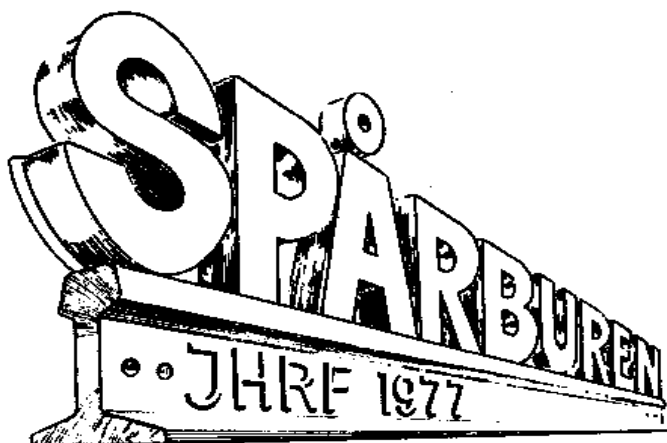


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Tågoperatörerna



2/16

2016-04-21

ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här kommer årets första Spårburen efter ett uppehåll som blev längre än tänkt – det finns mer att skriva, men för lite tid att göra det... Detta nummer har i första hand ägnats åt redan färdigt material – dokumentationer från möten, insända remissvar m m – och förhoppningen är att relativt snart kunna komma ut med ett nummer 3/16 med ytterligare dokumentationer som dröjt. Det har blivit ännu ett nummer med ett rätt så blandat innehåll.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med rapporter från MRO vårmöte, JHRF arbetsmiljöseminarium och ArbetSam årsmöte och Museidagar, information om den kolenkät som FEDECRAIL sänt ut och insamlingsresultatet från denna samt tre med MRO gemensamma remissvar om utförelse av kulturföremål, på Museiutredningens betänkande (dessa båda till Kulturdepartementet) respektive nya föreskrifter om industrispår till Transportstyrelsen.
- Styrelsens informerar – två tidigare utsända nyhetsbrev som informerar inför JHRF års- och vårmöte, kolförbrukningsenkäten, FEDECRAIL ungdomsläger i augusti och rapporter från JHRFs genomförda års- och vårmöte samt meddelar att firman EVS som tidigare kom med ett erbjudande har gått i konkurs
- Information från ArbetSam: Om Transporthistoriskt Nätverk och dess arbete.

FRÅN STYRELSEN

MRO vårmöte 2016

MRO vårmöte 2016-03-05 ägde rum på Starby Hotell i Vadstena. Således var MFWFJ värd för mötet och man hade ordnat hämtning med buss i Mjölby för färd till hotellet och mötesprogrammet där även fikastunder och en buffélunch ingick och som följdes av möjlighet att besöka stationshus, lokstall och verkstäder i

Vadstena – särskilt informerades vi om det pågående arbetet med "Amerikavagnen", MÖJ 999. Efter detta intressanta besök gick bussen åter till Mjölby och tågen hem.

Mötet inleddes med information om hur arbetet med MRO *Säo 2014* fortskred. En bana (MfMJ) var redan klar med arbetet, några banor (JTJ och SkLJ) har kommit ganska långt i arbetet, flera banor har i varje fall startat processen samt ytterligare några är tveksamma. Spårvägarna var inte berörda och två banor (NBVJ och TJJ) kör enligt JTF, på väg att bli TTJ. De som jobbade med införande av nya Säo 2014 hade i de flesta fall inriktning på att vara klara till 2018.

Angående *arbetet inom MRO* nämndes att remissbevarande har genomförts och pågår, nu tillsammans med JHRF. I en av remisserna, den på *Ny museipolitik*, gäller det att framföra oro för vad som händer med det centralorganisationsbidrag som JHRF och MRO erhåller – det omnämns inte i betänkandet. Björn von Sydow hade till Per Englund framfört önskemålet att de båda organisationerna bör ha en röst och leva upp till föreningsdemokratin. Red framförde problemet att i många föreskrifter och förordningar används termen *museijärnväg* även när museitågen på statens spår (också) ingår.

Ragnar Hellborg informerade om att MRO tecknat ett ramavtal med *Previa* för läkarundersökningar m m som föreningarna kan ansluta sig till om man vill – det innebär att man slipper den årskostnad som egna avtal oftast inneburit. Man kan rekvirera en hängavtalsblankett, fylla i den och skicka in till Previa.

MRO arrangerade det årliga *säkerhetsseminariet* i Mjölby 2016-01-16–17 med 24 närvarande – det är MROs viktigaste uppgift. Det blir en bok om MROs kontakter med Transportstyrelsen m fl för att få bort de skyhöga avgifterna – manuset är redan klart.

Åke Paulsson berättade om *Tågsläpp 2016*, som blir 2016-04-24 och till vilket 22 föreningar har anmält sig – klart färre än tidigare år. Han framhöll att Tågsläpps grundprinciper är att det ska vara samma dag i hela

FRÅN STYRELSEN forts

Sverige, att ha öppet 10–16, att det ska vara ett Öppet-hus-arrangemang samt att man ska bjuda på gratis kaffe. En ändring gentemot tidigare år är att man nu får köra tåg, något som ett antal föreningar önskar. Man får nu även ta betalt – det är upp till varje förening att göra det eller ej.

Åke Paulsson berättade om *Almedalen 2016* att man är på plats måndag–onsdag (2016-07-04–06) och att samarbetet inom ThN-gruppen flyter allt bättre, även om en av dem, EAA, inte deltar i år. MRO PR-grupp, som bl a sköter Almedalsdeltagandet, skulle behöva stärkas med en person – intresserade får gärna höra av sig. En fråga om vad Almedals-arbetet innebär besvarade han med information och marknadsföring inför deltagandet, att bemanna vagnen och på plats informera om vad man sysslar med samt svara på frågor. Arbetet i gruppen handlar om mer än Almedalen.

Per Englund berättade att det sker ett omtag med *tjejgruppen* m h a MRO sekreterare Alexandra Sjöberg och SSS ordförande Mimmi Mickelsen. Det handlar även om bidraget till tjejakтивiteter som MRO delat ut.

Angående *FEDECRAIL* sände mötet en hälsning till Sten Erson-Wester, som blivit sjuk, och det meddelades att det blir nya sekreterare både i HOG-gruppen och i FEDECRAILs styrelse – den förstnämnde blir eventuellt en svensk.

Red informerade om *Tågsommar*, som återigen minskat till 28 sidor och får betydligt färre annonser men ungefär samma antal texter. Samdistributionen med de andra broschyrerna har upphört, men man gör fortfarande en gemensam distributionsannons. Det blir inget medskick med AoH p g a att tidningen verkade vara på väg att upphöra när Tågsommar 2016 skulle planeras – tidningen har nu ”återuppstått”, varför det kan bli omstart på samarbetet 2017. Flera tipsade om tryckerikontakter och red fick en applåd för väl genomfört Tågsommararbete.

Beslutades att anordna *höstmötet* i Hesselby 2016-10-01–02 med GHJ som värd och ett erbjudande från NBVJ om att vara *vårmötesarrangör* 2017 togs tacksamt emot.

FEDECRAIL har sänt ut en *kolenkät* för att kunna visa på denna sektors lilla påverkan – MRO och JHRF samlar in svar och skickar till FEDECRAIL. JTV efterlyste *utbildningsmaterial på maskinsidan* och samarbete med ångbåtssidan, bra material hos ÖSIJ, kopiering av 1949 års ånglokslära och Schnells handbok för lokeldare framhölls. Tips skickas till hakan.norden@gmail.com. Åke Paulsson informerade om funderingar på nytt sätt att ta ut *medlemsavgift* samtidigt som målet också är att få något ökade intäkter. Efter diskussion enades man om (ca) 2 % på trafikintäkterna med 1 000,- som lägsta och 10 000,- som högsta belopp – det färdiga förslaget kommer att framläggas för höstmötet för beslut. En *ordförandekonferens* som skulle fokusera på ordförandenas (och styrel- Spårbyuren 2/16

ernas) roll i säkerhetsarbetet aviserades. Den *fria entrén* på centralmuseerna kommer att ge alla små museer som tar betalt problem – ArbetSam driver denna frpga, bl a om höjning av arbetslivsmuseibidraget som kompensation. Ragnar Hellborg informerade om en bok om *Aspa Järnvägar* och berättade att en bildgåta på höstmötet avsåg *Delsbo station* samt avslutningsvis informerade red om JHRFs planerade *arbetsmiljöseminarium* i Örebro 2016-04-02. (red 2016-03-05)

JHRF arbetsmiljöseminarium

ägde rum i Örebro 2016-04-02 med 15 deltagare inklusive seminarieledaren Richard Wester från Arbetsmiljöverket och Stefan Blomstrand från JHRF.

Vad gäller?

- Gällande trafikeringsavtal?

- Vad gäller runt omkring (hjälm, skyddskläder, hörselskydd m m)

Bara för att ett ärende inte berör arbetsmiljöverket så kan det ändå röra sig om ett civilrättsligt ansvar (gentemot polis, räddningstjänst etc).

Vem är arbetsgivare och vem är arbetstagar?

Arbetsgivare kan vara både fysisk och juridisk person. Ersättningen avgör om ett affärsförhållande är anställning eller inte! Takbyte där grannen hjälper till och får en flaska som tack är ett anställningsförhållande. FAS-3 innebär arbetsgivaransvar! Avtal med arbetsförmedlingen om vem som ansvarar för arbetsmiljö. Föreningen anmäler till arbetsförmedlingen, AF i sin tur anmäler till arbetsmiljöverket. AF är arbetsgivare för fas-3. Underentreprenörer? Avtal som kan innebära arbetsmiljöansvar. Samordningsansvar - styrelsen, ägaren etc.

Vem är ansvarig för ett fast driftställe? Den som råder över platsen (äger/använder).

Delegering? Ska vara en angiven funktion. Kvittera!

Riskbedömning. SAM – systematiskt arbetsmiljöarbete! Regelbundet arbete.

Regler och rutiner. Skapa projektregler så att alla som jobbar på ett driftställe vet vad som gäller – kvittera regel. Kontrollera och dokumentera.

En ansvarig ska finnas för verksamhet som pågår.

Men allt går tillbaka till frågan ”är personen arbetstagar eller inte?” Arbetstagar definition: Utgår ersättning till arbetstagar? Vad räknas som ersättning – fria resor, rabatt etc? Måste vi veta att personen gör ett jobb vid varje tillfälle? Någon som skrapar en vagn en kväll i verkstaden? Arbetstagar är skyldig att följa givna lagar, föreskrifter och regler. Arbetsmiljölagen. Skapa regler och få dem kvitterade. Vad krävs för att vistas på driftstället (skyddsmaterial, utbildning m m)? Vem får använda en viss maskin/utrustning? Vad händer om man bryter mot uppställda regler – konsekvens? (Gäller även t ex trafikeringsavtal m m) Även om det inte är en fråga för arbetsmiljöverket kan det vara en fråga för det civilrättsliga systemet.

Förebyggande arbetsmiljöarbete – meningen är att olyckor inte ska inträffa!

FRÅN STYRELSEN forts

Steg 1: Identifiera riskmoment. Prioritera. Skapa åtgärder. Delge/kvittera. T ex åldersgränser, besiktningar, utbildningar, regler, anslag vid farliga platser, skyddsmaterial ute i verkstaden m m.

Förslag: Skapa behörighetslappar (t ex A7 i plastficka) för olika maskiner/moment.

Lokal skyddsombudsorganisation? Skyddsombud utses av arbetstagare! Vi är alla våra egna skyddsombud och vi kan alla stoppa arbete som är farligt. Facket kan skicka ut ett regionalt skyddsombud om det finns anställda i föreningen. Använd de kompetenser som finns inom föreningen, finns skyddsombudskompetens inom föreningen – dra nytta av den! Hur får vi ”personalen” att rapportera avvikelser? Arbetsgivaren har ansvar att utreda och förebygga olyckor.

Skapa verksamhetsområden med utsedd ansvarig för aktuellt område. Gå skyddsronder. Identifiera risker, gör riskbedömningar och skapa åtgärdsplaner. Delge ”personalen”. Ha samrådsmöten mellan alla ansvariga med regelbundet intervall. Ha uppföljningar i verksamheten. Dokumentera och datera arbetsmiljöarbetet.

Vem får ta in nya redskap/moment i verksamheten? Vem gör riskbedömningar och åtgärder angående dessa? Är styrelsen/ansvariga medvetna om vilka regler som gäller inom föreningen angående riskhantering (analys, bedömning, planer)?

Ensamarbete. Finns rutiner för ensamarbete? Kontakta någon när man kommer och går? Vem utvärderar säkerheten, vilka säkerhetsbedömningar finns? Eget arbete i föreningens lokaler och med föreningens verktyg/maskiner?

Bygg ett regelverk! Handfast, klart och tydligt, kortfattat, gärna i punktform!

Arbetstidslagen. Lagen i sin helhet är dispositiv, d v s kan förhandlas bort till vissa minimitider. Arbetsgivare och arbetstagare kan komma överens genom under-tecknat avtal (t.ex. kollektivavtal). Finns inget kollektivavtal gäller arbetstidslagen rakt av. Ett bra riktmärke kan vara Almegas branschavtal.

Hur förhåller vi oss till personer som kör hos flera ”arbetsgivare”? Är lagen tillämplig över huvud taget med tanke på att föreningarna inte är arbetsgivare?

Viloperiod om 11 timmar mellan arbetspass. Max 48 timmars arbetstid per vecka i snitt över en beräkningsperiod om 4 månader. Rast efter max 5 timmar.

Bra föreskrifter att läsa:

- Föreskrift för systematiskt arbetsmiljöarbete
- Arbetsplatsens utformning
- Besiktning av trycksatta anordningar
- Stegar och arbetsbockar
- Ensamarbete

Sammanfattning. Vi vill inte hamna i en situation där vi ens måste fundera över om vi är arbetsgivare eller inte, då har det redan hänt en olycka och det ska vi undvika genom systematiskt arbetsmiljöarbete!
Vem är ansvarig för en viss verksamhet/plats/uppgift? Finns delegation dokumenterad och signerad?
Vilka risker har vi i verksamheten? Skyddsronder – riskinventering. Rutiner – uppföljning.

Börja jobba med dessa frågor, men stressa inte fram ett resultat bara för att vi har pratat om det idag. Se det som ett långsiktigt arbete som får ta tid men som blir bra!

Nu har vi lite mer kunskap att börja ta tag i de här viktiga frågorna också.

JHRF är villiga att öppna upp en diskussion runt detta om medlemsföreningarna är intresserade.

Intresse finns från representerade föreningar att JHRF skissar på att ta fram branschgemensamma riktlinjer för arbets- och vilotider inom musikbranschen, med avseende både på professionella och lekmannamässiga lokförare.

Skapa arbetsgrupp JHRF-MRO-SJVM(-TRV-TS-polisen?) om att komma åt spårsping i samband med museala arrangemang? (*Stefan Blomstrand 2016-04-02 från JHRF hemsida*)

ArbetSam årsmöte och museidagar

Rubricerade ägde rum i Varberg med omgivning 2016-04-08—09 med över 130 deltagare.

Världsarvet Grimeton hälsar välkommen

Camilla Lugnet, VD för *Stiftelsen Världsarvet Grimeton*, ursäktade för att det är trångt eftersom anläggningen inte är tänkt för stora besök och tackade föreningen *Alexander – Grimetons Veteranradios Vänner* för stödet för bevarande av radiostationen och att insatsen för den blivit ett världsarv. Hon meddelade att det senare kommer en presentation av föreningen och verksamheten samt avslutade med lite praktisk information om utrymning m m.

ArbetSam hälsar välkommen

Anna-Lena Grusell från ArbetSam meddelade att hon skulle fungera som moderator under dessa presentationspass. Anders Lind, ArbetSams ordförande, inledde med att det var trevligt att vara här och att det blivit över 130 deltagare. Han tackade för att ArbetSam fått komma hit, Varbergs kommun som har lovat bidrag om 13 000,-, Hallands kulturhistoriska museum som bjuder på lunchen samt alla arbetslivsmuseer som visar sin verksamhet under Museidagarna. ArbetSam växer och växer – från starten med 60 museer är det nu 526 museer och 21 organisationer som är medlemmar. Vad skulle museisverige vara utan er? Arbetslivsmuseerna lyfter Sveriges historia. Det handlar om de många människors historia - om inte arbetslivsmuseerna skulle berätta denna historia skulle ingen göra det. Industrisamhällets kulturarv är helt beroende av ideella krafter.

FRÅN STYRELSEN forts

Dessa bedriver verksamheter kostnadseffektivt – 1 kr i insats ger 10 kr tillbaka.

ArbetSam har under året träffat Kulturdepartementet, RAÄ och Kulturrådet och det har blivit i varje fall 8 MSEK att söka i arbetslivsmuseibidrag. Samhället fattar inte vad man får ut av att stödja detta område – en liten peng kunde vara 80 MSEK. Utbildningsverksamheten har varit stor och denna har ArbetSam bedrivit har tillsammans med Arbetets museum. Ett projekt som fortsätter är arbetslivsmuseerna som klassrum – ArbetSam har fått stöd från Kulturrådet för detta. Broschyren *Museiguiden* fortsätter att utvecklas och finns nu också som app. Det finns mycket att besöka! ArbetSam har ett fantastisk fint kansli på 1,5 tjänster som klarar allt kringarbete – för en nationell organisation blir kansliet viktigt. Han avslutade med att tacka kansliet för allt jobb.

Invigning av Museidagarna

Anna-Lena Grusell hälsade nästa talare, som är ledamot av Riksdagens kulturutskott, välkommen. Anna Wallentheim tackade för att hon fått komma hit. Lokalen var inte vad hon förväntat sig utan bättre! Hennes sambo hade undrade om hon var nervös inför detta. Hon svarade att hon är nervös för att snart ska bli mamma, men inte för att tala. När hon studerat listan över tidigare invigningstalare undrade hon om inte ArbetSam frågat fel person? Men det är ändå jätteroligt att vara här liksom att vara ledamot av kulturutskottet, där hon för (S) sedan 2014 och ansvarar för bl a museifrågor. Hennes bakgrund är från musik och idrott. Hon älskar dock att gå på museum. Därför var det naturligt att välja kulturarv som område. Hon har utbildning som gymnasielärare, men har blivit högstadielärare.

Anna Wallentheim fortsatte med att det finns historier att berätta om och om igen. Arbetslivsmuseerna finns och verkar på platser där människor levt och utvecklat Sverige samt kan berätta om detta och om den vardagliga människan. Hon har ofta gått på museer som berättar om äldre historia och hon har aldrig varit med om detta som finns på dessa museer. Museerna är så mycket mer om detta. Men det ger möjlighet att fundera på hur det varit om man varit en annan människa i en annan tid. Viktigaste människan för henne var hennes mormor, som dog 2000. Hon frågade tyvärr henne inte om hennes liv och saknar detta nu. Hennes farmor är däremot ännu i livet och hon frågar henne mycket om hennes liv. De har levt olika liv: fattiga förhållanden för mormor, medan farmor däremot hade ganska bra förhållanden, med båda föräldrarna som riksdagsledamöter. De hade två olika världar, den ena (mormo- derns) är stängd, men arbetslivsmuseerna gör att dörren är lite öppen.

Hon berättade något om uppväxten och är evigt tacksam för den. Mycket tid ägnas åt att jobba med kulturarvet och fokus är på den kommande kulturarvspropositionen. Det viktigaste arbetet pågår nu och här kan hon hjälpa arbetslivsmuseerna – de borde finnas med i Spårburen 2/16

detta arbete. Hon är inte med på de stängda dörrarnas möten i Kulturdepartementet, men hon träffar ofta viktiga personer och talar då om att de inte ska glömma arbetslivsmuseerna – Kulturdepartementet verkar vara inne på detta. Detta är första kulturarvspropositionen någonsin. Man ska då göra det på riktigt och ta med föreningar som värnar, bevarar och utvecklar kulturarvet. Ni är en del av detta bevarande. Hennes stora oro är att man inte ska känna sig nöjda och alla kommer inte bli det – debatten är dock ganska tyst.

Många vill att hon ska prata med dem. Det är bara ett parti som pratar kulturarv, men det är inte vårt kulturarv – man ska i stället berätta historien om blöta och rörliga kulturarv, inte ett begränsande kulturarv. Man ska minnas tillsammans och verka tillsammans – ArbetSam verkar för detta. Det gäller också att ha öppna dörrar. Hon läste upp ett avsnitt från ArbetSams tioårsskrift: Arbetslivsmuseerna verkar för det gemensamma minnet. Hon slutade med att tacka för att hon fått komma, påpekade att hon besökt några arbetslivsmuseer och hoppas att få komma och besöka många andra. När kulturarvspropositionen ska ni komma att känna ”Yes, vi är med!”.

Presentation av ny arbetslivsintendent

Helena Törnqvist berättade att hon sedan i september 2015 försöker fylla Torsten Nilssons skor, vilket är en utmaning. Hon ska göra sitt bästa och det är roligt att träffa och jobba med er. Hon har jobbat i Motala kommun, bl a med liknande frågor, och hade då kontakt med *Sveriges Rundradiomuseum* – hon hälsade besökare välkomna dit. Detta möte ska prata om ideella krafter. Här representeras de 200 000 personer som jobbar med arbetslivsmuseer, där ideellt arbete är stort, och en del i ett demokratiskt samhälle. Dessa museer hör samman med folkrörelser och är ett bevis för ett väl fungerande samhälle. En utmaning är att skola in nya grupper, bl a ungdomar och andra som inte som är så föreningsvana. 2016-05-18 är det en konferens om detta på Arbetets museum med fokus på nya sätt att jobba, exempel på ungdomsläger samt att jobba tillsammans med skolan om kulturarvet på orten.

Presentation av och med Årets arbetslivsmuseum 2016

Staffan Beijer, *Föreningen Gotlandståget*, inledde med att tacka ArbetSam för att man blivit utmärkt. Föreningen har gått från 0 till 1 och (under 10 år) vidare till 6 km bana. Han har varit ordförande i 10 år, men varit med i styrelsen sedan 1978. 1960 lades den gotländska järnvägen ner och i Roma stod det ett tåg till 1971, men ingen skötte om det och kommunen ville åt marken. GHJ bildades 1972, och har nu 1 116 medlemmar, 7+3 personer i styrelsen, en adjungerad kassör (från en bokföringsbyrå) särskilt p g a EU-projekt och har haft en auktoriserad revisor – man har nu släppt bokföringsbyrån. Föreningen har järnvägen GHJ, är infrastrukturförvaltare och är Järnvägsföretag mot Transportstyrelsen. Man har ett ganska tufft regelverk och blir granskade i år inför vilket det pågår revision av föreskrifter.

FRÅN STYRELSEN forts

Föreningen ska visa upp den gotländska järnvägen och har, förutom trafik, tidskriften Spårstumpen, hemsida, Facebook och folder. Marknadsföring är annonsering, bl a i Gotlandsguiden, och föreningen har kontakter med arrangörer av gruppresor och kryssningstrafik och hade förra året några sådana evenemang. Föreningen hade förra året 48 trafikdagar med tillsammans 24 500 resor. Det krävs åtta personer för att genomföra en trafikdag. Man hade 19 evenemang, en stor invigning i maj, tillsammans nästan 31 000 resor, 172 000 personkilometer. Det är 41 medlemmar i trafiktjänst: Lokförare, lokputsare, tågklarare, biljettförsäljare m m. Man är traditionellt järnvägsorganiserad med trafik-, maskin-, ban- och fastighetsavdelningar. Det går inte helt och hållet på frivillig basis: Man har en på nystartsjobb, två med förstärkt stöd och en sommaranställd i butiken. Under EU-projektet var det upp till 11 FAS3-anställda, som var fantastisk med meningsfullt arbete och där man slussat ut flera till vanligt arbete.

Två lördagar i månaden är det arbetsdagar, dessutom är ett gubbgång på plats någon gång i veckan – de har städat upp i området och renoverar nu en personvagn. Man måste ha utbildning och sådan pågår för äldre, avrostning av alla aktiva och tågklararutbildning. Föreningen har års- och höstmöte. Det ordnas trivseldagar en dag varje månad och 2016-04-11–17 är det banarbetsvecka. Föreningen samarbetar med ArbetSam och MRO, den senare organisationen är för föreningar med egen järnväg där avhandlas gemensamma frågor. Man ingår i *Turist Gotland* m m. Föreningen blev årets arbetslivsmuseum vilket är en belöning för att man genomfört ett stort EU-projekt i 10 år. Alltihop handlar om att presentera gotländsk järnvägskultur och man har inom projektet renoverat sex historiska järnvägsbyggnader. Föreningen bevarar järnvägsmateriel och letar upp gamla järnvägsvagnar som somliga anser skrot, men dock har potential. Föreningen har ett begränsat geografiskt område att bevaka, Gotland, där det fanns fem järnvägsbolag som sedan blev SJ. Gotland har även haft järnvägsindustri, *Fole Mekaniska Verkstad*, som även "exporterat" till fastlandet. Föreningen ska visa järnvägskultur på Gotland.

Han visade några bilder från projektet: Hesselby station och tåget man började med. Sedan om projektets olika etapper. Han förklarade varför man satsade på utbyggnad: Banan var för kort, man önskade samarbete med andra besöksmål, hade inte riktiga tåg och verksamheten uppmuntrade inte till återbesök. Under projektet renoverade broar och byggde ny(gammal) järnväg över en åker. Han visade de nya stationerna. Föreningen hade samlat saker under flera år – nu har de kommit till användning. Han berättade något om invigning, bl a med lok inlånat från fastlandet. Trafikintäkter är på 1,2 MSEK, men man har 2 MSEK i skuld. Man kan stödja föreningen med medlemskap, genom att åka tåg m m. Ni är alltid välkomna! Anna-Lena Grusell kommenterade presentationen att det är intressant att man paketerar kulturarv och turism.

Årets arbetsmyra

Helena Törnqvist berättade att *Årets arbetsmyra* är Ylva Bokgren från Skara. Hon är aktiv vid AGJ, där hon är spindeln i nätet som lockar till arbete, fungerar som kassör, personalbokare, informationsansvarig, biljettförsäljare och matlagare. Utmärkelsen ska lyfta fram enskilda personer som inte alltid syns men som behövs. Ylva Bokgren hälsade alla välkomna till Anten, men man måste ha föranmälan till maten. Hon uppmanade alla att titta på www.agj.net. Helena Törnqvist rekommenderade även att titta i Museiguiden. Arbetets museums vänförening står för denna utmärkelse och det blir en extrapresent från dem.

Visning av Världsarvet Grimeton

Efter lunchen ägde en introduktion rum som red inte var med på. Jan Steinbach, ordförande i *Alexander – Grimetons Veteranradios Vänner*, som har 650 medlemmar, berättade att föreningen bildades 1996 inför hot om rivning av anläggning och master. Namnet *Grimeton* kommer enligt en teori från en gammal vikingahövding och enligt en annan från en mörk växt. Han informerade om att man nu ska försöka dra igång Alexanderssongeneratoren, där motorn är på 500 hk och med 2 300 volt som driver generatoren. Anläggningen är byggd enligt 1920-talets regler. Föreningen som startar motorn underhåller också den. Anläggningen användes in på 1960-talet för kommunikation med ubåtar – långväg till, kortväg från dessa. Man kör anläggningen en gång i månaden för att hålla den igång – en man bara körde en gång per år skulle den bli svårstartad. Tre gånger per år kör man ut meddelanden. Man har 1 700 mottagare på listan och får mycket återkopplingar från dessa – ca 400 svar från mottagare världen runt. Starten lyckades och anläggningen gick igång och man sände meddelanden – dock inte ut på masterna och vidare ut i världen.

Årsmötet

92 medlemmar var närvarande med ombud och man började med stadgeenligt utlysande m m. Mötesordförande blev Camilla Lugnet, sekreterare Helena Törnqvist, justerare Elisabeth Lagvik och Ove Karlsson. Verksamhetsberättelsen presenterades, red påpekade att Gävle placerats i Medelpad i st f i Gästrikland – med korrigering av detta godkändes verksamhetsberättelsen. Kassören berättade att föreningen har ett eget kapital på 550 000,- och där det ska vara för att klara ett års verksamhet (utan bidrag och personal). Revisionsberättelsen lämnade klartecken till föreningens förvaltning. Anders Lind framhöll att de ideella krafterna betonas i verksamhetsplanen och att man ska ta hänsyn till det. Red påpekade att TUR-mässan inte längre existerar – åtminstone inte 2016 – och deltagandet i denna ströks.

Anders Lind fortsatte med att Almedalen gav kontakt med den riksdagskvinnorna som invigningstalade i år. Kulturministern har sagt att hon kan medverka i ett av årets Almedalen-seminarier. Lovisa A Grentzelius påpekade att *Wiki Loves Monuments* arrangeras i septem-

FRÅN STYRELSEN forts

ber. Anders Lind framhöll att en bra ekonomi är viktig för att klara ansvaret för personal och kunna gå in i projekt. Budgeten godkändes och det beslutades om oförändrad medlemsavgift, 450,-. Det blev omval av de flesta, dock med nyval av Göran Nilsson som suppleant respektive Agneta Ekman Wingate som revisorssuppleant. Ray Olsson blev ny i valberedningen. Någon påpekade att det saknades någon från norr om Gävle i styrelsen – han framförde det som medskick till valberedningen inför nästa år. Det blev inget hedersmedlemskap detta år. Styrelsen fick delegation att senare föreslå tid och plats för nästa årsmöte och förslag på detta kan sändas till Lovisa A Grentzelius. Mötet slutade med avtackning av Ray Olsson och att Göran Nilsson presenterade sig.

Utfärderna

Efter fredagens inledande seminarier var det dags för bussutflykt till *Derome Trä & Nostalgimuseum*. Där fanns en mängd träbearbetningsmaskiner, mängder med verktyg, skolmuseum, träsniderier, interiörer hur man bodde förr, en ”fågelskrapa” på ett träd, fyra vattenhjul i gång, en stor lokomobil som drev en ramsåg – detta demonstrerades – m m o s v. Efter detta intressanta besök var det återfärd till Varberg, Grimeton och årsmötet.

Lördagen var vi indelade i två olika grupper som besökte anläggningarna i lite olika ordning. Red deltog – via bilskjuts – i grupp 1:s aktiviteter som började med *Knobesholms Tunnbinderi*. Där fick vi se hur smördittlar blir till genom tillverkning av lock, sidor och sammansättning av allt detta till färdiga tunnor. En mindre småbana hade också funnits för att köra ut tunnorna till olika förråd – rester fanns strax utanför tunnbinderiet – och inne i anläggningen fanns spår på ställning i taket för att förflytta material utan att det skulle behövas spår inne i anläggningen. Vagnarna hade flänshjul både i ramen – för färd på banan utanför tunnbinderiet – och flänshjul på ställningar upptill för ”takfärd”.

Därefter fortsatte färden till *Berte museum – Livet på landet*, som hade startats kring önskemålet att bevara några få maskiner men där resultatet blev ett helt lastbilslass med saker. I museets 1 500 m² finns en mängd av jordbrukets maskiner, uppbyggda miljöer från en gammal lanthandel, skola, smedja m m – och dessutom en mängd fascinerande andra saker. Efter en gemensam lunch fortsatte färden till *Svedinos Bil- och Flygmuseum* i Ugglarp utmed gamla riksvägen. Museet startades av den på sin tid kände trollkarlen *Svedino*, som redan på 1950-talet började samla gamla bilar och så småningom flygplan. I museet finns 130 bilar och 40 flygplan och en del av de senare är inte precis några små pjäser – man har bl a en hel del av flygvapnets klassiska plan.

Till sist besökte vår grupp *Fotomuseet Olympia* i Falkenberg som håller till i Falkenbergs första biograf. Där fanns alla möjliga upptänkliga – och oupptänkliga Spårburen 2/16

– kameror och andra fotoprylar, bilder av den kände fotografen Lennart Nilsson, färgbearbetade av Falkenbergsfotografen Gillis Häagg med dennes unika metod m m. Det fanns även en mindre leksakssamling, bl a ett tåg. Efter detta intressanta och avslutande besök var det med viss bävan som red skiljdes från bilsällskapet (Sven Jönsson från BHRF m m och namnen Anders Svenson från SÅF) för att åka med bussen till Varberg och tåget hem – denna buss hade kört vilse flera gånger under dagens utfärd. Red tröstade sig dock med god marginal till tåget, men denna del av körandet gick bra och vi var framme i Varberg långt före utsatt tid! (red 2016-04-08–09)

Ban on Coal – FEDECRAIL

FEDECRAIL har under våren samlat in uppgifter om de europeiska museibanornas och utfärdsföreningarnas stenkolsförbrukning. Detta med anledning av att det diskuteras på EU-nivå att införa ett förbud mot fossila bränslen vilket allvarligt skulle påverka de museala ångtågen. FEDECRAIL avser att lobba för att den järnvägmuseala branschen ska bli undantagen med motiv att vi endast står för en mycket marginell del av den europeiska stenkolsförbrukningen.

För JHRFs del har vi samlat in uppgifter från berörda medlemsföreningar (åtminstone någon som antas använda stenkol har ännu inte hört av sig – sänd gärna in också edra uppgifter!) och om man relaterar JHRFs (inklusive SJVM) samlade årsförbrukning med den totala stenkolsförbrukningen i Sverige (3 000 000 ton 2012) så handlar det om storleksordningen drygt 0,05 promille. JHRF samlade stenkolsförbrukning är m a o knappt mätbar relaterat totalförbrukning. Även om undantag ges för ångtåg i en framtida EU-förordning om förbud mot fossila bränslen så kommer det förmodligen bli både svårare och dyrare att köpa in stenkol. Det är därför angeläget att fortsätta det påbörjade arbetet med att hitta alternativa bränslen till våra ånglok. (Baserad på notis i MRO-Aktuellt 2/16 men ändrad och kompletterad till JHRFs motsvarande uppgifter av red)

Remissvar och skrivelser

Här kommer tre remissvar, insända i mars och början av april – dessa har sänts in tillsammans med MRO:

Remissvar avseende Riksantikvarieämbetets rapport om Översyn av regelverket om kulturföremål (Ku2013/1344/KA)

Inledning

När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar och Sveriges Järnvägsmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltd av Trafikverket.

Riksorganisationerna JHRF och MRO deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivs-*

FRÅN STYRELSEN forts

museernas Samarbetsråd (ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det *rörliga* och industriella *kulturarvet*.

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågtrafik, huvudsakligen på statens spåranläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

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

Museibanornas Riksorganisation (MRO)

MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, dvs 22 föreningar vars syfte är att restaurera, eller rekonstruera, och i drift visa en fullt fungerande äldre järnväg, eller spårväg. Alla MROs medlemmar har fullt ansvar för egen bana och trafik. Medlemsbanornas olika bakgrund och förutsättningar ger givetvis besökarna möjlighet att uppleva många olika typer av äldre järnväg, alltifrån normalspår till den smalaste spårvidden 600 mm. Även spårvägstrafik finns representerad bland medlemsbanorna. Museibanorna visar inte enbart upp rullande materiel från en förfluten tid utan bevarar och återskapar hela järnvägsmiljöer med allt från byggnader till uniformer på tjänstgörande personal

För att bli medlem i MRO krävs att föreningen kan inlemmas i en för medlemmarna i relevanta avseenden homogen grupp. Denna grupp karaktäriseras av:

- Verksamheten omfattas av järnvägslagen eller av lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Medlemmarna är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag respektive spårinnehavare och trafikutövare enligt lagstiftningen.
- Det övergripande målet för verksamheter är att i drift visa en i möjligaste mån historiskt korrekt äldre järnvägs- eller spårvägsverksamhet
- Biljettintäkter och försäljning utgör den huvudsakliga inkomstkällan och verksamheten grundar sig väsentligen på ideellt, oavlönat arbete.

Sammanfattning

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation ser positivt på införandet av ändringarna enligt Riksantikvarieämbetets rapport. Förbunden arbetar, tillsammans med kollegorna inom ThN, aktivt på att det rörliga kulturarvet ska få en stärkt bevaranderätt, liknande det fasta kulturarvets, vilket kan komma att påverka Kulturmiljölagen. Förbunden pekar på att det äldre (än 150 år) svenska järnvägs-kulturarvet oftast är utlandstillverkats, har funnits länge i Sverige men samtidigt är intressant för briter genom att motsvarande tidsperiod saknas i brittiska samlingar. Dessutom bör även enstaka detaljer från transportmedel och föremål som använts vid driften av dem inkluderas i be-

greppet ”transportmedel”. JHRF och MRO tillstyrker återkommande justering av värdegränserna.

Förbunden påpekar att det industriella kulturarvet, inte bara hantverksmässig framställning, också behöver beaktas samt att gränsdragningar mellan dessa är svår för äldre industriproduktion. Avslutningsvis ser förbunden potentiella problem med att EU-förordningen om utförelse av kulturföremål har andra ålders- och beloppsgränser än de av rapporten föreslagna, bl a för *Transportmedel*.

Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tillstyrker förslagen till ändringar av Kulturmiljölagen (1988:950) och Kulturmiljöförordningen (1988:1188) men önskar nedan samtidigt framföra ett antal kommentarer till Riksantikvarieämbetets rapport.

Rapportens punkt 2.2 *Avgränsning*

JHRF och MRO arbetar, tillsammans med kollegeriksorganisationerna inom Transporthistoriskt Nätverk, aktivt på att det rörliga kulturarvet ska få en stärkt bevaranderätt och därmed få en liknande status som det fasta kulturarvet. Detta innebär på sikt behov av ytterligare ändringar i Kulturmiljölagen.

Rapportens punkt 3.4 *Det nationella kulturarvet*

Äldre järnvägsfordon, dvs mer än 150 gamla, i Sverige tillverkades nästan uteslutande i utlandet, framförallt i England och Tyskland. JHRF och MRO ser därför positivt på att uppdelningen i svenskt och utländskt ursprung tas bort.

Rapportens punkt 3.6 *Motiv för en utförelselagstiftning*

Förbunden ser gärna en stärkt bevaranderätt för lösa föremål – jämför ovan.

Rapportens punkt 3.8 *Motverka utarmning av det nationella kulturarvet*

De svenska ”nationella skatterna” av äldre järnvägsföremål är som ovan påpekats oftast av utländskt ursprung. Det innebär bl a att det Sverige finns ett unikt bestånd av lok tillverkade i England på 1850- och 1860-talet där motsvarighet saknas i de brittiska fordonssamlingarna.

Transportmedel bör även inbegripa enskilda detaljer från ”transportmedel” och inte enbart kompletta dylika. Exempel är de delar till det första i Sverige byggda lokomotivet *Förstlingen* som förvaras på Sveriges Järnvägs-museum i Gävle eller den originalboggi från 1887 till ett Decauvillelok som innehas av ÖSLJ.

I kulturarvet kring transportmedel ingår också de föremål och artefakter som använts för driften typ tele-

FRÅN STYRELSEN forts

grafapparater, uniformer och semaforer för att nämna några.

Rapportens punkt 5.1.1 Föremåls ekonomiska värdegränser

Förbunden tillstyrker återkommande justering av värdegränserna.

Rapportens punkt 5.1.3 Föremåls ursprung

Som tidigare påpekats är det äldre svenska järnvägskulturvetet företrädesvis av utländskt ursprung, men har befunnit sig i landet över 150 år.

Det framhålls att dessa bestämmelser endast bör avse hantverksmässigt framställda föremål, men förbunden önskar framhålla att även det industriella kulturvetet behöver beaktas liksom att avgränsningen mellan hantverk och industriproduktion kan vara svår för industriproduktion som är äldre än 100 år.

Bilaga 4 Författningsförslag

Uppenbarligen avses den nyligen borttagna bilaga 1 i Kulturmiljölagen ersättas av referensen till kategorierna enligt bilaga I i EU-förordningen (EG) nr 116/2009. JHRF och MRO vill dock påpeka att dennas definitioner kan leda till oklarheter eftersom dessa på sina ställen avviker från de i Riksantikvarieämbetets rapport föreslagna. Text gäller enligt denna förordning 75 år och 50 000 EUR för kategori A14 *Transportmedel* jämfört med rapportens förslag på 100 år resp 100 000 SEK.

Remissvar avseende betänkandet *Ny museipolitik (SOU 2015:89)*

Inledning

Se föregående remissvar.

Sammanfattning

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tillstyrker utredningens överväganden och förslag men önskar framföra ett antal kommentarer till betänkandet. Fyra järnvägs- och spårvägmuseer tillhör det allmänna museiväsendet: *Sveriges Järnvägsmuseum*, *Järnvägsmuseet Kristianstad*, *Spårvägsmuseet* och *Järnvägens Museum Ängelholm*. Några av dessa har vänföreningar eller samverkande föreningar. JHRF och MRO deltar i Transporthistoriskt Nätverk (ThN). Förbunden ser med viss oro på införandet av fri-entré-reformen och dess möjliga påverkan på små museer, oftast beroende av entréintäkterna. Särskilt museitågen är beroende av biljettintäkter. Museijärnvägar och övrig järnvägsmuseal verksamhet har utretts av en statlig utredning som resulterade i betänkandet SOU 1979:18. Detta ledde bl a till införandet av ett

statsbidrag till museijärnvägar, föregångare till dagens arbetslivsmuseibidrag.

JHRF och MRO påpekar att mycket av järnvägs- och spårvägsforskningen är amatörforskning som leder till en omfattande bokutgivning, att arkiv och bibliotek, bl a hos Sveriges Järnvägsmuseum används flitigt samt att användandet av internetfora spelar en aktiv roll. Nätforana innebär dock att behovet av medlemskap i föreningar minskar. MRO har en tjejgrupp som uppmantrar kvinnors nätverk och stöder kvinnoinriktade aktiviteter. På en av museibanorna, ÖSIJ, genomförs då och då trafikdagar med enbart kvinnor som aktiva. Museibanor och järnvägsmuseer finns, bl a p g a utrymme-skrav och markpriser, oftast i glesbygd, där de dessutom oftast utgör ett betydande besöksmål på sin ort. Riksorganisationerna, både förbunden och andra, fungerar också som samverkansorgan. JHRF och MRO föreslår att Arbetets museum får tillskott av medel för en förstärkt samordningsfunktion, t ex genom att det nuvarande projektet med utbildningssamordning permanentas.

Sveriges Järnvägsmuseum genomför, tillsammans med Järnvägsmusei Vänner, ett lyckat arbete med att skanna fotografier och ritningar. Även Spårvägssällskapet skannar ritningar. Av JHRF, MRO och Sveriges Järnvägsmuseum samarrangerade branschseminarier är ett exempel på samverken, men det kan bli mer. Broschyrdistributionssamverkan mellan det allmänna museiväsendet och arbetslivsmuseerna är en samverkan som kan utvecklas betydligt. Skoltrafiken på museibanorna, som tidigare varit omfattande, har till större delen försvunnit p g a skolsektorns ekonomiska problem. I stället har i en del fall trafik för pensionärsgrupper tagit över...

Besöken på järnvägens och spårvägens kulturarv handlar till större delen om resor med museitågen – dessa resor räknas även som besök i Kulturanalys museistatistik. Efter att i slutet av 1900-talet ha ökat kraftigt har utvecklingen av nyare bevaranden stagnerat på senare år. Bevarandet har många former: museibanor, museer, museitåg på statens spår och dressinuthyrning på nedlagda banor, där de senare i varje fall innebär att själva banan bevaras. Kvantitativ mångfald inom sektorn innebär att kulturarv kan få förbrukas för att kunna levandegöras – rörligt rörligt kulturarv. Ett integrationsprojekt som innebär möjlighet för duktiga invandrare hantverkare att vara med och renovera museifordon har startats genom *Rotary*. De föreningsaktiva har oftast en god blick för vad från samtiden som är värt att bevara för framtiden och sektorn åstadkommer också en koppling mellan kultur och teknik. I en del fall framhålls det historiskt korrekta utförandet mest som en intern fråga, men rätt hanterad kan den utnyttjas i berättelsen om kulturarvet för besökarna. JHRF och MRO ser positivt på ökad möjlighet att överlåta föremål ur det allmänna museiväsendets samlingar till föreningar och enskilda inom det rörliga kulturarvet, bl a för en ökad möjlighet till levandegörande av kulturarvet. Även ökad samverkan med det allmänna museiväsendet, t ex om evenemang, är positivt.

FRÅN STYRELSEN forts

Förbunden ser risk för kompetens- och kontinuitetstapp om den nya myndigheten lokaliseras på en helt annan plats än de myndigheter den ska ersätta. JHRF och MRO pekar på en potentiell möjlighet till att bidragsstödda samverkansprojekt också kan innefatta aktörer utanför det allmänna museiväsendet, önskar uppmärksamma att det finns ett bidrag inom museisektorn som utredningen inte uppmärksammat, statsbidraget till ideella organisationer inom kulturmiljöområdet (SFS 2014:108), som både bör vara kvar och få ett utökat belopp, samt att arbetslivsmuseibidraget är såväl uppskattat som kostnadseffektivt och även det bör få ökade medel. Förbunden påpekar att arbetslivsmuseernas deltagande i museistatistiken inte får tappas bort vid flytten från *Kulturanalys*. Det finns risk för konkurrensproblem mellan museibutiker, föreningars försäljning och småföretag eftersom de flesta aktörer (även säljer samma boksortiment.

Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tillstyrker utredningens överväganden och förslag men önskar nedan samtidigt framföra ett antal kommentarer till betänkandet, bl a för att belysa förhållanden avseende det rörliga kulturarvets bevarande i allmänhet och järnvägens i synnerhet.

Betänkandets avsnitt 1.3 Förslag till förordning (2016:XX) med instruktion för Myndigheten för museer och utställningar

JHRF och MRO önskar framföra sin oro för vad som händer med Riksantikvarieämbetets bidrag till (riks)organisationer, se nedan.

Betänkandets avsnitt 3.5 Det starka samhällets minnesinstitutioner

Inom järnvägs- och spårvägsområdet finns ett antal museer som tillhör det allmänna museiväsendet: det nationella museet *Sveriges Järnvägsmuseum* (del av Trafikverkets museer) i Gävle, de regionala museerna *Järnvägsmuseet Kristianstad* (del av Regionmuseet Kristianstad) och *Spårvägsmuseet* (del av Trafikförvaltningen vid Stockholm Läns Landsting) samt det kommunala museet *Järnvägens Museum Ängelholm*. Järnvägens och spårvägens museiföreningar har mycket samarbete med dessa, en del av dem i mer organiserad form, som JHRF-medlemmen *Järnvägsmusei Vänner*, som är vänförening till Sveriges Järnvägsmuseum, JHRF-medlemmen *Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar*, som har ett omfattande samarbete med Järnvägsmuseet Kristianstad samt *Spårvägsmuseets Vänner*, vänförening till Spårvägsmuseet.

Betänkandets avsnitt 3.6 Nya museer

Knutet till Arbetets museum finns även sedan 2014 *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), ett nätverk av tio riksorganisationer inom det *rörliga kulturarvet*, d v s transporthistoria med anknytning till industrihistoria Spårburen 2/16

där JHRF och MRO är två av de ingående riksorganisationerna. Nätverkets tio riksorganisationer samlar ca 1 500 föreningar (och motsvarande) med tillsammans närmare 200 000 medlemmar.

Angående fri-entré-reformen önskar förbunden framföra att vi ser en risk för att fri entré på centralmuseerna ”sätter standard”, d v s att den vanlige museibesökaren i framtiden förväntar sig att det ska vara gratis att gå på museum. Detta är förödande för de små, oftast ideellt drivna, arbetslivsmuseerna, som också järnvägens och spårvägens museiverksamheter tillhör. Dessa museer behöver sina entréintäkter och riskerar att få uppleva konflikter med besökarna i entrékassorna. Mycket av verksamheten består dessutom av framförande av museitåg, på egna banor (museibanor) eller på statens spår, och där är beroende av biljettintäkterna ännu större.

Betänkandets avsnitt 4.1 Museipolitiska utredningar sedan 1960-talet

Även museijärnvägarna och övrig järnvägsmuseal verksamhet har utretts i en statlig utredning 1978/79. Denna lämnade betänkandet *Museijärnvägar* (SOU 1979:18). Resultat av utredningen blev, förutom att museijärnvägarna och även övrig järnvägsmuseal verksamhet uppmärksammades av samhället, ett riktat projektbidrag till museijärnvägar om 0,25 MSEK per år från 1980-07-01 (SFS 1980:289). Bidraget administrerades av *Statens Kulturråd* med stöd av en referensgrupp med deltagande från bl a riksorganisationerna och det nationella museet Sveriges Järnvägsmuseum. Bidraget förändrades något 1984 (ny förordning SFS 1984:579) och kompletterades dessutom med ett liknande projektbidrag för arbetslivsmuseer (SFS 1984:460), också på 0,25 MSEK per år. Efter några år slogs dessa båda bidrag ihop till en gemensam pott om 0,5 MSEK per år, dock fortsatt med separata bidragsförordningar. Dessa båda bidragsförordningar upphävdes 2001-01-01, men enligt vår minnesbild förekom ingen utdelning av dessa bidrag de sista åren. 2001-01-01 uppstod så det ny arbetslivsmuseibidraget – mer om detta nedan.

Betänkandets avsnitt 4.4 Kärnverksamhet – ”för lite och för sakta”

Mycket av den järnvägs- och spårvägshistoriska forskningen är amatörforskning – denna är ganska omfattande och leder bl a till utgivning av många böcker (stora förlag i sammanhanget är *Frank Stenvalls Förlag*, JHRF-medlemmen *Svenska Järnvägsklubben* och *Trafik-Nostalgiska Förlaget*). Järnvägsforskarna använder sig flitigt av arkiv och museer – samverkan med Sveriges Järnvägsmuseum är särskilt omfattande. JHRF-medlemmen och stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum *Järnvägsmusei Vänner* har en nyckelroll, både genom att regelbundet (två gånger per år) kalla till forskarträffar på Sveriges Järnvägsmuseum, där amatörforskarna möter forskningsprofessionen hos museet, och tillhandahållandet av internetforat *Järnvägshistoriskt Forum*, där en mängd debatter, frågor och svar hanteras dygnet om.

FRÅN STYRELSEN forts

MRO har tagit hand om genusperspektivet genom en sedan några år etablerad *Tjejgrupp*. Denna arbetar med att skapa nätverk mellan aktiva kvinnor vid museibanorna, uppmuntrar kvinnor att delta i de traditionellt manliga verksamheterna på banorna, som trafik och maskin, samt har några år delat ut bidrag – som föreningarna fått söka – till riktade kvinnoaktiviteter vid banorna. Ett exempel på en regelbunden kvinnoaktivitet är kvinnotrafikdagen vid *Östra Södermanlands Järnväg*, då samliga funktioner i säkerhetstjänst – lokförare, Eldare, tågklarare och tågchefhavare – är kvinnlig personal.

Betänkandets avsnitt 4.6 Nationellt ansvar – ”Stockholmsdominans”

Museibanor och järnvägmuseer finns, liksom övriga arbetslivsmuseer, ofta i glesbygd. Förklaringen är enkel: Bevarandet av anläggningar och rullande materiel är yrkrävande och har oftast svårt att konkurrera om marken i storstadsområden med sina höga markpriser och stora tryck på alternativ användning av gammal järnvägsmark. Dessutom når denna museiverksamhet ofta andra grupper av besökare än de traditionella museibesökarna, som män och barnfamiljer.

Betänkandets avsnitt 4.7 Samverkan – ”outnyttjad potential”

Riksorganisationerna JHRF och MRO samt ArbetSam fungerar också som samverkansorgan inom denna sektor. Dessutom finns det organiserat samarbete med närliggande sektorer genom Transporthistoriskt Nätverk, se vår punkt 3.3. Exempel på samverkan är säkerhetsseminarier som såväl JHRF som MRO anordnar, en gemensam utbildningsorganisation, som JHRF har etablerat samt ArbetSams omfattande utbud av kurser i olika ämnen.

Betänkandets avsnitt 5.5.1 Förslag om en koordinatorsfunktion

JHRF och MRO föreslår att t ex Arbetets museum ges en motsvarande medelstilldelning som Riksförbundet Sveriges museer för att kunna ha en förstärkt samordningsfunktion för det rörliga kulturarvet och de över 1 400 arbetslivsmuseerna. T ex skulle det treåriga projekt för utbildningssamordning som pågår på museet kunna permanentas.

Betänkandets avsnitt 5.5.4 Särskild samordning av digitalisering

Inom Sveriges Järnvägsmuseum pågår, med stöd av vänföreningen Järnvägsmusei Vänner, ett omfattande digitaliseringsprojekt genom ett lyckat FAS 3-projekt där hundratals fotografier, ritningar m m skannas och dokumenteras. Resultatet läggs ut publikt på nätet i *Samlingsportalen*. Via bl a nätforumet Järnvägshistoriskt Forum (se ovan) debatteras denna information intensivt och kompletteringar och korrigeringar av uppgifterna om motiv, plats och tidpunkt kommer Spårburen 2/16

fram. Svenska Spårvägssällskapet håller i egen regi på med ett liknande projekt med att skanna många tusen spårvagnsritningar.

Betänkandets avsnitt 7.3 Samverkan i olika former med andra aktörer

Samverkan mellan riksorganisationerna JHRF och MRO och det nationella museet Sveriges Järnvägsmuseum förekommer, men kan gärna utvidgas. T ex har gemensamma branschseminarier ägt rum hos Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle. Ett tydligt uppdrag till museet att samverka med den ideella sektorn i allmänhet och dess riksorganisationer i synnerhet skulle underlätta samverkan.

En enkel samverkan mellan det allmänna museiväsendet och det rörliga kulturarvet inklusive arbetslivsmuseerna vore att utbyta och exponera varandras broschyrer så att ännu fler ser vilka möjligheter till intressanta besök som finns. Särskilt angeläget är det att det allmänna museiväsendet hjälper till att sprida de nationella samlingsbroshyrerna om järnvägens, ångbåtarnas, motorhistoriens och arbetslivsmuseernas besöksmål, något man är mycket dålig på för närvarande.

Flera museibanor har tidigare haft en omfattande beställningstrafik för skolor och daghem, oftast koncentrerad till speciella gruppreseveckor under sen vår (maj). Denna verksamhet har så gott som upphört, även om man fortsatt ser en stor potential för samverkan med skolor. Problemet är nu att skolorna inte själva har råd med resorna till och på museibanorna och inte heller får låta föräldrar och elever hjälpa till med kostnaderna – resultatet blir att besöken utanför skolorna försvinner, åtminstone om dessa är förenade med kostnader. I stället har några museibanor nu fortsatt framgång med sina gruppreseveckor – för pensionärsgrupper...

Betänkandets avsnitt 7.4 Tvärsektoriella perspektiv och besöksutveckling

Besök vid museibanor och på museitågsverksamheten på statens spår handlar oftast om resor med tågen, även om det också ofta finns museer och utställningar att besöka på anläggningarna. Besöken finns numera med i den officiella museistatistiken och *Kulturanalys* har medgivit att resenärerna på museitågen ska räknas som besökare i statistiken.

Betänkandets avsnitt 9.1.1 Museiinstitutionernas utveckling

Under senare delen av 1900-talet formligen exploderade utvecklingen av bevarandeverksamheter inom arbetsliv och rörligt kulturarv inklusive järnväg med en mängd nya museer och andra bevarandeverksamheter. På senare år synes utvecklingen ha stagnerat och det har t o m lagts ner verksamheter. Bevarandet av järnvägens och spårvägens kulturarv har många former: museibanor, museer och utfärdsverksamhet på statens spåranläggningar, ofta i olika former av kombinationer. Även de som ”bara” bedriver utfärdsverksamhet med museitåg på statens spår behöver depåområden för att

FRÅN STYRELSEN forts

förvara sina fordon, men möjligheten att besöka dessa och formerna för besöken – annonserat öppethållande eller endast på förfrågan – varierar. Liksom industri- nedläggningar har fungerat pådrivande för bildandet av arbetslivsmuseer har nedläggningar av banor fungerat pådrivande för olika former av järnvägsbevarande.

En enklare form av järnvägsbevarande är etablerandet av cykeldressinuthyrning på nedlagda järnvägssträckor. Detta, som först i världen introducerades på en nedlagd del av Inlandsbanan (Oforsen–Tretjärn) för ca 35 år sedan, har blivit mycket populärt bland turister och bedrivs av både föreningar, småföretag och kommuner. I en del fall kombineras denna verksamhet med museitåg på museibanor, dock med skilda dagar och/eller sträckor för dressinerna och museitågen. Även kombination med museiverksamhet förekommer. I de fall ingen tågtrafik förekommer på dressinuthyrningssträckorna leder denna verksamhet i varje fall till bevarande av själva banan.

Betänkandets avsnitt 9.1.2 Heterogenitet – mångfald och samhörighet

Mångfald kan också ses kvantitativt: Inom bevarandet av kulturarvet har ett klassiskt konfliktområde varit det mellan att *bevara*, *bruka* och *förbruka*. Samtidigt förekommer det en diskussion om att vi bevarar för mycket. Men dessa båda diskussioner kan mötas – genom att bevara ”för mycket” går det att leva med att delar av kulturarvet brukas så att det kanske även förbrukas – om det samtidigt innebär att kulturarvet kan levandegöras och därmed på ett helt annat sätt förstås av besökarna. Dessa diskussioner är i högsta grad aktuell bland det museitågens och det övriga rörliga kulturarvets aktörer och då särskilt föreningar och enskilda.

En möjlighet för sektorn att bidra till integration och samtidigt få viktiga fordonsrestaureringsprojekt genomförda har öppnats genom ett projekt som *Rotary driver i Nätverket för Migration* tillsammans med *Migrationsverket* och *Arbetsförmedlingen*. Inom projektets ram är det tänkt att starta en mängd renoveringsprojekt där duktiga invandrade hantverkare får arbete, praktik och möjlighet att lära sig yrkessvenska – ett pilotprojekt har startat i Norrköping med renovering av en spårvagn.

Betänkandets avsnitt 9.1.3 Historiebruk och breddat deltagande

Föreningsmedlemmar och enskilda fungerar ofta som bevarandets ”spjutspetsar” – man ser vad som är på väg att gå ur bruk i samtiden och därmed på väg att bli ett kulturarv värt att bevara. Kanske är detta den ideella sektorns främsta bidrag till bevarandet av kulturarvet medan det allmänna museiväsendet får stå för månghundraåriga bevarandeperspektiven.

Betänkandets avsnitt 9.1.4 Hållbar utveckling och nya kopplingar

Järnvägens och det övriga rörliga kulturarvet genererar kopplingar mellan kultur och teknik, ökar förståelsen för betydelsen av teknisk kunskap och kan visa på en handfast teknik som lättare kan förstås av alla.

Betänkandets avsnitt 9.1.5 Den digitala utvecklingen

Angående digitalisering av fotografier och ritningar, se ovan.

Det ovan omnämnda nätforat *Järnvägshistoriskt Forum* och andra liknande, som *Postvagnen* (drivs av Svenska Järnvägsklubben) och *Forum* på Svenska Spårvägssällskapets hemsida, är flitigt besökta och har en intensiv debatt. Samtidigt suddar de också ut gränsen mellan att vara föreningsmedlem och att inte vara det eftersom forumdeltagandet inte kräver medlemskap (men däremot oftast att man registrerar sig som användare, vilket dock är avgiftsfritt).

Betänkandets avsnitt 9.1.6 Urbanisering och internationalisering

Bevarande av såväl järnvägens som övrigt rörligt kulturarv är utrymmeskrävande och förekommer därför mest i glesbygd, se ovan. Dessutom fungerar museibanorna och järnvägmuseerna liksom övriga arbetslivsmuseer ofta som det dominerande besöksmålet i sitt geografiska område.

Betänkandets avsnitt 9.1.7 Samlingscentrerad utveckling

Föreningarna tillhandahåller kunskaps- och bruksvärden genom sin möjlighet att levandegöra kulturarvet, jämför ovan. I vissa fall bevaras udda och kanske inte så representativa fordon för möjligheten att berätta en intressant historia om dem – de tillför alltså något till anläggningen som besöksmål.

Betänkandets avsnitt 9.2.1 Museiföreträdarnas uppfattningar

JHRF och MRO önskar uppmärksamma att ArbetSam deltar i Transporthistoriskt Nätverk (ThN), se ovan. Förbunden är dessutom själva medlemmar i ArbetSam liksom flera av förbundens medlemmar.

Betänkandets avsnitt 10.1 Historisk förändring men återkommande frågor

Angående längtan efter ny publik och fri-entré-reformen, se ovan.

Det förs ofta en debatt om motsättningen mellan historiskt korrekt bevarande och vad som fungerar publikt där synpunkten att det bara är de närmast insatta, oftast ”nördarna”, som uppskattar historiskt korrekta detaljer som t ex målning och fordonsmärkning. Men den motsatta synpunkten, att ett historiskt korrekt utförande också kan uppskattas och ge anläggningen mervärden,

FRÅN STYRELSEN forts

särskilt när detaljerna förklaras för besökarna, framförs också.

Betänkandets avsnitt 10.3.5 Kunskapsuppbyggnad av hög kvalitet

Som redan framförts (se ovan) är mycket av järnvägs- och spårvägshistoriska forskningen amatörforskning. Det allmänna museiväsendet kan bidra till denna, bl a genom generösa öppettider till samlingar, bibliotek och arkiv och särskilt då amatörforskarna har tid, d v s på kvällar och helger.

Betänkandets avsnitt 10.3.6 En aktiv samlingsförvaltning

JHRF och MRO ser positivt på tydligare möjligheter för det allmänna museiväsendet att överlåta föremål ur samlingarna och hoppas att förbundens medlemmar och övriga aktörer inom det rörliga kulturarvet också ska kunna komma i fråga för överlåtande av övertaliga föremål. Föreningarna har oftast helt andra möjligheter än det allmänna museiväsendet att levande det rörliga kulturarvet, d v s att visa det i rörligt tillstånd. Givetvis kan det innebära risk för förbrukning – jämför ovan.

Betänkandets avsnitt 10.3.7 Statliga museer ska nå hela landet

Samverkan med det allmänna museiväsendet, t ex Sveriges Järnvägsmuseum, och föreningarna, särskilt om evenemang, förekommer redan inom järnvägs- och spårvägs-kulturarvssektorn, men kan gärna utvidgas.

Betänkandets avsnitt 10.3.8 Alla museer ska samverka

Förbunden framhåller att samverkan gärna också ska ske med museiverksamhet utanför det allmänna museiväsendet, särskilt informationssamverkan. Se också ovan om broschyrsamverkan.

Betänkandets avsnitt 10.5 Inrätta en ny myndighet för museifrågor

JHRF och MRO vill varna för risken med lokalisering av den nya myndigheten på en helt annan plats än de myndigheter den ska ta över områden från – sådant leder erfarenhetsmässigt till kompetens- och erfarenhetstapp som det kan ta årtal att komma ifatt.

Betänkandets avsnitt 10.5.2 Fördela statsbidrag inom museisektorn

Förbunden ser positivt på att en dedikerad museimyndighet tar hand om bidragsfördelningen inom museisektorn, men önskar peka på några enskildheter.

Som vi läser förslaget till nytt bidrag för samverkansprojekt inom museisektorn så finns det inget uttryckligt förbud mot att även museer utanför det allmänna museiväsendet deltar i bidragsberättigade samverkansprojekt. Spårburen 2/16

jekt, såvida också minst två museer inom det allmänna museiväsendet deltar. Förbunden ser positivt på denna utvidgade möjlighet till samverkansprojekt.

I all text om den nya myndighetens bidragsfördelning saknar JHRF och MRO ett bidrag som nu utdelas av Riksantikvarieämbetet, *statsbidraget till ideella (riks)organisationer inom kulturmiljöområdet* (SFS 2014:108). Är avsikten att den nya myndigheten ska ta över även detta bidrag ska det framgå av instruktioner m m, ska det vara kvar hos Riksantikvarieämbetet är det bra – det förbunden vill försäkra sig om att detta bidrag inte faller mellan stolarna och försvinner. Detta bidrag är mycket värdefullt för JHRF och MRO liksom övriga riksorganisationer inom det rörliga kulturarvet och bör snarare utvidgas från dagens 4,5 MSEK eftersom ett ökande antal mottagare inneburit att beloppen succesivt minskat för de som får bidragen. Vid senaste ansökningsomgången (2016) söktes bidrag om tillsammans 10,2 MSEK.

Ett annat bidrag, som däremot omnämns, är projektbidraget till arbetslivsmuseer, som tillkom som ett försök 2001 (SFS 2000:1078), förlängdes 2002 (SFS 2002:644) och permanentades från 2003 (SFS 2002:920). Bidraget var från början 4 MSEK/år, ökades efter ett antal år till 6 MSEK/år (med avsikten att de extra 2 MSEK:en skulle användas till ett fåtal större projekt) och höjdes från med årets bidragsomgång till 8 MSEK. Runt 300 museer m fl söker varje år, ca 70 får bidrag och detta är ett bidrag som ger mycket stora effekter i förhållande till tilldelade medel eftersom mycket av arbetet sker ideellt – det är framförallt materialkostnader som ersätts. Arbetet driver sedan ett antal frågor att detta bidrag ska höjas till minst 10 MSEK/år, bl a för att kompensera de små, oftast ideellt drivna, museerna för effekten av centralmuseernas fria entré, något som JHRF och MRO stöder.

Betänkandets avsnitt 10.5.5 Statistik och omvärldsbevakning

JHRF och MRO önskar särskilt framhålla att det är viktigt att arbetslivsmuseernas deltagande i museistatistiken inte tappas vid flytt av verksamheten från *Kulturanalys!*

Betänkandets avsnitt 10.6.1 Anslag och avgiftsinkomster

Angående möjlig konkurrens från museibutikerna, se nedan.

Betänkandets avsnitt 11.1 Ekonomiska konsekvenser

Förbunden vill på nytt framhålla riskerna vid omorganisationer, se ovan.

Betänkandets avsnitt 11.2 Konsekvenser enligt 15 § kommittéförordningen

Angående små företags konkurrensförmåga önskar JHRF och MRO framföra att inom järnvägs- och spårvägsområdet är bokförsäljning en stor sak, men det är

FRÅN STYRELSEN forts

praktiken ett fåtal förlag (jfr vår punkt 3.5 ovan) som står för framställningen av böcker och dessa säljs av såväl museibutiker, föreningarnas försäljningsavdelningar som småföretag – dessa konkurrerar således i praktiken med varandra.

Remissvar avseende föreskrifter om järnvägsverksamhet

Inledning

Se det första remissvaret.

Synpunkter

JHRF och MRO har intet att erinra mot Transportstyrelsens konsekvensutredning och föreskriftsförslag. Dock undrar förbunden om avsikten är att även depåspår, d v s spår till lokstall och verkstäder, ska innefattas i begreppet industrispår och kunna använda sig av de föreslagna reglerna då depåspåren endast används för infrastrukturägarens tjänstetransporter av egna fordon till och från depå. Även JHRF medlemmar som kör museitåg på statens spår har oftast depåspår i anslutning till sina egenägda lokstall och verkstäder.

STYRELSEN INFORMERAR

är det nya namnet på nyhetsbrev som skickas ut mellan Spårburen-utgåvorna – när det finns informationsbehov. Sedan senast har två stycken nyhetsbrev sänts ut och här kommer texterna som påminnelse och dokumentation!

Påminnelse om års- och vårmöte

JHRF vår- och årsmöte 2016-03-19—20 äger rum på Sunlight Hotel i Nyköping. Programmet börjar med lunch på hotellet kl 13, fortsätter med möten och middag lördag kväll, avslutas med lunch på söndag följt av möjlighet till studiebesök hos FSVJ i Oxelösund. För tider, se Spårburen 1/16. Deltagande kostar 1 000,- för hotell, måltider m m. Anmälningstiden har egentligen gått ut, men vi tar tacksamt emot fler anmälningar till anders.svensson@jhrf.se – detta vill vi ha med i anmälan:

- deltagare (samtliga namn och förening),
- eventuella önskemål om rumskamrat
- eventuella tillval, allergier eller specialkost
- deltagande endast delar av arrangemangen
- i så fall ungefärlig ankomst och avgång
- deltagande i lunch söndag
- deltagande i efterföljande utflykt till Oxelösund

Kolförbrukningsförfrågan

Vår europeiska organisation FEDECRAIL håller på och samlar in information om museitågens kolförbruk-

ning inför kommande lobbyarbete. Följande vill man veta:

1. Årlig kolförbrukning i ton (2015)
2. Om någon särskild sorts kol används - beskrivning
3. Använd kolstorlek

Svara även om ni inte (just nu) förbrukar kol och svara snarast till anders.svensson@jhrf.se!

FEDECRAIL ungdomsläger 2016

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

FEDECRAIL – Europeiska federationen för musei- och turistjärnvägar – och VDMT (den tyska riksorganisationen) tillsammans med Deutsches Dampflokomotiv Museum och Dampfbahn Fränkische Schweiz E.V. bjuder in dig till Fedecrails tionde ungdomsutbyte i Tyskland 2016-07-29—08-07. Du kan förvänta dig ett varierat program som består av arbete på museijärnvägar, kulturella och regionala höjdpunkter och det viktigaste: det interkulturella utbytet av erfarenheter.

Huvudlägret kommer att vara i Neuenmarkt – Wirsberg. Till det kommer besök och resa på Dampfbahn Fränkische Schweiz, besök i Nürnberg m m. Boende kommer att äga rum i Jugendgästehaus. Mer information om platserna och värdorganisationerna på www.dampflokmuseum.de, www.dampfbahn.net och www.vdmt.de

Är du mellan 15 och 24 år gammal och arbetar på en museibana eller en järnvägmuseiförening? Är du intresserad av ungdomsutbytet? Då kan du få ytterligare information på youthcamp@fedecrail.org, där du också kan be om ansökningsblanketterna, som ska inlämnas senast 2016-04-03. Anmälningsavgiften kommer att vara samma som förra året (140 EUR). (Inbjudningsbrev från FEDECRAIL 2016-02-16)

Anders Svensson, Sekreterare
(Nyhetsbrev 2016-03-10)

Årsmöte 2016

Detta ägde rum på Sunlight Hotel i Nyköping 2016-03-19. Efter inledande formalia, där bl a Micke Däckfors valdes att leda förhandlingarna, blev det några frågor om verksamhetsberättelsen. Verksamhetsplanen blev föremål för en omfattande diskussion som landade i att prioritera områdena säkerhet, myndighetskontakter och utbildning. En motion om riktlinjer för tillsättande av styrelse avslogs. Presentationen av budgeten blev en omfattande debatt om särskilt utbildningstillståndskostnaderna där ett gammalt beslut om att ta 4 000,- per utbildande organisation aktualiserades. Frågan om medlemsavgifter bordlades till höstmötet – till dess ska styrelsen titta på olika lösningar.

Efter en del diskussion och framläggande av olika förslag till styrelseledamöter och -suppleanter valdes följande (och efter styrelsens konstituering):

FRÅN STYRELSEN forts

Ordförande	Anders Johansson
Vice ordförande	Stefan Blomstrand
Sekreterare	Anders Svensson
Kassör	Sten Nordström
Ledamot	Micke Däckfors
Suppleant	Anders Enqvist
Suppleant	Jonas Svartlok

Revisor	Peter Alsén
Revisor	Carl-Erik Olsson
Revisorssuppleant	Göran Filander
Revisorssuppleant	Mats Ragnarsson

Valberedning:	Peter Johnsson
(sammankallande)	Per-Åke Lampemo Kai Tamminen

Avslutningsvis beslutades preliminärt om års- och vårmöte i Nora 2017-03-11—12, tänkt att delvis vara tillsammans med MRO. Mötet framförde också ett tack till Ragnar Hellborg och Björn von Sydow för deras insatser för avgiftsreducering.

Vårmöte 2016

På söndag 2016-03-20 var det dags för medlemsmöte. Anders Svensson informerade om Tågsommar och Tågsläpp – det senare äger rum 2016-04-24. En genomgång av läget hos föreningarna visade att man installerat filter och GSM-R-telefoner samt att åldrande aktivskara och brist på järnvägs-kunniga var ett allmänt problem. Några hade problem med lokaler att vara i: hyresnivåer eller ägarförhållanden. Även plats på spår fanns bland problemen. På de flesta håll planerades det för säsongens körningar.

Berättades om förestående FEDECRAIL-konferens och arbetet i HOG-gruppen, särskilt med ERTMS och förardirektivet. FEDECRAIL samlade in uppgifter om kolanvändningen och där behövs några svar till. Olika alternativ till höstmötesort föreslogs – styrelsen arbetar vidare med detta. Utbildningsgruppen är färdig med några utbildningsplaner för olika fordon och ett arbetsmiljöseminarium ska anordnas i Örebro 2016-04-02 – rekommenderades att skicka verksamhetsansvariga på detta. Åke Paulsson berättade om MRO verksamhet. Behovet av avvikelserapportering framhölls liksom behovet att kolla ev referenser till SJVM regelverk, som ändrats.

*Anders Svensson, Sekreterare
(Nyhetsbrev 2016-03-20)*

Erbjudanden från EVS

skrev vi om i Spårburen 1/16 som i sin tur var saxat från Styrelsen Informerar 2015-12-18. Nu har vi erfart att bolaget i fråga gått i konkurs, så erbjudandena i fråga är inte längre aktuella...

FRÅN ARBETSAM

Transporthistoriskt Nätverk

Transporthistoriskt Nätverk samlar 10 riksorganisationer inom det rörliga kulturarvet. Nätverket bildades 2014 men initierades genom en mötesserie som startade 2012.

Organisationerna företräder olika områden inom det rörliga kulturarvet:

- Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam
- Båthistoriska Riksförbundet, BHRF
- Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF
- Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF
- Museibanornas Riksorganisation, MRO
- Svensk Flyghistorisk Förening, SFF
- Sveriges Segelfartygsförbund, SSF
- Sveriges Ångbåtsförening, SÅF
- Vagnhistoriska Sällskapet, VHS
- Veteranflyggruppen EAA Sverige

Nätverkets syfte är att

- verka för frågor som är gemensamma för alla föreningar i nätverket
- samarbeta angående de regelverk och beslut som påverkar förutsättningarna för det rörliga kulturarvet
- vara det gemensamma forumet för att skapa förutsättningar för att på bästa sätt bevara och utveckla det rörliga kulturarvet.

Transporthistoriskt Nätverk agerar tillsammans i Almedalen. Vi driver där gemensamt tre för oss viktiga frågor:

Tillsammans driver vi frågorna:

1. Besöksnäring – Resor på museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåtsturer, ungdomsseglingar och besök på arbetslivsmuseer lockar varje år 10 miljoner besökare. Transporthistoriska anläggningar ger ett viktigt bidrag till besöksnäringen.
2. Kunskap – Transporthistoria är stort och komplicerat och innehåller ofta gammeldags teknik. För att klara ett hållbart bevarande och brukande av kulturarvet krävs kunskap och kunskapsöverföring.
3. Kulturarvet – Stärkt bevaranderätt. Transporthistoriska föremål har inte samma lagskydd som andra delar av kulturarvet. Hur skyddar vi på bästa sätt våra klenoder från att utsättas för alltför kraftiga ombyggnadskrav, förorsakade av moderna regelverk? Bevara oss väl!

2015 inlämnade nätverket ett förslag på motion för stärkt bevaranderätt av det rörliga kulturarvet till olika utskott i Sveriges riksdag. Under våren 2016 har 5 motioner sammataget lämnats in som berör det rörliga kulturarvet. Nätverket har sammanställt en skrivelse

FRÅN ARBETSAM forts

med anledning av detta som skickats till kulturutskottet och trafikutskottet. Material finns att läsa på länkarna nedan.

<http://www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2015/10/Förslag-till-motion-från-Transporthistoriskt-Nätverk-och-ArbetSam-20150914.pdf>

<http://www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2015/10/Bakgrund-till-förslag-till-motion-från-Transporthistoriskt-Nätverk-och-ArbetSam-20150914.pdf>

<http://www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2016/04/Till-Kulturutskottet1.pdf>

<http://www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2016/04/Till-Trafikutskottet.pdf>
(ArbetSam hemsida via ArbetSam nyhetsbrev 2016-04-19)