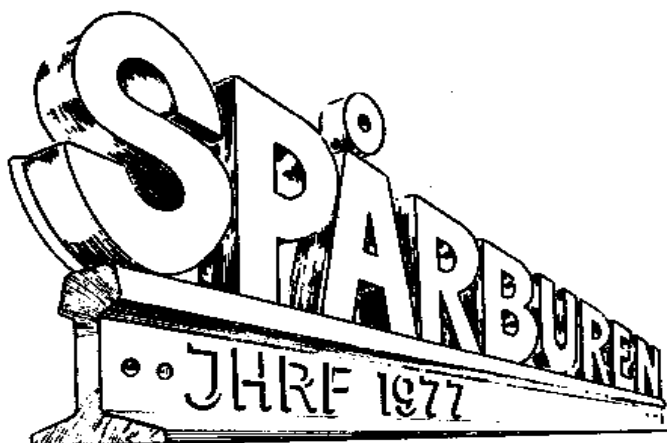


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Transporthistoriskt Nätverk
* Tågoperatörerna



ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



6/16

2016-08-19

INLEDNING

Här kommer årets sjätte Spåraturen efter ett mycket kort uppehåll. Det har blivit ett nummer i första hand ägnat åt JHRF/MRO och ThN Almedalsdeltagande, men även lite annat innehåll.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Kalendern med något tillagt datum.
- Från styrelsen med information från Malux om tillbehör till utgående GSM-R-telefoner.
- En låååång artikel om Almedalsdeltagandet med dagboken från dagarna samt dokumentation av alla seminarier i ThN-montern (där även JHRF/MRO deltog)
- Information om deltagande i 2016 års Hjulmarknad – tidigare deltagare m fl har fått separat inbjudan per mejl.

KALENDER

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

- 2016-09-15—16 Lilla museiskolan i Tidaholm
- 2016-09-17 Järnvägmuseidagen i Gävle
- **2016-09-26 anmälan till JHRF höstmöte**
- 2016-10-01—02 MRO höstmöte på Gotland
- 2016-10-11—12 Lilla museiskolan i Norrköping
- **2016-10-15—16 höstmöte i Falköping**
- 2016-10-13 Anmälan m m inne till Hjulmarknaden
- **2016-11-12—13 säkerhetsseminarium (m m) i Hallsberg**
- 2016-11-15 Järnvägens säkerhetskonferens i (Stockholm) – förslag
- 2016-11-26 Hjulmarknaden i Solna
- **2017-03-18—19 vårmöte m m i Nora**
- **2017-04-01 prel arbetsmiljöseminarium**

FRÅN STYRELSEN

Tillbehör utgår till Sagem/Sierra GSM-R-telefoner

Sista orderdatum för tillbehör är den 30 september!

Sierras GSM-R-telefoner har sedan tidigare utgått ur sortimentet. I slutet av september utgår även tillbehören. Passa på att beställa batterier och andra tillbehör innan dess!

Just nu utvärderar Malux leverantörer för att kunna presentera ett nytt sortiment av GSM-R-telefoner. Vi kommer med mer information inom kort.

TiGR350/550R

- [140082](#) Batteri
- [140074](#) Reseladdare
- [140076](#) Billaddare
- [140073](#) USB datakabel

TiGR155R

- [140035](#) Batteri
- [140036](#) Reseladdare
- [140034](#) Billaddare
- [140039](#) USB datakabel

TiGR160R

- [773279](#) Batteri

Kontakta oss för beställning och information:

Hans-Olov Sondell
Produktansvarig GSM-R
0660-29 29 50
hans-olov.sondell@malux.se

Andreas Hernell
Produktansvarig Fordonstelefon, Maskinlarm
0660-29 29 45
andreas.hernell@malux.se
(Mejl från Malux 2016-08-17)

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN

Allmänt

Här följer texten från den dagbok som fördes under Almedalsveckan 2016-07-02—07 – dokumentation av seminarierna m m, se nedan. Under dagarna hände följande (ur red:s dagbok från dagarna):

- Lördag 02 – Letande efter utrustning tillsammans med Anders Johansson i förråd m m – det visar sig att det mesta finns utom två lås och tidigare saknade skjortor samt ett antal stolar – dessa ersätts av andra stolar.
- Söndag 03 – Allt material samlas ihop, transporteras till och placeras i vagnen. På eftermiddagen vagnväxling till hämtningsplatsen medan trafikåget kör till Roma och tillbaka. Vagnen hämtas och förvaras hos åkaren under natten. Också förberedelser för tisdagskvällens middag.
- Måndag 04 – Vagnen anländer platsen strax efter kl 7, lossas och görs i ordning. Därefter återställande av ramp och allmän iordningställning av och i vagnen. Staffan Beijer får göra en blixtryckning och hämta de tre rollupsen, som blivit kvar i Hesselby. Kl 11 ett seminarium som besöks av 21 personer, bl a Per Klarberg (SD) – dessutom används MHRFs högtaleri så att även personer utanför vagnen kan följa med – se **Seminarier** nedan Kl 14 har MHRF baksätesdebatt med ca 17 närvarande – se **Seminarier** nedan. Region Gotland kommer med synpunkter på platsens verkliga utbredning och ”hotar” med 30 000,- i extra platshyra! Tre personer från (S), finska (S) och LO besöker platsen. Hyfsat mycket besökande ”allmänhet”. Inköp av utrustning för att fästa projektorn i taket, ersättande utrustning som försvunnit (som sedan hittas på kvällen...).
- Tisdag 05 – Platsen ”komprimeras” och uppmäts till 9 x 26 m. Seminarium kl 11 med 12 närvarande – se **Seminarier** nedan. Strax före nästa seminarium har Anders Johansson m fl samtal med Niclas Malmberg (MP) om bl a Transportstyrelsens utbildningsavgifter. Strömmen försvinner men återkommer lagom till nästa seminarium kl 13 – se **Seminarier** nedan. Kl 14 har MHRF baksätesdebatt med ca 25 närvarande – se **Seminarier** nedan. Efter detta seminarium samtal med Ida Karkiainen (S), ersättare för Anna Wallentheim som (S) kulturavskontaktsperson, om kulturavskontaktspersonen m m. JHRF och MRO besöks av en person från de rörelsehindrades organisation som ger tips om förbättringar av vagnens tillgänglighet. SFF besöks av överbefälhavaren. Hyfsat mycket besökande ”allmänhet”. På kvällen gemensam middag på Wisby Hof med tillsammans 23 personer från hela ThN-gruppen – god mat, men serveringen har lite svårt att hinna med...

- Onsdag 06 – Regnig dag... Seminarium kl 11 med 12 närvarande – se **Seminarier** nedan. Mikael Kyller från Transportstyrelsen besöker seminariet och efteråt blir det ett längre samtal med honom om de höga avgifterna för tillsyn av utbildningsorganisation och examinatore samt regler. Ansökan för 2017 års Almedalsdeltagande görs i ordning. Seminarium kl 13 med ca 30 närvarande – se **Seminarier** nedan. Inför detta pratar Anders Johansson och Jonas Svartlok med kulturministern om kulturavskontaktspersonen och Transportstyrelsens avgifter. Kl 14 har MHRF baksätesdebatt med ca 20 närvarande – se **Seminarier** nedan. Efter detta seminarium kort samtal med Leif Jakobsson (S) och Lotta Finstorp (M) om de ”misshandlade” motionerna – de ville försöka igen och utlovades stöd av ThN! Seminarium kl 14:30 med ca 25 närvarande – se **Seminarier** nedan. Efter seminariet samtalade några med Per Lodenius (C) om kulturavskontaktspersonen, regel- och avgiftsproblem m m. JHRF har samtal med Maria Ågren om framförallt de nya tilltänkta och höga avgifterna för tillsyn av utbildningsorganisation examinatore. Även denna dag hyfsat mycket besökande ”allmänhet” – trots vädret. Mot slutet av dagen diskussion mellan 3-4 personer från Rotary och JHRF/MRO om ett integrationsprojekt med möjlighet till hjälp med vagns- och banrenoveringar m m. Därefter hoppackning och iordningställande av vagn inför transport.
- Torsdag 07 – Vagnen hämtas i svinottan, körs till och lastas av i Hesselby. ArbetSam sänder in ansökan om deltagande 2017. Under dagen växlas vagnen till rätt plats och förrådshandling verkställs – tyngre material blir kvar i vagnen, mindre saker som får plats i Almedalskartongen läggs där och sedan placeras denna kartong i förrådet.

Seminarier

Här kommer dokumentation av alla nio seminarier som ägde rum i ThNs monter, i och omkring vagnen, måndag-onsdag.

Ska staten ansvara för det rörliga kulturarvet?

Detta seminarium, arrangerat av JHRF, ägde rum i vagnen 2016-07-04 kl 11:00, med 21 närvarande (inkl talare) och medverkan av Björn von Sydow, Riksdagen, Lars Amreus, riksantikvarie, Robert Sjöo, chef Trafikverkets museer samt Anders Johansson, JHRF (moderator).

Anders Johansson hälsade välkommen till detta seminarium om staten kan ta ansvar för det rörliga kulturarvet. Han inledde med något om JHRF, som är riksorganisationen för de föreningar som kör museitåg på statens spår. I vintras lämnades det in ett antal motioner om stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet. EU har lagt krut på att stärka detta och det handlar om kultur- men även om turismfrågor – 1,- satsat på kulturarvet ger 8,- tillbaka till samhället.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Björn von Sydow berättade att han är aktiv i ÖSIJ sedan det började och varit engagerad i en annan fråga om tillsyn om järnvägar där MRO, Museibanornas Riksorganisation, tagit initiativet. Han tillhör konstitutionsutskottet. Lars Amreus tackade för inbjudan och tycker att det är kul att diskutera det rörliga kulturarvet och då särskilt i denna miljö tillsammans med intresserade personer. RAÄ har som målsättning för kulturarvet att det bevaras, används och utvecklas. Bevarande hänger ihop med användande som i sin tur hänger ihop med utveckling – kulturarvet måste användas för att kunna bevaras. RAÄ är den nationella myndigheten som bl a, översyn av regionalt kulturarv, föremål m m.

Robert Sjöo berättade att han är chef för Trafikverkets museer som numera är samordnad med Trafikverkets fordonsverksamhet. Han har varit med länge, numera har man även vägsamlingar, ska ha öppet vägfordonsamlingen i Kjula och har tagit hand om flygsamlingar – ideella jobbar med dessa samlingar. Trafikverkets museer ligger under Näringsdepartementet, inte Kulturdepartementet.

Anders Johansson framhöll att de 5 motionerna om stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet fick ett konstigt svar från först Kulturutskottet och senare riksdagen, där man hänvisade till Trafikverkets sektorsroll. Han hade ett antal frågor till panelen, först till Björn von Sydow: Hur har Kulturutskottet och därefter riksdagen tänkt när man avstår från att möjliggöra ett utökad skydd för det rörliga kulturarvet, detta även i ett perspektiv där EU tydligt uttalat vikten av det industriella arvet, det rörliga kulturarvets del i detta samt dess bidrag till turism i Europa?

Björn von Sydow svarade att det kommer in ungefär 3 000 motioner och hanterandet av dessa är decentraliserat till utskotten och han kände inte till detta, eller om det finns någon bakomliggande förklaring. Vanligen går utskottens förslag igenom, trots att det numera är minoritetsregering. Han vill gärna komma tillbaka med reflektioner.

Till Robert Sjöo: Kan verkligen Trafikverket ta det fulla ansvaret för det rörliga kulturarvet?

Robert Sjöo svarade att det kan man naturligtvis inte göra och det av två huvudskäl: ett är att kompetensen inte finns och samarbete med bevaranderörelsen behövs. Museet är en nationell verksamhet som kan fungera som nav och den egna kompetens är fostrad i museitågs-branschen. Den andra anledningen är att det varit många utredningar om museets verksamhet som har hukat för detta – den nuvarande verksamheten bygger på en vag definition i Trafikverkets regleringsbrev; kan styra men inte sköta om det rörliga kulturarvet.

Till Lars Amreus: Är det ens rimligt att staten ska ha ansvaret för det rörliga kulturarvet, ur de erfarenheter som RAÄ har av bl a skydd av byggnader m m. Ett exempel kan vara stationen i Järle, Sveriges äldsta station, där byggnaderna kan skyddas men inte det lika Spårburen 6/16

gamla tåget som stannar utanför... Lars Amreus svarade att det är en spännande fråga. Det beror på historik, hur bevarandet vuxit fram – staten har tagit ansvar för sitt kulturarv, t ex, men inte bilar och båtar. Det finns en lång tradition av lagstiftning för byggnader och fornlämningar, men det rörliga kulturarvet har inte varit en del av detta. I dag ser man mer av bevarandet som delar av en helhet och det rörliga kulturarvet är en del av detta. Det kan bli svårt att lyfta in denna del i lagstiftningen p g a kostnader och relaterad lagstiftning. Man ska däremot inte underskatta de ideella krafterna när det gäller att bevara, använda och utveckla – där har staten ansvar för att stötta och hjälpa dessa krafter och där har staten mer att göra.

Robert Sjöo påpekade att staten har varit ett dåligt föredöme där de tidigare statliga verken hade egna museer, men där avregleringen har ställt till det – Tele-museum är nedlagt och detta har smittat av sig på andras syn på ansvar. Björn von Sydow påpekade att de statliga utgifterna för kultur är 7–8 GESK, men om dessa medel är det en enorm konkurrens, där det handlar om fastigheter som ska underhållas, kulturarbetarnas marginella ekonomiska situation där den underliggande hanteringen av majoriteten av Kulturutskottet är rädda för att ta detta ansvar. Han håller med om bevarandet av det rörliga kulturarvet – det är först när man ser grejor i drift man förstår vad det handlar om och det är t o m svårt att visa hur järnhantering gått till förr. Föremål som står uppställda är det svårt att illustrera funktionen på och industrialiseringen har spelat en helt avgörande roll i svensk utveckling. Han är anhängare av att kunna visa, det är dock invecklat att kunna göra det. Kulturdepartementet har ständiga önskemål men begränsad budget – de behöver dock kunna industrisamhällets sätt att fungera.

Lars Amreus påpekade att det är självklart att kunna visa det rörliga kulturarvet och om staten ska ansvara så måste man skjuta till pengar. 250 MSEK går till byggnadsbevarande och denna summa har inte räknats upp på 20 år, varför det är trångt på pengafronten för bevarande av kulturarv. Om staten skulle ta över ansvaret för rörligt kulturarv skulle det kosta mycket och inte heller bli bättre. Staten kan göra mer för att göra det lättare att driva verksamhet – det finns utmaningar i administrativa och byråkriska system, t ex fabodstintan som måste ha kassaregister... I Sverige är myndigheterna bäst på att följa regler, men det blir oflexibelt av att inte kunna göra undantag både i Sverige och EU.

Anders Johansson påpekade att för ett antal år sedan gjordes en bevarandeplan – skulle den kunna vara grund för ett skydd? Robert Sjöo svarade att den skulle kunna vara det och användas för urval. Men motionerna handlar mer om att inte sätta käppar i hjulet för det rörliga kulturarvet. Det är bättre att finnas i Trafikverket än i Kulturdepartementet för där finns en del pengar. Vad som behövs är att skriva in i instruktioner att man ska bevara sitt kulturarv. Anders Johansson berättade att 2016-06-29 sändes en remiss ut från Transportstyrelsen om nya avgifter och den innehöll en kalldusch för JHRF, där tillsynsavgifterna för utbildningsorganisation och examination höjdes till

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

2*40 000,- – är det bra att de pengar (80 000,-) som JHRF får från RAÄ går direkt till Transportstyrelsen? Lars Amreus tyckte att det var bättre att kunna göra undantag eftersom verksamheten tillför värden till samhället. Det finns en tendens till stelbenthet och Sverige är ett av de sämre länderna i EU när det undantag. Man jobbar tillsammans med RAÄs europeiska kollegor och tittar på lagstiftning som är på gång och uppmärksammar regeringar på mindre bra förslag. EU är relativt bra på undantag. Det finns exempel på att äldre svensk fiskeriflotta högs upp; man kan bli mycket bättre på att ta hänsyn. Det är inte bara för en enskild myndighet att styra utan det handlar om systemfrågor. Anders Johansson påpekade att järnvägsbevarandet har den europeiska organisationen FEDECRAIL, som är den största europeiska operatörsorganisation – de tillför det globala seendet, där säkerhet också är viktig.

Björn von Sydow visade en ny bok som släpptes denna dag och som handlar om Transportstyrelsens avgifter – dessa gjorde en utredning om avgifter men tog inte med museitågen. Det är MRO som arbetat i fem år med denna fråga och det är MRO som gett ut boken via Stenvalls förlag. Regeringen, riksdagen och myndighetschef förstod alla museitågens problem, men det är en väldigt legalistisk/juridiskt inriktad myndighet, varför det har krävt fem års arbete för att få bort avgifterna. Hade man inte åstadkommit detta hade många föreningar nu varit döda. Transportstyrelsen ville helt enkelt inte sätta sig in i problemen – i EU-parlamentet hade man ordnat undantag, men detta hade Transportstyrelsens tjänstemän inte sett. Ur ett gott grundsyfte om gränsöverskridande trafik missade man museitågen. Den nya boken ska delas ut i riksdagen m m. Trafikverket bör vara den myndighet som har ett samordnande ansvar. Men det är dock en knepig fråga.

Lars Amreus trodde också att det är bra att Trafikverket har ett fortsatt ansvar för den verksamhet man har i dag. Det är ingen långsiktig strategi att föra in denna verksamhet i Kulturdepartementet – man ska föra ut ansvaret där det hör hemma. Ansvarståget har delvis redan gått, så det gäller att öka engagemang och förståelse för det som finns kvar. Det är angeläget att tillämpa undantag och det gäller att förse regelverket med undantag. Detta är en viktig fråga i vår tid. Robert Sjöö påpekade att det ligger mycket i att myndigheterna har ett legalistiskt synsätt – står det i instruktionen så blir det gehör. Anders Johansson påpekade att ett antal begrepp på EU-språk är svåröversatta och ett är *may* – det vill man inte läsa. Angående avgifterna för utbildningsverksamhet har man argumenterat om att föreningarna skulle kunna driva konkurrerande verksamhet, men det är trams.

Stieg Ingvarsson påpekade att man hoppat över Finansdepartement och dess krav på myndigheter att vara självfinansierade och detta pressar myndigheterna. Björn von Sydow påpekade att på detta sätt är det korrekt, men de vill inte att det ska få tokiga konsekvenser. De är intresserade av stora belopp och processer, men vill inte få kritik i riksdag för tokighe- Spåraturen 6/16

ter. Har man koll på tolkningen av EU-direktiven brukar de vara resonabla. Anders Johansson framförde ett tack från den ideella sektorn m fl p g a den tavla som gjordes om hanteringen av frekvenskollisionen mellan järnvägens telefoni och den publika mobiltelefonin, där föreningarna man fick full kostnadstäckning – det handlade om flera tiotals MSEK.

Patrik Haggren berättade att han jobbar med föreningars bidragssökande och påpekade att det finns en farhåga om att blir man duktigare på att få egna intäkter, får man då mindre bidrag? Lars Amreus såg ingen sådan risk – befintliga bidrag är inte hotade på sikt om man blir bättre på egen finansiering. Det blir då i stället bättre verksamhet – det kan t o m bli ökade bidrag. Det är relativt lite pengar som går till t ex arbetslivsmuseibidrag, dock ökat från 6 till 8 MSEK – det är dock fortfarande lite. Anders Johansson höll med Lars Amreus – den typen av projekt konkurrerar inte utan det är vanligen inte publikdragande projekt som man får bidrag till. Robert Sjöö påpekade att Trafikverket avsätter 44,3 MSEK till SJVM, av en total omsättning på 50 MSEK. Vid ett arrangemang kan det vara flera hundra funktionärer och det bygger helt på ideella krafter – det ses som den positiva spiralen.

Lars Amreus funderade även kring det lokala och regionala ansvaret, t ex kultursamverkansmodellen, och i dessa sammanhang visa på 1,- i bidrag som ger 8,- tillbaka – detta borde kommuner vara intresserade av. Angående EU-finansiering är man i Sverige kanske inte särskilt framgångsrika att få EU-stöd till kultur? Anders Johansson svarade att man tittat på detta och verksamheten lokal, men EU-medlen är oftast till för gränsöverskridande projekt. Helena Törnquist tänkte på undantag – hur göra, ta fram goda exempel, hur vill vi ha det, hur jobba med det? Björn von Sydow föreslog att göra en programskrift om vad som är värdet av att kunna illustrera tidigare samhällsförhållande och liv genom att sakerna fungerar och att myndigheter och ideella samarbetar om detta. Lars Amreus tyckte att detta var en bra idé samt att framhålla att det behövs kunskap om den ideella verksamheten och dess behov av undantag, både till politiker och tjänstemän. RAÄ har löpande kontakt med Kulturdepartementet och kan då ta upp en dialog om regler m m som påverkar det rörliga kulturarvet. Det är inte motstånd mot detta, men rätt personer måste få rätt signaler vid rätt tillfälle.

Lars Amreus reflekterade om motionerna: Trafikverket borde ha del av agerandet eftersom även Trafikverket är drabbade och har därmed också intresse av detta, varför man kan gå i riktning mot en enad front. Anders Johansson påpekade att det var Björn von Sydow inne på på slutet, därav att frågan om ökat skydd för dessa verksamheter kommit upp – Transportstyrelsen är på samma våglängd... En skrift är en bra idé. Anders Svensson framhöll att agerandet kring motionerna handlat om att Transporthistoriskt Nätverk vill få till en utredning om det rörliga kulturarvet.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Det rullande kulturarvet och sysselsättningen

Detta seminarium, arrangerat av MHRF, ägde rum i baksätet på av en Ford från 1947 utanför vagnen något västerut 2016-07-04 kl 14:00, med ca 17 närvarande (inkl talare) och medverkan av Per Lodenius (C), Jan Lindholm (MP) och Monica Green (S) samt Bengt Eliasson (L). Seminariet kan se på Youtube:

<https://www.youtube.com/watch?v=W98LKRRRCJq>

Peter Edqvist hälsade de medverkande välkommen att diskutera det rullande kulturarvet och sysselsättningen.

Peter Edqvist berättade att på Motorhistoriska Riksförbundets initiativ har Carlsundsskolan i Motala anordnat en introduktionsutbildning på gymnasienivå omfattande 100 timmar. MHRF, liksom Motala kommun, skolläningen och Östsvenska yrkeshögskolan AB har sett behov av en väsentligt utökad utbildning på yrkeshögskolenivå, vilket också skulle medge riksintag. Tyvärr fick vi avslag på vår första ansökan. Men vi kommer igen! Inte minst för att ett handfull andra mindre kommuner opåtalat har visat intresse för en ”klonad” sådan YH-utbildning, så medvetenheten om behoven verkar finnas ute i glesbygden. Man försöker nu med ny ansökan. Det finns kunskap, men ingen återväxt. Dessutom är det allt mer opraktiska ägare av historiska fordon, vilket kräver hjälp av fordonsmekaniker. Han undrade om deltagarna delar bilden? Sten Bergheden svarade att det är helt uppenbart och den finns många fordon och intresserade. Småföretagen har ofta äldre ägare och en ny generation behöver ta över väcka intresse. Dessa företag måste ha kunnigt folk, alla behöver hjälpa till och man får kämpa innan man får igenom en ansökan om YH-utbildning. Dessa kan kopplas till de fordonsgymnasier som redan finns och hitta någon elev som kan vilja studera detta. Det kan ta lite tid att få igenom ansökan.

Bengt Eliasson delade synen – det finns en hel del specialutbildningar, men saknas inom detta område. Det handlar om att göra en högskolefortsättning på gymnasieutbildningen. Det är också viktigt att bevara kunskapen. Isak From såg inte så mycket skillnad – befintlig fordonsbransch ser inte så positivt på gamla fordon, men det gäller att skapa breddning, ta hjälp av arbetslivsmuseerna och ha fler bundsförvanter för att signalera att det ger jobb. Regeringen avser att öka yrkeshögskoleutbildningen. Jan Lindholm påpekade att man är överens inom regeringen, och att det även gäller att ha grundinställningen att vårda det man har. Det handlar dock inte om bruksbilar här, men däremot om att jobba med handen, är ett alternativ till teoretiska utbildningar, kan leda till uppfinningar som genererar nya företag m m. Hantverksutbildningar är undervärderade i dag – det gäller att skapa alternativ för de som inte är teoretiskt inriktade.

Peter Edqvist påpekade att MHRF bedömer att det i Sverige liksom i England, Tyskland, Ungern, USA med flera andra länder finns en stor efterfrågan på verkstäder som förstår sig på historiska fordon. Allt fler Spårburen 6/16

ägare av historiska fordon saknar i dag kunskaper, utrustning och utrymme för renovering och underhåll av sina klenoder. Samtidigt sker ett snabbt kunskapstapp hos ordinarie verkstäder på grund av pensioneringar. Flera branschorganisationer kan bekräfta detta. Befintliga allbilsverkstäder, inte minst i glesbygd, har allt svårare att ha råd med utrustning för att reparera moderna fordon och står inför avvecklingshot om de kan hitta alternativa lösningar, till exempel med fokus på historiska fordon. Speciellt från fackligt håll har vi stöd för denna uppfattning. Till skillnad från Myndigheten för yrkeshögskolan som inte verkar värdera behovet av tekniska utbildningar så högt, speciellt utbildningar inom fordonsmekanik (moderna fordon).

Peter Edqvist fortsatte med att fordonsbranschen har få godkända utbildningar – är den styvmoderligt behandlad? Jan Lindholm svarade att det vore allvarligt av det vore så, det beror snarare på att man har liten erfarenhet av att göra ansökningar – man får förbättra sig själv eller anlita någon kunnig för att få hjälp med ansökan. Isak From påpekade att den befintliga fordonsbranschen prioriterar nya fordon, och så även yrkeshögskolan – man bör kroka arm med arbetslivsmuseerna för att visa att det inte är riktigt samma som nya fordon. Sten Bergheden höll med om detta och förordade att skapa fler bundsförvanter, t ex bilindustrin. Bengt Eliasson tyckte att det är viktigt med handens kunskap och den behövs också. Väldigt viktigt att få med sig bransch och bredden i arbetet. Volvo har ett stort historiskt intresse och har egna utbildningar för moderna bilar – det kan finnas en del intresse även där för medverkan.

Peter Edqvist undrade om de medverkande kan stödja denna utbildning? Sten Bergheden svarade att man ska ta upp i sina partier om driva på detta, i t ex Utbildningsutskottet – det finns en väldigt bra början att bygga vidare på. Isak From svarade att han tagit initiativ att fråga ministern om detta som möjlig framtidsbransch, även om en kulturarvsproposition, även om att bevarande av fordon som finns kvar på våra vägar. Jan Lindholm påpekade att regeringen har lagt mer pengar på yrkesutbildningar och han föreslog att skaffa kompisar och söka igen – det finns behov och arbetsmarknad. Peter Edqvist undrade om det kan komma ett initiativ från Kulturutskottet Bengt Eliasson svarade att det kan vara utbildnings-, kultur- eller trafikutskottet – han förordade att bygga allianser mellan partier och utskott. Det behövs satsning på utbildning inom hela kulturarvet, för hantverksbranschen i stort och en signal om detta gör det lättare att ansöka. Isak From föreslog att lyfta en förändring om sänkt moms på hantverk, t ex sadelmakeri. Peter Edqvist tackade de fyra medverkande och föreslog att det skulle göra reklam kring rörligt kulturarv, varför han överlämnade en tröja med rätt budskap!

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Museitågen som turistattraktion – Från kommunikation till attraktion

Detta seminarium, arrangerat av MRO, ägde rum i vagnen 2016-07-05 kl 11:00, med 13 närvarande (inkl talare) och medverkan av Johan Borgstedt, *Destinationsutveckling Sörmland*, och Per Englund, MRO.

Johan Borgstedt inledde med att seminariet skulle handla om Sörmland, Mariefred och museijärnvägen och vad som gjorts där. Som ny på posten gjorde han en resa genom Sörmland för att se vad som finns där, såg att ÖSIJ var en pärla, och där började resan. Per Englund berättade att han gått från att vara marknadschef (m m) på ÖSIJ till att bli ordförande i MRO. Johan Borgstedt fortsatte med att man funderat på hur göra attraktion av allt detta och myntade begreppet *Slott & ånga*, där man kunde göra rundtur med ångtåg och ångbåt och besöka två slott. Det myntade begreppet satte sig snabbt. Man kan göra ett varumärke i varumärket tillsammans. Det finns andra exempel från Kolmården och Julita Gård. Per Englund berättade att det är fyra aktörer: ÖSIJ (som var introvert, trodde redan man var populärt, men besökandet minskar dock), s/s Mariefred (stiftelse med stolt tradition, där resandet dock minskar med båten Stockholm–Marifred ToR och även med rundturen – båt, museitåg, ”vanligt” tåg eller omvänt –, men den korta rundtur Marifred–Taxinge–Läggesta–Mariefred är populär), Gripsholms slott (långa traditioner, minskar också dock) samt Taxinge slott (privat, kakbuffén mycket populär). Det gällde att få alla dessa att sitta vid samma bord. Johan Borgstedt fortsatte med att detta var en utmaning. Klassiska turer och visningar är traditionella och man har sett att de dippar i besökare. Den totala upplevelsen av korta rundturen är på tre timmar vilket är den perfekta mixen och vad besökaren vill lägga ner i tid. Per Englund fortsatte med att man åker från något till ngt och det finns något att besöka. Någon undrade om man förkortat båtturen? Per Englund svarade att man kompletterat – den långa finns kvar. Därpå visades en film.

Per Englund påpekade att ÖSIJ har potential: man finns sedan 1966 i Mariefred, har 11 lok, 40 vagnar och en personal om 140 personer. Föreningen är bra på att köra tåg, men dåliga på att ge upplevelse. Man behöver fler besökare för att kunna vårda kulturarvet. Johan Borgstedt fortsatte med att det finns många ställen med båt och tåg, men bara ett ställe med den samlade kombinationen – detta är unikt i världen och man kan bygga varumärke på detta (från smalspårig järnväg till slott och ånga). Detta är destinationsutveckling och därmed viktigt för hela Mariefred. Per Englund framhöll att samarbete är enkelt, samverkan svårt – det är bl a svårt att hitta tider för möten. Johan Borgstedt fortsatte med att när man ska samverka blir det komplext – det ska vara tidtabeller som fungerar tillsammans och också ger tid att stå kakbufféns kö. Man har gemensam biljettförsäljning och fördelar sedan intäkterna.

Per Englund påpekade att det handlar om produkt- och affärsutveckling samt digitalisering. Frågan man får är Spårburen 6/16

vad f-n då för? Svaret är att för kunna leva vidare är detta viktigt. Många tyskar besöker Marifred p g a Kurt Tucholsky och hembygdsföreningen har börjat ta fram material om denne. Det handlar också om att våga ta betalt, affärsutveckling, där man tar mycket av singlar, men mindre av barnfamiljer. Digitalt görs bl a för att få en enklare tidtabell och kunna förboka, vilket minskar ”väderlotteriet”. Johan Borgstedt påpekade att det gäller att göra som stora aktörer, d v s styra till den riktning som är mindre belagd. Någon frågade om man slutat med gamla biljetter? Per Englund svarade att det har man inte – man funderar på att eventuellt byta ut förbokade mot ”riktiga” biljetter. Johan Borgstedt påpekade att kan ha haft god hjälp av Sörmlands Turism Utveckling AB, Nykvarns och Strängnäs kommuner. Per Englund berättade att man satsade 10 000,- och engagemang och har lagt till trafik onsdagar. Johan Borgstedt fyllde på med att man gärna vill köra varje dag men Per Englund påpekade att det är en personalfråga. Johan Borgstedt framhöll att produkten är mycket lättare att sälja in om man inte är beroende av dagar. Vad man gjort är en trafikdag till, satsning på varumärke/PR, där man lyckades väl med att få ut information, samt webbökning.

Johan Borgstedt berättade att resultatet kan beskrivas som Ruccola-effekten (försäljningen av senapskål ökade efter namnbytet). För ÖSIJ ökade biljettförsäljningen med 60 %, det har blivit god varumärkeskänedom, strukturkapital, nationell PR och engagemang. Per Englund fortsatte med att man fått igång en intern kommunikation. Han framhöll att museitågen på statens spår oftast är bättre på att sälja upplevelser och framhöll bl a SKÅJ. Anders Svensson berättade om SKÅJs erfarenheter av att sälja paket med tåg, mat ombord på tåget och kultur tillsammans med *Opera på Skäret*, *Peter Flacks* revy m fl – ganska fullsatta tåg och mycket nöjda resenärer – som återkommer. Johan Borgstedt framhöll glädjen av välfyllda tåg. Per Englund berättade om fortsatta möjligheter, nya möjligheter och merförsäljning. Kultur är nya möjligheter. Vid början 1966 så fanns det de som upplevt de små järnvägar som ÖSIJ minner om, men de finns inte längre. Johan Borgstedt påpekade att kapacitetsutrymmet ökas med 100 %, fortsätta bygga varumärket, tilläggs-paketering (t ex Kurt Tucholsky) samt utveckla destinationen (förfrågningarna ökar). Per Englund avslutade med att resan är upplevelsen.

Staffan Beijer berättade att GHJ fick EU-medel för just utveckling där man samarbetar med Roma kungsgård, kyrka och vandringsled. Man får ett varumärke, som blivit ordentligt inlagt på Roma Kungsgård. Någon frågade om ÖSIJ fick gratisbesökare från Gripsholm och om det inte längre räcker? Johan Borgstedt svarade att detta även har varit bra för Gripsholm. Någon påpekade att det finns mycket idéer, men för föreningar finns problem med bemanning, har ÖSIJ bättre förutsättning och kan ta hjälp till rekrytering? Per Englund svarade att ju fler som åker desto fler kan bli aktiva. Staffan Beijer undrade om man har daglig trafik (under sommaren)? Per Englund svarade att det har man, men inte hela vägen. Johan Borgstedt påpekade att många tycker det är kul att jobba med välfyllda tåg, men någon

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

tycker att det är jobbigt. Helena Törnqvist tyckte att det är utmärkt att man samarbetar och resan är del av upplevelsen. Man kan få olika uppgifter inom en förening. Per Englund påpekade att det finns en tendens att förse någon redan aktiv med nya uppgifter – det kan vara bättre att rekrytera en passiv.

Helena Törnqvist påpekade att det gäller att hitta olika kompetenser. Anders Johansson påpekade att de som röjer skog får social verksamhet. Johan Borgstedt påpekade att han gjorde saker långt utanför uppgiften och blivit medlem i ÖSIJ. Helena Törnqvist påpekade att det tillför kompetenser och blir så roligt att man vill göra mer. Per Englund berättade att han aktiverade sig i ÖSIJ för att han själv tänkte mecka, men det blev administration... Någon frågade om utgifterna på 10 000,- att det låter lite. Johan Borgstedt berättade att det blev några få utgiftsposter och det löstes genom att fem aktörer sköt till 2 000,- var, bl a för digitala lösningar. Att skapa loggan liten utgift liksom en blänkare för barnfamiljer i Stockholm - resten var PR som kom till genom att ta kontakt med olika tidningar samt att komma med produktinformation till de som jobbar på turistbyråerna. Lovisa A Grentzelius undrade om man besökte eller ringde? Johan Borgstedt svarade att man redan hade dialog och därför använde naturliga länkar. Staffan Beijer påpekade att med vetranbuss till Malmköping och Åkers Bergslag blir det mer, men kanske för långa resor. Johan Borgstedt svarade att man började titta på detta och andra paket – 4–5 timmar är lagom. Man har haft superkul på sin egen resa! Helena Törnqvist tyckte att det var bra jobbat och ett bra exempel.

Lovisa A Grentzelius undrade hur det fungerat organisatoriskt? Johan Borgstedt svarade att Sörmlands Turism Utvecklings AB var sammankallande, knöt till sig Strängnäs och Nykvarns kommuner, bjöd in aktörerna till kontinuerliga möten drygt en gång i månaden och i övrigt har det varit mycket mejlväxling. Lovisa A Grentzelius undrade hur många i varje förening har varit engagerade i detta? Per Englund svarade att för ÖSIJ var det han själv och 5–6 personer varav endast med några kortare insatser. Johan Borgstedt framhöll att de som närvarade på möten skulle vara beslutskraftiga. Lovisa A Grentzelius framhöll att för att utveckla detta ska folk känna sig delaktiga. Staffan Beijer framhöll att det är lätt med idéer, jobbigare med genomförande. Johan Borgstedt höll med – idé är 3 %. Anders Berg, SSF, undrade om det varit problem med att få ihop ideellt och kommersiellt? Johan Borgstedt svarade att de kommersiella fick vänta – det tog någon månad eller två för förening och stiftelse att bli klara. Per Englund svarade att det var mängder med problem – det fanns en idé om att köra en dag till med båten, men då hade den annat för sig. Johan Borgstedt påpekade att det också handlade om toaletttömningslösningar, arbetstidslösningar m m. Nu börjar båten se potential att utveckla denna trafik i stället och dra ner på turer till Stockholm. Det har varit gott om utmaningar, men man har funnit lösningar på allt, men är dock inte i mål på allt.

Nyttjande av det seglande kulturarvet nu och i framtiden

Detta seminarium, arrangerat av SSF, ägde rum i vagnen 2016-07-05 kl 13:00, med 11 närvarande (inkl talare) och medverkan av Anders Berg och Josefine Hagbarth, SSF.

Anders Berg inledde med att han skulle berätta om segelfartygens plats i dagens samhälle och påpekade att det fanns ett antal segelfartyg på plats i Visby hamn. Han visade en idealbild från 1882 med ett fartyg med två master, en skonert. På ett foto från tidigt 1900-tal var det lite mer lagade segel m m – man har en hel del bakgrund kring detta fartyg. Från 1920-talet visade han en tremastad skonare utan maskin. Just kring 1900 var segel och ånga lika stora tonnagemässigt. På 1930-talet har fartygen fått motor och styrhytt – bilden visar en tremastad. Under andra världskrigets bränslebrist kom segel till heders igen – man letade fram seglen igen till fartygen. På 1950-talet finns träbåtarna kvar, men konkurrensen hårdnar, fast man har fortfarande segel. Detta är dock (de stora) segelfartygens sista år och riggarna reduceras. På 1960-talet är förändringen till motorfartyg oundviklig. Man har kvar master m m, men det är en stark maskin som driver.

Var tar då fartygen vägen? En del blir vågbrytare. Andra städas bort från Stockholms hamnar, men det är dock våldsamma juridiska problem kring ägandet. Det blir en omfattande upphuggning. Vissa räddningsförsök görs, dock fåfänga. *Constantia* blir det dock en lyckad räddning av och fartyget görs i ordning i Beckholmsdockan. Andra lyckade räddningar är skonarna *Vega* och *Ingo*, den senare byggd i Sjötorp i Sverige.

Skutor är individer – finns inte två lika, t ex skiljer aktorar och förstävar. Utrotningshotade arter är slupar och jakter. De bohusländska däcksbåtarna försvann – de slogs ut av engelska båtar – men det har byggts repliker. Skutor räddas med höga kulturhistoriska ambitioner och man arbetar med originaldelar. Detta gäller även under däck. Men falsk romantik kan begränsa det kulturhistoriska värdet – ett exempel är den svenska vita trälaren förvandlad till något den aldrig varit. Tunga lastdragande skutor kan aldrig bli slanka eleganta yachter – försök blir för mycket lack och främmande träslag. Skutorna seglar dock in framtiden – följ med ombord! Det finns ett 70-tal fartyg i SSF, varav ungefär 30 i drift. SSF har därmed kontakt med alla som har passagerartransport och en gemensam uppgift är att få anpassade regler.

Josefine Hagbarth berättade att hon sitter som kassör i SSF och ska prata om vad segelfartygen betyder för henne. Hon visade en bild på sig ombord på *Constantia* och hon noterade under seglingarna att hon inte kunde använda telefon. Det finns olika typer av kulturer ombord, dels tampar, riggar m m, dels en social kultur som handlar om samarbete. Det finns många olika skutor från många olika länder, men det seglande kulturarvet förenar länder och åldrar – man kan göra något ihop. Hon visade en bild med segelfartyg under segel från *Tall Ships Race* och hon vill att man ska kunna ta

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

sådana bilder i framtiden. Det handlar om att ta med teknisk och social kultur. Man måste fungera som ett lag för en fungerande segling. Fartygen fungerar utan el och motor, och det handlar också om att bevara denna kunskap. Hon visade en bild av Jocke, 17 år, som fick jobba med allt på en skuta och växte med uppgiften. Hon hoppas att man ska kunna få se fartygen framåt i tiden.

Helena Törnqvist undrade när man får segla? Josefine Hagbarth svarade att det går redan 2016-07-07! Helena Törnqvist undrade hur många man brukar vara ombord? Josefine Hagbarth svarade att det brukar var 19–20 st och alla måste hjälpa till. Man går i treskift. Peter Edqvist undrade om det är problem med Transportstyrelsen, t ex att nya lagar och regler inte är anpassade till historiska fartyg. Anders Berg svarade att det är ett stort problem, och man kunde inte lösa detta i Sverige. Man närmade sig en lösning före Estonia, då gick det dock flera steg bakåt. Man fick bilda den europeiska organisationen EMH, som via Europarådet fick framföra att detta kulturarv ska finnas kvar aktivt inklusive behövlig infrastruktur. Man har blivit hörda av myndigheter och kan nu också hjälpas åt inom ThN. Om man skulle ha med all säkerhetsutrustning som krävs skulle båten sjunka. Man ska dock ha samma säkerhet med andra och anpassade lösningar.

Anders Svenson påpekade att inom Transportstyrelsen regelprojekt PNF avser att komma fram till att man kan nå målen på olika sätt. Anders Johansson framhöll att metoderna inte ska skrivas in i regelverken! Anders Berg påpekade att man inte ska skriva sina egna regler för detaljerat. Anders Svenson såg fram mot PNF. Anders Berg påpekade att det inte får bli krav på konsulter för egenkontroll... Anders Svenson svarade att man jobbar med detta - antingen ska Transportstyrelsen sköta detta själva eller betala konsultens räkning. Helena Törnqvist påpekade att det varit möte med Transportstyrelsen där det syns som båtar hittat vägen framåt – det gäller att få det även på andra områden. Anders Svenson påpekade att man även måste få bort tillsynsavgift för historiska fartyg.

Anders Berg berättade att man lämnat begreppet ungdomssegling till förmån för skolsegling för att slippa kravet på ålderuppdelning. Helena Törnqvist påpekade att man är duktig på ungdomsverksamhet inom skutornas område – det var i maj ett seminarium på Arbetets museum om detta och man hoppas på mer pengar till detta. Josefine Hagbarth påpekade att man måste fylla på med ungdomar. Anders Svenson påpekade att det händer mer inom ungdomsområdet i segling än på ånga, vilket ger större intresse. Anders Berg påpekade att det måste vara gamla fartyg för att ungdomsverksamheten ska fungera – på nya fartyg finns det inget att göra. Kulturarvet sköts av de som är 65+ i styrelserna – ungdomarna ska segla i stället. Helena Törnqvist framhöll att man ska ta tillvara på intresse och kunskap och vad man gör i föreningen är mindre intressant. Men under familjebildarperioden faller man bort. Anders Berg påpekade att hembygdsföreningar mest sköts av 50+-Spårburen 6/16

personer. Myndigheter har skyldigheter, men det ideella behövs och man ska uppskatta de som jobbar och inte kräva att de måste rekrytera unga – det kommer nya eftersom. Anders Svenson påpekade att en framgångsfaktor kan vara att rekrytera unga äldre – på väg mot pensionen.

Samhällsnyttan och det rullande kulturarvet

Detta seminarium, arrangerat av MHRF, ägde rum i baksätet på en gammalbil utanför vagnen 2016-07-05 kl 14:00, med ca 25 närvarande (inkl talare) och medverkan av Penilla Gunther (KD), Per Lodenius (C) och Aron Emilsson (SD) samt Ida Karkiainen (S). Seminariet kan se på Youtube:

<https://www.youtube.com/watch?v=i0mxSL9uhCQ>

Peter Edqvist påpekade att det rullande kulturarvet genererar samhällsnytta på en mängd olika sätt. Vi ordnar många evenemang och en träff med A-Fordar har en omsättning på 1 MSEK. Det blir även annan samhällsnytta i form av fordonsmekaniker, eftersom många behöver hjälp med detta, och det kan minska arbetslösheten lite grann. De köper också in delar som ibland är tillverkade i Sverige Även skrivande om motorfordon i specialtidningar och böcker skapar mervärdet. Det finns ett flertal svenska tidnings- och bokförlag och sedan några år också TV-program. Dessutom kulturturism både genom egna utflykter och resor och genom att allmänheten besöker våra evenemang. Enbart *Power Big Meet* i Västerås drar årligen turister från ett trettiotal olika länder som alla ska bo och äta.

Aron Emilsson delade bilden att denna verksamhet bidrar till samhällsnyttan. Denna nytta består av flera delar, är en stor och stark del av civilsamhället som handlar om upp till 700 000 personer. Den ena samhällsnyttan att bevara kunskap om äldre teknik, den andra är besöksnäringen. *Classic Car Week* i Rättvik är ett av de största evenemangen i Dalarna. Men det handlar även om att det ger ett levande kulturarv.

Penilla Gunther berättade att hon är engagerad i besöksnäringen, att alla evenemang ger skatteintäkter, att man inte ser att dessa bidrar till jobb, men det gör de. Men det handlar även om överföring av kunskap och även att det finns lokal förankring till visa industrier, boendemiljöer m m. Man ska sätta fordonsbevarandet i ett sammanhang och transporter spelar stor roll i samhället. Man skulle kunna skapa mer jobb och om det förädlas till en högre nivå skulle mer jobb kunna skapas i besöksnäringen om man kan hitta mer beröringspunkter med denna näring. Per Lodenius berättade att han har ett exempel från Norrtälje där två motorhistoriska evenemang har 8 000–10 000 besökare vardera och är de största i Roslagsområdet. De sköts av föreningarna och de och kommunen tjänar på detta. Det är även en kulturgärning och arrangören fick kommunens kulturpris. En traktorklubb ordnade midsommarfirande m m. *s/s Blidösund* kommer till Norrtälje och berättar därmed Norrtäljes historia, liksom den fast förankrade *s/s Norrtälje*. Det fjärde exemplet är att han själv köpt en MG-bil som gjort honom lycklig.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Ida Karkiainen höll med om samhällsnyttan. Ho hade ett lokalt exempel i Haparanda om *Classic motor meet*, som dubblar befolkningen på orten när det pågår. Evenemanget är stort och genererar nytta, kommunen sponsrar evenemanget och upplåter mark gratis. Rikspolitikerna kan föra fram detta som viktigt för samhällsnyttan.

Peter Edqvist framhöll att man inom det rörliga kulturarvet lyckats att bevara, bruka m m, men har regeringen lyckats med detta? Ida Karkiainen svarade att den kan bli bättre på detta. Per Lodenius framhöll att flyget har problem med bränsleskatten, vad som ska beskattas och det är jättekrångliga regler. Där har han tagit initiativ tillsammans med Skatteutskottets ordförande Per Åsling om att reda ut detta. Entusiastfordon används inte samma som dagliga fordon och då sak det inte vara lika krångligt som för dessa fordon. Penilla Gunther framhöll att när det handlar om civilsamhället ska det vara så enkla regler som möjligt – liksom för företag ska det vara så enkla regler som möjligt. Aron Emilsson påpekade att det inte lyckats för regeringen med stöd m m till kulturarvet och särskilt inte till det motorhistoriska. (SD) har en idé om kulturhistorisk fond som kan komma olika lokala verksamheter till del. Det handlar även om att göra regelförenklingar av t ex besikttningsregler, skattelättnader samt sådant som stimulerar sysselsättningen – 4 av 5 (nya) arbeten genereras av småföretag.

Peter Edqvist undrade om man kan förvänta sig initiativ för att underlätta för det rullande kulturarvet? Aron Emilsson svarade att dessa frågor delas mellan Kulturutskottet och Trafikutskottet, varför det gäller att inte hamna i stuprörstänkandet enligt tidigare nämnda exempel. Penilla Gunther har skrivit motioner om museijärnvägar och såg ett behov av att ta ett större grepp om detta för att öka antalet jobb inom besöksnäringen – det kan bli en motion. Per Lodenius önskade utöka företaget med mindre företag som kan startas på fritiden. Angående utbildning ska yrkeshögskolan också utbilda till mindre yrken som sadelmakare till hantverk som kan spridas vidare. Det handlar också om skattefrågor, civilsamhällets villkor och att säkra dessa. Han ser fram mot kulturarvspropositionen, men har inte hört vad den ska handla om.

Peter Edqvist undrade om vi kan förvänta oss ett uttalande från Stefan Löfven om det fordonshistoriska kulturarvet? Ida Karkiainen svarade att hon inte har tillgång till talet, men man kan ju hoppas på det eftersom han är fordonsentusiast. Kulturarvspropositionen presenteras senhösten 2016 och många är engagerade i rörliga kulturarvet, både genom att ta del av evenemang och eget engagemang. Peter Edqvist tackade för detta och efterlyste stor applåd. Han hade förväntat sig mer av egna förslag kring kulturarvet, men de medverkande fick en tröja att ha på sig för att visa att man stödjer det rullande kulturarvet.

Positiva synergier när en kommun engagerar sig i ett museijärnvägsprojekt

Detta seminarium, arrangerat av MRO, ägde rum i vagnen 2016-07-06 kl 11:00, med 12 närvarande (inkl talare) och medverkan av Gunnar Hedberg (M), Uppsala kommun och Johan Vinberg, MRO (SRJmf).

Johan Vinberg berättade att han är ordförande i SRJmf sedan 10 år och att banan är känd som *Lennakatten*. Gunnar Hedberg berättade att seminariet ska visa hur spelet varit mellan dem – han har varit med i kommunfullmäktige sedan 1973, har varit kommunalråd samt har haft en del uppdrag – om luftförsvar och gjort scenarier som tillämpats av andra.

Johan Vinberg inledde med att ULJ uppstod som en bruksbana för järn m m, men även för transporter av mjölk och andra jordbruksprodukter. Han visade en bild på Uppsala Östra station 1877, där finns Uppsala konserthus ligger nu, och man byggde ett nytt. Föreningen bildades 1968 med att arrangera utflyktståg på Roslagsbanan, men letade sedan bana p g a nedläggning av flera delar av Roslagsbananätet. Det var först tänkt att bli Faringe–Alunda, men blev Uppsala Östra–Faringe. Man körde trafik på denna från 1974 tillsammans med den kvarvarande godstrafiken. Uppsala centrum har sedan dess förändrats, man har rivit spår och det var rykten om en bussterminal på Uppsala Östras stations område, som i stället blev Uppsala resecentrum.

Gunnar Hedberg berättade att 1990 kom första beslutet om resecentrum, men det var förenade områden, en mängd omorganisationer och staten ville inte betala för förhandlingen, så på 1990-talet arbetade man med att bolla projektering. Uppsala har fått en passage under järnvägen. Det har blivit världens främsta reseanläggning därför att det byggts garage med utgång mot passagen. Nu finns det även SL-pendel och trafik med Arlanda. Det gamla stationshuset har rustats och innehåller tre restauranger. Ett nytt stationshus har byggts som dock är något för litet, liksom bussgata, 5 000 cykelparkeringsplatser och ett hotell är på gång. Det har blivit en kombination av allt detta och Lennakatten som går ända fram till X2000. Några tyckte att man inte skulle lägga ner pengar på införingen av Lennakatten till resecentrumet.

Johan Vinberg påpekade att redan Uppsala kommun engagerade sig redan när man köpte järnvägen av SJ för 1,- och stationshus för 700 000,-. Kommunen hjälpte till med spårunderhåll genom sin OSA-enheten (arbete). Nu har 55 000 slipers bytts på 33 km. Man hade en baby ihop i mitten på 80-talet. Gunnar Hedberg fortsatte med att ungefär efter halva vägen ligger ett fritidsområde och man funderade på ett 3 km stickspår till detta samt plockade fram arbetsmarknadsmedel. En liten bit skulle gå över en privatpersons mark och denne ville inte ha järnväg där. Nu är detta löst med veteranbussmatning. Han skulle delta på ett miljömöte i Kanada som europeisk representant och tog inför detta en bild på järnvägs korsningen på gamla E4 – där bilarna på E4 får vänta på tåg. Nu har man fått en bro över den

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

nya motorvägen trots motstånd. Johan Vinberg berättade att dåvarande Vägverket ville bygga en ny station för att slippa bygga bro.

Gunnar Hedberg visade en bild på Uppsala station med restauranger och det nya stationshuset. Han visade också en bild på restaurangdelen på en f d perrong med tågutsikt. Sedan Uppsala Östra nya stationshus mot spår 9 och 10 (på Uppsala C). Det finns en liten baktanke med detta tåg mot Gävle (man vill ha station i Gamla Uppsala), söderut mot Stockholm (vill ha station i Bergsbrunna) och sedan mot Sala med eventuella nya stationer. Dessutom mot öst, där man försökte med UL-kort på ULJ. Johan Vinberg berättade att dock mest blev Uppsalabor som reste, inte de från ytterområdena samt föll med de nya magnetkortet. Man har fortsatta idéer om detta och har ett tiotal transportresenärer på vardagar. Gunnar Hedberg påpekade att man nu har möjlighet till branschbreddning med Lennakatten och visade en bild från Uppsala Östra (ny)invigning.

Johan Vinberg berättade att under en period på fem år var det en provisorisk station i Bergsbrunnsparken – nu har man byggt en lekplats med lok som minne av stationen. Man har nu fått bostadshus när järnvägen men det verkar fungera. Almunge station köptes av Uppsala kommun för länge sedan och har sedan köpts av SRJmf. Här finns olika hyresgäster, bl a ett café som är en win-win-situation för såväl caféägaren som museibanen. Det finns även restauranger i Lenna och Thuns i Faringe som har nytta av järnvägen. Gunnar Hedberg visade en slutbild med en rälsbuss invid järnvägen. Han skickade med till åhörarna att ha kontakt med kommunen för att få den goda relationen samt att visa upp den fina verksamheten utan motkrav. Ett exempel på de goda relationerna även för 20 år sedan är att rälsbussar som ägdes av SL ska ut på anbud och vad göra? Man behövde prata med SL och kommunen tog beslut att titta på detta. Man skickade upp information om föreningens verksamhet och hur rälsbussarna sköttes och dessa sköttes bra. De blev sålda till föreningen för en billig penning. Kontakten var viktig, men ett gott arbete ledde till föreningen fick köpa. Det gäller att ha löpande kontakt och sedan talar verksamheten för sig själv.

Pelle Brandt berättade att han åkt mycket med Roslagsbanan, där det blivit dubbelspår mycket. Han har lärt sig hur man tittar efter tågen, men det har blivit högertrafik, trots att andra delar av banan har vänstertrafik. Jonas Svartlok svarade att trafiken kan köras på vilket spår som helst. Pelle Brandt påpekade att inte är någon stambana. Johan Vinberg svarade att den är på väg att bli.

Anders Johansson undrade om det fanns funderingar om järnväg mot Enköping? Gunnar Hedberg svarade att SJ erbjöd pengar för busstrafik, men lovade att låta spåret ligga kvar i beredskap. Anders Svensson berättade att den dåvarande föreningen MfSWB (dagens NBVJ) hade idéer om museibana Uppsala–Enköping, men föreningen var splittrad – andra ville i stället ha Spårburen 6/16

museibana norrut från Sala på f d SGGJ – och det var också kommunerna: Uppsala tyckte redan att man var engagerad i ULJ och i Enköping var kultur- och turistnämnden intresserad men inte kommunfullmäktige samtidigt som dåvarande Vägverket tryckte på för att slippa bygga bro över den nya motorvägen runt Enköping. Det blev inget av med någon av de museibaneplanerna eftersom föreningen några år senare fick kontakt med bevarandeplanerna i Nora och i stället blev dagens NBVJ. Gunnar Hedberg berättade att det finns en avsatt korridor i en ny sträckning, men att han är pessimist om detta – i första hand behövs det byggas fyra spår mot Stockholm, varför en ny järnväg Uppsala–Enköping ligger ganska långt in i framtiden.

Anders Johansson undrade om man funderat på duospårväg i inre Uppsala? Gunnar Hedberg svarade att det finns funderingar om avgrening av en sådan från Bergsbrunna. Jonas Svartlok undrade om det funderas på daglig trafik på ULJ? Johan Vinberg svarade att det är för litet underlag nu, men det växer, så det kan bli. En kommersiell trafik skulle gå på gemensam banvall till strax före Bärby och sedan på egen banvall. Den ska dock inte se ut som Stockholms tvärbana, utan gamla miljöer ska få bli kvar. Man borde också kunna använda gammal teknik. Anders Johansson var imponerad av hur mycket man tänkt rätt i Uppsala, medan man i Växjö har man tänkt mycket fel – det finns inga möjligheter att släppa av folk vid Växjö station...

Sveriges demokratiska historia

Detta seminarium, arrangerat av ArbetSam, ägde rum utanför vagnen 2016-07-06 kl 13:00, med ca 30 närvarande (inkl talare) och medverkan av Alice Bah Kuhnke (MP), kulturminister, Per Lodenius (C), Tobias Baudin, ordförande Kommunal, Anders Lind, ordförande ArbetSam och Niklas Cserhalmi, chef Arbetets museum. Seminariet kan se på Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=ABV3jPXUOco&feature=youtu.be>

Niklas Cserhalmi hälsade välkommen till seminariet som ska handla om bruksorter, arbetslivsmuseer och integration. Han presenterade agendan. Frågeställningar är fokusera, integration, landsbygd, bruksort, kulturarvspropositionen samt kultur för ett Sverige som håller ihop. Rubriken handlar om folkrörelser som format Sverige genom en bitter kamp och spår av detta finns på landsbygden som arbetslivsmuseerna förvaltar. Kan arbetslivsmuseerna förvalta traditionen och fortsätta skapa demokrati och integration. Han presenterade deltagarna – se ovan.

Alice Bah Kuhnke tackade för anordnandet av seminariet om ett Sverige som håller ihop. Det handlar om vilket samhällsbygge som krävs och behövs och hon höll föredrag för resten av regeringen 2016-06-23 om polariseringen. Sverige är ett litet land som har ett behov av samhällsbygge och att få ihop landet. En utmaning är tätort och landsbygd, där olika människor är satta på efterkälke och om skolan och kommunernas investeringar, där kultur spelar stor roll. Kult är bl a historia, som ger en känsla av sammanhang och där spelar

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

arbetslivsmuseerna en stor roll. Det saknas en progressiv kulturpolitik. Det gäller att investera och prioritera och hon är därför en stolt medlem av en rödgrön regering. Det blir satsning på bl a kulturskolan, på socialt utsatta områden och mediapolitik. Man ska betona mediapolitik, inte minst ur landsbygdsperspektiv, där det har varit mycket nedläggningar, varför man inte längre får lokal information. Angående kulturarvspropositionen berättade hon att den kommer i slutet av året och är Sveriges första d.o. Den behövs mycket, bl a eftersom mörka krafter försöka avgränsa kulturarvet. Man ska diskutera med forskare och det civila samhället, skydda institutioner från politik, utgå från forskning samt även se de mörka sidorna.

Niklas Cserhalmi påpekade att det förts i fokus för projektet *Åga rum*, eller landsbygd och bruksort. Alice Bah Kuhnke svarade att det även kan vara bruksort – man ska rikta insatser där de behövs. Niklas Cserhalmi påpekade att förorterna har fått medlen – hur ska man komma åt medlen? Alice Bah Kuhnke svarade att man ska kolla Kulturrådets och Konstrådets hemsidor, men mest på Kulturrådet. Dessa medel finns för 2016–2018, där de 100 MSEK som avsatts för kulturskolan med fler lärare m m för att stimulera att fler barn tar del av kultur.

Peter Lodenius tackade för att han fått komma till detta seminarium, men kan mest avhandla (C) politik. Om man är tydlig i sig själv blir det lättare att acceptera andra. Där har arbetslivsmuseerna en viktig roll. Han hade exempel om dansundervisning där svenska elever inte kunde detta, medan utländska elever hittade likheter. Detta kan även gälla arbetslivsmuseer. Vad vi vill göra handlar om 1 550 museer med tillsammans 10 miljoner besökare. Samlingspunkter är bygdegårdar och Folkets Hus som måste stödjas, öka stöd till folkbildning och att civilsamhällets roll kommer in. Det har gått mot projektbidrag, men har gått för långt – man måste ha mer grundstöd för att kunna hantera projekt. Kultursamverkan ska förstärkas och där ge regeringen tydligare roll. Det behövs även en nationell kultursamverkansmodell. Hellre än införande av fri entré på centralmuseerna bör man se till att de medlen kan komma ut i landet och då behövs samlingslokaler. Han föreslog också att inrätta ett nationellt kulturhuvudstadsår, liknande det EU har – det handlar att man kan växa och att kultur inte bara finns i storstäder.

Niklas Cserhalmi undrade om Kommunals medlemmar i landsbygd och Tobias Baudins bild av detta? Tobias Baudin svarade att när han pratar med dem får han en känsla av defensiv, låg framtidstro och en känsla av att det går fel håll. Tankarna riktas mot Stockholm och människor som kommer från andra håll. Oron handlar om globalisering, men allt detta kommer, det gäller att välkomna detta, men hur dessa ska påverka oss ska vara med och styras av oss, liksom välfärden och jobben. Det handlar inte om att säga nej men om hur det påverkar. Glesbygden är stark och tagit mot många från andra länder. Omvärlden som hot måste det göras något åt. Stora förändringar kommer. Det gäller inte att se bakåt Spåraturen 6/16

och att tycka att de bästa dagarna är bakom oss. Man måste ge hopp och mod, oavsett om det handlar om glesbygd eller storstäder. Politiken ska ge dessa signaler, det är bra att se byggkranar, alla kan göra något, även fack och andra föreningar, bl a arbetslivsmuseer, som kan göra mycket, t ex skapa bryggor mellan äldre, yngre och nyanlända, men ansvaret är allas.

Niklas Cserhalmi påpekade att nu har vi hört om kulturpolitik från regeringen och oppositionen, men vad gäller om arbetslivsmuseerna, var finns de och når politiken ut? Anders Lind svarade att det inte bara är byggnader, utan också att man får människornas berättelser. Det handlar även om föreningar där en hel generation skolades i demokrati och därmed även är demokratis historia. Det försvann mycket under 20 år och staten har inte sett den enorma potentialen i detta, demokratis historia, att man valde att inte göra revolution utan evolution med deviser som *kräv din rätt och gör din plikt*. Det är en väldig koppling mellan detta. Idag har man stängt bank och post, tågen stannar inte, bostäder finns, människor kommer dit, men det finns inget arbete. Hur ska man få de nya och de gamla tillsammans när de som finns sedan tidigare känner sig utanför? Det gäller att få dessa att engagera sig tillsammans, men man känner alienation mot rikspolitiken ute på landsbygden. Man ska inte göra inte som *kulturarvslyftet* och underfinansiera bidragen – arbetslivsmuseerna har inga pengar, varför man ska tänka hur man ska organisera detta. Nu har vi en bild och vet vad man tycker.

Alice Bah Kuhnke svarade att lätt blir bara vackra ord, men det handlar om att finansiera och prioritera. Nu har regeringen ökat budgeten, ska ha ett Sverige som håller ihop, varför man måste prioritera det som ska göras. Per Lodenius replikerade att man i stället gör skattehöjningar för organisationer. Den förra regeringen satsade också, men kulturarvslyftet funkade inte, det blev för mycket projekt och blev arbetsmarknad i st f kultur. Det gäller att se hela landet, man kommer från folkrörelsepartier och det gäller att hitta möjligheter att använda civilsamhället och ge detta förutsättningar. Niklas Cserhalmi efterlyste verktyg för att skapa ett samhälle som håller ihop. Alice Bah Kuhnke svarade att man ska satsa på det civila samhället, det behövs bidrag, man måste bort från projektstöd – civilsamhället ställde upp på de som kom nya den senaste tiden. Det handlar mycket om det civila samhället organisationen.

Niklas Cserhalmi efterlyste att det skrivs ett direktiv till Arbetets museum om arbetslivsmuseerna – om arbetslivsmuseer för ett Sverige som håller ihop. Anders Lind svarade att en del kan ställa upp på detta, men det kan krävas en del ersättningar, bl a för förlorad arbetsförtjänst. I så fall bör man kunna hitta 30–40 arbetslivsmuseer som ställer upp på detta. Per Lodenius påpekade att en annan viktig fråga handlar om skatteregler – för idrott kan ett halvt basbelopp dras av och detta borde gälla hela civilsamhället och vara så enkelt som möjligt. Grunden måste vara det man jobbar med, bonus är integration.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Tobias Baudin framhöll att det är ett fantastiskt jobb som alla ideella gör och det gäller att hitta stimulanser för föreningslivet så de kan göra detta. Kommunals egna medlemmar känner mest oro kring välfärden; om skola, äldreomsorg m m. Det gäller att fortsätta att satsa på välfärden – det är huvudutmaningen. Alice Bah Kuhnke påpekade om arbetslivsmuseer och det demokratiska att hon har rest runt mycket och träffat många. När hon träffat medelålders och yngre som inte kan sin historia och hon får berätta ser hon att vuxna har ansvar att berätta om detta och det som har hänt. Om rättigheter och vilken roll kulturen spelar, berättelser om rättigheter, feminism, investeringar och prioriteringar.

Anders Lind påpekade att det finns arbetslivsmuseer som kan berätta kvinnohistoria, men man upplever sig inte bli uppmärksammas på landsbygden – om man blir uppmärksammad så kan man göra ett bra arbete.

Niklas Cserhalmi höll med om att svensk ungdom inte har koll på historien och de nyanlända har ännu mindre koll. Man har då visat att detta har åstadkommit med blod, svett och tårar, detta är inte färdigt utan man kan göra något själv och här kan arbetslivsmuseerna göra mycket. Per Lodenius fyllde på med att man inte vet vad en åkarbrasa är och framhöll Pythagoras i Norrtälje, där man utvecklat bakgrunden och berättelserna och där gör arbetslivsmuseerna insats. Det gäller att gå från vision om statlig verksamhet till hur skapa ett bra lokalsamhälle med medverkan från kommun och civilsamhälle. Alice Bah Kuhnke höll med det han sade och påpekade att kommuner har självstyre varför det gäller att samverka med dessa och deras samverkansorgan SKL. Kulturdepartementet har samlat kommunpolitiker för att försöka samverka och dessa har efterfrågat bättre kulturpolitisk samverkan. Per Lodenius efterlyste ytterligare kultursamverkansmodell. Niklas Cserhalmi påpekade att enligt budgetpropositionen ska det vara lika tillgång till kulturarvet och att museerna är till för dem. Tobias Baudin framhöll klassperspektivet och det är färre av medlemmarna som söker sig till museerna och därför är det viktigt med statliga insatser. Niklas Cserhalmi undrade hur låta fler på landsbygd få del av kulturen? Alice Bah Kuhnke svarade att det kan ske via biblioteken, arbetslivsmuseerna m m!

Det rullande kulturarvet och framtida generationer

Detta seminarium, arrangerat av MHRF, ägde rum i baksätet på en gammalbil utanför vagnen 2015-07-06 kl 14:00, med ca 15 närvarande (inkl talare) och medverkan av Lotta Finstorp (M), Anders Åkesson (C) och Leif Jakobsson (S), statssekreterare i Finansdepartementet samt Peter Edqvist, ordförande MHRF. Seminariet kan se på Youtube:

<https://www.youtube.com/watch?v=TY5RV67rac0>

Peter Edqvist inledde med att Motorhistoriska Riksförbundet med 176 medlemsklubbar, som sammanlagt har 97 000 individer anslutna, har under många år arbetat för att vårt rullande kulturarv ska ges möjligheter att bevaras, användas och utvecklas, det vill säga helt i linje med regeringens kulturpolitiska mål. Ändå upplever Spårburen 6/16

ver vi att myndigheter och tjänstemän, även på kommunal nivå, skapar problem och hinder. Tendensen är att problemen ökar över tid. Vi möts också alltmer av oförståelse, ovilja och i enstaka fall även illvilja mot den fordonshistoriska rörelsen, alltså tvärt emot regeringens kulturpolitiska mål. Som exempel nämnde han registreringsdokument som destrueras av Transportstyrelsen efter att arkiveringstiden gått och sedan 2008 har man fortfarande inte fått rätsida på detta. Man vill ha stärkt skydd gentemot myndigheter och politiker. Han undrade om de närvarande delade uppfattningen?

Leif Jakobsson svarade att man löser ett problem och får ett annat i stället – det handlar inte om medvetet motarbetande. MHRF medlemmar bevarar det rullande kulturarvet men politiken handlar om det nuvarande rullande och detta måste samordnas med regelverket. Många människor är engagerade i detta och detta verkar möjligt att syssla med. Det som växer kring detta är att det handlar om hela tidsepoken och det växer även fram ekonomisk aktivitet kring detta. Det finns dock problem och hot. Lotta Finstorp påpekade att MHRF har gjort att alla rätt när man talat med politiker, därför beklagade hon att inget hänt. Det är väldigt många människor engagerade och varför går det inte att hantera detta? Man har pekat på problem som finns, kan titta på regelverk och dessa fordon ska inte beskattas och bedömas på samma sätt som nya fordon. Anders Åkesson tyckte att stärkt skydd behövs och alla tycker att detta ska tas hänsyn till. I Kalmar län firade hembygdsföreningsrörelsen 100 år och kulturarv har ett visst skydd. Tillsammans med hembygdsföreningsrörelsen är man starka – det är ett starkt skydd för bruk av byggnader, för litet för fordon. Det finns ingen uttaland ilska mot er, men mer fokus på det som har större volym, varför det bara är att gnetta på.

Leif Jakobsson påpekade att en hel del är konstigt och han är imponerad av den hantverksskicklighet som visas. Man pratar inte bara om museer, det handlar även om att bygga om fordon, att inte bara tänka på bevarande utan man ska kunna syssla med sin hobby och då behövs dispenser. Anders Åkesson påpekade att man är mycket eniga och att även ombygda fordon är entusiastfordon och det är liknande med byggnader som man vill kunna bruka. Om kulturarvsskydd gällt hade behov av ett för starkt bevarande varit ett problem. Han föreslog att jobba tillsammans med RAÄ. Lotta Finstorp påpekade det också är en attitydfråga – det blir högre status att man jämställa rörligt kulturarv med annat kulturarv. Man kan se det som ett rullande museum och det handlar om attityd och information. Det är bra att informera oss riksdagsmän, men också andra.

Peter Edqvist påpekade att för några år sedan var det alliansregering och då sades det att det blev snack och lite verkstad? Leif Jakobsson trodde inte han sa det. Den här typen frågor drunknar i annat, varför han rekommenderade att fortsätta att göra det ni gör, men att även satsa på det lokala planet, att se på hembygdsföreningsrörelsen och få med kopplade evenemang. Det är fler människor som är engagerade. Anders Åkesson påpekade att precis före var det en annan debatt och då nämndes kulturarvspropositionen och det

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

gäller att lägga mycket energi på att få in förståelse för det rörliga kulturarvet, få med hänsynsregler, dvs att inte ställa samma krav på en A-Ford som på en ny Volvo. Det gäller att lägga krut på att kontakta Kulturdepartementet och förklara. Lotta Finstorp höll ned om att det är viktigt att vara med i arbetet kring kulturarvspropositionen. Flera departement berörs och det rörliga kulturarvet ger även bra förutsättningar för besöksnäringen. Peter Edqvist påpekade att UNESCO har ställt sig som beskyddare för våra evenemang och seminariedeltagarna får gärna fortsätta med att framhålla det rullande kulturarvet – det blir strax ett nytt seminarium om kulturarvspropositionen.

Finns det plats för det rörliga kulturarvet i höstens kulturarvsproposition?

Detta seminarium, arrangerat av ThN, ägde rum utanför vagnen 2016-07-06 kl 14:30, med ca 20 närvarande (inkl talare) och medverkan av Peter Edqvist, ordförande MHRF (moderator), Lars Amreus, riksantikvarie, Maria Ågren, generaldirektör Transportstyrelsen, Rutger Palmstierna, ordförande BHRF, samt riksdagsledamöterna Niclas Malmberg (MP, och dess kulturpolitiska talesman), Per Lodenius (C) och Betty Malmberg (M). Seminariet kan se på Youtube: https://www.youtube.com/watch?v=dVBT_5jWioA

Peter Edqvist presenterade detta seminarium om det rörliga kulturarvet, vilket handlar om det som rör sig, och att Transporthistoriskt Nätverk vill ha med detta i kulturarvspropositionen. Kulturministern Alice Bah Kuhnke sa under ett seminarium tidigare under dagen att denna kommer i höst och frågade vilka förväntningar har vi på denna; han undrade vad seminariedeltagarna tyckte att vi ska framföra till denna? Peter Edqvist undrade också om deltagarnas egen koppling till rörligt kulturarv: Bett Malmberg berättade att hon har en gammal traktor, Lars Amreus att han har med det att göra rent professionellt, att det rörliga kulturarvet är en viktig del av kulturarvet och inte minst det ThN gör – alla de engagerade föreningarna och personerna är ovärderliga för att bevara och levandegöra det rörliga kulturarvet. Per Lodenius berättade att han är från Norrtälje, som har ångbåten s/s Norrtälje och en DC3, sedan har han själv en MG-bil och även blivit medlem av MGCC. Maria Ågren berättade att hon har gamla cyklar i trädgården. Transportstyrelsen tar fram regler och föreskrifter, utövar tillsyn och ger tillstånd, och kommer då i kontakt med det rörliga kulturarvet. Niclas Malmberg berättade att han har *Viksta traktormuseum* inte långt från sin bostad, har engagerat sig för Lennakatten samt i arbetet med ny spårväg i Uppsala läst mycket om spårvägens historia i Uppsala.

Rutger Palmstierna berättade att han har en gammal finsk segelbåt från 1928 som föräldrarna köpte 1949. Han läste sedan upp en betraktelse (avstämmd inom ThN) om bakgrunden till problemen för det rörliga kulturarvet:

”Transporthistoriskt nätverk består av samtliga riksorganisationer för det rörliga kulturarvet, till lands, till sjöss och i vattnet, och med Arbetets Museum som samordnare. Vi samverkar inom nätverket för starkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet, med transportmedelsspecifika kvalifikationskriterier.

Den problematik som är vår gemensamma, är nämligen just avsaknaden av bevaranderätt i svensk lagstiftning för det rörliga kulturarvet, och som exempel kommer jag att använda ett fall jag känner till väl, nämligen den koster min morfars familj inköpte på 1890-talet. Med den seglade de främst i Stockholms skärgård. Men den användes också för transporter och konstnärligt skapande. Man kan alltså säga att deras gamla koster har en plats i svensk kulturhistoria, och det inte bara för att den representerar en tidig omvandling av allmogebåtar till fritidsbåtar.

När den yngste av bröderna avled 1970 blev jag den sista att segla kostern, och kunde med egna ögon se att det krävdes mycket mer arbete och hantverkskunskap än familjen kunde mobilisera för att göra kostern sjöduelig igen. De alternativ vi såg för kostern var att bränna henne eller sänka henne i Gälnan. Men vi fick en bättre idé: att skänka henne till Sjöhistoriska Museet. Som till vår förvåning tog emot henne – det är ju först på senare tid Sjöhistoriska fått mandat att hantera också fritidsbåtar. Men man gjorde kostern i ordning för musealt bruk, och på tidigt 90-tal ställde de ut henne på båtmässan, när Allt för Sjön också började visa veteranbåtar. När sedan Båthall 2 öppnades, som Sveriges främsta, och största, veteranbåtmuseum, fanns kostern med, som Bröderna Alfvéns koster. Men i dag har hon placerats i en hangar i Karlskrona, veterligen långt från visningar, liksom från den miljö hon spelat någon roll i.

Detta öde hotar nu hela hundraåttio båtar, som Båthall 2 visade upp i fjol, för omkring 50 000 besökare, i Sveriges lästaste region. Dess båtar kommer att spridas runtom i landet, och för närvarande undersöks vart. Skälet är att Statens Maritima Museer fattat beslut att göra om Båthall 2 till en utställning av de i sig historiskt intressanta marinarkeologiska fynd, som nu görs kring Beck- och Skeppsholmarna och längre ut i Stockholms skärgård.

Detta är en perfekt illustration av de brister i svensk kulturarvslagstiftning, som skapar problemen för det rörliga kulturarvet: det är först som vrak – ’med viss förankring vid marken’ – som äldre transportmedel är av kulturarvsintresse, enligt svensk lagstiftning.

För de gamla bilarna kan det handla om dokumentationskrav som gör att värdefulla, kanske hundraåriga originalhandlingar måste destrueras; för de gamla flygplanen är det en avgiftsstruktur som gör det dyrt för enskilda att hålla dem flygande; för ångbåtarna säkerhetskrav som förvanskar eller fördärvlar deras kulturarvsvärde eller förbjuder dem att gå i vatten de trafikerat i kanske ett århundrade. Och listan kan förlängas inom alla transportslag.

Detta problem kan härledas till propositionen till 1960 års Byggnadsminneslag. Där meddelas att lagen förutom byggnader också omfattar ’rörliga föremål för stationära ändamål, som därigenom anses ha en viss förankring i marken, medan sådana föremål som har rörliga ändamål, inte kan anses ha det’, och därmed inte kan omfattas av denna kulturarvslag: det är alltså först vid ’en viss förankring i marken’ som de skyddas av kulturarvslagstiftningen. I övrigt är det i stort sett exportförbudet det handlar om, om föremålet är tillräckligt gammalt.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Det bakomliggande tänkandet bottnar – förmodar jag – i en traditionell föremålssyn, där denna distinktion görs mellan byggnader med fast förankring i marken, och lösöre som mer eller mindre saknar denna förankring. En sådan kulturarvs-syn var relevant för det förindustriella, stationära samhället. Men under de senaste hundrafemtio åren har människans förmåga att transportera både människor och varor förändrat vår värld i grunden. Rörliga föremål för rörliga ändamål har alltså blivit en viktig del – resandets historia – i mänsklighetens kultur, och alltså en mänsklighetens arvedel.

Vi i ThN förväntar oss att dagens regering i denna rörlighetens tidsålder kan frigöra sig från det hävdvunna 'jordbundna' synsättet och utnyttja det tillfälle, som en ny kulturarvsproposition ger, till att infoga även transportmedel som en del av svenskt kulturarv, med rätt att bevaras med sin ursprungliga teknik intakt (efter transportmedelspecifika kriterier). Jag tror också att detta skulle underlätta för statens olika myndigheter i arbetet att skapa en bättre värld, och samtidigt bevara gammal teknik för nya generationer."

Per Lodenius påpekade att det är jätte viktigt att få denna bakgrund och det rörliga kulturarvet mår bättre av att användas. Han visste inget om kulturarvspropositionen, men ville ha varit med i detta arbete, det är viktigt med det rörliga kulturarvet och att det ska kunna användas på annat sätt. *s/s Norrtälje* används på annat sätt som restaurang och han ser styrkan i detta alternativa användande. Niclas Malmberg berättade att avsikten med propositionen är att skapa en heltäckande kulturarvsplan, att man haft en dialog om detta i (S)– (MP)-gruppen, att oppositionen ska komma med senare, att fortsatt arbete äger rum i höst och att propositionen kommer i vår. Betty Malmberg framhöll att detta kulturarv är skyddsverkt, att fick göra research inför seminariet om det finns något direktiv, men hittade inget. Det saknas uppgift om vad man vill och detta måste regeringen ta till sig. Ett medskick är att den nya lagen ska följas och utvärderas efter några år – det ser ofta bra ut, men det kan bli något annat.

Niclas Malmberg svarade om behovet av en eventuell utredning att det redan finns en utredning att bygga vidare på och att man har skarpa förslag att bygga vidare på. Man ska även ha skarpa skydd för inventarier utöver själva byggnaderna. Rutger Palmstierna påpekade att med byggnadsbevarandelagsstiftningen ställs det upp gränser för vad individer kan göra, men ThN vill i stället ha gränser för vad staten kan göra, inte vad individerna kan göra. Lars Amreus påpekade att propositionen ska ge en helhetssyn på kulturarv och man strävar efter en mångfald av kulturarv. Rörligt kulturarv tillför socialt och ekonomiskt mervärde och dessa insatser måste med i propositionsarbetet. Andra styrmedel är också viktiga, som skutstöd och dessutom arbetslivsmuseistödet som gärna kunde tillföras mer medel.

Betty Malmberg framhöll att även satsa på utbildningsdelen och i Motala finns en fordonsmekanikerutbildning som man kan göra mera av. Per Lodenius höll med Lars Amreus och tyckte att oppositionen kommer in för sent i propositionsarbetet. Peter Edqvist påpekade att det handlat om fördelning av pengar i tidigare seminarier, men mycket av det som det handlar om är Spårburen 6/16

regelfrågor som är problem för det rörliga kulturarvet. Vad skulle vara med i propositionen? Maria Ågren såg behov av fokus på om regler verkligen behövs. Transportstyrelsen har redan ett rätt stort mandat, men när man bestämt att det ska vara regler försöker man då jobba med funktionsbaserade regler. Det som man brottas med är finansiering, d v s att verksamheten ska bära sina egna kostnader. Man försöker subventionera och avgiftsbefria vissa sektorer och önskade att detta tas med detta i propositionen.

Rutger Palmstierna påpekade att problemet med nya regler att det inte finns bra undantagsregler för äldre fordon och kulturarvsvärdet förvanskas då. Maria Ågren svarade att det därför är viktigt med funktionsbaserade regler om inte säkerheten äventyras. Niclas Malmberg meddelade att till årsskiftet blir det lagrådsremiss och det finns tid under hösten för arbete med propositionen. Det gäller också att ta tillvara det ideella engagemanget. Betty Malmberg påpekade att fri entré på centralmuseerna är problem för små museer. Hon undrade angående motionerna om rörligt kulturarv att Transportstyrelsen säger att man har dialog och tar hänsyn, men stämmer det? Per Lodenius påpekade att fler olika politikområden kommer ihop här, varför man måste ha bredden och symbolpolitik påverkar, t ex fri entré på centralmuseer. Angående regelverket handlar det om att vilja sätta sig in i regler – det måste vara så enkelt som möjligt för föreningarna. Anders Svensson påpekade att motionerna om rörligt kulturarv som behandlades i Kulturutskottet avslögs av helt fel skäl – med hänvisning till Trafikverkets ansvar, som huvudsakligen rör de egna museerna – och detta hade avhandlats på ett tidigare seminarium. Per Lodenius erkände att det hade behövts ett bättre bakgrundsarbete.

Lasse Cedvall, som opererar en gammal DC3, tackade Maria Ågren och Lars Amreus för att de satt veteranflyget på kartan – man har nu blivit uppmärksammande och det är man tacksamma för. Kamraterna i Transportstyrelsen har för liten erfarenhet av den bransch de är satta att skriva regler för. Han ser gärna anpassning för den blygsamma verksamhet man har. Maria Ågren svarade att man börjat jobba med detta, en arbetsgrupp har tillsatts och man hoppas jobba med detta. Lasse Cedvall påpekade att man gärna hjälper till. Lars Amreus påpekade att han var med på seminariet om staten och det rörliga kulturarvet 2016-07-04, som handlade om regler, men det handlar inte bara om Transportstyrelsen. Det handlar också om EU och tvärfrågor mellan utskotten och man måste bli bättre på arbete på tvären. Man är dåliga på detta arbete och Sverige är det land i EU där man är mest bra på att följa regler, men inte så bra på undantag från dem.

Peter Edqvist var tacksam för att det pekades på detta. I förordningar från EU används att man kan göra undantag för kulturarv, men i Sverige är det så att så länge det inte står ska så görs inte något. Det behövs skydd mot statliga beslut, men inte bara dessa. Ett exempel från 2016-07-04 är att *Region Gotland* sade att historiska bilar inte var välkomna. Är det meningen att rösten ska tystna? Niclas Malmberg svarade att alla ska ha plats, så han blir upprörd. Rutger Palmstierna framhöll

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

att också båtottenfärger är problem kommunalt och därför är det bra med stärkt bevaranderätt. Per Lodenius tyckte att det är bra att Transportstyrelsen ägnar sig åt att definiera veteranfordon, men det måste vara enkelt och politiken måste hjälpa till med detta. Anders Berg berättade från de historiska båtarnas europeiska samarbetsorgan EMH finns det några solskenshistorier från Sverige – säkerhet är absolut men leder till kollisioner med bevarandet. Från sjöområdet har man gott samarbete med *Sjöhistoriska museet*, från vilket man får ett certifikat som man kan gå med till Transportstyrelsen och då kan färdas till Tyskland med båten. Detta är förankrat i myndighets- och folkrörelsetradition. Det finns tydligt undantag för fartyg före 1965 om de är byggda enligt ritningar från då. Rutger Palmstierna påpekade att det finns förslag om man då kan vara med från början i regelarbetet och då inte bli nejsägare (efteråt). Den juridiska garantin saknas, då folk byts ut och man får börja om från början. Maria Ågren underströk att det är viktigt med denna dialog för att åstadkomma denna anpassning, med t ex två mobiltelefoner i st f speciell kommunikationsutrustning.

Peter Edqvist undrade vad deltagarna önskade i den nya kulturarvslagstiftningen? Betty Malmberg svarade att man inte ska behöva gå in i regeldetaljer utan kunna ägna sig åt sig det man vill. Lars Amreus svarade att det är en otroligt viktig proposition för RAÅ och hela det övriga kulturarvet, varför han är mån att den nya lagstiftningen ska vara över tid och ha bred politisk förankring. Men det behöver inte vara entydiga positioner, men ska lägga grund för ett inkluderande kulturarv. Det är jättespännande med arbetet inom ThN:s kretsar där man brottar med frågor, men att visa upp sig är bra. Per Lodenius att den ska vara hållbar över tid, ha bred politisk förankring, att man ska lyssna, att de ideella krafternas roll är viktig, att man ska kunna använda kulturarvet samt inse bredden genom att det omfattar fler politiska områden.

Maria Ågren såg gärna en tydlighet kring tankarna kring myndighetens finansiering. Rutger Palmstierna framhöll att huvuddelen av kulturarvet ägs av privatpersoner som inte har intäkter och i stället är ute efter skydd från nya regler. Han såg gärna att det skapades ett forum ThN–Transportstyrelsen och att man ska se kulturarvspropositionsarbetet som en resurs, där ThN gärna ställer upp. Niclas Malmberg instämde i mycket och önskade få till stånd en bred kulturarvsproposition och ta tillvara det breda engagemanget. Dagens fokus på skydd mot utförsel av föremål över landets gränser måste breddas så att föremålen har skydd även inom landet. Peter Edqvist efterlyste fokus på bevara, bruka och utveckla kulturarvet. UNESCO har samma målsättning och även i andra länder. UNESCO vill vara beskyddare av historiska evenemang. Han tackade deltagarna med en bok.

Kommentarer, reflexioner m m

Efter förra årets problem med att få arbetet att flyta i JHRF/MRO Almedalsgrupp gick det mycket bättre detta år och vi var förhållandevis tidiga med såväl att planera seminarierna som att bjuda in politiker m fl till vårt deltagande. Fortsatt missades att få ut ett pressmeddelande till Almedalens presscenter. Det jobbades lite på att uppdatera faktabladet, men vi hade inga utskrivna att dela ut. En annan sak som missades var att få till ett informationsblad att dela ut – dessutom visade det sig att det endast fanns obetydliga mängder kvar av förra årets någorlunda korrekta informationsblad. Vi arbetade även detta år med kompletterande marknadsföring i nätforana *Järnvägshistoriskt Forum* och *Postvagnen*. I det stora hela lyckades vi dock genomföra ett ganska lyckat Almedalsdeltagande med bl a en del värdefulla kontakter, se dagboken ovan.

Även detta år flöt arbetet i *Transporthistoriskt Nätverks* (ThN) Almedalsgrupp på bra, mötena avlöste varandra och mycket åstadkoms – ett gemensamt seminarium (jfr ovan), gemensamt informationsblad, pressmeddelande m m. En av tidigare års deltagare, *Veteranflyggruppen EAA Sverige*, hoppade av då de inte upplevde att de fick ut tillräckligt av deltagandet. *Region Gotland* dök upp och hade synpunkter på att vi brett ut oss utanför tilldelad yta och hotade med ett kraftigt platskostnadstillägg. Vi kollade villkoren och där fanns bara tre storlekskategorier, och vi var redan i den största, 5 * 10 meter eller större, så vi såg ingen grund för att ta högre avgift. Dessutom fanns, till skillnad mot tidigare år, ingenting alls på andra sidan vägen utmed platsen, så kravet på utryckningsvägar m m var redan tillgodosett. Vi får se hur detta slutar... Vagnen och elströmmen användes fortsatt gemensamt – på nätterna var vagnen förvaringsplats för allt "löst" material i den samlade montern.

Detta år hade vi många politikerbesök på den samlade platsen, och då särskilt i samband med MHRFs baksättesdebatter. Någon räknade ut att detta kunde vara en av de mest politikerbesökta Almedalsplatserna! Efter och inför seminarierna blev det ofta tillfälle för lite mer informella snack med politiker och tjänstemän, se dagboken ovan. En politiker (Niclas Malmberg (MP)) aviserade besök av oss i JHRF/MRO i förväg och en tjänsteman från Transportstyrelsen dök upp – han hade blivit ditsänd av myndighetsledningen! Detta visar att vårt (och hela ThN) Almedalsdeltagande börjar bli allt mer etablerat och att vi når ut med det. Därför är det synd om bråk med Region Gotland – om platsstorlek, -kostnader och gammalbilarna på platsen – skulle riskera att någon drar sig ut varpå det blir för dyrt och fler drar sig ut o s v. När vi nu får allt mer tecken på att vi börjar nå ut och betraktas som etablerade Almedalsdeltagare skulle det vara förödande om vi inte längre är där...

HJULMARKNADEN 2016

Hjulmarknad 2016 blir det lördagen **26 november kl 11.00 – 16.00**, i **Solnahallen** i Vireberg, Solna. **Avgifter inkl moms** (betalas till **plusgiro 29 31 32-7** eller **bankgiro 462-8152**, JärnvägsInfo-Förlaget; Från utlandet IBAN: SE12 9500 0099 6018 0293 1327, SWIFT-adress: NDEASESS):

- Per bord: 700 kr
- Eluttag: 100 kr/utställare
- Möjlighet till enstaka bord för förmånliga visningsplatser för exempelvis modelljärnvägar – kontakta Hjm!

Borden har måtten cirka 80 x 180 centimeter. Sista inbetalningsdag är **13 oktober 2016!** Frågor, synpunkter m m rörande Hjulmarknaden kan ske per mejl eller brev – det går också bra att beställa det fullständiga inbjudningsbrevet eller ladda ner det från hemsidan enligt nedan (inbjudningsbrevet har sänts till flera av er för några dagar sedan per mejl eller kommer samtidigt med detta utskick per brev). Även denna gång har de flesta tidigare deltagare fått sin inbjudan per mejl – meddela oss om det inte kommer fram eller fel!

Mejladressen är: *hjulmarknad@yahoo.se* och
postadressen är: *Föreningen Hjulmarknaden, Box 1134, 171 22 SOLNA*

Mer information efterhand på Hjulmarknadens hemsida: *www.hjulmarknaden.info*

Hjärtligt välkomna till årets Hjulmarknad! (*från Hjulmarknadens inbjudningsbrev*)