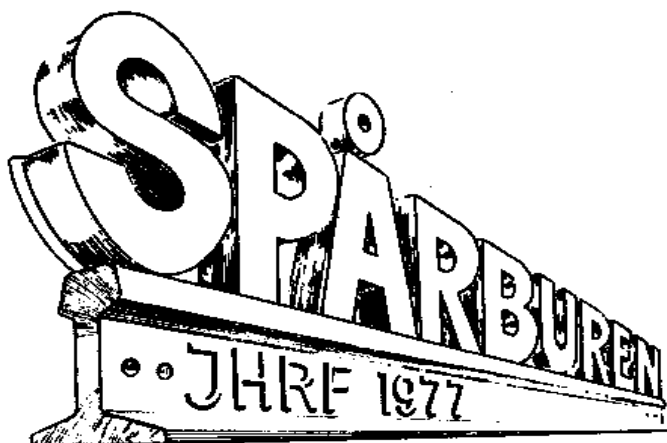


Föga periodiskt organ
för

**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



3/17

2017-08-03

INLEDNING

Här kommer årets tredje Spåraturen efter ett – återigen – alldeles för långt uppehåll sedan senast. Detta är en Almedalsspecial och egentligen var detta tänkt som nummer 4 med nummer 3 ägnat och FEDECRAIL-konferensen, men nu blev materialet klart i omvänd ordning. I övrigt finns lite annat med som flutit in den senaste tiden.

I detta mycket omfattande nummer kan man läsa om:

- Kalendern med vad som känt av årets datum.
- Från styrelsen med en påminnelse om det utsända frågeformuläret, en rapport från ett möte med Närings- och Kulturdepartementen, information om och varning för en obskyr riksorganisation samt inbjudan till Byggnadsvårdens konvent
- Från ThN med information om att riksdagen – äntligen! – beslutat arbeta för lagskydd för rörligt kulturarv.
- En lång artikel om Almedalsdeltagandet med dagboken från dagarna samt dokumentation av alla seminarier i ThN-montern (där även JHRF/MRO deltog).
- Från ArbetSam med information om kurser om att locka med personliga berättelser och Museiskolan, rapport om kartläggning av entréavgifter, information om fototävling *Wiki Loves Monuments* samt inbjudan till nomineringar av *Årets Arbetslivsmuseum* och *Årets Arbetsmyra* 2018.

KALENDER

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

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

FRÅN STYRELSEN

JHRF frågeformulär

För några månader sedan skickades bifogade frågeformulär ut till er medlemmar med önskemål om att svaren skulle vara inne senast 25 april. Vi har fått svar från närmare hälften av medlemmarna – AJF, BJs, DHdJ, DVVJ, FSVJ, GBBJ, JvmV, JÅÅJ, MBV, NBVJ, NJ, NJM, NoJK, NÅK, OJF, SJK, SKÅJ, SMoK, SÅS och VT – direkt eller indirekt via verksamhetsberättelser. Nu ber vi er andra att också försöka fylla i den tidigare översända blanketten och/ eller sända in verksamhetsberättelser. Vi behöver dessa siffror för att kunna göra bra statistik om förbundet och dess medlemmar, något som bli allt viktigare vid olika kontakter med myndigheter och andra kontakter som vi i förbundet har. Dessutom behövs en del av siffrorna av konkreta anledningar:

- Omsättningssiffrorna för premierna till den nya ansvarsförsäkringen – detta är BTOs sätt att räkna
- Antal körda tågkm för att placera in er i rätt medlemsavgiftskategori

FRÅN STYRELSEN forts

Frågorna om olika kontaktpersoner är tänkta för att underlätta kontakterna mellan föreningarna och då särskilt personer med samma funktion. De kan även användas av förbundet för att sända ut riktad information till respektive grupp.

Vi har även fått frågor om hur omsättningssiffrorna ska tolkas och kan meddela att moms inte ska inkluderas – för momsredovisande är moms en balanspost, inte en resultatpost. Angående kontaktpersonerna fyller ni i de som är relevanta för er och skriver ett streck eller ”saknas” för övriga. Har ni problem med själva blanketten går det också bra att svara direkt i ett mejl.

Vi har insett att det finns fler uppgifter vi också skulle behöva för att få en bättre statistik, som antal trafikdagar och antal besökare/resenärer, men det får vi återkomma med i nästa års frågeformulär. Har någon dessa siffror att meddela redan nu är vi dock bara tacksamma! (Mejl från JHRF 2017-04-29, uppdaterat 2017-08-03)

Här är frågorna:

- Bruttoomsättning 2016 utan moms
- Antal körda tågkm 2016
- Antal medlemmar per 2016-12-31
- Kontaktperson med JHRF, mejl
- Trafikchef, mejl
- Säkerhetsansvarig, mejl
- Utbildningsansvarig, mejl
- Maskinchef, mejl
- Banchef, mejl
- Faktureringsadress, postadress

Vi avser att senare ringa runt till de som inte svarat eftersom det är angeläget att få in dessa uppgifter!

Rapport från möte med departementen

Sten Nordström och undertecknad hade 2017-05-16 ett ganska bra möte med Närings- och Kulturdepartementet.

De är pålästa och hade en del synpunkter.

När det gäller utbildningsavgifterna var de tydliga med att TS och vi inte pratar om samma sak!

TS avgift för tillsyn av utbildning och examination avser grundutbildning av förare. Fortbildning, inkl utbildning på nya typer av fordon för aktiva förare, ingår i vad varje operatör kan göra inom sina tillstånd, utan särskild tillsyn. Att det sedan sker i JHRFs regi spelar enligt dem ingen roll, tvärtom håller de med om vårt önskemål att säkra kvaliteten gemensamt.

Sten ska kontakta TS igen och se om TS kan dela denna syn...

När det gäller ERTMS var det inte lika positivt. Någon större subventionering är inte aktuellt just nu, för det krävs politiska beslut som ligger ovanför departementens nivå. Tillbaka till Almedalen...

Vi diskuterade om situationen för de närmaste åren, särskilt Malmbanans Vänner. De frågade om verksamheten kan överleva både kort och långsiktigt utan att utrusta fordon och där var vi väldigt tydliga att t ex MBV har svårt att klara även ett kort uppehåll, särskilt efter branden förra året.

Vi diskuterade även lite om olika tekniska lösningar utan att vara specifika, t ex vad som sker i Danmark m m.

Vi tog även upp lite generella frågor om det rörliga kulturarvet och dess skydd. T ex frågade vi om flytten av SJVM till Statens Maritima museer och dess konsekvenser, särskilt med hänsyn till att man i tidigare remissvar hänvisat till att Trafikverket har ansvar för det rörliga kulturarvet. (Mejl från Anders Johansson 2017-05-17)

Alternativ riksorganisation????!!

Styrelsen har noterat att det på hemsidesadressen www.ssjf.se, vår medlem Skåne – Smålands Jernvägsförenings (SSJF) gamla hemsidesadress, nu finns något som också kallar sig SSJF, uttytt *Sveriges Självständiga Jernvägsföreningar*. Det påstår sig ha medlemmar/stödare varav åtminstone en, ENJ, aldrig har hört talas om organisationen och personerna som påstås sitta i styrelsen verkar inte finnas i sinnevärlden! Den bakgrundshistoria till bildandet av organisationen som omfattar vår medlem OJF känner dess ordförande inte till. Alltså klar bluffvarning!

Byggnadsvårdens konvent

Nu går det att anmäla sig till årets **Byggnadsvårdens konvent!**

Det är dags igen för Byggnadsvårdens konvent. Boka in den **27–29 september** för fullspäckade byggnadsvårdsdagar i Mariestad. Arrangörer är Hantverkslaboratoriet i samarbete med Byggnadsvårdsföreningen, Riksantikvarieämbetet och Västarvet.

Följ denna länk för anmälan: <https://www.dacapomariestad.se/sidor/kortkurserkonvent/konvent/byggnadsvardenskonvent.4.353f14781586a14857e40a.html>
(Mejl från Karin Calissendorff, RAÄ, 2017-06-13)

Remissvar och skrivelser

saknas denna gång, men det finns en om Transportstyrelsens avgifter 2018 under arbete.

FRÅN THN

Riksdagens beslut om ny lagstiftning för skydd för det rörliga kulturarvet

Under eftermiddagen 2017-05-31 fattade Riksdagen beslut om att ställa sig bakom Kulturutskottets yrkande om att regeringen skyndsamt bör ta fram lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet.

Nedan följer Riksdagens beslut enligt ovan. Den som vill fördjupa sig i beslutets underlag rekommenderar jag denna länk: http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/kulturarvsfragor_H401KrU9

22. Transporthistoriska museer

Beslut: Kammaren biföll utskottets förslag. Beslut fattat med acklamation.

Utskottets förslag: Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen skyndsamt bör ta fram lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

- 2016/17:3643 av Olof Lavesson m fl (M, C, L, KD) yrkande 5

och bifaller delvis motionerna

- 2016/17:73 av Niclas Malmberg (MP),
- 2016/17:607 av Bengt Eliasson (L) och
- 2016/17:1853 av Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M).

Reservation 29 (S, MP, V)

Och därmed har Riksdagen erkänt att det också finns ett rörligt kulturarv i form av äldre transportmedel.

Det förtjänar i detta sammanhang att noteras att Niclas Malmberg i sin motion lyfte fram att propositionen till 1960 års Byggnadsminneslag cementerade kulturarvs-lagstiftningens historiska markbundenhet är otidsenlig i och med att mänskligheten brutit markbundenheten med den rörlighet transportmedlen ger, och att detta bör återspeglas i kulturarvssynen. (*Mejl från Rutger Palmstierna 2017-05-31, Betänkande 2016/17:KrU9, Protokoll 2016/17:117*)

Red anm: Se även Spårburen 2/17 (och tidigare nummer) om förarbetet till beslutet och dokumentationen från Almedalsseminariet om det rörliga kulturarvet på onsdagseftermiddagen (kl 15) nedan som avhandlar hur detta lyckade och efterlängta beslut ska hanteras i fortsättningen.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN

Allmänt

Här följer texten från den dagbok som fördes under och kring Almedalsveckan 2016-06-27—07-07 – dokumentation av seminarierna m m, se nedan. Under dagarna hände följande (ur red:s dagbok från dagarna):

- Tisdag 27 – Noteraren av dessa rader anländer Hesselby eftermiddagen. Kontroll av utrustning i förråd och vagn.
- Onsdag 28 – Vagnen sopas ur. I övrigt administration, bl a biljett åt Jaap Nieweg och förberedelser för tisdagskvällens middag.
- Torsdag 29 – Gösta Hammarberg tätar taket på vagnen. Tung utrustning flyttas till en grannvagn liksom 9 stolar – dessa byts mot 30 fräscha röda stolar som fanns i grannvagnen. Anskaffning av 3+3 spånskivor (OBS-skivor) som täcker golvet i vagnen nästan helt – dessa läggs på plats. Henrik Grimlander får ställa in deltagandet p g a sjukdom.
- Torsdag 30 – Inköp av diverse saker, bl a ny skrivare med förbrukningsmaterial eftersom den gamla gett upp. Även 120 g-papper för utskrift av broschyren – arbete med att uppdatera JHRF/MRO Almedalsbroschyr genomförs. (Misslyckat) försök att boka av boenden – omdisponering av boende i stället.
- Lördag 01 – Skrivaren sparkas igång och skriver bra. Boendefrågan löser sig på bästa sätt – kollegorna i BHRF hade fått problem med sitt boende och tar över det ”överblivna” rummet i Havdhem. Vatten sopas ut ur vagnen och alla stolarna torkas av. Efter att trafiken är klar för dagen växlas vagnen, lastas med material, bl a trappan, och placeras på hämtningsplatsen.
- Söndag 02 – Vagnen hämtas tidigt på morgonen och transporteras till Almedalsplatsen. Kompletterande inköp av hylla att placera TV-skärm på. På kvällen montering av trappa och ramp utanför vagnen.
- Måndag 03 – På morgonen iordningställande av vagn och plats, bl a montering av hylla för den TV-skärm som fick ersätta projektorn som glömdes. Strax efter kl 9 ett mindre platsmöte. Kl 11 ett seminarium som besöks av 14 personer – se **Seminarier** nedan. Mycket tunt med besökare.
- Tisdag 04 – Fredrik Linder från RAÄ kommer på besök strax före seminariet. Kl 11 ett seminarium som besöks av 12 personer, bl a Britt Andersson från RAÄ – se **Seminarier** nedan. På eftermiddagen besök av Per Klarberg (SD). Tunt med besökare. På kvällen middag med hela ThN-gruppen (med fruar) med 16 deltagare – god mat, men serveringen har lite svårt att hinna med...

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

- Onsdag 05 – Den intensiva dagen! Kl 11 ett seminarium som besöks av 10 personer – se **Seminarier** nedan. Fredrik Linder från RAÄ kommer på nytt besök. Mitt på dagen besök av Per Lodenius (C). Strax före det sista seminariet besök av Niclas Malmberg (MP). Kl 15 ett seminarium som besöks av ca 20 personer – se **Seminarier** nedan. Inför seminariet samtal med riksantikvarien Lars Amreus och efter seminariet samtal med Anna Wallentheim (S). Senare besök av Bo Hansson (Medborgerlig samling). Bra samtal med samtliga. Någotsånär med besökare i övrigt. Platsen plockas ihop och det mesta plockas in i vagnen. ArbetSam hämtar sitt materiel några timmar senare, SFF efter att biltrafiken släppts på kl 21. Då plockas en del utrustning ut ur vagnen för särskild transport till Hesselby och till sist lastas också trappan in i vagnen.
- Torsdag 06 – Vagnen hämtas i svinottan, körs till och lastas av i Hesselby. Under dagen växlas vagnen till plats för avlastning av ramp, vilket genomförs, och Almedalskartongen placeras i förrådet. Till kvällen åker noteraren av dessa rader hem till fastlandet...
- Fredag 07 – Lovisa Almborg sänder in ansökan om polistillstånd för 2018 års Almedalsdeltagande.

Seminarier m m

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

Det rörliga kulturarvet i framtiden – utmaningar på 20 års sikt

Detta seminarium, arrangerat av JHRF och MRO, ägde rum i vagnen 2017-07-03 kl 11:00, med 14 närvarande (inkl talare) och medverkan av Jonas Svartlok, JHRF, Per Englund och Håkan Nordenadler, MRO, samt Kjell Nordeman, SÅF.

Jonas Svartlok hälsade välkommen till seminariet, som i första hand handlade om utbildning – hos de som museitåg på statens spår, museitåg på egna spår och för ångbåtar. Först ska det handla om museitåg på statens spår där det finns 22 järnvägsföretag som bedriver trafik, f n 11 driftsdugliga ånglok och 22 historiska el-/die-selfordon. Det finns också 12 behöriga ångloksförare med en medelålder på ca 55 år, varav 2 st nyutb under den senaste tioårsperioden – f n utbildas ingen nyutbildning p g a av för få ånglokskörningar och att utbildningen är lång och på ideell basis.

Regelverket säger att järnvägsföretagen (d v s föreningarna) har rätt att utbilda egen personal, utom förare, där särskilt tillstånd krävs. Detta beror i grunden på EU-direktiv. Detta har lösts genom JHRF har tillstånd att vara utbildningsanordnare och stå för examinatore. Vad det gäller kostnaderna är museiorganisationer befriade från avgifter fränsett för utbildning. Detta kostar för-

bundet 80 000,- per år, vilket är exakt den summa JHRF får av RAÄ. Sammanfattningsvis krävs att föreningarna kör mer trafik, framförallt med ånglok, utbildar fler förare och helst blir avgiftsbefriade för att säkra kunskaper inför framtiden.

Behörighetskraven är att man ska ha klarat urvalstest och grundutbildning för förare, har ett godkänt hälsotest samt ska tjänstgöra regelbundet (5 turer per halvår). Dessutom ska den intresserade vara villig att lägga ner ca 200 timmar för utbildning till eldare, ytterligare 200 timmar för utbildning till förare och det för att, i princip, göra det man gör på jobbet – det är vår absolut största utmaning!

Per Englund tog över att berätta om museibanornas utbildning – han kommer från en av föreningarna med egen utbildning. När museibanorna startade för ca 50 år sedan liknade körningarna man hade SJs trafik och man kunde använda sig av dem som förebild. Nu är det helt annorlunda, och det handlar även om att själva banorna nu är mer annorlunda med skarvspår, grusballast m m. Därför funderar MRO på att ta fram en banbesiktningkurs och inspektera varandras banor. Varje järnväg har sin egen ångloksutbildning som börjar med verkstadsutbildning, sedan till eldare och vidare till förare. Det tar 5 år och många hinner tröttna under tiden. Ett annat problem är medicinska krav och problem p g a ålder. Många är dock intresserade av att köra ånglok och det finns många aspiranter.

Håkan Nordenadler påpekade att om ett ånglok går sönder så måste man laga det själva, varför det även behövs utbildning av reparatörer – ta reda vad som träsigt, höra missljud, därefter plocka ner loket i delar, själva laga felet och sätta samman loket igen. Det handlar således inte bara om att köra utan även om verkstadsmekanik. De gamla ångloksförarna från SJs ånglokstid är döda och även deras kunskap har dött så man ta över genom att utbilda sina medlemmar. Per Englund påpekade att man även måste tillverka sina egna reservdelar. Håkan Nordenadler fyllde på med att banorna måste ha en fullständig gammal verkstad.

Stieg Ingvarsson undrade hur samarbetet är mellan järnvägarna? Håkan Nordenadler svarade att man samarbetar genom att byta kunskap samt försöka låna specialverktyg mellan varandra. Om detta utvecklas räcker det med ett specialverktyg och då kan man även spara kostnader. Banorna lever på biljett- och souvenirintäkter samt projektbidrag. Det senare är dock osäkert. Man kan försöka entusiasmera besökare till aktivt deltagande och överföra kunskap till de sålunda nyrekryterade. Det gäller att förstå sammanhangen och att detta är värt att bevaka. Det finns inga skolor att gå på, t ex kring ångteknik.

Helena Törnquist berättade att hon jobbar på Arbetets museum och museet jobbar med att få sitt utbildningsstödjande arbete permanentat genom anslag till kursverksamhet. Hon undrade om det finns något man skulle kunna hjälpa med? Per Englund svarade att en utbildning i allmän ångkunskap och att ha ångloksutbildning gemensamt med JHRF-föreningarna. Håkan

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Nordenadler påpekade att det lika mycket handlar om den teoretiska delen, t ex hur fungerar en ångmaskin, och även kring verkstadskunskap – även en verkstads-mekanisk utbildning behövs. Ånglok blir gamla, till slut går de inte att reparera längre och blir i så fall replikabyggen. Bättre underhåll gör att de lever längre.

Staffan Beijer undrade varför det behövs längre utbildning för de som ska köra på statens spår? Behövs verkligen 400 timmar? Jonas Svartlok svarade att det beror på att händelser på statens spår kan få allvarigare konsekvenser, t ex effekter av att tåg stannar på Stockholm S. Anders Johansson fyllde på med att lära sig köra ånglok hos t ex GHJ ger en bra grund. Han föreslog att hålla utbildningar som kräver examinering tillsammans – att svetsa koppafyrboxar m m finns det ingen som kan. Jonas Svartlok man också kan samarbeta på annat sätt, t ex genom att utbilda för körning på statens spår men ha praktik på museibanor. Det är vissa skillnader, men mycket är lika. Håkan Nordenadler påpekade att på den egna banan, JTT, kör man handbromsat och i max 30 km/h och det ställer då mildare krav. Staffan Beijer framhöll att på ULJ får man mycket erfarenhet. Jonas Svartlok påpekade att det är bra att få erfarenhet från olika miljöer.

Kjell Nordeman inledde med att han jobbat på Arbetets museum. Helena Törnqvist påpekade att han då hade ett favorituttryck om att tradera kunskap, vilket var hans rubrik. Kjell Nordeman inledde med att man har ångteknisk utbildning för maskinister på ångfartyg i Sverige, vilket avser de som kör passagerare. Det finns ett 40-tal ångfartyg i Sverige och knappt 200 ångslupar. Han är ångmaskinist och fartygsbevarare, medverkar sedan 25 år tillbaka till att bevara vissa ångfartyg och ånganläggningar runt om i landet. Han påpekade att det bl a gäller vad ska hända när dagens aktiva är döda. Bakgrunden för att kunna tjänstgöra som maskinist på ett ångfartyg är att inneha s k *behörighet* efter att man läst in ångteknisk examen efter att ha erhållit sin examen i motorkunskap. En del arbetar ideellt, en del är anställda på fartygen. Examen sammantaget med stipulerad s k *sjötid* ger sedan *behörighet*. Sjötid får man genom att tjänstgöra ombord och även genom att genomföra vissa maskinmässiga underhållsarbeten. Det behövs också ett friskintyg för sjöfolk. Man måste underhålla *behörigheten* genom att köra 20–40 dagar per år och ska kunna styrka *sjötiden*. Examen gäller på livstid, men vissa kompletteringar kan komma att krävas; *behörigheten* gäller i 5 år.

Han fortsatte med att förr hade sjöbefälskolorna maskinistutbildning, nu finns den endast på skolorna i Göteborg och Kalmar. Utbildning genomförs också via lokala marina utbildningsanordnare, t ex sjöskolan i Stockholm och genom vissa studieförbund – man har haft sådana i Eskilstuna. Man har haft praktiska seminarier medinslag av att få skriva. Utbildningarna innehåller teori och praktik. Ångtekniska utbildningar kallas *TF 75* respektive *TF 750* och endast *TF 75* innehåller en ångteknisk del. Den större utbildningen, *TF 750*, är för fartyg över 1 000 KW. Utbildningarna inne-

håller även praktik. De ger även vissa statliga bidrag. Större rederier köper platser på dessa utbildningar för ungefär 10 000,-. De innehåller utbildningsmoment om hur matarsystem fungerar, vattenkvalitet m m.

Tradera kunskap är nyckeln! Den kanske viktigaste kunskapen om ångteknik får man genom att – tillsammans med de äldre maskinisterna – öva och köra maskinerna och detta tillämpas inom ångbåtsrörelsen. Härigenom överförs kunskap och erfarenhet från en äldre generation till den något yngre maskinaren. Sammanfattningen är att det behövs teoretisk utbildning och överföring av kunskap. Om vi skall lyckas bevara och låta kunskap om de äldre maskinerna och annan teknisk utrustning, t ex ombord på fartyg, leva vidare så måste vi dokumentera, intervjua och tillsammans med äldre maskinister köra dessa teknikhistoriska pärlor. Om man inte får köra maskinerna så kan inte heller kunskapen leva vidare.

Kjell Nordeman påpekade angående utbildningskunskap att det fanns järnvägar med 600 mm spårvidd som fanns på industrier eller i skogar och med enkel räls. Han återgav en historia om ett mindre ånglok där huvudpersonen körde ångpannan på en fabrik och fick ersätta lokföraren när denne skadat sig – han lärde sig loket på två dagar, utan erfarenhetsöverföring, genom att han fick försöka själv. Men så ska vi inte jobba... Helena Törnqvist påpekade angående tradering av kunskap att ArbetSam ska ha två kurser under hösten om att samlas in berättelser m m – detta är en jätte viktig del. Kjell Nordeman berättade att en äldre mans berättelse om sina många erfarenheter har spelats in på film. Lovisa Almborg undrade om denna film finns upplagd på *Youtube*? Kjell Nordeman svarade att den ska redigeras först. Det blev dock ett jättebra samtal.

Kjell Nordeman fortsatte med att ångbåtsområdet har många tekniska kurser och man skulle kunna ha dessa gemensam med järnvägsområdet. För att delta i dessa, som äger rum på vardagar, måste man ta ledigt och betala en avgift. Man har haft några gemensamma seminarier kring ångteknik och kan vintertid få vara inomhus. Håkan Nordenadler drog en liknelse om mobiler – alla kan hantera dem, men få vet hur de fungerar – man måste dock veta var de finns. Kjell Nordeman önskade att det sammanställs vem som kan vad och vilka som gör vad. Helena Törnqvist påpekade att man kan vara en kunskapsmäklare.

Staffan Beijer undrade hur det gick med ett tidigare tilltänkt ånglokskunskapscentrum i Orsa? Anders Svensson m fl svarade att det fanns idéer om ett sådant i Orsa, Krylbo eller Katrineholm, men det blev inget. Rutger Palmstierna berättade att BHRF har ett råd av båttekniker och skulle kunna samarbeta med ArbetSam om detta. Kjell Nordeman påpekade att en person på Gotland har mycket delar. Pelle Brandt påpekade att det finns en EU-kurs om gammal ångteknik. Kjell Nordeman framhöll att allt man behöver veta finns, men det gäller att kartlägga detta. Helena Törnqvist fyllde på med att man även ska underhålla detta.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Anders Johansson undrade om Arbetets museum har något samarbete med SJVM, som lär sig om gamla tekniker? Helena Törnqvist svarade att Arbetets museum har ett nationellt uppdrag att stödja arbetslivsmuseerna, men inte något specifikt mot just SJVM. Man informerar dock om olika kurser som finns, t ex *Färgforum* på SJVM. Kjell Nordeman påpekade att det finns resurser på många andra museer. Anders Johansson påpekade att SJVM kommer att hamna under Statens Maritima museer, så det händer mycket. Helena Törnqvist påpekade att museerna har kontakt med varandra.

Rutger Palmstierna framhöll att när ThN lyckats med stärkt bevaranderätt blir kunskap viktig. Kjell Nordeman påpekade att det handlar om att rädda kunskapen innan den försvinner, t ex med hjälp av RAÄ. Helena Törnqvist påpekade att de vet detta. Håkan Nordenadler påpekade att det är skillnad på statiska och levande museer – man vet på de förra hur det fungerar, på de senare är besökaren en del av museet genom upplevelsen – man ser varför det fungerar som det gör. Helena Törnqvist påpekade att detta är det rörliga kulturarvet så bra på och det är bra med samarbetet inom ThN. Håkan Nordenadler påpekade att på de statiska museerna kan föremål bevaras i 400 år, på det rörliga slits föremålen och de repareras, lagas och underhålls tillsammans med kunskap om hur. Han hade ett exempel från ett museum i Hälsingland, där de inte visste vad ett föremål var, men det var en hållare till armborst.

Samarbete inom det rörliga kulturarvet – vad kan vi lära av Nederländerna?

Detta seminarium, arrangerat av JHRF och MRO, ägde rum i vagnen 2016-07-04 kl 11:00, med 12 närvarande (inkl talare) och medverkan av Jaap Nieweg, FEDECRAIL m m.

Anders Johansson introducerade Jaap Nieweg som ska prata om det rörliga kulturarvet i Nederländerna. Han är nu ordförande för museitågens europeiska organisation FEDECRAIL sedan 2017-07-01. Jaap Nieweg berättade att han varit anställd i museijärnvägsvärlden. Han kunde då se att man borde göra något tillsammans med det övriga rörliga kulturarvet. Han kontaktade departementet och de framhöll att man skulle samarbeta inom det rörliga kulturarvet. Han kommer att prata om register och samarbetet inom det rörliga kulturarvet. Kring 1994 fick Nederländerna en minister som såg både rörligt kulturarv och målningar som kulturarv och som såg också värdet i dessa. 1994 bildades också en järnvägsriksorganisation som startade med en inventering av det som fanns och för nästan 20 år sedan startade upp arbetet med registret, vilket gjorde det möjligt att jämföra lok med målningar och man kunde också se inflytandet från det rörliga kulturarvet på annat kulturarv. Han nämnde något om bevarandet av Rembrandt-målningar.

Första anledningen till att registret skapades var för att skapa ett verktyg för att bedöma det historiska värdet
Spårburen 3/17

av järnvägsfordon i relation till andra objekt. Han visade en bild på det först registrerade fordonet, en motorvagn. Det första villkoret för att registreras är att fordonet är byggt i Nederländerna – t ex fanns där ett företag som byggde de flesta ångspårsvägsfordonen. Det andra och alternativa villkoret är att fordonet är använt i Nederländerna – man köpte mycket från andra länder och mycket av detta har använts 50 år i Nederländerna.

Man kategoriserar också fordonen i registret enligt en metod hämtad från monumentregistret: Kategori A är fordon byggda och använda i Nederländerna. Fordonet ska vara viktigt för den historiska eller tekniska utvecklingen och vara en unik eller nästan unik representant för en fordonstyp som har använts en lång period i Nederländerna. Han visade en lokomotor som ett exempel. Kategori B är fordon med ett kombinerat värde som attraktivt, dokumenterat värde eller nästan oförändrat sedan det byggdes eller (lokalt) sammanhangsvärde och han visade en saltnings- och rengöringspårsvagn som exempel. Kategori C är fordon nödvändiga för samlingen som helhet och är också objekt av ett kulturellt och historiskt värde samt en viktig del för ägarens samling. Han visade ett exempel på ett litet ånglok med tippvagnar där en enstaka vagn inte var nog. Tanken är att ny reglering inte ska tillämpas på registrerade objekt, t ex undantag från miljözonsregler. Kategoriseringen krävde diskussion med ägarna. De flesta fordonsägare var med på att delta i registret. Ägarna noterade att åtgärder kostar, det handlar om att göra i rätt ordning och man jobbar hårt inom t ex FEDECRAIL för att kunna köra museitåg på det statliga järnvägsnätet. I Amsterdam bevarades det första tunnelbanetåget i Amsterdams transportmuseum och det har nu tagits över av en förening och placeras i ett nybyggt centrum. Detta blir ett kategori-A-fordon.

Fördelar med registret är att det säkrar kulturellt värde för långsiktigt bevarande och för att få bidrag är detta en neutral bedömning, registret ger översikt och framhåller att detta är en del av det nationella kulturarvet och visar rikedom och utsträckningen av bevarandet av järnvägens kulturarv. Det första steget var att starta med att inventera allt bevarat rullande materiel – man hittade ca 2 000 objekt – och en kommitté, där fordonsägare inte fick delta, tillsattes för att bedöma om fordonet var viktigt eller ej – denna blev sedan ett rådgivande råd. Saker som man diskuterat är om det är viktigt med skicket? Det är det inte. Han visade ett exempel med en godsvagn från 1864 som bara är en korg. Ett annat exempel är från York i Storbritannien där man återuppbyggde den trädgård där korgen hittades.

Sedan handlar det om vad det är för krav på ägaren och bevararen när det är ett kategori A-objekt. Det finns inte krav på restaurering till originalskick, men väl att man har och följer en bevarandeplan. Alla HRN-medlemmar följer Riga-konventionen – det finns motsvarande konventioner för byggnader, båtar och bilar, men inte för flygplan. Flera riksorganisationer har antagit denna konvention. Nästa fråga är om repliker? Han exemplifierade med en replika av Nederländernas första tåg som byggdes till hundraårsjubileet 1938 och som har använts vid flera senare tillfällen. Man byggde

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

även en replika av den första stationen i Amsterdam till 175-årsjubileet. Han nämnde även spårvagnsreplika med flera spårvidder.

Nästa fråga handlar om importerade fordon. Han exemplifierade med ett DB-lok som inte finns i registret. Nästa fråga handlar om utländska fordon med tjänst i Nederländerna. Han exemplifierade med en tysk rälsbuss som gick över gränsen och som det nu går en museibana över. Man har diskuterat om detta fordon ska registreras. Att ett fordon inte finns med i registret betyder dock inte betyda att det saknar historiskt värde. Ett annat exempel är en CIWL-vagn och alla dessa godsvagnar som körts in i Nederländerna. Registret sköts av den nederländska järnvägsriksorganisationen HRN och fordonsägarna betalar för delta i registret, dels vid registreringen och dels en årsavgift.

Jaap Nieweg fortsatte sedan med den rörliga kulturavrsorganisationen i Nederländerna. Kulturdepartementet tyckte att hela det rörliga kulturavret skulle organiseras tillsammans och 2000 bildades en organisation för detta med historiska bilar, båtar, flygplan och järnvägar representerade. Huvudändamål är det långsiktiga bevarandet av det rörliga kulturavret, delande av kunskaper och erfarenheter, säkrandet av användning av det rörliga kulturavret för framtiden, öka synligheten av rörliga kulturavrsföremål samt säkra vitt spritt stöd för rörligt kulturav. Det första resultatet av samarbetet i organisationen har blivit ett nytt register för allt rörligt kulturav, byggt på järnvägs- och spårvägsregistret, som dock inte är klart. Detta samarbete hjälpte också till att få in det rörliga kulturavret i lagstiftningen, men man frågade om volymen på och problemen för det rörliga kulturavret.

Det andra resultat av samarbetet var att man gjorde en bok *Kulturav som rör sig* (tredje utgåva 2015) som visade på användningen av rörligt kulturav och hur man kan avgöra det kulturella värdet av det rörliga kulturavret. Det tredje resultatet var en ny kulturavrslag, som ska fokusera på flaskhalsar för det rörliga kulturavret som nya lagar åstadkommer. Denna lag stöder också ökad synlighet av det rörliga kulturavret. Ett fjärde resultat var en hemsida med en vetenskaplig undersökning av en tidslinje över rörlighetens historia i Nederländerna, där man kan zooma in till särskild historisk utveckling och vidare till ett särskilt objekt. Han visade ett exempel med en järnväg på en dammbyggnad. Det femte resultatet är nationella konferenser om rörligt kulturav, den första hölls 2015 och den andra i juli 2016.

Det finns mycket kvar att göra: en ny nationell kongress 2018 i Arnhem och arbeta på det internationella och nationella värdet av kulturav. Man arbetar på en digital rörligt kulturavrsplattform, baserad på det tidigare nämnda registret. Man önskar också få med det rörliga kulturavret i den årliga europeiska kulturavrsdagen. Han avslutade med samarbetet inom det rörliga kulturavret har lett till flera resultat som de olika sektorerna inte hade uppnått ensamma. Han delade ut

FEDECRAILs Rigakonvention för järnvägar. Britt Andersson, från RAÄ, tyckte detta var mycket bra och såg ett stort antal tekniska frågor och att man kan samarbeta med Sverige. Jaap Nieweg svarade att man kan hjälpa till med detta. Det kan också bli en europeisk och/eller världsorganisation för det rörliga kulturavret inom fem år. Britt Andersson framhöll att det alltid är brist på pengar... Jaap Nieweg framhöll att det är viktigt att föra fram det rörliga kulturavrets påverkan på samhället. Man har ett statligt institut för färg och material i Nederländerna som kan hjälpa till. Ett exempel vara att ta fram vilka färger som använts i en väntsal. Det handlar även om material. Britt Andersson påpekade att RAÄ har egna laboratorier. Hon gillade att man satte det rörliga kulturavret i sitt sammanhang.

Jaap Nieweg berättade att han 2017-07-03 var i Hesselby och såg rälsen och ballast som visade hur det var förr och hur det fungerade då – med sådant som är förbjudet nu. Han påpekade att de bästa ångloksförarna som fanns i Amersfort hade börjat som 14-åringar och de startade med tekniskt arbete och blev toppförare vid 52 års ålder. De hade sitt liv på arbetet, nu finns det särskilda underhållsföretag och det är en del av världens förändring. Han berättade om Intervjuer med 300 st 80–100-åringar och hur en av dessa berättade om rälsloka för att färdas över en bro.

Jonas Svartlok undrade om det var ett dynamiskt register? Jaap Nieweg svarade att det får utvärderas vart 10 år och man kan behöva omvärdera. Helena Törnqvist undrade hur registret finansieras? Jaap Nieweg svarade att man fick medel från en fond och utvecklat ett system. Nu kostar det 50 EUR för att registrera ett fordon och årligen ska man betala 10–25 EUR. Man har en professionell kulturavrspecialist som betalas med dessa medel. Anders Johansson undrade hur många fordon som omfattas? Jaap Nieweg svarade att det är 1 200 st – övriga finns i inventariet. Man har svenska lok i Nederländerna och dessa är inte med i registret. Man har svensk loktillverkning för Nederländerna som skulle vara kategori-A-fordon om de var kvar.

Rutger Palmstierna undrade hur tillgängligt registret är? Jaap Nieweg svarade att det finns på Internet. Rutger Palmstierna undrade om den nederländska kulturavrslagen? Jaap Nieweg svarade att allt finns med och att man startade med diskussion med departementet. Rutger Palmstierna berättade att man i Sverige startat med arbete med lagstiftning för rörligt kulturav och behöver något att titta på. Finns det andra länder med sådan lagstiftning? Jaap Nieweg svarade att i Storbritannien finns en parlamentarisk kommitté för järnväg som tittar på hur många som jobbar med detta och hittade 25 000 – det vore intressant att titta på detta för hela Europa.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Det europeiska järnvägs-kulturarvet mot framtiden – strategisk plan för den europeiska organisationen

Detta seminarium, arrangerat av JHRF och MRO, ägde rum i vagnen 2016-07-05 kl 11:00, med 12 närvarande (inkl talare) och medverkan av Jaap Nieweg, FEDECRAIL m m.

Anders Johansson presenterade den nye ordföranden i FEDECRAIL, Jaap Nieweg, som ska prata om organisationens strategi fram till 2022. Jaap Nieweg tyckte detta var en inspirerande miljö och han avsåg att prata om två saker, först den strategiska planen och sedan miljöpolicydokumentet. Han efterträder David Morgan, som varit ordförande sedan organisationens start. Han bestämde sig vid 4 års ålder att bli lokförare och fick lära sig köra lok vid 6 års ålder. 1993 jobbade han med zoo och nöjesfält och blev då tillfrågad om att bli vd för Museumstoomtram Horn-Medemblik samt blev inblandad i FEDECRAIL sedan start. Han är ny ordförande för FEDECRAIL sedan 2017-07-01.

Han startade presentationen av den strategiska planen att frågan hur göra mest nytta för medlemmarna? Den är uppdelad på fakta, frågor, idéer, förslag och svar. Fakta är att FEDECRAIL grundades 1994, att den första bevarade järnvägen tillkom 1949, att den drivs ideellt men med professionella som kan jobba för organisationen, att den lyder under belgisk lag där minst en av styrelseledamöterna måste vara från Belgien, att till exempel 655 musei- och turistjärnvägsorganisationer representeras, varav de flesta organisationer är medlemmar i riksorganisationer som är FEDECRAIL-medlemmar, att organisationer – på olika nivåer – från 27 länder är medlemmar samt att man är representerat organ i ERA sedan 3–4 år – detta är viktigt för att få vara med om alla nya regler som är på gång.

Han fortsatte med ett antal frågor för att skapa en vision: Kan vi på lång sikt hoppas på en miljö där museibanor och museitåg på statens spår kan existera publikt? Man måste tänka på effekterna av Paris-klimatavtalet. Det gäller att ändå kunna fortsätta köra museitåg på egna och statens banor. Kan dessa på lång sikt bevara sin konceptuella autenticitet för framtida generationer? Frågor för att göra ett uppdrag: vilka organisationer är relevanta för medlemmarna, på vilken nivå ska FEDECRAIL representera deras intresse, regionalt, nationellt, europeiskt och även globalt, på vilket sätt kan FEDECRAIL förbättra de interna kommunikationsstrukturerna för att bli bättre informerad om medlemmarnas behov, önskemål och övergripande idéer samt informera medlemmarna om sådana de inte ens är medvetna om? Hur kan man förbättra extern kommunikation mot omvärlden om vad som pågår inom museitågsvärlden, bl a inom UICs projekt *TopRail*. Ska man bygga broar till omvärlden och till andra närliggande områden som monument och annat rörligt kulturarv? FEDECRAIL hade för något år sedan möte med medlemmarnas ordföranden om vad som var viktigt för dem. Man ska också bygga broar utanför Europa, som bl a världsorganisationen WATTRAIN.

Spårburen 3/17

Strategiska frågor är representation av intressen, skydd och främjande inom områdena lagar och säkerhet med beaktande av kulturarv och turism – Brian Simpson hjälpte till inifrån EU-parlamentet, men är nu pensionerad –, genom övervakande av legala, miljö- och säkerhetsfrågor, representerande och lobbyism med regeringar och andra myndigheter, säkra framtida körande med konceptuell autenticitet, uppnå strukturerad övervakning av EU-lagar genom nya direkta kontakter med EU-parlamentsledamöter, utveckla bättre interna och externa kommunikationsstrukturer, överföring av kunskap – man önskar främja dokumenterande av kunskap och teknik för alla aspekter av historiska järnvägstransporter för framtida generationers nytta via förbättring av existerande databaser för utbildning av museitågens personal –, träna relevant och tillämplig teknik, HR-management och ungdom – där man anordnar ungdomsutbyte med i år 20 ungdomar från sju länder. Man ska titta på *Erasmus*-programmen som kan hjälpa till. Man behöver rekrytera nytt folk till FEDECRAIL inklusive yngre sådant, överföra kunskap, utveckla innovativ teknik m m som inte strider mot den konceptuella autenticiteten, man önskar involvera framtida generationer i frivilligt bevarande och körning av museitåg – detta ska uppnås genom att initiera och stödja FedecYouth, en struktur inom FEDERAIL som organiserar personer som är 17 – 30 år gamla genom utbyte på olika nivåer, kommunikation via lämpliga media, ad hoc-studiegrupper och träningsmöjligheter.

Besökare ska stimuleras och delta på europeisk nivå som motiverar turism i allmänhet och besök i museitåg i synnerhet, stimulera och delta i utbildningsprojekt om europeisk järnvägshistoria som i sin tur kan stimulera besök på museitågen samt stimulera och delta i kulturprojekt om europeisk rörlighet och europeiska järnvägar i synnerhet som kan stimulera det publika intresset för besök vid rörliga kulturarvsaktiviteter i hela Europa. Avseende finanser påpekade han att FEDECRAIL hittills finansierats genom medlemsavgifter och överskott från de årliga konferenserna. Det har varit ideellt arbete – man önskar ha oförändrade medlemsavgifter men behöver dock större resurser och ska därför söka bidrag från alla möjliga fonder och önskar därför samarbeten med alla nationella och regionala partners för att erhålla samfinansiering. Avseende kommunikation kommer man att framställa en detaljerad kommunikationsplan baserad på styrelsens val att eventuellt justeras av årsmötena. Interna aktiviteter är HOGs (museitrafikgruppen) arbete tillsammans med nationella medlemmar och ERA, TOG (spårvägstrafikgruppen) organiserande, FedecYouth, att konferensorganisationen behöver förändras i framtiden samt att kommunicera genom Internet och nyhetsbrev. Externa aktiviteter ska ske mot/med ERA, GRB, UITP, UIC Turism, WATTRAIN, Europa Nostra samt andra europeiska rörliga kulturarvsorganisationer m m o s v.

Jaap Nieweg fortsatte med *Plan Paris* där FEDECRAIL har klara mål: att vara med vid EU- och FN-förhandlingar om den pågående Paris-processen. Man söker där partners inom andra rörliga och industriella kulturarvsorganisationer och hitta ömsesidiga intressen mellan miljö- och kulturella värden. Den totala använd-

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

ningen av traditionella bränslen som kol och dieselolja för industriellt och rörligt kulturarv är minimal. Man ska tillsammans sträva mot nollutsläpp och är i en liten nischmarknad för miljö. Industrin går fram mycket fortare än politiken och det kan vara svårt, men politiken vill vara med. Det gäller att plocka fram data om sociala, ekonomiska, kulturella m fl värden. Man har tagit fram siffror om att det finns 250 anställda och 25 000 frivilliga inom det brittiska museitågsväsendet och FEDECRAIL vill samla in motsvarande info från övriga Europa.

Klimatstörande utsläpp avses tas ner till nästan noll till år 2100 och det industriella och rörliga kulturarvet vill använda detta nästan noll! Det handlar också om att få det sorts kol som behövs – man kan samarbeta om detta med en museal kolgruva. FEDECRAIL måste formulera klara mål tillsammans med medlemmarna och anhängare samt arbeta tätt tillsammans med andra industri- och rörliga kulturarvsorganisationer och skaffa fram så mycket relevanta data som möjligt. Man ska samtidigt använda sina konventioner för att uppnå konceptuell autenticitet: Venedig för monument, Riga för järnväg, Barcelona för båt och Turin för bil – man bör slå samman dessa. Partners är UN (UNFCCC), EU (Europa Nostra), nationella politiker, lokala myndigheter, FEDECRAILs medlemmar och anhängare m fl. Det gäller att hitta vägar att reducera koldioxidutsläpp men behålla konceptuell autenticitet genom teknisk utveckling – förvärma, bästa kolsort och utbilda personal. FEDECRAILs image ska vara: kvalitetsinriktade professionella, transparenta inför medlemmarna, se och lyssna... Tidtabellen är att inom 1–3 år vara med vid förhandlingsbordet, inom 4–6 år ha överenskomna resultat, 1992–2030 åstadkomma 40 % reduktion av utsläpp, till 2030 30 % av den använda energin är koldioxidneutral, 2050 balansering av växthuseffekt och naturens absorptionsförmåga samt till 2100 den världsvida ökningen av temperaturen begränsad till 2 grader.

Rutger Palmstierna kom med en reflektion: Det finns ett behov att kombinera alla organisationer och hitta en organisation för alla sorters transportmedel. Det svenska rörliga kulturarvet är inte täckt av kulturarvslagen. Anders Johansson såg behov av att göra detta tillsammans så att det inte skulle bli olika mål för tåg och båt. Jaap Nieweg såg ett problem i att det historiska flyget inte är så väl organiserat. Han ska kolla hur flyget ska organiseras i Nederländerna och sedan i Europa och globalt. Utan samarbete blir det inga framgångar. Rutger Palmstierna påpekade att det svenska rörliga kulturarvets organisationer har samma erfarenheter. Jaap Nieweg påpekade att han började med att prata med ministern och hade ett bra samtal kring den egna järnvägen, men att det framhölls att den var för liten och att man borde samla alla. Man gjorde då detta och nästa krav var att samla det rörliga kulturarvet – det tog 2–3 år att samla detta. Man diskuterade med ministern om att det pågick lagförändringar som man önskade vara med på och det skulle klaras av på fyra år – det var svårt men det måste göras.

Jaap Nieweg framhöll även möjligheten att engagera arbetslösa ungdomar. Han lyckades få kontakt med en minister även om detta vilket så småningom gav möjlighet att engagera dessa i upprustning av fordon m m. Han fick bra kontakt med ministern och fick 1 MEUR för att få igång registret som svar på frågan hur mycket som fanns. Det är viktigt att politikerna vet att vi finns och gillar det! Han efterlyste idéer. Rutger Palmstierna undrade om det fanns mer information om registret? Jaap Nieweg svarade att han kan sända sådan information. Rutger Palmstierna fyllde på med att BHRF har utvecklat ett register för fritidsbåtar och önskar jämföra det med det nederländska registret. Jaap Nieweg påpekade att Nederländerna har 12 organisationer för historiska båtar och de har olika åsikter om vad som ska registreras. Dessutom är inte alla övertygade om att det rätt väg. FEDECRAILs tidigare ordförande David Morgan har blivit ordförande för den europeiska organisationen för maritimt kulturarv, EHM, för att lösa konflikter inom den organisationen, vilket också kan underlätta kontakt. Rutger Palmstierna framhöll att registret bör utvecklas språk- och datorberoende.

Finns det plats för det rörliga kulturarvet i höstens kulturarvsproposition?

Detta seminarium, arrangerat av ThN, ägde rum utanför vagnen 2016-07-05 kl 15:00, med ca 20 närvarande (inkl talare) och medverkan av Helena Törnqvist, arbetslivsmuseiintendent Arbetets museum (moderator), Lars Amréus, riksantikvarie, samt riksdagsledamöterna Niclas Malmberg (MP), Per Lodenius (C), Anna Wallentheim (S) och Betty Malmberg (M). Seminariet (frånsett inledningen) kan ses på Youtube: <https://youtu.be/mhsa-WepQzM>

Helena Törnqvist hälsade intresserade deltagare välkomna och presenterade sig – hon är arbetslivsmuseiintendent på Arbetets museum och har hand om kontakterna med landets arbetslivsmuseer – och introducerade Transporthistoriskt Nätverk (ThN), dess medlemmar (10 riksorganisationer inom det rörliga kulturarvet) och verksamhet. Den gemensamma nämnaren är alltså det rörliga kulturarvet, som skiljer sig från annat kulturarv genom att det måste kunna brukas. Under våren har det kommit en kulturarvsproposition som resulterat i en museilag från 2017-08-01, men rörligt kulturarv är inte med i denna. ThN har jobbat med att få med detta för att få med ett lagskydd för det rörliga kulturarvet.

Hon undrade vad rörligt kulturarv innebär för panelen? För henne är den egna upplevelsen den stora kuttern från morfar. Lars Amréus berättade om släktgården i Jämtland där han kört en gammal traktor och ULJ i Uppsala där han bor. Niclas Malmberg berättade att han är allmänt historiskt intresserad och mest av lokaltrafik på järnväg och att värna ULJ. Anna Wallentheim bor i Hässleholm och är intresserad av sådant som samlar människor och det gör det rörliga kulturarvet. Betty Malmberg berättade att hon har en gammal Fordson-traktor, värnar spårvägen i Norrköping och sitter i Unesco-rådet har hand om kulturarvet och stod bakom det motorhistoriska året. Per Lodenius berättade att han

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

blev med MG och då medlem i MG-klubben samt har moped. För nio år sedan abonnerade han *s/s Blidösund* för att gifta sig ombord på båten.

Helena Törnqvist undrade var det rörliga kulturarvet hamnar – det behöver skydd för sin särart och därmed skydd från modern lagstiftning och villkor som ideella aktörer inte kan bära. Hon undrade över panelens vision för det fortsatta arbetet. Lars Amréus lämnade detta till politikerna, men utifrån sin erfarenhet kunde han påstå att myndigheter är dåliga på att medge undantag av kulturhistoriska skäl. Dessa undantag finns oftast i EU-systemet och används oftare i andra EU-länder – man bör göra detta oftare i Sverige med målsättning att bevara, använda och utveckla kulturarvet. Niclas Malmberg påpekade att han efter debatten förra året skrev en motion om att bevara det rörliga kulturarvet medan det är fortfarande rörligt som delvis bifallits. Det gäller också att se till att yngre lär sig hantverket som är förknippat det rörliga kulturarvet. Anna Wallentheim påpekade att det inte är rimligt att det rörliga kulturarvets bevarare drabbas av höga avgifter eller måste leva efter moderna regler. Dessutom behövs kunskapsuppbyggd om hur man ska få det rörliga kulturarvet att leva vidare till nästa generation – det är svårt att få nya generationer att ta sig till detta.

Betty Malmberg påpekade att det är svårt att få Sverige att ta sig vad andra EU-länder gör – att få till den stärkta bevaranderätten handlar inte bara om det historiska utan också om det ideella engagemanget, som måste få stimuleras och det handlar också om att hela landet ska få leva. Det gäller att jobba med att få göra undantag, som även är en tillväxtfråga för hela landet. Per Lodenius framhöll att det var bra med inlämnandet av en motion, men den röstades emot av den egna gruppen. Det handlat om två delar, dels att det rörliga kulturarvet klassificeras som och finns med det övriga kulturarvet – det ska inkluderas i st f exkluderas. Dels ska inte bara kulturmyndigheter vara med, utan också andra myndigheter, t ex Trafikverket, och detta handlar tillkännagivandet om. Niclas Malmberg kommenterade att hans motion röstades för tillsammans med (S).

Helena Törnqvist påpekade att ThN redan har förslag till lagtext klar med målsättning att det ska vara stärkt bevaranderätt med transpomedelsspecifika kvalifikationskriterier med syfte att bevara och utveckla kulturarvet i rörligt bruk. Hon undrade vad det behövs för verktyg för att komma dit? Lars Amréus svarade att man kan utnyttja undantag som redan finns i EU-direktiv och även medge undantag i befintlig lagstiftning. Vid dialog med t ex Trafikverket gäller att de behöver tydligare mandat för att medge undantag för att göra det enklare för alla som engagerar sig i rörligt kulturarv. Lagstiftning är komplicerad och det måste göras ett grundligt lagstiftningsarbete – det ska hellre bli bra än gå fort. Niclas Malmberg påpekade att alla står bakom museilagen, men det finns olika synpunkter om hur snabbt det går att göra tillägg för det rörliga kulturarvet om det ska genomföras skyndsamt. Man måste veta konsekvenser och det gör att det kan införas först Spårburen 3/17

nästa mandatperiod. Anna Wallentheim framhöll att förändringen måste vara hållbar, varför den ska utredas, myndigheter ska kunna ge undantag, hur lyfta kunskapen kring kulturarv, det rörliga kulturarvet som fortfarande är rörligt bör inkluderas i befintliga strukturer och man får inte tappa bitar.

Betty Malmberg höll med om att förändringen måste vara hållbar, men man kan ta vara på erfarenheter från andra länder och se vad man gjort där. Nederländerna har en lagstiftning om detta och det alltså går att göra skillnad. Volvo vill nu bara tillverka elbilar, men det är viktigt att ha med historietutvecklingen när man blickar framåt och man måste då bevaka historien. Det gäller att få till en struktur om hur det kan landa i olika utskott. Utbildningsutskottet driver frågor om hantverksutbildningar t ex i Leksand och behöver då också inspel om detta, men det berör också trafik-, kultur- och näringsutskotten – det är en läxa för oss alla. Per Lodenius påpekade att yrkeshögskolan finns men med för få platser, därför är det bra med ett (C)-förslag om 5 000 fler platser. Viktigt att få till något som ger myndigheterna tydliga direktiv. Niclas Malmberg framhöll att skyndsamt är viktigt men att man är naiv om man tror att det ska kunna genomföras i år. Museilagen handlar om att stärka museernas oberoende och att det ska vara kunskapsbaserat. Betty Malmberg påpekade att man inte har lyckats att få med partier och regering på detta. Skyndsamt införande är viktigt, men myndigheterna måste få tydliga direktiv och detta är ett intressant lagstiftningsinspel.

Niclas Malmberg påpekade att det handlar om vad som ska läggas in i detta – det gäller att få till ändringarna så skyndsamt som möjligt, men det går inte i år och kunskaper ska vara grunden. En del fick inte plats i kulturarvspropositionen och det gäller att nu fortsätta vidare. Per Lodenius påpekade att man inte var överens, det finns mer att göra och detta handlar om hur man ser på detta i departementet. Det gäller att tillföra begreppet *skyndsamt* för att få något att hända. Niclas Malmberg framhöll att det gäller museilagen och riksdagen kom med ett tillkännagivande där man slår in öppna dörrar – man jobbar med detta. Museilagen står fast. Per Lodenius påpekade att det finns saker att göra med denna som att förstärka med rörligt kulturarv, skolom m.

Helena Törnqvist undrade vad skyndsamt betyder i tid? Per Lodenius svarade att det betyder att utredningen ska tillsättas nu med förändring inom en ganska tight tidsram och att man tar fram direktiv nu – utredningen ska vara tillsatt i augusti. Betty Malmberg höll med Per Lodenius och framhöll att *skyndsamt* är ett starkt och värdeladdat ord och det är vad riksdagen önskar men det behövs också hjälp från duktiga lobbyister som ThN. Helena Törnqvist påpekade att ThNs arbete inte är färdigt än och att här finns det expertkunskap för att det ska bli bra och inte göras fort och dumt. Hon undrade vad RAÄ behöver? Lars Amréus svarade att det är svårt att spekulera i, men regeringen har tre alternativ: att utreda internt som resulterar i en departementspromemoria, men man kan också ge myndigheter uppdrag eller tillsätta en utredning. Regeringen får återkomma

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

om RAÄ ska ha en roll i detta. Alldeles nyligen kom det ett uppdrag till Statens Maritima museer och Trafikverket om att det förstnämnda ska gå samman med Trafikverkets museer och det ger ett gemensamt perspektiv som det är värt att hålla ögonen på.

Helena Törnqvist undrade hur utredningen ska gå till? Niclas Malmberg svarade att det beror på hur komplext det blir, beroende hur många stenar man har att vända, men han tror att man ska vara nöjda om det är klart om två år. Betty Malmberg framhöll att två år inte är skyndsamt och det går att göra det snabbare. Det finns okända stenar att vända, men ambitionen bör vara att snäva in tiden - departementet kan jobba själv med detta. Per Lodenius framhöll att detta inte är en komplicerad fråga på det sättet – det gäller att titta på tidigare lagstiftning. Anna Wallentheim påpekade att man inte bara ska titta på kultur utan man måste även titta på andra utredningar och myndigheter – ska detta lyckas ska man samarbeta.

Helena Törnqvist sammanfattade att undantag enligt EU kan användas, samarbete mellan departement krävs, se vad man gjort i andra länder samt att se hur skyndsamt det går. Per Lodenius påpekade att vad som kan göras skyndsamt är att ge direktiv till myndigheter, att använda de möjligheter som EU redan ger, att ta med det rörliga kulturarvet i budgetarbetet i december och det är direktiv som regeringen kan ge, men också starta nu med utredningen. Anders Johansson från JHRF, som representerar de föreningar som kör museitåg på statens spår, ställde en konkret fråga som är exempel på hur viktigt det är att agera skyndsamt: en av JHRFs aktivaste föreningar är MBV i Luleå som dels bedriver trafik på Malmbanan och dels visar upp kulturarvet kring Malmbanan. De drabbas om ett par år av ERTMS på Malmbanan – om de inte får hjälp så dör föreningen. Näringsdepartementet anser inte att de kan subventionera verksamhet med ETCS-utrustning, men EU kan subventionera kommersiell verksamhet med sådan utrustning, men staten kan alltså inte stödja de ideella. Han undrade om de församlade är beredda att stötta föreningen så att den kan fortleva? Det handlar om att hela verksamheten med museitåg på statens spår ska kunna leva vidare om 10–15 år.

Per Lodenius svarade att det avser han absolut att göra om han blir kulturminister. Betty Malmberg kunde inte ge löften, men förstår det akuta läget och föreslog att tillskriva trafikutskottet och departementet. Det kan hamna mellan stolar och det viktigt att det kommer fram till rätt mottagare, men departementet ska kontaktas i första hand – men det gäller att få fler med sig. Anna Wallentheim önskade få mer information så att hon kan prata med departementet och Niclas Malmberg höll med om detta. Anders Johansson påpekade att JHRF har diskuterat detta med departementet i maj och de hävdade att de behöver politiska direktiv för att bryta subventionsförbudet. Betty Malmberg föreslog att uppvakta regeringen och politiker, t ex från norra Sverige, som kan göra utskottsinitiativ för att driva på

utvecklingen – därför är det viktigt med medvetandegörande.

Kjell Franzén påpekade att EAAs medlemmar renoverar flygplan och att EAA försökte söka bidrag från RAÄ och fyllde i blanketten, men fick veta att man inte uppfyllde kriterierna om invandrare, kvinnor och ungdomar. Han ansåg att trots att detta utövas av äldre vita män att man ska få fortsätta att vara detta och ändå kunna få bidrag. EAA fick förra året ett brev som sade att man var en odemokratisk förening – det goda får inte vara det bästa fiende. Lars Amréus trodde inte man fick det svaret men det finns vissa grundkrav – RAÄ behöver samla in uppgifter, men har inte sådana krav. Man har fördelat arbetslivsmuseibidrag till flygverksamhet. Anders Svensson framhöll att ansökan gällde stöd till centralorganisationer och Lars Amréus fyllde på med att det finns grundkrav för detta bidrag enligt en förordning.

Rutger Palmstierna påpekade angående skyndsamt att det gäller tillsättandet av en utredning och att den nederländske seminariegästen Jaap Nieweg framhållit att man ska se till att det blir bra och inte något hastverk – ThN kan hjälpa till för att det ska bli bra. En vice ordförande i Stockholms kommunfullmäktige uttalade sig och berättade att han håller på med kulturpolitik från kommunalt håll och det finns motstånd i kommunerna som handlar om riksintressen som stör byggande och planer. Det rörliga kulturarv finns i kommunerna – vad ska kulturpolitiker förbereda för attacker från andra politikområden? Betty Malmberg svarade att hon inte har något bra svar, men t ex alla järnvägsstumpar finns inte i Stockholm utan ute i landet och de har inte samma problem som man har i Stockholm Likadant är det med båtar m m. En kritik mot regeringen är att man ser centralmuseerna, men man ser inte de 1 700 små ideella museerna ute i landet och att man inte får försumma det rörliga kulturarvet.

Niclas Malmberg påpekade att kulturarvsfrågorna har kommit högre upp på den politiska dagordningen och att det bör stärka frågarens möjligheter som kulturpolitiker samt tycker att det är viktigt att det rörliga kulturarvet stärks mot andra delar i förvaltningen. Han hoppas på fri entré även ute i de regionala och lokala museerna – museerna med fri entré har haft en bra utveckling av besökssiffrorna. Betty Malmberg påpekade att i vissa kommuner har man använt sig av det rörliga kulturarvet – se på Norrköping och spårvagnarna och behållandet och utvecklingen av dessa. Angående fri entré har det på Linköpings stadsmuseum varit en rondellhundstutställning som gav underlag till fri entré resten av året. Rutger Palmstierna var glad för att det fanns med en representant från Stockholms kommuns kultursektor, där det flytande kulturarvet med båtar byggda i traditionella material har drabbats av problem p g a båtottenfärg. BHRF har bildat ett tekniskt råd – kulturnämnden bör kontakta tekniska nämnden om att miljövinsten är marginell mot att kulturarvsförlusten är betydande. Helena Törnqvist tackade de medverkande och hoppades få ses igen.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

ArbetSams möte med kulturutskottet och RAÄ

ArbetSam och Arbetets museum fick möjlighet att under Almedalsveckan träffa personer från kulturutskottet och Riksantikvarieämbetet.

I fokus för mötet stod industrisamhällets kulturarv, arbetslivsmuseerna och hembygdsmuseerna. Tanken var att Sveriges Hembygdsförbund också skulle ha varit med på mötet men de fick förhinder. Många arbetslivsmuseer och hembygdsmuseer delar samma situation och vi ville genom mötet belysa och öka förståelsen för både arbetslivsmuseerna och hembygdsmuseerna. Det blev ett mycket bra och trevligt möte. Plats för mötet var givetvis ett arbetslivsmuseum; Wigströms verkstad som finns inne i Visby. Där fick vi känna doften av en cykelverkstad och ta del av en mycket fin introduktion av Greger Abrahamsson som äger och förvaltar museet.

Medverkande:

Ida Karkkiainen (S), kulturutskottet

Per Lodenius (C), kulturutskottet

Knut Weibull, överantikvarie Riksantikvarieämbetet

Niklas Cserhalmi, museidirektör Arbetets museum

Helena Törnqvist, arbetslivsintendent Arbetets museum

Lovisa Almborg, verksamhetsutvecklare ArbetSam

(*ArbetSams hemsida 2017-07*)

Kommentarer, reflexioner m m

Detta år försenades arbetet avsevärt på ett omfattande strul med Region Gotland, särskilt kring deltagandet av MHRFs gammelfordon i montern – det var flera turer med förslag på åtgärder, t ex uppallade bilar med borttagna hjul, och alternativ placering strax utanför området med absolut motorfordonsförbud – men där ville inte MHRF stå på en dålig relation till områdets sammanhållare *Bil Sweden*. Allt detta med osäkerhet om vilken plats det skulle bli eller om det skulle bli något deltagande alls försenade förberedelser, t ex anmälan av seminarier, med minst en månad. Det slutade med att JHRF/MRO arbete sattes igång typ ”bära eller brista” i slutet av maj, att MHRF (och SÅF) avstod från att delta samt att till slut ArbetSam, BHRF, JHRF, MRO, SFF och SSF, de sistnämnda dock inte fysiskt. Alla åtta deltog dock genom att dela på plats- och andra ThN-gemensamma kostnader. Att MHRF inte deltog fick dock en del praktiska konsekvenser genom att en nyinköpt vepa, gatupratare med affischer och beachflaggor missades.

Arbetet i JHRF/MRO delvis förändrade Almedalsgrupp flöt hyfsat, men blev enligt ovan försenat. Resor och boende åt våra seminariegäster Kjell Nordeman och Jaap Nieweg kunde ordnas, även om även det blev försenat. En enstaka gång blev det av att få ut ett pressmeddelande till Almedalens presscenter. Denna gång jobbades det en hel del på att uppdatera informationsbladet att dela ut – en mindre mängd skrevs ut på den nya skrivaren (se ovan) och delades ut till nyckelpersoner. 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. Utöver detta hade särskilt Anders Johansson och Jonas Svartlok värdefulla samtal med FEDECRAILs nyvalde ordförande Jaap Nieweg som lovar gott inför framtiden!

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. Förberedelsearbetet kom dock mycket att präglas av strulen med Region Gotland kring platsen och fordonsdeltagandet på denna, se ovan. Vi fick också en kraftig platskostnadsökning – från totalt 15 000,- till strax över 35 000,-, dock delat på åtta organisationer. Anledningen var att Region Gotland gått över från att ta betalt i ett antal storlekskategorier, varav ThN-platsen tillhörde den största, till att ta 100,- per kvadratmeter och dag – platsen var på 117 kvadratmeter och skulle disponeras i 3 dagar. Dessutom gjorde man denna ändring kring årsskiftet och den var alltså inte känd när man måste anmäla sig för att kunna behålla platsen, alltså året innan. Vagnen och elströmmen användes fortsatt gemensamt – på nätterna var vagnen förvaringsplats för allt ”löst” material i den samlade platsen.

Detta år hade vi många politikerbesök på den samlade platsen, och då särskilt på onsdagen – det blev ett antal mycket värdefulla samtal. Fem politiker hade hört av sig i förväg om att komma till platsen och tala med oss varav fyra också dök upp. Ett genomgående tema var att alla var upprörda över Region Gotlands behandling av MHRF. Allt 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 gammelmilar på platsen – skulle riskera att fler drar sig ut och därmed till ökade kostnader för kvarvarande. 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... Men det har kommit signaler från Gotlands Regions Tekniska nämnd att gammelmilar på platsen inte ska vara något problem nästa år!

FRÅN ARBETSAM

Kurs: Lär dig locka besökare med personliga berättelser x 2

Kursen handlar om berättelsens kraft. Varför och hur förmedlar man mänskliga berättelser, både inom och utanför museets väggar? Hur går man till väga för att fördjupa förståelse och fascination för föremål och maskiner genom att levandegöra de verkliga personer som brukat dem? Både teori och praktiska övningar.

FRÅN ARBETSAM forts

Tider: Första kursdagen startar 11.30 med gemensam lunch. Vi avslutar dag två ca 16.00. Med reservation för förändringar.

Kostnad: Ingen kurskostnad. Resor och boende bekostas av deltagaren.

1. Datum: 12–13 oktober 2017 Plats: K A Almgrens Sidenväveri, Stockholm

2. Datum: 18–19 oktober 2017 Plats: Grafiska Museet, Helsingborg

Kontakt: Magdalena Åkerström Arbetstlivsintendent, Arbetets museum. Telefon: 011–23 17 25, 073–140 57 29. E-post: magdalena.akerstrom@arbetetsmuseum.se
(Via ArbetSams nyhetsbrev 2017-05-23)

Museiskola för arbetslivsmuseer x 2

Kursen riktar sig till er som vill utveckla era kunskaper om marknadsföring, föremålsvård, museipedagogik, hur man bygger kostnadseffektiva utställningar och hur man bemöter besökare. Och så framtiden; vad händer imorgon, hur får man verksamheten att överleva?

Tider: Första kursdagen startar 10.00. Vi avslutar dag två ca 16.00. Med reservation för förändringar.

Kostnad per kurs: 600 kr inklusive fika, lunch och middag. 400 kr för ArbetSams medlemmar. Resor och boende bekostas av deltagaren.

1. Datum: 13–14 september 2017 Plats: Forum Museum Rönnskär, Skellefteå

2. Datum: 4–5 oktober 2017 Plats: Siljansfors Skogsmuseum, Mora

Kontakt: Magdalena Åkerström Arbetstlivsintendent, Arbetets museum. Telefon: 011–23 17 25, 073–140 57 29. E-post: magdalena.akerstrom@arbetetsmuseum.se
(Via ArbetSams nyhetsbrev 2017-05-23)

Rapport kartläggning entréavgifter

ArbetSam fick i uppdrag av årsmötet april 2017 att göra en kartläggning över entréavgifter på våra medlemmars besöksmål. Syftet är att tipsa varandra om bra prisnivåer för entré och visningar.

I början av maj skickades ett formulär ut till alla ArbetSams medlemmar. 148 medlemsmuseer fyllde i enkäten med uppgifter om vilka priser de har (sista svarsdagen var 31 maj). **Stort tack för alla svar!**

ArbetSams medlemsmuseer spänner över 41 olika kategorier och prissättningen skiljer sig väldigt mellan de olika kategorierna. Uppgifterna är därför sorterade

efter museikategori för att lättare kunna hitta den typ av museum som man själv har.

Lycka till prissättningen på ditt museum!

Länk till dokument *Kartläggning entréavgifter ArbetSam 2017*: <http://www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2017/06/Kartl%C3%A4ggning-entreaavgifter-ArbetSam-20171.pdf> (Mejl från ArbetSam 2017-06-09)

Fototävling Wiki Loves Monuments

Fototävlingen *Wiki Loves Monuments* drar snart i gång igen men börja fota redan nu! Under september månad laddar du sedan upp de bilder du vill bidra med till tävlingen.

Om Wiki Loves Monuments

Wiki Loves Monuments är en internationell fototävling som arrangeras av Wikimedia. Tävlingen går ut på att man laddar upp bilder av kulturarv på Wiki Commons. I Sverige är det Wikimedia Sverige som är arrangör. ArbetSam är med som samarbetspart. 2014 fick tävlingen en ny kategori – arbetslivsmuseer. Tävlingen är öppen för alla. Bilderna på Wikimedia Commons används på Wikipedia men kan också användas i andra sammanhang av vem som helst.

Det finns fyra kategorier i fototävlingen:

- Arbetslivsmuseer
- K-märkta byggnader
- K-märkta fartyg
- Fornlämningar

Från varje land kommer tio bilder att gå vidare till en internationell final. De tio svenska bilderna kommer att väljas ut av en jury och fotograferna bakom bilderna belönas med priser. Läs mer om tävlingen på Wikipedias sida <https://www.wikimedia.se/sv/wlm/om>.

”Wiki Loves Monuments är tävlingen som synliggör och tillgängliggör vårt kulturarv och våra fantastiska arbetslivsmuseer! ArbetSam ser tävlingen som ett bra sätt att sprida kunskap om industrisamhällets kulturarv, vilket dessutom är väldigt vackert.” Anders Lind, ordförande ArbetSam. (Via ArbetSams nyhetsbrev 2017-06-21)

Årets Arbetslivsmuseum

Vilket arbetslivsmuseum tycker du ska bli Årets Arbetslivsmuseum 2018?

Nu är det dags att nominera!

FRÅN ARBETSAM forts

Hur går nomineringen till?

Skicka ett brev på max en A4-sida där du berättar varför just det här museet borde utses till Årets Arbetlivsmuseum. Titta på punkterna nedan, hittar du några av dessa hos ditt museum?

- Stabilitet, långsiktiga strategier
- Genusperspektiv
- Ideellt engagemang
- Kunskapsbevarande
- Nöjda besökare
- Pedagogiskt arbete
- Tillgänglighet
- Utställningar
- WOW-effekt

Men det är ju inte helt fel om man besökt museet någon gång och känner till verksamheten.

Vem kan nominera?

Vem som helst kan nominera ett arbetlivsmuseum.

Vilka museer kan nomineras?

Alla museer som finns med i databasen www.arbetlivsmuseer.se

Nomineringen skickas senast 2017-08-15 till nominering@arbetlivsmuseer.se eller: Årets Arbetlivsmuseum – Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING

Skicka gärna med broschyrer, bilder och annat som kan berätta om museet.

Vem utser pristagaren?

En jury utsedd av Arbetets museum, ArbetSam, Statens Försvarshistoriska museer, Statens Maritima Museer och Trafikverkets museer. Juryn träffas under hösten och utser vinnaren.

Om priset

Utmärkelsen Årets Arbetlivsmuseum instiftades 2010. Utmärkelsen Årets Arbetlivsmuseum är ett sätt att tacka och uppmuntra alla dessa fantastiska kulturarvsbevarare som tar hand om så stora delar av vårt kulturarv. Utan deras arbete hade vi inte lika många historier att berätta och inte lika många smultronställen att besöka.

Pris: ära, emaljskylt och 25 000 kr. (Via *ArbetSams nyhetsbrev 2017-07-07*)

Årets Arbetlivsmyra 2018

Känner du någon på ett arbetlivsmuseum som förtjänar att uppmärksammas?

Arbetets museums vänförening vill genom att utse Årets Arbetsmyra tacka och uppmuntra alla dessa fantastiska kulturarvsbevarare. Utan ert arbete hade vi inte lika många historier att berätta och inte lika många smultronställen att besöka.

Skicka din nominering senast 15 september 2017 till nominering@arbetlivsmuseer.se eller till: Årets Arbetsmyra Arbetets museum Laxholmen 602 21 Norrköping. (Via *ArbetSams nyhetsbrev 2017-07-07*)