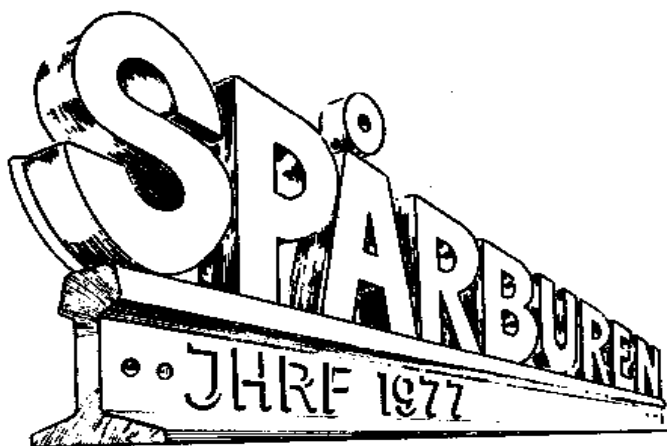


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



6/14

2014-10-05

INLEDNING

Här ytterligare en Spårburen efter några månaders uppehåll och med en hel del smått och gott som hänt sedan senast. Beklagar att det dröjt och därmed Spårburen blivit omfattande – tyvärr har inte skrivtiden funnits när den behövts som bäst...

I detta omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med (upprepning av) kallelse till höstmötet, information om stadgeändringsförslag, (upprepning av) kallelse till säkerhets- och utbildningsseminarium, en kortrapport från MRO höstmöte, information om resultatet av FEDECRAILs statistikinsamling samt information om två remissvar som sänts till Trafikverket respektive Näringsdepartementet
- En lååång artikel om JHRF/MRO Almedalsdeltagande med allmän information samt dokumentation av egna och (deltagande i) andras seminarier
- Dokumentation av ett av Transportstyrelsens branschrådsmöten som missats tidigare
- Information från ArbetSam: Inbjudan till Museimässan och nominering till Årets arbetsmyra 2015, presentation av Årets arbetslivsmuseum 2014 samt information om arbetslivsmuseerna i årets officiella kulturstatistik
- Information om att *JFF Konst* fyller 50 år och om medlemskap i denna organisation.

FRÅN STYRELSEN

Höstmötet 2014-10-18—19

Praktisk information

Vi avser att hålla JHRF-höstmötet i *Hotell Katrineberg*, Sköldhemsvägen 3, Sköldinge, beläget mellan Flen och Katrineholm – tidplan för medlemsmötet, se nedan. Önskar ni få ytterligare punkter behandlade – skicka ett mejl med önskemål till styrelsen@jhrf.se,

dock senast 2014-10-11! Vi informerar om övernattningsmat m m nedan.

Logi, mat, deltagaravgift m m

Vi erbjuder denna gång ett komplett paket med möteslokal, två luncher, fika, middag och övernattningsmat för det subventionerade priset **600,-** per person. Hotellet har plats för 25 personer i 18 rum, så de som kan dela dubbelrum meddelar gärna detta! Meddela också önskemål om särskild kost (vegetarian, allergisk mot något o s v).

Tidplan för lördagen

- 11:30 – samling utanför stationshuset i Katrineholm för gemensam veteranbussfärd till hotellet
- 12:00 – lunchbuffé
- 13:00 – startar medlemsmötet (med extra årsmöte).
- 18:00 – slutar medlemsmötet
- 19:00 – middagsbuffé

Tidplan för söndagen

- 09:00 – startar medlemsmötet
- 12:00 – slutar medlemsmötet och lunchbuffé serveras
- 13:00 – gemensam veteranbussfärd till Katrineholms lokstall med möjlighet att studera SÅS' verksamhet. Veteranbussen fortsätter direkt till Katrineholms station för de som önskar åka hem direkt. Enskild vandring till stationen efter besöket vid lokstallet.

Anmälan och betalning

Vi hoppas att så många som möjligt kommer, så att vi får en klar bild av medlemmarnas åsikter och önskemål i de viktiga frågor som står på agendan! Vi önskar snarast och **senast 2014-10-13** information om deltagare (namn och förening) till deltagande på lördagens resp söndagens möten till mejl anders.svensson@jhrf.se! Vi är också tacksamma för att veta er ungefärliga ankomst och avgång om ni en-

FRÅN STYRELSEN forts

dast har möjligheter att delta i delar av mötet – transport kan ordnas, meddela önskemål om detta! Avgiften enligt ovan betalas till Anders Svenssons **plusgiro 83 39 74-9 senast 2014-10-13**. Glöm ej skriva namn på avsändare och hur många som ska deltaga från er förening.

Stadgeändringsförslag

Styrelsen fick vid årsmötet uppdraget att återkomma med stadgeförslaget efter att se över vad som kunde behövas av (ytterligare) stadgeändringar. Det har vi nu gjort efter att bl a tittat på en del intressanta paragrafer i några förenings stadgar. Det utsända stadgeförslaget innehåller följande förslag till ändringar:

- Anpassning av firmatekningsreglerna till praxis
- Införande av medlemsmötena och några regler kring dessa i stadgarna
- Uppdatering av medlems åligganden
- Ändring av reglerna kring mötesfunktionärer på årsmötena
- Ny underparagraf för att förebygga risk för jävs-situationer (den underparagraf som startade stadgeändringsarbetet)
- En ny underparagraf för att tillse att tillståndsmyndighetens krav kan tillgodoses - JHRF är ju nu potentiellt "utsatt" för sådana krav genom utbildningsorganisationen, och annat kan tillkomma
- Ett antal nya underparagrafer för hantera avhopp/avgångar av valda funktionärer
- Strykning av onödiga detaljkrav kring vad förbundets ekonomi ska användas till
- I övrigt en del redaktionella ändringar som modernisering av en del i stadgan använda ord och införande av sidhuvuden enligt JHRFs dokumentstandard.

Säkerhets- och utbildningsseminarier 2014-11-08—09

JHRF kallar härmed till säkerhets- och utbildningsseminarium den 8-9 november på Konferenscentrum Hotell Rådmannen i Alvesta, ca 200 meter från järnvägsstationen.

Målgrupp för säkerhetsseminariet

Respektive medlemsförenings säkerhetschef, säkerhetshandläggare, trafikchef eller motsvarande. Dessa prioriteras, övriga bereds plats i mån av tillgång. Seminariet ledare är Peter Heller och Peter Sjöqvist.

Målgrupp för utbildningsseminariet

Respektive medlemsförenings lärare och examinatore för vilka närvaro är obligatorisk såvida föreningen ifråga önskar fortsätta med utbildning under JHRF:s tillstånd. Dessutom de föreningar/funktionärer som

önskar komma med i det gemensamma utbildningsarbetet. Seminariet ledare är Björn Fura.

Lördag

09.30 – 10.00 kaffe (drop-in)
10.00 börjar säkerhetsseminariet
12.30 – 13.15 lunch
ca 15.30 kaffe
19.00, senast, slutar lördagens övningar.

Söndag

09.00 börjar utbildningsseminariet
ca 10.30 kaffe
13.00 – 13.45 lunch
ca 15.30 kaffe
17.00, senast, slutar seminariet

Observera att det kan bli förändringar i programmet!

Seminariet är kostnadsfritt för anmälda deltagare, JHRF står även för fika och lunch båda dagarna. För anmäld deltagare som utan giltig anledning uteblir, debiteras föreningen en avgift om 500 SEK.

Den enskilda medlemsföreningen/deltagaren står för middag (förrätt, varmrätt och kaffe, 259 SEK) och övernattning (771 SEK i enkelrum, 560 SEK/person i dubbelrum), dessa betalas på plats direkt till hotellet.

Anmälan

Vi rekommenderar anmälan så tidigt som möjligt då antalet platser är begränsat. **Anmälan** sker till anders.svensson@jhrf.se senast den 30 september 2014. För bokningar därefter kan vi inte garantera att övernattning går att ordna på samma hotell. Ange om det gäller säkerhets- och/eller utbildningsseminarium, deltagarens namn och förening, om middag önskas samt om boende önskas i enkel- eller dubbelrum.

Frågor besvaras av Jonas Svartlok, jonas.svartlok@jhrf.se, 0735-43 33 30

MRO höstmöte

MRO höst- och årsmöte 2014-10-04—05 ägde rum på Stockeboda gård i närheten av Sankt Olof. Således var SkJ värd för mötet och man hade ordnat ett ambitiöst program med hämtning med veteranbuss (jämngammal med red och känd från FEDECRAIL-kongressen i Sverige 2012), lunch i kafévagnen i Brösarp, ångtåg Brösarp—Sankt Olof samt på nytt veteranbussen till Stockeboda gård där möten, middag, övernattning och frukost ägde rum. Efter att mötena var avklarade mitt på dagen på söndag hämtade veteranbussen och körde till Sankt Olof där ett dieseltåg med restaurangvagn – för lunch – väntade och körde oss till Brösarp för vidaretransport till Kristianstad med veteranbussen, som f ö var en blekgul f d SJ-buss (nr 1857).

Mötena inleddes med information om verksamheten det gångna verksamhetsåret, bl a att Landabanan i

FRÅN STYRELSEN forts

Bollnästrakten blivit ny medlem så ett det nu är 22 medlemmar. Bidraget om 90 000,- från RAÄ har använts till seminarier, tjejgruppen m m. Sten Erson-Wester informerade om att FEDECRAIL ordförande-konferens har varit 2014-09-20 i Italien och ska också vara 2015-01-24 i München och 2014-06-06 i Uppsala eller Stockholm.

MRO har en fordran på JHRF för Almedalsdeltagandet 2014 eftersom MRO kassör har skött den JHRF/MRO-gemensamma delen. Man har lagt in 30 000 på ett placeringskonto för att få lite ränta. Det blev en vinst på drygt 34 000,-.

Styrelsen, d v s Ragnar Hellborg (ordförande), Lizette Hidlund (sekreterare) och Åke Paulsson (kassör), omvaldes. Även revisor och revisorssuppleant valdes om, liksom valberedningen.

En budget, baserad på oförändrad medlemsavgift, presenterades. Deltagande i MRO konferenser ska alltid kosta – 500,- för en dag, 800,- för två. MRO hoppas på ett nytt bidrag om 90 000,- från RAÄ. I övrigt rätt var budgeten rätt lika föregående år. Almedalsdeltagandets kostnader i budgeten diskuterades och det beslutades att låta styrelsen kunna återkomma med modifierad medlemsavgift om det inte blir något Almedalsdeltagande.

Red presenterade aktuella JHRF-frågor: Deltagande i Almedalsveckan, gemensamt trafik tillstånd, ERTMS, kontakter med departement och myndigheter, Tågsläpp, samordnade utbildningsplaner och tillstånd som utbildningsorganisation, deltagande i FEDECRAIL HOG-grupp och Transportstyrelsens branschråd samt den gemensamma försäkringslösningen – mycket av detta tillsammans med MRO.

Vår mötet fastställdes till att äga rum i Malmköping 2014-03-07 med MUMA som värd. Höstmötet 2015 har OBJ anmält att man kan vara värd för.

Det meddelades att MRO har fått mejl från Morrgan Claesson om att Infranord f n inte har någon materiel över, men han föreslår även att man ska odla egna kontakter.

Deltagarna i ett antal arbetsgrupper fastställdes: PR-grupp, regelverksgrupp (ny tillsatt), tjejgruppen, FEDECRAIL-grupp och dessutom en representant i FEDECRAIL HOG-grupp (Peter Heller). Sten Erson-Wester berättade att han var tillgänglig lördag kväll för frågor.

Det ska vara ett nytt säkerhetsseminarium i Mjölby 2015-01-24—25 med tyngdpunkt på hur man bygger och förvaltar ett säkerhetsstyrningssystem. En person per förening får plats och samtliga föreningar med trafik förväntas delta. Red informerade om att JHRF numera har motsvarande seminarium, dock i år kompletterat med ett om utbildning.

Förslag framfördes om bransch- och teknikseminarium med alternativa datumen 2015-01-31, 2015-02-07 eller 2015-02-14 – det blev endast en anmäld förra gången och det bör bli bättre närvaro för att arrangera sådana seminarier. Det behövs idéer om vad seminarierna ska innehålla och de ska helst beröra både JHRF- och MRO-föreningarna. Thomas Lange föreslog att fundera på att även ha framtidsinriktade seminarier. Torsten Nilsson påpekade att rollen i samhället kan ge intressanta ämnen om hur man tar betalt, samverkar med annan turism o s v... Man skulle jobba vidare med idéer till seminarier och skilja på bransch- och teknikseminarierna. En riskanalys- och revisionsutbildning ska äga rum i Mjölby 2015-02-21—22 – i mån av plats kan också JHRF-föreningar delta.

Johan Vinberg efterfrågade intresse för ett miljöseminarium och undrade när det i så fall ska äga rum? Det framhölls att kommunerna är aktiva och behovet av ett sådant seminarium finns. En förfrågan om när seminariet ska äga rum går ut till föreningarna. Johan Vinberg meddelade att man får tillstånd att använda träskyddsmedel (t ex kreosot) i fem- eller tioårsperioder och därefter sker ny prövning.

FVJ meddelade att man har förvärvat markområdet kring och med lokstallet. Man jobbar på vision för banan Klippan-Ljungbyhed, avser att bygga spår in på industriparken och att fortsätta utveckla dressincyklingen.

Nästa års Tågsläppsdatum fastställdes till 2014-04-26 och avgiften till 350,-. MRO PR-grupp berättade om årets Almedalsdeltagande och rekommenderade fortsatt deltagande. MROs hemsida ska göras om men bli en logga och klickbar karta. Även en broschyr har tagits fram.

FEDECRAIL-gruppen har funnits ett år – för att bli aktiva i och påverka FEDECRAIL. Att HOG-gruppen blir representerad i ERA har gjort det mycket viktigt att var med – man kommer in flera steg tidigare i regelutvecklingen. FEDECRAIL-styrelsen håller på med att utarbeta riktlinjer för FEDECRAILs framtid. Torsten Nilsson tipsade om att Sveriges Segelfartygsförening (SSF) bjuder in ungdomar till mötena tillsammans med respektive förenings ordförande.

Säkerhetsgruppen har jobbat med synpunkter på ett antal av Transportstyrelsens avgifter: Fordonsregister (befriat), utbildningsplaner (befriade från tillsynsavgift) m m. Fordon ska vara komplett märkta, men enligt uppgifterna man lämnat till Transportstyrelsens fordonsregister – inte med EVN-numret.

Lizette Hidlund meddelade att tjejgruppen har träffats två gånger, att ett antal föreningar sökte bidrag och att tre föreningar (MUMA, SkLJ och SkJ) fick. Man höll ett seminarium i Almedalen. Man ska försöka träffas och dra upp riktlinjer för nätverket.

FRÅN STYRELSEN forts

Torsten Nilsson tackade för underlaget till Kulturanalys' museistatistik. Man funderar på att lägga katalogen *Arbetsamma museer* som app. Han rekommenderade även användande av Facebook. Man utser *Årets Arbetslivsmuseum* och *Årets Arbetsmyra*. Museimässan äger rum i Norrköping 2015-01-23—24. Han berättade om Transporthistoriskt Nätverk (ThN). Detta samarbetar med RAÅ om ett antal frågor: stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet, barn och ungdoms rätt till kulturarvet, att uppmärksamma Trafikverkets raska rivning av historiska byggnader samt Transportstyrelsens inkrävande av historiska fordonsdokument (som sedan destrueras). Han föreslog att skriva om föreningarna på Wikipedia och skaffa en YouTube-kanal.

Red informerade om årets Tågsommar och funderingar inför 2015. En fråga om bilder besvarades med att det inte kan bli en per deltagare, att de ska vara allmänt informerande samt visa människor på bilderna och därmed att anläggningarna är besökta. Det presenterades förslag till nya MRO-kort som blir plastkort med präglade namn.

Det efterfrågades hur långt (MRO) TRI-arbetet har hunnit bland banorna: MJ berättade att tågtrafik utgår från d:o med trafikledning, vilket man inte har, varför Transportstyrelsen föreslog att man ska köra som växling – detta är insänt till Transportstyrelsen; JJJ har utsett en arbetsgrupp som dock inte börjat än; SKJ har jobbat med nytt infrastrukturtillstånd och ska jobba med detta i höst och vinter; ULJ har vid ett möte gått igenom riktlinjer och påbörjat jobbet; GHJ har jobbat med banutbyggnaden, ska börja med detta nästa höst; AGJ har tittat på detta och konsekvenser för sina föreskrifter; ÖSIJ har börjat titta, men det ligger på is t v; Några på SKLJ har satt sig tillsammans med avdelningscheferna och rätt ut vägar framåt, t ex med ändringar i tidtabellsboken del A; OBJ har bara diskuterat det än så länge men inte tagit beslut; BÖSJ har egen Sjö och kör växling och på sikt – man kan närma sig MJ. MRO TRI-grupp ställer upp med råd och stöd i arbetet och på vårmötet ska TRI-gruppen bjudas in och då kan det bli diskussion.

Ante Svensson meddelade att GHJ planerar stor invigning av den färdiga utbyggnaden till Roma 2015-05-14—17 med deltagande av andra föreningars fordon och personal samt omfattande trafik hela helgen.

FEDECRAILs statistikinsamling

I våras samlades det in statistik, både av *Kulturanalys* (se **FRÅN ARBETSAM** nedan) och av FEDECRAIL. Vi har nu erhållit en sammanställning från FEDECRAIL så att vi kan se resultatet av våra svararmödor. FEDECRAIL har medlemmar i 27 länder som tillsammans har 640 medlemmar (föreningar o dyl), 20 miljoner passagerare per år, 5 000 km järnvägsspår, 1 900 ånglok, 3 874 anställda och 30 330 ideellt

arbetande. Imponerande siffror! (*Information från FEDECRAIL 2014-09*)

Remissvar och skrivelser

Här kommer två remissvar, ett som inlämnades i slutet av juni och ett i slutet av september:

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

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

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

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

Remissvar avseende departementspromemorian *Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Ds 2014:21)*

Inledning

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 32 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spårplanläggning är medlemmar i JHRF.

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

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

Dessa föreningar räknas av Transportstyrelsen som järnvägsföretag och lyder under (i stort sett) samma regelverk som de "egentliga" järnvägsföretagen, särskilt då de föreningar som bedriver museitrafik på statens spårplanläggningar. Väl ute på spåren fungerar den museitrafik som bedrivs på statens spårplanläggningar som vilket som helst av de kommersiella järnvägsföretagens trafik – man delar spårutrymme, behöver ta hänsyn till varandra och stundtals samarbeta. Det som skiljer är syftet med trafiken – ett kommersiellt järnvägsföretag utför transporter, museitågtrafikens "järnvägsföretag" levandegör järnvägens kulturarv.

Totalt körs årligen ca 200 000 museitågs-km i Sverige varav ca 60 % på statens spårplanläggning (2012). Detta ska jämföras med de totalt ca 140 miljoner tågkilometer som utförs per år.

FRÅN STYRELSEN forts

Sammanfattning

JHRF är positiva till det mesta av promemorians beskrivningar och förslag. Förbundet pekar dock på att den i betänkandet använda termen *museijärnvägar* innefattar krav på egen infrastruktur och således utesluter den museitågstrafik som bedrivs på statens spåranläggningar, vilket är förbundsmedlemmarnas huvudsakliga verksamhet och föreslår därför ett antal modifieringar av de föreslagna författningsändringarna. Förbundet önskar dessutom tillföra beskrivning av framhåller förekomsten av museitågstrafik (på statens spåranläggningar) bland övrig persontrafik. Vad gäller licens, säkerhetsintyg och nationellt trafiksäkerhetstillstånd framhåller förbundet att marknadsprövningsavsikten med licensens innebär att även museitågstrafik på statens spåranläggningar bör kunna omfattas av nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller, om detta ej går, licenskraven bör anpassas till museitågstrafikens art och omfattning.

Synpunkter

JHRF ställer sig i huvudsak positiva till betänkandets beskrivningar och förslag, men undantag för det nedan anförda.

Användande av termen ”museijärnväg”

I promemorian används genom termen *museijärnvägar* avseende museitrafik på järnvägar. Förbundet måste här peka på att det förekommer en otydlighet i denna terminologi, eftersom termen *museijärnväg* inte omfattar den enligt ovan relativt omfattande trafiken med museitåg på statens spåranläggningar, vilken är den huvudsakliga inriktningen på förbundets medlemmars verksamhet. En museijärnväg definieras som en ”anläggning vars syfte är att återskapa en äldre järnvägsanläggning” (ur Museibanornas Riksorganisations stadga 2007-03-10). I detta begrepp ingår alltså att en museijärnväg opererar på egen infrastruktur.

Om också museitrafik på statens spåranläggningar ska omfattas av författningsändringarna bör en annan terminologi användas, se nedan.

Modifiering av författningsändringar

Promemorian, 1 kap 5 §:

”...

2. vilka fordon som är *museijärnvägsfordon*. ...” (vår kursivering)

Enligt vår punkt 3.1 ovan föreslår vi att termen *museifordon* används i stället.

Promemorian, 4 kap 2 §:

”Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte för den som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel. ...”

Förbundet föreslår att lydelsen i stället borde vara:

”Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte för den som utför ~~till sin omfattning obetydlig~~ trafik med *museifordon* eller annan liknande materiel. ...” (ändringar kursiverade)

Förbundet anser att det är syftet, inte omfattningen, som ska avgöra och att termen museijärnvägsfordon ändras enligt vår punkt 3.1 ovan.

Promemorians punkt 3.1 Trafiken och trafikaktörerna (järnvägsföretagen)

Förbundet understryker på nytt och det också finns järnvägsföretag (vanligen ideella föreningar) som utför museitrafik på järnvägar. Det som skiljer från de andra järnvägsföretagen är syftet med trafiken – ett kommersiellt järnvägsföretag utför transporter, museitågstrafikens ”järnvägsföretag” levandegör järnvägens kulturarv.

Promemorians punkter 5.3 Bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävs och 5.4 Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Förbundet noterar med intresse att licensen avser marknadsprövning – säkerhetsprövningen genomförs genom säkerhetsintyget. I promemorians punkt 5.4 anføres att det inte är relevant att ställa marknadskrav på fristående museijärnvägsnät. Förbundet vill framhålla att det inte heller är relevant att ställa marknadskrav på museitrafik som utförs på statens spåranläggningar – syftet är detsamma som på museijärnvägarna, att levandegöra järnvägens kulturarv – varför även museitrafik på statens spåranläggningar bör kunna regleras genom Nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Förbundets vill för tydlighets skull framhålla att säkerhetsprövningen givetvis är relevant även för museitrafik – det är marknadsprövningen som är irrelevant i sammanhanget.

Promemorians punkt 5.5 Licenser får anpassas till verksamhetens art och omfattning

Förbundet anser att – om Nationellt trafiksäkerhetstillstånd inte kan användas för museitrafiken på statens spåranläggningar – anpassning av licenserna är synnerligen angeläget för denna museitrafik. Trafiken utförs i huvudsak

- av ideella föreningar med begränsade resurser
- inte med syfte att transportera personer, utan för att levandegöra järnvägens kulturarv
- inte som regelbunden trafik i meningen daglig trafik året runt utan trafik i samband med evenemang, järnvägens eller andra (kultur)evenemang.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN

Allmänt

Här följer texten från den dagbok som fördes under Almedalsveckan 2014-06-28—07-04 – dokumentation av seminarierna m m, se nedan. Under dagarna hände följande (ur red:s dagbok från dagarna):

- Lördag 28 – Letande efter utrustning i förråd m m i Hesselby – efter en hel del letande hittas stolarna i en vagn och det mesta annat på olika platser i förrådet bakom caféet.
- Söndag 29 – Anders Johansson bygger om trappan till rampen på eftermiddagen. Mot kvällen startar växling av vagnen till olika platser där utrustning lastas för att till sist placera vagnen i läge för lastning på lastbilen. Lastbilen anländer, transport till Visby hamn, avlastning och återuppbyggnad av rampen. Stefan Löfven talar i Almedalen, Torsten Nilsson och Lovisa Almborg Grentzelius lyssnar.
- Måndag 30 – Jobb med att få vagnen klar inför seminarium: installation av ström, projektor m m. De övriga Transporthistoriskt Nätverksdeltagarna anländer, sätter upp sina tält och gammelfordonen, två bilar, en motorcykel och två mopeder, kommer på plats. Trafikverkets GD Gunnar Malm kom förbi 8:30 och Jonas Svartlok och Anders Johansson hade ett kort samtal om avd samhälle. Ca 9:30 har Transporthistoriskt Nätverksgruppen ett möte inför Almedalsdagarna med lite förhållningsregler, kring gemensam middag m m. Seminarium kl 11 med Jonas Svartlok, JHRF, Johan Bergkvist, Trafikverket och Knut Weibull, RAÄ, och ca 20 deltagare – se **JHRF/MRO m fl seminarier** nedan. Mitt på dagen kommer Per Lodenius (C) och pratar med Peter Edqvist, MHRF – sent på eftermiddagen återkom han och pratade 10 minuter med Ragnar Hellborg. Baksätesdebatt kl 14:30, se **MHRF baksätesdebatter** nedan. Arbetets museums chef Niclas Cserhalmi kommer och besöker vagnen. Christer Fuglesang tittade förbi i montern, mest hos MHRF, sent på eftermiddagen. En del folk som frågar om allt möjligt och plockar broschyrer.
- Tisdag 01 – Lovisa A. Grentzelius och Anders Svensson vandrar upp till Polishuset och lämnar in och betalar ansökan om polistillstånd för Almedalen 2015 under namnet *Transporthistoriskt Nätverk, sektion av Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam)*. Seminarium kl 11 med ca 15 närvarande – se **JHRF/MRO m fl seminarier** nedan. Åke Paulsson pratar med kommunstyrelsens ordförande i Skara. ArbetSam hade seminarium kl 13 med ca 17 närvarande – se **JHRF/MRO m fl seminarier** nedan. Baksätesdebatt kl 15, se **MHRF baksätesdebatter** nedan. En del folk som frågar om allt möjligt och plockar broschyrer. Mats Persson, Riksförbundet Sveriges museer, besöker montern (kan ha varit måndag i stället). På kvällen blev det – improviserat – middag med 13 personer från Transporthistoriskt Nätverksgruppen efter att den bokning som verkade hindra denna visade sig vara först från kl 21.

- Onsdag 02 – Stefan Back, Transportindustrigruppen, besöker montern på morgonen. Christel Wiman har ett längre samtal med (framförallt) Jonas Svartlok och Anders Johansson 10 – 10:45 om samarbete mellan Branschföreningen Tågoperatörerna och JHRF. Seminarium kl 11 med endast 6 st närvarande – se **JHRF/MRO m fl seminarier** nedan. ”På stan” träffar Anders Svensson Transportstyrelsens styrelseordförande Carola Gunnarsson, lämnar över material (JHRF/MRO + Transporthistoriskt Nätverk) och bjuder in till montern. Jonas Svartlok och Anders Johansson träffade trafikuskottets ordförande Anders Ygeman (S) på ett seminarium, presenterade kort sig själva och JHRF samt kom överens om senare kontakt. MHRF hade ytterligare en baksätesdebatt kl 14:15, se **MHRF baksätesdebatter** nedan. Journalist från Classic Motor i MHRFs del av montern fick även JHRF/MRO-broschyren. En del folk som frågar om allt möjligt och plockar broschyrer. De övriga deltagarna från Transporthistoriskt nätverk packar ihop sina tält, gammelfordon m m.
- Torsdag 03 – Seminarium kl 11 med ca 15 närvarande – se **JHRF/MRO m fl seminarier** nedan. Anders Johansson träffade Thomas Eneroth ”på stan”. Ca kl 14 kommer kulturministern Lena Adelsohn-Liljeroth och hälsar på helt kort i vagnen och får material. Med är den politiske tjänstemannen som deltog i ArbetSams seminarium på tisdagen – kanske är det han som såg till att hon kom till oss... Visst besökande av folk som frågar om allt möjligt och plockar broschyrer, men regn av och till stör detta en del. Kl 15 börjar hoppackning av utrustningen i och kring vagnen, alldeles efter kl 17 lyckas åkaren komma in och lastning på bilen påbörjas, kl 19:50 är vagnen på plats i Hesselby, allt material avlastat och återställt i förråd inför nästa år och lokomotorn åter i vagnhallen...
- Fredag 04 – Några smärre kompletteringsåtgärder – märka om förrådskartongen och tillföra en låda namnbrickor...

JHRF/MRO m fl seminarier

Våra unika järnvägsmiljöer – så räddar vi den kulturhistoriska järnvägsmiljön

Detta seminarium ägde rum i vagnen 2014-06-30, med 19 närvarande (inkl talare).

Jonas Svartlok hälsade välkommen och inledde med att järnvägen funnits 158 år (i Sverige), att tekniken gått framåt vilket har inneburit en övertalighet av byggnader – man behöver t ex inte stinsexpeditioner. Därför har Trafikverket blivit sittande med byggnader man inte längre behöver. Redan dåvarande Banverket fick i uppdrag att göra sig av med byggnader som sålts till föreningar m fl eller rivits – det senare är bekymret.

Johan Bergkvist berättade att han är nationell för kulturmiljöverksamhet på Trafikverket – Trafikverket har en geografiskt och på annat sätt spridd verksamhet och

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

därför behövs en samordnare. Han började själv med järnväg på 1990-talet. 2003 började avvecklingsprojektet som handlade om att avveckla det som inte behövdes för järnvägsdriften. Bakgrunden var stora förändringar kring driften, bl a hur tågbildningen går till. Hur avvecklingen skulle gå till var en fråga redan 2003, men kulturfrågorna var inte i fokus, men man gjorde en utredning tillsammans med RAÄ redan då. Antalet byggnader som inte behövdes var 1 000—1 100 och det var allt möjligt som stationshus, omformarstationer, lokstall m m. Många var i dåligt skick, en del var uthyrda, vissa t o m som bostäder.

Utgångspunkten för avvecklingen var att skapa förutsättningar för järnvägsdrift. Man satte upp ett antal regler för när rivning förordades: byggnader som saknade tillfartsvägar, var i dåligt skick, för nära elledning, på områden som skulle användas till andra järnvägsändamål, var utsatta för föroreningar m m – det var många byggnader där omständigheterna det talade emot bevarande. Avvecklingsprojektet var synnerligen välorganiserat och många utredningar, samråd med andra osv gjordes innan beslut fattades om avveckling. Man har också haft ett antal statliga byggnadsminnen. Projektet avslutades 2014 och man har rivit 791 byggnader och sålt 323 st. I början revs 75 % av byggnaderna, i dag 60 % - i gengäld sålde man färre i början, men i slutet fler. Nu återstår mer komplicerade fastigheter med fler intressen. Avveckling är dock inte avslutad och man bör titta mer på kulturmiljöer i ett fortsatt perspektiv. 73 MSEK per år har sparats genom avvecklingsprojektet.

Johan Bergkvist fortsatte med frågan varför blev det som det blev? Jonas Svartlok noterade att han jobbar med detta inom Trafikverket och undrade hur många andra som gör det? Johan Bergkvist svarade att det är fler än i Banverket och Vägverket tillsammans, men frågan om kulturmiljöer var mer utvecklad i Vägverket. Nu är det 8—10 personer som jobbar med detta och man kan nu uppnå en kritisk massa i personalen. Jonas Svartlok undrade om man fick något uppdrag att beakta de kulturhistoriska värdena? Johan Bergkvist svarade att det mest handlade om avveckling och mer om byggnader än om miljöer och strukturer – Näringsdepartementet har inte något kulturhistoriskt uppdrag.

Jonas Svartlok undrade vad RAÄ tyckte om avvecklingen? Knut Weibull svarade att man tyckte att det blivit ett rätt bra bevarande, åtminstone på ett i nationellt plan. Men på det regionala/lokala planet finns det stora värden som borde hanteras på ett annat sätt. RAÄ vill kunna fortsätta tillsammans med Trafikverket att avväga bevarande och användning – det måste finnas ett intresse för bevarandet. Ideella krafter inom JHRF och MRO har gjort mycket och RAÄ stöder dessa genom bidrag (ca 1,5 MSEK av 6 MSEK årligen). Trafikverket har också, liksom andra myndigheter, ett uppdrag att bevara sitt kulturarv – det är inte bara RAÄ som ska hantera detta. Jonas Svartlok undrade om Trafikverket har anslag för hanterandet av sitt kulturarv? Johan Bergkvist svarade att detta mest går till Spårburen 6/14

Trafikverkets museer. Någon frågade om *Vägverkets museum* är avvecklat? Johan Bergkvist svarade att det finns integrerat i Trafikverkets museer.

Johan Bergkvist berättade att det finns pengar för vård av kulturarv, men det är minst med pengar till just järnväg. Det drivs nu ett projekt om att utveckla detta, som gärna görs tillsammans med RAÄ – man vill nu titta på hela miljöer, hellre än enstaka byggnader. Han exemplifierade med en fundering om världens längsta elektrifierade sträcka, Trelleborg—Riksgränsen, och hur man kan jobba med detta tillsammans med andra. Förhoppningsvis lägger Trafikverket i fortsättningen mer pengar på kulturmiljövård. Om Trafikverket och RAÄ diskuterar om detta kan det komma något ut av detta. Knut Weibull meddelade att de båda verken ska ha ett ledningsmöte 2014-09-03. Nu handlar mycket av RAÄs bevarandeprojekt om uppdragsarkeologi, exempelvis kring Drottningholm i samband med bygget av *Förbifarten*. Det handlar också om att använda pengar smart. Johan Bergkvist framhöll att det är viktigt att dokumentera vad som gjorts bra.

Jonas Svartlok påminde om att dåvarande Banverket tog ett beslut om sitt förhållande till de ideella föreningarna 2006 – hur har detta förvaltats? Johan Bergkvist svarade att han var med om detta beslut men han vet inte hur det förvaltats – det gäller fortfarande men behöver plockas fram och ses över. Jonas Svartlok framhöll att det har varit olika hantering av detta lokalt. Johan Bergkvist påpekade att man behöver utveckla detta. Jonas Svartlok påpekade att man kan ta med i bedömningen om JHRFs medlemmar kan ta vara på fastigheter – hur har det gått med detta? Johan Bergkvist svarade att ett representativt urval har bevarats – järnvägssystemet byggdes för att hanteras av 70 000—80 000 anställda och det är helt andra villkor nu och stora restposter från denna tidigare epok. Fastighetsavveckling är inte ett slutgiltigt krav – man får försöka förena moderna krav med vettigt återbruk, vilket kan användas till att formulera nya projekt. Trafikverket är dock en bättre plattform för att jobba vidare med frågorna än gamla Banverket – det var väldigt tekniska uppdrag då.

Ylva Rudin berättade att man på *Tjuls* station har en liten enskilt bevarad kulturmiljö – finns det pengar för att hjälpa till med att föra denna kulturmiljö vidare? Knut Weibull svarade att RAÄ har 250 MSEK för bidrag till antikvariska merkostnader, men det finns mycket större behov än så. Till det ideella arbetslivsmuseibevarandet finns det 6 MSEK avsatta. Det gäller att hitta stöd på annat håll, från regionen, kommunen, företag och föreningar samt att hitta användning för byggnaderna. Ofta blir det bättre bevarande med enskilda eldsjälur. Det finns dessutom vissa som har för mycket pengar att uppvakta. Ylva Rudin undrade över exempel på andra användningar? Knut Weibull exemplifierade med Rådhuset i Stockholm som byggts om med hänsyn till det kulturhistoriska. En person från Gävle kommun berättade om broarna över Dalälven för järnvägen Sala—Gävle, där man inte kunde hitta alternativ användning efter att de avvecklats som beredskapsreserv – där tog RAÄ ansvar för dessa under

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

tio år. Knut Weibull påpekade att man inte kan vara långsiktiga och hoppas hitta någon annan som kan ta över efter de tio åren.

Jonas Svartlok att man inte anser sig kunna sälja byggnader som privatbostad utan river – kunde det kulturhistoriska värdet används som motiv för att ändå sälja? Johan Bergkvist svarade att han personligen tycker att tillämpningen av regelverken är för rigid, men det kan bli målkonflikter med miljökrav vid senare försäljning och han har tyvärr inte något klart svar om detta. Det allvarligaste är om bostadshus med järnvägsförflutet låser järnvägens utveckling. Jonas Svartlok undrade om skulle kunna lagstifta för att undvika dessa problem? Johan Bergkvist svarade att han inte kan svara helt entydigt på detta. Ylva Ruhdin påpekade att man sålt väldigt många byggnader och att det kan ha uppstått vanvård av några av dessa. Johan Bergkvist svarade att det kan ha förekommit och det är svårt att gardera sig mot detta – detta kan i framtiden hanteras genom t ex byggnadsvårdsbidrag.

Jonas Svartlok tyckte att det synes som det nu är mer på väg mot att byggnadsavvecklingen hantera på rätt sätt i fortsättningen och undrade om det även var Johan Bergkvists syn? Johan Bergkvist höll med om detta. Jonas Svartlok undrade hur den ideella sektorn kan bidra att byggnadsbevarandet blir så bra som möjligt? Johan Bergkvist svarade att en hel del av berättelsen kring historien sköts av föreningarna och han såg en möjlighet i att fortsätta att utveckla den relationen och upplevde att det redan är en bra relation mellan föreningarna och Trafikverkets museer, men kan utveckla även denna. Knut Weibull fyllde på med att den ideella sektorn kan göra kulturarvet levande och se till att det används. Anders Johansson efterlyste alternativa lösningar för befintliga fastigheter – Trafikverket har valt att behålla Alvesta lokstallar för att man fortfarande har en hyresgäst, men kan en förening (t ex SMOk) i stället ta över fastigheten och fortsätta hyra ut den och använda hyrorna till att underhålla? Johan Bergkvist svarade att detta kan komma upp vid en översyn av samarbete med den ideella sektorn – det finns anledning att diskutera detta. Det finns även andra ställen med liknande problem. Jonas Svartlok tackade deltagarna före ett bra seminarium.

Museitågen som turistattraktion

Detta seminarium ägde rum i vagnen 2014-07-01, med 15 närvarande (inkl talare).

Anders Johansson hälsade välkommen och presenterade talarna: Åke Paulsson från MRO och sig själv från JHRF. Han inledde med att man kom från de båda riksorganisationerna MRO och JHRF – han sitter själv med i en arbetsgrupp i den europeiska organisation, FEDECRAIL, som de båda riksorganisationerna är medlemmar i. Åke Paulsson inledde med att han skulle berätta om de *svenska museitågen som turistattraktion* och att de generera pengar till sin omgivning (förutom till sig själva) samt att de oftast finns på småorter. Spårburen 6/14

MRO är en sammanslutning av 22 organisationer som bevarar järnvägar. Verksamheten äger således rum på egen infrastruktur och drivs ideellt. MRO-föreningarna arbetar således med såväl fordon, trafik, bana som signalsystem. Museibanor finns i hela Sverige – från Gnarp till Tomelilla. Han visade bilder från de olika banorna och framhöll att de har spårvidder från 600 mm till 1435 mm och att det även finns motorvagnar, spårvagnar m m på banorna. De 22 föreningarna har tillsammans under ett år (2013) 746 trafikdagar, och 161 792 resenärer. Det är dock utan Djurgårdslinjen i Stockholm som har ungefär 100 000 ytterligare museispårvagnsresenärer – exakta siffror saknas eftersom man inte skiljer på resenärer med museispårvagnarna och de moderna spårvagnarna i den ordinarie trafiken.

Enligt Tillväxtverket omsatte turismen i Sverige 284 GSEK 2013, vilket är en ökning med 90 % sedan 2000. De utländska turisterna omsatte 106 GSEK och ökade under samma period med 160 %. Turismen sysselsatte 2013 173 000 personer, vilket motsvarar 4,7 % av sysselsättningen totalt, och är en ökning med 42 000 personer sedan 2000. De utländska besökarnas konsumtion gav 2013 upphov till 14,4 GSEK i momsintäkter, också en ökning med 2,5 %. Enligt Handels Utredningsinstitut innebär ett dagbesök 663,- och en övernattningsger mellan 442,- och 1 663,- beroende på hur man övernattar (från camping till hotell). Ett försök till beräkning innebär att dagbesöken på museibanor ger 107 MSEK och övernattande ca 20 MSEK, totalt alltså 127 MSEK per år – av detta tjänar museibanorna ca 9 MSEK. Någon frågade om moms ingår i dessa siffror? Åke Paulsson svarade att det gör det. Frågaren konstaterade då att museibanorna även är en bra affär för staten... Åke Paulsson fortsatte med att ca 10 % av besökarna – ca 14 000 – är från utlandet, ca 14%. Järnväg är ett stort intresse i Europa med många och penningstarka intresserade, varav många kommer enbart för museibanebesök, och de genererar lågt räknat 6 MSEK i intäkter.

Många myndigheter reglerar verksamheten och det finns en Järnvägssäkerhetslag och en Järnvägsförordning. Transportstyrelsen är den huvudsakliga tillsynsmyndigheten, men även Trafikverket (vägskydd) och kommuner (miljö) är inblandade. Landstinget/Regioner samt RAÄ finns också med, men det handlar mest om bidrag från dessa. Slutstatsen är att museibanorna är en betydande del av den svenska turismen. Det gäller att få ett erkännande av museitågen som kultur- och teknikbärande verksamhet som måste skyddas från krav som inte är relevanta krav. De enda intäkterna är biljettförsäljningen, vilka inte till större delen ska gå till tillsynskostnader. Därför behövs förståelse från beslutsfattare att museitågen har andra förutsättningar än kommersiella järnvägsföretag – järnvägsområdets krav, ofta byggda på EU-direktiv, är inte anpassade för museitågen. Det är viktigt att alla verkar för museitågens positiva utveckling, som den turistiska och kulturhistoriska tillgång de är.

Någon frågade om det går att köpa tåg för bevarande när det inte är så mycket intäkter? Åke Paulsson sva-

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

rade att är både och. Någon frågade om man får dagens tåg eller måste betala för övertagandet? Åke Paulsson svarade att man oftast får betala, men kostnaderna är underhåll – t ex behövs en ny panna för 1 MSEK, till vilket man fått bidrag, men allt sker på ideell basis. Även banvallen ska underhållas, förutom tågen. Anders Johansson fyllde på med att bevarandet av de fordon som går i trafik i dag mer är ett kommande projekt för JHRF-föreningarna. Någon frågade vilken bana man ska välja att besöka? Åke Paulsson svarade att det beror på ens egna önskemål, men det kan t ex vara ULJ eller JTJ. Anders Svensson påpekade att broschyren *Tågsommar* finns (utanför vagnen) för att hjälpa till med valet. Någon frågade när utbyggnaden av GHJ ska invigas? Anders Johansson svarade att det sker sommaren 2015.

Anders Johansson inledde sin del med att han tänkte utvidga till att berätta bredare och europeiskt – *Industriarvsturismen i ett europeiskt perspektiv*. Järnväg är en del av industriarvet och en av de största delarna av detta. Industriarv är t ex: gruvor, metall, textil, vattenförsörjning, vattenhjul, transporter – som järnvägar och kanaler –, radio och telefoni, broar, byggnadsteknik, dammar och tunnlar (de understrukna har mest besökare, de som inte handlar om vattenförsörjning, radio, telefoni och byggnadsteknik är i huvudsak ideellt drivna). Han gav ett par exempel på museer: *Beamish* i Storbritannien har byggt upp en hel stad inkl en gruvjärnväg, omsätter 6 MGBP per år och har 60 anställda. I Sverige är Engelsbergs bruk, gruvan i Falun och radiostationen i Grimeton världsarv. Schweiz har den mest internationella bevarandeverksamheten i *Furka Bergstrecke*, som har lokalföreningar i hela Europa – det är en återuppbyggd riven sträcka. Typiskt är att bara själva teknikobjektet ingår i turistmålet, övernattning ingår inte, att det finns brist på övernattningsmöjligheter och därmed oftast inte heller matställen – detta utgör inom övrig turism ca 30 % av omsättningen och industriarvsturismen är därför inte utvecklad mot upplevelseturism som helhet. Turismen är bara riktad mot objektet och orter som har industriarv saknar oftast andra turistmål.

I Sverige räknar utredningen som EU gjort fram att industriarvet innebär ca 460 000 övernattande och 410 000 endagsturister, i hela Europa handlar det om 18 280 000 övernattande och 146 000 000 endagsturister. Omsättningen som dessa genererar i Sverige är 115 MEUR för övernattande, 12 MEUR endags – totalt 127 MEUR. I Europa handlar det totalt om 4 834 MEUR för övernattande respektive 4 089 MEUR för endagsturister, d v s över 9 GEUR, motsvarande 80 GSEK, tillsammans per år! Museitågstrafik är dessutom den i särklass största delen av industriarvsturismen. Vad finns att lära? Anläggningarna bör samarbeta, söka partners, utveckla omkringliggande verksamheter och övernattningar, skapa helhetsupplevelser samt informera, informera, informera! Många verksamheter är ändå inte inräknade i dessa siffror – t ex är 1 200 000 besökare i Kosta Glasbruk troligen inte med.

Någon frågade om hur det går med förnyringen av de aktiva? Anders Johansson svarade att det är ett stort problem – större i Sverige än i många andra europeiska länder som har anställda. Ragnar Hellborg fyllde på med det inte finns några anställda i trafiken i de svenska föreningarna. Anders Johansson påpekade att de som kör museitrafik på statens spår mer jobbar med samarbete och helhetsupplevelser och exemplifierade med den stora Norrlandsresa som *Kalmar Veterantåg* nu genomför där det ingår besök vid konstmuseer, gruvan i Kiruna m m. Någon frågade om hur det står till med utbildandet? Anders Johansson svarade att det håller de flesta på med – JHRF har sådan gemensamt för sina medlemsföreningar. Det bygger på att det finns erfarna personer i föreningarna som kan utbilda. Åke Paulsson fyllde på med att museibanorna utbildar sin egen personal. De har också relativt många yngre, särskilt sådana som är (strax) över 30 år. Anders Johansson berättade att många unga börjar på museibanor, blir sedan yrkeslokförare åt de kommersiella järnvägsföretagen och fortsätter ännu senare som lokförare åt JHRF-föreningarna. Kjell Franzén undrade hur man kan få tag i EU-utredningen? Anders Johansson svarade att han kan mejla denna. Någon frågade om seminarielokalens, d v s vagnens, bakgrund? Anders Johansson svarade att den ursprungligen kommit från fastlandet, men nu kommer från museibanan på ön, GHJ. Vagnen har rustats upp av JHRF och MRO för att fungera som seminarielokal. Seminariet avslutades med en liten diskussion om uppställda ånglok, som nu är på väg till banor och föreningar för att få ett bättre bevarande.

Fri entré på centralmuseer – hur påverkar det arbetslivsmuseer?

Detta seminarium, arrangerat av ArbetSam, ägde rum i vagnen 2014-07-01, med 17 närvarande (inkl talare).

Torsten Nilsson hälsade välkommen till Almedalen och allt som händer här. ArbetSam, som arrangerar detta seminarium, är Sveriges största museiförening med 499 medlemsmuseer. Detta seminarium ska handla om *fri entré på centralmuseer* och dess konsekvenser.

Isak From (S), som sitter i kulturutskottet, började. Torsten Nilsson undrade när han senast besökte ett museum och betalade entréavgift? Isak From svarade att det var när han besökte ett konstmuseum. Torsten Nilsson frågade om ett museum som gjorde intryck på honom? Isak From svarade Olofsfors bruksmuseum och Skogsmuseet i Lycksele. Katarina Kallings berättade att hon är chef för *Sveriges Fängelsemuseum* och har ett fängslande arbete... Hon sitter även i styrelsen för ArbetSam. Torsten Nilsson undrade när hon senaste betalade för ett museibesök? Katarina Kallings svarade att det var i vintras för Stockholms Stadsmuseum. Torsten Nilsson frågade efter ett museum som gjort intryck på henne? Katarina Kallings svarade museibanan på ön, GHJ. Nästa paneldeltagare var Marcus Hartmann, stabschef hos Kulturministern. Torsten Nilsson undrade när han senast betalade på ett museum? Markus Hartmann svarade att det var söndagen före midsommar på Historiska museum. Torsten

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Nilsson frågade även honom om ett museum gjort intryck? Markus Hartmann svarade museibanan ÖSIJ och F11-museet i Karlstad.

Torsten Nilsson gick efter denna inledning över till seminarieämnet, fri entré på centralmuseer, och antog att Isak From tycker det ska det vara och Marcus Hartmann att det inte ska vara det? Isak From framhöll att denna reform är en del i tillgänglighetspolitiken – fler ska kunna delta oavsett plånbok och (S) avser att satsa 500 MSEK för att tillgängliggöra museerna. Varför det just ska gälla på centralmuseerna är för att kulturarv ska vara tillgängligt, att få med utomnordisk bakgrund besöker museerna, att staten kan styra centralmuseerna, att de är en del i det offentliga rummet samt att föräldrarna kan ta med barnen – det ska inte vara en plånboksfråga. (S) vill satsa 80 MSEK på fri entré. Torsten Nilsson undrade hur många gånger Stefan Löfven nämnde kultur i sitt tal? Isak From svarade att han inte gjorde det någon gång, men att han är för tillgänglighet. Torsten Nilsson frågade de närvarande om de var för detta och ca hälften var för fri entré på centralmuseer.

Marcus Hartmann framhöll att regeringens åsikt är att om museerna ska ha fri entré eller inte får de bestämma själva – de måste dock ha fri entré för barn och ungdomar upp till 19 år. Han tror inte att tvinga museerna att avstå från entréavgift är det bästa sättet att öka tillgängligheten – det finns andra sätt. Dessutom gäller det vad som menas med fri entré – det handlar om (upp till) 300 MSEK i förlorade intäkter för museerna. Isak From tyckte att detta var typisk moderattaktik – socialdemokraterna vill att fler ska delta och vill ha en dialog med museerna om hur man vill använda de utökade anslagen. Marcus Hartmann konstaterade att man är eniga om att andra grupper ska nås av kulturen, men att medlen att nå detta är olika.

Torsten Nilsson undrade vilka synpunkter de som jobbar i verkligheten har? Katarina Kallings svarade att fri entré till centralmuseerna är en bra idé, men besökaren vet inte vem som står bakom de olika museerna. Hon berättade att *Sveriges Fängelsemuseum* när fri-entré-reformen infördes förra gången fick lära värdarna att bemöta frågan om varför man tog entréavgift med att berätta att museet är en ideell förening som är beroende av besöksintäkterna. Själva är hon dock anställd av kriminalvården. Torsten Nilsson undrade hur man kan lösa detta? Katarina Kallings svarade att de mindre museerna kan kompenseras med ökade bidrag, både till projekt och med något slags verksamhetsbidrag.

Torsten Nilsson undrade om fri entré blir på riktigt om (S) vinner? Isak From svarade att det bli det, men många andra lösningar ska också undersökas, t ex genom att titta på hur regionernas samverkansmodell ska stärkas. Det kommer att bli ett ökat tryck och myndigheterna har skruvat ner bevarande av sina egna kulturarv. Dessutom är fråga hur det ideella samhället kan stärkas? Torsten Nilsson undrade om Alliansen har någon annan bra reform på gång? Marcus Hartmann

Spårbyrå 6/14

trodde inte det och man måste vara försiktiga med statens medel. Fri entré blir dessutom svåra frågor för andra museer – det museum som når mest nya besökare är *Marinmuseum*, som har 120,- i entréavgift. För barn och unga ska det dock vara fri entré.

Torsten Nilsson undrade om det är fri entré på läns-museet i Visby? Museichefen svarade att man inte har råd med detta eftersom 50 % av intäkterna är entréavgiften. Man har inte upplevt att besökarna klagat på entréavgiften, men det kan bli klagomål om fri entré införs på centralmuseerna. Därför måste man informera om det egna museets förutsättningar om man får fri entré på centralmuseerna. Ragnar Hellborg påpekade att de båda riksorganisationerna för museitågen tillsammans har ungefär 50 medlemsföreningar och utifrån att den förening där han själv är aktiv, ÖSIJ, har 1 MSEK per år i intäkter kan det handla om totalt 50 MSEK för alla. Det får gärna vara gratis på centralmuseerna, men hur gör vi då i den frivilliga världen? RAÅ ger några MSEK år i projektbidrag. Ge oss gärna en lösning så att vi kan ha lägre avgift. Nu är det oftast fritt för de riktigt små barnen och halv avgift för övriga barn.

Torsten Nilsson undrade om någon ändrat åsikt om avgift på centralmuseerna? En ny handuppräckning visade att det var ungefär lika. Torsten Nilsson påpekade att han ser fram mot hösten och valet, men har sett väldigt lite av kulturseminarier under Almedalsveckan. Ragnar Hellborg uppmanade beslutsfattarna att se till att de 6 MSEK i projektbidrag till arbetslivsmuseerna blir några fler MSEK – de gör mycket nytta. Isak From framhöll att dessa museer också är en motor för besöksnäringen, vilken man också jobbar med och museer är en viktig del. Det handlar också om lönebidragsanställning på museer och riktiga anställningar. Katarina Kallings påpekade att museerna är otroligt beroende av lönebidragsanställda och kan inte komma ur detta – var tar FAS 3 vägen?

Anders Svensson påpekade att enligt en EU-utredning som publicerades 2013 ger det industrihistoriska kulturarvet, där också bevarandet av det rörliga kulturarvet ingår, årligen 9 GEUR till det omgivande samhället totalt på Europainivå – det var ett seminarium om detta i vagnen tidigare under dagen. Torsten Nilsson påpekade att han tidigare inte trodde på denna uppgift. Ragnar Hellborg påpekade att bara momsens på omgivningens intäkter ger mer än de 6 MSEK som arbetslivsmuseerna erhåller i bidrag.

Marcus Hartmann framhöll att man varit otydliga i denna debatt – man är inte oense om fri entré på museerna, bara hur det ska ordnas. Sverige har flest museibesökare i Europa, Alliansen kommer inte tvinga museerna till fri entré, man tittar på vad man kan göra åt de ideellt drivna mindre museerna och det pågår en utredning om statliga museer men även om mindre museer. Någon fråga om vad som händer med *Kulturbryggan* i fortsättningen? Torsten Nilsson vidhöll att det varit få kulturseminarier i år. Isak From kontrade med att det varit flera, men ofta gränsande till andra områden. Marcus Hartmann påpekade att också finns

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

stora samlingar att ta hand om. Isak From framhöll att de som inte nås av regeringens reformer för att ge ökade intäkter för enskilda också ska kunna gå på museer.

Museitågen, en del av det europeiska järnvägsnätet

Detta seminarium ägde rum i vagnen 2014-07-02, med 6 närvarande (inkl talare).

Anders Johansson hälsade välkommen till seminariet *Museitågen, en del av det europeiska järnvägsnätet*. Det finns två typer av museitågstrafik, småskalig på egen respektive på offentlig, oftast statlig, infrastruktur. Omfattningen av dessa båda är olika i olika länder – i Italien är all infrastruktur statlig och all trafik sker genom FS försorg men i Storbritannien sker merparten av museitågstrafiken på egen infrastruktur. I särskilt Östeuropa förekommer det museitågstrafik på kommersiell grund genom offentliga organ. I Sverige sker över 60 % av museitågstrafiken på statens, dvs Trafikverkets, spår – med trafik räknat som tågkilometer. Åke Paulsson påpekade att andelen blir mindre om man räknar resenärer i stället.

Anders Johansson fortsatte med att i Europa styrs trafikeringen av offentliga spår av infrastrukturförvaltare, tillsynsmyndigheter eller kombinationer av dessa – i Sverige av kombinationen Trafikverket och Transportstyrelsen. Det är samma säkerhetsstyrningsregelverk för museitågstrafiken som för den kommersiella trafiken, vilket i grunden är bra – det är en förutsättning för trafik i denna form. Konsekvensen är dock att även museitågstrafik drabbas av snårig byråkrati, baserad på företag med heltidsanställda säkerhetsstaber. MRO och JHRF har dock genom idogt arbete lyckats slippa det mesta av avgiftsbeläggningen för tillstånd m m. En annan konsekvens är att museifordon måste anpassas till tekniska regler som inkräktar på det museala värdet av fordonen, t ex ATC och ERTMS. Det är en utveckling som föreningarna accepterat och är beredda att hantera. Det är inte de tekniska frågorna med utvecklingen som är det stora problemet, det är utvecklingens finansiering.

Anders Johansson påpekade att frågan om ERTMS har drivit fram såväl nationellt som internationellt samarbete. De tekniska problemen har i Norden drivit fram ett intensivt samarbete med framförallt underhållsoperatörerna – det är i praktiken samma problem med få fordon av samma typ och en arbetsmiljö som avviker från den ERTMS är utvecklad – det som skiljer är finansieringen. Åke Paulsson undrade om man hittat något sätt att installera ERTMS? Anders Johansson svarade att *Infranord* har hittat på ett sätt som passar museifordonen. Utveckling av ERTMS sker alltså tillsammans med den danska museitågsorganisationen DVF och den nordiska underhållsfordonsorganisation NRSA. Man avser att utnyttja kärnan i ERTMS och paketera det på ett sådant sätt att installation, verifikation och godkännande väsentligt förenklas, särskilt för udda fordonstyper.

Spårburen 6/14

Anders Johansson framhöll att FEDECRAIL, museitågens europeiska organisation, har anammat tänkesättet och tagit upp arbetet med gemensamma europeiska lösningar, t ex för installation i ånglok och med förenklade verifikationsprocesser. Regelverket styrs dock till stor del av leverantörerna och är anpassat för nylevererade tåg. Transportstyrelsens europeiska motsvarighet, ERA (European Railway Agency), är den som i praktiken utformar regelverket. FEDECRAIL kontaktade därför ERA 2013 för att diskutera europeiska regler och lösningar för museitågstrafiken, vilket ledde till att FEDECRAIL i början av 2014 blev erkänd instans i ERA. FEDECRAIL har störst antal operatörer anslutna och, tillsammans med UIC, flest antal länder. FEDECRAIL är därmed en av ca 80 remissinstanser och kan delta i arbetsgrupper och utvecklingsprojekt och kan därmed påverka regelutformningen. Det finns ca 30 arbetsgrupper och FEDECRAIL kan inte delta i alla utan får välja ut de som berör museitågsverksamheten. ERA betalar resor och traktamenten för deltagande i arbetsgrupperna. Man kan komma att initiera arbete med instruktioner och direktiv, t ex en TSI för museitågstrafik. Det finns möjlighet att få ekonomiskt stöd för utvecklingsarbete, t ex genom *Horizon2000*, för HMI anpassade för arbetsfordon och museifordon, t ex ERTMS i ånglok.

Anders Johansson påpekade att detta ger möjligheter, som att hantera den viktiga frågan om finansiering av ERTMS-installation i museifordon. Det gäller att hitta en rimlig modell för kostnadsfördelning för icke-kommersiella operatörer, där ERA-statusen ger möjlighet till lobbying. De standardiserade tekniska lösningar som arbetas med gynnar också arbetsfordon och små godsoperatörer. Det kan också jobbas på möjlighet till nationella undantag när man inte bedriver gränsöverskridande trafik och att fortsatt förhindra s k gurkböjningsfrågor, t ex att varma ytor ska målas i varningsfärger. Till sist handlar det om det rörliga kulturarvets möjligheter att bedriva verksamhet i de olika europeiska länderna.

Järnvägens kulturarv inte bara männens värld – nya perspektiv med tjej- och ungdomssatsningar

Detta seminarium ägde rum i vagnen 2014-07-03, med 14 närvarande (inkl talare).

Rikard Johansson hälsade välkommen till seminariet och inledde med att det är många gråhåriga farbröder här och i järnvägsintresset – detta seminarium ska ta upp hur man engagerar kvinnor och ungdomar. Han presenterade talarna Lizette Hidlund och Alexandra Sjöberg samt föreslog att de först får dra sin presentation och att frågor m m kommer efteråt. Lizette Hidlund inledde med att hon är 42 år, engagerad i ÖSI sedan många år, är utbildad i säkerhetsfunktioner och numera föreningens personalchef. Hon har kommit in i detta genom familjen, som var aktiv. Hennes mamma var också aktiv, men på den tiden var det vanligast att kvinnor var aktiva i caféverksamheten och med biljettförsäljning. Alexandra Sjöberg berättade att hon är 23 år, följde med pappa till ULJ, som hon associerade med Harry Potters Hogwartståg och därmed

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

fastnade för frustande och pustande ånglok – hon har under åren blivit allt mer engagerad i verksamheten. Lizette Hidlund fortsatte ned att de ska berätta hur det är att vara ung kvinna inom museijärnväg i dag och att det numera är många kvinnor som även är aktiva inom själva järnvägsverksamheten samt att de blir allt fler.

Alexandra Sjöberg påpekade att man oftast associerar ånglok, gamla rälsbussar och lokomotorer till en äldre farbror i hängslebyxor, men kvinnorna finns nu inte bara i caféet, utan även som stinsar, lokförare m.m. Lizette Hidlund framhöll att också kvinnorna vill visa det vackra kulturarv som järnvägen har. Hon märker en förändring bland föreningarna där det nu är självklart att kvinnor och även ungdomar ska aktivera sig. Man ordnar sammankonster och aktiviteter för att få flera kvinnor och ungdomar. MRO har tagit initiativ till ett nätverk för kvinnor som är aktiva inom järnvägens kulturarv – de vill köra, elda, tjänstgöra som stins m.m. Det finns en hel del aktiva kvinnor inom MROs 22 medlemsföreningar och då inte bara inom försäljnings- och caféverksamhet. MRO vill uppmuntra och stötta kvinnor genom nätverket och har skapat ett bidrag för att få fler kvinnor aktiva – ett antal har sökt och tre föreningar har fått ett sådant bidrag.

Lizette Hidlund gav några exempel: ÖSIJ, som har 1 570 medlemmar varav ca 140 aktiva varav i sin tur 21 kvinnor. Dessa utbildas till konduktörer, lokförare och tågklarare samt arbetar på banan och i verkstaden. Föreningen har kvinnliga personal- och försäljningschefer, har haft kvinnliga maskin- och trafikchefer. MUMA (och SSS) har kvinnlig ordförande. ULJ och ÖSIJ har kvinnliga eldare och ÖSIJ och JTJ har kvinnliga ångloksförare. Alexandra Sjöberg fortsatte med att ULJ tre kvinnliga eldare och tre kvinnor på chefspositioner inom försäljning, café och biljettkontor. ULJ (d v s SRJmf) har 1711 medlemmar, varav 236 aktiva, varav 34 kvinnor. KUJmf saknar persontrafik och har endast ca 250 m spår. Föreningen har 144 medlemmar, varav 28 aktiva, varav endast 5 kvinnor. En är med i styrelsen, en är lokomotorförare och tre i medlemstidningsredaktionen. Föreningen har mest pensionärer som medlemmar och svårt att rekrytera yngre. Detta kan bero på avsaknaden av trafik – man renoverar, visar upp och vårdar sina fordon.

Lizette Hidlund berättade om några aktiviteter som pågår med kvinnor i rollen: ÖSIJ ska ha en kvinnodag 2014-08-30 med kvinnor på alla poster i säkerhetstjänst. SkJ har haft en kvinnodag med information om vad man aktivera sig med och vad de olika rollerna innebär. Även SkLJ ska ha en sådan dag. Man vill även ha med ungdomar. Alexandra Sjöberg påpekade att hon själv är ett exempel – hon är eldare på ULJ och får då även visa upp sig skitig. Många jämnåriga vänner har svårt att förstå detta och att särskilt att det sker utan betalning! Detta är en problematik museibanorna delar med många andra föreningar. Det går och bör inte lösas med avlönade medlemmar, däremot kan man belöna prestationer med gratisresor, fri övernattnig, grillfester

o dyl. Det gäller inte bara att få fler medlemmar, utan även aktiva sådana.

Lizette Hidlund påpekade att många föreningar även har aktiviteter för att fånga upp kulturarvsintresserade ungdomar – det finns Harry Potter-tåg på ULJ och ungdomsläger hos MUMA där man får testa olika arbetsuppgifter. Alexandra Sjöberg berättade att ULJs marknadsavdelning hade funderat på sätt att nå ut till tjejer och då föll tankarna på Harry Potter. ULJ arrangerade ett Harry Potter-tåg i början av september och det blev ca 500 resenärer med denna dag. Många kvinnor kom till detta tåg och var intresserade, ville veta mer och det blev flera nya medlemmar. Lizette Hidlund fyllde på med att det gäller att fånga upp ungdomar: ÖSIJ tillåter ungdomar från 13 år som biljettgranskare och -försäljare, försäljare av godis o s v. Från 14 år får de vara med i verkstaden och måla m.m. Från 16 år kan man utbildas till bromsare och från 18 till växlare. För att underlätta för kvinnor måste det finnas saker som egna omklädningsrum. Alexandra Sjöberg berättade att på ULJ tillåts aktivitet från 12 år, som tågbiträdesassistent och försäljare. Från 16 år får man vistas i lokstallarna under överinseende av någon med säkerhetsansvar och t ex putsa mässingsdetaljer. Många går gärna vidare i föreningen – hon har själv arbetat sig ”uppåt”.

Lizette Hidlund påpekade att det är ett bra sätt att fånga upp ungdomar – äldre har kunskap att dela med sig av. Alexandra Sjöberg fyllde på med att ungdomarna gärna ser upp till de äldre och lär sig av deras erfarenhet. Lizette Hidlund framhöll att det är några få procent som är intresserade av tåg men de har roligt. Alexandra Sjöberg påpekade att Harry Potter-tåget vill resenärerna åka med nästa år igen! Lizette Hidlund påpekade att man även vill få vara med och pilla och greja med fordonen i verkstaden och Alexandra Sjöberg fyllde på med att hon själv är med i verkstaden tillsammans med andra unga. Lizette Hidlund avrundade med att när man besöker föreningarna så titta lite extra för det kan varan någon annan än en grånad gubbe i blåstället och den rutiga skjortan.

Rikard Johansson inledde frågestunden med att han själv är en grånad gubbe och konstaterade att det nu har pratats tåg, men det kan vara liknande inom andra områden. Maja Markhouss berättade att hon var aktiv i OBJ på 1980-talet, hade idén om att börja igen redan för flera år sedan, noterade att tjejer ofta hänger med föräldrar och pojkvänner. Hon har nu blivit aktiv i GHJ efter att ha flyttat till Gotland, tycker det är viktigt med aktiva ungdomar och kvinnor, hade inte hört talas om kvinnonätverket, är intresserad av detta och undrade hur man ska handläda ungdomar och kvinnor. Alexandra Sjöberg svarade att när besökarna sett oss på Uppsala C så frågar de – de är välkomna och kommer ofta åter, men kanske stannar en och en halv säsong. Lizette Hidlund fyllde på med att på ÖSIJ får man vara med även om man är ung. Det gäller även att tänka på kulturen bland de aktiva, hur man betar sig och att tänka på disken. Alexandra Sjöberg påpekade att det kan vara som det var i KUJmf – lokomotorn hade

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

oljeläckage och hon uppdrogs att fixa detta genom att ta reda på vad man kan få fram.

Lizette Hidlund påpekade att ungdomslägren i MUMA (Malmköping) är populära, att de unga där får prova på olika saker och se vad som fungerar för dem. Maja Markhouss tyckte det är roligast att ta hand besökarna - annat jobb på järnvägen kan vara fysiskt tungt. Lizette Hidlund svarade att hon också är mer intresserad av att guida – det gäller att inte tvinga in någon i något och då är det bra att kunna prova på olika saker. Alexandra Sjöberg svarade att hon inte hade en tanke på det tekniska under sitt arbete som konduktör, men har blivit aktiv med både tekniskt och annat hur det nu kommit sig... Rikard Johansson påpekade att det finns kvinnligt tänkesätt som nu förs in – det har traditionellt varit manligt tänkesätt inom järnväg. Lizette Hidlund påpekade att det också handlar om att man verkar inom turistnäringen, där det gäller att ta hand om resenärerna och särskilt detta är en kvinnlig egenskap. Alexandra Sjöberg påpekade att hon fått prova på att även lyfta tyngre saker och det fungerade...

Rikard Johansson påpekade att det även handlar om den sociala delen och även att få männen att sköta diskmaskinen. Lizette Hidlund fyllde på med att på ÖSIJ kvinnodag 2014-08-30 ska männen laga maten – det handlar även om att det ska vara rent och snyggt. Någon påpekade att om det kommer unga killar så kommer det också unga tjejer. Lizette Hidlund framhöll att MROs nätverk ska kunna stötta kvinnorna. Alexandra Sjöberg berättade att KUJmf har 5, i praktiken 3, kvinnor av 130 medlemmar. Lizette Hidlund undrade vad Maja Markhouss vill ha för stöd av nätverket – handlar det om att ordna träffar eller åka runt? Maja Markhouss ville gärna träffa andra för att få idéer och tyckte att det var himla roligt att det hänt något på 20 år.

Rikard Johansson framhöll att det även handlar om att lyfta upp kvinnor på den administrativa nivån, men då hamnar man bakom kulisserna men växer då ytterligare med uppgifterna. Alexandra Sjöberg fyllde på med att man kan utträta mer bakom kulisserna. Anders Svensson påpekade att FEDECRAIL, den europeiska organisation som MRO (och JHRF) är med i, sedan 2007 anordnar europeiska ungdomsläger med (numera) över 20 deltagare från tioalet länder och i olika länder, med deras riksorganisationer och ett antal medlemsorganisationer som värdar. Upplägget är varierat med arbete på banorna, med deras fordon och trafik varvat med kulturella och sociala aktiviteter. Rickard Johansson tackade för ett väl genomfört seminarium.

MHRF baksätesdebatter

Stärkt bevaranderätt för historiska fordon

Denna debatt ägde rum i baksätet på Runes Cheva 2014-06-30, med ca 20 närvarande (inkl talare).

Debatten handlade om *Stärkt bevaranderätt för historiska fordon* med Christer Akej (M), Per Åsling (C) och Isak From (S). De får frågan om hur de ställer sig till lagstiftning om stärkt skydd för det rörliga kulturarvet med Transportstyrelsens inkrävande och destruering av originaldokument till gammelfordon som exempel. De pratar positivt om det ideella bevarandet, tycker att det anförda exemplet är helt fel skött av Transportstyrelsen, förordar dialog mellan myndigheterna och branschen men är inte främmande för att framhålla myndigheternas ansvar för kulturarvet i regleringsbrev och om det inte skulle hjälpa, i lagstiftning. Man tycker sig se att myndigheterna ibland motarbetar bevarandet. Man är inte främmande för att tillsätta en utredning för att belysa frågorna.

Omöjliga regler stoppar historiska fordon

Denna debatt ägde rum i baksätet på Runes Cheva 2014-07-01, med ca 20 närvarande (inkl talare).

Baksätesdebatt kl 15 med politikerna Sten Bergheden (M), Jan Lindholm (MP) och Lars Gustavsson (KD) om Omöjliga regler stoppar historiska fordon. Från MHRF framhölls problemet med krav kring skrotningar och att fordon som delats och skarvats inte uppfyller reglerna. Även här diskuterades styrning via regleringsbrev eller lagstiftning samt behov av utredning. Bl a framkom att bevarandet är en miljöåtgärd – det blir återbruk i st f miljöbelastning under och efter skrotningsförfarandet. Representanten från (MP) framhöll dels att han för länge sedan – 1970-talet – hade sysslat med att renovera bilar och tyckte att det var en trevlig hobby, att fritidsintressen ska uppmuntras samt att han egentligen tyckte bättre om järnvägsbevarande. Red lämnade därför över material från järnvägssektorn och pratade med honom efteråt. Han var intresserad av att själv bli aktiv efter pensioneringen, frågade om återväxten och jag berättade att det finns flera föreningar som har en bra ungdomsverksamhet, att andra bl a p g a brist på egna områden har problem med detta men att det även gäller ett rekrytera 55+ som har det här med aktiva föräldratiden över och nu vill göra något meningsfullt av sin ökade fritid.

Miljön och de historiska fordonen

Denna debatt ägde rum i baksätet på Runes Cheva 2014-07-02, med ca 15 närvarande (inkl talare).

MHRF hade ytterligare en baksätesdebatt kl 14:15 med Lotta Finstorp (M), Anders Åkesson (C) och Leif Jakobson (S). Peter Edqvist, MHRFs ordförande, pekade på att efter att en produkt tjänat ut så återstår återanvändning, återvinning eller deponering. Den fordonshistoriska rörelsen sysslar med återanvändning, vilket är den från miljösynpunkt bästa hanteringen, särskilt som fordonen hålls i gott skick och körs sparsamt. Man drabbas ändå av miljöregelverk, som t ex gör registrering av årsmodellerna 1976–1989 från USA efter import så gott som omöjlig. Han undrade vad man avsåg att göra för att undanröja dessa hinder för registrering?

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Han fortsatte att för historiska bussar så får dessa ägare inte ta emot penningbidrag från resenärer om bussen framförs i vissa miljözoner – annars får historiska fordon oftast framföras där. Det finns också andra byråkratiska hinder, t ex krav på yrkestrafiktillstånd. Han undrade om man avsåg verka för att ägare av historiska bussar ska kunna få viss kostnadstäckning utan att en mängd krav och hinder reses?

Han föreslog också att, p g a de historiska fordonens mycket ringa miljöpåverkan, borde i vissa fall kunna undantas från vissa av de regler, ofta från EU-håll, som ställer till större och mindre problem för det rörliga kulturarvet. Han undrade hur politikerna kunde medverka till att kulturarvet kan bevaras, utvecklas och brukas utan att byråkratiska regler ställer upp oöverkomliga hinder? Kan en "bevarandelagstiftning", som tvingar myndigheterna att ta hänsyn till det rörliga kulturarvet i sin myndighetsutövning, kan regleringsbrevens innehålla motsvarande skrivningar eller finns det andra sätt? (Tyvärr missade red att dokumentera denna debatt). (Kompletterande info om frågorna erhållen från MHRF)

ArbetSam seminariedeltagande m m

Här kommer en rapport från de seminarier som Lovisa Almborg Grentzelius (och Torsten Nilsson) deltog i.

Måndag 30 juni

Kl 12-13.20

Kulturens värde

Arrangör: Sensus

Medverkande:

Niklas Cserhalmi, museidirektör Arbetets museum
Nisha Besara, generaldirektör för Postkodslotteriets Kulturstiftelse
Lars Ohly, riksdagsledamot och kulturpolitisk talesperson för Vänsterpartiet

Det saknas målbilder för hur det goda samhället ser ut. Vi undersöker om kulturen, genom att smälta samman det offentliga samtalet med den allt starkare deltagandekulturen, kan medskapa målbilder som flertalet omfamnar. Kulturens fokus flyttas då från de sköna konsterna till offentlig samhällsdebatt. Får kulturen en högre relevans då den ställer sig i samhällets tjänst?

Det är viktigt att kulturen har ett offentligt stöd, det var alla överens om. Det finns fler privata aktörer idag som sponsrar kultur men det får inte innebära att det offentliga stödet försvinner.

Näringslivet ser en möjlighet att nå ut på ett nytt sätt och företaget får goodwill.

Kl 13-14

Nyttig eller onyttig kultur?

Arrangör: Samspråk

Medverkande:

Jenny Johannisson, docent i biblioteks- och informationsvetenskap kulturpolitik, Högskolan i Borås ICCPR Science Committee.

Lars Strannegård, professor i företagsekonomi och rektor HHS, styrelseledamot i Statens Kulturråd, Handelshögskolan i Stockholm.

Madeleine Sjöstedt, politiker kultur- och fastighetsborgarråd i Stockholms stad (FP).

Gunilla C Carlsson, politiker riksdagsledamot ordförande i kulturutskottet (S).

Sharon Jåma, moderator

Kulturen och dess roll i samhället är ofta ifrågasatt. Är den viktig för samhället och individen och skall den få finansiellt stöd från staten? Vilka utmaningar ställs kulturpolitiken inför när kultur i allt högre utsträckning knyts till ekonomiska och sociala värden? Kulturen ska ses som en resurs, inte som ett verktyg. Kulturen skapar social hållbarhet. Hälsan diskuteras mycket i dagens samhälle.

Idag måste man bevisa kulturens värde, helst vetenskapligt. Många forskare bevisar kulturens inflytande på hälsan. Kulturen borde inte behöva bevisas, den bör ha sin plats i politiken och samhället som till exempel sjukvården har. Ingen ifrågasätter att vi behöver sjukvård, sjukvården behöver aldrig försvara sig.

Hur man skall agera i politiken för att få ett bra kultursamhälle. Viktigt att det offentliga stödet finns. Det som behövs är retorisk förmåga. Lovisa träffade Gunilla C Carlsson, tackade för senast och bjöd in till morgondagens seminarium. Talade om vikten av en långsiktighet inom kulturpolitiken.

Kl 10.30-11.45

Från Brussel till Dalälven – kan Sverige leva upp till Vattendirektivet? (Torsten)

Ett seminarium som var inriktat på Elkraftsproduktion och hur vattendirektivet påverkar vattenkraften. Inte ett ord om kulturmiljöaspekter. Med tanke på att det säkerligen finns fler bruksdammar och regleringsdammar är det uppenbart att vattendirektivet kommer att ha stor inverkan på kulturmiljöerna.

Förslag: Kontakta Greenpeace och diskutera med dem hur de resonerar kring kulturmiljöerna.

Kl 16

Möte med Qaisar Mahmood, chef Kulturarvsenheten Riksantikvarieämbetet (Torsten & Lovisa)

Vi informerade om ArbetSam och Arbetets museum, gemensamma uppdrag, hur vi jobbar med mera. Där efter berättade vi om motionen som inkommit till ArbetSams årsmöte.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Qaisar berättade om hur RAÄ håller på att organiseras – omorganisationen skall vara helt genomförd till 1 augusti 2014.

Nya organisationsplanen:

- Ansökningsenhet – De handhar alla ansökningar, ser till att dessa behandlas på ett korrekt sätt och med en viss transparens.
- Verksledning – Kontakt med politiker beslutsfattare, Länsstyrelser etc.
- Utvärdering – Arbetar med att utvärdera vilka resultat stöden ger. RAÄ vill ha kontinuerlig kontakt med oss. De vill veta vad vi ser för behov.

Emelie Larsson, RAÄ, kommer att kontakta Lovisa under hösten.

Tisdag 1 juli

Kl 10-11.30

Människors motiv till ideellt engagemang och professionalisering

Arrangör: Ideell Arena

Medverkande:

Lars Svedberg, professor Ersta Sköndal högskola
Johan von Essen, teologie doktor, Ersta Sköndal högskola
Cissi Askvall, generalsekreterare, Vetenskap & Allmänhet

Fem nationella befolkningsstudier sedan 1992. Den senaste blev klar nu för cirka en vecka sedan. Studien visar att engagemanget inte har avtagit, det ligger på konstant cirka 50 %. I Skandinavien är flest engagerade heltidsarbetande. Man engagerar sig ofta genom olika nätverk. I Europa är det oftast pensionärer. Många unga engagerar sig idag. Studenterna, de mellan 16-24 år, anmäler sitt intresse via Volontärbyrå.

Ett hot mot det ideella arbetet är professionaliseringen. Då liknar det mer det vanliga arbetet/krav.

Johan von Essen har tittat på Belgien, England och Tyskland - där är det mycket färre som engagerar sig ideellt. Där är de mer negativt och cyniskt inställda till ideellt arbete. I de länderna finns en stark professionalisering av det ideella arbetet. Många arbetar ideellt för att de måste, inte för att de själva vill.

I Sverige finns demokrati och en bra infrastruktur som gynnar ideellt engagemang.

Vi människor vill gärna hjälpa till. Solidaritetskänslan är stark. Vi mår bra av att känna sig behövd, att vi kan göra skillnad. Organisationen säger att du behövs, du har en uppgift. Förhållandet är dynamiskt. Som ideell är man inte en produktionsenhet som på jobbet.

Det är viktigt att det ideella arbetet är frivilligt. Det är viktigt att organisationen har ett demokratiskt tillvägagångssätt så att de ideellt arbetande känner att de kan påverka organisationen.

I mars kommer arrangörerna till seminariet att anordna ett möte som tar upp den senaste rapporten.

Onsdag 2 juli

Kl 9-10

Ditt kulturarv raserar – än sen?

Arrangör: Riksantikvarieämbetet

Medverkande:

Kurt Weibull, överantikvarie Riksantikvarieämbetet
Cortina Lange, chef Kulturhistoriska avdelningen Skansen
Vicki Wenander, ordförande Svenska Byggnadsvårdsföreningen
Owe Ronström, professor i etnologi Uppsala Universitet
Eva Sjöstrand, moderator

Debatt i Fornsalen om hur det på vissa ställen är ställt med bevarandet, Diskussionen kom mycket att handla om vilka som definierar kulturarv och vilka som utser de som skall utse kulturarvet. Man pratade också en hel del om att mer och ner av föremålsbevarandet idag sköts av privatpersoner och museernas roll minskar. Rutger Palmstierna gjorde ett inlägg om stärkt bevaranderätt. Transporthistoriska föremål har inte samma lagskydd som andra delar av kulturarvet. Hur skyddar vi på bästa sätt våra klenoder från att utsättas för alltför kraftiga ombyggnadskrav, förorsakade av moderna regelverk?

Kl 11-12.30

Kultursamverkansmodellen tre år senare – farhågor, drömmar och möjligheter

Arrangör: Västra Götalandsregionen, Region Skåne och Svensk Scenkonst

Medverkande:

Alex Bergström, regionråd och ordförande i kultur-nämnden Västra Götalandsregionen (S)
Nina Björby, ordförande i kulturberedningen, region Västerbotten (S)
Gunilla C Carlsson, ordförande i kulturutskottet (S)
Cecilia Magnusson, ledamot i kulturutskottet (M)
Ulf Nilsson, ledamot i kulturutskottet (FP)
Yngve Pettersson, kulturnämndens ordförande Region Skåne (MP)
Lars Nordström, andre vice ordförande i kultur-nämnden Västra Götalandsregionen (FP)
Gunilla Kindstrand, moderator

Man saknar i dag en dialog med staten. Kultursamverkansmodellen kom till för att stat-, region och kommuner skulle veta mer om vad som händer. Idag har kulturdepartementet två möten per år med regionerna. Ulf Nilsson (Fp) anser att kulturen underskattas, att den inte får sin särskilda plats.

Många efterfrågar dialog och diskussion om kulturpolitik mellan fler parter, på regional nivå. Idag sker nedskärningar av estetiska ämnen i skolan.

Gunilla C Carlsson (S) anser att kulturen är en del av en välfärd. Socialdemokraterna vill ha estetiska ämnen

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

som obligatoriska på gymnasienivå. Ställer frågan; hur får vi in mer konst och kultur i skolan?

Alla överrens om att det är viktigt att satsa på både breda konstprojekt och spetsprojekt. Västra götlandsregionen har en vision om att göra Borås Textilmuseum till ett nationellt museum.

13.45-15.30

Alla människors delaktighet i kulturen/kulturskolan – oavsett funktionsförmåga eller normativitet

Arrangör: Unicum Nordisk Design För Alla C. Pascal, Share Music, Studieförbundet Vuxenskolan, Kulturskolan Stockholm, Kulturkommunikatörerna i samverkan med SMOK.

Medverkande: flera intresseorganisationer, en representant från varje parti i kulturutskottet, Karin Westling från Statens Kulturråd.

Statlig rapport: För, med och av – en uppföljning av tillgänglighet inom kulturen. Idag finns 64 handikapporganisationer. De får 183 miljoner om året. 90 % av Sveriges befolkning besöker någon kulturaktivitet om året. Kulturrådet har tre delmål:

- Handlingsplaner för tillgänglighet (anställda, utbud med mera)
- Ökad fysisk tillgänglighet – kulturlokalerna ska vara tillgängliga
- Ökad tillgänglighet för information

Kulturrådet märker att man efterfrågar kunskap om pedagogik och bemötandefrågor. Att göra: skriva handlingsplan för tillgänglighet för ArbetSam

TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTEN

Red har noterat att dokumentationen av förra höstens branschrådsmöte har missats – denna dokumentation kommer nedan.

Möte 2013-10-03

Mötet, som för ovanlighets skull ägde rum i Arlanda, samlade 42 personer. Här kommer lite info som jag bedömer är viktig för oss. Dagordningen, presentationerna, mötesanteckningar m m finns på Branschrådets hemsida under länken:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/branschradet/Moten/Moten-2013/Motet-den-3-oktober-2013/>

Angående *TSD Buller* meddelades att ett antal länder, bl a Tyskland, Nederländerna och Schweiz, vill förbjuda bullriga godsvagnar medan kommissionen i stället vill ha bulleravgifter.

Angående *Fjärde järnvägspaketet* vill nu EU fullfölja insatserna med ett gemensamt regelverk för säkerhet på järnvägen då man anser att marknaden är mogen för gradvis övergång till ett gemensamt säkerhetsintyg. Direktivet gäller ej för tunnelbana, spårväg och spårvägsfordon eller funktionellt åtskilda nät. Medlemsländerna får undanta trafik på privatägd infrastruktur, gods eller icke kommersiell persontrafik samt infrastruktur och fordon avsedda att användas utslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Angående fordon så ska ERA utvärdera certifiering av ECM (verkstäder) för godsvagnar och om det kan införas för samtliga fordon och om certifiering av underhållsverkstäder ska bli obligatoriskt – beslut om detta fattas senast 2016-12-24. Någon frågade om marknadsansvar – är det inte bättre att skapa frivilliga lösningar i stället? Transportstyrelsen tyckte att det är bäst om verkstäderna kunnat sköta detta frivilligt – certifieringen har införts för att förenkla ansvarsutkrävande. Red och Anne-Marie Olovsson undrade om undantag från detta gäller museijärnvägar och Christian Guldborg undrade om det även var undantag för museifordon som trafikerade statens infrastruktur? Transportstyrelsen svarade att man sagt att undantaget gäller museijärnvägsfordon. Anne-Marie Olovsson underströk att museitrafik på statens spår är mycket vanligare i Sverige än i övriga Europa och uppmanade Transportstyrelsen att tänka på detta vid kontakter med EU!

Transportstyrelsen funderade på att se över *infrastrukturbegreppet* så att verksamhet på sidospår inte längre ska omfattas av krav på tillstånd, tillsyn och godkännande av Transportstyrelsen. Man efterlyste branschens syn på detta, ev nackdelar och om det ev endast skulle gälla eget gods, trafik och infrastruktur? Det framkom synpunkter som att man inte ville ha det helt oregerat, men kanske i stället i flera olika nivåer. Man ville framförallt slippa hamna hos Arbetsmiljöverkets tillsyn i stället. Någon tyckte att alla spår för under 40 km/h skulle slippa – endast huvudtågvägar skulle anses vara infrastruktur. Anne-Marie Olovsson framförde att allt utom Trafikverkets, Arlandabanans m fl spår skulle betraktas som terminalspår. Red påpekade att de flesta av JHRFs medlemmar – som kör trafik på statens spårplanläggningar – har depåspår från några tiotal meter till någon km. Transportstyrelsen sammanfattade med att man kommer att gå vidare med detta och återkomma om hur branschen ska involveras.

Följande föreskrifter planeras översyn av:

- JvSFS 2005:1 - Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur
- BV-FS 2000:4 (TSFS 2013:50) – Järnvägsinspektionens föreskrifter om BVFS 2000:4 hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten
- TSFS 2011:61 (TSFS 2013:52) – Transportstyrelsens föreskrifter om hälsokrav m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

- TSFS 2011:58 (TSFS 2013:51) – Transportstyrelsens föreskrifter om förarbevis och kompletterande intyg
- TSFS 2011:60 – Transportstyrelsens föreskrifter om förarutbildning m m enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare
- BV-FS 2000:3 – Järnvägsinspektionens föreskrifter om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten
- JvSFS 2007:1 – Järnvägsstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag
- BV-FS 2000:3 – Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten
- JvSFS 2008:8 – Järnvägsstyrelsens föreskrifter om järnvägens säkerhetsbestämmelser vad gäller trafik och arbeten på spår
- TSFS 2013:43 – Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare
- BV-FS 1995:4 (BV-FS 1997:4) – Järnvägsinspektionens föreskrifter om namn på trafikplats för järnväg.

Vid nästa RISC-möte skulle en ny *TSD Lok och passagerarfordon* bli till genom sammanslagning av TSDer för höghastighets- och konventionella banor. Tunnelkraven ska flyttas till denna och den ska utvidgas till hela EUs järnvägsnät – dock ej Roslags-, Saltsjö- och museibanorna. Anne-Marie Olovsson underströk att även museifordon på statens spåranslagningar bör undantas. Även *TSD Infrastruktur och Energi* ska sammanslås enligt ovan.

Angående *tågradstörningar* från 4G-näten så har EU-kommissionen kommit med en rapport om utvecklingen och det ska bli en EU-lösning.

EU-kommissionen har gjort en utvärdering som visar ett problem med att säkerhetsmyndigheter tillämpar EU reglering på olika sätt. ERA har tagit fram ett förslag till en gemensam struktur och procedur för *granskningen av de nationella säkerhetsmyndigheternas* verksamhet. Revision, som genomförs av ett team om 3–4 personer från ERA och andra nationella säkerhetsmyndigheter, sker med inriktning på säkerhetsintyg och Säkerhetstillstånd, säkerhetstillsyn samt godkännande av fordon och infrastruktur. Sverige är med i första omgången med start den 2013-10-01 och man kommer att vara på plats i Borlänge i maj 2014. Transportstyrelsen kommer sedan att få en delrapport som talar om förbättringsåtgärder och en bedömning av mognadskrav och därefter en slutrapport.

ERA har startat ett pilotprojekt för att få en överblick över hur långt *harmoniseringen av järnvägssäkerheten* har utvecklats inom EU, så att ERA kan ge ett mer riktat stöd till medlemsländerna. För Sverige, som anmält sig frivilligt, innebär detta intervjuer med Näringsdepartementet, Transportstyrelsen och Svenska Spårbyråns 6/14

Haverikommissionen. ERA kommer att besöka Sverige 2013-12-17–19.

ERA har startat en ny arbetsgrupp om *övrig ombordpersonal* och har haft möten om certifiering av dessa, ska ha flera möten och har tänkt vara klara i mars 2014. Det handlar om utfärdande av dokument om utrymning av tåg vid olyckor. Det finns dock många olika typer av personal. Transportstyrelsen vill inte att detta ska införas för all järnvägspersonal och fick stöd för detta från branschen.

En grupp ska bildas för att diskutera frågor om hur arbetet med *nationella säkerhetsregler* ska bedrivas. Branschrådet kommer att informeras ytterligare kring detta.

Frågor kring *gränsdragning mellan fordon och delar av fordon* med avseende på säkerhetsstyrning bedömdes vara lämplig att ta upp vid ERA:s workshop 2013-11-12–13 i Borlänge.

Ett antal mötesförbättringsförslag tog upp:

- Presentationerna som hålls på mötet bör publiceras snabbare, gärna innan själva mötet för en bättre överblick och att på bättre sätt kunna delta i diskussionerna vid själva mötet.
- Mötesanteckningarna bör skickas ut tidigare.
- Att Transportstyrelsen redan vid mötet kan lämna information om när nästa branschråd kommer att hållas.

Nästa möte ska äga rum 2014-01-14 i Borlänge. (*red 2013-10-03, Transportstyrelsens minnesanteckningar 2013-11-27*)

FRÅN ARBETSAM

Museimässan 2015

Datum: 16 - 17 januari 2015

Plats: Arbetets museum, Norrköping

För fjärde året i rad arrangerar Arbetets museum tillsammans med ArbetSam Sveriges enda nationella museimässa. Då samlas museer, branschfolk och intresserad allmänhet för att upptäcka, lära och inspireras. Mässan pågår i två dagar och bjuder på möjlighet att bekanta sig med minst 20 museer och många nya kontakter.

Fredag 16 januari kl 11 – 17

- Kl 11 – invigning och utdelning av pris till Årets Arbetsmyra
- Besök montrar och lyssna på föreläsningar som berör turism

Lördag 17 januari kl 11 – 16

- Besök montrar
- Särskilt program med aktiviteter
- Besök Resemässan i lokalen strax intill. Där kan du knyta kontakter med researrangörer från hela landet www.resemassan.se

FRÅN ARBETSAM forts

Information om program och utställare läggs fortlöpande upp på www.arbetsam.com. Kostnad att ställa ut: 2 000 SEK, för medlemmar i ArbetSam: 1 500 SEK. Anmäl dig via vår hemsida enligt ovan – det är först till kvarn som gäller!

Vid frågor och funderingar, kontakta:

Lovisa A. Grentzelius,
lovisa.a.grentzelius@arbetsam.com, 011-23 17 30
Torsten Nilsson, torsten.nilsson@arbetetsmuseum.se,
011-23 17 26. (Mejl från ArbetSam 2014-09-05)

Årets Arbetsmyra 2015

Nu är det hög tid att nominera till utmärkelsen Årets Arbetsmyra 2015.

Visst känner du till någon på ett arbetslivsmuseum som är alldeles speciell?! Någon som kämpar på med sitt museum och förtjänar att uppmärksammas. Nominera i så fall hen till utmärkelsen Årets Arbetsmyra!

Nomineringen skickas senast 15 oktober 2014 till nominering@arbetslivsmuseer.se eller till Årets Arbetsmyra – Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING.

Arbetsmyran utses av Arbetets museums vänförening. Prisutdelning sker på Museimässan 16 januari 2015. (Mejl från ArbetSam 2014-09-29).

Årets Arbetslivsmuseum 2014

Efter 112 år stängde Julia dörren till Borgquists hattaffär och verkstad i Trelleborg. Hon låste noggrant. Året var 1978 och tiderna hade förändrats. Förr syddes hattar, mössor och studentmössor i affärens verkstad men nu importerades billiga hattar och studentmössor från andra länder. Dörren förblev låst fram till 2005 när den Borgquistska hattfabriken återupptäcktes.

Idag köper man inte hattar hos Borgquistska. Nu handlar man kulturupplevelser och berättelser om ett Sverige som var ett Sverige där man bar stråhatt på sommaren och plommonstop på vintern. Borgquistska förvaltas idag av Föreningen Gamla Trelleborg. Borgquistska hattmuseet tilldelas utmärkelsen *Årets Arbetslivsmuseum 2014* för att de på ett föredömligt sätt bevarar och vårdar en autentisk arbetsmiljö och med ett stort ideellt engagemang. Visningar för skolklasser, pensionärsgupper, studentjubilare, föreningar, företag och allmänhet sker under ledning av ideellt arbetande guider.

– Ett samtal från 011-området! Är det någon som vill sälja något, undrade Jan Arvid Nilsson när vi ringde upp och meddelade nyheten. Pulsen stiger. Handlar det om Borgquistska? Glädjen bubblar i min kropp. Jag måste genast dela med mig av denna glädje till alla ideella krafter som gjort detta möjligt, avslutar Jan Arvid.

Juryn hade ett svårt arbete att vaska fram vinnaren bland så många bra nominerade museer men Årets Arbetslivsmuseum 2014 framstod tydligt fram emot dagens slut. Initialt fanns en viss tveksamhet kring vinnarens tillgänglighet; andra våningen, smal trappa och ingen hiss. Men när juryn upptäckte de fantastiska 360 graders bilder som finns på föreningens hemsida där alla kan gå runt i anläggningen och med en knapptryckning promenera upp för trappan, försvann all tveksamhet. Ett utmärkt exempel på hur kulturarvet kan göras tillgängligt även då förutsättningarna är begränsade.

Stort grattis till Borgquistska hattmuseet och Föreningen Gamla Trelleborg!

Tanken med priset Årets Arbetslivsmuseum är att uppmärksamma och uppmuntra alla fantastiska kulturarvsbevarare som finns på våra 1 450 arbetslivsmuseer runt om i Sverige. Bakom priset Årets Arbetslivsmuseum står Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, Arbetets museum, Statens försvarshistoriska museer, Statens maritima museer och Trafikverkets Museer.

Prisutdelning: 8 november, Borgquistska hattmuseet, Trelleborg.

Hemsida: www.gamlatrelleborg.se, klicka på "Rundvandring på museet". (ArbetSams nyhetsbrev 2014-09)

Nu finns arbetslivsmuseerna i statistiken

För första gången någonsin finns arbetslivsmuseerna med i museistatistiken. Stort tack till alla er som hjälpt till att skicka in information om ert museum. Att finnas med i statistiken är mycket viktigt. Finns man inte där behöver man inte tas på allvar, finns man där måste man respekteras!

Museistatistiken samlas in av Myndigheten för Kulturanalys. De har regeringens uppdrag att utvärdera, analysera och redovisa effekter av förslag och genomförda åtgärder inom kulturområdet. "Museer 2013 är en sammanställning av uppgifter om de svenska museernas verksamhet, personal och ekonomi. Populationen för år 2013 består av två grupper, den population som varit med i tidigare statistik, och för första gången den grupp av museer som kategoriseras som arbetslivsmuseer", inleder Kulturanalys sin rapport.

Svarsfrekvensen har tyvärr inte varit den bästa bland arbetslivsmuseerna detta första år. Många kanske ställde sig frågan varför man skall ödsla tid på statistik. Till dem kan vi bara säga, skärp er. Kom igen och kämpa nästa år när det är dags igen. 1 331 arbetslivsmuseer tillfrågades. Av de arbetslivsmuseer som är medlemmar i samarbetsorganisationen ArbetSam svarade 243 av 407 museer. Av de arbetslivsmuseer som inte är medlemmar svarade 160 av 906 museer.

FRÅN ARBETSAM forts

Antal besökare

ArbetSams medlemmar: 1 374 000. Medel = 5 700

Ej medlemmar ArbetSam: 544 000. Medel = 8 600

Besökare under 18 år

ArbetSams medlemmar: 153 218

Besökare från skolor och förskolor, antal barn

ArbetSams medlemmar: 37 102 barn

Genomsnittlig entré

ArbetSams medlemmar: 57 kronor

Unika besök på hemsidan

ArbetSams medlemmar: 831 besök

Har webbplatsen anpassad för mobil eller surfplatta

ArbetSams medlemmar: 90 museer

Aktivt arbete på Wikipedia

ArbetSams medlemmar: 9 museer

Finns på Facebook

ArbetSams medlemmar: 40 museer (följare i medeltal = 305)

Antal årsarbetskrafter

ArbetSams medlemmar: 178

Ideellt arbete, antal årsarbetskrafter

ArbetSams medlemmar: 320

Totala intäkter och kostnader

ArbetSams medlemmar:

Intäkter: 144 516 000 kronor.

Kostnader: 161 660 000 kronor

Museer 2013 finns att hämta som pdf på www.arbetsam.com. (ArbetSams nyhetsbrev 2014-09)

JFF KONST 50 ÅR

Till företag, organisationer och myndigheter inom transport-, järnvägs- och infrastrukturbranschen.

Järnvägarnas Fritidsförbund konstförening (JFF Konst) bildades 1965 för anställda inom järnvägsbranschen, d v s i huvudsak dåvarande SJ. I samband med de förändringar som skett inom branschen de senaste årtiondena har vi nu medlemmar på en mängd olika företag. Vi är närmare tvåtusen medlemmar.

JFF Konst riktar sig till medarbetare (också ideella d:o) inom transport- och infrastrukturbranschen. Via organisationens hemsida www.jffkonst.se kan anmälan om medlemskap kan göras. Det finns också möjlighet att få exemplar av JFF Konsts årsskrift som kan beställas med ett returmejl.

Under jubileumsåret 2015 kommer ytterligare aktiviteter och förmåner att erbjudas medlemmarna. Finns det någon på er förening som skulle kunna vara kontaktperson gentemot oss så sänder JFF Konst gärna uppdaterad information om sin verksamhet.

Med vänlig hälsning, Öyvind Söby, JFF Konst, mejl oyvind@soby.se (mejl från Öivind Söby 2014-10-01, redigerat av red)