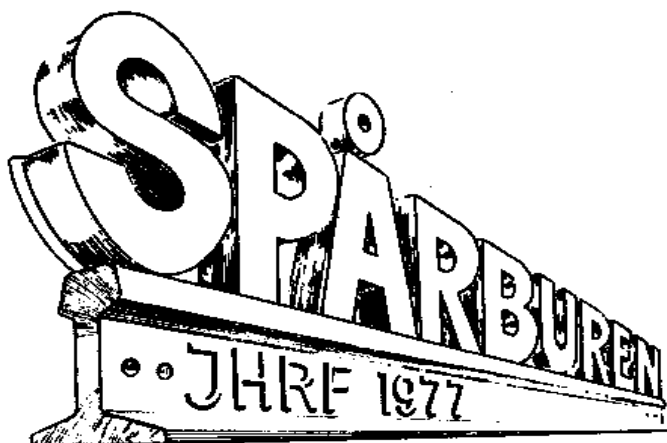


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Tågoperatörerna



6/15

2015-08-09

ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

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

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med en insänd skrivelse till infrastrukturministern med önskan om sammanträffande, två remissvar till Transportstyrelsen om avgifter 2016 resp till Trafikverket om mallavtal 2016 samt förhandsinformation om FEDECRAIL-kongressen 2016.
- En låååång artikel om Almedalsdeltagandet med dagboken från dagarna samt dokumentation av alla seminarier i ThN-montern (där även JJHRF/MRO deltog)
- Dokumentation av ArbetSams Museidagar med tonvikt på mötena (seminarier och årsmöte).

FRÅN STYRELSEN

Remissvar och skrivelser

Här kommer en kortare skrivelse till infrastrukturministern och två kortare remissvar, insänd i början av juli respektive insända i början av augusti:

Museitågens trafik på framtidens infrastruktur

Refererande till vårt korta samtal i Almedalen önskar vi träffa Er för att kortfattat berätta om vår organisation, vad vi arbetar med och våra utmaningar för framtiden.

Våra medlemsorganisationer bedriver, till skillnad från medlemmar i Museibanornas riksorganisation, MRO, sin trafik huvudsakligen på Trafikverkets infrastruktur.

I likhet med kommersiella aktörer som SJ AB och Green Cargo, för att nämna några, omfattas vi också av

exakt samma regelverk som dessa. Skillnaden är att våra medlemsföreningar helt är beroende av ideellt arbetande personal.

Vi har för närvarande två huvudfrågor som är stora utmaningar för våra medlemmar. Det ena gäller telefon-systemet GSM-R där vi inom kort tvingas installera filter i våra fordon.

Det är, ur ekonomisk synvinkel, inget stort problem. Däremot får det konsekvenser på så vis att vi tvingas göra ingrepp i det rullande kulturarv som våra fordon representerar.

Ett långt större hot, som på sikt kan komma att helt eller delvis omöjliggöra trafik med museala fordon på Trafikverkets infrastruktur, är införandet av ERTMS. Det är främst denna fråga vi gemensamt måste hitta ett bra sätt att hantera och det är i första hand detta vi önskar diskutera när vi får möjlighet att träffa Er.

Tacksam för Ert förslag om lämplig tid och plats för vårt överenskomna möte. /Jonas Svartlok

Remissvar avseende Transportstyrelsens Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSF 2014-282)

Inledning

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

JHRFs grundinställning är att kultur- och trafikhistorisk verksamhet som utövas av ideella, icke-kommersiella föreningar och företag, överhuvudtaget inte ska beläggas med avgifter för tillsyn, tillstånd eller kvalitetskontroll.

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

FRÅN STYRELSEN forts

Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

Synpunkter

JHRF ställer sig positiva till de i Transportstyrelsens förslag till föreskrifter (TSF 2014:282) framförda förslagen med nedan nämnda undantag.

Eftersom förbundet enligt ovan anser att tillstånd för museiorganisations verksamhet inte ska avgiftsbeläggas och detta oberoende hur verksamheten organiseras föreslås att sista meningen i 1 § i 2 kap. omformuleras till:

”Museiorganisationer är befriade från avgifter enligt 2–13 §§ i detta kapitel.”

Förbundet önskar särskilt framhålla att denna synpunkt inte framfördes i förbundets remissvar på föregående års förslag om avgifter innevarande år eftersom förslaget då var formulerat enligt ovan, något som senare ändrades vid införandet av föreskriften (TSFS 2014:53). Detta förfarande finner förbundet anmärkningsvärt – hade den senare införda formuleringen funnits med i remissutgåvan hade förbundet givetvis framfört ovanstående synpunkt redan då!

Enligt ovan föreslås även att sista meningen i 1 § i 3 kap. omformuleras till:

”Museiorganisationer är befriade från avgifter enligt 2–15 §§ i detta kapitel.”

Dessutom undrar förbundet vad som avses med att ta ut avgift på museitrafik enligt tabell 2a i 3a § i 2 kap.? Enligt 1 § i samma kapitel är ju museiorganisationer befriade från dessa avgifter så här ifrågasätter JHRF vilken trafik som avses – museitrafik som bedrivs av någon som inte är godkänd som museiorganisation? Är det i så fall museitrafik? Denna synpunkt gäller också tabell 14 i 5a § i 3 kap. /Jonas Svartlok

Mallar för Trafikeringsavtal avseende tågplan 2016

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

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

JHRF har intet att erinra mot Trafikverkets förslag till mallar för Trafikeringsavtal med ett undantag avseende punkt 2.3.2 där förbundet tycker att en remissutgåva ska vara komplett för att det ska gå att lämna in synpunkter på den. Det är omöjligt att ha synpunkter på en eventuell text om kvalitetsmål... /Jonas Svartlok

Förhandsinformation om FEDECRAIL-kongressen 2016

FEDECRAIL "Bodensee 2016" konferens, förhandsinformation, torsdag 2016-04-21 – onsdag 2016-04-27 (Tilläggsprogram – Onsdag 2016-04-27 till fredag 2016-04-29)

Översikt

Efter stora problem både med datum och även hitta en lämplig basplats, kan vi nu bekräfta huvuddragen för arrangemangen på vår Bodensee 2016-konferensen. Denna är utformad så att delegaterna kan besöka platser som ”missades” när vår schweiziska konferens för några år sedan flyttades till Tyskland samt medlemsjärnvägar i södra Tyskland och västra Österrike som är ganska långt från de traditionella konferensanläggningarna i dessa länder.

Konferensen kommer att arrangeras på två platser - Dornbirn i Vorarlberg (AU) (torsdag 2016-04-21 – onsdag 2016-04-27) för gruppmöten och medlemsmöten samt en studieresa som går till Tyskland, Österrike och Schweiz. Sedan en förflyttning med tåg på onsdag 2016-04-27 till Pontalier-området (FR) för ett tilläggsprogram till medlemsjärnvägar i västra Schweiz och även Frankrike. Logistiskt för de flesta som deltar i hela programmet kommer hemresedagen från Dornbirn sannolikt att vara onsdag 2016-04-27 eller från Pontalier-området på lördag onsdag 2016-04-30.

Dornbirn – Platsen för mötena kommer att vara Kulturhaus i centrala Dornbirn. Staden har trevliga gågator och tät busstrafik som ansluter till centrum med järnvägsstationen och hotell.

Resor till och från Dornbirn går bäst med tåg. Internationella flygplatser finns på Friedrichshafen (Bodensee) (ca 1 timme), Zürich (ca 2 timmar), Innsbruck (ca 3 timmar) och München (ca 4 ½ timme).

Ramprogram (första utkast till förslag)

- Ons 20 april – styrelsemöte möte (från kl 16:00). Fri kväll.
- Tor 21 april – styrelsemöte på morgonen; HOG-arbetsgruppen och andra har möten eftermiddag. Öppningsmottagningen kommer att vara på Hotel Krone, huvudkonferenshotell. Drycker och tilltugg, sedan fri kväll.
- Fre 22 april – seminarier på Kulturhaus; Heldagsprogram för partners. På kvällen förväntas konferensmiddagen vara i Dornbirn centrum.
- Lör 23 april – årsmöte och lunch på Kulturhaus. På morgonen partnerutflykt. På eftermiddagen resa till Bregenzerwaldbahn i Bezau för besök och extra ångtågstur.

FRÅN STYRELSEN forts

- Sön 24 april – förhoppningen är att resa från Dornbirn till Lustenau för besök på Rheinregulierungs smalspåriga järnväg och museum. Extratåg längs Rhein till en brygga vid Bodensjön. Med hjulångaren *Hohentwiel* för kryssning och lunch. På eftermiddag avstigning vid Rohrschach (CH) till ett särskilt museitåg. Åter till Dornbirn för kvällen.
- Mån 25 och tis 26 april – ett förslag besök vid VDMT-medlemsjärnvägar i området norr om Bodensjön.
- Ons 27 april – det föreslås att det ordnas ett särskilt tåg för att ta oss genom Schweiz till Pontalier-delen av Frankrike för resten av våra utfärder. Inledande planer är att besöka den nya SBB Historics depå i Brugg och även vår medlem Zurcher Museumsbahn under vår resa. Det kan vara praktiskt att släppa av deltagare vid Zürich flygplats på eftermiddagen.
- Tors 28 och fre 29 april – det finns hopp om att kunna besöka våra medlemsjärnvägar på Blonay-Chamby (CH) och även Conifer (FR). Hemresor rekommenderas i så fall lördag 30 april via Genève eller Basel.

Övernattning

I Dornbirn arbetas det med två hotell, *Hotel Kröne* och *Hotel Bischoff*, nära busshållplatsen *Kröne*.

Allmänt

Vi befinner oss i ett tidigt skede av planeringen av det detaljerade besöksprogrammet till följd av problemen med att hitta en prisvärd plats i det mycket populära turistområdet kring Bodensjön. Dornbirn är en trevlig stad nära floden Rhen och några kilometer från sjön, vid sidan av Bodensjön. Det är i kanten av Bregenzerwald som är ett annat populärt turistområde. Vi är i färd med att kontakta de organisationer som vi föreslår ska ingå i besöksprogrammet så denna del av programmet kan komma att ändras även om datum för Bodensee 2016 nu är fastlagt.

Vi hoppas kunna ge mer detaljerad information i september. (mejl från FEDECRAILS konferensorganisationer 2015-07-07).

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN

Allmänt

Här följer texten från den dagbok som fördes under Almedalsveckan 2015-06-27—07-03 – dokumentation av seminarierna m m, se nedan. Under dagarna hände följande (ur red:s dagbok från dagarna):

- Lördag 27 – Letande efter utrustning i förråd m m – det visar sig att skivan som utgör bord i vagnen har överlåtits till caféet som sågat bort en del. I övrigt lokaliserar allt på olika platser; rampen i demonterat skick i vagnen.
- Söndag 28 – Inköp av ny(a) skiva(/-or) och montering av dessa till en som ersätter den överlåtna skivan. Dessutom handlas skruv och ett nytt bord och fyra stolar till en samtalsplats utanför vagnen. Inlastning av all utrustning i vagnen och senare växling till plats där lastbilen hämtar den. Transport av vagnen m m till montern, men det blir väntan i två timmar tills det blir tillåtet att köra in på området. Avlastning av vagn och återuppbyggnad av ramp. Under detta arbete kommer SJ ABs styrelseordförande Jan Sundling förbi och pratar några ord med oss.
- Måndag 29 – Fortsatt färdigställande av vagnen med omgivning och ”morgonsamling” 09:30 för att presentera alla närvarande och gå igenom lite gemensamt. En journalist kommer förbi och får lite material. Seminarium 11:15 med 10 närvarande, alla från montern – se **Seminarier** nedan. Jonas Svartlok och Anders Johansson träffar infrastrukturministern Anna Johansson på seminarium – hon är medveten om branschens problem och ska kalla till möten med olika organisationer om ca 45 min. De träffar också Per Klarberg (SD) som lovar komma på tisdagens seminarium. Seminarium 14:10 med ca 15 närvarande – se **Seminarier** nedan. Lovisa Almborg Grentzelius och Anders Svensson går igenom ett förslag till ansökan om plats 2016, korrigerar och skriver ut det. Allt som oftast besökande allmänhet som ställer frågor och plockar broschyrer. Vid dagens slut så använder nästan alla vagnen som förvaringsplats för utrustning och material
- Tisdag 30 – Seminarium 11:10 med 7 närvarande, bl a Per Klarberg (SD) och i övrigt mest från montern – se **Seminarier** nedan. Seminarium 13:00 med ca 25 närvarande – se **Seminarier** nedan. Inför detta och de följande seminarierna, som äger rum framför vagnen, plockas stolar ut ur vagnen och ställs upp en bit bort från talarna. Seminarium 14:00 med ca 15 närvarande – se **Seminarier** nedan. Seminarium 14:30 med ca 25 närvarande – se **Seminarier** nedan. Efter seminarierna eftersnack med flera politiker, myndighetschefer och andra som deltagit i seminarierna. Thomas Pilo, marknadschef på Infranord, besöker montern och det blir intressanta diskussioner om bl a hantering av övertaliga banarbetsmaskiner – det har på nytt uppstått ett rätt så stort överskott på maskiner. Allt som oftast besökande allmänhet som ställer frågor och plockar broschyrer – det blir bl a rätt mycket diskussion om de gotländska järnvägarna och var de gick. Även denna kväll bärs mycket in i vagnen för nattförvaring. På kvällen middag på Wisby Hof med 28 personer från hela ThN-samarbetet – mycket lyckad och uppskattad.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

- Onsdag 01 – F d rikspolischef m m Björn Eriksson besöker SFF del av monter på förmiddagen. Seminarium 11:00 med 16-19 närvarande – se **Seminarier** nedan. Seminarium 14:00 med ca 20 närvarande – se **Seminarier** nedan. Efter seminariet informerar Anders Svensson Lotta Finstorp (M) om att industrikulturarvets påverkan på det omgivande samhället har utretts och lova skicka henne rapporten, vilket genomfördes. Seminarium 15:00 med ca 25 närvarande – se **Seminarier** nedan. Jonas Svartlok träffade Maria Ågren, Transportstyrelsens GD, efter 16:00 och hade ett bra samtal. Bl a togs möjlighet att samarbeta med branscherna om funktionsbaserade regelverk för alla transportslag upp av henne. Allt som oftast besökande allmänhet som ställer frågor och plockar broschyrer. Mot slutet av dagen packar övriga organisationer inom ThN ihop och en del lastar in i vagnen för avhämtning torsdag morgon.
- Torsdag 02 – Ragnar Hellborg träffade Maria Ågren, Transportstyrelsens GD, 9:30 och hade ett bra samtal. Påbörjad borttransport av utrustning, bl a p g a att uppställda bilar, tänkta för kvällens transporter, skulle bort enligt parkeringsvakter. Ganska lugnt, några frågor kring museitåg i allmänhet och Gotlandståget i synnerhet samt broschyrplockande. Vi börjar plocka ihop och in i vagnen redan vid 16-tiden – rampen skruvas isär, men delarna märks upp. ”Slutstädning” fram till strax efter kl 20:00, 20:30 kommer lastbilen och trappan lastas in. Det går undan – redan 21:45 står vagnen på spår i Hesselby, lastbilen åker och sedan vidtar avlastning av den del som ska utgöra kolbrygga 51 veckor av året...
- Fredag 03 – Några smärre kompletteringsåtgärder – sortera allt material från Almedalen och se till att det som ska vara kvar inför 2016 lastas i förråds-kartongen samt märka om den...

Seminarier

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

Museitågen som turistattraktion

Detta seminarium, arrangerat av MRO, ägde rum i vagnen 2015-06-29 kl 11:00, med 9 närvarande (inkl talare).

Ante Svensson inledde med att museitåg finns i olika former: som utfärdståg, på museibanor, stora och små järnvägmuseer samt enstaka utställningsföremål på större museer – detta seminarium fokuserar på de två förstnämnda. Han berättade något om MRO – som har 22 medlemmar med trafik på egen bana och som även vårdar byggnader, bana, signalsystem, miljöer etc samt har samma säkerhetskrav som ”de stora banorna” – respektive JHRF – som har 34 medlemmar som kör på statens spår, kan bedriva trafik över hela landet där

spår finns samt kör trafik bland reguljära tåg med samma krav som dessa. Den första frågeställning är vad som är museiföreningarnas uppdrag? Att samla och bevara kulturarv, att utgöra fritidssysselsättning för tågintresserade, restaurera och driftsätta fordon, bevara tekniskt kulturarv, överföra gammal yrkeskunskap, bevara arkiv och foton, visa upp samlingarna för en intresserad allmänhet (undervisning/underhållning) samt se till att få en solid verksamhet som överlever.

Han fortsatte med svårigheter som föreningarna står inför: återväxt bland de aktiva, ekonomi, motstående intressen (från omgivande samhälle, t ex behov av mark för bostäder), myndighetskrav (de vet inte vad museiföreningarna gör), problem att utveckla sig (slut på idéer), ekonomi, återväxt bland de aktiva, ekonomi, återväxt bland de aktiva, ... Det blir lätt en ond cirkel! Museitågens roll som turistmål är att: bokstavligen bjuda på en tidsresa, ger stora positiva effekter på omgivningen genom ökande intäkter för handel m m och genom att turister lockas till området, ordna kommunikation mellan besöksmål och event, generera kringverksamheter som caféer, muséer, vagnhallar och museibutiker skapar mervärden som ytterligare ökar attraktionskraften hos museitåget.

Ante Svensson gick över till att berätta om exemplet GHJ: Banan har byggts ut från 1 till 6,5 km järnväg. Man stod 2004 för utmaningar: många tyckte tåget var uttjatat, det fanns behov av förnyelse av produkten GHJ, en begynnande uppgivenhet inom och utom föreningen, svårare att nyrekrytera, ekonomisk försvagning samt minskade resurser som gav färre renoveringar etc men också en möjlighet till utveckling. Man hade en klar vision av man ville göra - bygga ut banan. Tule station 3 km från Hesselby var sedan länge i föreningens ägo, det fanns flera tunga besöksmål i området och intresse utifrån, man finns på en turistö vilket borde ge potential samt en vision om vad som skulle göras.

Resultat av projektet, som pågått 2004–2015, är: banan utbyggd med 5,5 km, antalet stationer har ökat till fyra st, ett antal byggnader har räddats och åter blivit stationer, framstegen gav nya finansörer, trafiken mellan två ändpunkter har blivit mer realistisk, antalet besökare har ökat med 30 %, antalet aktiva medlemmar ökar sakta samt projektet har inneburit en kraftig kompetenshöjning inom föreningen. Hur fungerar man då som turistattraktion? Antalet samarbeten har ökat kraftigt, GHJ har – för första gången – blivit intressant för kryssningsturismen, antalet evenemang har ökat, nya produkter har kommit till i samarbete med *Jernvägscaféet* och *Dalhems bygdegård*, musiker m m (man kan börja sälja paket) och samtidigt tuffar ordinarie trafik på. Det har inneburit en möjlighet till ökade intäkter, vilket ger mer resurser till fordonsrestaurering m m.

Ragnar Hellborg undrade om det är problem att ordna körningar på icke trafikdagar? Staffan Beijer svarade att man kan ordna trafik med två–fyra personer, beroende på omfattning. Men det är också svårt att veta prisnivån. Ante Svensson fortsatte med att man ser en del tendenser: 20 % av resenärerna åker från Roma (vilket ger mycket biljettförsäljning på tåget), fler

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

gruppresor, fler upptäcker att man lättare tar sig ut till museitåget med buss och det förekommer t o m nyttoresor – här nämnde red att han inför detta års Almedalsarrangemang tagit sig till övernattningsstället Hesselby stationshus sista biten m h a museitåget –, att det förekommer bokning hos *Destination Gotland* (dock ännu så länge i liten omfattning) ger minskat väderberoende sam ökad växelverkan med caféet.

Ante Svensson fortsatte med att fråga om det finns problem? Han svarade att det är viktigt att skydda urprodukten *GHI*, också viktigt med balans mellan underhållningen/undervisningen av banans besökare, det är lätt att frestas ta genvägar, att det är tungt för en ideell förening att arbeta bland professionella aktörer (man annonserar mycket) samt återigen – vad är föreningens uppdrag? Ska man ha tågrån och Harry Pottertåg? Kan icke museala arrangemang ge något positivt i slutändan? Steampunk? Det finns inga givna svar alla gånger och därför är detta dock en viktig diskussion. Därefter några försök till slutsatser: det är viktigt att arbeta med produkten *museitåget* och utveckla denna, samarbeten, samarbeten, samarbeten, lokal prägel som passar ihop med arbetslivsmuseer i omgivningen är aldrig fel (inte ge lika upplevelser överallt), omvärldsanalys och koll på vad som händer i omgivningen (turistströmmar m m) behövs, underhållning kontra undervisning är viktiga parametrar samt goda intäkter ger resurser till att arbeta med fordon m m. Avslutningsvis några önskedrömmar: att bli bättre på att ta in del lokala järnvägshistorien i våra museer, t ex bettåg på Gotland, träkolsvagnar i Nora, o s v ... Att vara olika kan locka mer besökare, att bli ännu bättre på att samarbeta med lokala aktörer, att museitågsaktörerna blir proffsigare och kan få intäkter som tryggar överlevnaden på lång sikt, att vi genom bra verksamheter kan få ett större erkännande samt att museitågen ska rulla länge framöver i Sverige.

Anders Lind framhöll att underhållning och undervisning inte är en motsats. Ante Svensson höll med om detta. Ragnar Hellborg såg detta som ledstjärna för den kulturella verksamheten. Anne-Marie Lind framhöll att det är viktigt att skolelever får uppleva detta; man borde kunna få bidrag till detta. Flera framhöll att detta med skolresor var stort på banorna under 70-talet, men nu i det närmaste dött ut. Anders Svensson nämnde att en av banorna, Upsala–Lenna Jernväg, med gott resultat nu säljer gruppresor till pensionärer i stället på det som tidigare var skolreseveckor... Anders Johansson framhöll att skolresor med museitåg borde vara särskilt viktigt på Gotland där det inte finns någon annan järnväg. Anne-Marie Lind undrade om det går att aktivera skolungdomar på banorna? Ante Svensson m fl svarade att det är problematiskt säkerhetsmässigt. Flera berättade att det arrangeras ungdomsläger, såväl i Sverige som på europeisk nivå. Lovisa Almborg Grentzelius berättade att det blir ungdomslägerkonferens på Arbetets museum 2015-11-14.

Stärkt bevaranderätt för historiska fordon

Detta seminarium, arrangerat av MHRF, ägde rum i baksätet på en gammalbil utanför vagnen något västerut 2015-06-29 kl 14:10, med ca 15 närvarande (inkl talare).

Peter Edqvist hälsade välkommen till Per Lodenius (C), Jan Lindholm (MP) och Monica Green (S). De berättade något om vilka fordon de har. Peter Edqvist berättade att medlemmarna håller på med historiska fordon genom att bevara, bruka och utveckla dem. De stöter då på regelverk från ett antal olika områden och dagens lagstiftning tar bara hänsyn till moderna fordon. Han ser ett ökande behov av en "kulturarvsbalk" som skulle handla om att ta kulturarvshänsyn och göra konsekvensanalyser hur nya lagar slår mot kulturarvet. Per Lodenius svarade att det är viktigt eftersom det är föreningar driver denna verksamhet. Det finns en del regler för historiska fordon i dag och det gäller att kunna rädda kulturarvet som ofta drivs av personer. Monica Green påpekade att inget hände under den förra regeringen och nu måste denna regering leverera genom att göra mer för bevarandet. Man måste ha med bevarandeperspektivet i myndigheternas verksamhet, men hon vet inte hur.

Peter Edqvist undrade om trafik(utskottet) kan satsa på kulturen och om övriga kan ta Monica Green i hand om att satsa på detta kulturarv? Jan Lindholm svarade att han kan det, men det finns också problem varför det blir svårt och tar tid – dessutom är det ett svårt parlamentariskt läge. Monica Green framhöll att man har lyckats göra blocköverskridande överenskommelser och här borde man kunna komma framåt. Per Lodenius höll med om att detta inte är en blockskiljande fråga och man kan ha en diskussion om detta – med det gäller att ha konkreta och bra idéer och få input från branschen att jobba vidare med politiskt. Peter Edqvist framhöll att det även handlar om EU – hur ska man få dem att bevaka kulturarvsfrågor? Per Lodenius svarade att det är olika stora grupper i Europaparlamentet och kulturarv har inte varit fokusfrågor, men borde kunna få med detta och borde kunna få bestämma sådant i länderna. Peter Edqvist undrade om (MP) pratar med sina europeiska kollegor? Jan Lindholm svarade att det gör man. Monica Green framhöll att hela (S) kan jobba med detta. Peter Edqvist föreslog att be dem komma hit.

Peter Edqvist fortsatte med att man verkar vara ganska eniga från partierna och vill man också tillsätta en utredning – Ulrica Messing tillsatte en bra utredning och kan det bli Greensk utredning? Monica Green svarade att det kan hon inte lova, men hon skulle kunna jobba på det och det vore bra med en sådan. Peter Edqvist undrade om det kanske kunde bli (MP)? Jan Lindholm svarade att utredningsresurserna små p g a att man lever med en alliansbudget och föreslog att man hänvisar till den tidigare utredningen – man kan titta på denna och se vad som kan tas tillvara. Peter Edqvist undrade om utredningen stöds av (C)? Per Lodenius svarade att det kan bli en långbänk, men man kan titta på det och var den utredning ska placeras behöver också studeras.

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Han ser dock behov av en sådan utredning eftersom det har uppstått nya delar att lyfta och kan kanske motionera om detta. Peter Edqvist tackade för deltagandet och pekade på att det finns gröna gammelfordon för (C) och (MP)!

Ska det rörliga kulturarvet betala telenätets utbyggnad och samtidigt tvingas bygga sönder fordon?

Detta seminarium, arrangerat av JHRF, ägde rum i vagnen 2015-06-30 kl 11:00, med 7 närvarande (inkl talare).

Anders Johansson presenterade sig och påpekade att egentligen skulle seminariet ha en annan rubrik – *Sam-existens 4G och GSM-R* – eftersom rubriken blivit besvarad med nej. Han inledde med att 4G-operatörerna har fått möjlighet att använda frekvenser för att öka kapacitet och tillgänglighet. Dessa ligger dock nära järnvägens GSM-R. Intressenter i det läge som uppkommit är Näringsdepartementet, PTS, Trafikverket, Transportstyrelsen, operatörerna på järnväg, d v s företag, föreningar m fl samt leverantörer av radioutrustning. Problemen är att sändningar störs så att signalkvaliteten försämras, vilket hanteras genom att Trafikverket förbättrar täckningen i GSM-R-nätet. Signalerna störs också genom att GSM-R-telefonerna inte kan hantera informationen längre och ingen signal uppfattas, vilket hanteras genom filter. Per Klarberg (SD) undrade vem som ska betala? Anders Johansson svarade att Näringsdepartementet ska betala, men detta är inte helt sant.

Anders Johansson fortsatte med att tidplanen ursprungligen var genomförande av effekthöjning i telenäten och därmed totalförbud för trafik med fordon utan filter fr o m 2015-07-01, d v s dagen efter detta seminarium! Genomförandet av effekthöjningen, och därmed förbudet, har framflyttats till 2016-07-01. Näringsdepartementet har beslutat om finansiering av filter med 100 % under tiden fram t o m 2016-02-29 och därefter med 50 % fram till 2016-06-30. Två typer av filter tas fram, varav det ena finns framme, Trafikverket har förhandlat fram ett ramavtal med leverantörer och man administrerar finansieringen enligt ovan. Men finansieringen täcker inte systemskifte, t ex byte av telefonsystem. Behöver museitågen denna lösning? Ja, det behöver de! Mer än hälften av museitågstrafiken, räknat i antal tågkilometer, äger rum på statens spår och de berörs eftersom de har samma regler som operatörer på dessa spår.

De filter som finns i dag passar inte museifordon. När GSM-R infördes togs ett gemensamt beslut tillsammans med Transportstyrelsen om att man inte måste ha en fast telefon i museifordon. Man kan då ha 2 W-telefoner med hållare och antennanslutning, men det finns inte filter för denna lösning. Man kan då behöva byta till en mer kostsam lösning. Han visade ett exempel på dagens väsklösning. Det kan vara på gång ett litet filter för denna telefonlösning, som eventuellt blir godkänt under oktober/november. Det kan leda till att vissa museitågsoperatörer kan tvingas byta telefonsystem och vem betalar det? GSM-R-exemplet visar på ett allmänt Spårburen 6/15

problem för museitågstrafik – vid tekniskskiften, ska det rörliga kulturarvet tvingas använda pengar som rimligen borde användas på säkerhet till dessa tekniskskiften i stället? Det mest kritiska problemet just nu är införandet av ERTMS och vem finansierar det för museitågsbranschen? Hur hanterar man ingreppen i det rörliga kulturarvet, t ex en *Hilding Carlsson-rälsbuss*?

Per Klarberg undrade om det finns ATC på ånglok? Anders Johansson svarade att försökinstallation pågår och det kan komma krav på detta – sådana krav finns i andra nordiska länder. Museitågens körningar utgör 0,1 % av trafiken. Problemet är särskilt med unika fordon som man inte vill bygga in dylik utrustning i. Budskapet är att de som tar beslut om tekniskskiften tar hänsyn till museitågen. Jonas Svartlok framhöll att museitågsbranschen vill ha underlättningar, inte statligt stöd. Anders Johansson påpekade att man jobbar med detta på europeisk nivå för att få tillräckliga volymer för utrustning med anpassade lösningar och en klart enklare installation och dokumentation. Per Klarberg antog att detta inte är ett unikt problem för Sverige – kan man samarbeta? Anders Johansson svarade att man gör detta genom den europeiska organisationen FEDECRAIL som JHRF är medlem av och som har blivit representerad organisation i ERA. Man har gemensamma problem, bl a att det är en ”industriarbetsplats” i ett ånglok, mera typ kontor i ett modernt ellok. Per Klarberg beklagade att han måste vidare men lovade komma åter till platsen under eftermiddagen.

Efter kulturarvslyftet?

Detta seminarium, arrangerat av ArbetSam, ägde rum utanför vagnen 2015-06-30 kl 13:00, med ca 20 närvarande (inkl talare).

Anders Lind, ordförande ArbetSam, presenterade de närvarande: Gunilla C Carlsson (S), vice ordförande i kulturutskottet, Lars-Axel Nordell (KD), ledamot i kulturutskottet och Niklas Cserhalmi, museidirektör Arbetets museum. Anders Lind berättade om ArbetSam som har 530 medlemsmuseer som är unika med historien på plats i kvarnen, gruvan m m. Men de berättar även hur människorna levde och deras föreningsliv. Förut handlade kulturarv om fornminnen, herrgårdar och kyrkor, men nu även om att bevara industriepoken. Hembygds-museerna är bra, men även industrikulturarvet behöver uppmärksammas. Bevarandet av industrins kulturarv är kostnadseffektivt genom att det engagerar 15 000 ideella. Men det behövs hjälp med att underhålla och även utbildning behövs för att trygga återväxten. ArbetSam har flera kurser om bl a att ta hand om skolklasser. Man har tillsammans med *Arbetets museum* skapat ett kunskapscentrum som ett treårigt projekt och önskar att detta permanentats. Man vill även ha organisationsbidrag på flera års sikt för att kunna planera. Avslutningsvis är ArbetSam glada att arbetslivsmuseibidraget höjdes till 6 MSEK per år, men man behöver mer till utbildning m m.

Niklas Cserhalmi framhöll att vi pratar om en stor folk-rörelse med 15 000 människor och vad de utför kan inte de offentliga museerna klara. Men det finns ett stort

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

underhållsbehov på dessa, det är problem och samtidigt en möjlighet som ger värdefulla och utvecklande jobb samtidigt som det finns många arbetslösa att använda. Han påpekade att Stefan Löfven i sitt tal hade efterlyst hjälp med att klara arbetslösheten och här finns möjligheter. RAÅ startade för länge sedan med beredskapsjobb, sedan kom andra satsningar och nyligen har *Kulturarslyftet* genomförts som enligt en rapport om detta blev det 450 i st f 4 500 tänkta jobb. Det var underfinansierat och kostade 8 000,-/månad för anordnaren – det finns, även andra saker som rapporten pekade på. Det finns bra och meningsfulla arbetsuppgifter och det har varit en glädje att ordna dessa arbetsplatser. Det finns behov både hos arbetslivsmuseer och arbetslösa (som unga och/eller nyanlända).

Gunilla C Carlsson tackade för en bra inledning och framhöll att ambitionen med kulturarslyft var bra, men problemet var underfinansiering och detta pekade (S) tidigt på. Detta i jämförelse med *Fas 3* där man gav 5 000,-/person och månad till de som var beredda att ta emot dessa personer. (S) ville ha dessa pengar till ett nytt *Access*, men då till en annan målgrupp och fullt finansierad. Man kunde också ha använt ej använda kunskapslyftsmedel till annat. Vad kan man göra i framtiden? Lars-Axel Nordell tyckte att det var roligt att vara med på ett seminarium om kulturarslyft – dessa är viktiga för identiteten, man möts av olika frågor kring detta och han exemplifierade med en debatt om Brevens bruk där laxtrappor kan förstöra kulturmiljön. Han tyckte att kulturarslyftet var bra, att *Access* var för en annan målgrupp, där den förra gällde långtidsarbetslösa, men var missnöjd med att det inte lyckades. Man valde andra vägar i hans hemlän, Örebro. När man samtidigt skulle säga upp folk kunde man inte satsa på detta. Vad man ska göra i framtiden, både med materiellt och immateriellt kulturarv och det senare även inom arbetslivsmuseernas område är en fråga. Han nämnde avseende det immateriella kulturarvet intresset för släktforskning.

Anders Lind framhöll att man måste tänka på att arbetslivsmuseerna är ideella och kan man låta kommuner eller läns museer hjälpa till genom att ställa resurser till arbetslivsmuseernas förfogande? Kulturarslyftet konkurrerade med andra arbetslivsåtgärder, det var underfinansierat och med krånglig administration. Niklas Cserhalmi undrade om detta som nämnts räcker för att komma igång med nya åtgärder? Gunilla C Carlsson svarade att det är en utmaning att få ner arbetslösheten och där vänder man nu sig till alla. Man har kontaktat kommunerna, hur kan arbetslivsmuseerna komma in där? Man skulle kunna ge människor sysselsättning och samtidigt värna kulturarvet. Det gäller för arbetslivsmuseerna att visa vad man kan ställa upp med. Om detta upplevda problem ska man tala senare – (S) vill ha Europas lägsta arbetslöshet. Man ska alltså ta fram vilka behov man har så att regeringen kan få underlag till budgeten 2016. Denna nya satsning ska ha en annan målgrupp och man ska kunna ta emot de personer som ska sysselsättas på ett bra sätt – det gäller främst ungdomar och nyanlända. Det gäller även att hitta tillfällen

till möten med nyanlända – man kan hitta gemensamma lösningar på detta.

Lars-Axel Nordell såg civilsamhället som det viktiga och där det finns möjlighet till ideellt och kreativt arbete. Kommunerna och samhälle är med och understöder att kring kulturarvet använda detta på ett bra sätt. Man kan understödja de många ideella insatserna, men kulturarslyftet blev inte så mycket fört dessa, Det gäller att ha gemensamma ambitioner från den politiska sidan, kunna jobba med dokumentation av kulturarvet och även det rörliga kulturarvet – man kan lära sig något av detta. Anders Lind framhöll att problemet med kulturarslyftet var att man inte hade dialog med de berörda organisationerna – om man har det kan det blir mer rätt. Lars-Axel Nordell höll med om behovet av dialog samt efterlyste bra idéer och förslag. Gunilla C Carlsson framhöll att trots reaktioner från de berörda att det inte skulle fungera fortsatte man och gjorde ändå denna felaktiga satsning – man ska vara beredda att ge mer resurser till kulturen. Lars-Axel Nordell svarade att man ger med andra handen, men tar bort sex gånger så mycket med den andra. Man måste lyssna om effekten av detta. Gunilla C Carlsson påpekade att detta inte handlar om bidrag. Man måste kunna prioritera. Niklas Cserhalmi berättade att ArbetSam hade planer på att m h a kulturarslyftet inrätta ett kansli med användning av personer långt från arbetsmarknaden för att stödja arbetslivsmuseerna, men såg att detta inte skulle hålla ekonomiskt och fick plocka bort denna satsning.

Niklas Cserhalmi påpekade att det ofta handlar om behov om tak och stuprännor, men borde handla om vad ni har för behov? Det kan generera sysselsättning – ska man lyfta att arbetslivsmuseer kan vara socialt kitt i det lokala samhället och kan det vara ett argument för att få in större pengar? Gunilla C Carlsson svarade att arbetslivsmuseerna har en nyckelroll för att skapa kittet – hon var på ett annat seminarium om mötesplatser och lyfte där fram brukssamhällena samt vad göra för att få människor att mötas? Hur kan civilsamhället hjälpa till med detta och ta bort rädslan för det främmande? Arbetslivsmuseerna är viktiga för detta. I vårbudgeten finns en satsning på utsatta bostadsområden och dessa finns i hela landet – man kan söka medel för att vara mötesplatser i dessa områden. Kulturrådet har fått i uppdrag att titta på hur man kan använda dessa medel. Lars-Axel Nordell påpekade att innehållet och vad man göra av detta är viktigt – civilsamhället är en extra viktig del. Anders Lind framhöll att bevarandet av industrisamhällets kulturarv är arbetslivsmuseernas huvudfunktion, men det är också bra om detta kan engagera människor från andra kulturer – det gäller dock att få stöd för huvudfunktionen. Gunilla C Carlsson höll med om att det handlade om bevarandet om kulturarvet och kunskapen om detta, men man måste jobba för att de som inte ursprungligen jobbat med detta kulturarv ska kunna ta över. Anders Lind påpekade att man därför har ett stort utbildningsbehov och till detta behövs stöd.

Gunilla C Carlsson framhöll att det gäller att engagera de som inte har kunskap, t ex ungdomar och personer från andra kulturer med liknande kunskap. Lars-Axel

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Nordell berättade om ett besök i riksdagen av en 25-åring som ursprungligen kom från Irak – denne hade gått med i hembygdsrörelsen och tyckte att det var meningsfullt. Niklas Cserhalmi efterlyste frågor från företrädare för kulturarvet. Anders Lindholm, som själv renoverat en kvarn, ser behov av samordning av de många små museernas dokumentation – att även hantera dokumenten är viktigt. Lars-Axel Nordell framhöll att detta är taken med kultursamverkansmodellerna som handlar om att få bort stuprören. Någon underströk att folkrörelsearkiven dör – kostnaden ökar men inte anslagen och kommuner vill inte vara med längre. Kulturarvet var intressant och berättelser från de som varit med själva har, i ett projekt som åtta kommuner har jobbat med, överförts till ungdomar.

Lars-Axel Nordell berättade angående arkivverksamhet att man i Västmanland, startar upp en samverkan där folkrörelser tillsammans med näringslivet startar ett arkiv. Gunilla C Carlsson undrade hur man får in kulturarvet i nutiden och till boende? Att regionerna nu har mer av ansvaret är positivt, men staten får inte backa från det ekonomiska ansvaret – det är staten som måste ge resurser och detta har regeringen med sig. Anders Lind framhöll att vill man ha mycket resultat av pengarna ska man satsa på att ArbetSam och Arbetets museum kan ordna utbildningar för de som arbetar ideellt och ta vara på berättelserna – det är bråttom. Gunilla C Carlsson framhöll att man måste titta på civilsamhället och måste se och lyssna på er. Niklas Cserhalmi tackade för detta och såg fram mot en efterträdare till kulturarvsvlyftet.

Omöjliga regler stoppar historiska fordon – snaran dras åt

Detta seminarium, arrangerat av MHRF, ägde rum i baksätet på en gammalbil utanför vagnen 2015-06-30 kl 14:00, med ca 15 närvarande (inkl talare).

Peter Edqvist inledde med att det rullande kulturarvet och dess bevarare omfattas av en mycket stor mängd lagar, regler och förordningar. Det senaste exemplet är att besiktningsorganen med Transportstyrelsens goda minne infört en regel om att instämplade identitetsnummer måste finnas för vissa årsmodeller för att de godkänns vid kontrollbesiktningen. Biltillverkarna har en mängd olika lösningar med chassinummer m m och detta ställer till problem för ägarna. Enligt MHRFs, och vissa delar av Transportstyrelsens, mening är det olagligt att underkänna fordon på denna grund. Är det politiskt möjligt att sköta detta genom att meddela hänsyn till kulturarvet genom myndigheternas regleringsbrev?

Jan Lindholm (MP) undrade hur många fordon det handlar om? Peter Edqvist svarade att det är ca 200 000 bilar och mc, men dessa kör oftast bara ca 50 mil per år. Jan Lindholm tyckte att det var intressant att det handlade om så många fordon. Han kunde inte presentera en lösning, men tyckte att det är vansinnigt att förstöra det historiska arvet om man tvingas förändra detta genom att man måste stansa in siffror i fordonen. Så Spårburen 6/15

kan det inte vara, men det kan vara problem med hur man kommer till en bättre lösning. Regeringen kan titta på hur man ändra i lagstiftningen; det kan också vara en detalj i regleringsbrevet eller att ändra en detalj i förordningen. Teres Lindberg (S) ser på detta som kulturverksamhet i sig som trafik. Det kommer ändringar i förordningar på nya fordon och ny teknik och kan man hjälpas åt att förklara för myndigheterna att det påverkar kulturarvet och att man inte vill förstöra det som borde bevaras? Peter Edqvist undrade om regleringsbrevet kan vara en möjlighet – kan man t ex ta med kulturarvshänsyn i regleringsbrevet? Teres Lindberg svarade att det kunde vara möjligt att föra dialog om detta.

Peter Edqvist påpekade att en mängd olika departement och ministrar – t ex Näring, Infrastruktur, Miljö och Finans – är inblandade vilket gör det komplicerat att se över detta – finns det möjlighet att de ska ta kulturarvshänsyn? Teres Lindberg svarade att det är läge för ett omtag om dessa frågor det kommer nya regler hela tiden och man borde se över detta, men oklart på vilket sätt. Peter Edqvist berättade att MHRF hade bestämt ett möte med kulturministern, men efter början av maj avstod hon från mötet av tidsskäl. Samma erfarenhet har andra inom ThN. I går antyddes ett visst ointresse för kulturarvsfrågor – är de nedprioriterade? Jan Lindholm svarade att inte känner till detta, men tycker detta är intressant. Han påpekade att en lite skillnad finns mot kulturarv som sitter fast, vilka kan hanteras mycket enklare än rörligt kulturarv. Det är inte så enkelt att få myndigheter att släppa ifrån sig kontrollen samt att man finns ute i trafikmiljö påverkar. Det finns inte säkerhetsbälten i alla gamla bilar, men man vill ha möjligheten kvar. Det gäller att få något inom deras ram att få till något.

Teres Lindberg påpekade att var svårt i valet. Hon hade precis kört miljöbilar och man jämför utsläpp mellan dessa och veteranbilar, men dessa måste ses ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Det är dessutom ett fritidsintresse att underhålla att visa upp bilarna och även åskådarna blir förtjusta, varför man måste koppla detta till bevarandet av kulturarvet. Hon blir glad av detta bevarande och den folkrörelse det utgör. Jan Lindholm framhöll att det vårdande perspektivet är viktigt – i den moderna bilen byter man ut delar och det är jättenyttigt för en ung generation att se man kan vårda. Det är samma med att vårda gamla lok – att underhålla det man har är viktigt! Peter Edqvist tackade debattörerna för debatten.

Stärkt bevaranderätt för historiska fordon

Detta seminarium, arrangerat av ThN, ägde rum utanför vagnen 2014-06-30 kl 14:30, med ca 25 närvarande (inkl talare).

Peter Edqvist hälsade representanter från Kulturdepartementet, RAÄ, Transportstyrelsen och en riksdagsman välkommen. Detta är en utställning från ThN, sektion av ArbetSam, där gränserna flyter ihop. Det finns runt 1 500 arbetslivsmuseer som med frivilliga insatser bevara allt från hästvagnar, spårburna fordon, sådant som

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

tar sig upp i luften, båtsidan till motorhistoria. En hyfsad andel av det svenska folket är engagerade i detta. Sten Bergheden (M), berättade att han har en gammal amerikanare och sitter i Trafikuskottet sedan 2006 och är (M):s ansvariga för vägar. Maria Ågren, berättade att hon har några gamla cyklar som rörligt kulturarvsbakgrund. Hon har varit GD i Transportstyrelsen i fyra månader och har nu börjat få krav på leverans i transportfrågor och tycker det ska bli jättespännande att komma in i detta. Lars Amréus har varit chef (riksantikvarie) för RAÄ sedan 2012 och han varit arkeolog och är som sådan fascinerad av tidsperspektivet samt har som eget intresse genomfört en omväg över de gamla transportsystemen från äldre vägar till motorhotell. Per Olsson berättade att han är statssekreterare hos kulturministern sedan oktober 2014. Han har ett minne om att åka tvärs över Skåne till Skj i Brösarp och det gav möjlighet att relatera till hur folk har levt; sedan finns det språkrör som har båtar som ska målas med rätt färg...

Peter Edqvist framhöll att bevarandet av det rörliga kulturarvet regleras av en mängd olika bestämmelser, såväl nationella som från EU. En mängd olika departement och myndigheter är inblandade: Infrastruktur, Näring, Miljö, Finans och det finns ingen samordning om att ta kulturarvshänsyn, varför ThN gärna skulle gärna se en övergripande lagstiftning kring att ta hänsyn till det rörliga kulturarvet. Vi är inte mot säkerhet, men man skapar regler för moderna fordon, varför kulturarvsfordonen ibland kommer i kläm genom kostnadsökningar och försvarande regelverk. Vad har RAÄ för ansvar för myndighetsutövningen angående det rörliga kulturarvet? Lars Amréus svarade att RAÄ ska bevara och utveckla kulturarvet och har ansvar för området. Man fördelar också olika bidrag, men det finns ingen särskild koppling och uppdrag för det rörliga kulturarvet.

Peter Edqvist undrade vad Kulturdepartementet har för ansvar? Per Olsson svarade att man ger RAÄ uppdrag, men har inget särskilt rörligt kulturarvsuppdrag. Man jobbar med beredningsprocessen och har ett politiskt ansvar för kulturarvet så att det går att använda och utveckla. Peter Edqvist efterlyste att ger tyngre uppdrag till Transportstyrelsen än Näringsdepartementet. Per Olsson tyckte att man ska ta upp detta direkt med Näringsdepartementet – alla departement avväger alla regleringsbrev som sänds ut.

Peter Edqvist undrade om Transportstyrelsen har ett bra regleringsbrev eller om det kan förändras? Maria Ågren svarade att det inte är säkert att använda sig av dessa, men däremot jobba inom dessa – man ska ta hänsyn till miljö och hälsa och ser problem m dessa. Sten Bergheden påpekade att saker som berör flera departement tenderar att inte bli bra behandlade. Trafikuskottet borde peka mer med hela handen och det handlar mer om tillämpning av regler. Man ska ta hänsyn till EU, men inte hindra bevarandet – ett exempel är äldre fordon utan blinkers. Peter Edqvist påpekade att ett annat exempel är toaletter på fritidsbåtar. Sten Bergheden svarade att man inte ska behöva bygga sön-Spårburen 6/15

der båtar för detta och föreslog att man sätter sig över partigränserna och komma överens om detta.

Peter Edqvist drog ett annat exempel om historiska dokument som destrueras efter import av bilar för att förhindra förfalskning. Maria Ågren meddelade att Transportstyrelsen ska gå från detaljreglering till funktionsbaserade regelverk – man kan då jobba med alternativa lösningar kring exempelvis toaletter. Man ska nu arkivera originalhandlingar i tio år, men försöker få ner denna gräns. Peter Edqvist undrade hur Kulturdepartementet såg på att dessa dokument ska behålla i tio år? Per Olsson svarade att regler vara generella och att detta ska myndigheter sköta själv. Peter Edqvist påpekade att i andra sammanhang förekommer destruering. Lars Amréus påpekade att man varit dåligt på att utnyttja undantag för kulturhistoriska föremål och borde fundera mer på detta - med den snabba utvecklingen måste man tänka innovativt om hur kulturhistorien kan integreras.

Peter Edqvist pekade på behovet av en lagstiftning där alla statliga myndigheter tar kulturarvshänsyn, även i utredningar. Lars Amréus svarade att man skulle kunna köpa detta i ett direktiv. Det finns nya mål för kulturmiljöpolicen som gäller alla statliga myndigheter och man jobbar på RAÄ för att få myndigheterna att förstå detta. Peter Edqvist efterlyste ett pekfinger om att bevara kulturarvet. Sten Bergheden svarade att man kan se vad som går att göra inom lagstiftningen och kan börja med en bra dialog. Man kan ge tydligare uppdrag, t ex att man redovisar hur man verkat mot kulturarvet, och försöka hitta gemensam lagstiftning. Maria Ågren påpekade att Transportstyrelsen som myndighet är medvetna om frågorna och tar höjd för detta, men ibland blir det målkonflikter med säkerhet, miljö och hälsa.

Per Olsson exemplifierade målkonflikter med tillgång för rörelsehindrade att se det fasta kulturarvet – RAÄ har gjort mycket för detta och det handlar mycket om att tillämpa undantag. Det handlar också om kontakter mellan myndigheter och det civila samhället, där man måste få komma fram med en dialog – ni ska försöka kräva en plats och ha dialog med rätt myndighet. Departementet kommer att jobba med kulturarvslagstiftningen och i denna ta med hur man kan underlätta för de ideella krafterna att jobba med kulturarvet. Sten Bergheden lovade att hela Trafikuskottet kan ta fram något dokument kring bevarande av trafikmedel inför att frågan sedan landar i Trafikuskottet.

Rutger Palmstierna berättade att han tagit fram ett underlag om regelverk om vad som skulle kunna utveckla bevarandet. När man nu pratar om ny kulturmiljölagsstiftning skulle det då gå att ta med rörligt kulturarv i denna? Lars Amréus svarade att arbetet innefattar frågan om att ta med det rörliga kulturarvet, men han har svårt att se hur det skulle gå till – det finns lagskydd för fast kulturarv, men det är svårt att se hur det rörliga kulturarvet skulle regleras. Om ägaren t ex missköter sitt kulturarv ska denne kunna sättas i fängelse? Det bästa skyddet för kulturarvet är engagerade personer och det rörliga kulturarvet mår ganska bra p g a av ett

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

stort engagemang, varför förutsättningar finns för att komma framåt. Peter Edqvist framhöll att en eventuell lagstiftning skulle vara riktad mot andra myndigheter, inte mot kulturarvets ägare. Lars Amréus svarade att det gäller att hitta andra vägar för att åstadkomma detta – lagstiftning är för trubbig. Kjell Franzén påpekade att man inom veteranflyget känt en motvilja mot det flygande kulturarvet, bl a genom principen om att man är miljöfarliga. Lars Amréus svarade att RAÅ inte har någon motvilja mot detta kulturarv, det är tvärtom en viktig del av det rörliga kulturarvet. Det man tar upp om bidrag handlar om att dessa är reglerade i en förordning där det finns vissa grundläggande krav – han föreslog att de kan prata separat om detta efter seminariet.

Peter Edqvist undrade om seminariedeltagarnas vision på 5–10 år – är det samma frågor som avhandlas då eller är dessa lösta? Lars Amréus svarade att alla tänker i tid och vision – det handlar om vad vi behöver spara i dag inför framtiden och i detta är det rörliga kulturarvet en viktig del. Detta är många delaktiga i och om fem år har någon på Transportstyrelsen ansvar för kulturarvsfrågor. Sten Bergheden framhöll att det är värdefullt att det är det som bevaras som drar turister till landet. Han föreslog att man lyfter frågan från beroende av enskilda organisationer, att Trafikuskottet samordnar, men också att någon myndighet tar på sig att samordna myndigheterna. Maria Ågren hoppas att återkomma om några år och då diskutera nya frågor – det gäller att se helhetsperspektivet inom hela transportsektorn. Per Olsson svarade att angående kulturarvet inklusive det rörliga handlar det om att bevara, bruka och utveckla detta, att ha framtidsperspektiv, att man behöver engagerade personer samt att hitta en bra samordning mellan politiken, myndigheter och enskilda. Peter Edqvist sammanfattade med att det är viktigt att bevara kulturarvet och att det inte är något besvärligt.

Rivningen av Sveriges järnvägsstationer, en del av det svenska kulturarvet

Detta seminarium, arrangerat av MRO, ägde rum i vagnen 2015-07-01 kl 11:00, med 16–19 närvarande (inkl talare).

Åke Paulsson, MRO, hälsade välkommen till denna anorlunda seminarielokal och framhöll att inte bara banor och tåg utan även stationshus ska bevaras. Han berättade om bakgrundsbilden i hans PC som visade Skara stationshus att stationen oftast var ansiktet utåt för staden och att för många var upplevelsen på stationerna det som hände i bygden. Därefter startade han visningen av filmen *Fyra drömmar och tusen rivningar*. Filmen handlade om bevarandet av två stationshus – Ormaryd och Jörlanda –, banvaktsstugan Lyckegård mellan Borås och Alvesta som flyttades till en annan plats samt Berga lokstall. I Jörlanda stationshus ville den nye ägaren såväl bo som kunna ha konstutställningar i en utställningslokal som man kunde hyra in sig i, anordna helgcafé samt visa upp byggnaden för allmänheten. Man avser att förvalta stationshuset för framtiden. 25 lokstall har rivits 2003–2012 – rivningen Spårburen 6/15

av ett av dem visades på filmen. Såväl en byggnadsantikvarie som en representant för Trafikverket intervjuades. Även SkJ visades och Jan-Anders Wirén berättade om verksamheten. Någon tyckte att kommunerna borde ha ansvar för att bevara järnvägens hus.

Åke Paulsson inledde debatten efter filmvisningen med frågan varför strukturen måste ändras när funktionen ändras? Det finns dock många dåliga fastigheter och eftersatt underhåll. Därefter välkomnade han Johan Bergkvist, kulturmiljösamordnare på Trafikverket, och frågade varför byggnaderna rivs – handlar det om ekonomin? Johan Bergkvist svarade att det gör det, men det är även ett strukturellt problem eftersom Trafikverket numera endast behöver 25 % av den yta som järnvägen behövde tidigare. Den moderna järnvägens drift har lite att göra med den tidigare strukturen. Det finns även ekonomiska, juridiska och faktiska omständigheter – det som inte behövs i driften ska man inte behålla. Åke Paulsson undrade om det finns regeringsdirektiv? Johan Bergkvist svarade att så ser det ut – Mats Nordblad från Trafikverket som uttalar sig i filmen har han varit i dialog med – det finns ingen grund för fortsatt drift av byggnaderna och han antyder förfall. Men om man tar bort den sista byggnaden på en plats så tar man också bort minnet, varför Banverket/Trafikverket tidigare skulle ha haft en mer genomtänkt strategi – man rör sig mot en sådan nu. Åke Paulsson undrade om någon inventering gjorts? Johan Bergkvist svarade att hela avvecklingen baserar sig på en byggnadsantikvarisk inventering, men man skulle också ha titta på helheter och teknisksystem, t ex exempel på tidig elektrifiering. Åke Paulsson framhöll att det handlade om hela teknikstrukturen. Johan Bergkvist påpekade att man borde lyfta fram hela elektrifieringen från norr till söder och även komma ihåg stationsträdgårdarna.

Bill Nicander, Svensk byggnadsvårdsförening, berättade att föreningen haft utflykter till olika stationer, att han själv har en station-/banvaktsstuga och kom med i föreningen genom denna. Han tänkte på att byggnader som förlorat sitt ursprungliga ändamål verkar tilltala personer med kreativa yrken och att byggnaderna då kan få nya användningsområden – allt som inte används förfaller. När järnvägarna byggdes har man lagt ner omsorg på tegelhusen. Johan Bergkvist framhöll just förfallet av stationshus och lokstallar. Även godsmagasin är en del av järnvägens varumärke och man kan dra nytta av använda och värdade byggnader, men med förfallna byggnader är det tvärtom. Han har en del idéer om hur Trafikverket ska hantera detta och har diskussioner med RAÅ om detta och vilket ansvar Trafikverket har. Åke Paulsson undrade varför man inte verkar kunna bo i stationshus? Johan Bergkvist svarade att nutidens kunskap om hur buller påverkar oss gör att det inte längre är rimligt – det finns lagstiftning om detta.

Stellan Gärde undrade om man annonserar ut och tar in anbud innan man river? Johan Bergkvist svarade att så har skett, men till vissa hus har inte intressenter hittats. Tid är en viktig faktor i sammanhanget och tiden har inte funnits, mycket p g a tidshets – man hade kunnat vänta och det är ett bättre läge i dag. Han har tittat på

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

Emsden Park och tror detta är tillämpligt för oss, men detta är ett annat läge. Bill Nicander tyckte att man borde hitta någon form för bevarande – stationshusen har varit en allmän plats. Åke Paulsson fyllde på med att de ofta var centrum i bygden men många minnen kopplade till. Johan Bergkvist fortsatte med att det offentliga rummet är utrotningshotat. Han lyfte fram alla berättelser som kom fram när Hennans stationshus flyttades till SJVM i Gävle. Bill Nicander undrade om man kan kontakta hembygdsföreningar och byggnadsvårdsföreningar om samarbete? Johan Bergkvist svarade att det har förekommit – nu minskar takten men avvecklingen av fastigheter fortsätter.

Johan Bergkvist framhöll att ju längre tiden går desto mer byggnader blir kulturhistoriskt intressanta. Det gäller att få något slags representativt urval – nu är ca 50 stationshus och några vägbroar bevarade – dessutom finns flera kulturhistoriskt intressanta stationshus som ägs av *Jernhusen*. Åke Paulsson påpekade att på filmen sågs SkJ, en av 22 MRO-medlemmar, som också är exempel på bevarande av järnvägsmiljön. Johan Bergkvist påpekade att man har representanter för SJVM som har kontakter med museiområdet. Johan Bergkvist och Åke Paulsson framhöll att de har gott samarbete med SJVM. Bill Nicander framhöll att de som har planer på bevarande av stationshus bör kontakta museibarnor och byggnadsvårdsföreningar. Åke Paulsson framhöll avslutningsvis det gotländska exemplet, där GHJ har tagit hand om ett antal gotländska järnvägsbyggnader till sitt återuppbyggnadsprojekt av järnvägen Hesselby–Roma.

Historiska fordon – bra för svensk arbetsmarknad

Detta seminarium, arrangerat av MHRF, ägde rum i baksätet på en gammalbil utanför vagnen 2015-07-01 kl 14:00, med ca 20 närvarande (inkl talare).

Peter Edqvist presenterade bilen, en T-Ford, och de deltagande Lotta Finstorp (M) och Isak From (S). Han fortsatte med att man denna dag skulle prata om det Stefan Löfven pratade om häromkvällen – MHRF bevakar det motorhistoriska kulturarvet och Stefan Löfven pratade om att minska arbetslösheten. Hur kan det motorhistoriska kulturarvet bidra till detta? Detta kulturarv engagerar ca 100 000 personer, men nyare ägare klarar inte underhållet på samma sätt som äldre. Därför finns det behov av utbildade mekaniker varför man startade en tilläggsutbildning om äldre fordonsteknik om 100 timmar i Motala för motormekaniker och håller på att preparera en högskoleutbildning. Men utbildningsmyndigheterna är ganska snäva mot praktiska utbildningar på högskolenivå. Detta gäller handens kunskap och många gamla tekniker kan man numera inte använda – hur ser politikerna på detta? Isak From tyckte detta var tråkigt eftersom det finns efterfrågan. Regeringen satsar på yrkeshögskolan och dessa utbildningar ger jobb och har dessutom försvunnit från gymnasieskolan – därför behövs en satsning. Han ville få ämbetet att tänka om.

Lotta Finstorp tyckte att det var fantastiskt att sitta i en gammal bil och debattera, men detta finns det politisk samsyn om – det behövs fler mekaniker och man bör lägga ribban högt, på gränsen till högskoleutbildning. Unga vill också ha denna kompetens och det gäller att visa på bristen på duktiga veteranfordonsmekaniker. Peter Edqvist framhöll att man har stöd från företag och fack och undrade hur ansökan ska formuleras? Isak From föreslog att göra kartläggning och visa på bristen. Det är bra att kroka arm med bransch och fack – det ger en starkare ansökan. Peter Edqvist framhöll att verksamheten också gynnar besöksnäringen, men motarbetas av länsstyrelserna – om man kallar evenemanget veteranrally så ska det bli en avgift om 2 300,- – ska vara så? Isak From svarade att länsstyrelserna är självständiga myndigheter, men det känns inte riktigt att länen tänker olika – det gäller att peka på effekten på besöksnäringen. Peter Edqvist önskade att regeringen tipsades om att hjälpa till att slippa sådana avgifter. Lotta Finstorp berättade att hon jobbat med Vätternrundan och det är inte lätt att jobba med olika länsstyrelser. Olika handläggare gör handläggningen rättsosäker, men det gäller att peka på att detta är en viktig del av besöksnäringen. Det finns buggar i systemet!

Peter Edqvist påpekade att det finns många företag, ca 100 st, som tillverkar delar till veteranfordon. Detta är småföretag och de har två problem: Finansiering och ta kontakt med högskolor för att hitta ny (gammal) teknik. Från de senare möts de av ointresse – hur åtgärda detta för att klara ekonomin i början? Isak From svarade att småföretag generellt har svårt att komma åt riskkapital, vilket ger en negativ spiral. Det är orimligt att staten lägger ner mycket kapital men att detta inte kommer småföretag till del, vilket är orimligt varför man bör se över detta. Högskolan är regionaliserad varför det återigen gäller att ta kontakt med lokala innovationsråd m fl om exportstöttning. Lotta Finstorp framhöll att utan småföretag stannar Sverige. Hon påpekade att MHRF varit duktiga att lobba på riksnivån men också nu borde lobba ut i regionerna. Man ska ha en politik som gynnar småföretagare och detta handlar om en bransch som kommer, bl a p g a fler pigga pensionärer, varför hon föreslog att satsa på detta. Hon var också glad för ThN-samarbetet och påpekade att det är dags även för de andra organisationerna inom samarbetet att ta regionala kontakter. Peter Edqvist tackade de inblandade för god debatt!

Flyget – kulturarvet som myndigheterna glömt

Detta seminarium, arrangerat av Veteranflyggruppen EAA Sverige, Flygande Veteraner och SFF, ägde rum utanför vagnen 2015-07-01 kl 15:00, med ca 20 närvarande (inkl talare).

Ulf Edlund, bl a f d ordförande SFF, inledde seminariet med att påminna om att det var en liknande debatt dagen innan som besvarat seminarierubriken med nej – detta var positiva nyheter. Kjell Franzén, Stieg Ingvarsson m fl tyckte också att det kändes väldigt positivt under seminariet om det *laglösa kulturarvet*. Ulf Edlund fortsatte med att om allt kulturarv kom det bra nyheter och särskilt för flygbevarande. Det gäller

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

att kunna hålla detta kulturarv flygande och det framgick att Transportstyrelsens målsättning är att tillämpa reglerna med sunt förnuft – man efterlyste gärna inlägg från publiken. I dag är det flyget som behandlas – det gäller att hålla flygplanen i gång men samtidigt att komma fram till hur man ska bevara dem när de inte kan flyga längre men fortsatt tillhör kulturarvet.

Han fortsatte med att särskilt framhålla DC3:an *Daisy*, som blivit en symbol för svenskt trafikflyg. Typen började flyga 1935-12-17 och kan fortsätta flyga om den behandlas med sunt förnuft. Flyget har alltid varit reglerat, måste vara reglerat eftersom det gäller säkerheten och man håller hårt på detta. Flyget regleras inom EU från 2008 och detta styr verksamheter men det handlar också om sunt förnuft. Det finns ett *Annex 2* som räknar upp antal luftfartygskategorier som EU inte lägger sig i och som i stället de nationella myndigheterna (för Sverige Transportstyrelsen) ska hantera. Man vill att *Annex 2* hanteras vettigt och även med vettigare avgifter än vad som gäller idag. Vad är då veteranflygplan? Det är relativt enkla flygplan konstruerade före 1955 eller som slutade produceras 1975-01-01 och dessa kan få speciella regler. Dessutom omfattas luftfartyg av stort historiskt intresse. Dessutom finns det militära flygplan och det finns ett antal historiska sådana flygande. Dessa hanteras också inom landet liksom de ultralätta flygplanen. Transportstyrelsen har låtit EAA ta ansvar för dessa flygplan vilket är vettigt.

Stieg Ingvarsson berättade att han representerar SFF, en sammanslutning med 5 700 medlemmar, mest män. Man har 14 regioner med lokala program och dessutom praktiskt aktiva i olika lokala museer. Bland dessa finns en Tullinge-grupp som jobbar tillsammans med Flygvapenmuseum för att restaurera tidiga militära flygplan. Många av SFFs medlemmar är också aktiva inom bl a EAA, ÖFS och Flygande Veteraner. Man ägnar sig åt statiska flygplan och forskning samt regionala möten med flyghistoriskt tema. Lars Cedwall berättade att han representerar *Flygande Veteraner* som samarbetar med operativa organisationer, som opererar DC-3-flygplanet *Daisy*, för den flygkulturella verksamheten vidare samt ordnar möten. *Daisy* är 73 år gammal och man vet inte hur gammal den kan bli. Föreningen har 2 000 medlemmar, 60 funktionärer varav 5–6 piloter, ett tiotal mekaniker, kansli m m. För varje flygtimme går det åt 60 administrativa timmar. Detta kräver ideellt arbetet och alla jobbar utan ersättning. Man går mot en oviss framtid eftersom privatflyget ska bort från Bromma varför man flyttat till Västerås flygplats. Man får dock där positiv uppmärksamhet, men får nu (sedan 1 mån) inte längre flyga från Bromma. Det är en utmaning att operera från Västerås – man lever på sina trogna medlemmar.

Curt Sandberg, EAA, som står för *Experimental Aircraft Association* och ursprungligen bildades i USA, har sedan 50 år en svensk avdelning. Man fick direkt positiv respons från dåvarande Luftfartsverket och skrev avtal med dem. För detta behövdes dock EAA Sverige. Man har ca 1 400 medlemmar som tillsam-

mans har 400 flygplan i experimental-klassen, varav ca 50 % är restaurerade gamla flygplan (de andra är hembyggen). Nu kan man inte längre renovera flygplan själv genom krav från internationella organisationer. Det finns ett stort antal flygplan tillhöriga *Annex 2* – ytterligare ca 600 st – och ingen jobbar för dem p g a att de inte är organiserade. Intresset finns, men få byggs nu. EAA jobbar med avgifter och krav på utrustning som kostar mer än vad flygplanet kostar. Kjell Franzén fyllde på med att EAA började 1965, men det dröjde till 1975 innan renoveringar började. Sedan ökade detta mycket och nu är det praktiskt taget stopp. Detta hänger mycket på Transportstyrelsens tolkning av EU-reglerna. Det finns 14 länder representerade i en europeisk organisation som representerar 90 % av flygplansflottan i Europa och de är lite missgynnade nu. Kjell Franzén har tagit hand om veteranflygplansdelen i EAAs styrelse.

Ulf Edlund påpekade att flygplansbevarandet är en känslig fråga – man vill ha flygplanen flygande så länge som möjligt, vill förenkla och förbilliga flygandet och när man inte kan flyga längre – var kan man bevara dem? Stieg Ingvarsson svarade att då ska de in på ett bra flygmuseum och ett sådant saknas nu. SFF kämpar för detta, jobbar med premisserna för ett framgångsrikt flygmuseum samt ser gärna att detta ska ha en kombination av civilt och militärt innehåll. Det kan också innefatta levande flygplan, men det har inte kommit någon positiv reaktion från myndigheterna ännu. Man har dock visst hopp om att i framtiden kunna genomföra detta. SFF vill ha både flygplan i luften och – efteråt – på museer. Lars Cedwall påpekade att stiftarna till *Daisy*-stiftelsen har stipulerat att efter sin aktiva tid så ska flygplanet deponeras på ett flygande museum, finns det inget sådant återstår försäljning – det kan bli utomlands och *Daisy* kanske slutar sina dagar som narkotikaflygplan i Colombia...

Ulf Edlund undrade om det fanns frågor från publiken? Stefan Edlund berättade att han startade ett flygmuseum på Gotland som inte längre finns kvar. Han undrade var det europeiska perspektivet finns och hur det fungerar i USA - vad gör politikerna i dag? Stieg Ingvarsson svarade att han har bott sju år i USA och där är man mycket mer positivt inställda till veteranflyg. Där finns dessutom gott om folk med mycket pengar som skapat stiftelser. Det finns ett flygmuseum utanför Washington som önskade skapa en renoveringsanläggning. Man fick då 50 MUSD i donationer av en mecenat. Enda kravet från honom var att skapa en anläggning som gjorde honom stolt! Staten, lokala kommuner och privata finansörer skulle kunna gå samman i Sverige. Stefan Edlund undrade om det finns statliga intressen och intresserade politiker? Ulf Edlund svarade att det inte verkar vara så, men han undrade om man själva har varit tillräckligt aktiva – det kan finnas intresserade personer varför man ska sätta sig ner med dessa och skapa intresse.

Stefan Edlund framhöll att man ska trycka på – Kulturutskottet var totalt ointresserade, men det gäller att visa att flyghistorien är en del av svenskt kulturarv och man måste få den nya generationen att upptäcka detta. *Daisy*

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

skapar intresse, det behövs lobbying och han föreslog att alla organisationer går tillsammans. Någon undrade om man gått på näringslivshistoriska organisationer? Stieg Ingvarsson svarade att man därför gått samman i ThN som tillsammans samlar 200 000 personer, varav ca 100 000 inom bilhistoria. Man har jobbat med lobbying och fått rätt god kontakt med Transportstyrelsens ny GD. Curt Sandberg berättade att det funderats på en bas på Barkarby med plats för 110 flygplan i den gamla "spionhangaren" som skulle kunnat bli början till ett flygmuseum. Man tog fram ett arkitektförslag, men förslaget avvisades helt av kommunen och länsstyrelsen, som ville bygga bostäder – delar av flygfältet finns ännu kvar men det förekommer ingen flygning där. Det bildades en förening för ett svenskt flyghistoriskt museum för detta projekt och man fick pengar för detta, som gick åt till konsulter – det visar sig att ansvariga i kommunen m fl har olika privata och officiella åsikter.

Ulf Edlund efterlyste något positivt också... Det måste bli ändring på att det är bara är gubbar – det gäller att även få in ungdom. Kjell Franzén framhöll behovet av befrielse från bensinskatt, Veteranflygplan flyger högst 20 timmar per plan och år men när man räknade fram avgifter utgick man från 300 flygtimmar, varför det skulle behövas rabatt på dessa avgifter. Någon påpekade att det blir nya bränsleregler från 2015-07-01 p g a av att EU tyckt att de tidigare varit för gynnsamma och måste skärpas. Det blir då mycket svårare att få skattefritt bränsle. Man har lämnat in ett antal förslag och vill ha beslut från skatterättsliga nämnden, men har misslyckats med att få definitivt besked före 2015-07-01 – man ser ändå positivt på möjligheten för att få skattebefriat bränsle. En annan idé vore om man inte skulle kunna använda Daisy militärt igen, eftersom planet kan ta 15 fullt utrustade soldater. Gäller särskilt för att transportera till Gotland – en DC3 är bäst för detta. Lars Cedwall svarade att man har umgåtts med sådana tankar och har pratat med flygvapenchefen om detta, och även om samarbete med Sätenäs – det finns flera DC3 att dra ihop. Ulf Edlund påpekade att den används som arbetshäst än i dag och kan klara små banor – man måste få till en presentation av vad planet klarar av. Redan i morgon finns det sådana möjligheter.

Ulf Edlund påpekade att vi har pratat om våra gamla klenoder och de som renoverar dessa, men han vill också prata om avgifter – man betalar samma som kommersiella flygplan, d v s 640,- för registerhållning, 3 700,- för besiktning och 20 000,- i fasta avgifter per år – veteranflyget borde få lite lättnader eftersom man kan visa upp historiska flygplan. Kjell Franzén påpekade att man kan jämföra registreringen med körkort där det inte är några årliga avgifter. Ulf Edlund berättade att han inte flugit på 15 år och häpnar över dagens verklighet, men efter gårdagens möte ser han hopp. Någon påpekade att Transporthistoriskt Nätverks tre gemensamma frågor är väldigt bra skrivna – bevarandet ska ha lagskydd, man ska kämpa för detta och jobba mot regeringen, På Gotland finns det mycket musealt och man får inte gräva utan vidare – ett liknande skydd borde finnas även för det flygande kulturarvet. Finns Spårbyrå 6/15

det inte pengar så går kulturarvet utanför Sverige – man gör ett bra jobb, men mer power krävs, så jobba på! Stieg Ingvarsson svarade att man har haft baksätesdebatter här i montern med politiker närvarande och att nätverket har en plan på en motion till höstens riksdag.

Anders Enestad från Linköping tyckte att det var intressant att lyssna, påpekade att DC3 ligger honom varmt om hjärtat samt att överhuvudtaget hålla dessa vid liv handlar om att få yngre människor intresserade – hur kan man jobba m detta? Kjell Franzén svarade att det är en av de verkligt svåra frågorna, det kan kanske handla om att utveckla spel, men har inte något bra svar. Ett tag byggdes det flygplan i skolorna, men det blev inte så många byggda och det rann ut i sanden. Stieg Ingvarsson berättade att *Frivilliga flygkåren* har *Young pilots* med f n 25 unga på läger i Bunge. Totalt har man 600 unga medlemmar och SFF har kopplad verksamhet till detta där man åker ut till dessa läger och pratar historiska plan. Någon påpekade att det är dyrt att ta flygcertifikat i dag – det kostar 100 000,- och sedan 12 000,- att lösa ut certifikatet. Det finns nu enklare varianter på andra ställen i Europa, men myndigheterna har inte sett behov av detta i Sverige – det finns där ingen känsla för att folk inte har råd. I Flygande Veteraner finns det rekryteringsproblem – det finns inga problem att med att få piloter, men det är lite jobbigare på mekar-sidan. De som håller på nu kommer ihåg från sin aktiva tid med dessa plan, men unga "spolingar" har andra synpunkter. Det gäller att starta teknikutbildning för att överföra kunskap. Ulf Edlund sammanfattade seminariet med att man ska försöka få myndigheter att förstå sunt förnuft och försöka få med ungdom i den flyghistoriska verksamheten. Han önskade positiva bidrag och förslag.

Kommentarer, reflexioner m m

Detta år var det problem att få arbetet att flyta i JHRF/MRO Almedalsgrupp, mycket p g a sjukdom och andra upptagenheter – det var bl a ganska svårt att få till möten i gruppen. Några saker, som t ex att få till och ut ett pressmeddelande och faktablad, missades helt. Det som kändes extra surt var att Region Gotland inte godkände vårt i sista stund tillkomna tredje seminarium med visning av en film om bevarandet och rivning av järnvägens byggnader. När red försökte rätta rubrik och text för att få det godkänt visade det sig att det skulle kosta 2 000,- (till) att få in uppgifterna – ett underkänt seminarium kunde inte rättas, det skulle anmälas på nytt! Vi arbetade i stället med alternativ marknadsföring, bl a via nätforana *Järnvägshistoriskt Forum* och *Postvagnen* – i dessa fick vi möjlighet att ha våra inlägg längst upp i flödet, vilket innebar att över 2 100 personer var inne och tittade. Till vår överraskning blev dock detta det mest välbesökta av seminarierna i vagnen! I det stora hela lyckades vi ändå genomföra ett ganska lyckat Almedalsdeltagande.

Desto bättre flöt arbetet i *Transporthistoriskt Nätverks* (ThN) Almedalsgrupp där mötena avlöste varandra och mycket åstadkoms – det allra viktigaste var att det detta år gick att uppnå det denna grupp kämpat för under några år, nämligen att få Region Gotland att se detta

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN forts

som en plats med ett deltagande, där kostnaden sedan delas mellan inblandade organisationer, vilket innebar drastiskt sänkta kostnader för själva platsen. Förra årets missnöje med kostnadsdelningen kunde detta år därför undvikas och det gick enkelt att bara dela kostnaderna för platsen (och annat gemensamt) rakt av. Vagnen och elströmmen användes gemensamt – på nätterna var vagnen förvaringsplats för allt ”löst” material i den samlade montern. En del marknadsföringsmaterial, som brickor att sätta på kläderna och två beachflaggor med ThN:s *Bevara oss väl*-logga, anskaffades.

Detta år kunde vagnen efter Almedalsveckan användas som förvaringsplats för det mesta av Almedalsmaterial – detta för att möjligaste mån undvika att material ”rymmer” enligt ovan – och den demonterade rampen märktes upp för att underlätta nästa års iordningställande av platsen. De flesta i ThN-gruppen vill dock utvärdera sitt deltagande och först senare besluta sig för fortsatt deltagande. För red känns dock fortsatt deltagande naturligt – vi behöver vara på plats där beslutsfattarna finns och visa att också det rörliga kulturarvet och dess frågor finns. Vi har dessutom gjort en del investeringar i material som förtjänar att användas under flera år framöver. Dessutom har de gemensamma kostnaderna nu kommit ner på en mer ”långsiktigt hållbar” nivå. Det har redan börjat funderas på seminarier inför nästa år...

ARBETSAMS MUSEIDAGAR

ArbetSam årsmöte och museidagar 2015-04-10—11

Inledning m m

Katarina Kalling presenterade sig som ledamot i ArbetSams styrelse och chef för Sveriges Fängelsemuseum i Gävle samt berättade att hon skulle fungera som moderator under dagens möte.

Carl-Magnus Gagge, chef för *Västmanlands länsmuseum*, inledde med att han var glad över att ArbetSam var här och hälsade välkommen till museet. Det handlar om Bergslagen och Mälardalen och Västerås ligger i korset av dessa områden. Västmanland är det mest varuproducerade länet i landet och den första masugnen uppfördes på 1100-talet. Till Mimerverkstaden kom ASEA för 100 år sedan, men ASEA kom till Västerås 1890 som tillverkare av små och medelstora motorer. Samtidigt fanns det i Berlin en identiskt lika fabrik som inspirerade. Huset var industri fram till 1990-talet och i dag är det museum i bottenvåning. Det finns en utställning om platsen finns att titta på.

Anders Lind hälsade välkommen på föreningens vägnar och berättade att han varit chef för Arbetets museum samt var med och startade ArbetSam. Det var från början 50 och är nu 526 museer som är medlemmar. Det ger bra underlag för utbildningar och seminarier samt museidagarna, som blivit en årlig mötes-

plats för bl a utbildning och erfarenheter. Han tackade museet för bl a gratis lokaler och även RAÄ och Kulturrådet för bidragen, vilka ger möjlighet till ett bemannat kansli. Han framhöll även broschyren *Arbetsamma museer* med 426 deltagare och 40 000 exemplar. Arbetslivsmuseerna visar och berättar historien på plats. Förut var det bara fornminnen som räknades som kulturarv, nu räknas även industrisamhällets kulturarv, med 15 000–16 000 ideellt engagerade.

Man visar genom att köra. Ideella krafter bär upp detta kulturarv som dessutom omfattar det rörliga kulturarvet. Autentiska miljöer har en berättelse och man ska ha en helhetssyn samt att även visa hur människorna levde är intressanta berättelser. Dessa museer är kostnadseffektiva genom att det jobbas ideellt med dem. ArbetSams utbildningsverksamhet växer så det knakar och man får hjälp av Arbetets museum och deras treåriga projekt. Man kan inte ta ut stora kursavgifter av ideella föreningar och därför är det också viktigt med bidragen. Han tackade *Arbetets museum* för gratis lokaler m m. Kanslipersonalen presenterade sig och framhöll att de ingår i Arbetets museums personalgrupp.

Gunilla C Carlsson (S), vice ordförande i Kulturutskottet, inledde med att det var roligt att vara här. Dessutom är det roligt att höra om denna fantastiska verksamhet som ger människor möjlighet att ta del. Den roll som ArbetSam har innebär att det finns fler och fler samarbeten mellan olika verksamheter – även läns- och museerna har gått tillsammans och samarbeten. Det handlar om att göra sin röst hörd, att få det bättre för sin verksamhet, att berätta om verksamheten för politiken, att ordna gemensamma utbildningar samt att utveckla verksamheten. Vi kommer att få se mer av detta samarbete. Hur kan politiken stötta denna verksamhet? Genom att ordna kanslier och lokaler. Hon berättade att hon tittat på verksamheten och den har fantastiskt bredd och hon visade olika exempel på det. Många har inte koll på detta och därför är det bra med katalogen samt att även ha lokal kontakt med besöksnäringen, men även hitta sin identitet.

Hur man kan komma med i kultursamverkansmodellen är något att fundera på att samtala med politiker och tjänstemän om. Det är särskilda förutsättningar genom att det jobbas ideellt, både med de som jobbar och pensionärer. Man kan titta på att värdet av 15 000 engagerade frivilliga motsvara 120 MSEK/år. Det går visserligen egentligen inte att värdera i pengar eftersom det ideella arbetet är kittet, som också ger en meningsfull fritid. I samhället blir man numera så nischad, vilket är en farlig utveckling – det gäller att se till att det finns mötesplatser med andra människor som utvecklar samhället. För att komma framåt måste man ha med sig historien. Industrier hållas på att förändras och det gäller att se till att den nya generationen får kunskap om hur det såg ut tidigare inklusive hur man bodde m m – historien skapar framtiden. Hur kan man bevara dagens arbetsplatser för framtiden?

Hon har tittat på dagens tema *tillgänglighet* och detta är en viktig fråga för henne som (S)-politiker. Hur se till att alla människors erfarenhet visas? Nästa föredrag

ARBETSAMS MUSEIDAGAR forts

visar på tillgänglighet ur funktionshinderperspektivet. Hur nå de som inte tycker att vår verksamhet rör dem? Det kan handla om att finnas på nya platser och samarbeten med grupper. 365 MSEK föreslogs till en utökad kulturbudget som dock röstades ner. Men det blir en vårbudget, där 15 MSEK föreslås gå tillbaka till kultur-samverkansmodellen (dock inte till denna sektor). Det blir även en del andra satsningar. Man bör titta på hur denna verksamhet kan stöttas i höstens budget. Hon är glad för att det enorma engagemanget får utlopp i många verksamheter. Per Olsson som är statssekreterare hos kulturministern förhindrades att delta – hon ska ta upp att påminna om en remiss om Farokonventionen. Anders Svensson svarade om detta att det rörliga kulturarvet tillsammans med ArbetSam funderar på att svara på denna remiss tillsammans (så blev det tyvärr inte; red anm). Hon avslutade med att önska lycka till med museidagarna och invigde därmed museidagarna. Hon har tittat i Arbetsamma museer och inspirerats till besök.

Seminarier

Att skapa ett tillgängligt museum för alla

Carl-Magnus Gagge berättade att läns museet flyttade hit 2010 tillsammans med konstmuseet till vad som i grunden är en industribyggnad. Man har hög tillgänglighet, säkerhet och bra klimat – det är ett måste i dag tillgodose detta. Det har varit en resa för att komma hit – utgångspunkten för museet var Västerås slott som museet flyttade till 1889. Det var dock ett svårarbetat hus med låg tillgänglighet, dåligt klimat och låg säkerhet. Man gjorde en utredning om förändringar i byggnaden, men det var dock ingen lösning för framtiden. Avsikten var att skapa ett museum för alla: en tillgänglighetsplan antogs 2006 och man var ute i länet för att höra vad man ville med museet. Man antog en mångfaldsplan 2007, som reviderades 2013 och avsikten var att skapa en plats för demokrati – mångfald är normen. Man skapade lättläst på webben, en talande webb, information på finska och de vanliga invandrarspråken med information inför besöket. Konstmuseet hade samma problem och man föreslog att se om man kunde göra något tillsammans, tog beslut om flytten 2009 samt var på plats 2010. Man hade en särskild tillgänglighetsarkitekt.

Tillgänglighet handlar om fysisk tillgänglighet, också med bra överblick, kommunikativ och informativ tillgänglighet samt psykosocial tillgänglighet. Man jobbar vidare med webben (att få den lättnavigerad), att ge information inför besök, tydlig skyltning (punkt och taktila) och även bra ljudmiljö, bra kontrast, lättlästa texter i alla utställningar samt texter i stor stil även på engelska, finska och punktskrift. Vid utställningsbyggen är tillgänglighetsaspekten med från början, ljud och ljus, syntolkade visningar, visningar för personer med demens samt bemötande och det goda värdskapet: respekt, empati och mänsklig värme. Man har även gått med i *Swedish Welcome* (som handlar om kvalitets-

säkring av besöksmål) – det kom då upp nya saker, t ex att receptionen var för långt in i huset och han rekommenderade att delta i detta. Man jobbar på en kultur-arvsportal för Västmanland där även kommuner och föreningar kan lägga ut material. Tillgänglighet är utgångspunkt för hela verksamheten, vilket är till nytta för alla besökare och andra. Det handlar inte bara om fysisk tillgänglighet utan även om innehåll och upplevelse, olika kunskapsnivåer (man jobbar nu på ny basutställning med basstationer där man kan hitta mer kunskap som ska vara klar årsskiftet 2016/17), där olika sinnen är involverade (använder rekvisita), olika sätt att förmedla samt andra uttryck.

Allas historia ska synas

Katarina Kallings inledde med att ArbetSam har en utbildning om tillgänglighet – nu är det en fullsatt kurs, men blir en ny i september. Diana Chafik berättade att hon är projektledare för projektet *FOKUS* (Funktionshinder Och Kulturarv, Utbildning och Samverkan), har jobbat med funktionshinder och funktionsnedsättning. *FOKUS* är ett samarbete mellan *Upplandsmuseet* och *HandikappHistoriska Föreningen* (HKHF), har fem utbildningstillfällen och håller på med bildandet av ett nätverk som ska öppnas upp för alla intresserade. Hon visade deltagare som är spridda över landet. Utbildningens mål är att öka funktionshindermedvetandet, öka kunskapen (om funktionshinderhistoria), skapa och utveckla tillgänglighet samt bilda nätverk. De fem utbildningstillfällena handlar om mångfald, samverkan, samlingarna, kommunikation och förmedling samt dokumentation och insamling.

Under tre år drev Nordiska museet och HKHF ett projekt om att ta med funktionshinderperspektiv. FN-konventionen 2006 om personer med funktionsnedsättning ratificerades av Sverige 2008 och gäller från 2009-01-01. Artikel 30 handlar om deltagande i kulturliv, rekreation, fritidsverksamhet och idrott. Exempelvis ska kultur produceras i tillgänglig form, även för att utöva. I införandet av mänskliga rättigheter togs 1969 förbudet mot giftermål bort för personer med epilepsi (från idiot och krympling till funktionshinder som man har mer eller mindre), rösträtt (1945 för de i fattigvården), och rätten att få undervisning på teckenspråk infördes.

Hon nämnde tre exempel på funktionshinderhistoria: Carlslund var en institution dit barnen lämnades från början av 1900-talet (man skilde inte på omsorg, utbildning o s v). Hon berättade om en persons öde. Exempel två handlade om kategoriseringssystem med kategori 73 Samhällsproblem där 732 är handikappade. Exempel tre var Wenches brev som berättar om erfarenheterna från en vanförestalt. Hon visade på hur man kan jobba med funktionshinderhistoria: 1 synliggöra detta, 2 sökbarhet, 3 samverkan. Katarina Kallings tackade för föredraget och gav praktisk information. Torsten Nilsson informerade om en tävling i museiquiz som delas ut i bussen och samlas in efter bussturen.

ARBETSAMS MUSEIDAGAR forts

Årsmötet

Årsmötet inleddes med sedvanliga frågor och konstaterandet att 88 medlemmar var representerade. Marita Öberg Molin, vice ordförande i Västerås kulturnämnd, blev mötesordförande och inledde med att presenterade verksamhetsberättelsen. Positiva skäl till överskott är att man varit återhållsamma med kostnader trots att man visste att man hade lite luft i budgeten genom att få alla bidrag så att det blev mer. Ett negativt skäl var att man missat en del pensionsbetalningar, som i stället kommer att hamna i årets verksamhet. Man vill ha 0,5 MSEK i eget kapital, bl a för ansvaret för de anställda, och har det nu. Anders Lind presenterade verksamhetsplanen. Anders Svensson önskade tillägg om Söka-Pengar-Workshop och distribution av Arbetsamma museer i övergripande mål – dessa tillägg godkändes. Anders Lind fortsatte med att man inte har arvoden, men ersättningar för utlägg och traktamenten. I budgeten är intäkterna hemma, kostnaderna väntar... Man hoppas på ett nollresultat. Det beslutades om oförändrad medlemsavgift 2016, 450,-, och samtliga föreslagna funktionärer omvaldes.

Jan-Arvid Nilsson presenterade *Borgquistiska hattmuseet*, årets arbetslivsmuseum. Detta är en del av *Föreningen Gamla Trelleborg*. Hattillverkningen var nedlagd, men fanns kvar i fastigheten, som kom till föreningen som tog hand om detta tillsammans med kommunen. Han visade en tavla på huset från ca 1890, men verksamheten startade redan 1866, o fler bilder från huset. Tre generationer bedrev verksamheten, som upphörde 1977 – inget slängdes... Museet finns i vinkelbyggnaden på gården, den tidigare verkstaden. Han visade exempel på produkter samt från verkstaden och utställningen. Han tackade för utmärkelsen och ser den som en uppmuntran för de aktiva och något som kan öka tillströmningen av besökare.

Anders Svensson, JHRF (och SKÅJ), blev hedersmedlem! Anders Lind berättade att det diskuterades om Varberg och Falkenberg för nästa års museidagar. Anders Svensson frågade när dessa skulle äga rum? Anders Lind svarade i april eller maj. Karl-Erik Lundgren tyckte att det fanns dåligt med kataloger och föreslog framställning av visitkort med hemsidesadressen där man kan söka efter informationen på nätet. Anders Lind svarade att man funderat på flyers. Avslutningsvis tackade mötesordföranden för gott möte, önskade lycka till till styrelsen samt en trevlig fortsatt kväll. Mötet slutade 19:00.

Utfärderna

Efter fredagens inledande seminarier var det dags för bussutflykt till först hangaren i Hässlö för *DC-3an Daisy*, som ägs av *Stiftelsen Flygande Veteraner* och opereras av *Föreningen Flygande Veteraner*. Eftersom man inte längre får vara kvar på Bromma – och nu inte heller flyga från Bromma – har man ”förvisats” till Hässlö alldeles utanför Västerås. Det leder till svårigheter, men man försöker klara dem så gott man kan. Detta klaras bl a genom medlemmarnas stöd och ett digt flygprogram med 32 annonserade resor (enligt nr 125 av medlemstidningen). Efter en kort, om än slingrig, busstur kom vi så till *Västerås Flygmuseum*, givetvis beläget invid Hässlö-flygplatsen. Här fick vi en kort information om museet – en del av planen ägdes av privatpersoner och många av planen, men inte alla, var flygdugliga.

Därefter var det avfärd med bussarna till *Kanalmuseet Skantzen* i Hallstahammar, som drivs av *Svedvi Berg Hembygdsförening*. Här var det fika i *Mekanikus gamla bostadshus* samt visning av kanalmuseet och verktygmuseet – vi delades in i tre grupper som cirkulerade runt bland de olika platserna. Efter detta intressanta besök var det återfärd till Västerås och årsmötet.

Lördagen ägnades åt en bussutflykt som först gick till Jädersbruk för besök hos anläggningarna som drivs av *Jädersbruks Vänner*. Efter en fikastund blev vi indelade i grupper och gick runt i det rätt stora området ledda av varsin guide. Bl a fick vi se en kraftstation, som fortfarande var i bruk, och några maskiner. Några av oss hittade en småbana med 600 mm spårvidd som var några hundra meter lång – och i ett enkelt lokstall stod ett – likaledes – enkelt lok! Enligt uppgift användes denna småbana bara på Jädersbruksdagarna, som alltid äger rum första helgen i september. Detta besök avslutades med lunch på Jädersbruks herrgård.

Efter lunch var det dags för resans sista aktivitet, *Museispring i Köping*. Det fanns möjlighet att besöka *Köping – Utterbergs Järnvägs lokstall* och museilokal i gamla stationshuset, *Föreningen Köpings Brandmuseum*, *Köpings museum*, *Nyströmska gården* samt *Bil- & Tekniskhistoriska samlingarna* – red hann med de tre förstnämnda samt fika i caféet i närheten av Köpings museum. När tiden för detta var ute var det dags för återsamling vid bussarna i centrala Köping för återfärd till Västerås och ytterligare två intressanta Museidagar var över... (red 2015-07-28)