delas upp i två delar, Norsk Jernbanemuseum placeras i den operativa delen och denna blir den enda certifierade operatören. ERTMS införs i Norge från 2025 och installera detta på ånglok blir omöjligt (dyrt). Certifierade underhållsansvariga verkstäder (ECM) blir problem. Jonas Svartlok påpekade att i Sverige är museifordon undantagna från krav på att anlita sådana verkstäder.

Anders Johansson visade *filmen om FEDECRAIL och ERA*. Avslutningsvis tackade alla Albert Wolter för gott jobb under flera år.

Seminarier

Inledning

David Morgan hälsade välkommen och särskilt till de som är med för första gången. Han välkomnade ett antal personer särskilt. Han framförde en ursäkt från Sten Erson-Wester som är sjuk och en från Tim Fisher, som dock dyker upp under tilläggsprogrammet.

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

Martin Ruepp, Dornbirns vice borgmästare, hälsade välkommen till Dornbirn i Voralberg. Dornbirn var förut en stor industristad, men är nu verksam inom handel och har utvecklat sig inom turism – därför är man glad för att FEDECRAIL kommit hit. Han önskade en väl fungerande konferens och välkommen till den vackra naturen och fina utsikterna. I staden finns det enda Roll Royce-museet i världen med fungerande bilar – Rolls Royce-ordförande visste inte om att det fanns. Han hoppas det blir ett bra intryck från staden och önskade deltagarna välkomna tillbaka. David Morgan fyllde på med att det är ett mycket speciellt museum där den det finns en speciell bil som tillhört drottningmodern som han har egna minnen av.

Gottfried Aldrian, vice ordförande för ÖMT, önskade välkommen i ÖMT namn. Han berättade att två FEDECRAIL-medlemmar har bidragit till programmet, det är organiserat från Tyskland och omfattar detta land, Österrike och Schweiz och är således ett gränslöst arrangemang som visar att man kan lösa problem tillsammans. Deltagandet kan utveckla det järnvägshistoriska kulturarvet och han önskade goda dagar och konferens i Voralberg samt sände med en hälsning från ÖMT ordförande, som inte kunde delta.

Johannes Füngers, vice ordförande i VDMT, som är konferens värd berättade att hotellen i den ursprungliga avsedda konferensorten Friedrichshafen var fulla. Günther Steinbach är ordförande och han har museibana som yrke och han har själv varit järnvägsanställd. På den egna banan Bruschentalbahn färdas det mer folk på vardagarna än på helger. VDMT har 100 medlemmar inklusive leverantörer. I Tyskland finns det många tre- och tvåaxliga vagnar bevarade, till skillnad mot i andra länder. Somliga är 100 år eller äldre. I vissa museitåg är det ofta vagnar från många länder. Julresor är viktiga för många banor och föreskriftkrav är mycket betungande för många föreningar. 2016-04-24 kommer deltagarna att få se fordon från många länder. Han önskade till slut goda konferensdagar.

Att generera hållbara inkomster från butiker m m

Chris Walton berättade att hon har en bakgrund från andra kulturarvsområden och stöder nu något i Oxford. Det hon ska prata om handlar om catering, butik, evenemang. Man ska mäta utfallet av omräkning besökare/kund, medelköp, bruttomarginal och nettomarginal. Det gäller att ha något som besökarna verkligen vill köpa. Genomsnittlig bruttonariginal är 17 % i butik och 30 % catering – 60 % bruttomarginal bra och den ska vara över 50 %. Nettomarginalen ska vara ca 17 %. Att göra lite bra är mycket bättre än att göra allt dåligt. Om man har ont om folk gäller att fokusera på kärnaffären. En liten men välhållen meny är lönsammare än avfall p g a för många rätter. Kaffemaskiner är nu bra och ett bra alternativ till manuell servering. Om man har koll på vädret och kan beställa efter det blir lönsamheten bättre. Det ä bra att få färdiga smörgåsar i stället för att göra själv.

Till butiken – köp kvalitetsprodukter som visar vem ni är med unik image eller varumärke. Man måste ha småsaker men också kvalitetsprodukter. Det behövs inte en stor butik – och absolut inte lager! Sälj av lagervarorna billigt och köp det efterfrågade i stället. Hon har tips på leverantörer som har sortiment som man kan leverera lite och ofta av och som har hög kvalitet. Det är bra med egna bra fotografier att sälja.

Sätt uppnåeliga mål och mät utfallet regelbundet. Förklara och kom överens målen med försäljningsteamet, ”keep them simple” – det kan räcka med 1 % ökning som inget kostar men ger mycket – det kan ge 20 % ändå. Fokusera på lönsamheten, mät månatligen, fråga efter rapporter av utfallet – redovisningsansvar är viktigt. Var förberedd på att rationalisera aktiviteterna: Förse området med picknicarea och kaffemaskin i st f café. Minns: aktivitet är inte produktivitet, identifiera behoven, för dagbok om väder, lokala evenemang m m, träna frivilliga i kundservice, var försiktig med övergenerösa rabatter till medlemmar, anställda och andra organisationer och agera snabbt om resultatet minskar.

Jenny Nunn frågade om diversifierat sortiment? Chris Walton svarade att det beror på vem har som besökare – det gäller att hitta något som inte finns någon annanstans. Hugh Harkett undrade hur bruttomarginal räknas: försäljning minus inköp? Chris Walton svarade att det stämmer, men tänk också på skatten! Hugh Harkett påpekade att man har just det problemet. Peter Ovenstone tyckte att det var en bra presentation, men undrade hur man kan man få finansiella mål att fungera med ideellt driven verksamhet – måste man då förenkla? Chris Walton svarade att hon har haft butiker med volontärer, men man måste då framhålla att detta är en professionell butik och någon måste ha ansvar för redovisning. Man ska ha åtminstone kvartalsvis uppföljning.

Reinhard Serchinger påpekade att detta med ekonomisk uppföljning krävs av Skatteverket, bra att framhålla att man också ska träna försäljarna. Chris Walton påpekade att det gäller att se vilka som säljer och hur det påverkar försäljningen – oengagerade försäljare ger ingen försäljning, bra försäljare gör att kunder kommer tillbaka. Andrew Boyd påpekade att det är viktigt att butiken engagerar besökarna. Chris Walton påpekade att när man tar emot en ny frivillig gäller det att ge dem samma upplevelse som besökarna.

Kaltenleutgebenerbahn – arbete för att skapa en framgångsrik turistjärnväg

Fabian Köhazy inledde med att hans presentation handlar om en ny gammal järnväg. Han är 23 år, bor i Wien, är ordförande i föreningen bakom banan och studerar järnvägsteknologi. Järnvägen ligger nära Wien, öppnade 1883, persontrafiken slutade 1951, 2007 startades föreningen, 2010 slutade godstrafiken och föreningen ordnade specialtåg 2011–2014. Linjen stängdes 2014, föreningen har fått leasa linjen 2015 och behöver tillstånd från 2016. Man önskar bevara linjen som kulturarv, vill köra trafik och restaurera byggnader. Österrikiska federala myndigheter restaurerade linjen för 2,5

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

MEUR och den blev klar i apr 2016. Under två år med specialtrafik körde man 15 tåg med tillsammans 5 000 passagerare, oftast med ett ramprogram. Det är mycket olika natur längs linjen.

Inkomster kommer från egna ansträngningar. Kostnaderna är för att hyra lok och vagn, personal och infrastrukturanvändningen. Intäkterna är biljetter, souvenirer, catering, gåvor samt bidrag från kommunen. Potential finns med ideell personal och egen rullande materiel. Intention är att rädda linjen och 2012 var det första mötet med ÖBB Infra följt av möten med kommunen och politiska partier. 2013 var det möte med regionala myndigheter – det finns vilja från kommunen, men långa procedurer innan förvekligandet. 2015-01-01 startade kommunen att hyra linjen för att senare ta över och den hyrdes 2015 och 2016 startade underhåll av den med att flytta och hugga ner träd m m med ca 10 regelbundet arbetande. Det var rätt så god spårkondition. I framtiden gäller i korta läget nostalgitrafik men längre fram reguljär trafik. Slutsatser: tvivel i början, många aktörer att övertyga som myndigheter, o s v.

Reinhard Serchinger frågade vilken sth banan har? Fabian Köhazy svarade 25 km/h. Reinhard Serchinger frågade om den kunde vara högre med övergångsskydd? Fabian Köhazy svarade att då kunde man köra i ca 70 km/h. John Bluddard berättade om egen erfarenhet av återöppnande av järnväg och att det då är bra att börja när man är ung – köptes den för 85 000 EUR? Fabian Köhazy svarade att det gjorde man. John Bluddard tyckte det var bra att rätta denna järnväg. Gordon Rushton undrade när det gjordes underhåll att innevarare kan klaga när en järnväg används igen, varför det kan vara bra om fordon kör för underhållet för att visa att järnväg används och gjorde man det? Fabian Köhazy svarade att man använde en dressin. Gordon Rushton tyckte att det var bra.

John Jones undrade över föreningens demografiska profil? Fabian Köhazy svarade att många unga är med, men det finns medlemmar i alla åldrar. David Morgan undrade vilken godstrafik banan hade? Fabian Köhazy svarade att det kördes cement. David Morgan undrade om denna kan starta igen? Fabian Köhazy svarade att fabriken är stängd och att man byggt ett nytt bostadsområde där. David Morgan undrade om därför inte kan bli någon godstrafik? Fabian Köhazy svarade att det möjligen kan bli timmer. Hugh Harkett undrade om turisttrafik planeras? Fabian Köhazy svarade att blir sådan åtminstone till att börja med. Heimo Echensperger påpekade att om det blir pendeltrafik får man vanligen inte plats för turisttåg, hur ska man hantera det? Fabian Köhazy svarade att han tror att det går – pendeltrafik på banan är kommunens mål.

David Morgan berättade om en annan järnväg som har pendeltrafik under piktid och kör turister annars. Han undrade om det finns tillgång till rullande materiel? Fabian Köhazy svarade att man hoppas kunna köpa egna lok och vagnar – nu måste man hyra fordon. Hugh Spårburen 3/16

Harkett påpekade att det låter som en sund affärsplan. Aldis Kreislers undrade över linjens legala status – är den publik eller privat? Certifiering kan bero på detta. Fabian Köhazy svarade att det är en icke-publik linje, men som kan köra publika tåg. Heimo Echensperger fyllde på med att denna lösning kommer från österrikiska järnvägshistorien. Det har varit en industrijärnväg och då inte med persontrafik, men det finns undantagsmöjligheter. Myndigheterna vill ha den kvar som icke-publik järnväg för att slippa utgifter för järnvägsövergångskostnader. David Morgan tackade för fördraget och Fabian Köhazys bra engelska.

Strategisk och affärsplanering – det viktigaste från sunt förnuft

David Morgan introducerade Hugh Harkett, som är involverad i North Norfolk Railway och som fått den att gå runt och expandera. Hugh Harkett inledde med att det handlar om att ha en sund strategisk plan på tio års horisont med tre distinkta perioder – 1-3 , 4-7 och 8-10 år. Han berättade något om sig själv: Han var i USA i fyra år. Han lyssnade på Fabian Köhazy om ett projekt med många unga med olika idéer som det gäller att göra affärsplan av. Det är bra att tredela tioårsperioden. Man ska ha en ettårsplan med nyckeltal för järnvägens strategier: strategier för finans, kommunikation, teknik och infrastruktur (operationskommitté). På den egna järnvägen bygger man nu en pannverkstad.

Man ska ha finansstrategier och nyckelprestationsindikatorer: omsättning, passagerartal, anställda och frivilliga, intäktsutveckling och bidragsbehov. Man ska göra budget för intäkter, kostnader och kapital. Måste låta personalen sköta sina delar själv. En kommersiell strategi behövs: "Think tank", vilka tåg som ska köras, speciella evenemang och middagar och butiker. Affärsmodeller för evenemang är viktigt för att kolla alla förslag med marknadsplan (något som alltid minska först, vilket är ett stort misstag; man kan inte bara skära kostnader), kommunikation (alla måste veta vad som är på gång). På North Norfolk Railway hade man ingen restaurangvagn, men renoverade en sådan och gjorde en plan för återbetalning, en-plan som överträffades.

En teknisk strategi omfattar lokbehov (ånga el diesel, stort eller smått; man gick från smått till stort, vilket betalade sig för de stora loken väcker intresse), bekväma vagnar (viktigast för kunden), man har ett underhållsprogram, det är bra men inte ett måste med godsvagnar, säkerhet och arbetsområde (måste planera för att göra något åt verkstaden). Infrastrukturstrategi: allmänna underhållsbehov (planera för detta), kapitalprojekt (separerat från underhåll – se till att få bidrag), KPI om leveranser och kostnader, säkerhetsetik, operativa behov (säkerhetsstyrningssystem). En affärsplan (han visade ett exempel, men konstruerat, specialevenemang har ökat mest och är mest lönsamt och visade också på vikten av att dela ekonomin i avdelningar) med KPI central, inkomstströmmar och total omsättning (taxor, speciella evenemang, måltidståg, butik med teknik, diverse) samt kostnader (variabla, personal m m).

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

Lönsamhet före räntor och skatter visas och fokuserar på det som genererar intäkt för affären (*cash is king*) – man skippade *Thomas the Tank*-körningar, men har nu åter börjat med dessa. Man har startat en ångfestival i mars för att få in pengar tidigt på året. PBIT – avskrivning + skatt + räntor. Operativ lönsamhet. Minns: strategisk vision på 10 år, en road map för att komma dit, ettåriga strategiska planer, KPI, budget baserad på KPI, granskning av prestationer – de aktiva måste förstå detta och lönsamhet, att *cash is king* samt att styrelsen är ytterstansvarig. Och nu: starta om men med ny årsplan, strategisk affärsplan som är ett dynamiskt verktyg, dokumentera och kommunicera.

Jaap Nieweg tyckte att detta var mycket intressant, men det borde vara en mänsklig resursplan också samt angående infrastruktur och dess underhåll så med 22 km järnväg hade man startat med en 50-årsplan, nu en 25-årsplan – fem år är för kort period. Hugh Harkett svarade angående finansplan och mänsklig plan att en del av finansplanen handlar om personal, men det kan vara besvärligt och konfidentiellt. Man ska titta på inflation och därmed löner – den egna järnvägen har 55 anställda. Man ska ta hänsyn till minimilöner och pensioner. I infrastrukturstrategin har man att förnyat 800 m spår varje år och det kräver 20 år för hela banan – den handlar också om stationer, men det är viktigt.

Bruce MacDougall förstod att marginalkostnaden för att köra ett tåg till är liten liksom att det blir bra intäkter från specialtåg, men han påpekade effekten på frivilliga som är en vital faktor och efterlyser kommentarer. Hugh Harkett svarade att man nyligen gjorde ett uttalande om ett av evenemangen; de måste gå runt, är roliga för de aktiva, handlar om hur komplicerad tidtabellen blir, särskilt om man får göra sådant som vanligen inte gör och säkerhetsproblem kring detta. Måltids- och Thomas-tåg ger intäkter, festivaler är mest för de aktivas glädje. Om man inte känner för festivaler ska man tänka på det.

David Morgan påpekade att måltidståg på kvällar blir tråkigt och att man slutade med *Thomas The Tank*-tåg för att aktiva inte var intresserade. I HRA har man från en järnväg hört att de hade 9 klagomål på 8 mån, mest på grund av konflikter inom föreningen. North Norfolk Railway har stor verksamhet som kräver anställda. Hugh Harkett avslutade med att det är viktigt att fokusera på en anständig strategisk plan.

Företagssponsorskap

Chris Le Marshall pratade (på en förinspelad video) om sponsring av mindre projekt, i det aktuella fallet att man startade 100-årsjubileet av järnvägen till Dowerin (i västra Australien). Projektets mål var att öka uthålligheten av mindre samfälligheter i vetebältet, speciellt för detta var arrangemangen på nytt stärka de små städerna genom lokala evenemang. Några sponsorer närvarar vid evenemangen och det handlar om ca fem evenemang årligen. Projektet handlar inte om bevarande utan det ska i stället ge tillgångar som annars skulle Spårbyrå 3/16

försvinna samt ge socialt, kulturellt m m utbyte. Det blir ca 24 000 besökare årligen. Bland sponsorerna finns *Partyener* i alliansen *Shire Alliance* och *Railway Heritage WA Work*. Nyckellandvinningar var ackreditering, utveckling och att utveckla stadsnärvaro, Sponsorskapen gav fordonshall med spår m m, *Goldcon* lade spåret, *CERT* gav övervakning och också utbildade förare och eldare och *MaX Solutions* gav arbete, *CERT*.

Före gällde erfarenhet, men nu finns det nationella standarder. *Wheatbelt Heritage Rail* A/Bs diesellokk 1503 erhöll man via *Aurizon*. *RDA Wheatbelt* gav dem värdefulla projekt, *RHWA* har egna sponsorer och de sponsrade i sin tur järnvägen. Andra sponsorer hjälpte till med billiga priser på tuber till pannor. Även andra var billiga jämfört med deras ansträngningar. Sponsorskap var länkade till leveranser. Ytterligare sponsorer var *OPUS RAIL*, *Vector Lifting* och *Brookfield Rail*. Läxor som man lärt var du säljer image till sponsorer, leta efter sponsorer som söker närvaro i området, leta efter stora företag som du behöver men som också har ett behov, kombinera dessa med mindre lokala företag som identifierar det lokala med projektet, fråga inte efter pengar, ha en låg risk – din image är också deras, ge mycket tid samt utveckla relationen – håll sponsorerna informerade.

Det gäller att alltid kunna berätta en god historia, tala om dina sponsorer och inkludera dem alltid. Vägen framåt har varit spår tillgångsavtal m m. Jacques Daffis kommenterade videon med att det inte längre är projekt utan nu en realitet. Peter Ovenstone påpekade att en sak är ackrediteringen och vad den handlar om. Inte mycket händer med myndigheter – man frågade efter materiel och fick det, men det tog mycket tid. Man tog myndigheterna till en punkt där de inte kunde säga nej. Någon fråga vad som fanns där förut? Chris Smyth svarade att det var en veteförrådsjärnväg, där delar stängdes; det har nu blivit en av största järnvägsfordonshallarna i västra Australien.

Interoperabilitet för en klassisk DB-rälsbuss – hur Europa försöker komma i fatt

Ralph Müller inledde med att han kommer från *DB Netz AG*. Först ska han berätta om regler m m, sedan ska vi få åka med rälsbussarna. Det var inte så enkelt att komma dit och i presentationen ska vi få se vilket arbete som ligger bakom och hur man påverkades av regelverket. Han började med en bild på rälsbussarna. Interoperabilitet handlar om säkerhet, avbrottsfritt som behövlig nivå av prestanda. Antagna regler ska inte skapa hinder för interoperabilitet. Det handlade om bytte av önskemål mellan standard ska accepteras (operativt) och alternativa åtgärder som uppnår samma säkerhetsnivå (på fordon). Hur påverkas då interoperabiliteten? Press på ökad säkerhet minskar interoperabiliteten. Man kan göra något åt personerna, men ånglok är som de är, och myndigheterna tar inte hänsyn till detta. 1974–75 fanns det ett stort TEE-tågnät över stora delar av Europa – man klarade interoperabiliteten då. Några olyckor gav publicitet och politisk uppmärksamhet och det gav dagens (brist på) interoperabilitet – det blev 20 olika signalsystem som dödade TEE-systemet.

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

Det blir en mängd utrustning som krävs. Detta ledde till den gamla rälsbussen VT 798 ger 326 kg tåg per passagerare, en senare motorvagn VT 641 ger 773 kg per passagerare. För att komma över interoperabiliteten har man gått från analog radio till 17 olika ATP-system, från passiv säkerhet till GSM-R, ETCS, högre hastighetsminskning och/eller framsteg för övervakning. Det är också bra för museitåg där det inte blir så stora kostnader, t ex varning för bil som närmar sig vägkorsning. Regleringen följer politiska och sociala mål. EUs ambition har varit att öka järnvägstrafik m m genom att skapa direktiv, särskilt järnvägs säkerhetsdirektivet och interoperabilitetsdirektivet. Det handlar om strukturella och funktionella områden som det senare består av.

På huvudlinjer är det produktlivscyklar i utveckling (TSI, nationella regler, EN-standarder), auktorisation, drift (säkerhetsstyrningssystem, SMS, gemensamma säkerhetsmetoder, ECM, m m). Tillbakalänkning blir det via CSM. Säker korsk kontroll av järnväg och tåg nås genom EUs register över auktoriserade fordonstyper. Det finns också register över infrastruktur. Stundtals vet man inte och då säger man nej... TSI stöder väsentliga krav för interoperabilitetsdirektivet. Man ska minska effekterna av brand och rök om det blir en brand. Det försätter med materialkrav inför bränder (brandsäkra material). Det ger vägen från krav på hög nivå ner till "verkligheten".

DB rälsbuss VT 789 är representativ för avancerad interoperabilitet. Han gav en liten utbildning i rälsbussens tekniska design. Den har trots allt god körkomfort. Han visade den underifrån. Man använde standardkomponenter från lastbilar och bussar och satsade på hög bromsförmåga. Han berättade något om riktningsskopplaren. Dessa rälsbussar har förutom i Tyskland använts i Luxemburg, Österrike, Kroatien/Serbien, Spanien, Storbritannien, Turkiet, Libanon och Uruguay. Museitåg har varit – och är – medlemmar av teamet av sökande för framtida järnvägstekniska innovationer och kan vara med på järnvägens innovationer. Dessa rälsbussar användes också för godstransporter.

Jacques Daffis tackade för presentationen som visade på hur komplicerat detta var. Thomas Joindot berättade att han arbetar på ETCS-problemet som är viktigt för de skandinaviska kollegerna. Man har gjort en liten video som visades på ERA-konferens i Lille i september förra året. Det finns mycket kompetens inom FEDECRAIL, men de har inte alltid tid p g a sina arbeten varför man är intresserade av samarbete med DB Netz AG. Det är också intressant att kunna bidra med innovation. Ralph Müller svarade att han kan delta och ser man ett problem så ska det lösas. Förutom många som ser möjligheter så det finns det många som ser problemen och hellre stoppar verksamhet, men här löser man problem. Han ser detta ett som ett stort partnerskap som vill göra det bästa för järnvägen.

Framtiden för kol

Jacques Daffis påpekade att FEDECRAIL-medlemmarna har erhållit en enkät om detta. David Madden inledde med att han fått ändra inför varje presentation eftersom det hela tiden händer saker. Kol är den mesta effektiva energikällan (efter kärnkraft) men samtidigt den smutsigaste varför åsikten är att den ska vara kvar i jorden. Det var en konferens i Paris med 195 länder där budskapet var att reserverna skulle vara kvar i jorden och att temperaturen inte ska överstiga 2 grader över vad den var vid industriperiodens start. Somliga vill sätta gränsen vid 1,5 grader och om det blir 5 grader blir det allvarliga problem. Problem finns redan i Kina och också i Indien. Storbritannien har blivit av med kolanvändningen.

I Japan har man provat tryckluft i ånglok men det fungerade inte. 3 500 ton används för ångtåg i Storbritannien. Sista underjordiska kolgruvan i Storbritannien stängde i december 2015 och man är nu beroende av import för de tre kvarvarande kolkraftverken, som dock stänger 2023. Fortfarande finns nio dagbrott m m och de ska reducera utsläppen med 50 %. Allmänt behöver kolanvändningen reduceras kraftigt. Museijärnvägar måste också reducera kolanvändningen – det kan bli lagkrav på att använda andra bränslen. I USA är det krav på att använda säkrare bränslen, men bevarade ånglok ska vara undantagna. Bäst är att kräva undantag från respektive regering, påvisande den lilla användningen. Lagrat kol motsvarande en stor gasklocka fyra timmars förbrukning i ett värmeverk – motsvarande räcker i evigheter för museitåg.

Irland önskar helt bli av med kol till 2018, men det kan bli fördröjning p g a regeringsproblem. Han visade en karta över Irland, där kol inte längre är problem i Dublin, vilket man vill utvidga till övriga Irland. Det blir då problem för ångtåg och annat ångdrivet och man pratar med politiker om detta. Det finns många turisttåg i Irland, men de flesta tåg startar i Belfast, men passerar Dublin - regeringschefen kan vara medveten och förlåtande och man väntar och ser.

Man behöver statistik från hela världen om kolanvändningen hos ånglok vilket är ett arbete för WATTRAIN. Han vädjade om inte publicera några rökiga foton! Återinvigningen av *Flying Scotsman* gav mycket publicitet, men alltid med vit rök. Om att det finns hängd tvätt att ta hänsyn till. Om en reglering leder till förbud mot kol vad är då alternativt bränsle? Kan dessa fungera utan förstörelse av kulturarvet eller kommer ångloken att hamna på ett statistiskt museum?

Dock ska Japan, Kina och Indien bygga 1 300 nya kolkraftverk – Indien och Kina vill ge många fler personer elektricitet och kol är enda alternativet. Men Kina ska samtidigt stänga 4 800 kolgruvor och hur passar det med alla nya kolkraftverk? Detta är några av de framtida utmaningarna för koltillgång, man arbetar nu internationellt för att fortsätta kunna använda kol för historiska fordon.

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

John Glover undrade om man på Irland använder torv? David Madden svarade att ett kolkraftverk ska konverteras till biomassa och två för eldnings med torv, men de ska stängas. John Glover påpekade att biomassa från avfall är intressant, men var kommer det ifrån, USA? Kan rökfria kol vara ett alternativ? David Madden svarade det gäller att undvika svart kolrök. David Morgan fyllde på med att WATTRAIN arbetar på en policy, som ovan, och man ser också faran att kolproducenterna långsamt försvinner och man kan då inte få i tag det sorts kol som lok behöver. Vare sig ångloken tillför något till uppvärmning eller inte så gäller det vad man tror. I Stockholm har ångbåtar problem med grannar till de platser där man eldar på båtarna. Påverkan är minimal och det finns uppfinningar som gör att man kan elda på genom elektriskt system och det kan då göras långsammare och därmed också skydda pannan från variationer i uppvärmning. Trots den minimala påverkan måste man titta på sätt att minska den ännu mer.

Reinhard Serchinger berättade att man har haft problemet i Tyskland och i Österrike. Aschenseebahn struntade i kraven och fick då krav på stängning. Han hjälpte dem med att klara tuffa krav, men det är många olika krav i olika länder och det finns inget kol som klarar alla krav. Även om det blir undantag för att fortsätta använda kol så kommer det att bli problem med att klara dessa krav. Dessutom, om kolkraftverken stänger finns det ingen som bryter kol för ångtågens små behov. Det ligger därför i vårt intresse att kolkraftverken fortsätter. David Madde berättade att en nyhet på BBC är att någon som äger kolgruvorna i USA har gått i konkurs.

Expansion i Europa – och annan utveckling

Jeff Johnson berättade att även i Kalifornien har man haft problem med ångloken utsläpp. Man hittade ingen påverkan vid en undersökning av detta, men det är intrycket som gäller. Han tackade för uppmärksamheten och önskade visa en liten video om Durango-järnvägen. Vad som har hänt sedan ett år, då han informerade om *Rail Events Inc* verksamhet, är samarbete med *Warner Bros* för att expandera till Europa och man kan då ha julevenemang m m i Europa. Man håller på Trollkarlen från Oz-tåg-tester. Man försöker få förståelse för europeiska förhållanden. Somliga har redan haft varumärkeståg och -spårvägar i Europa. Jenny Nunn berättade att det var en bra erfarenhet och tomtetåg ökade utfallet per person och var även uppskattat av föreningens personal. Jeff Johnson presenterade två ytterligare i sitt team – förutom Jenny Nunn som ska ansvara för kontakter i Tyskland, Skandinavien med flera områden så har han också Paul Fenton och Don Swarts för andra geografiska områden. Man vill försöka hitta möjligheter för detta koncept i många länder och ska hjälpa till med historien kring tågen. Han kan svara på frågor. Videon visar hur man jobbar med frågorna och han visade videon – den var väldigt amerikansk... – och hälsade välkommen till Durango.

Visning av BESTT video

David Morgan startade med videon. Den slutade med uppmaning t sponsorskap eftersom man inte längre får lotterimedel. David Morgan berättade att det finns ett bredare intresse än i Storbritannien för detta, bl a i Österrike, som betalade för att bli utbildade. Man ser över de utbildningar man ska erbjuda och efterlyser önskemål vad som det behöver utbildas i. Man kan komma till andra länder och de flesta som har utbildats arbetar för nationella järnvägmuseer, någon har eget företag och det har inte varit några olyckor i samband med pannarbeten på 150 år. Att utbilda nästa generation är utomordentligt viktigt. Någon frågade om kostnaden för en kurs? David Morgan visste inte, men det kan möjligen handla om ca 3 000 GBP för en kort kurs.

Årsmötet

David Morgan inledde med att framföra särskilda gratulationer till Louis Poix och Jaap Nieweg. Förhandlingarna inleddes med "mötestrivia": Föregående protokoll ansågs vara OK.

SBB Historic i Windisch från Schweiz hade sökt **medlemskap**. Walter Hofstetter från SBB Historic berättade att detta grundats 2001, samlar allt kring schweiziska järnvägar och även ska levandegöra tågen genom att köra dem. Man har arkiv från SBB AG från 1855, foton som kan ses på Internet, filmer och videos samt teknisk arkiv från SLM (Schweizische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur). Det finns också samlingar av affischer, lyktor, årsrapporter, ett bibliotek med 30 000 böcker, 300 olika tidningar, SBB publikationer, tidtabeller sedan 1864 från Schweiz och övriga Europa, ca 35 videos och DVD. I fordonssamlingen finns 73 lok, 97 personvagnar varav körbara 9 ång-, 29 ellok, 76 person- och godsvagnar (man har anordna fotogodståg). Man har 24 anställda, har adressen Lagerstrasse, CH-5210 Windisch, har ett kapital på 5 MCHF, får årliga bidrag från SBB samt tjänar 1,65 MCHF per år på att köra tåg, arkivtjänster och avgifter för generella tjänster. Det ges möjlighet att se mer av detta i Windisch 2016-04-27. Jaap Nieweg undrade över SBB Historics relation till Verkehrshaus i Luzern? Walter Hofstetter svarade att det har man – det mest av deras järnvägsfordonssamlingar ägs av SBB Historic. David Morgan 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 har denna framför sig. Han uppdaterade **verksamhetsberättelsen** med att 177 länder nu undertecknat klimatöverenskommelsen. Verksamhetsberättelsen accepterades utan frågor. Heimo Eechensperger visade den **ekonomiska berättelsen** och påpekade att det blivit ett stort underskott p g a två ordförandemöten i Tyskland respektive Sverige som var lyckosamma, men kostade i form av resor m m. Men det blev ett stort överskott från kongressen som tillsammans gav ett mindre underskott på 1 338,26 EUR. Kostnader har blivit högre p g a deltagande i ERA- och andra möten. Han tackade några

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

medlemsorganisationer för bidrag till ungdomslägren. Man behövde ta mycket mindre från reserverna än planerat och har ca 71 000 EUR i kapital. Inga frågor ställdes.

Jean-Paul Lescat kommenterade *revisionsberättelsen* med att många deltagare på konferensen gav ett bra överskott. Han har sett krav på gamla utlägg och det vore bättre att de krävdes in strax efter att utlägget gjorts – men alla har inte krav. Det har blivit högre utgifter för styrelsen m m och lobbying krävde fler utgifter. De flesta medlemmar har betalat sina avgifter och det är bra förda räkenskaper. Rik Degruyter påpekade att han har sett detaljer från konferensen från 2015 och det kan vara sammanblandning med resor. David Morgan undrade om revisorerna föreslog ansvarsfrihet? Jean-Paul Lescat svarade att det gjorde man och det beslutades om ansvarsfrihet och revisorernas rapport lades till handlingarna. Davis Morgan tackade även Paul Radbaul, som var frånvarande. Jean-Paul Lescat meddelade att han fanns till förfogande. Steve Wood, HRA, föreslog Guido Rossi från Italien. Jean-Paul Lescat och Guido Rossi valdes som *revisorer*.

Heimo Echensperger informerade inför *antagande av budget för 2016* om medlemsavgiften: FEDECRAIL har 43 medlemmar från 26 länder och samlar 648 järnvägar. Det finns nu sammanlagt 4 133 poäng och man önskar nu öka medlemsavgiften till totalt 30 000 EUR för att minska gapet mellan inkomster och utgifter. Medlemsavgiften efter höjning uppgår nu till 8,69 EUR per poäng. 45 % av medlemmarna är museibanor, 22 % järnvägsgrupper och således 33 % järnvägsoperatörer. Mest röster har Storbritannien, följda av Frankrike, Tyskland och Sverige. Han visade en ekonomisk plan fram till 2022 som visar möjlig utveckling. Man avser att sluta gapet mellan intäkter och utgifter genom att succesivt öka medlemsavgifter och prenumerationsavgifter samt fortsätta att ha överskott från konferenserna. Man avser att 2016 ta 7 450 EUR från reserver, men hoppas inte behöva ta allt detta.

Rik Degruyter påpekade att han efterlyst en strategisk och en affärsplan och tyckte att det var lyckat att det blivit en affärsplan, men önskar den strategiska planen snarast – han vill ha en sådan till årsmötet 2017. David Morgan svarade att det har tagit längre tid än planerat och man har haft möte 2016-04-20 om en strategisk plan och kommer att ha något att visa före 2017. Styrelsen har delegerat till en arbetsgrupp att ta fram planen men den kommer att tas över av styrelsen. FEDECRAIL har haft ordförandemöten på olika tider och platser och dessa fungerade bra och var rätt eniga, vilket gav idéer till arbetet med en strategisk plan. Beslutades att godkänna budgeten.

David Morgan meddelade att deltagarna kan ha noterat att Sten Erson-Wester inte deltar. Han blev dålig på WATTRAIN-konferensen i Japan och har varit mycket på sjukhus. Han kontaktade styrelsen två dagar före konferensen och beklagade att han inte kunde närvara – Spårburen 3/16

man kommer att skicka tillfriskningsönskingar till honom.

Meddelades inför *val av styrelseledamöter* att Jacques Daffis och Jozef Van der Perre avgår men kandiderar på nytt. Rik Deguyter och Albert Wolter föreslog Jacques Daffis och han valdes. David Morgan påpekade att Jozef Van der Perre har den bredare vyn. Thomas Lange och Steve Wood föreslog Jozef Van der Perre och han valdes. David Morgan berättade att Livius Kooy har varit med sedan FEDECRAIL startade och det startades som ett resultat av holländska järnvägarna 150 år 1989. Namnet FEDECRAIL hittades på Jean Arrivetz, som dog 2015. Kontakterna med ERA är delvis Livius Kooys förtjänst och Livius Kooy har hittat en efterträdare i Kees Wijn Nobel från Nederländerna. Denne rekommenderas som ny sekreterare. Jaap Nieweg och Gottfried Aldrian, ÖMT, föreslog Kees Wijn Nobel och han valdes. Livius Kooy påpekade att det inte är enkelt att efterträda en funktionär som suttit i 22 år och han kommer att hjälpa den nye sekreteraren och fortsätter med att bevaka mejladressen contact@fedecrail.org

David Morgan inledde *rapporter från arbetsgrupperna* med att informera om att Albert Wolter drar sig tillbaka som HOG-sekreterare och tackade honom för flera års verksamhet. Steve Wood fyllde på med att han varit en bra sekreterare och att HOG även haft stöd från Livius Kooy, som även var den som kom med idén till HOG. Albert Wolter kommer att vara kvar i gruppen. Den nya sekreteraren är Jonas Svartlok, som ställer upp på en provperiod.

Det har varit ett aktivt år: Andres Wedzinga har jobbat med Lokförardirektivet och presenterade detta på HOG-mötet och man arbetar med ERTMS genom Thomas Joindot, Edvin Bottilier och danska vänner. Ian Leigh kommer att ta över Bryssel-mötena. Själv gör han inget – andra gör allt. Thomas Joindot presenterade vad UNECTO gjort med regleringen av museitåg i Frankrike. HOG deltar i GRB-mötena fyra gånger per år och nästa aktivitet är ett möte 2016-06-09 med ERAs chef Joseph Doppelbauer. Han efterfrågade frågor att ta upp med denne. Frågor till honom sänkades. (Efteråt önskade red att han skulle ta upp användandet av termen *heritage railway* som i stället borde vara *heritage train* för att också få med museitågen på andras infrastruktur; red anm.)

Marco Meusburger meddelade att man fortsätter med det sades i Padova: ett ungdomsläger kommer i år att organiseras i Tyskland och *FedecYouth* vill ha direktkontakt med ungdomarna i medlemsorganisationerna. Man ska skapa en virtuell plattform, ett slutet forum och ha ett Erasmus-möte som man hoppas på att bidrag från EU för. Detta ska fungera som en mindre konferens för unga. Tio unga ungdomslägerdeltagare kommer att organisera detta m h a Liz Fuller och Sten Erson-Wester.

Marco Meusberger fortsatte med att det har varit ett bra arbete med lägret i Tyskland som äger rum 2016-07-29—08-07 i Neumarkt Wisberg. Man kom-

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

mer att ordna utflykter därifrån till bl a Nürnberg. Det är fortfarande öppet för registrering till slutet av första veckan i maj och man har några platser kvar – intresserade kan kontakta youthcamp@fedecrail.org. Delta-ålder är 15–22 år.

Thomas Lange berättade att styrelsen frågat honom om att bilda TOG, en *spårvägsgrupp*, och han har pratat med personer från Storbritannien, Nederländerna och Österrike om hur många spårvägsmedlemmar man har i sina riksorganisationer. I nästa *Update* kommer en inbjudan att sända representanter till denna grupp och på konferensen i Belgien kommer en rapport från denna grupp.

David Morgan berättade om den *strategiska arbetsgruppen*, som består av Kees Wijn Nobel, Guido Rossi, Gordon Rushton, Jaap Nieweg, Heimo Echensperger och David Morgan, hade möte 2016-04-21. Vad gruppen kommit fram till kommer att diskuteras på nästa styrelsemöte.

David Morgan berättade att det tidigare funnits en *miljögrupp* där Tony Tomkins och Reinhard Serchinger var medlemmar – man önskar återuppta denna grupp kring kolfrågan. 2016-04-20 hade man besök av en schweizisk ingenjör för att modernisering och förupp-hettning av lok. Reinhard Serchinger har gjort studier för Achenseebahn. Behövs också få till standard för det kol som ska användas – han efterlyste medlemmar till denna grupp.

John Jones berättade kort om aktuella *EU-bidragsmöjligheter*. Han har kontaktats av en rumänsk järnväg om bidrag och föreslagit att använda regionala EU-fonder.

2018 har förklarats som kulturarvsår och man ska försöka göra något – David Morgan önskar skapa ett särskilt bidrag för rörligt kulturarv för detta år.

Man ska försöka få bidrag till 2017 års ungdomsläger, men det kräver mycket pappersarbete.

David Morgan berättade att FEDECRAIL har varit medlem i *Europa Nostra* länge – medlemskapet handlar om omvärldskontakter för att nå ut till andra kulturarvssektorer och FEDECRAIL anses som starka av Europaparlamentet, EU och ERA. Europa Nostra är en kulturgrupp, som omfattar 72 olika områden. David Morgan och Peter Ovenstone deltar i möten och man är också medlem i Industrikturarvsgruppen. Man avser också att stödja en förfrågan om att reducera mervärdesskatt för kulturområdet – vissa länder har redan det. Man ska stödja detta för att själva kunna bli stödda i andra frågor i framtiden. Man är också medlem i samarbete kring Europas industrihistoriska vägar och också om Europarådet. Deltagarna från FEDECRAIL står för sina egna kostnader – den intresserade kan delta i Europa Nostras årsmöte i Madrid i maj om man vill. Europa Nostra gör mycket nytta.

David Morgan berättade att *WATTRAIN* är en världsorganisation som startades 1999 vid en kubanska konferensen för ECOVAPOR i Havanna, där idén om världsorganisation uppkom. Han blev inbjuden till Argentina för den första världskonferensen. Sedan var nästa i Argentina, följd av en i Australien, en i Storbritannien och förra året en i Japan – där kolplanerna togs upp. Fjolårets möte samlade 300 delgater som var entusiastiska inför presentationen av läget för kolfrågan och ville göra mer. En överenskommelse om kolanvändning har tagits med 177 länder, Irland vill förbjuda kolanvändning redan 2018 och därför behövs en återstart av miljögruppen till vilken han efterlyser intresserade.

Ian Leigh tar över arbetet med WATTRAINs hemsida – den nya är klar om någon månad. WATTRAIN innefattar medlemsorganisationer från världsdelarna Australien, Latinamerika, Europa, Afrika och USA. Dee senare tänker utanför boxen, jämför *Polar Express*, som får motstånd i bl a Storbritannien och andra länder. WATTRAIN finns och tar steg i bl a kolfrågan. De har besökt världskolorganisationen och det handlar inte om att vara emot klimatfrågan. Ska försöka åstadkomma en möjlighet att få fortsätta använda kol, dels p g a att det är del av kulturarvet, dels p g a de ångdrivna fordonens minimala påverkan. Men man bör åstadkomma ytterligare minskning av denna lilla påverkan. Man måste också prata med en röst: WATTRAIN, FEDECRAIL m fl. Måste åstadkomma resultat genom rimliga argument och genom att undvika luftföroreningar – man tar upp detta på styrelsemötet i juni.

Gordon Rushton påpekade att en sak som behöver göras är att göra motstånd nära tidningar publicerar bilder med mycket rök. Att elda på ångloken ved är billigt och miljövänligt. Det är inte nytt med ångloksröksproblem och man prövade koks som är rökfri. Olika kolsorter ger olika effekter och detta bör tas upp. David Morgan svarade att han har talat med en del av tidningarna och man bör understryka detta vid fortsatta kontakter. Elda på med ved är en möjlighet – det görs redan i Rumänien och i Frankrike.

Anders Johansson framhöll ett svenskt bra exempel där man startat ett transporthistoriskt samarbete. Man har många gemensamma problem inom de olika transporthistoriska områdena (järnväg, bil, båt och flyg) och det bör skapas en liknande takorganisation i Europa eftersom mycket är gemensamt även på europeisk nivå. David Morgan berättade att han kommer att vara med på EMHs (de historiska båtarnas europeiska organisation) och man har mycket gemensamt och bör tänka på detta.

Hugh Harkett berättade att på hans järnväg använder man ved för att elda på och det ger mycket mindre rök. David Morgan påpekade att det i stället kan bli problem med gnistor. Aldis Keislers från Lettland berättade att på hans bana använder man endast ved och 60 km körning kräver 4–5 m³ som kostar ca 100 EUR – man har mycket ved att använda men har inte kol. Man måste dock ha en oljestartare och det blir problem med

FEDECRAILS KONGRESS 2016 forts

gnistor som särskilt på våren tänder på torrt gräs. Ved ger ingen synlig rök. Roar Stenersen påpekade att i Norge har man använt ved sedan 1854 och har byggt om lok för eldning med träbriketter. Rök handlar om kolkvalitet och eldarkunskaper och det gäller att se till att utfärdsarrangörerna inte kräver rök.

Jaap Nieweg inledde *övrigt överenskommet med ordföranden* med att berätta att han inte kunde vara med förra året och blev glad av att få att *få hälsning från konferensen och tackade* mycket för detta. Peter Ovenstone berättade att FEDECRAIL har fått inbjudan från ett nytt järnvägsmuseum, *Train World* i Bryssel, i Belgien och han meddelade att *nästa konferens* avses äga rum i början av maj i Brügge i Belgien. Man avser att få med någon från EU-parlamentet och dess transport- och turist-kommitté. Idén för 2018 är Edinburgh i Skottland.

David Morgan inledde *avtackningar* med att berätta att *Albert Wolter* har varit aktiv i FEDECRAIL länge och gjort mycket varför han liksom andra som skulle tackas fick en tallrik.

David Morgan tackade av *Livius Kooy* med två presenter, en plånbok och dessutom ett Interrailkort för en månad, som tack för det enorma arbete han gjort. Livius Kooy tackade med att berätta att det äldsta kända fotot på järnväg från 1872 kommer från Nederländerna och han har varit glad för att få vara med om tillväxten av FEDECRAIL under alla år – det har varit många resor och mejl. Han påpekade att införa regler mot att klättra på vagnar inte fungerar – det är bättre att gå till skolorna och informera. Han tackade för alla bra upplevelser under 24 år.

David Morgan avslutade årsmötet med att tacka över-sättarna och organisatörerna.

Kommentarer och reflexioner

Red noterade även detta år att museitåg väcker uppmärksamhet – såväl vid utfärden med ångtågen som med de historiska motorvagnarna var det många – anställda, närboende och andra resenärer – som fotograferade tåget och vinkade! Antalet deltagare blev något högre än på föregående års italienska konferens. Det blev 135 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 ägde rum kring Dornbirn – en del dock rätt långa (red uppskattade att det var ca 170 km till Augsburg) – för att sedan med en lång museimotorvagnstransport flytta in i (och för de som bara deltog i det ordinarie programmet avslutas i) Schweiz. Tilläggsprogrammet besökte Frankrike (dock nära gränsen) men höll i huvudsak till i Schweiz. Denna gång var måltiderna rätt välavvägda, men red stod ändå över en middag för att inte storkna. Denna gång hölls nästan

hela konferensen på engelska eller tyska så att simultantolkningen i stort sett inte behövde användas. De få tillfällen då red använde sig av denna tjänst fungerade det någotsånär. Det hindrar inte att det kan vara svårt ändå – videon med presentationen från Australien gick dels lite väl fort avseende den PowerPoint-presentation som visades på den och talarens (australiska) engelska var inte alltid så lätt att förstå...

FRÅN RAÄ

Den 15 maj öppnar anmälan till Kulturarvsdagen och Lilla Kulturarvsdagen 2016

Vad har idrottsrörelsen, hembygdsrörelsen, nykterhetsrörelsen, kvinnorörelsen, scoutrörelsen eller andra rörelser gemensamt med Röda korsets vita bussar, breakdans eller en tjejträff om integration? Jo, ett starkt engagemang och en vilja att påverka och utveckla samhället. Var med och berätta om det på Kulturarvsdagen den 9–11 september med temat Tidens rörelser.

Riksantikvarieämbetet i samarbete med Sveriges Hembygdsförbund och Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd vill bjuda in er att medverka under de europeiska kulturarvsdagarna i Sverige, den 9 – 11 september. Med årets tema vill vi lyfta fram allt från olika folkrörelser till andra gemenskaper som drivit på och format samhällets utveckling och värderingar. Det kan även handla om viktiga händelser där tillfälliga rörelser eller enskilda människor med ett starkt engagemang har påverkat sin omvärld, såsom kring mänskliga rättigheter, demokratifrågor och bevarandefrågor. Starka rörelser som varit, och är, angelägna för människor i olika tider.

Alla som vill är välkomna att delta med berättelser och aktiviteter på årets tema, vid lokala arrangemang dit allmänheten kan bjudas in. Genom att lära av historien för att förstå samtiden kan vi inspirera andra att påverka framtiden. Senast den 30 juni behöver vi er anmälan. Du hittar all information i inbjudan och på www.raa.se/kulturarvsdagen.

Varmt välkommen med din anmälan!

Riksantikvarieämbetet, Agneta Gardinge, samordnare Kulturarvsdagen; kulturarvsdagen@raa.se, Riksantikvarieämbetet, Kulturarvsdagen, Box 1114, 621 44 VISBY (*mejl från RAÄ 2016-04-22*)