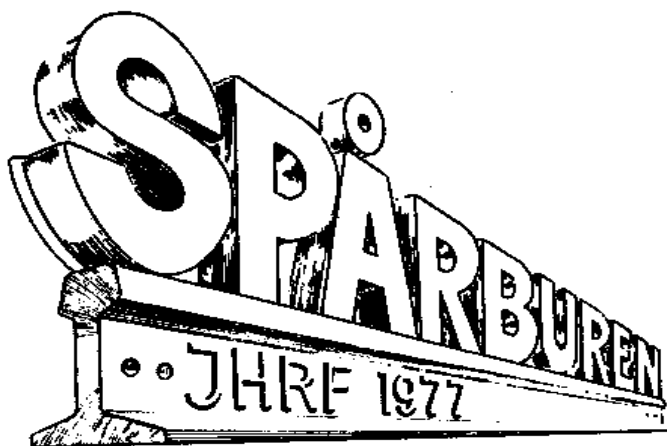


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



5/14

2014-07-06

ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här ytterligare en Spårburen efter en dryg månads uppehåll och med en del smått och gott som hänt sedan senast. Tanken är att återkomma om några veckor för att bli berättat om årets Almedalsdeltagande.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med en kortrapport från ArbetSams årsmöte och museidagar 2014 och information om ett remissvar som sänts till Trafikverket
- Information från Trafikverket om deltagande i upprättandet av en *nationell järnvägsdatabas*
- En artikel men information om årets arbetslivsmuseistödombgång – sökta och beviljade bidrag inom järnvägs- och spårvägsområdet
- En lång artikel med rapport från årets FEDECRAIL-kongress – allmänt, HOG-gruppens möte, seminarierna, årsmötet m m
- Information från ArbetSam: Museimässan 2015, kursprogram resten av året samt inbjudan till nominering av såväl årets *Arbetsmyra* som *Arbetslivsmuseum*.

FRÅN STYRELSEN

ArbetSam museidagar 2014

Här kommer en rapport från ArbetSams årsmöte samt föreläsningar i samband med detta. Mycket handlade om ungdomar både i verksamheten som aktiv. Dels när det gäller möjligheten att dra till oss skolor som besökare. Det visar sig efter idogt arbete från bland annat *Pythagoras* i Norrtälje att skolans budget till utflykter med mera har krympt radikalt. Det man bland annat gjort i *Pythagoras* är att aktivt marknadsföra sig till skolorna, man har även satt besöket i ett pedagogiskt sammanhang för att passa in i tex historieundervisningen eller inom teknikämnet. Detta tillsammans med en innan det inbokade besöket utskickad lärarhandledning har gjort att man ökat sina besökstal när det gäller skolor och även förskolor.

Detta skulle således vara en möjlighet för även oss järnvägsföreningar att utöka vår besöksverksamhet. Att vara mer aktiv och även sätta in besöket i ett pedagogiskt sammanhang har visat sig vara en väg till framgång.

När det gäller medlemssidan fanns det flera exempel på att det bästa sättet att trygga återväxten när det gäller de aktiva är att skapa speciella ungdomsgrupper. I vår verksamhet kan det i den dagliga verksamheten vara svårt. Men erfarenheter från föreningen *Unga skutsegelare* visar att ungdomar drar sig för att bli delaktig i en verksamhet där det inte finns andra ungdomar att umgås med.

En av föreläsarna sade till och med att hon nog aldrig skulle fortsatt vara aktiv om det speciellt i början inte fanns andra ungdomar att socialisera med. En annan väg har *Flygvapenmuseum* i Linköping valt att gå. Där har man valt att arrangera pyssel- och upptäckargrupper för mindre barn i hopp om att dessa när dem blir äldre skall upptas i den ideella verksamheten inom museet.

Tankarna är många om vad just vi skall göra för att möta framtiden. Klart är att vi måste bli bättre på att attrahera de yngre och få dem att stanna kvar och senare bli aktiva i föreningarna. Hur gör vi detta? Frågan måste nog diskuteras, stötas och blötas internt inom JHRF och föreningarna.

En annan föreläsare var Chefen för *Riksantikvarieämbetet* som sade att riksantikvarien kan tänka sig att hjälpa till i kontakten mellan museiföreningar och myndigheter, speciellt när det gäller regler som försvårar vår verksamhet. I detta kan de vara behjälpliga och jag tror att vi på JHRF men även på föreningsnivå kan dra nytta av detta?

För övrigt var det mycket rutin. Styrelsen omvaldes respektive valdes efter valberedningens förslag. (Mejl från Henrik Arvidsson Samsonowitz 2014-04-23)

FRÅN STYRELSEN forts

Remissvar och skrivelser

Här kommer ett som inlämnades i slutet av juni:

Mallar för Trafikeringsavtal avseende tågplan 2015 (TRV 2014/38794)

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

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

JHRF har intet att erinra mot Trafikverkets förslag till mallar för Trafikeringsavtal. Förbundet vill dock framföra sin uppskattning av att även den ideella sektorn – genom förbundet – tillfrågas.

NATIONELL JÄRNVÄGS-DATABAS

Inom kort startar uppbyggnaden av en nationell järnvägsdatabas (NJDB) i Sverige. Med järnvägsdata avses en geografisk och schematisk beskrivning av järnvägsnätet samt egenskaper eller objekt kopplade till järnvägsnätet.

Arbetet bedrivs som ett samarbetsprojekt mellan Transportstyrelsen och Trafikverket. Trafikverket kommer att vara huvudman för databasen och kommer även att leda arbetet med insamling av järnvägsdata.

Med det här meddelandet och det bifogade brevet vill vi nå den i er organisation som är ansvarig för förvaltning av er järnvägs- eller spåranläggning. Vi vill informera om bakgrunden till projektet, om att insamlingsarbetet startar och samtidigt ta tillfället i akt att skapa goda kontaktvägar för det framtida arbetet. När det här meddelandet har nått rätt person är vi tacksamma om ni kan bekräfta det genom att skicka ett svar till njdb@trafikverket.se.

Insamlingen av data börjar under sommaren 2014 och planeras pågå till och med december 2015. I den inledande fasen, under sommaren och hösten 2014, samlar vi in data från ett tiotal infrastrukturförvaltare som är kontaktade. Därefter utvärderar vi processer och metoder för att förbättra dem. Innan vi går vidare med datainsamlingen efter fas 1 kommer vi att kontakta varje infrastrukturförvaltare och spårinnehavare i god tid innan det är dags att leverera underlag.

En nationell järnvägsdatabas underlättar planering och genomförande av intermodala transporter från dörr till dörr och kan användas som grund för analyser inom exempelvis miljöområdet. En annan prioriterad nytta ser vi i verksamhet som bedrivs hos räddningstjänsten,

SOS Alarm och polisen. Där finns ett behov av samlade data för såväl järnväg och spårväg som tunnelbana, och det är en stor fördel om den tillhandahålls från ett ställe. Exempel på viktig information för den typen av verksamhet är geografisk representation av spår, kilometerstolpar, plankorsningar och trafikplatser.

Trafikverket tillhandahåller för närvarande järnvägsdata dels via Lastkajen som är Trafikverkets applikation för att hämta väg- och järnvägsdata, dels via visningstjänster som är åtkomliga via Geodataportalen, <http://www.geodata.se/GeodataExplorer>. Via dessa visningstjänster kommer du att kunna följa insamlingen av järnvägsdata, antingen via Geodataportalen eller via ditt eget GIS-system.

Det bifogade brevet ger en introduktion till projektet och hur ni som infrastrukturförvaltare eller spårinnehavare påverkas. Om du har några frågor är du välkommen att kontakta mig eller någon av kontaktpersonerna för projektet. På www.trafikverket.se/njdb finns information om projektet och uppgifter om kontaktpersoner. Här finns också en presentation av projektet.

Med vänlig hälsning, Åke Svensson, Projektledare för införande av nationell järnvägsdata, Väg- och järnvägsdata, ake.a.svensson@trafikverket.se, mobil: 070-264 74 54 (Ärende TRV 2014/41146, mejl från TRV 2014-06-09)

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET

– I år prioriterar vi förnyelse i form av nya och omarbetade utställningar vid arbetslivsmuseerna. Det kan vara ny belysning, nya skyltar och nya föremål i utställningar, som kan vitalisera museerna. Vi försöker alltid lyfta fram kvinnors arbetsplatser, men på det området behöver vi fler ansökningar under kommande år, säger Lars Amréus.

Vid arbetslivsmuseerna läggs mycket stort ideellt arbete och engagemang ner för att bevara och utveckla den moderna tidens arbets- och industriliv. Museerna drivs i de flesta fall ideellt av föreningar och stiftelser, som är beroende av stöd för att kunna utveckla verksamheten.

Många söker bidrag

– Efterfrågan är mycket stor, vi har fått fler än 200 ansökningar, berättar Ove Bengtsson, som är handläggare på Riksantikvarieämbetet. I år får 73 projekt runt om i landet dela på de sex miljonerna.

Årets bidragstagare är har mycket skiftande verksamheter. En mängd arbetslivsminnen finns representerade. Många kommer att använda bidraget till att skapa fler spännande upplevelser för sina besökare.

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET forts

Vad är ett arbetslivsmuseum?

Arbetslivsmuseerna finns i hela Sverige och kan vara mycket olika. Syftet är att bevara och gestalta en arbetsplats kulturhistoriska värden, både fysiska som immateriella, inom privat eller offentlig sektor. Det gemensamma är att de fokuserar på kvinnors och mäns arbete. Arbetslivsmuseernas samarbetsråd, ArbetSam, har 500 medlemmar.

Sex miljoner till landets arbetslivsmuseer

Många spännande projekt har fått stöd av Riksantikvarieämbetet vid årets fördelning av projektbidrag till arbetslivsmuseer. Rydals spinneri i Marks kommun skall nu äntligen få chansen att starta upp sina ringspinnmaskiner i den enda spinnsalen som finns bevarad i Sverige. I Göteborg skall skonaren Isolda få master och bogspröt så att hon blir ett riktigt oceangående fartyg. I Grängesberg skall man starta upp ett världsunikt turbinlok som byggdes för att transportera järnmalm från Grängesbergsgruvan till masugnen i Oxelösund. Per Zackrisson kan fortsätta sina försök att tillverka smidbart järn i en Lancashirehärd. Har vi tur får vi se nytillverkat lancashirejärn vilket vore en sensation.

Riksantikvarieämbetet fördelar årligen sex miljoner till arbetslivsmuseerna i form av projektbidrag. Ansökan skall vara inlämnad till Riksantikvarieämbetet i mitten av mars och besked kommer i månadsskiftet maj/juni. Vid årets fördelning är det 73 projekt som delar på sex miljoner. Bidragen kommer att betalas ut under juni och sedan är det bara att kavla upp ärmarna och genomföra det som man planerat. För oss andra är det hög tid att starta planeringen av nya projekt och börja fundera kring hur dessa skall finansieras.

Det mest spännande projektnamnet kommer från *Nostalgicum 50-60-tals museum* som under året skall genomföra projektet *Kullager och köttfärssås*. Projektet handlar om att skildra invandringen från Italien till Göteborg och SKF. Ett projekt som säkert många kommer att ha nytta av är Berte museums kommande instruktionsfilm om tröskning. (RAÄ hemsida 2014-06-04, ArbetSam nyhetsbrev juni 2014 - Torsten Nilsson, Arbetets museum)

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

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
AGJ	Utställnings- och förrådshall (etapp III)	185 000	100 000
DBV	Vagnhall Delsbo	300 000	0
ENJ	Stationshus Kärrgruvan	69 000	0
FSVJ	Restaurering av personvagn B14 1564	155 000	0
FSVJ	Yttre miljö, lokstallet	51 000	0
FSVJ	Upplevelsernas hus (arbetsnamn) miljöinventering	85 000	0
FVJ	ordningställande av lokstall	1 000 000	0
GBBJ	Renovering av ångturbinlok M3t No.73	384 500	300 000

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
GHJ	Roma stationsområde, restaurering och utveckling	300 000	170 000
JTJ	Renovering av Byvalla-Långshyttans Järnvägs inspektionsdressin	8 000	8 000
JTJ	Renovering av lok nr 8 del 2	500 000	0
KUJmf	Ny takvåg till smalspårig sårkupévagn	42 000	42 000
MBV	Vårdhall för lok och vagnar (etapp 5, 6 och 7)	165 000	165 000
MBV	Katalogisering av museets samlingar	58 000	0
MBV	Smidesdetaljer och plattformsgjutar till teakvagn C3d 2180	120 000	0
MfGDJ	Renovering av kylanläggning i restaurangvagn	50 000	0
MfMJ	Åter Brigadlok för Munkedal	300 000	150 000
Motor vagnens Vänner	SSnJ Co 11	300 000	0
MSS	Asbestsanering av manöverutrustning i spårvagnar	36 566	0
MUMA	Invändig upprustning av Södra Lidingöbanans spårvagn SSLidJ 5 byggd 1914	115 000	85 000
MUMA	Fortsatt revision av spårvagn NKA 15	150 000	0
NGJ	Renovering och uppförande av gruvlave med gruvspel och transportanordning	50 000	0
OBJ	Renovering av bladfjädring på vårt ånglok "Smedjebacken"	18 000	18 000
OBJ	Tubning och en studie i tubning av ånglokspanna och skötsel av panna för ett långsiktigt bevarande	24 000	24 000
OJF	Upprustning av Lokstallet genom att förse byggnaden med nytt tak	324 600	0
Ryttaren	Slipersbyte Ryttarens torvbana	80 000	80 000
SH	Lokstall för Smalspåret fordon	522 000	0
SkJ	Förbättring av arbetsmiljö i vagnverkstad - utbyte av portar till stallspår 2	115 000	100 000
SkJ	Brösarps stationsområde - kolfilteranläggning	31 000	0
SkLJ	Vattenrening för ånglokspannor	81 000	81 000
SkLJ	Återuppbyggnad av gamla "Mob-förrådet"	102 700	0
SKÅJ	Renovering och omklädning av fätöljer	130 000	0
SMoK	Renovering tak, lokstallet Värnamo	167 500	0
SRJmf	Renovering av Lennakattens stålbro över Näcksundet	453 900	0
SSJF	ATC Installation (Automatisk tågkontroll)	250 000	0
SSS	Återställande av brandskadad trådbuss	434 000	0
Stångådalsbanans Vänner	ordningställande av "vattenhäst" vid lokstallet i Kisa	52 000	0
TJF	Nytt vägskydd på Smalspåret vid Långsjöns camping	200 000	100 000
TJF	Åtgärder på vägkorsningar i Hultsfreds kommun	100 000	0
TJF	Spårsvetsning av trafiksäkerhetsfarliga sprickor i växlar Verkeback station	40 000	0
TJF	Förstudie ångloket Gp 3042	30 000	0
ÖJS	Järnvägsmiljö norra stambanan Långsele - Mellansel - Vännäs	354 000	0
ÖSIJ	Historisk utomhusbelysning	40 000	0
Summa		7 965 766	1 415 000

Några av förkortningarna i tabellen kan behöva förklaras: DBV = här Dellenbanan AB, GHJ = här Föreningen Gotlandståget, MBV = här Norrbottens Järnvägsmuseum, NGJ = Närsen-Grontjärns Järnväg, Ryttaren = Föreningen Ryttarens Torvströfabrik, SH = Smalspåret

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET forts

i Hultsfred AB, SkJ = här Skånska Järnvägar AB och TJF = här Smalspåret Västervik-Hultsfred.

Alltså, inom järnvägsområdet inkom 43 ansökningar (fler än föregående år, som genomgående används i jämförelserna nedan) från 31 sökande (också fler) på tillsammans 7 965 766 SEK (mer). Det största beviljade beloppet är 449 550 SEK, det minsta 4 000,-, medelvärdet något över 82 000,- – ett lägre genomsnitt samt ett något högre största och något lägre minsta belopp. Antalet beviljade ansökningar ökade något till 73 st.

Efter att ha tittat på statistik över utfallet av denna omgång kommer red fram till att rent kvantitativt har området *järnväg* (generöst definierat) omfattat runt 20 % av nyckeltalen för antal ansökningar (en ökning), runt 23,5 % för beviljat belopp (något lägre) och 19 % av d:o ansökningar (en mindre minskning). En notering är ett relativt högt antal ansökningar per sökande, närmare 1,39 st i genomsnitt (en obetydlig ökning). (*Jfr Spårburen 4/13*)

FEDECRAILS KONGRESS 2014

Allmänt och utfärder

Denna kongress var den fjärde som red deltagit i på "allvar", denna gång från första mötet till och under hela huvudprogrammet. Denna gång deltog sju svenskar – några dagar dessutom alla samtidigt – på olika delar av programmets möten och resor. Det var något färre än 2013, men ändå ett hyggligt deltagande med tanke på att det var en lång väg att färdas. För reds del började "äventyret" med resa Stockholm—Köpenhamn—Flensburg—Hamburg(övernattning)—Budapest 2014-04-01—02 för att kunna vara med på arbetsgruppens möte på torsdagen – mer om detta nedan. Sedan följde möten m m fredag och första halvan av lördagen (också mer om detta nedan) följt av en utflykt lördag eftermiddag och kväll och därmed var trevligheterna, i form av resor och besök, igång, vilka för red pågick ända till onsdag kväll eftermiddag 2013-04-09. På torsdag morgon startade hemresan för att sedan vara 2013-04-10—11 Budapest—Berlin—Hamburg(övernattning)—Kolding—Köpenhamn—Stockholm.

Fredag kväll var det besök på och middag hos det ungerska nationella järnvägmuseet i Budapests utkanter. Där fick red – och flera andra – tillfälle att åka en rätt så lång (över 1 km) minityrtågsutfärd på museets område. I samband med middagen var det uppträdande av artister från den ungerska järnvägens musikskola (! – där har Trafikverkets museer en utmaning tills det är dags nästa gång i Sverige om något decennium eller så!). Middagen avslutades med ånglokstårta(!) som rullades in, lastat på ett miniatyrtåg! Lördag eftermiddag startade konferensens utfärder med buss till Istvántelek-verkstäderna i Budapests östra utkanter där det fanns en synnerligen blandad samling historiska

järnvägsfordon i allt från toppskick till "fynd för en händig".

Därefter fortsatte bussarna till Budapests kuggstångsjärnväg (Budapestområdet har en rikt varierad kollektivtrafik: pendeltåg, tunnelbana, spårväg, trådbussar och vanliga bussar samt också kuggstångsbana), belägen i norra delen av staden, för att åka till denna andra ändstation där, efter en kort promenad, ett eget dieselloksdraget tåg och en motorvagn väntade för utfärd på barnjärnvägen. Denna drivs av barn, även om vuxna assisterar som bl a lokförare. Järnvägen var säkert 10 km lång även om vi bara flyttades några kilometer fågelvägen. Väl framme vid andra ändstationen Húvösvölgy blev det tillfälle att besöka banans lokstall och verkstad. Dagen avslutades med buffémåltid i närheten och hemfärd med ordinarie kollektivtrafik i form av spårvagn – vi var en grupp svenskar som passade på att åka med spårvagnen till dess andra ändstation och där byta till sprillans nya (bara några gammal) tunnelbana M4, sedan "medelålders" tunnelbana M3 och till sist den gamla tunnelbana M1 – Europas näst äldsta enligt en av resenärerna – med sina korta tåg och likaledes korta (ca 40 m långa!) stationer.

Söndagen var vigd för en tur som startade med ett ångloksdraget veteranåtgång från *MAV Nosztalgia* (som stod för utfärdstågen resten av dagarna) och Budapest V till Gyöngös där vi efter en kort promenad kom till den smalspåriga (760 mm) skogsbanan för dieseltågsfärd till Lajosháza för lunch och vidare till Szalajkaháza där färden gick åter till Gyöngös f v b Budapest V med veteranåtgången. Under skogsbanefärden mötte vi det ordinarie tåget, annonserad i den ungerska "kommunican", som bestod av ett litet diesellok och en liten kombinerad person- och resgodsvagn!

På måndagen var det dags för ett dieselloksdraget veteranåtgång från Budapest V till Fertőboz där det var tänkt att bli ångtågsutfärd på ytterligare en smalspårsbana. Men det hade blivit något missförstånd vid organiserandet så man hade inte hunnit göra i ordning loken för säsongen ännu – det pågick sådant arbete när vi gick runt och studerade bangård och lokstall. Så det fick bli bussutfärd till banans andra ändstation Nagycenk, där det fanns en "järnvägsparc" där det fanns uppställda ånglok och annan järnvägsmateriel med såväl 760 som 1000 mm spårvidd i parkmiljö. Det visade sig av en metallplatta på stationshuset att den andra, och äldre, europeiska (modell)järnvägsorganisationen MOROP hade varit där ca 30 år tidigare... Det blev så fortsatt bussfärd till Sopron där det var tänkt att bli tillfälle till besök av GySEVs verkstäder, men inte heller detta blev av p g a att banans ledning hade ändrat sig – denna dag var inte FEDECRAILS dag... Så det blev återfärd till Budapest V med veteranåtgången efter ca en timme – dessutom lite dramatisk eftersom trafikledningen tidigare hade avfärden tio minuter och de som försvunnit ut på stan för att äta måste kontaktas så de inte kom försent till tåget!

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

Tisdagens resa gick också från Budapest V med diesel-loksdraget veteranståg men västerut till Debrecen där det började med veteranståg på stadens spårvägsnät avslutat med besök på spårvagnsdepån. Sedan förde oss bussar till den stadens skogsbana till Hármáshegylya och åter – när vi kom åter åkte tåget lite till så att vi kunde passa på att besöka banans lokstall och verkstad. De andra skogsbanorna vi besökte gick i rätt så varierad och stundtals dramatisk natur, men här var det ganska platt... Åter med buss till stambanestationen och så åter med veteranståget till Budapest V.

Onsdagens – det ordinarie programmet och red:s sista dags – utfärd gick med dieselloksdraget veteranståg Miskolc. Dagen till ära hade man plockat fram ett av de bevarade ungerska NOHAB-loken, så man kände sig lite särskilt hedrad som svensk... Väl framme i Miskolc blev det veteranståg på stadens spårvägsnät fram till dagens skogsbana, där vi började i Felső-Majláth med att kort studera banans lokstall och verkstad varefter vårt utfärdståg växades fram (man hade ställt samman ett för kort tåg som fick kompletteras) och utfärden startade till Lillafüred där en överdådig buffélunch väntade på ett minst sagt imponerande "sanatoriehotell". Efter denna lunch fortsatte tåget till banans ändstation Garadna och åter till utgångsstationen Diósgyőr där det byttes till ordinarie spårvagn för återfärd till stambanestationen. De som skulle vidare med tillägsprogrammets utfärd till Slovakien gick ombord på utfärdståget och vi som skulle åter till Budapest åkte ordinarie IC-tåg till Budapest Ö och, bl a i red:s fall övernattnings och hemfärd dagen efter. Sammantaget blev det en mycket intressant utfärd med såväl olika snälltåg i Europa som ungerska veteran- och skogsbanetåg.

Arbetsgruppsmöte i HOG

Denna arbetsgrupp, *Heritage Operation Group* (ungefär Kulturarvsoperatörsgruppen), är resultatet av sammanslagningen av de tidigare huvudlinje- och säkerhetsarbetsgrupperna. Mötet, som ägde rum torsdag eftermiddag, inleddes med att **dagordningen** gick igenom och en lista över deltagarna cirkulerade för uppdatering. Två nya personer från Italien och Frankrike presenterade sig. Sedan följde **rapport om HOG-aktiviteter sedan mötet i Albi** där Steve Wood inledde med att han inte tänkte sig att FEDERAIL skulle kunna bli representant i ERA och tackade alla och särskilt till Andres Wedzinga för att det lyckades. HOG hade ett bra möte i Valenciennes med ERA, som bjöd in FEDECRAIL. Under seminariepasset 2014-04-04 blir det en presentation av ERA m m – vad de gör, det som händer i Albi, mötet med ERA m m. HOG har också haft ett möte i Lille. FEDECRAIL kan nu delta i arbetsgrupper i ERA.

Rent allmänt har det varit ett aktivt år för gruppen med representationen i ERA - gruppen ska nu titta på vad som ska göras. På mötet med ERA togs det, förutom ERTMS, upp frågan om lokförardirektivet.

Därefter var det dag om **ERTMS-situationen** i olika länder. Anders Johansson berättade om ERTMS-läget i Sverige och Trafikverket kommer att börja installera ERTMS på södra stambanan (Mjölby—Alvesta; dock kommer det enligt färsk information från Trafikverket, som inte var känd under mötet, dröja till efter 2020; red anm). Infranord har börjat med installation i "gula" (banunderhålls-)maskiner. Man överväger att sälja installationer i projektförform där Infranord hanterar dokumentation och annat formellt arbete. För föreningar innebär det att man själva kan konstruera installationen i samarbete med Infranord och utföra installationen själva. Detta skulle också kunna innebära grunden för en finansieringsmodell där staten/Trafikverket bekostar externa kostnader och föreningarna står för installationsarbetet, med frivillig personal. Detta är en bra lösning för svenskt vidkommande – Steve Wood påpekade att då investeringen inte tycks bli så stor, vilket är bra nyheter.

Anders Johansson framhöll att man gör en smart installation i Danmark med rätt bra format på utrustningen. HOG-gruppen behöver prata om installation av utrustning i ånglok, vilket ERA vill stödja.

Anders Johansson fortsatte med att JHRF nu är auktoriserad förarutbildare, inklusive för kommande ERTMS-utbildning. Man kan också anordna utbildningar för den kompletterande licensen enligt lokförardirektivet – inklusive begränsningar till linjer den ska gälla på etc. Nu har yrkesförarna lokförarkörkort, vilket kräver att de har kompletterande licens för föreningarnas fordon.

Steve Wood undrade om den svenska ERTMS-lösningen kan överföras till andra länder? Anders Johansson svarade att för Infranord beror det på om de är auktoriserade för ERTMS i andra länder – det är t ex en högre nivå på ERTMS i Danmark. Anders Dörge fyllde på med att den svenska lösningen inte är TSI-kompatibel, utan är beroende av svensk ATC, vilket ställer det i andra länder. Anders Johansson påpekade att den (av Trafikverket rekommenderade) svenska lösningen från Bombardier ställer också till det, men Infranord kan köpa in annan utrustning. Steve Wood undrade om man kan flytta utrustning t ex från Sverige till Nederländerna? Anders Johansson svarade att det kan göras (beroende på gränssnitt), men utrustningen måste ändå verifieras i det andra landet. Konceptet från Infranord kan däremot exporteras till andra leverantörer – bara de också är *anmänt organ*.

Steve Wood fyllde på med att det oftast är operatörerna som betalar. Jonas Svartlok framhöll att ERTMS inte är ett signalsystem – det är mycket mer. Anders Dörge påpekade att därför går det att köra fordon utan ATC-utrustning – signalerna är kvar. Jonas Svartlok fyllde på med att JHRF har stöd av politiker för sina lösningsförslag. Jonas Svartlok påpekade att ERTMS-lösningar för veteranstågen kan bli vallöften från båda sidor. Anders Johansson framhöll att det finns en parallell till Brian Simpson i den svenska riksdagen – Björn von Sydow, som har varit såväl minister som talman. Steve Wood och Anders Dörge påpekade att det är viktigt med det politiska arbetet i detta område. Anders

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

Johansson påpekade att alla transporthistoriska riksorganisationer ska ha en gemensam monter i Almedalen – man har gemensamma motparter. Steve Wood undrade om Björn von Sydow är intresserad av att hjälpa föreningarna? Anders Johansson svarade att det är han definitivt – han jobbar redan med regelfrågor m m inom MRO.

Steve Wood berättade att inget har hänt i Storbritannien sedan senast.

Anders Dörge berättade att *BaneDanmark* har ett signalprogram i Danmark som avser att installera ERTMS i Danmark 2016–2021 – en del genomförs redan 2014. DVF har gjort ett bra lobbyarbete och träffat transportministern och man ska göra en lösning för museitåg. Många utanför föreningarna tycker att museitåg mycket annorlunda, men man har övertygat dem om att det till stor del är det samma och de förstår nu detta – fränsett ångdrift. En installation kommer att vara klar i vår. Det ekonomiska läget är också klart – politikerna hjälper till med kostnaderna. Det har i detta sammanhang varit till nytta att prata om FEDECRAIL och det är bra att kunna peka på arbetet i HOG. Carsten Buhl påpekade att det är viktigt att peka på turistaktiviteterna som tågen kan innebära – detta intresserar politikerna. Steve Wood påpekade att det ekonomiska bidraget som museitågen ger till den lokala ekonomin är synnerligen värdefullt. Anders Dörge fyllde på med att även franska erfarenheter pekar på detta och att det är bra att kunna dokumentera detta. Steve Wood undrade om det fanns siffror på omfattningen på detta i Storbritannien? David Morgan och Livius Kooy svarade att det handlar om ca 250 MGBP. Det finns också en större summa för hela Europa och man kan ta fram denna. Anders Dörge framhöll att det vore bra att kunna hitta dessa siffror på FEDECRAILs hemsida – liksom de summerade resultaten av statistikfrågor. David Morgan påpekade att den europeiska omfattningen av museitågsverksamhetens nytta för samhället är större än den Nordamerikanska.

Anders Johansson framhöll att man alltid ska prata om prata om *museitåg* (inte museijärnvägar) i ERA-sammanhang. Man ska också framhålla att undantag måste ges. Han fortsatte med att en annan del av finansieringen är att ERTMS, jämfört med befintligt signalsystem, är så billigt att installera och underhålla att det mycket väl täcker ERTMS-kostnaderna museitågen. David Morgan framhöll att museitåg är den enda järnvägsverksamheten som inte är statligt subventionerad – med stöd till ERTMS blir det något även till museitågen. Anders Dörge berättade att han även sökt andra som har ATC-installation på ånglok i Europa och (enligt Wikipedia) hittat sådana i Nederländerna och Tyskland – han efterlyser information om detta via FEDECRAIL(s medlemmar). Anders Johansson påpekade tyska (ång)lok har haft *Indusi* sedan 1930-talet. Anders Dörge svarade att han har svårt att hitta dokumentation om detta system och söker sådan. Steve Wood påpekade att Heimo Echensperger har skickat något sådant.

Anders Johansson framhöll att det är viktigt att se hur de löst ångreduktionen. Peter Deuss har något att visa från Nederländerna. Livius Kooy berättade att först är det en ljudsignal, sedan en cylinder som stänger regulatorn. Anders Dörge och Anders Johansson berättade att det har jobbats med ändringsförslag till TSI – man vill ha accept för en praktisk lösning av ångavstängningen i TSI. Anders Johansson framhöll att det inte handlar om att ändra TSI utan att komplettera denna. Anders Dörge berättade att förslaget är att sätta en lufttryckscylinder på regulatorn och sätta in detta i TSI. Anders Johansson framhöll att ERA är öppna för en lösning utan ångreduktion. Pierluigi Scoizzato undrade hur lång tid det tar från ett ERTMS-stopp till man kommer igång igen? Det är intressant t ex i tunnlar. Anders Johansson svarade att idag finns det regler om bromsblockering i tunnlar. Roar Stenersen berättade om SJVM lösning för ATC-installation i ånglok – de släpper ut ångan.

Albert Wolter hänvisade angående *nästa steg i samarbetet mellan FEDECRAIL och ERA* till det utsända dokumentet och såg sex frågor att ta hand om: säkerhet, villkor för tillgång till spår, ERTMS, villkor för underhåll, utbildning av museitågslokförare samt kontakter med beslutsfattare. Det stora problemet är att få frivilliga att jobba med detta. Steve Wood påpekade att ERA har bortåt 50 arbetsgrupper, men Albert Wolter påpekade att endast en del av dessa är intressanta att medverka i. Steve Wood föreslog att återkomma till ERA för att komma fram till vilka grupper man ska vara med i och vilka som ska vara med i dessa. Det kan vara deltagare på detta möte, men gärna (också) andra. Anders Johansson påpekade att någon som har DMI-erfarenhet för ånglok ska vara med – man behöver själv göra en utrustning som klarar omgivningen i ånglok. Men det finns rätt bra utrustning nu att använda.

Jaap Nieweg påpekade att det finns personer med kunskap i olika länder och undrade om det går att skapa en lista med kompetenser via ett Internet-formulär? Steve Wood tyckte detta var en bra idé. Jaap Nieweg framhöll att man bör meddela önskemålet på nästa dags seminarium. Steve Wood påpekade att det behövs representanter från olika länder. Jaap Nieweg meddelade att man i Nederländerna utvecklar en långsiktig järnvägsagenda och har kontakter med myndigheter om detta – detta kan också vara intressant för andra länder. Man har dessutom en expert att bidra med.

Carsten Buhl tyckte att ett nätverk av lokala experter är ett bra första steg, men efter att kunskap samlats in behövs det en metod för att ta beslut. Anders Dörge undrade vem som har beslutskompetens i FEDECRAIL? Livius Kooy svarade att beslut oftast behöver tas i styrelsen – representanterna i ERA bör rapportera åter till HOG-gruppen f v b styrelsen. Anders Johansson påpekade att man oftast behöver agera rätt så fort p g a krav från ERA på snabbt svar. I Sverige arbetar JHRF allt mer med telefonmöten och mejl, man bör göra på samma sätt i FEDECRAIL. Steve Wood höll med om detta. Anders Dörge påpekade att det blivit en ny situation för FEDECRAIL – det har mest handlat om lobby hittills, men nu behöver man få fram existerande kompetens.

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

Steve Wood framhöll att man måste lita på representanterna från FEDECRAIL, men även arbeta mer med mejl o s v. Anders Dörge fyllde på med att man måste förklara för alla vad man kan och inte kan göra (i FEDECRAILs namn). Sten Erson Wester påpekade att i FedecYouth har man telefonmöten för 40 EUR. Anders Dörge påpekade att vissa möten måste vara ansikte-mot-ansikte, andra kan skötas per telefon.

Jaap Nieweg föreslog att inom någon månad arbeta fram en Internet-sida och påpekade att det mesta angående kontakterna med ERA kan delegeras från styrelsen till HOG. David Morgan höll i stort sett med, men det kan vara något som inte fungerar i något land, vilket styrelsen möjligen vet. Han lutar i stort sett på ERA-funktionärerna men tycket att de gärna ska informera styrelsen med krav på svar inom två dygn. Steve Wood föreslog två personer från olika länder som representanter i ERA. Anders Dörge undrade vilka personer? Steve Wood svarade att det beror på frågorna. Livius Kooy fyllde på med att Andres Wedzinga och Thomas Wanlo har nämnts.

Anders Johansson framhöll behovet av en deltidsanställd för att sköta kontakterna – det kan t ex vara en deltid för någon av något lands riksorganisations anställda – ERA kräver oftast anställda motparter. Sten Erson-Wester påpekade att vissa järnvägar har många anställda och kanske kan någon av dem ge detta viss tid. Det får givetvis förhandlas mellan FEDECRAIL och den aktuella järnvägen om vem som betalar och hur. Jaap Nieweg berättade att man har anställda men ingen tid över och Steve Wood fyllde på med att det är samma problem i Storbritannien. Jaap Nieweg föreslog att titta på en FEDECRAIL-lösning för detta. Sten Erson-Wester svarade att FEDECRAIL har försökt detta utan att lyckas. Anders Johansson framhöll att nu när FEDECRAIL är en av ERA erkänd organisation kan det ge mer styrka att försöka igen.

Anders Dörge föreslog att i stället låta FEDECRAIL-medlemmarna betala mer pengar (d v s medlemsavgifter), vilket kan ge samma möjlighet. David Morgan svarade att detta har diskuterats inom styrelsen. Ett förslag om att anordna ett fredståg vilket kan ge pengar från DG Turism att delvis användas till detta – det finns ett franskt exempel på sådana lösningar. Det ska vara en person som kan några språk och ska kunna något om järnvägsfrågor – om man har idéer om detta så föreslå en sådan person. Jaap Nieweg föreslog att kolla med Andres Wedzinga, som har många bra kunskaper, om vad det kan kosta att använda honom. Sten Erson-Wester påpekade att den tidigare idén om ett FEDECRAIL-kansli i Budapest var att utnyttja den låga kostnaden i Ungern, men om det finns det bra förslag på personer som kan acceptera en modest betalning kan det fungera bra. Anders Johansson påpekade att det inte behöver vara en heltidsanställd och att Budapest ger långa resor (till ERA), vilket tar bort mycket av vinsten med det låga kostnadsläget.

Jonas Svartlok undrade om gruppen har tänkt på ökade kostnader för fler möten? Steve Wood svarade att ERA står för kostnader 200 EUR/dag (och resor). David Morgan framhöll att om det är FEDECRAIL-kostnader bör FEDECRAIL betala för det. FEDECRAIL måste ha en budget för detta i framtiden. Jaap Nieweg påpekade att detta bör vara mer i organisationernas budgetar för FEDECRAIL-utgifter – det gäller att tala om för medlemmarna att FEDECRAIL nu är representerade i ERA och att det kostar. Det kan dock ta några år att komma ut med budskapet bland medlemsorganisationerna. David Morgan berättade att styrelsen beslutat att ändra sin ekonomiska plan till en aktivitetsplan. Brian Simpson blir HRA-ordförande, vilket gör att han kommer att vara kvar i FEDECRAIL-kretsarna. Jaap Nieweg påpekade att verksamheten går från att vara hobby till att drivas professionellt. David Morgan kompletterade den siffra han tidigare lämnat: de brittiska föreningarna tar in 83 MGBP årligen och ger det omgivande samhället intäkter på 250 MGBP årligen. Steve Wood fyllde på med att samhället i hela Europa tjänar 9 GEUR årligen på industrihistorien.

Steve Wood framhöll att *hanterandet av undantag för museitåg på statens spår* varierar mellan länderna. Livius Kooy påpekade att FEDECRAIL har frågat länderna om problem med regler, men han vet inte vilka svar som kommit. Det gäller att kolla med regeringarna hur det gått med EU-regler och påverka. Jaap Nieweg berättade att Nederländerna nu har en ny lag för museitåg och flera länder håller på liknande lagar – man jobbar med att påverka detta. Livius Kooy berättade att man frågat parlamenten om undantag för mindre järnvägar, men vet inte vad som hänt.

Steve Wood påpekade att *innehåll och struktur på FEDECRAILs skyddade hemsida för HOG-dokument* är något som Heimo Echensperger har satt upp på hemsidan. Vad man behöver veta är om endast han eller också (några inom) gruppen kan ändra innehållet. Man behöver sätta upp en struktur. Albert Wolter undrade om sidan ska vara sluten eller öppen? Carsten Buhl undrade om den endast ska vara till för denna grupp? Steve Wood svarade att man behöver besluta detta. Jonas Svartlok påpekade att arbetsmaterial ska vara slutet, men svar till ERA kan gärna visas öppet. Anders Dörge framhöll att han vill ha trafiksäkerhetsinformation slutet. Livius Kooy framhöll att denna sida bör vara så konstruerad att man inte ska ”råka” hitta den om man Googlar. Steve Wood föreslog att starta med en sluten sida och senare se vad som kan vara öppet – Heimo Echensperger kan ordna detta. Jaap Nieweg undrade om man ska ordna en Facebook-sida först?

Frågor från den *tidigare säkerhetsgruppen* behandlades inte. Under *övrigt* berättade Pierluigi Scoizzato att han var med för att lyssna och det har avhandlats mycket som är intressant. Men i Italien är museitågsverksamheten mycket olika de andra länderna: det finns inga turistjärnvägar, endast musei- och turisttåg på statliga spår. Det har bildats en ny organisation som äger 200 vagnar och 50 ånglok och medlemmarna i denna organisation jobbar ideellt med denna rullande materiel. Man har andra problem än Sverige m fl län-

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

der – det kan dröja 20 år än innan ERTMS införs. Man har talat med sin NSA (Transportstyrelsen i Sverige; red anm) om framförandet av museitåg och ånglok kan köra utan speciell säkerhetsutrustning i 50 km/h med en särskild förare som håller koll på signalerna. Vissa ånglok har ett äldre ombordsystem som nu försvinner. Man vill gärna veta hur andra länder gör, t ex vid renovering, och om det finns särskilda regler för äldre fordon m m? T ex kan inte någon järnvägsverkstad göra hjulringsbyte – man frågar järnvägarna. Det finns få turistjärnvägar och endast två museer. Övrig museitågs- trafik sker bland de andra tågen på öppna spår.

Jaap Nieweg undrade om mycket av ångloksinfrastrukturen, t ex vattentagning, finns kvar i Italien? Pierluigi Scoizzato svarade att den finns kvar. Han fortsatte med att det är en sovande marknad för turisttåg – nu är det höga kostnader för att få köra, med mindre kostnader kan efterfrågan bli mycket högre. Anders Dörge undrade om verksamheten sköts ideellt eller med anställda? Pierluigi Scoizzato svarade att körandet kostar 250 EUR/per tåg och timme och eftersom det är svårt att få licens för att köra lok så är anställda enda möjligheten. Steve Wood undrade om det är en kommersiell och infrastrukturell fråga med dokument m m. Pierluigi Scoizzato svarade att certifiering av fordon är ett mindre problem.

Steve Wood undrade hur länge han skulle vara med på konferensen? Pierluigi Scoizzato svarade att han är med till 2014-04-06. Steve Wood rekommenderade honom att under den tiden passa på att prata med de olika personerna i de olika länderna. Anders Dörge påpekade angående reglerna i olika länder att det är bra regler i Danmark med möjlighet att utbilda själva. Anders Johansson undrade vem som äger infrastrukturen i Italien? Är det huvudoperatören är det ett problem. Pierluigi Scoizzato svarade att man haft tur att få kontakt med en förstående man som gett undantag. Sten Erson-Wester undrade om man har genomfört lobbying mot politiker? Pierluigi Scoizzato svarade att det har man och fått bra kontakter. Livius Kooy önskade en artikel i *FEDECRAIL Update* om det som händer inom HOG och från Anders Johansson om ERTMS-lösningar. Anders Johansson framhöll att om man kan visa på hur mycket pengar som museitåg ger samhället kan det underlätta kontakt med italienska politiker.

Seminarier

Inledning

David Morgan hälsade välkommen och lämnade över till den ungerska värden som var ärad av att kunna hälsa välkommen till den 20e konferensen och glad för att man blev valda att arrangera den. Han hoppades att ansträngningarna för järnvägsbevarande och -turism uppskattas, att man får uppleva många intressanta platser. Han kunde inte visa bilder, men deltagarna kommer att kunna se detta i verkligheten under kvällen. Dessutom

kommer man att använda veteranstågen under veckan. Han avslutade med en önskan om en god konferens.

David Morgan tackade för inledningen och lämnade över bl a Rigafördraget.

Europeiskt museiforum

Miklós Cseri, chef för Budapests ”Skansen” (Szentendre museum) och korrespondent för *European Museum Forum* (EMF) berättade att museet han är chef för har en järnväg med en linje på 2,5 km och ett gammalt diesellok – man kan hitta beskrivning av loket på hemsidan. Han måste tyvärr till en ceremoni på sitt museum, varför han inte kan vara med resten av dagen.

Miklós Cseri fortsatte med att berätta om EMF. Organisationen har 37 års erfarenhet, är en ideell och oberoende organisation som är registrerad hos ICOMs huvudkontor samt arbetar under tillsyn av Europarådet. EMF vill vara ett infocenter för bästa tillämpning för museer inom Europa och ge tillfälle till informationsutbyte mellan professionella. Man organiserar möten, workshops m m och delar också ut priser/utmärkelser. Man ska utveckla museernas publika kvaliteter för nya representationer av kulturarvets praktiker och utbildningspraktik, ska vara en bro mellan museerna och besökarna, ska också vara rådgivare till regeringarnas organ för museifrågor, verka internationellt, regionalt och lokalt samt mot Europarådet och EU. EMF framhåller värdet av museernas publika engagemang och belönar detta. Man uppmuntrar innovationer i museipraktiken och uppmuntrar utbyte av bästa tillämpning mellan museer.

EMF har ett legalt skyddade system för utmärkelser och varumärke samt har en unik position i museivärlden. EMF har påverkan på utbytet av bästa tillämpningsmodeller samt över 37 års erfarenhet av det europeiska kulturella området. Följande priser/utmärkelser finns: *Årets europiska museum* (EMYA) – ges till omväxlande stora och små museer som ska vara attraktiva för besökarna m m; *Europarådets pris* som ska utveckla kulturarvets bevarande på europeisk nivå och ska gå till ett museum som visar på det europeiska perspektivet; *Siletto-priset* som går till det museum som involverar sin omgivning och engagerar volontärer och sponsras av Siletto-fonden samt *Kenneth Hudson pris* som går till den (grupp av) person som verkat i grundarens anda, gärna provocerande. Dessutom finns Specialutmärkelser, bl a den ryska utmärkelsen.

Vad är EMFs betydelse för det europeiska museilivet? Att återskapa fundamentalt publiktänkande. Vad ska museerna visa på – miljöengagemang, besökstal eller försäljning av souvenirer? I stället för partnerskap med andra organisationer och att diverse professionella organisationer kan stärka sina positioner genom samarbete – därför blev han inbjuden till denna konferens. Sedan september 2013 har EMF sitt kontor hos ICOM. EMF stimulerar nätverkande, har en lång lista med dedicerade partners, t ex tidigare prisvinnare. Man strävar mot internationellt, nationellt, regionalt och lokalt samarbete samt har partnerskap med *Europa Nostra*. Det är

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

dessutom viktigt att marknadsföra EMF samt att gå utanför museerna och attrahera publiken. EMF deltar i *Eculvalue*-projektet om användning av ny teknik i museerna i samarbete med IT-utvecklare. Den första *Eculvalue* dialogdagen har hållits i Dubrovnik. Exempel som man letar efter är att utveckla bästa tillämpning, miljöteknik, att uppgradera möjligheter m m. Han slutades med att man inte ska missa nästa EMF-möte (och EMYA-utdelning) i Tallin 2014-05-14—17.

MAVs verksamhet, bl a inom kulturarvsbevarande

Ilona Dávid hälsade välkommen till konferensen och förklarade att det var en ära att fungera som VD för användandet av den ungerska infrastrukturen, vilken även inkluderar det ungerska järnvägsbevarandet. MAV har 38 000 anställda i hela gruppen, där det också är viktigt med järnvägsbevarandet. För att kunna bevara måste det grundläggande arbetet hanteras bra. Hon påpekade att hon kommer att berätta om Ungerns järnväg: Den ägs av staten, består av 7 500 km järnvägslinjer som kommer att kräva mycket arbete, det finns 1 490 stationer och hållplatser, 19 000 anställda i själva järnvägsbolaget, 33 dotterbolag, varav MAV Start är det största. Detta har hand om persontrafik, dragning av tåg och inkluderar verkstäder. MAV Start har 3 227 persontransportfordon, 900 lok och 14 500 anställda. Bolaget har haft stöd av reglering och fondering och i två år har man använt persontrafiklagen i EU. MAV Start har tecknat kontrakt med infrastrukturinnehavaren, vilken är ett annat MAV-bolag. Bolaget har också statligt kontrakt på persontrafik till 2033, vilket ger möjlighet till planering. Andra deltagare i den ungerska järnvägsmarknaden är NKH som är den nationella transportmyndigheten, MAV opererar och sköter infrastrukturen, VPE som allokerar järnvägskapacitet, MAV Start sköter persontrafik och dessutom 37 privata bolag. Man förbereder för förändringarna enligt EUs fjärde järnvägspaket. Ett nytt bolag för hantering av infrastrukturen är på gång p g a detta.

Ungern har ett stort järnvägsnät av historiska orsaker. Varje år måste 250 km återuppbyggas – förut (under 25 år) renoverades endast 21 km årligen. Genomsnittsalder på den rullande materielen är 33 år. Det är hastighetsrestriktioner på nästan halva nätet, endast 14 % har dubbelspår, 35 % är elektrifierat och installationer som broar, elmatning, stationer m m är gamla och leder till störningar. Förnyelsen av MAV har börjat. Stora åtgärder måste också finansieras via EU. Man behöver förbättra standarden på person- och godstransporter, få ut hålliga effekter på nätverket, reducera känslighet och störningar samt försäkra sig om finansiell och teknisk uthållighet – MAV har nyligen börjat gå med vinst. Det finns behov av investeringar för MAV: Behov av att eliminera flaskhalsar i form av hastighetsrestriktioner, broförbättringar, dubbelspår, elektrifieringar, förbättra stationer och öka dessas relationer med det omgivande samhället och förse dem med intermodala funktioner – man har gjort om tre stationer. Man behöver samarbeta med andra om administrativa och transportfunktioner. Det gäller att få till järnvägsautomation som fjärr-Spårburen 5/14

blockering samt utveckla fiber- och GSM-R-nätverk – som även kan komma omgivande befolkning till godo. MAV är en bro mellan nationer genom sitt geografiska läge, vilket kan användas av flera järnvägskorridorer.

Ungern har en imponerande bevarad fordonsstock. MAV har en kulturarvskommitté som koordinerar fordonsrestaureringar och bevarande av infrastruktur. MAV nostalgi är ett bolag som organiserar veteranståg-turer nationellt och internat med måltids- och turistupplevelser – man är en operatör med 100 fordon. Det ungerska järnvägs museet öppnade 2000 och presenterar ungersk järnvägshistoria sedan 1846. Det är ett av Europas mest kända järnvägs museer med ett stort antal interaktiva och hands-on-aktiviteter. Före museets öppnande var samlingarna spridda över landet i varierande förhållanden men har nu fått ett bra ”hem”. Utveckling är planerad för framtiden - man spenderar 80 MHUF årligen på museet. Det finns andra järnvägs museer, t ex 20 st smalspåriga järnvägar m m, bl a Budapests barnjärnväg som är en 11 km lång smalspårig järnväg, byggd 1948, som ger ungdomar – som gör allt jobb – järnvägsträning och är en del av MAVs sociala ansvar (CSR). Det är återigen en eftertraktad sysselsättning och träning i ansvar, där man startar vid 11—12 års ålder och får säkerhetsmedvetande. Det ger framtida järnvägsanställda. Delegaterna får tillfälle att se den själva. 2014-04-12 är järnvägens dag, vilket är öppningsdagen för Karpatiska järnvägarna. Ett annat exempel är Balatonfenyves Jordbruksjärnväg, där trafiken övertogs av MAV Start i september 2012, vilket är en naturskön sträcka för båda järnvägsintresserade och turister och en del av turistbudet runt Balatonsjön. Man önskar bevara för framtiden och är beroende av engagerade personer.

Peter Ovenstone frågade om ungerskt järnvägsbevarande och MAVs roll i detta: Finns det andra samhälls- eller järnvägsintresseradivna järnvägar, d v s drivs vissa av de andra järnvägarna lokalt eller av intresserade? Ilona Dávid svarade att MAV också har arkitekturrestaurering av järnvägsstationer på programmet, MAV samarbetar med lokala myndigheter om drivande av stationer och järnvägssträckor och man har också många järnvägsintressegrupper som man samarbetar med och försöker stödja – även samlare finns. Järnvägs museet behöver dock så stort fokus att det mesta av resurserna går dit. Den andra delen av frågan besvarade hon med att det finns 20 smalspåriga järnvägar, varav en drivs av MAV Start, en av MAV och övriga kan delas in i mindre grupper, där somliga fungerar som ”riktiga” järnvägar. Ett exempel är en som drivs av det lokala trafikbolaget, finns längs en av MAV huvudlinjer, kallas Senta efter platsen och har en säsongstidtabell.

En fråga om ökande kostnader för vägkorsningar också är ett problem i Ungern besvarades med att man får dela problemet i gångtrafikkorsningar, som är ett problem också i Ungern och som man måste spendera kostnader på detta – vid farter över 160 km/h behövs det gångvägar över eller under järnvägarna. Sten Erson-Wester undrade om den nationella fordonsbevarandestrategin, kan andra (som) ideella föreningar köra på det nationella nätet och hur många kommer från barnjärnvägen

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

till den ”riktiga” järnvägen? Ilona Dávid svarade att MAV har en historisk kommitté som tittar på vad som ska bevaras, men det finns inte bara bevarade fordon på museet... Angående vem som får köra på nätet bestäms detta inte av infrastrukturinnehavaren utan det bestäms av transportmyndigheten och man måste få tillstånd av denna, bli en järnvägsoperatör formellt samt teckna kontrakt med infrastrukturinnehavaren. Hon hade inte aktuella siffror, men många järnvägare har jobbat på barnjärnvägen – en kommande talare har den bakgrunden! Louis Poix undrade om det finns privata bolag som opererar på normal- och smalspår och om de är lönsamma eller behöver stöd? Ilona Dávid svarade att det finns 37 bolag, men de har inte egen infrastruktur och opererar på normalspår – de måste ha tillstånd att använda infrastrukturen och söka kapacitet. Resurser och lönsamhet varierar stort och många av dem opererar inte bara på det ungerska järnvägsnätet eftersom Ungern ju är en bro mellan länder inklusive spårviddsbyte vid gränsen till Ukraina. Hon vet bara om deras verksamhet från Internet och vet inte deras resultat.

En frågare tyckte att den bästa byggnaden är Budapest Nugati-stationens kungliga väntsal och undrade om man får hjälp av staten med renoveringen eller om det är en fråga bara för MAV? Ilona Dávid svarade att man har planer för att renovera hela stationen och hoppas kungliga väntsalen blir en del av detta. Renoveringen ska starta 2015 och man hoppas på arbeten på byggnaden i stort, men måste ta hänsyn till reglering om historiska byggnader. MAV är ägd av staten och staten har en stor roll i all byggnadsrenovering, men hoppades att även det lokala samhället förstår behovet och stöder detta arbete. David Morgan påpekade att järnvägs museet och barnjärnvägen är med i besöksprogrammet, påpekade att en rapport om järnvägs-kulturarvets betydelse för samhället finns att läsa på nätet och tackade för att hon tagit sig övertid med frågebesvarandet.

Smalspåriga järnvägar är viktiga medlemmar av Ungerska Järnvägsförbundet (HUNGRAIL)

Sten Erson-Wester introducerad László Mosóczi, ordförande för HUNGRAIL. Denne inledde med att berätta att denna dag var den första för den yngsta tunnelbanan i Budapest och att han började på barnjärnvägen denna dag 1970, blev sedan anställd på MAV och är sedan 2012 ordförande för HUNGRAIL. Denna organisation startades 2006 av sex bolag då det ungerska järnvägsnätet öppnades för andra bolag, att man önskar öka järnvägens konkurrenskraft även internationellt med reglering m m, att järnvägarna förstod järnväg men inte regleringen och behövde hjälp med detta. Nu har organisationen 20 medlemmar och kan bli hjälpa till med nätverkande. Medlemmarna är 2 st infrastrukturinnehavare, 3 st gods- o persontrafikoperatörer, järnvägs-sunderhållsföretag, järnvägsteknologiföretag, järnvägs-konstruktionsföretag samt smalspårsjärnvägar, bli den tidigare nämnda i Debrecen. 100 % av infrastrukturens och persontrafikens aktörer är medlemmar och 90 % av godstrafikens.

HUNGRAIL arbetar med en strategisk överenskommelse med det ungerska nationella utvecklingsdepartementet om reglering, samarbetar med den nationella transportmyndigheten om infrastrukturfrågor m m samt samarbetar med inrikesdepartementet och katastrof-myndigheten om farligt gods för att inte kostnaderna ska öka. Man deltar i diverse andra ungerska och internationella organisationer som UIC, CER m fl och även i tyska organisationer. Han nämnde något om organisationens organisation och har medlemsrelationer, myndighetskontakter, allmänhetsrelationer samt är med i godsdirektoratet i UIC. Det finns olika arbetsgrupper inom områden som infrastruktur, persontrafik, godstrafik, lagar och etik, rullande materiel, EU m m.

Viktigast nu är arbete med EU-reglerna, t ex järnvägs-paketet. Man måste nu arbeta enligt dessa, vilket har varit ett problem eftersom många inte förstod dessa varför HUNGRAIL har jobbat mycket med att hjälpa medlemmarna att förstå dessa paket. Man har frågat medlemmarna om fjärde järnvägspaketet och skickat vidare synpunkter till EU via CER. En fråga som uppstår är varför det behövs en järnvägslag? En sådan behövs bli för att hantera ett samlat europeiskt järnvägs-område. Man behöver skilja regleringen mellan stora och små järnvägar, skapa en transparent operationsstruktur, om möjligt göra den så enkel och flexibel som säkerhetskraven tillåter samt skapa ett ramverk för det fjärde järnvägspaketet. T ex kunde man inte köra ånglok på barnjärnvägen p g a att föraren inte kunde besvara en mängd irrelevanta frågor.

Inom vilka områden är förbättringar förväntade för de smalspåriga medlemmarna? Man bör kunna differentiera regler om kunskap om specialiteter, säkerhet för järnvägsoperation, kompetens för järnvägsanställda m m. Sten Erson-Wester påpekade att många känner igen problemen med reglering och byråkrati. Barry Chandler var imponerad av MAV Nostalg och smalspårerna – vad som saknas är ideellt bevarande på normalspår på t ex nedlagda linjer och undrade varför. László Mosóczi svarade att det fanns 9 000 km järnvägslinjer, 1 000 km av dem är stängda och endast en återöppnad. 2006 stängdes 75 km för persontrafik, men somliga är turistiska och därför finns en möjlighet till återöppning, men driften är dyr. Det fanns idéer om dressinuthyrning på sträckorna, myndigheterna var dock emot. Man kan titta på hur detta fungerar i andra länder – det finns inte i Ungern (efter föredraget lämnade undertecknad över en Tågssommar och förklarade att dressinuthyrning är vanlig i Sverige; red anm).

Någon påpekade att uppdelandet av regler mellan stora och små är bra, också för lokala linjer, och undrade om de ungerska myndigheterna är öppna för detta? László Mosóczi svarade att detta är ett projekt i två delar: först gäller det att skilja ut smalspår och stadstransporter, sedan kan regionala linjer följa efter. De ungerska myndigheterna är öppna för detta och en process om detta pågår och man förväntar resultat i slutet av året. En enklare reglering behövs. Livius Kooy undrade om ett samarbete om utbildning är en möjlighet, vilket är intressant för andra länder och rekommenderade samarbete med Steve Wood från HOG-gruppen. László

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

Mosóczy svarade att man arbetar med att åstadkomma något sådant. Sten Erson-Wester undrade hur man arbetar med EU kring skiljande och förenklande av regler för olika sorters järnvägsverksamhet – har man någon strategi för detta? László Mosóczy svarade att först pratar om detta inom landet, sedan går man till CER och har kontakter med medlemmar av Europaparlamentet, men skickar också underlag till ministern som ska representera Ungern i EU och söker även partners i andra länder. Sten Erson-Wester tackade för föredraget.

ERA och ny aktiv roll för FEDECRAIL

Steve Wood inledde med att det har varit ett stort år för HOG och han ska berätta om vad man gjort och hur man blev representant i ERA. I HOG-arbetet deltar representanter från tio länder och detta är en utveckling från huvudlinjegruppen som samordnades med säkerhetsgruppen 2012. Man har arbetat med ERTMS och lokförardirektivet, han är ordförande i gruppen och Albert Wolter är sekreterare.

ERA finns i Valenciennes och koordinerar järnvägarna i Europa, arbetar med att harmonisera reglerna i Europa, vill genomföra ett förenklat fordonsgodkännande och jobbar med ERTMS. HOG behöver skapa en praktisk och kostnadseffektiv lösning för ERTMS och Brian Simpson ordnade ett möte med ERA 2013-05-15 vid vilket det visade sig att man önskade ömsesidigt samarbete och blev positivt mottagna. Man pratade om FEDECRAILs organisation, ERTMS, lokförardirektivet och SMS. Det blev direkt två positiva utfall: FEDECRAIL inventerades till jobb med lokförardirektivet och ERA föreslog att FEDECRAIL skulle ansöka om att bli representerad organisation i ERA. HOG fick hjälp av Brian Simpson att formulera en ansökan och med denna ansökan började det hårda arbetet med många förslag o s v, hundratals mejl utväxlades, det tog flera månader men FEDECRAIL blev representerad organisation vid ERAs RISC-möte 2014-01-29—30.

Vad innebär detta för FEDECRAIL? Man har nu en plats vid ERAs bord, är nu en rådgivande organisation, måste konsulteras och kan vara med i arbetsgrupperna – ERA bekostar detta. Det finns 30 arbetsgrupper att ta ställning till deltagande i och HOG har haft ett möte i Lille i mars och föreslog då att vara med i arbetsgrupperna för säkerhet, villkor för tillgänglighet, ERTMS, villkor för underhåll, utbildning för förare av bevarad rullande materiel samt nätverka – det kan bli deltagande i fler arbetsgrupper. Han påpekade att det behövs experthjälp från er! Nästa steg ska diskuteras vid ett möte i Lille och ska ha ett möte med ERA om vilka grupper det kan vara aktuellt att vara med i, man ska hitta FEDECRAIL-medlemmar för att delta i grupperna samt hålla medlemmarna underrättade om detta arbete – det kan bara bli framsteg och han tackade för all hjälp, HOG-medlemmarna m fl.

Peter Ovenstone undrade om det bara handlar om lokförardirektivet eller för hela området? Steve Wood svarade att till stor del handlar om att köra på huvudlinjer, Spårburen 5/14

men det handlar om annat också. Någon frågade om ERA påverkas av idioterna i Bryssel? Steve Wood svarade att de rapporterar till EU-kommissionen och är en länk. Johan Vinberg undrade om ERA är organisation bestående av järnvägsoperatörer och hur är man länkad till EU? Steve Wood svarade att de stora operatörerna är med i referensgrupperna, man är länkad till EU och genom att delta i ERAs arbete får FEDECRAIL möjlighet att påverka innan det blir regler. Någon påpekade att själva ERA i stället handlar om samarbete mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna. Steve Wood berättade att man även kommit i kontakt med UIC och blir där representerad av John Fuller. Sten Erson-Wester tackade Steve Wood. David Morgan fyllde angående UIC på med att en överenskommelse om samarbete med dem träffades för några veckor sedan. Man ska först se vad de väntar sig av FEDECRAIL – de har också arbetsgrupper och man får se vad det innebär. Brian Simpson har givit ett stort stöd vid dessa kontakter. Han påminde om rapporten om värdet av musei- och turistjärnvägar och att det kan utnyttjas som argument vid kontakter med regeringar m m. (Undertecknad tog efter mötet upp om inte UIC-kontakter mer var en fråga för WATTRAIN och David Morgan såg en poäng med detta, men vill avvakta med detta t v; red anm.)

Peter Ovenstone meddelade en ändring i programmet som kommer handla om turismläget som avhandlas i stället för det som skulle handlat om Access2Mountain som i stället behandlas i slutet av lördagen.

EU-bidragfonder

John Jones berättade om EU-finansiering under perioden 2014—2020 – EU gör sin budget i sexårsperioder, därför denna period. De aktuella finansieringsprogrammen är *Horizon 2020*, *Life*, *Europeiska Territoriesamarbetet* (ETC), *DG Enterprise* och *strukturella fonder* (regionala och sociala).

Horizon 2020 är ett ramverksprogram som ger 100 % i bidrag, varav man kan ha 25 % för att sköta sitt projekt, genomförs i konsortier – det gäller att hitta någon annan att samarbeta med, t ex universitet, myndigheter (kan vara ERA), privata aktörer m fl – och europeiska enheter ska vara representerade. För Horizons ramverksprogram 7 är en ramverksapproach viktig liksom undersökning och innovation. Den totala budgeten är på 70,2 GEUR. Nyckelord för FEDECRAIL är smart, gröna och integrerade transporter, inkluderande, innovativ och reflekterande samhälle omfattande t ex unga arbetslösa, kulturarvet (av krig) och småföretagsaffärsmodell inom innovation. Partnerskap med minst 3 men helst minst 10 länder. Idéer kring detta är att understödja ut hålliga transporter med mål, strategier, ”den sista kilometern” och målgrupper (t ex handikappade).

LIFE handlar i huvudsak om miljö och ger 75 % bidrag samt kan var ensamma sökande eller partnerskap.

DG Enterprise – Tourism innebär krav och har därför full finansiering. Det kan vara partnerskap eller enskilt. Det gäller att ha en serviceöverenskommelse med detta

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

DG och FEDECRAIL jobbar med DGs personal kring detta genom Jacques Daffis.

ETC är en efterträdare till *Interreg* och har 70,2 GEUR tillgängliga att söka samt fyra teman: undersöknings-teknologi och -utveckling, små- och medelstora företags konkurrenskraft, ekonomi med låga koldioxidutsläpp samt miljö- och resurseffektivitet. Exempel är det samverkande området *AREA* med länderna Polen, Tjeckien, Slovakien, Ungern, Österrike, Kroatien, norra Italien och ett antal delstater i Tyskland som samordnar transporter och regionala passagerarsystem med speciell inriktning på avlägsna regioner. Huvudkontoret för detta ligger i Wien. Detta stöd är inget för panorer som tagit slut, det kan i stället handla om att sammanföra sig med regionala organisationer som kan bringas att inse att museitågen kan hjälpa till med deras mål att få fler turister m m. Att länka litteratur och järnväg kan vara idé, t ex om soldaten Svejck.

ETC *Donau* är ett annat exempel är samarbete mellan ett antal länder, både EU- och icke-EU-länder, invid eller i närheten av floden Donau.

ETC är gränsöverskridande och handlar om partnerskap, vertikalt och horisontellt, där det är viktigt att känna dina allmänna myndigheter, se dig själv som andra ser dig, t ex se din idé som lösningen på deras problem – det finns bra exempel från Italien – samt förstå vad finansieringen kan användas till och se över din egen budget.

Peter Ovenstone önskade ett praktiskt exempel från Italien. Pierluigi Scoizzato svarade att det projekt han varit inblandad i inte var finansierat av EU – man gjorde något tillsammans med regionen i stället. En fråga om projektet var framgångsrikt besvarade John Jones med att i början var det inte framgångsrikt, men efter att i stället gå in för att bygga nytt blev det framgångsrikt.

Uppdatering om EUs nya DG Turism

Jean-Michel Gasc berättade att man startade i Bryssel med frågan *Hur kan man få tillgång till platser med mycket folk?* Man vill lobba för turism och komma med något nytt också för EU-kommissionen. Man startade med läget i Frankrike om den historiska och turistiska dimensionen och ville låta kommissionen känna igen oss. Man hoppas genom detta finna finansiering för utveckling av FEDECRAIL. DG Turism är länkad till DG Närings och skild från kulturområdet. I Frankrike är man vana vid dessa diskussioner eftersom många turister kommer till Frankrike. Själv kommer han från det franska riksförbundet, gillar järnvägar och är emotionellt bundna till dem, men man måste tänka turistiskt och måste inse att det finns sträckor där järnvägslinjer inte är så viktiga och i stället kan cykelbanor. Han har varit med på ett möte hos organisationen för ”gröna spår” (=cykelbanor på gamla järnvägslinjer) och talade bidrag med dem.

Man har försökt jämföra sig med andra turistsektorer som lyckats och DG Turism talar om fonder för högre utbildning inom turism. Han hoppas kunna presentera resultat vid nästa års kongress. Han har varit på ett möte med 200 personer närvarande och kände av stämningen. På mötet var det mest italienare och spanjorer från olika regioner, inte från andra förbund, och andra är också ute efter EUs bidrag, varför han startade med att lyssna och observera.

Han stannade i Bryssel för att prata med chefen för DG Turism och fick ett möte med denne. De pratade om historiska och turistjärnvägar och fick projektidéer från dem, bl a om ett fredståg. Det finns mycket information på Internet. Detta första möte var mest för att lära, och han frågade om att få en kontaktperson samt noterade att man var små och omgivna av vana lobbare. Detta DG har bara jobbat med turism i två år och området är nytt för dem. De var intresserade av vad man berättade om, vilket dessutom passar mycket bra med DG:s egna mål. Den man pratade med var belgare som man kunde prata franska med och denne kände till företeelsen så man slapp förklara. Vår ekonomiska modell var av intresse för dem, museitåg har lägre kostnader än andra områden och det finns intresse för att skapa jobb och ideellt arbete. Till slut identifierades ett antal områden: bilden av museitågen, marknadsmöjligheter för evenemang för att göra dem mer kända, järnvägar kan hjälpa till med att behålla turisterna en hel dag i området och vara kvar för att äta m m.

Man vill samla in bilder för att visa turismens olika dimensioner. Mat och vin är det sammanhållande för mycken turism och man kan använda museitågen för tematiska utfärder – detta är dock inte möjligt än, men kan bli. DG Turism vill ha videor, bilder och broschyrer för att se järnvägens möjligheter. Museitågen kan bli involverade i dessa aktiviteter – det är inte SNCF el DB, det är FEDECRAILs medlemmar som har dessa möjligheter. Man kommer att fråga om underlag senare för att få synpunkter på dessa för turiständamål. Europa köper utrymme på internationella mässor som man kan samarbeta med DG Turism om deltagande i för att kunna visa upp museitågen. DG Turism var mycket intresserad av fredståget, vilket kan ha en budget 2—3 MEUR, och det passar i bidragssystemet. Detta kan täckas av media och man kan prata med involverade länder om detta samarbete. FEDECRAIL kan få en god ställning i detta och nästa steg blir att skapa en budget och söka finansiering hos EU, nationellt och regionalt. Detta projekt kan komma till stånd 2018.

Man behöver utveckla turismen i Europa, t ex genom att blanda museitåg med andra turistaktiviteter, t ex cykling. Man måste prata om hur tågen kan bidra till förflyttningar och försöka komma in bakvägen till de stora projekten. Detta med ”gröna spår” gav insikter, bl a att de var mer uppmärksammade av media. Det första som frågas om är antalet besökare m m och de har information om detta från Storbritannien, Frankrike och Tyskland. FEDECRAIL har sänt ut mejl med frågor och fått några svar vilket indikerar att museitågen har ca 20 miljoner besökare. Tillsammans är de därmed mer populära än EuroDisney. Järnvägsverksamheten är

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

spridd över hela området – Versailles generer i jämförelse mycket besökare, men mer geografiskt koncentrerat. Man behöver statistikunderlag från länderna och banorna och kan då jämföra med andra turismaktiviteter. Inom turismen behövs antal och FEDECRAIL har fått svar några länder, behöver gå genom medlemsförbunden – i början är metoden viktigare än de data man får fram. För att starta med detta är vi unga inom turism, men behöver något att presentera samt behöver hjälp med att få data från förbunden!

Heimo Echensperger berättade att FEDECRAIL önskar få en samling bilder från länderna för att göra en europeisk broschyr. Jacques Daffis fyllde på med att denna behövs för kommande mässor och för kommande möten med DG Turism – man behöver också rätten till bilderna. Sten Erson-Wester tyckte att detta är ett viktigt jobb och undrade vilka frågorna är som man får? Jacques Daffis svarade att man sänt ut frågorna till medlemsförbunden – det var fem frågor att börja med. Andra frågor av intresse är hur lång tid man stannar, men det var viktigt att starta med något enkelt – FEDECRAIL behöver finansiering för att kunna göra en bättre undersökning. Man behöver dock något att börja med. Man kan skapa en sammanställning till EU m fl. Steve Wood påpekade att frågeschemat var enkelt att fylla i - han gjorde det på fem minuter. Jaap Nieweg undrade om svaren ska sändas till Jacques Daffis eller till Livius Kooy? Jacques Daffis svarade att de ska sändas till honom, men sammanställas av förbunden för inte få svar från alla järnvägar (individuellt).

Ungdomsläger och utveckling av FedeYouth-gruppen

Jacques Daffis presenterade två talare, varav den första var sekreteraren för FedeYouth, Péter Kalóczkai. Denne inledde med en översikt över lägren från 2007: Sverige, Lettland, Tyskland, Ungern, Polen, Storbritannien, Österrike och 2014 i Nederländerna. Lägren har mer än 20 deltagare, åldern är 16-25 år och även tjejer deltar. Man visar olika anläggningar under tio dagar och dessa ligger både i storstad och på landbygd. Man blandar arbete, kulturella aktiviteter och avkoppling. Ungdomarna får se hur järnvägarna fungerar, lär känna de andra deltagarna, får lära känna landets historia och vanor m m, får se sådant man inte vanligen ser samt möter andra som ger erfarenheter till den egna järnvägen. Man använder sociala media (Facebook) genom vilka man hjälper till med organiserandet, håller kontakt och visar bilder.

FedeYouth-gruppen består av vuxna som jobbar men lägren (bl a Sten Erson-Wester, Bruno Rebbelmond och Liz Fuller) och några deltagare från tidigare läger. De gör guidelinjer som med erfarenheter från tidigare läger hjälper organisatörerna. Det finns flera fördelar för FEDECRAIL: medial och internationell uppmärksamhet av FEDECRAIL och deltagande järnvägar m m. I framtiden vill man fortsätta få deltagare i lägren, värdar för 2015, 2016 och kommande år, vill skapa en hemsida, ta ytterligare steg med att assistera organi-

satörerna, skicka information och nyheter, hålla kontakt mellan tidigare deltagarna – en mindre officiell och mindre formell kontakt mellan deltagarna samt lösa en del frågor (finansiering m m).

Sten Erson-Wester värdade om att få frivilliga värdar för kommande läger och man kan gärna ta kontakt under konferensen. Han ville gärna ha mer information om arbetet på lägren, det kostar endast 140 EUR som deltagaravgift, resten av finansieringen kommer från arrangörslaget, FEDECRAIL och förbund med deltagare på lägret. Andrew Brown berättade att hans första erfarenhet var en undran över vad han gett sig in i och att han var lite rädd först, men det skulle bli intressant att möta de andra unga från många andra länder – han har varit med och målat en vagn på järnvägmuseet dit konferensdeltagarna skulle åka samma kväll. Organisationen på plats bestämde vad som skulle göras, han fick övning i sådant som han tagit med sig tillbaka och har även lärt mer om andra länder. Péter Kalóczkai berättade att han startade vid barnjärnvägen vid 10 års ålder och att det var ett stort äventyr med det första deltagandet i ett ungdomsläger 2009, det var jobb på grundläggande nivå men man fick även vara med om mer kvalificerade jobb.

David Morgan framhöll att arbetet som gjorts har varit imponerande och han undrade om man fick veta vad man skulle göra? Andrew Brown svarade att det ibland har varit oorganiserat – man behöver veta vad som ska göras och vilket material som behövs. David Morgan påpekade att detta kommer med i guideboken. Sten Erson-Wester påpekade att åldergränsen kan variera beroende på lokala regler – ibland är det 15–25 år, eller 16–24, man kan ibland vara från 18 år.

Peter Ovenstone undrade om användandet av bl a Facebook-gruppen för att hålla kontakten – hur många deltar och fortsätter det bara en tid efter lägret? Andrew Brown svarade att till att börja var det upp till organisatörerna och handlade om att dela foton, efter det brittiska lägret kände man ett stort behov av att utveckla detta och i Österrike började man titta på detta. Sten Erson-Wester fyllde på med att det kommer att bli en mer stabil sida och också en hemsida. Det blir senare en separat ungdomsorganisation – man behöver också säkra generationsväxlingen. Det har tagits ett beslut om att lägerdeltagarna blir medlemmar i FEDECRAILS vänner utan avgift de första tio åren och också kan delta i konferenserna för halva priset. Jaap Nieweg framhöll att man i Nederländerna använder ordet ungdomsutbyte i st f ungdomsläger... Någon föreslog att klara finansieringen genom att skapa en fond för att sponsra deltagandet i lägren och ville uppmuntra alla järnvägar att använda sig av detta. David Morgan stöder namnändringen till ungdomsutbyte och ville uppmuntra den unga generationen. Sten Erson-Wester påpekade att båda namnen används. Han framhöll att det gäller att uppmuntra ungdomarna att delta – skicka mejl till youthcamp@fedecrail.org. Jaap Nieweg önskade reducera avgiften för de som deltar och behöver diskutera finansieringen. Heimo Echensperger framhöll att detta gäller konferensen, inte lägren. Därefter visades videon med lägersången!

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

Årsmötet

EU-rapport om turism baserad på industriellt kulturarv och landsbygd

David Morgan introducerade talarna som skulle prata om *Industrial Heritage & Rural Tourism Report*, Brian Simpson och Zita Gurmai. De är medlemmar i EU-parlamentet transport- och turismkommitté. Brian Simpson tackade för invitationen att prata på mötet och kommer att speciellt prata om rapporten. På förra årets konferens i Albi var det en diskussion om detta ämne. Det brittiska parlamentet har gjort en liknande övning. Han har varit medlem av EU-parlamentet i 25 år. Han gratulerade Steve Wood med team för ERA-representation och fyllde på med att nu vill (den internationella järnvägsorganisationen) UIC ha FEDECRAIL som medlem – han underströk där att de vill ha oss med! Upphovet till rapporten var en italiensares idé om kulturarvet, men han såg dock inget om industriarvet och detta ville kommittén ha med.

Det började med en liten undersökning, sedan blev det lite mer, men så blev det en egen rapport. Rapporten visade att detta kulturarv var viktigare för lokalsamhället än någon på EU-kommissionen trodde. Han var dock själv inte förvånad på tidigare motsvarande brittiska undersökningar. Nästa steg blev deltagandet i ERA och UIC. Det bidrag museitågsverksamheten och annat industriellt kulturarv ger till lokalsamhället i form av jobb, t ex för unga, är synnerligen värdefullt. Men vi behöver veta vad vi vill åstadkomma. Han blir HRA-ordförande från 2014-06-01, gillar båda industrins och järnvägens kulturarv och har alltid varit ense med David Morgan om inriktningen.

Vad ska göras nu? Mångfald behövs, nu är det vita medelålders män som ägnar sig åt museitåg och man behöver utvidga detta till bl a ungdomarna, t ex genom att utveckla ungdomslägren, även i Storbritannien – man behöver säkra framtiden. Europa är den industriella revolutionens födelseplats, den största revolutionen i Europas historia, som förändrade människornas villkor radikalt. Han såg fram mot att arbeta med er i sin nya roll, tackade alla för allt nedlagt arbete och hoppades på en bra konferens.

Zita Gurmai önskade inför framtiden en bättre kommissionär efter valen och tackade för inbjudan att tala på konferensen. Ungern vill ge god service. Det industriella kulturarvet är fantastiskt, man kan göra mer med detta och unga kan lära av detta. Hon kommer från en järnvägssläkt och framhöll Brian Simpsons framstående ordförandeskap och vad han gjort för järnvägens kulturarv – detta kulturarv har varit viktigt för Europas utveckling. Det är dessutom viktigt att känna det förflutna för att förstå framtiden. Kommittén har jobbat med en turistpolicy och i oktober 2010 började man titta på turismens betydelse. Många har glömt hur viktig freden är i Europa. Turism är en viktig del i den Europeiska ekonomin och järnvägens kulturarv är ett

outstanding besöksmål. Ska etablera en turistmarbetsgrupp inom kommittén som även ska få med jordbrukskulturarvet. Det handlar om att skapa bättre samarbete m m och tillgänglig turism för att bevara Europas konkurrenskraft. Detta inkluderar transport. Det ska också vara ett globalt perspektiv och på personer med speciella behov.

Det är investering i bl a servicekvalitet och kommissionen har skapat ett index för detta. Destinationer kan vara säsong- och väderberoende. Man önskar samarbete mellan EUs institutioner. Det gäller att det industriella kulturarvet och fortsatt arbeta med Brian Simpson. Man behöver utveckla visaförfarandet eftersom det är för byråkratiskt nu – det behöver koordineras. Man behöver utveckla varumärken och skapa resurser för ut hållig utvecklad turism, vilket fonderna behöver hjälpa till med. Det handlar även om att tala om hur man arbetar med sociala media. Kommittén har bidragit till utvecklingen, men behöver göra mer. David Morgan berättade att han kommit med i *Facebook* dagen innan, 2014-04-04!

Jacques Daffis nämnde de franska anträngningarna inom turistområdet. Brian Simpson påpekade att det gäller att uppmärksamma järnvägs-kulturarvets betydelse för samhället! Peter Ovenstone påpekade angående samarbetet mellan industri- och jordbruks-kulturarvet – han var mycket nöjd med rapporten och att alla sorters industrikulturarv omfattas – att museijärnvägarna oftast ligger på landsbygden och därmed är en del av denna och även övrigt industrikulturarv ligger ofta också där. Brian Simpson berättade att han inte ville få rapporten övertagen av jordbrukssektorn, men har fått med även denna utan att den dominerar. Integrationen är viktig, vilket framgick av rapporten. Man har fått med att bevarandeverksamheten ofta äger rum i jordbruksområden.

David Morgan påpekade att järnvägar är med industrikulturarvet, som oftast startade i jordbruksområden, ofta på att vattenkraft fanns tillgänglig på landsbygden. Det fanns dock inget folk där utan arbetare flyttades dit och skapade samhällen. I rapporten har järnvägs-kulturarvet framhållits. Chris Smythe hade gjort en observation om den positiva utvecklingen de senaste 50 åren och uppmanade alla att fortsätta tänka positivt. Det gäller att förklara för nästa generation vad de föregående gjort. Brian Simpson berättade att han hade varit på en flygkonferens där man pratat om hur man skulle förbättra sin image – när flygbolag hör av sig är när det är problem, man får få brev om att det som gjorts bra. Man ska leta lösningar i stället för problem. Den positiva inställningen är bra. T ex om klagomål på lokbenämningar som inte funnits – strunt i det! Man ska involvera ungdomarna och de kräver användande av ny teknik. Hur passar den nya tekniken ihop det gamla teknik som vi bevarar? Det gäller att anta den utmaningen.

Zita Gurmai pratade om bristen på solidaritet – man ska hitta en god balans mellan ny och gammal teknik. Man ska läsa och förstå historien och acceptera vad man uppnått i det europeiska samarbetet. Viktigt är hur

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

det Europaparlamentet ska se ut efter valen. Blir det för många Europa-skeptiker vill hon i stället ge ett verktyg för att utveckla samarbetet. Brian Simpson berättade om sitt tvååriga barnbarn som själv satte igång *Thomas-the-Tank-DVDn* på TV:n! David Morgan påpekade att han har varit med om en annan tid och är därför glad över det Europeiska samarbetet av idag. Sten Erson-Wester påpekade att man i Sverige har sett värdet av samarbete med annat fordonsbevarande och han vill gärna se sådant i (resten av) Europa. Nästa fråga om är om det moderna signalsystemet där ländernas säkerhetsmyndigheter lyssnar mer på ERA – hur ska man framföra problemen för museitågen till ländernas myndigheter? Brian Simpson svarade att det är riktigt att arbeta tillsammans med andra fordonskulturärv. Han fick en fråga från flygkulturärvsbevarandet om hur man kommit fram inom järnvägskulturärvsbevarandet varvid han svarade genom att framhålla samarbetsorganisationerna nationellt och europeiskt och samarbetet med *Europa Nostra*. Det är viktigt att arbeta med andra och se vad man kan ge varandra och också viktig att lära om marknadsföring. Om signalfrågorna gäller det också att samarbeta och det viktigt med signalerna från EU. Om vi ska gå från att ”leka med tåg” till en seriös turistindustri som behövs det europeiska samarbetet. Heimo Echensperger tackade Brian Simpson för sitt arbete för järnvägen och EU-arbetet, vill gärna att Zita Gurmai fortsätter med detta arbete och hoppades att det europeiska samarbete fortsätter. David Morgan påpekade att accepterandet av FEDECRAIL i ERA och UIC visar på det europeiska samarbetets värde.

Förhandlingarna

Dessa inleddes med ”mötestrivia”: Föregående protokoll ansågs vara OK. Därefter presenterades och invaldes en ny kandidat till **medlemskap**. Enda kandidat denna gång var *Asociacion de Amigos del Ferrocarril de Madrid* från Spanien hade sökt medlemskap. Föreningen startade 1946 med att restaurera rullande materiel i Madrid, har 400 medlemmar och håller till i Madrids järnvägsmuseum. Verksamheten är baserad på frivilliga och man visade bilder från de gångna åren. Man visade fordonen man använder för utfärder, som äger rum på statens spår. Föreningen håller till i Fuencarril Works, gör 20–40 utfärder per år varav ca 15 resor över hela Spanien, har turisttåg och ordnar chartertåg. 2013 hade man 2 177 pass och körde 10 495 km. Föreningen restaurerar fordon och man visade elektriska fordon som man har samt arbetar med att restaurera personvagnar. Man har nyligen rest med ett snabbt (200 km/h) ellok. Mycket från 1950–60-talen har skrotats och man försöker nu rädda 1980-talets fordon. Man ordnar det första icke-kommersiella utfärdståget i Spanien, använder linjen Madrid—Segovia, kör 10–12 turer/år på denna och ser fram mot att bli medlemmar. David Morgan föreslog dem som medlem med 5 poäng – eftersom ingen var mot detta valdes de in som medlem med 5 poäng.

David Morgan påpekade att deltagarna hade **verksamhetsberättelsen** framför sig, har tidigare fått den och hoppas den är läst. Denna accepterades utan frågor. Heimo Echensperger kommenterade den **ekonomiska berättelsen** med några ord: Det blev en förlust 7 600 EUR mot planerade 1 600 EUR – styrelsen lät detta ske p g a det stora överskottet från förra årets kongress i Albi p g a att denna samlade många fler deltagare än planerat, varför det blir totalt 13 345,48 EUR i överskott. Det blev mycket lobbyarbete med resor vilket blev mer än planerat. För första gången visas en balansräkning för organisationen vilket gör att man ser att det finns över 80 000 EUR i tillgångar. De extraordinära kostnaderna är gamla, ej inbetalda medlemsavgifter, som nu skrivits av och medlemmarna i frågor har utslutits, bl a p g a att man inte fick kontakt. Nu finns det endast 50 EUR i medlemsfodringar kvar. Ingen hade några frågor.

Heimo Echensperger läste upp **revisionsberättelsen** (i revisorernas frånvaro). David Morgan undrade om det var några frågor? Ingen hade några frågor, varefter rapporten lades till handlingarna och styrelsen gavs ansvarsfrihet. Jean-Paul Lescat och Paul Roodbol återvaldes som **revisorer**.

Heimo Echensperger informerade inför **antagande av budget för 2014** om medlemsavgiften: FEDECRAIL har 41 medlemmar från 27 länder och samlar 648 järnvägar. Det finns nu sammanlagt 4 129 poäng och FEDECRAIL sjunker i poäng, men inte i länder. Därmed ökar medlemsavgiften till 7,72 EUR per poäng. Styrelsen planerar för ett nytt underskott om 7 500 EUR, men föreningen har ändå bra tillgångar och behöver också mer erfarenhet av kostnadsställens utveckling. Man planerar för högre lobbykostnader men vill inte ta ut mer i medlemsavgifter med de stora tillgångar som finns. Man vill också se hur bra man kan beräkna konferensernas utfall. Men man kan inte i längden fortsätta med underskott. Sten Erson-Wester informerade om att inom ungdomslägerkostnaderna ingår kostnaderna för FedecYouth-gruppen. David Morgan fyllde på med att det är normalt med ett års omsättning som reserv, nu är de två års.

Ian Leigh tyckte att det var OK med ett underskott i år, men han föreslog att titta på möjligheten att öka medlemsavgiften, men inte vänta tills de blir för stora ökning och föreslog att starta med detta år. Heimo Echensperger svarade att han har och ska tittat på detta. Men man ska samtidigt inte drabba medlemmarna med för höga kostnader. David Morgan berättade att FEDECRAIL nu har en verksamhetsplan, med förlusten av Brian Simpson i Europaparlamentet kommer att öka kostnaderna för lobbyverksamhet – men man slipper dock kostnaderna för deltagande i ERA-möten. Även deltagandet i Europa Nostra-konferenser kostar, varför man kan behöva öka intäkterna, men det kan vara på annat sätt än ökade medlemsavgifter. Beslutades att godkänna budgeten.

David Morgan inledde **val av styrelseledamöter** med att presentera styrelsen. Det föreslogs omval av Heimo Echensperger och Livius Kooy – detta beslutades.

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

David Morgan konstaterade att *FEDECRAILs status som representerad organisation i ERA* redan har presenterats, men det är några nya med på detta möte. FEDECRAIL har nu fått denna status och får därmed vara med på ERAs arbetsmöten, avser delta i sex grupper och vill ha två personer till varje grupp från olika länder. FEDECRAIL startade med lobbying mot heta-tytor-direktivet och redan då fick man erkännande som en europeisk organisation. FEDECRAIL fick även inbjudan till att besöka UIC 2014-03-28 och delta i *Top-rail* som ska jobba med turism och järnväg. Det kan bli kostnader för detta och eventuellt deltagande i arbetsgrupper – John Fuller, som jobbat med UIC tidigare, kommer att delta i detta arbete. FEDECRAIL letar experter inom olika områden även för UIC-kontakterna. David Morgan påpekade att *finansieringsmöjligheter* också hade presenterats 2013-04-04 går, men undrade vilket DG som *Horizon*-bidraget tillhör? John Jones svarade att det tillhör flera DG.

Rapport från arbetsgrupperna inleddes med att David Morgan undrade om det fanns något att tillägga om *HOG*? Steve Wood framhöll att han ville tacka Brian Simpson offentligt samt att en annan viktig punkt var ERTMS-utvecklingen i de skandinaviska länderna. Anders Johansson berättade att samarbetet med banunderhållsfolket har fortsatt och utvecklats. En har startat utveckling av lösningar, vilket är bra oss – de sköter utveckling, hanterar certifierande m m och kommer att sälja detta, men operatörerna kan själva göra installationen. Han ser stora kostnadsminskningar med denna lösning och man kan då få bra stöd från staten. Ett *Horizon*-projekt kan vara bra för detta. Man skulle kanske kunna få finansiering av utveckling av installation, särskilt för ånglok, från detta program. Miljön i ånglok liknar den i de gula maskinerna, därför är detta även av intresse för banunderhållsbranschen – man har mycket att fortsätta med kring detta. John Jones fyllde på med att han har pratat med Anders Johansson om detta och ser fransstegsmöjligheter. Anders Johansson fortsatte med att många inte tror att det berör dem, men eftersom installationen inkluderar ATC, där bristen på denna utrustning nu hindrar många, kan trafik på många banor bli möjligt igen med ERTMS-utrustning.

Steve Wood fortsatte med att man ska fortsätta med regelundantag i olika länder. Tekniska data kan delas mellan länder genom en skyddad del på FEDECRAILs hemsida, där även de av Jacques Daffis insamlade siffror kan placeras liksom andra uppgifter som industri-kulturavsvissiffrorna. Davis Morgan berättade att *miljögruppen* inget har att rapportera – det har inte hänt något nytt i svaveldirektivet.

Sten Erson-Wester berättade att det mesta om *FEDEC-Youth* nämndes under seminariet 2014-04-04, men inte om det österrikiska lägret, varför han lämnade ordet till Harald Baminger, sekreterare i ÖMT, som förberedde lägret. Denna berättade att han jobbade med organiserandet samt kontakter mellan FEDECRAIL och de lokala organisatörerna. Detta var ett intressant projekt, där han delvis själv fick vara med. Det fanns utmaning-
Spårburen 5/14

ar i form av tågförseningar och höga temperaturer. Han tackade Sten Erson-Wester för effektivt jobb och lokala kontakter. En yngre organisatör tog vid och berättade att han studerar till maskiningenjör i Wien, att lägret samlade 25 deltagare från 10 länder, startade 2014-08-02 i Bizau, nära tjeckisk/tyska gränsen, började med arbete med ett ånglok, gjorde ett bra arbete med att restaurera spåret samt lagade mat själv. Det förekom även utfärd med linbana, varje dag bad i bassängen och lägret fortsatte med en resa genom hela Österrike till Senneringbahn, där det var ett blandat program med spårarbete och besök. Sist besöktes Mittelbach med spårarbete och annat inklusive avslutningsceremonin. Han tackade igen för lägret. Man vill få fler och fler att åka på dessa läger och han vill gärna att de kommer tillbaka. Han berättade att det även gällde honom själv i Ungern 2010 och att han önskade få ut budskapet att komma till lägren – bilder finns på www.oemt.au. Jacques Daffis påpekade angående *statistisk arbetsgrupp* att han hade en presentation 2014-04-04 och att man på nytt kommer att efterfråga data och bilder.

EU-rapport om det industriella kulturarvet m m behandlades i mötets inledning. Jaap Nieweg och Peter Duus berättade att de deltar i arrangerandet av *FEDECRAILs ungdomsutbyte* 2014-08-01—10 och förväntar sig 22—25 deltagare i åldersspannet 16—26 år. Man kommer att vara på banan Hoorn—Medemblick, fortsätter till STAR och sist på Zuud Limbugerse Stoomtram. Deltagarna kommer att anlända under högsäsongen och kommer att få jobba med olika saker på banorna. Man hoppas på en trevlig och utvecklande tid. Sten Erson-Wester avslutade med att det fortfarande finns platser att söka. David Morgan meddelade att han inte hade mycket att säga om *Europa Nostra* idag. David Morgan berättade att det inte är så mycket angående *FEDECRAILs medlemskap i WATTRAIN* nu: man utvecklar hemsidan, förbereder en databas och nästa år är det konferens i Japan – han kommer att åka dit för förberedelser och sedan informera om detta.

David Morgan inledde punkten *övrigt överenskommet med ordföranden* med att berätta att FEDECRAIL hade styrelsemöte 2013-06-28 och pratade om *jubileumsfirande* av FEDECRAIL 20 år – man tycker 25 år mer att fira, men tänker bjuda in medlemsorganisationernas ordförande till ett möte i Italien, nära Venedig, särskilt för att få höra synpunkter från de mindre länderna – detta blir 2014-09-21. David Morgan påpekade att han är skeptisk till *MRO förslag till valberedning*, men behöver prata mer om detta. Johan Vinberg påpekade att man inte ska ha bråttom och kan prata om detta senare. David Morgan påpekade att detta är en stadgeändring.

Pierlugi Scoizzato berättade att Italien är ett av få länder som inte har turistjärnvägar – man har två järnvägar på 20 km som måste vara som vanliga järnvägar. Det finns fler än 20 besöksmål, man har den största bevarade fordonsparken i Europa och det finns flera bevarade fordon på privata nätverk. Det finns mycket museitrafik på huvudlinjerna och alla järnvägar är turistiska. Organisationen och sektorn har vuxit på senare år, men kan inte operera på egen hand utan endast i samarbete med etablerade järnvägar. Han välkomnade deltagarna

FEDECRAILS KONGRESS 2014 forts

till *nästa konferens och möten* Padua-området 2015-04-17—18. Man hoppas också kunna visa ett museum stött av FEDECRAIL.

Kommentarer och reflexioner

Red noterade redan på vägen ner till Budapest att det blev en påtaglig förändring i hur järnvägsnätet fungerade när man passerade gränsen mellan Tyskland och Tjeckien – det blev plötsligt påtagligt fler sidospår till industrier m m som också användes! På återvägen märkte red att det var skarvspår på (den dubbelspåriga) huvudlinjen genom Slovakien, bl a förbi huvudstaden Bratislava – när tåget passerade gränsen till Tjeckien så slutade dunkandet... I Ungern var varenda småstation manuellt bevakad så att överallt tittade det ut tågklare-rare och gav klarsignal. Det verkade också finnas mängder med övriga anställda – MAV var visst Ungerns största arbetsgivare... När vi åkte ångtåg på söndagen var det mängder av folk – anställda och andra resenärer – som fotograferade tåget och vinkade!

Antalet deltagare blev något lägre än på föregående års franska konferens. Det blev 128 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 115 st under mötesdagarna. Utfärderna var så upplagda att vi fick se stora delar av Ungern: Först åt nordöst, så längs västerut, därefter längst österut och till sist ännu mer åt nordöst. Ungern är ett litet hädigt land som gör det lätt att se större delen av landet. Denna gång var måltiderna bra placerade både i tiden och till sin omfattning. Det var en annorlunda upplevelse att vistas i ett land med så totalt annorlunda språk där begrep absolut ingenting av skyltar, broschyrer m m – utom en del internationella ord. Återigen upplevde red att detta med simultantolkningen har sina sidor och det var stundtals svårt att hänga med i tolkningen från franska till engelska, särskilt som fransmännen ofta har svårt att raskt komma till saken...

FRÅN ARBETSAM

Museimässan 2015

äger rum i Norrköping 2015-01-16—17 och har plats för ett tjugotal utställare. Det blir seminarier, möten med turistnäringen, resesugen publik och andra museer. Platser kostar 2 000,-, 1 500,- för medlemmar i ArbetSam, och sista anmälningdag 2014-09-30. Intresserade kontaktar Lovisa A. Grentzelius, 011-23 17 30, lovisa.a.grentzelius@arbetsam.com. (Utskick från ArbetSam 2014-06)

Kursprogram 2014

ArbetSam och Arbetets museum går för verksamhetsåret 2014 ut med ett gemensamt kursprogram för verk-samma på arbetslivsmuseer. Satsningen är en del i uppbyggandet av ett kunskapscentrum för arbetslivsmuseer. Lär mer, träffa andra, skapa nätverk och ha en skön stund! Museiskolan är en kurs för de som är aktiva på arbetslivsmuseerna. Vill ni ha en museiskola nära er skall ni kontakta Kjell Nordeman, se kontaktinformation nedan. *Lilla museiskolan* genomförs i samarbete med *Arbetets museum*, *Riksutställningar*, *Sensus*, *Sveriges militärhistoriska arv* och *Tekniska museet*. Kursavgifterna är subventionerade.

Museipedagogik

Gör ditt museum till ett levande klassrum! Hitta bra verktyg som möter upp målen i läroplanen för årskurs 4—6.

Datum: 18-19 augusti

Plats: Statarmuseet i Torup, Skåne

Datum: 25-26 augusti

Plats: Qvarnstensgruvan, Lugnås, Västergötland

Maskinkonservering

En kurs i hur tar hand om maskiner som blivit stående. Hur kan man se till att maskinerna mår bra och åldras med värdighet? Hands-on kurs.

Datum: 29-30 augusti

Plats: Fengersfors bruk, Åmål, Dalsland

Ångpannor - Eskilstuna

En kurs kring säkerhet och drift av ångmaskiner. Dag ett som startar vid lunch, innehåller föredrag kring ångpannesäkerhet, pannbestämmelser, matarvattenkemi samt maskin- och smörjoljor. Dag två är praktisk, drift av ångpanna och ångmaskiner på Stadsmuseet. Hands-on kurs.

Datum: 5-6 september

Plats: Eskilstuna Stadsmuseums Ångmaskinhall, Södermanland

Lilla museiskolan

Är man aktiv på ett arbetslivsmuseum måste man kunna allt. Kursen riktar sig till er som vill utveckla ert intresse i museipedagogik, marknadsföring, föremålsvård, vård och utveckling av ett arbetslivsmuseum, hur man bemöter besökare samt hur man kan bygga kostnadseffektiva utställningar.

Datum: 1-2 oktober

Plats: Grimeton, Varberg, Halland

Datum: 17-18 oktober

Plats: Försvarsmuseum, Boden, Norrbotten
(ArbetSam Nyhetsbrev 2014-07)

FRÅN ARBETSAM

Vem blir Årets Arbetsmyra 2015?

Känner du någon på ett arbetslivsmuseum som är alldeles speciell? Någon som kämpar på med sitt museum och förtjänar att uppmärksammas. Nominera i så fall hen till utmärkelsen *Årets Arbetsmyra*! Nomineringen skickas senast 15 oktober 2014 till: nominering@arbetslivsmuseer.se Eller till: Årets Arbetsmyra – Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING. (*ArbetSam Nyhetsbrev 2014-07*)

Årets Arbetslivsmuseum 2014

De som kan nomineras är något av museerna som finns med i databasen på www.arbetslivsmuseer.se och nomineringarna ska vara inne senast 2014-08-15. Skriv motiveringar på max en A4-sida till Årets Arbetslivsmuseum, Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING eller mejla nominering@arbetslivsmuseer.se. (*ArbetSam Nyhetsbrev 2014-07*)