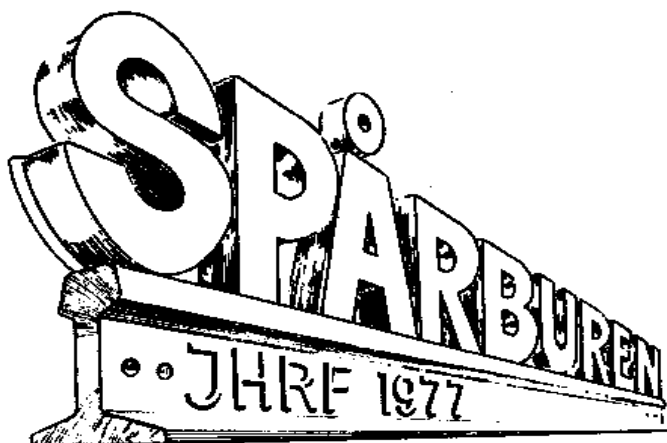


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Transporthistoriskt Nätverk
* Tågoperatörerna



4/17

2017-08-13

ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här kommer årets fjärde Spåraturen efter ett kort uppehåll sedan senast. Detta är en FEDECRAIL-special som även informerar om årets arbetslivsmuseibidragsomgång.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Kalendern med vad som känt av årets datum.
- Från styrelsen med en information om Transportstyrelsens nya branschråd för spårväg.
- En artikel om fördelningen av årets arbetslivsmuseibidrag med förteckning över såväl de som fick som de som inte fick inom områdena järnväg och spårväg med kommentarer.
- En lååång artikel om årets FEDECRAIL-konferens: utfärderna, arbetsgruppsmöte, seminarier, årsmöte och lite annat.

KALENDER

Här kommer avdelningen i Spåraturen med datum för JHRFs möten, seminarier m m och annat som påverkar föreningarna. Även denna gång är JHRFs egna aktiviteter i **fetstil**.

- 2017-08-15 Nominering till Årets arbetslivsmuseum
- 2017-09-09 Järnvägsmuseidagen i Gävle
- 2017-09-15 Nominering till Årets arbetsmyra
- 2017-09-25 TAF/TAP-dagen i Stockholm
- 2017-09-27—29 Byggnadsvårdens konvent, Mariestad
- **2017-10-21—22 JHRF höstmöte i Västervik**
- 2017-10-26 FRI-möte i Stockholm
- 2017-11-01 Branschråd spårväg i Norrköping
- **2017-11-11—12 säkerhetsseminarium i Hallsberg**
- 2017-11-25 Hjulmarknaden i Solna

FRÅN STYRELSEN

Branschråd spårväg

Red har erfarit att Transportstyrelsen numera även har ett *Branschråd spårväg*. Red har kontaktat Transportstyrelsen om att såväl JHRF som MRO har spårvägsmedlemmar och bör kontaktas om deltagande, liksom andra relevanta branschorganisationer. Transportstyrelsen har svarat att man missat detta, avser att kalla även museitågens branschorganisationer och efterlyser kontaktpersoner. Se mer på hemsidan www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/branschrad/branschradet-for-sparvag-och-tunnelbana/. (Mejl till Transportstyrelsen 2017-07-31, från Transportstyrelsen 2017-08-07)

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET

Åtta miljoner kronor till 77 arbetslivsmuseer

Riksantikvarieämbetet har fördelat åtta miljoner kronor till landets arbetslivsmuseer. I år har 77 projekt beviljats medel.

– En av höjdpunkterna i mitt jobb är när vi varje år delar ut pengar till arbetslivsmuseerna. Ideella krafter över hela landet gör fullständigt ovärderliga insatser för att bevara och förklara industrisamhällets kulturarv, säger riksantikvarie Lars Amréus.

Varje år fördelar Riksantikvarieämbetet bidrag till museerna för att stödja projekt som stärker deras möjligheter att bevara och bruka industrisamhällets kulturarv. I år inkom 158 ansökningar. 77 projekt får dela på de åtta miljoner kronorna. Förra året höjdes anslaget från sex till åtta miljoner kronor och i år ligger det kvar på den nivån. 2016 beviljades 88 projekt bidrag.

Årets bidragstagare finns spridda över 17 län i landet med en stor bredd i verksamheterna. I år fördelas bland annat 75 000 kronor till relativt nystartade Slakteriarbetarnas Museum i Kalmar för arbete med en mobil ut-

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET forts

ställning i väntan på att en mer permanent lokal kan ordnas. Rosenlöfs Tryckerimuseum i Sandviken får 190 000 kronor för att digitalisera museets material i bevarande och tillgänglighetssyfte. Största enskilda bidraget, 800 000 kronor, går till Norrbottens Järnvägs-museum för att ordna en ersättningshall efter den förödande branden i Karlshäll sommaren 2016 då de så kallade "Tyskmagasinen" totalförstördes.

Mot bakgrund av innehållet i kulturarvspropositionen har Riksantikvarieämbetet för avsikt att dela ut ytterligare åtta miljoner kronor senare under 2017. Det kan ske först när en ny förordning på området har trätt i kraft. Målgruppen för de pengarna är, förutom arbetslivsmuseerna, även hembygdsmuseer och andra projekt inom det ideella kulturarvsarbetet.

Vad är ett arbetslivsmuseum?

Arbetslivsmuseerna finns över hela Sverige och kan vara mycket olika. De berättar och demonstrerar historien genom arbete och vardag, ofta med maskiner och tekniska system i drift. Det gemensamma är att de fokuserar på kvinnors och mäns arbete. Det finns idag mer än 1 450 arbetslivsmuseer och de drivs i de flesta fall på ideell basis av föreningar och stiftelser som är beroende av stöd för att kunna utveckla verksamheten.

Riksantikvarieämbetet har 2017 fördelat 8 MSEK till projektbidrag för arbetslivsmuseer.

Riksantikvarieämbetet har fördelat bidrag till arbetslivsmuseer sedan år 2001. ArbetSam och Arbetets museum har tillsammans arbetat intensivt för att utöka bidraget. Vintern 2016 kunde vi glädjas åt att man ökade bidraget från 6 miljoner kr till 8 miljoner kr.

Riksantikvarieämbetets (RAÄ) projektbidrag till arbetslivsmuseer på 8 miljoner kronor har fördelats på totalt 77 projekt. 56 av de sökande är medlemmar i ArbetSam. Bra jobbat och grattis alla medlemmar! Bland de som beviljats bidrag finns allt från Historisk skogsexport från Kalix älvdal som ska ta göra en förstudie för en digital basutställning till Hillefors Grynkvarns Museiförening som ska renovera kvarnriänen. Stort grattis igen och lycka till med projekten! Se hela listan på <http://www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2017/06/Fördelning-RAÄ-projektbidrag-2017.pdf>. (RAÄ hemsida 2017-06-12, via ArbetSam nyhetsbrev 2017-06-21)

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

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
AGJ	Vattenreningsanläggning för att bevara museijärnvägens ånglokspannor	60 000	0
BJs	Rapidlok nr 847	133 000	0
BöSJ	Ny passagerarvagn för rullstolsbundna och barnvagnar	48 000	48 000
ENJ	Kärrgruvans stationshus och järnvägsmiljön i Kärrgruvan	80 000	0

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
FGT	Restaurering av järnvägsbro i Galtström	138 000	0
FSVJ	Järnvägsmuseum i Oxelösund	90 000	0
FSVJ	Restaurering av personvagn B14 1564	31 000	31 000
FSVV	Boken Pressbyråkiosken som kom tillbaka	10 000	10 000
FSVV	Informationstavlor vid stationer	50 000	0
Förstlingen II	Nostalgi järnväg	400 000	0
GHJ	Vagnverkstad vid Gotlands Hesselby Jernväg	200 000	0
JTJ	Byte elsystem belysning målarverkstaden	25 000	25 000
JTJ	Omtubning av lok no 2 Korsån	15 000	0
JÅÅJ	Reparation av lokstallstak	85 000	85 000
MBV	Förvaringshall för museala jvgfordon och material Etapp 1	800 000	800 000
MBV	Vårdhall för lok och vagnar Etapp 8	110 000	0
MfGDJ	Ångloket SDJ H3 17	275 000	100 000
MfWFJ	Renovering av loppverk på ångloket "Storugns 3"	153 000	50 000
mfÖSJ	Lokomotor Z49 126	19 000	19 000
MUMA	Ommålning stationshus från 1907 i Malmköping	450 000	0
NJ	Digitala ritningar	22 100	0
NJOV	Banunderhåll normalspårige museijärnväg	150 000	0
NJOV	Läran om Järnets järnväg etapp 1	250 000	0
NÅK	Nya överhettarelement	138 500	100 000
OJF	Projekt Knoppen del 2	54 000	54 000
SH	Renovering av banarbetsmaskiner	120 000	50 000
SkJ	Lindrivna bommar Vitaby	110 000	110 000
SKÅJ	Sprinkleranläggning för vattendimma i restaurangvagnskök	51 150	0
SRJmf	Husgrund med tillhörande lyftplattor för blivande vagnverkstad	250 000	250 000
SRJmf	Renovering av plattform och belysning	166 000	0
SbV	Östra Centralbanans godsvagn N1 70	62 000	0
SbV	Renovering av Östra Centralbanans bilvagn nr 25 fas 4	229 439	229 000
TJF	Ansökan om bidrag till arbetslivsmuseer 2017 Reparation av stenglacis vid fd "riksfyran" i Verkeback	80 000	0
TJF	Belysningsåtgärder Verkeback station	50 000	50 000
TJF	Beskärning och nyplantering av fruktträd vid Verkeback station	40 000	0
TJF	Fasadrenovering Verkebacks station	340 000	0
TJF	Säkerhetsrevision av boggiar för rälsbussen YBoSp 893	200 000	0
ÖSIJ	Optimerad behandling av matarvatten till ånglokspannor	75 000	75 000
Summa		5 560 189	2 086 000

Några av förkortningarna i tabellen kan behöva förklaras: FGT = Föreningen Galtströmståget, GHJ = här Föreningen Gotlandståget, NJOV = Stiftelsen Nora Järnvägsmuseum och Veteranjärnväg, NÅK = NOHABs Ångloksklubb, SbV = Stångådalsbanans Vänner, SkJ = här Skånska Järnvägar AB, och TJF = här Smalspårsjärnvägen Hultsfred-Västervik.

Alltså, inom järnvägsområdet inkom 38 ansökningar (något färre än föregående år, som genomgående används i jämförelserna nedan) från 27 sökande (obetydligt färre) på tillsammans 5 560 189 SEK (mycket mindre). Det största beviljade beloppet är 800 000 SEK, det minsta 10 000,-, medelvärdet något under 104 000,- – ett högre genomsnitt samt ett högre största och högre minsta belopp. Antalet beviljade ansökningar minskade till 77 st.

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET forts

Efter att ha tittat på statistik över utfallet av denna omgång kommer red fram till att rent kvantitativt har området *järnväg* (generöst definierat) omfattat något över 24 % av nyckeltalen för antal ansökningar (en ökning), närmare 22 % av sökt belopp (jämförelsetal saknas), något över 26 % för beviljat belopp (mindre) och drygt 22 % av d:o ansökningar (en ökning). En notering är ett relativt högt antal ansökningar per sökande, något mindre än 1,41 st i genomsnitt (en minskning). (Jfr *Spårburen 4/16*)

FEDECRAILS KONGRESS 2017

Allmänt och utfärder

Denna kongress var den sjunde som red deltagit i på "allvar", även denna gång från första mötet till och under hela huvudprogrammet och tilläggsprogrammet. Denna gång deltog hela nio svenskar – några dagar dessutom alla samtidigt – på olika delar av programmet möten och resor. För reds del började "äventyret" med resa Stockholm—Köpenhamn—Hamburg—Köln(övernattnings)—Bryssel—Antwerpen 2017-05-03—04 för att kunna vara med på HOG-arbetsgruppens möte senare på torsdagen – mer om detta nedan. Denna gång fungerade framresan helt enligt plan. 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 torsdag eftermiddag 2017-05-11. På fredag förmiddag fortsatte resan Antwerpen—Amsterdam—Hamburg följt av en dag på Miniatur Wunderland och på eftermiddagen resa Hamburg—Hannover. Efter övernattnings i Hannover följde så tre bussresdagar med *Industribaneföreningen* i området Hannover—Saltzgitter—Magdeburg för att titta på olika industribanor – bl a med ett eldlöst ånglok i kommersiell drift! – för att sedan följas av hemresa 2017-05-18 Hannover—Hamburg—Köpenhamn—Stockholm. Mindre äventyr i form av signalfel i Jylland (Danmark kan också!) ledde till att anslutningen i Fredericia missades följt av missad anslutning i Köpenhamn, vilket innebar att det fick bli sista X2000 från Köpenhamn till Stockholm. Denna försenades i sin tur av trilskande omformare i Hässleholm och banarbeten kring Alvesta så att det blev fredag innan återkomst till Stockholm C – och nattbuss hem till Solna eftersom såväl pendeltåg som tunnelbana slutat gå...

Torsdag kväll var det öppningsmottagning i en lokal på ett av hotellen, fredag kväll var det galamiddag i en restaurang ute på sta'n i Antwerpen (där red lät bli att delta för att det blivit väl mycket mat den dagen). Lördag eftermiddag startade konferensens utfärder med buss till Baasrode Noord och *Stoomtrein Dendermonde—Puurs* (normalspårig) för ångtågsutfärd 10 km till banans slutpunkt Puurs och åter. Tåget drogs av ett blått ånglok tillverkat av Haine-Saint-Pierre i Belgien 1922. Där väntade bussarna för att ta oss till en

restaurang utanför Puurs och kvällsmat. Sedan följde en bussfärd åter till hotellen.

Söndagen började med bussfärd till Maldegem och *StoomCentrum Maldegem* i västra Belgien. Denna anläggning var speciell på så sätt att man både hade 10 km normalspårig linje till Eeklo och en kortare (1,5 km) 600 mm-linje åt andra hållet. Vi förevisades lokstall, verkstäder och vagnhallar i Maldegem, bl a genom en färd på några hundra meter med smalspåret till en vagnhall och åter. Efter denna rundvandring blev det lunch ombord i restaurangvagnar och sedan ångtåg till Eeklo – med ett ånglok tillverkat i Leeds 1953! I Eeklo väntade bussarna för återfärd till Antwerpen och en tvåtimmars rundtur på Antwerpens spårvägsnät med veteranspårvagnar – red passade på att byta spårvagn för att få åka med olika varianter.

På måndagen var det dags för en lång utfärd, först med ordinarie tåg till Charleroi Sud, sedan med bussar till *Chemin de Fer à Vapeur Trois Vallées* i Mariembourg i allra sydligaste Belgien. Detta var en ganska stor och välskött normalspårig museibana genom omväxlande natur. Först gavs tillfälle att studera lokstall och verkstäder i Mariembourg varefter ångtåget, draget av ett lok tillverkat av belgiska Tubize 1926, gick till banans andra ändstation Treignes 14 km bort. Där skulle vi äta lunch på 50 minuter, men då hade arrangörerna inte räknat med en belgisk treätterlunch (vi var nära Frankrike...), varför den avsatta timmen för att besöka museet krympte till 15 minuter – synd, för det var ett intressant museum som red tyckte var bättre än det nationella (mer om det senare). Museirestaurangen hade ett trevligt inslag i form av en LGB-modelljärnväg på en bana strax under taket. Bussarna tog oss sedan till Thuin för besök på spårvägs-museet och museispårvägen *Association pour la Sauvegarde du Vicinal Thuin*. Efter museibesök inleddes utfärderna med dieselspårvagn(!) några km Thuin—Bismes-Sous-Thuin och åter följt av vanlig elspårvagn (600 V likström) till Lobbes. Båda dessa hade 1000 mm spårvidd. I Lobbes startade så återfärden med ordinarie tåg via Charleroi till Antwerpen.

Tisdagens resa gick till Bryssel och det nya nationella museet *TrainWorld Museum* i Schaerbeek – se mer om detta under **Seminarier** nedan. Vi fick audioguiden som man kunde trycka in en siffra på för resp monter och få en guideberättelse om just den montern på önskat språk, bl a engelska. Först var det en förhall med diverse föremål, modeller m m, sedan gick man ut en kortare bit och såg några utomhusutställda fordon m m och sedan in i stora sluthallen där ett antal fordon var uppställda med "scenografier" byggda kring dem. På en övervakning fanns sedan diverse modeller och föremål. Det blev tidsbrist på slutet, så ett tilltänkt inköp i museibutiken på väg ut blev inte av. På planen utanför museet dök det efter en stund upp ett antal museispårvagnar som tog oss på en lååång spårvägsutfärd genom Bryssel ut till grönskande förorter. Det blev dessutom ett besök och guidning vid *Musée du Tram Bruxellois* som hade ca 80 fordon, de flesta körbara. På såväl detta museum som museet i Thuin fanns det mycket information om Belgiens en gång synner-

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

ligen omfattande spårvägsnät med bl a många landsortsspårvägar (och lokala järnvägar). Spårvagnarna tog oss sedan till Etterbeek station varifrån vi åkte ordinarie tåg till Antwerpen.

På onsdagen var det dags att börja tillägsprogrammet med en lång tågresa till Zolder följt av bussresa till Simpelveld i Nederländerna och *Zuid-Limburgse Stoomtrein*. Där var det dags för ångtågsresa – draget av svenska E2 1040! – till Schin op Geul vid det nationella järnvägsnätet. Åter till Simpelveld var det lunch och tillfälle att följa med på guidad tur till depån, där det bl a stod två svenska B-lok. Enligt vår guide var det kostsamma reparationer på dessa – 0,5 MEUR nämndes för den ena – varför de nog bara skulle renoveras till utställningsskick. Besöket på ZLSM avslutades med ett dieselloksdraget (loket påminde om ett svenskt V1-lok) tåg i stället för den tilltänkta rälsbussen till Kerkrade. Därifrån tog bussen över för färd till Schierwaldenrath i västligaste Tyskland och *Selfkantbahn*, 1000 mm. Där tog oss ett grönt Kraus Maffei-ånglok från 1949 till Gillrath och åter. Här var det inlagt ca en timme för en trerättersmiddag, men nu var vi i Tyskland så det klarades av på 50 minuter! Efter maten blev det bussfärd åter till Antwerpen.

Torsdagen blev det bussutfärd till Rotterdam och *Stoom Stichting Nederlands* depå, en förening som körde ångtåg på statens spår. Där fick vi tillfälle att se samlingarna av ånglok och annat. Bussen fortsatte sedan kortare bit till *RoMeOs* depå för en museispårvagnsutfärd på Rotterdams spårvägsnät. Bl a passeras flera coffeeshops och åtminstone på den med namnet *Bob Marley* var det inget större tvivel om vad utbudet bestod av... Åter på spårvägsdepån var det så dags för lunch. Därefter fortsatte bussen till Ouddorp för besök vid *Museum Stichting v/h Rotterdamsche Tramweg Maatschappij*. Det var ett museum över det fordom omfattande järnvägs-/spårvägsnätet i floddeltat, men banan var helt nyuppsydd där det inte funnits bana tidigare, bl a över dammar mot Nordsjön. Efter museibesöket blev det utfärd med ett Henschel & Sohn-ånglok från 1913 till West Repart och åter på 1000 mm-banan. Efter denna fortsatte bussen till Goes och *Stoomtrein Goes—Borsele*. Detta besök började med museet och fortsatte med rälsbussutfärd – med klassisk tysk rälsbuss, jfr Spårburen 3/16 – 10 km på den normalspåriga museibanan till Hoedekenskerke och åter. Efter denna intensiva dag vände så bussen åter mot Antwerpen och en spännande slutdag var över! Sammantaget blev det en mycket intressant resa med såväl olika snabba tåg i Europa, olika museitåg och belgiska ordinarie tåg.

Arbetsgruppsmöte i HOG

Denna arbetsgrupp, *Heritage Operation Group* (ungefär Kulturarvsoperatörsgruppen), är resultatet av sammanslagningen av de tidigare huvudlinje- och säkerhetsarbetsgrupperna. Mötet, som ägde rum torsdag eftermiddag, inleddes med att Steve Wood tackade för

närvaron och hälsade en särskilt inbjuden SNCF-representant välkommen samt fick ett tack från Jaap Nieweg för allt jobb som gruppen lägger ner. Han beklagade gruppens grundares David Woodhouse död. Därefter genomfördes en *presentationsrunda*.

Steve Wood påminde angående *ERTMS* och *update-ringar från länderna* om att det pratades om bidrag på höstens London-möte. Anders Dørge meddelade att det från Danmark inte fanns några nyheter om detta – signalrapporten är ännu inte publicerad och ännu inte sänd till departementet. Det är stora problem i det danska signalprogrammet med förseningar – det är tänkt en stor ERTMS-investering i hela Danmark och den är försenad liksom den speciella museitågsrapporten. Han har försökt kontakta departementet utan att få svar. Det är tänkt en budget på 8–50 MEUR omfattande 27 fordon. Man ska genomföra installationerna själva, men får hjälp av Alstommede två första pilotinstallationer. I Danmark är det en leverantör till alla andra tåg, Alstom, vilket är ett problem p g a brist på konkurrens, men museitågskontraktet finansierat av allmänna medel kan ge en viss konkurrens.

Anders Johansson undrade om denna leverantör också ska användas för tågen till Sverige? I Sverige är det Bombardier som gäller... Anders Dørge svarade att han inte visste – det är som sagt var inga andra leverantörer i Danmark. Steve Wood undrade om hela programmet är försenat? Anders Dørge svarade att så är det – en ny linje ska öppnas 2018 och avses utrustas med ERTMS, men man har en reservplan att utrusta med konventionellt signalsystem. Anders Johansson efterlyste den eventuella dokumentationen inför möte med det svenska infrastrukturdepartementet. Anders Dørge påpekade att man har den politiska processen framför sig – det handlar om huruvida de vill bekosta ERTMS för museitåg. Varför ska de göra detta? Är turismen skäl? DVF behöver data från FEDECRAIL om att detta är en bra investering p g a turisteffekterna. Steve Wood lovade att titta på detta.

Anders Johansson påpekade att det också är för kulturarvet. I Sverige har nu det rörliga kulturarvets organisationer problem med att delta i Almedalen och därmed föra fram sina synpunkter till politiker. Anders Wedzinga påpekade att i Italien ser man det kulturella och turistiska värdet. Steve Wood påpekade att man ska försöka få fram budskapet. Anders Johansson påpekade att det kan bli så i Sverige att politikerna kan tycka att museibanorna och SJVM räcker. Roar Stenersen såg att det blir olika lösningar i olika länder. Det handlar om 8–12 MNOK för att skapa en utrustningsmiljö, ca 1,5 MNOK för själva utrustningen. Det handlar också om att man kommer att förstöra kulturarvet med att tillföra nya installationer. I Norge anser man att museitåg ska köras på särskilda linjer i framtiden. Anders Dørge påpekade att det är en liten investering jämfört med gästintäkterna varje år. Anders Wedzinga påpekade att alla småoperatörer också har problem med ERTMS, vare sig det handlar om museitåg eller vanliga tåg. Det finns möjligheter med ett portabelt system. Det är inte bara tekniska synpunkter.

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

Anders Johansson meddelade att i Sverige är en museitågsoperatör i Örnsköldsvik redan drabbade och nästa drabbade finns i Luleå – dessa drabbades också av brand då mycket material, bl a hela trafiktaget, försvann. Första övriga installationen sker tidigast 2020, men man behöver starta jobbet för museitågen nu inför detta. Det är ett EU-finansieringsprogram på gång inför sommaren, men även med detta blir det fortfarande stora kostnader. JHRF försöker få näringsdepartementet att ge instruktioner till myndigheterna att museitåg ska subventioneras.

Andres Wedzinga meddelade att halva Nederländerna ska införa ERTMS, resten ha kvar befintlig ATC. Införandet är dock försenat bl a p g a funderingar om vilken version som ska installeras, men en museitågsoperatör är inblandad i pågående projekt där det finns pengar.

Ian Leigh berättade att det finns ett nytt system på en järnväg i Storbritannien – man hade en nationell plan, men det var väldigt dyr, eftersom man avsåg att byta ut även nya installationer. Nu är man mera intresserad av ett nytt tågledningssystem varför det nu är en ny plan på att utrusta en enstaka järnväg utan museitågstrafik med ERTMS nivå 2. Nya Crossrail-tunneln genom London får eventuellt detta. Inom en tioårsperiod avses ERTMS utan optiska signaler installeras på linjen Kings Cross–Doncaster, vilket kommer att påverka museitåg. Roar Stenersen påpekade att ERTMS baseras på GSM-R som redan är föråldrat. Anders Johansson påpekade att nytt järnvägstelefonsystem kommer om tio år. Han påpekade att i Sverige har det genomförts filterinstallation för GSM-R-telefonin med bidrag, 100 % för museitågen. Anders Dørge påpekade att GSM-R-kapaciteten inte räcker till på Köpenhamn H. Ian Leigh påpekade att *Network Rail* förväntar sig få betala för museitågen p g a den publika reaktion. Steve Wood fyllde på med att vad bara *Flying Scotsman* drar in är argument nog.

Thomas Joindot meddelade att det inte är någon generell utrustningsplan i Frankrike f n. Sträckan Luxembourg–Basel avses få nivå 1, men det blir en stor kostnad, varför linje hellre bör gå direkt mot nivå 2 eller 3. Först ser det ut att bli sträckan Paris–Lyon, som ska utrustas 2023–2025, men den har inga museitåg. Sedan blir det linjen Marseille–Ventimiglia som har en begränsad fordonsanvändning, vilket är en bakgrund till den kommande presentationen – det blir någonstans 2025–2030 som denna senare linje utrustas. Sedan blir det en regionallinje kring Toulouse eftersom lokala myndigheter är intresserade av modernare signalering, vilket mest handlar om regionala linjer. Rik Degruyter påpekade att vi kommer att vara begravna innan allt detta är klart – på vägar är allt möjligt... Andres Wedzinga höll med om att det händer mer på vägar – järnvägar anses säkra och därför blir det en reaktion om något ändå händer.

Steve Wood sammanfattade med att det är viktigt att fortsätta bevaka ERTMS-frågan.

Spårburen 4/17

Steve Wood påpekade att rapporten om *spårlägesgodkännandeprocéduren* från Stuart Bamforth har skickats ut och att man kan läsa den själv.

Thomas Joindot berättade tillsammans med gästen Pierre-Jean Ginoux från SNCF om funderingar på *portabel EVC*, d v s ombordutrustning, för spårunderhållsfordon och dess möjligheter för museitågen. HOG framförde FEDECRAILs fulla stöd för dessa satsningar.

Andres Wedzinga rapporterade om kommande ämnen inom *uppdateringar om lokförardirektivet* och frågade efter råd hur han skulle fortsätta. HOG kom fram till att det är bäst att vänta på det kommande förslaget från ERA/EU-kommissionen.

Steve Wood berättade att det var ett möte i slutet av förra året med ERA angående *fordonsgodkännande* inom *ERAs fjärde järnvägspaket*. Andres Wedzinga fyllde på med att man inget hört från ERA sedan Dorbirn-mötet förra våren och detta bör kunna ordnas på nationell nivå. Det handlade även om frågeformulär, någon generell aktivitet och utbildning för instruktionsförare. Ska HOG göra något för tillfället? Han har dåliga erfarenheter av frågeformulär. Ian Leigh berättade angående fordonsgodkännande att han varit på workshops i december, ERA efterfrågade där kommentarer, de kom in till följande workshops, blev ännu mer kommentarer och sedan har man inte hört något. Man kommer dock att ge NSA möjlighet till museitågsundantag.

Ian Leigh påpekade angående *avgifter och kostnader* att någon från FEDECRAIL inte var med på mejllista från ERA men att man bad om undantag för museitåg och avgifterna till ERA kan museitågen bli undantagna från. Men detta gäller endast gränsöverskridande trafik. Kan man gå till vilken NSA som helst angående tillstånd? Möjligen. I så fall kommer alla att vända sig till Estland... Men det kan bli språkproblem i så fall. EU-kommissionen vill flytta kostnaderna till länderna och de åter till EU-kommissionen. Det kan bli de nationella NSA:ernas personal som drabbas ändå. Ian Leigh önskar få in exempel på gränsöverskridande museitåg från HOG-medlemmarna.

Meddelades om följande *deltaganden på möten och workshops*:

- 2016-12-06—08 Workshop om fordonsgodkännande
- 2016-12-12 Möte med ERA om Lokförardirektivet
- 2016-12-15 GRB
- 2016-12-16 NRB
- 2017-02-16 Avgifter och betalningar
- 2017-03-09 GRB

Andres Wedzinga berättade angående *uppdateringar kring tjänster* att en förordning om tjänster kommer från EU-kommissionen som blir lag i alla länder. Där finns krav att man ska publicera taxor m m, vilket leder till problem för museitågsverkstäderna, men är EU-kommissionen intresserade av att dessa ska omfattas?

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

Omfattas de kommer de att ha kostnader för att sedan inte ha några kunder alls. Han önskade undantag för museitågens egna verkstäder. Det var en extra workshop 2017-05-03 där han anförde att museitågens verkstäder ska undantas och de höll med – det borde redan vara undantaget och de ska kolla om det kan ordnas i den reglering som är på gång. Red framhöll om att *ska* ska användas i texterna i st f *bör* för att dessa undantag ska ”bita” i Sverige – m fl länder – liksom att *museitåg* ska användas som term i st f *museijärnväg* för att museitågen på statens spår säkert ska omfattas. Steve Wood och HOG tackade Andres Wedzinga för detta.

Pierluigi Scoizzato berättade att FIFTM efter två års arbete övertygade politikerna om anta första **lagen om turistjärnvägar**. Alla partier är överens och lagen blir klar till slutet av juni (Denna antogs 2017-08-02; red anm). Lagen definierar en linje som turistlinje, vilket nu handlar om ca 1 400 km nu, och en del av lagen handlar om museitåg på huvudlinjer och att ge tåglägen på dessa. Det finns också en regel om högsta inkomst som får tjänas in på tåget och om att det inte får stanna på alla stationer. Man kan f n köra utan krav på säkerhetssystem. Lagen är ett viktigt mål för FIFTM och den kan också handla om dressinuthyrning. Lagen ger riktlinjer för underhåll av linjer – det saknas säkerhetssystem på sidolinjer.

Ian Leigh påpekade att representanter för FEDECRAIL deltar i **GRB**-mötena i Bryssel, vilka mest handlar om förberedelserna för andra möten. Det handlar inte mycket om museitåg – det ger mest möjlighet att synas, det ger kontakter och mycket information. Även deltagande i **NRB**-mötena i Lille handlar mest om att visa upp sig och se till att museitågen inte glöms bort. Steve Wood påpekade att Joseph Doppelbauer, ERA:s chef, kommer till FEDECRAIL-seminarierna 2017-05-05.

Ian Leigh påpekade att Heimo Echensperger startade **möten med ERA** och man har träffats om hur fordonsgodkännande ska fungera och få veta hur de tänker. Man ska träffas om hur fjärde järnvägspaketet påverkar museitågsoperatörer. Någon annan som har frågor att ta upp på dessa möten? Rik Degruyter tänkte på säkerhetsstyrningssystemregler och överklaga. Anders Johansson föreslog att starta kontakter om att det också ska finnas pengar för museitågens ETCS-installationer. Andres Wedzinga undrade hur man ska översätta alla dessa krav med 300 procedurer till små organisationer? Ian Leigh tyckte att kostnaderna borde vara proportionella till organisationens storlek. Andres Wedzinga påpekade att undantag för museitågsfordon bara togs bort, trots att deras verksamhet är utanför vad man vill åstadkomma. Ian Leigh önskade en sammanfattning av dessa önskemål. Mycket på dessa möten handlar om ländernas olika önskemål.

Under **annat som rör HOGs medlemmar** framhöll Roar Stenersen ECM-problemen med verkstäder för godsvagnar och att det är olika lösningar i olika länder i Europa – i Norge är det en strikt lösning. Norges NSA önskade återkoppling från övriga länder. Han nämnde Spårburen 4/17

också något om problem för nationella järnvägmuseer i de nordiska länderna genom omorganisationer av tidigare statsbaneverksamheter. Andres Wedzinga föreslog att kontakta museet i Utrecht som har ett bra läge organisatoriskt.

Steve Wood undrade om det fanns önskemål om HOG-möten mellan konferenserna? Han föreslog möte i Edinburgh tillsammans med FEDECRAIL styrelsemöte 2017-10-07 –Jonas Svartlok arrangerar. Detta förslag godkändes. Anders Dørge framhöll att mötet borde läggas så i tiden att det räcker med en övernattnig.

Seminarier

Inledning

David Morgan hälsade välkommen till konferensen och framförde en ursäkt från Sten Erson-Wester som fortsatt är sjuk. Han framförde också en hälsning från Tim Fisher, Australien.

Joseph van Olmen från värdorganisationen FEBEL-RAIL hälsade välkommen och påminde om att, FEDECRAILs första konferens ägde rum i Belgien, att FEDECRAIL fortfarande formellt är en belgisk organisation samt att dessa dagar kommer att ge möjlighet att se Belgiens turistiska sevärdheter samt att det kommer att ges möjlighet att besöka museibanor. Han kommer senare berätta mer om Belgiens järnvägshistoria.

Arbeta tillsammans – FEDECRAIL och UIC

David Morgan introducerade talarna och först var Ignacio Barron de Angioti, chef för höghastighetsavdelningen. Ignacio Barron de Angioti inledde med att han var glad för att vara här samt tackade organisatörerna m m. Han fortsatte med att berätta något om UIC: Angående passagerartransport blir det mer och mer rörlighet. Det är en dramatisk teknisk utveckling med bl a nya sätt att transportera sig. Det handlar om hållbarhet, lagliga och finansiellt förändringar. Historiskt var järnvägen lösningen på transportbehoven, nu är den bara en av lösningarna. Järnvägen ska vara lösningen även i fortsättningen.

UIC har 200 medlemmar i 100 länder, har funnits i nästan 100 år, var från början bara europeisk och omfattar numera hela världen. Det är enda världsorganisationen för järnväg, är teknisk organisation och icke-politisk. Man har arbetat med standarder, konferenser, tekniska lösningar och har en passageraravdelning – denna omfattar 50 % av världens järnvägsaffär men 80 % av passagerarna finns i Asien. Man har fem arbetsgrupper: InterCity och höghastighet, lokal och regional trafik, kommersiell och distribution, stationschefer samt TopRail. Det finns synergier mellan UIC och dess partnerorganisationer, man har avtal med WATTRAIN och FEDECRAIL som handlar om det som kan vara värdefullt för turism och järnväg. Det är önskemålet att resenärerna ska ta tåget för affärs- eller privata resor och man har en grupp för att stimulera passagerartrafik världen runt. Han önskade att vi fortsätter färdas med tåg.

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

Vanessa Pérez fortsatte med att berätta om *TopRail*, som handlar om global järnvägsturism. Hon har tidigare jobbat på en vacker spansk järnväg och ska identifiera intresserade – det är inte så enkelt att hitta dem. Turistjärnvägar är isolerade produkter, har intresserade resenärer och tillsammans en miljon resenärer. TopRail önskar framhålla kvalitetsturismjärnvägsprodukter, har flera medlemmar och partners och ska arbeta med intressenter, har partners världen runt, 3–4 möten per år samt hade en första workshop i Paris i maj 2016 och handlade om hållbar turism. Man har en hemsida www.toprail.org och detta år ska den förbättras – till det ville man ha FEDECRAILS och dess medlemmars hjälp. Detta är det hållbar-turism-år, vilket inte bara handlar om ekonomi utan också om sociala och miljöfrågor. Turisttåg är bra för nya upplevelser, korta semesterperioder, unga, vuxna och pens, familjer, järnvägsentusiaster samt för att upptäcka järnvägarna. Man ska arbeta med folk, drömmar och tåg.

David Morgan framhöll att detta är ett bra komplement till WATTRAINS och FEDECRAILS aktiviteter och John Fuller är med på dessa möten. John Glover påpekade att det är ett stort område att ta sig an, från hela kryssningsskepp till enstaka familjer, och problemet är att ta hand om många på en gång. VP intermod inte fokus. David Morgan framhöll att detta är en viktig poäng – en medlemsbana har 140 000 resenärer p g a kryssningsskepp, får betala provision till skeppen men kan kontrollera tillflödet via matning med bussar.

Peter Ovenstone påpekade att FEDECRAIL själva tagit fram en MOU. David Morgan påpekade att detta är en del av verksamheten som intresserar honom – detta dokument är på tre sidor. Vanessa Pérez påpekade att man vill arbeta tillsammans med organisationer som FEDECRAIL och ge uppmärksamhet åt produkter. Järnväg har endast 2 % av den internationella turismen och man önskar öka detta. Ignacio Barron de Angioti berättade att UIC/TopRail har avtal med ca 400 organisationer, har allt att vinna genom samarbete, men det är konkurrens personellt, EU har inte användbar statistik och om det kommer förslag på samarbete så är man intresserad. David Morgan berättade att han varit på UIC kontor 2017-04-27 apr och var på möte med bl a Vanessa Pérez - tåg kan vara en del av semestern och även med museitåg – flyg är stressande.

Arbeta tillsammans – FEDECRAIL och ERA

Josef Doppelbauer inledde med att berätta att organisationens namn har ändrats men att förkortningen fortfarande är ERA – han använder fortfarande det gamla namnet. Han tackade för inbjudan, uppskattade den restaurerade centralstationen i Antwerpen. Han ska prata om framtiden för järnvägarna i Europa och varför blir det denna titel? Järnväg kan ha en framtid, men man måste vara medveten om historien – om man inte känner denna kommer den att upprepas. Därför är museitåg viktiga. Varför visade han en bild på en död häst? Först handlar det om den ekonomiska situationen, särskilt i konkurrens med andra transportmedel. Järnväg Spårburen 4/17

har höga produktionskostnader, inte så bra kvalitet, ett strukturellt innovationsproblem p g a fragmenteringen på länder och olika organisationer för banan, transporter på den m m. I FEDECRAIL förstår man hela systemet.

Är det tiden för det sista tåget, som kommer att ersättas av automatiska bilar? Europeisk järnvägsindustri är under hot, men Europa är fortfarande starkt men ett kinesiskt bolag är nu störst – det finns hot från världen utanför Europa och andra transportmedel. Järnvägen måste utvecklas och det ännu fortare. Det handlar dock om rätt utveckling och allt kan inte göras på en gång – det är en cykel om 30–40 år. Dessutom: utveckling kräver samarbete. Kommer det europeiska järnvägsområdet att klara utvecklingen? Där finns digitalt, uppkopplat, *Internet of things*, hyperloop, självkörande bilar och industri 4.0. FEDECRAIL kan hjälpa till.

Ett exempel från tidigare är att spårvidderna standardiserades och bromssystem (olycka gav reglering och standard). Transporterna är grunden för samhället och järnväg grunden för transporterna. Det behövs teknisk harmonisering, samarbete m m – transporten ska bli sömlös för kunden. Man startar med säkerhet och järnväg är fortfarande det säkraste transportsättet. Järnvägen måste integrera bättre, t ex biljetter, lära sig från andra transportsätt (större samarbete i detta) och hitta kosteffektiva komponenter från andra sektorer.

Det finns två sätt att utveckla, ett är att bygga på något befintligt, ett annat är att göra något helt nytt. ERTMS utvecklades för 30 år sedan - jämför med minnesutvecklingen. Andra exempel är *iPhone* som bygger på redan existerande teknik. Vad är det i ERTMS som inte finns förut? Inget. Tekn är det rätt, men det nya är att det ska vara samma i alla länder, men ändå har det blivit olika i alla länder – detta har motverkat grundidéen, men denna utveckling har drivits av att få den lösning man vill ha i respektive land. Detta är budskapet från ERA. Andra saker utvecklas, därför behöver också järnvägen göra det. Typiskt för järnväg är ”unnavation”, som inte ger något värde, där köp av biljetter är ett exempel. Kundvärde noll, kostnad hög. Om innovation görs rätt kan man göra den kundunik.

ERA vill komma dit där järnvägen kan komma till sin rätt. En är gods i rätta avstånd, men nationella regler är hinder för detta. *Eurostar* kräver 9 st signalsystem, en lastbil behöver inget. Han nämnde att fjärde järnvägs-paketet blir det viktigaste regelutvecklingsverktyget. Man kan genom detta få ett EU-gemensamt tillstånd, nu behövs tillstånd för varje land. 2019-06-16 införs detta och tills dess ska ERTMS banutrustning bli kompatibel och också en *On-Stop-Shop* införs. Detta ger många fördelar, kortare tid, harmonisering, mindre kostnader och risker. Detta är nytt för järnväg och har funnits från början inom flyget. Skapa framtidens järnväg handlar om att samarbeta, också med museitågen: nyckelord är säkerhet, sammankopplad samt ha råd med. Jacques Daffis tackade för detta och undrade om det fanns frågor?

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

Johan Vinberg påpekade att många museitåg går på egna spår – hur blir det för dem när man jobbar mest med statliga nät? Josef Doppelbauer svarade att för enbart nationella körningar kan man vända sig till sitt lands NSA, för flera länder ska man söka hos ERA i Valenciennes. Anders Johansson påpekade att det funderas på introduktion av ERTMS i museitåg och det är ett stort problem med att få in ERTMS i ånglok – det handlar om finansiering och att se till att slippa verifiera utrustningen för varje lok. Josef Doppelbauer svarade att man letar finansiering och en gemensam verifiering. Man måste dock testa broms, men man bör kunna förenkla för museitågen.

Heimo Echensperger påpekade att diskussionen handlar om kostnaden för nya fordon, inte så mycket för museitågen eftersom man kan vänta tills de blir gamla. Kostnadseffektiviteten är dock låg och arbetar man för en bättre sådan? Josef Doppelbauer svarade att om man går från flera tillstånd till ett blir det billigare, att man dock behöver ha avgifter av lagskäl, dessa ska täcka den fulla kostnaden, att kostnaden är lika som den är i dag, men att man ska ta hänsyn till det ekonomiska tillståndet för den sökande. Kostnaden för avgifter till ERA är en liten del av alla tillståndskostnader i många länder.

Någon frågade vilka språk som ska användas i instruktioner? Josef Doppelbauer svarade att teknisk dokumentation är en sak, dokument för körning ska vara på järnvägsnätets språk. Thomas Joindot påpekade att på HOG-gruppens möte diskuterades att regelverket blir mer och mer komplicerat, bl a för att det kommer mer och mer regler. Detta är en börda för små organisationer och trots att järnväg är säkrast det mycket regler för järnväg och lite för väg. Text körs det nu inga museitåg på belgiska järnvägar p g a automatiskt stopp krävs på dessa. Varför detta med ständigt nya regler? Josef Doppelbauer svarade först att man har för många regler och det finns ett program för att ta bort nationella regler. Det finns nu 11 000 nationella regler, men det handlar också om att förenkla på europeisk nivå – men det blir inte lätt att uppfylla detta. Andra vill inte ta över alla landtransporter – med självkörande bilar behövs det nätverk och regler. Regler måste vara rättvisa för varje transportsätt.

Anders Johansson efterlyste tillstånd att minska antalet regler, mest för museitåg på huvudlinjer – skulle man helt enkelt kunna göra en TSD för museitåg? Josef Doppelbauer svarade att FEDECRAIL nu är godkänd representant i ERA och man kan jobba tillsammans med detta och det kan verkligen underlätta. Johan Vinberg hade en önskan om användandet av ord i förslagen när de inte ska omfatta museijärnvägar och spårvägar – i Sverige blir regelhanteringen för strikt. Josef Doppelbauer svarade att spårvägar och lokalbanor är utslutna i europeiska regler. Red framhöll behovet av att använda *museitåg* som ord, särskilt när avsikten är att reglerna även ska omfatta museitåg som kör på statens spår. Josef Doppelbauer tillstyrkte detta. Steve Wood framhöll att HOG är mycket tacksamma för Spårburen 4/17

samarbetet med ERA. Josef Doppelbauer tackade själv för att han fått komma till denna konferens.

Om FEBELRAIL

Joseph van Olmen berättade att den belgiska riksorganisationen även omfattade modelljärnväg, har 16 museimedlemmar, varav endast 4 normalspåriga ångjärnvägar, 2 museispårvägar, 4 med spårvid 600 mm, 8 lokala järnvägs- och spårvägsmuseer, ett nationellt järnvägsmuseum, tre museispårvagnoperatörer på lokalt spårvägsnät – det finns, som siffrorna antyder, flera som kombinerar olika områden. Han visade lite olika fordon, varav många diesellok. Samlingarna kommer från flera olika länder och man har också ångspårvagn bevarad, dock inte operativ – de flesta av dessa linjer hade spårvidd 1 000 mm, men det fanns också normalspåriga ångspårvägar. Det fanns över 4 800 km spårväg i landet. Man saknar f n trafik med museitåg på det nationella nätet, men hoppas komma igång med sådan om två år.

Han berättade något om de belgiska tågens färger, som var gröna och chokladbruna i olika perioder – tillsammans fanns det över 10 000 km spårväg, järnväg och industrijärnväg, nu finns 3 st med 600 km järnväg kvar. Belgien var också ett järnvägsindustriland före första världskriget som tillverkade tusentals lok och vagnar – det finns endast tre bolag kvar, varav ett är bolaget *John Cockerill* som är 200 år gammalt. Antwerpen fick järnväg 1836 och redan 1843 fanns det järnväg till Köln. Det var konkurrens mellan hamnarna i Antwerpen och Rotterdam och Antwerpen är fortfarande en järnvägshamn, men dock kommer de flesta mest transporter till hamnen med bil. Det finns en stor bangård Antwerpen N i drift. Första hästspårvägen kom 1873, elspårvagnar kom 1902 och f n finns det 75 km linjer. Belgien hade flera järnvägskonstruktörer. Antwerpen C har tre nivåer. Man har flera andra järnvägsbyggnader kvar med andra användningar och har ett nationellt järnvägsmuseum. Några ellok finns bevarade. Därmed var det slut på den mindre Belgien-översikten.

David Morgan frågade om man avsåg att delta i firandet av att det nästa år är 100 år sedan första världskriget slutade? Joseph van Olmen svarade att några har sådana idéer. David Morgan framhöll att många i Storbritannien är intresserade av detta – det kan vara en möjlighet att marknadsföra belgisk järnväg i Storbritannien. Joseph van Olmen tackade de som gjorde detta arrangemang möjligt och räddade denna konferens.

Train World och SNCB kulturavspolicy

David Morgan introducerade Stéphane Disière, chef för SNCB marknads- och försäljningsdivision, och påpekade att konferensen senare skulle välkomnas till *Train World* – detta seminariepass ger en introduktion till detta besök. Stéphane Disière inledde med att de belgiska järnvägarna har firat 180-årsjubileum eftersom den första järnvägen öppnade 1835-05-05. Man anser att kulturav stärker SNCB image och eftersom man har problem med förseningar ger museet en bra image för

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

tåg genom att se det gamla. Man har fått pengar från staten för att utveckla museet och den nationella belgiska infrastrukturförvaltaren och SNCB har tecknat avtal om att stödja museet. Man hade ett gammalt museum i Bryssel Nord som öppnades 1952, men även på andra platser som visades på begäran.

Man önskade ett museum som var mer rationellt, man hade 200 fordon bevarade, tecknade avtal med turistorganisationer om att ta över en del av fordon, också sex kungliga vagnar för att använda de fyra som inte är utställda. Det finns också 20 000 föremål, ritningar m m. Universitetet i Flandern har hjälpt till med samlingarna och det var många idéer om platsen, men det blev Bryssel och på Scharbeek stationen där man har två stationshus där den större delen fungerar som entré till samlingarna. Man har 10 000 kvm utställningsyta, det finns en ny hall och det finns ett öppet utställningsområde. Det ska bli en ny byggnad för arkiv m m.

Museet har en originell scenografi där man arbetat tillsammans med tecknaren Francois Schutzen. Det är inte som ett vanligt museum och man tänkte på detta före byggandet – allt är placerat i svarta lådor och man har koncentrerat museet på 22 fordon som man investerat mycket på att visa – i stället har man låtit bli att visa andra. Det har blivit som en järnvägsopera med inspiration och medverkande från många länder. Det har varit stor ansträngningar för att åstadkomma bakgrund, man har skapat originell musik och i utställningarna finns det äldsta loket på kontinenten som är från 1844. De 22 fordonen renoverades till ursprungligt skick, ett fordon är inte restaurerat och en vagn för transporterna till koncentrationslägren. En del av en bro finns på museet och man bevarade ett hus i bakgrunden.

Tillsammans hade man 23,75 MEUR i budgeten och till april 2017 har man haft 260 000 besök och besökandet har ökat från öppnandet 2015 – man är den åttonde största attraktionen och det andra största museet i Bryssel vad avser besök, har uppskattning runt 4,5 på sociala media och vill ha högre uppskattning än SNCB, besöks av allt fler järnvägsentusiaster, har många evenemang och är mer än ett museum. Nästa år avser man köra historiska tåg, från maj 2018, med kombinerade biljetter museum och tåg. Han visade en kortare video från öppnandet och öppnade för frågor.

David Morgan berättade att nästa år är det jubileum av slutet på första världskriget med ett fredståg mellan Frankrike och Tyskland – kommer museet att fira detta? Många från Storbritannien var med om kriget i Flandern. Stéphane Disière svarade att man har en förfrågan om en utställning och eventuellt en vagn som fraktade åter skadade till Storbritannien, men man saknar dock objekt från epoken. David Morgan berättade att man i Storbritannien har restaurerat en vagn som transporterade en skjutna sköterska m fl. Man kan prata om att samarbeta om detta.

Peter Ovenstone framhöll att en viktig fråga är att kunna färdas med museitåg på statens spår, att kunna fort-spårburen 4/17

sätta köra tillsammans med ERTMS – det mest angelägna problemet med att köra på nationella nätverk är kanske just detta. Stéphane Disière svarade att man behöver transportera passagerare och måste då uppfylla vissa regler – det finns nya regler som komplicerar historiska färder och man har kontakt med SNCB om att få hjälp, bl a att få till ETCS i ånglok – det finns endast två sålunda utrustade i Europa och man har kontakt med dessa. Det handlar också om GSM-R och också om att inte ha automatisk stängning av dörrar. Allt detta är mycket komplicerat, men man har bra personal som jobbar med detta. David Morgan påpekade att den första FEDECRAIL-konferensen var i Bryssel och Leuven 1994 och han har varit president sedan dess – någon kan tycka att det är 22 år för mycket.

AIHCF – en internationell organisation

Jacques Daffis introducerade *Association Internationale d'Histoire des Chemins de Fer*, som är en internationell organisation med säte i Paris och med medlemmar över hela världen. Henri Jacolin tackade för inbjudan, berättade att organisationen är internationell, startades 2002 av franska järnvägshistoriska organisation. Men hade stöd från den SNCF/SNCB-organisation som inte längre finns men har också stöd från UIC. Legalt drivs man under fransk lag, de flesta medlemmarna är från Västeuropa, den första kongressen arrangerades i Österrike 2004 och nästa konferens ska handla om stöd för historia i andra kontinenter. Sedan såg man att man måste fokusera på andra delar. 2009 års konferens ägde rum i Bratislava och handlade om vad som händer med historiska järnvägar efter kommunisttiden – det är många problem. 2010 var det en konferens i Mechelen om stadsanvändning och deras järnväg. Den handlade om stationer och hur dessa utvecklats under 150 år.

Sedan var det en konferens i Lviv och första gången handlade det om järnväg utanför stora städer med talare från Afrika och Indien, Ukraina, Ryssland m m. Det var problem med översättning och därför finns det ingen dokumentation. Detta var första gången unga undersökare kunde delta i en konferens. Nästa konferens ägde rum i Santiago de Chile om järnväg i Sydamerika under 1900-talet. Chile visade sig dock vara dåligt val eftersom det finns mest underlag i Argentina och Brasilien, men det var ändå en lyckad konferens – dokumentation från denna kommer. Senaste konferens var i Istanbul november 2016. Man var något oroad av det politiska läget, men fick starkt stöd från den turkiska järnvägen med att bl a att få vara på en historisk station. Det var en mycket intressant konferens där man inte bara pratade om den historiska Orientexpressen utan även om framtiden, t ex järnväg Turkiet–Kina. Det handlade bl a om olika spårvidder under vägen. Det finns olika lösningar via Ryssland eller Indien och Pakistan, utnyttjande av centralasiatiska länder och bygga en normalspårig järnväg via Afghanistan – det är dock politiska problem och kan ta tid. Detta var alltså en mycket lyckad konferens och dokumentation från denna önskar man snarast.

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

Nästa konferens äger rum i Budapest nov 2018 och handlar om järnvägarna och första världskriget – man jobbar med denna och den kan intressera många FEDECRAIL-medlemmar. Den kommer att handla om järnvägarnas användning, om byggandet av nya järnvägar och inflytandet på transportsystemet från USA. 2020 avses det bli en konferens om järnvägar i Afrika som arrangeras av en nigeriansk medlem. Man börjar bli riktigt internationella. Man har inte tagit upp kulturarvet men det kan bli en gemensam konferens med FEDECRAIL om järnvägarnas kulturarv – man har en representant i styrelsen från det industriella kulturarvet. Man blir nu riktigt internationell med funktionärer från olika länder och rekommenderade deltagarna att ta broschyrer samt tackade för inbjudan till FEDECRAIL. Jacques Daffis påpekade att AIHCF tar upp historien, FEDECRAIL(s medlemmar) visar den. David Morgan undrade om konferenserna äger rum på flera språk. Henri Jacolin svarade att för det mesta är presentationerna på engelska, i Lviv var de dock på flera andra språk. Material finns på flera språk – man har också tre officiella språk.

Översikt över miljöfrågor

David Morgan nämnde att Jaap Nieweg avses bli hans efterträdare som FEDECRAIL-ordförande och även något om förmiddagens föredrag samt även om firanden av Jaap Nieweg och Louis Poix. Jaap Nieweg berättade att David Morgan kommer att vara med i FEDECRAIL-styrelsen åt ett år till. Angående Pariskonferensen och underreklamandandet av detta dokument så ska det leda till minskning av traditionella bränslen som kol, olja och ved samt minska utsläpp till nästan noll år 2100. FEDECRAIL har antagit en strategisk plan för åren 2017–2020 som bl a handlar om hur agera angående miljön. Hur göra med energibyte? I Nederländerna var det val i mars och man visade industrifolk hur fort isen smälter på Nordpolen och då blev det en överenskommelse. Dessa vill ha snabbt byte till ny form av energi, de vill göra investeringar och då veta vad som gäller. Kolvärmeverk i Nederländerna bli tagna ur drift 2024. Museitågsverksamheten måste själva tänka på detta och göra något för de fordon den bevarar – annars finns inget sådant kvar. I FEDECRAILs Rigakonvention finns regler om bevarande och samma finns för båtar och bilar, men ännu inte för flygplan. Det borde vara bra att göra något tillsammans för det rörliga kulturarvet, vilket även är bra mot det övriga samhället. Det är bra i samband med diskussioner med EU-politiker och då visa hur man kan reducera koldioxid. Konferensen har talare inom dessa områden under fortsättningen av dagen.

Fallstudie: reducera emissioner – elektrisk förvärmning

Jaap Nieweg introducerade Roger Waller. Denne berättade att han ska prata om reduktion av utsläpp från ånglok. Dessa måste nu anpassas och jämfördes med att elektriskt ljus i ett slott inte stör upplevelsen. Rök betyder dålig förbränning och skadar museitågens image. Spårburen 4/17

Svart rök över staden ger larm till polis och brandkår 2017-04-08. Förbättring kan uppnås genom elektrisk föruppvärmning, isolera panna m m, bygga in eldstaden, ombyggnad med hetånga m m. Viktigast för kolförbränning är personalutbildning, att använda gasfri kol, endast styckkol, utföra påeldning med el, att använda torr ved, elda lite, konstruktiv med förbränningskammare GPSC, SAR 25 NC 3450 försedd med GPCS samt modern ångteknik som är vetenskaplig och miljövänlig. Ombyggda ånglok är bättre än diesellok. Det finns även skepp med nybyggd ångmaskin nybyggd ångmaskin. Detta behöver ingen maskinist.

Sedan 25 år har man arbetat med nytt koncept på en kuggstångsbana. Där har det utförts modernisering av loket *Heide* – 2005–2015 gjordes en ny panna med överhettare, isolering av pannan, elektrisk påeldning, nya kolvar och kolvstång m m. Det är lättoljeförbränning med enmansbetjäning, renare förbränning, ingen aska, ingen rök, bättre verkningsgrad, enkelt att reglera, förbränningen kan ställas av i tunnlar och loket är lätt att betjäna.

Med ett elektriskt påeldningsaggregat pumpar man in hetvatten i pannan och får en långsam uppvärmning. I kuggstångsbaneloket har man en så väl isolerad panna att man inte behöver starta om varje dag. Det handlar också om att elden och vattnet inte kommer i kontakt med varandra. Elektrisk påeldning värmer endast vattnet, ger jämn uppvärmning, vilket inte är fallet med påeldning med kol och ved. Värmeförlust blir 2 – 5 % genom verksam pannisolerings – snö ovanpå pannan smälter inte. Ytterligare energibesparingar kan man få genom: förvärmning av tillfört vatten, rullager, strömförsörjning, mottrycksbromsar samt en organisation som gör det lättare att ordna extratåg. Det finns axelgenerator på lok 52 8055. Rullager bättre än glidlager. Koldioxidemissionsfaktorer: från diesel bäst till ved sämst. Eldlösa ånglok är bäst. Nya ånglok som ser klassiska ut med enmansbetjäning, rullager, lättoljeförbränning och en aktionsradie på 100 km för tanklok till 250 km för tenderlok. Det finns ren ångteknik – använd den! Han visade en film på loket *Heidi* på RhB – utan rök. Det är Inga ändringar i förarhytten. Jaap Nieweg öppnade för frågor.

Johan Vinberg undrade vilken temperatur det blir för vatten vid föruppvärmning? Roger Waller att man använder 10 bar och 25 KW. Man startar sex på kvällen och har 10 bar på morgonen. Påeldningen går sakta och det är vänligt mot pannan. Någon påpekade att det sista ångtåget just gått på Irland för att landet förbjudit kol. Roger Waller svarade att han behöver åka dit och introducera lättoljeeldning.

Fallstudie – lokemissionsstudier

René van den Broeke inledde med att han har hållbarhetsdriftspraktik från Museumsstoomtram Horn–Medemblik. Man startade arbetet med lokemissionsstudier 2012 och ä den största museibanan i Nederländerna med avseende på passagerare och omsättning. Banan går genom olika naturtyper och samlingarna har nederländskt ursprung med bl a 2 ångspårvägslok som

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

är registrerade i det nederländska registret för rörligt kulturarv. Man har 400 ångloktjänster per år, kör 16 000 km per år och har trafik 250 dagar per år. Man har teknisk integritet, önskar visa även äldre processer, att man gör som man alltid har gjort och måste därför ha kvar koleldning. Man avsåg att hitta kolreducering utan att förändra det historiska intrycket. 1994 förbrukade man 12,9 kg/km – nu lyser man upp loket, har mer isolering, en enkel process för att stänga eldstaden, behöver inte längre använda diesellok för att dra ut ångloken på morgonen, har vattenbehandling där speciella kemikalier används, använder avmineraliserat vatten sedan 1998 samt har bytt kol – alla museitåg i Nederländerna använder samma kol från Rumänien, liknande i Storbritannien och Tyskland. Rökklagomålen är nu borta. 2016 använde man 9,4 kg/km.

Det finns dock mer att göra... Fäsförändringsmaterial. Någon undrade vad biokol är? Det är konstgjort kol som nu undersöks av specialister. Det ger miljö- och utbildningsvärden. Detta är ett uppdrag man har som museum – att berätta historien om kol och använda som gemensam social respons. David Morgan såg att barnarbete fortsätter där. René van den Broeke svarade att Nederländerna är femtio år efter. Peter Ovenstone undrade om man använder avfall från industrin? René van den Broeke svarade att det används för påeldning.

Skyddande av rörligt kulturarv i Nederländerna

Jaap Nieweg introducerade Kees Wielemaker, styrelsemedlem i den nederländska rörliga kulturarvsorganisationen och ordförande i HRN. Han inledde med att han ska prata om två frågor: ett register över rörligt kulturarv och sedan samarbetet inom det rörliga kulturarvet. Man startade redan för 20 år sedan med register över järnvägsföremål som kom till för att dok dessas historiska värde. Fordonen ska ha blivit byggt i Nederländerna, använts i Nederländerna eller i de forna kolonierna. Man har en A-kategori, en B-kategori för kombinerade värden och en C-kategori för fordon som behövs för drift eller sammanhanget. Fördelar med registret är att det säkrar det kulturella värdet, är en bas för bidrag, ger en översikt, reducerar skatter samt visar kulturarvets mångfald.

Nästan alla fordonsinnehavare anslöt sig till registret. I ett första steg startade man med godsvagnar och totalt finns det ca 2 000 bevarade objekt. Man satte upp en genomförandekommitté där det inte ingick fordonsägare och efter genomförandet av registret har kommittén omformats till en rådgivande grupp. Vilket är kraven på ägaren av A-fordon – alla i HRN har anslutit sig till Rigakonventionen. Vad ska man göra med replikor? Ett exempel visar på utvecklingen med urgammalt ånglok och en spårvagn. Vad göra med objekt från utlandet? Dessa ska inte inkluderas. Vad göra med (utländska) fordon som brukat trafikera Nederländerna? Vad göra med många av samma typ, tex den äldsta eller den i bästa skick. Registret sköts av museitågsriksorganisationen HRN och ägaren betalar för att fordonet är registrerat.

Spårburen 4/17

Transport Heritage Association för Nederländerna startades och omfattar samarbete mellan tåg, bil, båt och flyg. Man ska sköta långtidsskyddet, dela skydd m m. Det blev ett utvidgat register över fordon från det rörliga kulturarvet och man skrev en bok om rörligt kulturarv 2015. Nederländerna har fått en ny kulturarvslag och efter att man bad om hänsyn till rörligt kulturarv blev det fokus på flaskhalsar för skydd av rörligt kulturarv, att få till undantag samt stöd för ökat möjlighet att visa rörligt kulturarv. Det har även blivit en hemsida med en vetenskaplig undersökning av rörlighetens historia i Nederländerna, tex en systematisk öppning av landet. Man kan zooma in en särskild historiskt utveckling och därefter zooma in på enskilda objekt. Detta presenterades på en konferens 2016. Det finns mer att göra, tex en konferens 2018 om hur man kan göra kulturarvet mer attraktivt, man arbetar på ett nationellt register över allt rörligt kulturarv byggt på järnvägs-kulturarvsregistret. Samarbetet har redan gett flera fördelar. Jaap Nieweg undrade om det var några frågor?

David Morgan meddelade att han kommer att bli ordförande i EMH och var intresserad av att forna kolonier som kontrollerats ingick och då kan det också bli USA – finns det några sådana objekt i HRNs register? Kees Wielemaker svarade att Nederländerna sålde dessa kolonier före att det byggdes järnvägar... Peter Ovenstone framhöll att han som pensionerad advokat var glad att rörligt kulturarv kom med i lagstiftningen. I Storbritannien finns det en järnvägs-kulturarvslag, men den handlar mer om skyddade objekt – innebär lagstiftningen lagskydd? Kees Wielemaker svarade att det inte är något lagskydd för enskilda objekt, men att fordonet är listat i registret ger status – det kommer nog inte att bli lagskydd. Jaap Nieweg fyllde på med att i Nederländerna finns en särskild kulturarvsskyddslag och en båt har visst skyddad – annars är det fokus på byggnader.

John Jones gratulerade till framgångarna, framhöll att det var en koncis process tillsammans med nationella organisationer – hade han några tips för andra länder? Kees Wielemaker svarade att det framförallt är genom samarbetet inom rörliga kulturarvet man får framgång. Jaap Nieweg fyllde på med att det var ett önskemål från kulturministern att ha en motpart och då startade diskussionerna mellan organisationerna för järnväg, båt, bil och flyg. Man fick bidrag för att upprätta registret och mesta tiden gick åt till diskussion om vad som skulle registreras. Nu är man en enad grupp om vad som ska göras. Man fick frågor från ministern om hur stort det rörliga kulturarvet är och vad som är problemen. Man fick ner processen på papper om vad som skulle göras och det hjälper till med bidrag från fonder. Man var från ministeriet rädda för värdeökning och att föremål skulle säljas, men registret visade att det var riktigt att stödja restaureringsprojekt. Angående att hjälpa andra länder så är det olika förhållanden från land till land. Peter Ovenstone påpekade att i Storbritannien så har man erfarenhet om vem ska driva. Man kan börja med nationella museer – privata ägare har en hel del restriktioner om förtjänster. I Frankrike finns ett liknande system med en lista på industriella monument.

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

Övrigt

Peter Ovenstone visade en video om fredståget. Jacques Daffis presenterade detta projekt som startade för några år sedan. En ny generation har inte upplevt järnvägens stora period och avsikten är att öka järnvägsturism m m. Man ska fira att det är hundra år sedan freden efter första världskriget – detta krig var det sista där järnväg var en stor del av transportapparat. Man ska mötas med tåg från Frankrike och Tyskland, ha starka meddelanden om fred i Europa och framhålla järnvägens historia. Det är ett ambitiöst projekt, det finns idéer om tåg från Berlin till en mötespunkt med utställning liksom tåg från Paris till mötespunkten och också andra tåg. Detta kommer att kosta 3 MEUR och man fick starta en plan B) eftersom det också är svårt att köra på huvudlinjer.

I ett nytt projekt önskade man hitta en turistjärnväg, funderade på Strassburg och Verdun, men hittade en linje där man kan köra tåg i fred i Alsass, som är en gränsregion. Man behöver stöd av regionen, det är en linje på 20 km och den är inte ansluten till det nationella järnvägsnätet. Tre komponenter är fredståget, UNECTO's m fl kongress samt skapa en anslutning med franskt järnvägsnät. Finansiering av detta projekt kräver 1,5 MEUR och det kräver tillskott av 0,75 MEUR. Man söker bidrag och om inte detta erhålls blir det ett lokalt projekt. UNECTO startat detta projekt, även ett projekt för allmänheten, men kan inte äga projektet – man startade den första delen av projektet men behöver nu en projektpartner. Nu är FEDECRAIL m fl inblandade. Fredståget presenterades 2014, UNECTO har förankrat projektet bland partners och förhoppningen är ett långt liv för turistjärnvägen och europeiska d:o.

Årsmötet

David Morgan framförde en ursäkt från Sten Erson-Wester, som beklagade att han inte var där. Förhandlingarna inleddes med "mötetrivia": Föregående protokoll ansågs vara OK.

Fundación Ferrocarriles Españoles från Spanien hade **sökt medlemskap**. Miguel Jimenez Vega berättade att organisationen grundades 1995, består av publika järnvägar m fl i Spanien inklusive infrastruktur och tillverkare samt museer i Madrid, Barcelona och Vilanova. Man har arkiv och utbildningscenter för järnvägsintresserade. Man har många gamla järnvägar i Spanien. Man är intresserade av järnvägens kulturarv och vill bevara detta. Man är ansvariga för järnvägsmateriel i Spanien och gör detta m h a flera andra, som järnvägsvänner. Man kör tre turisttåg, ett från Madrid och några andra tåg är *Tren de Noel* som är ett jultåg. Det finns Talgotåg och en samling av Pullman-vagnar. Ett annat tåg är *Tren a Fresa*. Man har 7 000 passagerare per år. Tåget genomför 32 stopp på vägen. Det genomförs utflykter i samband med tåget och man har nu också ideella funktionärer. Man har problem med fordon och

spår. I Madrid finns museum och arkiv. I Vilanova finns den största loksamlingen. Man håller på att skapa mer utställningsyta. Madrids järnvägsvänner har en stor samling. Man önskar lära sig av er andra – spanska är ett stort språk i världen. Två föreslog dem som medlem med 10 poäng – eftersom ingen var mot detta valdes de in som medlem med 10 poäng.

Dampfbahnverein Zürcher Oberland från Schweiz hade sökt medlemskap. Oskar Brodman tackade för möjligheten till medlemskap. Man har ca 100 år gamla fordon, byggnader m m. Föreningen är grundad 1969 och har 855 medlemmar, driver linjen Bauma–Hinwil och är en av de första museijärnvägarna i Schweiz. Man är en godkänd järnväg enligt schweizisk lag och kör också på det nationella nätet. På den egna banan kör man två söndagar per månad maj–augusti och har publika tåg. Linjen är totalt 11 km och en del, 5,6 km, ägs av föreningen sedan 2000. SBB vill bli av med resten av linjen vilket är ett problem. Man har rustat upp originalstationen och installerat originalsignaler m m. Man har tolv dragfordon, tolv passagerarvagnar, 30 godsvagnar m m. Lokstall finns i Uster och depå i Bauma. Man kan få mer info från hemsidan *dvzo.ch*. Han avser att vara närvarande 2017-05-09. JHRF m fl föreslog dem som medlem med 10 poäng – eftersom ingen var mot detta valdes de in som medlem med 10 poäng.

Fedrail SA från Sydafrika hade sökt medlemskap. Jaap Nieweg presenterade *Federation of Heritage Railways of SouthAfrica*. Det är ett stort rörligt kulturarvs bevarandeplats i Sydafrika. Det fanns redan ett förbund i Sydafrika men nu vill man vara en bro mellan *Transnet* och historisk järnväg. Ingen är intresserad av att driva det vidare, bara göra förtjänster. Man har blivit medlem av WATTRAIN och sökte efter inflytelserika medlemmar. Det finns många linjer och fordon i landet och dessa kan bli föremål för utländskt järnvägsintresse och turistmagnet i Sydafrika. Nu är det problem med zulu mot resten och man önskar försöka lösa detta och sköta projekt. Man vill ena folket och söka kontakt med likasinnade organisationer över världen. Man vill också vara rådgivare åt sydafrikanska järnvägar m fl. Det mesta av historiska fordon ägs av *Transnet*, varför man önskar samarbete med dessa vilket också handlar om reservdelar. Det nationella museet har undersökt placering av fordon för restaurering m m hos föreningar. Man har partnerskap mellan Sandstone Heritage Trust och Ffestiniog Railway m fl. Järnvägsbevarande har en potential för turismen i Sydafrika och särskilt för landsbygden. HRA m fl föreslog dem som associerad medlem – eftersom ingen var mot detta valdes de in som associerad medlem.

David Morgan påpekade att deltagarna har **verksamhetsberättelsen** framför sig. Han uppdaterade verksamhetsberättelsen med att 177 länder nu undertecknat klimatöverenskommelsen. Verksamhetsberättelsen accepterades utan frågor.

Heimo Echensperger visade den **ekonomiska berättelsen**. 2016 är första år med full GRB/ERA-aktivitet och har inneburit en förlust med 879,78 EUR, vilket man tagit från reserver. FEDECRAIL har nästan

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

67 000 EUR i kapital. Rik Degruyter påpekade att kostnaden för ungdomsutbytet ökar och efterlyste något förslag om att åtgärda detta. Heimo Echensperger svarade att det inte var rätt – förra året blev speciellt p g a Sten Erson-Westers sjukdom och därför blev det problem med planeringen. Vissa år blir det överskott p g a tillskott från förbunden, men detta är dock inte avsikten. Unga är viktiga för organisationerna, men förra året var exceptionellt. David Morgan fyllde på med att ungdomsläget i Storbritannien gav överskott och det blev problem 2016 p g a Sten Erson-Westers sjukdom. Även i år är det problem p g a Finlands avhopp som värdland. Vid ordförandemötena stöddes ungdomslägen. Lärandet från förra året gick även till ungdomslägerorganisationen. Räkenskaperna godkändes därefter.

Guido Rossi läste upp *revisorernas berättelse*, ansåg att redovisningen var korrekt, men påpekade att det var vissa skillnader mot budget. Revisorerna tillstyrkte ansvarsfrihet m m. Beslutades om ansvarsfrihet. Heimo Echensperger omvaldes och Jaap Nieweg nyvaldes som *styrelseledamöter*.

Jaap Nieweg inledde med att förra årets årsmöte påpekade behovet av en *strategisk plan* och styrelsen jobbade redan då på en. Fokus är att göra det som är viktigt för medlemmarna. FEDECRAIL har 15 nationella förbund som medlemmar och medlemmarna har tillsammans 650 medlemsföreningar. Avsikten är att ha mer kommunikation med dessa genom progressiva lösningar. Järnvägsbevarandet påverkas av mycket från omvärlden, bl a Paris-mötet om miljö. I Europa utvecklas miljö- och klimatområdet fort. Styrelsen har en särskild plan för åtgärder enligt Paris-mötet. De två viktigaste är att hjälpa till med era problem och det mesta behöver vara löst till år 2100. Han efterfrågade därefter frågor. Rik Degruyter påpekade att 2012 togs frågan upp av FEBELRAIL på årsmötet i Sverige – man önskar en rapport varje år. Jaap Nieweg svarade att styrelsen avser att göra detta och pratar om hur man kan vara intensivt i kontakt med medlemmarna. Bidra gärna till detta. Det ska bli en skriftlig rapport före mötena. Johan Vinberg efterlysta att också HOG-gruppen gör en strategisk plan. Jaap Nieweg svarade att denna grupp är en del av FEDECRAIL – man tillsätter en kontaktgrupp som på europeisk nivå ska analysera frågor och se om något kan göras. David Morgan framhöll att planen är ett levande dokument och att HOG-gruppen är en verkställande del av FEDECRAIL. Om arbetsgrupperna har synpunkter på den strategiska planen så får de gärna komma med dessa. Peter Ovenstone påpekade att det finns en liknande struktur i brittiska HRA - huvudfrågan för HOG finns i början av planen. Ian Leigh fyllde på med att HOG avser att göra en lista över möten och vad som åstadkommit. Planen antogs enhälligt.

Heimo Echensperger informerade under *antagande av budget för 2017* först om medlemsavgiften: FEDECRAIL har 41 medlemmar från 24 länder – något mindre p g a brist betalning – och samlar 653 järnvägar. Det finns nu sammanlagt 4 183 poäng och man Spårburen 4/17

önskar nu öka medlemsavgiften med totalt 3 400 EUR för att minska gapet mellan inkomster och utgifter. För innevarande år blir det 4 400 EUR i planerad förlust. Han visade den ekonomiska planen fram till 2022 som visar på en möjlig utveckling. Beslutades att anta budgeten. Jean-Paul Lescat och Guido Rossi fanns till förfogande och dessa valdes som *revisorer*.

Steve Wood började *rapporter från arbetsgrupperna* med att tacka alla kollegorna i HOG-gruppen, bl a Jonas Svartlok som sekreterare. ERTMS dominerar aktiviteterna, särskilt om en utrustning i Frankrike som verkar mycket intressant. Man fortsätter att titta på lokförardirektivet och har haft ett möte i Nederländerna med representanter för ERA. Det finns också det fjärde järnvägspaketet med fordonsgodkännande – man hade kunnat delta i flera möten och workshops om detta. Tjänster är också i fokus, t ex om att använda varandras verkstäder, vilket inte är aktuellt för museitågens egna verkstäder, vilket man fått förståelse för. Man deltar också i ERAs GRB- och NRB-möten, FEDECRAIL har samma status som de stora organisationerna och det är årsmöte nästa mån i Bryssel där även Jaap Nieweg, Heimo Echensperger och David Morgan deltar tillsammans med Steve Wood. I Italien finns det nu för första gången en lag om turistjärnväg. Han hoppas att man ska kunna delta i flera workshops detta år. Det blir mycket arbete framöver. FEDECRAIL kommer att få nytta av detta. Man har också fått access till GRB hemsida. David Morgan påpekade att CER är en sammanlutning av infrastrukturförvaltare. Andres Wedzinga lyckades få till undantag från andras tillgång till museitågens verkstäder.

David Morgan berättade att *miljögruppen* har jobbat med Paris-planen och att några inte har kunna delta i början av konferensen eftersom de skulle delta i sista ångtåget i Irland, även om han hoppas att det inte blir så – dess regering har stoppat kolanvändning. Det handlar även om att få ut den strategiska planen på hemsidan.

Mimmi Mickelsen berättade att hon var ordförande för den nya *Tramway Operation Group* (TOG) som har haft sitt första möte 2017-05-04. Elva representanter deltog och presenterade sina organisationer och man pratade om det reda existerande nordiska samarbetet. Nu ska gruppen arbeta framåt för att skapa ett forum för spårvägsbevarande, samla info om spårvägsoperatörer, visa arbetsexempel om bidraget från kulturarvet spårväg till samhället, hur jobba med samhället, att stödja affärsaktiviteter för upplevelsen av spårväg för unga m fl. Man avser också att stödja program för *best practice* mellan spårvägar. David Morgan undrade om det ordnats ungdomsläger i Sverige? Mimmi Mickelsen svarade att sådana ordnats sedan 1995 och blivit succé med 20 deltagare varje år som lär sig spårväg. David Morgan konstaterade att det fanns en del att lära sig av detta.

John Jones påpekade angående *EU-bidragsmöjligheter* att 2018 blir det europeiskt kulturarvsår. Man ska försök vara med i programmet *Horizon 2020* och detta bör kunna hjälpa till miljöutmaningar. Man kan låta något

FEDECRAILS KONGRESS 2017 forts

universitet göra jobbet – de behöver praktikfall. Det finns också Erasmus+ för det sociala Europa, för olika erfarenheter av att engagera olika folkgrupper. Spår- vägsarbete i Gävle sköttes av flyktingar från Eritrea – de har prakt kunskap som saknas i Europa. Grupper av medlemmar i närliggande länder kan samarbeta kring program med bidrag och han föreslog intresserade att kontakta honom om detta. Projekten ska ägas av er, inte av FEDECRAIL. Någon arbetar med en Erasmus-hemsida där man kan söka efter personer som vill hjälpa till. David Morgan önskade få mer information på FEDECRAILs hemsida.

Pierluigi Scoizzato introducerade Tobias Hummelchen som jobbar med en plattform som ger fördelar för **FEDECRAILs ungdomsutbyte**. Denne berättade att han kommer från södra Tyskland och har varit aktiv i ungdomsgruppen. Han berättade något om gruppens organisation, hemsida, arkiv från tidigare utbyten, forum för erfarenhetsutbyte m m. Man är sex personer i ungdomsgruppen och alla har deltagit i tidigare ungdomsläger. Det finns också tre vuxna rådgivare. Varför ungdomslägren? Man får jobba tillsammans, det blir kultur- och språkligt utbyte, de unga uppmuntra och får nya vänner. Han rekommenderade att studera hemsidan www.fedecrailyouth.eu. Han fortsatte med att berätta något om tidigare läger: Senast var det 25 deltagare från åtta länder, det ägde rum tio dagar kring Nürnberg och man jobbade med spårvagnar, digitalisering av ritningar, jobbade med godsvagnar men hade också umgänge efter jobbet och utflykter, bl a med förarlös tunnelbana i Nürnberg.

Pierluigi Scoizzato berättade att det elfte ungdomsläget arrangeras i italienska Torino och Primolano, partners är FIFTM m fl, det blir lång tågtransfer med tyskt tåg och läget arrangeras 2017-07-28—08-06. Man ska besöka och arbeta på *Museo Ferroviario Torino*, genomföra museibesök i Savigliano, fortsätta till Primolano, där man nu restaurerat lokstallet och dit ånglok har anlant, besöka Venedig samt besöka Trento–Marivilana järnväg. Intresserade kontakter youthexchange@fedecrailyouth.eu. Kees Wielemaker undrade om detta publiceras på hemsidan? Pierluigi Scoizzato svarade att man avser att få med detta på hemsidan snarast. Mimmi Mickelsen undrade hur man arbetar för att få med ungdomar i arbetet? Jaap Nieweg svarade att det finns med i den strategiska planen – FEDECRAIL önskar få idéer från medlemmarna.

David Morgan berättade att *Europa Nostras* konferens blev ändrad och sammanföll med slutet av FEDECRAIL-konferensen. Den äger rum i Åbo och det är inte mycket järnväg med på denna – man önskar att få med transportkulturav. Det är dock ett värdefullt medlemskap och förra året var konferensen i Madrid, bl a med besök på en stängd tunnelbanestation. Det finns potential för belöningar till projekt och detta bör kommuniceras via förbunden och deras medlemmar – han önskar mer kommunikation kring detta. Europa Nostra

får en del EU-medel att fördela vidare och industri- och ingenjörskommittén arbetar med hur denna sektor kan stödjas. Peter Ovenstone berättade att man har spridit nyheter från Europa Nostra – deras priser ger inte mycket pengar men prestige. Det finns endast två industri- och fordonsprojekt med på listan. Tidigt i mitten september ska man söka dessa belöningar. David Morgan framhöll att de lobbar – om de stöds kan de stödja oss. De har skrivit till EU-kommissionen om att få till bidrag. Det finns existerande program som John Jones kan informera om.

David Morgan pekade på deltagandet under seminarierna – **WATTRAIN** och FEDECRAIL har sedan 2017-04-27 ett avtal med UIC. Det handlar om utbyte av information, samarbeten om järnväg och turism – man ska undersöka detta – men även miljöeffekter, konferenser m m. Man kommer att publicera detta avtal. UIC är en global organisation. Det är en användbar förbindelse. Han är tillfrågad om ordförandeskapet för båtarnas europeiska organisation EMH och ser samordningsmöjligheter med dessa. Att agera tillsammans med andra sektorer ger större styrka. 2017-05-10 flyger han till USA – WATTRAIN har ändrat namn från *organisation* till *alliance*. Nästa år, från 2018-10-29 och framåt, har WATTRAIN konferens i Frisco, Dallas. Där finns ett nytt museum. Firande av slutet av första världskriget avses ske kring 2018-11-11.

David Morgan tackade översättarna – de intervenerar vid behov. Han tackade också konferensarrangörerna för ett lyckat möte.

David Morgan berättade att FEDECRAIL har en inbjudan från Edinburgh i Skottland till **nästa konferens och möten**. Peter Ovenstone fyllde på med att brittiska HRA är värd tillsammans med järnvägar och museer, att den föreslås äga rum kring tredje helgen i april och att den börjar i Edinburgh och senare fortsätter högre upp högländerna – ett utkast ska finnas om några månader.

Kommentarer och reflexioner

Antalet deltagare blev något lägre än på föregående års österrikiska (m m) konferens. Det blev 122 st som på något sätt deltog (deleger, föredragshållare och/eller resenärer) under de olika aktiviteterna, om än inte alla på en gång – som mest var vi kanske ca 110 st under mötesdagarna.

Utfärderna ägde rum med Antwerpen som samlad övernattningsort, även under tilläggsprogrammet – detta tyckte red var mycket praktiskt! Tågtransporterna blev med ordinarier tåg p g a det (tillfälliga) förbudet för museitåg på belgiska statliga spår. Tilläggsprogrammet besökte Nederländerna och Tyskland (dock nära gränsen). Också denna gång var måltiderna rätt välavvägda, men red stod ändå över en middag för att inte storkna. Denna gång hölls konferensen på såväl engelska, tyska som franska så att simultantolkningen behövde användas då & då. De tillfällen då red använde sig av denna tjänst fungerade det någotsånär.