

Kulturutskottets betänkande

1976/77: 17

med anledning av motioner om järnvägmuseal verksamhet

Motionerna

I detta betänkande behandlar utskottet följande motioner, vilkas behandling på förslag av kulturutskottet i betänkandet 1975/76:42 uppskjutits till 1976/77 års riksmöte, nämligen

1975/76:580 av herrar Raneskog (c) och Eriksson i Ulfsbyn (c) vari hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om de smalspåriga järnvägarnas museala värde,

2. att riksdagen uttalar att Stora Lundby järnvägmuseum med förankring i Västsverige bör bli föremål för kulturrådets intresse och framtida stöd,

1975/76:1341 av herr Jonsson i Alingsås m. fl. (fp, c, m, vpk) vari hemställs

1. att riksdagen hos regeringen anholder om en översyn av ekonomi- och samordningsfrågor beträffande järnvägmuseerna i avsikt att garantera deras framtida existens,

2. att riksdagen som sin mening uttalar att museijärnvägarna, i avvaktan på en mera långsiktig lösning, under en övergångstid bör beredas arrendefrihet eller annat därmed jämförligt stöd.

I motionen 1975/76:580 lämnas uppgifter om Stora Lundby järnvägmuseum, som drivs av en år 1965 bildad museiförening. Föreningen har förvärvat ett flertal ånglok och motorlok samt annan rullande materiel. Från maj till september trafikerar den natursköna bansträckan mellan Antens järnvägsstation och Gräfsnäs slottspark, en del av den smalspåriga f.d. Västgötabanan. Museiföreningen har enligt motionärerna på ett förtjänstfullt sätt utvecklat sin verksamhet, som bedrivs helt på ideell basis. Bl. a. har föreningen en betydande ungdomsverksamhet.

Motionärerna erinrar om att bevarandemålet betonats starkt både i propositionen 1974:28 om den statliga kulturpolitiken och av 1965 års musei- och utställningssakkunniga (SOU 1972:45). De anser att det ligger väl i linje med vår nya kultursyn att inkludera de smalspåriga järnvägarna i bevarandemålet och att bredda kultursektorn till att omfatta också gamla kommunikationer från ånglokens tidevarv.

Det uppges i motionen 1975/76:1341 att både det centrala järnvägmuseet i Gävle med statens järnvägar som huvudman och de lokala/regionala museijärnvägsföreningarna under senare år har haft betydande ekonomiska svårigheter, vilket enligt motionärerna talar för att statsmakternas stöd till dem

borde samordnas och förstärkas. För detta ändamål borde en särskild styrelse för ett framtida järnvägsmuseum tillsättas med företrädare för de lokala museijärnvägarna, Tekniska museet, de järnvägsanställdas fackliga organisationer, staten, berörda kommuner och SJ. Järnvägs museet i Gävle skulle då bli ett verkligt centralmuseum, med vilket de ute i landet befintliga föreningarna hade en organiserad kontakt.

Det framtida stödet till järnvägs museal verksamhet bör enligt motionärernas mening innefatta medel såväl till det centrala museet som till de lokala och regionala museijärnvägsföreningarna.

Det ligger enligt motionen i hela samhällets intresse att för framtiden bevara de många kulturyttringar som landets första järnvägar bär vittnesbörd om. Därför bör en översyn göras, syftande till samordning mellan de regionala museijärnvägarna. Vidare behöver den tilltänkta museistyrelsens sammansättning diskuteras och det ekonomiska stödets utformning övervägas, allt i avsikt att stödja och för framtiden bevara de förnämliga järnvägs museer vi har på flera håll i landet.

Vissa uppgifter angående kommunikationshistoriska samlingar

Samlingar av äldre samfärdsmedel ingår i stor utsträckning i de allmänna kulturhistoriska museerna. De mer allsidigt inriktade av dessa har därtill utsträckt sin insamling till 1900-talets kommunikationsmedel. Bl. a. förekommer motorfordon i spridda exemplar i läns- och lokalmuseerna. En mer målinriktad dokumentationsverksamhet avseende samfärdselns utveckling har dock främst bedrivits inom statens sjöhistoriska museum och Tekniska museet i Stockholm. Som specialmuseum för att belysa järnvägarnas utveckling fungerar statens järnvägars museum i Gävle. I statens vägverks organisation ingår de väghistoriska samlingarna som en enhet. Samlingar av flygplan och övrig materiel som belyser lufttrafikens tidigare historia förekommer huvudsakligen vid Tekniska museet, inom flygvapnet och hos luftfartsverket. Beslut har fattats om inrättande av ett flygvapenmuseum i Linköping.

Järnvägs museets samlingar, som består av materiel från statens järnvägar och från de enskilda järnvägarna i Sverige, rymmer ett sjuttioal fordor av olika ålder samt samlingar av tillbehör och inredningsföremål, verktyg och modeller. I museets katalog är upptagna 7 000 nummer. Museet har ansvaret för ett femtioal fordor, som av utrymmesskal eller av lokala intressen förvaras utanför museet. Till museet hör ett bildarkiv om ca 75 000 bilder. Museet är utrustat med ett bibliotek, som dels fungerar som referensbibliotek för museiverksamheten, dels innehåller äldre tidtabeller, författningar m. m., som endast i mindre utsträckning är bevarade vid andra bibliotek. Den utåtriktade verksamheten vid järnvägs museet omfattar visning av de fasta utställningarna och i mindre utsträckning tillfälliga utställningar.

Äldre fordon och materiel från järnvägar har under senare år tillvaratagits vid en rad genom enskilt initiativ bildade museer. De viktigaste av dessa är Jädraås-Tallås järnväg (Gävle), Järnvägarnas museiförening (Linköping), Nässjö hembygdsförening, Stockholm-Roslagens järnvägars museiförening (Stockholm), Stora Lundby järnvägsmuseum samt Östra Södermanlands järnväg (Mariefred). Till bilden hör dessutom de samlingar av spårvagnar och bussar, som tillvaratagits vid Svenska lokaltrafikmuseet i Malmköping av Svenska spårvägs-sällskapet. Till de mer kända sträckor som i dag trafikeras av museiföreningar hör S:t Olof-Brösarp i Skåne (Skånska järnvägar, SkJ), Anten-Grävsnäs i Västergötland (Anten-Gräfsnäs järnväg, AGJ), Mariefred-Läggesta i Södermanland (Östra Södermanlands järnväg, ÖSLJ) och Uppsala-Länna-Faringe i Uppland (Uppsala-Lenna järnväg, ULJ).

Remissyttranden

Kulturutskottet har inhämtat yttranden över motionerna 1975/76:580 och 1975/76:1341 från statens järnvägar (SJ), riksantikvarieämbetet och statens kulturråd. Utskottet hemställde om yttrande även från Stiftelsen Tekniska museet. Från museet har inkommit en skrivelse i ärendet.

Beträffande det kulturhistoriska värdet hos de nedlagda järnvägarna och järnväghistorisk materiel samt ansvaret för dess bevarande anför *riksantikvarieämbetet*:

Järnvägarnas avgörande betydelse för landets kulturella och ekonomiska utveckling är obestridd. En statistisk uppskattning ger vid handen att landets järnvägsnät har minskat med över 25 % sedan 1930-talets mitt.

Denna utveckling gör det särskilt angeläget att ge akt på det kulturhistoriska värdet hos de nedlagda järnvägarna. Det är väsentligt att vissa delar av järnväghistoriska föremål och anläggningar bevaras eller på annat sätt dokumenteras kulturhistoriskt. Ansvaret för att detta sker åvilar enligt ämbetets uppfattning, vad de statliga järnvägarna beträffar, Statens Järnvägar med Järnvägs-museet i Gävle, som f. n. främst bevakar dokumentationen av de statliga järnvägarna med dess rörliga materiel etc., medan det allmänt kommunikationstekniska ingår i Tekniska museets intresseområde.

Ämbetet ser som sin uppgift att ha överinseende över värden av kulturhistoriskt värdefulla järnvägsbyggnader och järnvägsanläggningar av betydelse för kulturlandskapet. I samband med den fysiska riksplaneringen har ämbetet även uppmärksammat museijärnvägens betydelse, just vad beträffar banan Anten-Gräfsnäs, Älvsborgs län, Alingsås kommun.

De remissmyndigheter som uttalat sig om museijärnvägarnas verksamhet har en positiv syn på museiföreningarnas insatser.

Riksantikvarieämbetet anför sålunda:

Järnvägs-museiföreningarna gör idag en angelägen insats genom att bevara och levandegöra kommunikationshistoria och teknikhistoria. Det är väl om-

vittnat vilken uppskattning denna verksamhet röner bland allmänheten – såväl aktiva deltagare som besökare. JärnvägsMuseerna har härigenom en stor uppgift att fylla inom skolundervisning och fritidssektorn – en uppgift som skulle kunna utvecklas.

Museijärnvägarna är i huvudsak en lokal verksamhet som utgör en fritidssysselsättning för intresserade inom en speciell region, uttalar *statens kulturråd*. Kulturrådet fortsätter:

De är dessutom turistattraktioner. Såväl den museala verksamheten som utnyttjandet ger rika tillfällen till kunskap, upplevelse och gemenskap mellan generationer.

Kulturrådet anser att museijärnvägarna representerar en avancerad, aktiv och decentraliserad amatörverksamhet, som stämmer väl med de kulturpolitiska målen och finner det angeläget att verksamheten i fortsättningen kan inrangeras i kultursektorn.

Verksamheten representerar en aktiv och engagerad amatörism, som har uppenbara kulturhistoriska dimensioner. Museijärnvägarna och deras miljöer bör som byggnads- och industriminnen hänföras till kulturminnesvårdens sektor.

Tekniska museet anser att museijärnvägarna är av teknikhistoriskt intresse. De ger möjligheter till en aktiv och meningsfylld fritid, samtidigt som de åt eftervärlden bevarar och aktiverar en typ av miljöer som de statliga eller lokala museerna inte förmår.

Förslagen om utredning av de smalspåriga järnvägarnas museala värde och om översyn av ekonomi- och samordningsfrågor tillstyrks av *riksantikvarieämbetet* och *statens kulturråd*. Enligt *SJ:s* uppfattning bör i första hand järnvägsMuseet inordnas i den allmänna museiorganisationen och där- efter bör det inom denna organisation övervägas vad som kan vara motiverat beträffande andra järnvägsMuseala anläggningar inom ramen för statens engagemang inom museiväsendet som helhet. *Tekniska museet* uttalar sig inte i fråga om utredning och översyn.

Som motivering till sitt ställningstagande anför *riksantikvarieämbetet*:

Det vore enligt ämbetets mening ur flera synpunkter fördelaktigt om järnvägsMuseerna kunde samlas i en intresseorganisation. En landsomfattande organisation skulle kunna bidra till att fastare former för stödåtgärder kunde uppnås, att samarbetet och utbytet mellan järnvägsMuseerna skulle öka, att verksamheter skulle kunna bedrivas under enhetliga och – i positiv mening – mera rationella former etc.

Ämbetet tillstyrker förslaget om en översyn av ekonomi- och samordningsfrågor beträffande järnvägsMuseerna i avsikt att garantera deras framtida existens. Ämbetet utgår ifrån att en sådan översyn skulle omfatta även formerna för dessa museers utveckling liksom frågan om de smalspåriga järnvägarnas museala värde.

Statens kulturråd anför i fråga om en utredning och översyn i huvudsak följande:

De olika museijärnvägarna konkurrerar sinsemellan hårt om den begränsade rullande materiel som finns tillgänglig. Detta är från museal synpunkt otillfredsställande. Det råder samtidigt osäkerhet om de olika föreningarna är kapabla att för framtiden bevara den materiel de förvärvat.

Även om dessa järnvägar i första hand bör ses som en kommunal och regional angelägenhet utgör de dock också bitar av ett mycket större område av riksintresse – landets kommunikationsväsende, dess framväxt och betydelse för samhällsutvecklingen.

I detta större perspektiv har de naturliga anknytningar till de centrala museerna Tekniska museet i Stockholm och det av statens järnvägar drivna Järnvägmuseet i Gävle.

Behovet att musealt sätta in museijärnvägarna i perspektivet av landets totala kommunikationsväsende igår och idag bör utredas. Kulturrådet stöder riksdagsmotionernas förslag att en särskild utredning kommer till stånd. En utredning om museijärnvägarna bör beakta behovet av en riksorganisation för de museala järnvägarna, ekonomiska förutsättningar, ungdomsverksamhet, tillgänglighet för allmänheten, garantierna för materialets framtida vård etc. och inte minst fullfölja MUS 65:s intentioner om Järnvägmuseet i Gävle.

Kulturrådet kan inte för närvarande ta ställning till hur ett sådant utredningsarbete bör bedrivas. Rådet finner det naturligt med ett samarbete i någon form mellan kulturrådet och riksantikvarieämbetet. Av regeringen har kulturrådet fått en rad omfattande utredningsuppdrag inom olika kulturpolitiska områden, bl. a. inom museisektorn, som tar de ekonomiska resurserna i anspråk för de närmaste åren. En satsning från kulturrådets sida på ett utredningsarbete om museijärnvägarna skulle kräva att särskilda medel tilldelas rådet.

Statens järnvägar har som nämnts utgått från det centrala järnvägmuseets ställning och anför:

Motionärerna synes vilja se järnvägen och dess verksamhet som en separat företeelse. SJ anser däremot att järnvägen även i museala sammanhang bör bedömas som en del av samhället inte minst med hänsyn till järnvägens obestridliga betydelse och nära samband med utvecklingen i näringslivet i övrigt och samhället som helhet. Det ställer sig därför i hög grad motiverat att se också de järnvägmuseala anläggningar som anses ha allmänt intresse som delar av det allmänna museiväsendet. Den naturliga åtgärden borde då bli att inordna i första hand järnvägmuseet i den allmänna museiorganisationen.

Beträffande museijärnvägarnas ekonomiska situation anser riksantikvarieämbetet att ett upprätthållande och en utveckling av nuvarande verksamheter kräver en lösning av de ekonomiska problem som för många järnvägmuseer f. n. utgör ett hinder för verksamheten. Ämbetet anser att det ekonomiska ansvaret för museijärnvägarnas fortbestånd och utveckling i första hand är en lokal och regional angelägenhet.

Statens kulturråd konstaterar att museijärnvägarna i landet brottas med en rad problem av vilka de ekonomiska dominerar. Föreningarna har stora utgifter för inköp och underhåll av materiel, upprustning och underhåll av byggnader i anknytning till banorna, arrende av mark från bl. a. statens järnvägar. De tekniska museerna – centralt såväl som lokalt – samt Järnvägs-museet har, anför kulturrådet, endast kunnat ge museijärnvägarna ett marginellt stöd, oftast i form av expertråd. Avvägning mellan kommunalt och statligt stöd för verksamheten bör göras efter de riktlinjer som gäller för andra kulturfrågor liksom fördelningen av ansvaret mellan centralmu-seerna – Tekniska museet och Järnvägs-museet – och de regionala museerna.

Tekniska museet framhåller att museijärnvägarnas upprustning hittills skett genom föreningsmedlemmarnas egna insatser och att bidrag endast i få undantagsfall utgått från stat eller kommun. Sådana bidrag måste enligt museet komma föreningarna till del för att deras verksamhet skall kunna fortsätta under trygga former. Bidragsgivningen och andra insatser bör enligt skrivelsen kanaliseras genom Tekniska museet, som därigenom skulle ges större resurser till olika former av bevakning, konsultation, service m. m.

I fråga om omedelbart ekonomiskt stöd tillstyrker *riksantikvarieämbetet* att de järnvägs-museer som har akuta ekonomiska svårigheter i avvaktan på en mera långsiktig lösning kommer i åtnjutande av lämpliga stödåtgärder.

Enligt *SJ:s* uppfattning bör statliga åtgärder till stöd för den järnvägs-museala verksamheten i första hand inriktas på järnvägs-museet. *SJ* har i linje härmed i anslagsframställningar 1975 och 1976 begärt ersättning för drift-, underhålls- och kapitalkostnader som är hänförliga till museet i Gävle. Om statsmakterna skulle vara beredda att stödja också annan järnvägs-museal verksamhet har *SJ* ingen erinran mot det.

Utskottet

I motionerna 1975/76:580 och 1975/76:1341 tas upp frågor som rör den järnvägs-museala verksamheten. Båda motionerna syftar till att förbättra betingelserna för de lokala och regionala museijärnvägsföreningarna. Motionen 1341 berör även järnvägs-museet i Gävle, som i organisatoriskt hänseende utgör en enhet inom statens järnvägar.

Utskottet kan konstatera att det på skilda håll i landet visats stort intresse att samla, bevara och upprusta järnvägs-materiel från de smalspåriga järnvägar-arnas tid. Därom vittnar den livliga aktiviteten i ett antal på privat initiativ bildade museijärnvägsföreningar. Omfattningen av verksamheten skiftar, men inte så få nedlagda bandelar trafikeras periodvis.

Av motionerna – liksom av remissyttrandena – framgår att museiföreningarna i allmänhet har stora ekonomiska problem. Järnvägsvagnar och

lok erbjuder genom sin storlek särskilda problem för museiverksamhet. Utgifterna för att förvärva och bevara materiel av detta slag är naturligen oftast höga. Det råder vidare oklarhet om det ekonomiska ansvaret för verksamheten. Ett annat problem är att museiföreningarna för att skaffa sig inkomster använder den rullande materielen i trafik i sådan utsträckning att vagnar och bandelar slits hårt. Det museala värdet sjunker givetvis genom att delar efter hand måste bytas ut och ersättas, men mot detta får ställas det värde som ligger i att materielen fortfarande begagnas. Statens kulturråd påpekar i sitt yttrande att de olika museijärnvägarna konkurrerar hårt sinsemellan om den begränsade rullande materiel som finns tillgänglig.

Riksantikvarieämbetet vitsordar i sitt remissyttrande järnvägarnas avgörande betydelse för landets kulturella och ekonomiska utveckling och anser det angeläget att ge akt på det kulturhistoriska värdet hos de nedlagda järnvägarna. Ämbetet anser mot denna bakgrund att museiföreningarna gör en angelägen insats genom att bevara och levandegöra kommunikations- och teknikhistoria. Statens kulturråd menar att verksamheten har uppenbara kulturhistoriska dimensioner. Museijärnvägarna representerar enligt kulturrådet en avancerad, aktiv och decentraliserad amatörverksamhet som stämmer väl med de kulturhistoriska målen. Motionärernas önskemål om en utredning av de smalspåriga järnvägarnas museala värde resp. en översyn av ekonomi- och samordningsfrågor stöds av riksantikvarieämbetet och statens kulturråd. Statens järnvägar anser att järnvägs museet i Gävle i första hand bör inordnas i den allmänna museiorganisationen och att det därefter inom denna organisation bör övervägas vilka insatser som kan vara motiverade beträffande andra järnvägs museala anläggningar.

Utskottet är medvetet om att de problem som påtalas i motionerna endast avser en del av de kommunikationshistoriska samlingarna. Motsvarande problem kan antas föreligga beträffande bevarandet av andra äldre samfärdsmedel och trafikmiljöer. Utskottet anser det ändå befogat att i särskild ordning få museijärnvägarnas situation ytterligare belyst. Med anledning av yrkandena under punkt 1 i motionerna 1975/76:580 och 1975/76:1341 bör riksdagen enligt utskottets uppfattning hemställa hos regeringen om en kartläggning av museijärnvägsföreningarnas verksamhet och en utredning av förutsättningarna för bevarande av den materiel och de trafikmiljöer föreningarna tagit till vara.

Verksamheten vid järnvägs museet i Gävle har övervägts av 1965 års musei- och utställningssakkunniga. Riksdagen har så sent som 1974 och 1975 haft att ta ställning till detta specialmuseums organisatoriska ställning. Med hänsyn härtill finner utskottet det inte påkallat att låta det kartläggnings- och probleminventeringsarbete som förordas av utskottet innefatta även järnvägs museets verksamhet.

I avvaktan på ytterligare underlag för en bedömning av läget är utskottet inte berett tillstyrka att riksdagen gör några uttalanden om statligt stöd till museiföreningarna av den art som föreslås i motionerna 1975/76:580

och 1975/76:1341. Yrkandena 2 i båda motionerna bör därför avslås av riksdagen.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet

1. att riksdagen med anledning av motionerna 1975/76:580, yrkande 1, och 1975/76:1341, yrkande 1, hos regeringen anhåller om den av utskottet angivna kartläggningen och utredningen,
2. att riksdagen avslår motionerna 1975/76:580, yrkande 2, och 1975/76:1341, yrkande 2.

Stockholm den 23 november 1976

På kulturutskottets vägnar

GEORG ANDERSSON

Närvarande vid ärendets slutbehandling: herrar Andersson i Lycksele (s), Sundman (c), Nilsson i Agnäs (m), Leander (s), Eriksson i Ulfsbyn (c), Green (s), fru Fränkel (fp), fru Johansson i Uddevalla (s), herrar Norrby (c), Sörenson (s), fru Diesen (m), herr Alsén (s), fru Göthberg (c), herrar Bladh (s) och Richardson (fp).