

# MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV  
0413-137 07, 070-607 76 44; [info@museibanorna.se](mailto:info@museibanorna.se); [www.museibanorna.se](http://www.museibanorna.se)

## Museijärnvägen<sup>1</sup>

### 1. Förord

Detta dokument vill på några få sidor ge en allmän kunskap om museijärnvägar, deras verksamhetsidé, organisation, arbetsformer och ekonomi. Framställningen är koncentrerad och översiktlig och många detaljer har utlämnats. Uppgifter om enskilda museijärnvägar kan enkelt nås via MRO:s hemsida ([www.museibanorna.se](http://www.museibanorna.se)) eller "Postvagnen" ([www.sjk.se](http://www.sjk.se)). Båda dessa har adresser till de enskilda föreningarnas hemsidor.

### 2. Begreppet

Det finns ingen officiell definition eller på annat sätt sanktionerat begrepp "museijärnväg". Utredningen Museijärnvägar (SOU 1979:18) använder följande:

*Med museijärnväg betecknas en järnväg där det primära syftet med verksamheten är att återskapa en äldre järnväg och där regelbunden annonserad trafik för allmänheten förekommer.*

En museijärnväg är alltså en järnväg i ordets äldre betydelse. Med nutida beteckningar är museijärnvägen både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Denna definition är varken heltäckande eller invändningsfri, men fyller sitt syfte i de flesta sammanhang.

Den citerade utredningen använder även begreppet "turistjärnväg" för att beteckna järnvägar där resenären betalar för själva reseupplevelsen och inte för att komma från A till B, men där verksamheten saknar historiska ambitioner. Det bör kanske även nämnas att det finns museijärnvägar (enligt ovan använda definition, de använder sig dock ej själva av denna benämning) som ingår som en del av ett friluftsmuseum och som helt drivs med anställda. Det senare innebär

---

<sup>1</sup> MRO:s huvudhandläggare av detta dokument: Sven Fredén; [sven.freden.utsikt@wasadata.net](mailto:sven.freden.utsikt@wasadata.net). Redigeringen avslutad 22 augusti 2010.

höga personalkostnader, vilket gärna leder till förenklingar som går ut över den historiska trovärdigheten.

Under de drygt femtio år som museijärnvägar funnits har det då och då dykt upp förslag om att någon (oklart vem) skulle kvalitetssäkra (certifiera) museijärnvägarna enligt vissa fastställda kriterier ("leg. museijärnväg"?). Orsaken är att man uppfattat att vissa, som kallat sig museijärnväg, avlägsnat sig alltför långt från det ursprungliga konceptet. Förslaget har dock allmänt bedömts ha tveksamt värde och vara svår genomförbart.

### 3. Museijärnvägarnas historia

Museijärnvägen är en nutida företeelse. Man kan säkert hitta tidiga föregångare om man rotar i historiens kökkenmödding men den första museijärnvägen i nutida form etablerades i Storbritannien 1951 och i Sverige åtta år senare. I viss mening föddes museijärnvägarna ur de engelska kanalerna eftersom de som startade de första museibanorna tidigare hade engagerat sig i bevarandet och restaureringen av Englands små vattenvägar.

Sveriges första museijärnväg grundades 1959 av medlemmar inom den då ett år gamla Svenska Järnvägsklubben (SJK) och fick namnet Östra Södermanlands Järnväg med akronymen ÖSlJ. Dess syfte (verksamhetsidé) är formulerade på följande sätt i stadgarna: *Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (signatur ÖSlJ) med säte i Mariefred är en ideell förening som har till uppgift att samla, bevara, renovera och i drift visa materiel från landets järnvägar med 600 mm spårvidd i form av ett museum kallat Östra Södermanlands Järnväg.* Inspirationskälla och föregångare var de två då redan etablerade "Preserved Railways" i Wales; Talylyn Railway (1951) och Ffestiniog Railway (1954). Som svensk beteckning på denna nya företeelse uppfann man ordet museijärnväg, alltså järnväg<sup>2</sup> med attributet musei<sup>3</sup>. Från början ville man gärna tona ned betydelsen av delen "järnväg"; man hävdade att verksamheten vid ÖSlJ skedde under "järnvägsliknande former", men alls icke var en järnväg i konventionell mening. Redan när ÖSlJ flyttat från Lina Bruk till Mariefred (1967) stod det dock klart att verksamheten fått en sådan karaktär och omfattning att den måste betraktas som järnväg i legal mening. Denna klassificering gäller i dag för alla liknande aktiviteter med icke alltför blygsam verksamhet.

Det är nu alltså mer än femtio år sedan Sveriges först och världens tredje museijärnväg skapades. Efter en försiktig start har antalet museijärnvägar och deras verksamhet vuxit kraftigt. I dag finns ungefär 600 museijärnvägar i hela världen varav det helt övervägande antalet i Europa (antalet är osäkert, många är mycket små, flera bör nog närmast kallas turistjärnvägar<sup>4</sup>).

<sup>2</sup> *Järnväg* är ej definierat i svensk författningstext. Det framgår dock att Järnväg är en delmängd av *spåranläggning* (JvSFS 2005:2). I tysk författningstext är Eisenbahn en delmängd i Schienenbahnen dit då räknas, förutom Eisenbahnen, även Strassenbahnen, Magnetschwebebahn med flera. I England har lagstiftarna koncentrerat sig på att dra en skarp och entydig gräns mot den företeelse som brukar kallas trädgårdsjärnväg.

<sup>3</sup> Med tanke på ordet museums något oklara och delvis dubiösa innebörd kan man diskutera detta val. De flesta länder har undvikit ordet när de skulle namnge det begrepp som i Sverige benämns museijärnväg.

<sup>4</sup> Gränsen mellan museijärnväg och turistjärnväg är mycket oskarp, många turistjärnvägar har

I Sverige finns 19 museijärnvägar (inklusive museispårvägar med liknande syfte) anslutna till museijärnvägarnas paraplyorganisation, MRO (Museibanornas RiksOrganisation). Dessa järnvägar omsätter tillsammans 18 MSEK och besöks av ca 130 000 personer årligen. Utöver dessa 19 finns minst lika många likartade banor med relativ blygsam verksamhet. Några museijärnvägar är en del av en bevarad industrialanläggning som visas för besökare. Därutöver finns ett antal privatägda ”hobbybanor” för ägarens förströelse och i några fall även för dennes interna transportbehov.

EU har tagit frågan om järnvägarnas roll i framtidens Europa på stort allvar och de direktiv som presenterats i de tre olika ”paketen” är både djupgående och omfattande. Största delen av paketens innehåll utgörs av direktiv rörande kompatibilitet och konkurrensneutralitet och som inte har relevans eller ens är förenliga med museijärnvägarnas verksamhet. Museijärnvägarnas paraplyorganisation på europeisk nivå, Fedecrail<sup>5</sup>, har försökt utverka undantag för museijärnvägar och försökt få EU att genom The European Rail Agency (ERA) påverka staternas lagstiftning i samma riktning. EU:s olika organ har genomgående varit mycket positiva, men det konkreta resultatet har nästan uteslutande stannat vid välvilliga uttalanden.

Under de femtio år som museijärnvägarna existerat har det vuxit fram nationella lagar, praxis och traditioner och även om ländernas museijärnvägar verkar rätt likartade finns det väsentliga nationella skillnader. Gemensamt är att de alla drivs med ett stort inslag av obetalda entusiaster och att målet, att återskapa och visa en gammal järnväg i drift, är gemensamt. Dock är organisationsformer, kompetens och grad av eget ansvar högst varierande. Här skall inte dessa skillnader diskuteras, vi nöjer oss med att konstatera att Sverige hör till den grupp av länder där museijärnvägar betraktas som järnvägar och inte i något väsentligt avseende skiljer sig från andra järnvägar med traditionella transportuppgifter varken vad avser rättigheter eller skyldigheter.

#### 4. Museijärnvägens ramar och förutsättningar

Vilken järnväg vill – eller kan – man bygga upp och representera? För de två första museibanorna i Wales var detta i början inget problem; de övertog existerande järnvägar och drev dessa vidare. Det innebar dock inte att man kunde eller ville behålla dem i det skick de hade vid övertagandet. Säkerhet, ekonomiska skäl och kanske framförallt tillströmningen av besökare som ville åka, tvingade fram ny infrastruktur, nya vagnar och lok. Dessutom ställde den nya verksamheten ökade krav på utrymmen för skötsel av fordon och för verkstad samt personallokaler. Det sistnämnda var viktigt, eftersom personalen inte längre rekryterades lokalt utan bestod av föreningsmedlemmar som oftast bodde långt från järnvägen. Alla dessa förändringar och tillskott betydde dock att man avlägsnade sig allt längre från den ursprungliga banans egenskaper,

---

ånglok, men i övrigt inget av nämnvärt järnvägshistoriskt intresse.

<sup>5</sup> Fedecrail är en paraplyorganisation för de europeiska museijärnvägarnas nationella paraplyorganisationer. Det finns även en global sådan organisation: The Internationell Association of Heritage and Tourist Trains and Trams (TINHATT).

miljö och atmosfär. En av de stora utmaningarna har varit att trots ökad publik och ökade krav på säkerhet och service, kunna bibehålla något av den ursprungliga järnvägens primitiva småskalighet och charm.

För de senare tillkomna museijärnvägarna var det dock få som hade möjlighet att överta en hel, befintlig järnväg. Oftast fick man nöja sig med en del av en större järnväg och man fick därmed även en egen identitet som järnväg, på gott och ont. Av naturliga skäl kom praktiskt taget alla dessa nyblivna banor att få småbanekaraktär, även om vissa gärna visar upp lok och andra fordon med ursprung från huvudlinjer.

För att få en trovärdig järnväg måste man välja en bestämd tidsperiod som skall prägla trafik och infrastruktur. De flesta museibanor har valt att återspegla en period något årtionde efter andra världskriget. Det finns flera skäl till detta: vid denna tid fanns fortfarande ett stort antal småbanor kvar med delvis gammal materiel och en hel del av detta var bevarat och kunde räddas till eftervärlden av museibanorna. Förstatligandet som då pågick eller var genomfört, innebar att fordon flyttades mellan olika tidigare privata banor och man kan lättare hävda att just detta lok och dessa vagnar faktiskt en gång gick på just denna bana även om deras ursprungliga hemvist var någon helt annanstans. Man kan inte heller bortse från att många aktiva medlemmar kan känna en viss nostalgi från just denna period. Några banor har dock en så pass stor och diversifierad fordonsflotta att de även kan presentera en tidigare period, till exempel tidigt 1900-tal. Infrastrukturen är givetvis densamma men denna har å andra sidan inte förändrats på samma påtagliga sätt som fordonen mellan till exempel 1910 och 1950.

I de flesta fall har man trots den utskrotning som skedde i samband med förstatligandet kunnat bevara något för ursprungsbanan speciellt lok och i vissa fall även speciella vagnar. Detta är naturligtvis ännu mer påtagligt på de museijärnvägar vars verksamhet baseras på aldrig förstatligad privatägd bana.

Vissa museijärnvägar har en infrastruktur som inte är rester av någon historisk järnväg utan är byggd just som museijärnväg. Man har då, i stället för en specifik bana, valt att visa en hel grupp järnvägar som utmärks av sin spårvidd och eventuellt även andra karakteristika. Fordon och andra föremål måste (eller borde!) då inte stamma från en given bana; man bygger upp en egen järnväg och specificerar vilka föremål som hör dit.

Som redan nämnts behöver en museijärnväg stora lokaler, lokaler som många gånger inte finns på stationerna efter den sträcka man valt till museijärnväg. Man har visserligen försökt att välja en sträcka som innefattar åtminstone någon större station med lokstall och helst även verkstadsbyggnader etc., men detta har inte alltid varit möjligt. Lokaler för verkstad och härbärgering av fordon är kostsamt och inte alldeles enkelt att infoga på en liten landsortsstation utan att den förlorar i trovärdighet.

## 5. Vad museijärnvägen levererar

Museijärnvägen levererar huvudsakligen inom tre områden:

1. Visningen har formen av en resa på museijärnvägen. Denna visning är interaktiv det vill säga resenären deltar aktivt i flera olika moment av resan.
2. Bevarande, renovering och även rekonstruktion av historiska föremål.
3. Bevarande och spridning av kunskap om de gamla järnvägar som utgör förebilden för museijärnvägarna och om sådana äldre arbetsmetoder som används inom museijärnvägarna.

### *5.1 Visningen*

Visningen i form av en resa är museijärnvägens viktigaste publika produkt. Syftet är att besökarna ska uppleva en resa som den kunde ha skett för länge sedan och förhoppningsvis också lära sig något om den gamla järnvägens betydelse, teknik och organisation. Eftersom försäljningen av biljetter till denna resa är så pass framgångsrik, trots de i jämförelse med vanliga museer ganska höga priserna, kan man nog påstå att denna typ av visning är uppskattad. Tyvärr är dock våra kunskaper om besökarnas utbyte mycket bristfälliga. Var det en stunds förströelse eller fick man med sig något mer?

För besökarna är inte bara resan viktig utan även det man ser och upplever på stationerna. Museijärnvägen och dess verksamhet kan ses som uppdelad i tre zoner:

1. Den del som direkt upplevs av besökarna och som besökarna interagerar med: vagnen, loket, stationshuset, spåren på personbangården.
2. Den del som besökarna kan iaktta på avstånd eller genom någon form av filter: trafikexpeditionen, lokstallet på avstånd.
3. Den del av verksamheten som inte (direkt) vänder sig till besökarna (men vars resultat besökarna får ta del av): den som sker i verkstad, lokstall och vagnhallar.

Det är viktigt att zon 1 och delvis även zon 2 gör ett trovärdigt intryck; besökarna skall uppleva att de befinner sig på en järnvägsstation vid den tid som museijärnvägen vill representera.

Det valda visningskonceptet har uppenbarligen vissa speciella problem. Ett konventionellt museum har en symbolisk eller reell skärm mellan det förevisade och iakttagarna. Ett bra exempel är dioramaten (t ex Biologiska museet utanför Skansen och dess efterföljare) där naturscenerierna kan studeras utan att andra besökare kliver omkring i bilden. Ett annat, nästan övertydligt exempel på hur besökarna rör sig i dioramaten utan att vara en del av detta är Jorvik Viking

Centre (York) där besökarna får sätta sig i "tidsvagnar" och färdas genom "tidstunneln"<sup>6</sup>. När besökarna själva medagerar i visningen stör detta ofrånkomligen upplevelsen av det historiska resandet samtidigt som det i många avseenden ökar reseupplevelsen. Även personalen har möjligheter att spela med i det historiska scenariot men måste alltid i första hand tänka på säkerheten och på att följa de regler som gäller, även när detta strider mot det historiska kravet. I och med man inte har rummet uppdelat i en zon för besökare och en för skådespelet måste man vara mycket försiktig med förklarande skyltar och andra pedagogiska hjälpmedel som inte passar in i bilden av den gamla järnvägen.

## 5.2 Bevara föremål

Museijärnvägen är en del av det kollektiva minnet, kulturarvet och har som mål att visa och demonstrera ett avsnitt av vår historia på ett så mångfacetterat, korrekt och förståeligt sätt som möjligt. Därvid används såväl gammal hårdvara (fordon, infrastruktur) som mjukvara (styrsystem för järnvägstrafiken). Detta betyder att investeringar i infrastruktur och fordon oftast motiveras av ökat kulturellt utbud och endast sällan av tekniska och ekonomiska skäl.

Framför allt när det gäller fordon kan man behöva göra val som inte alltid är enkla. Varför skall man spara föremål överhuvudtaget? Inom museidiskursen brukar man anföra följande skäl för föremålsbevarande:

1. Föremålet är ett totem, ett monument, en relik och finns i en skattkammare.
2. Föremålet bär på hittills okänd kunskap, är ett forskningsobjekt.
3. Föremålet åskådliggör eller ingår i ett åskådliggörande av en äldre process, upplevelsekultur och har ett pedagogiskt värde (folkbildningstanken publiken är "icke specialisten").

Det är inte alltid självklart i vilken grupp ett föremål skall placeras och för museijärnvägen kan detta vara ett svårt val. Många museijärnvägsföreningar har i sina stadgar formuleringar med innebörden att man skall bevara och i drift visa äldre järnvägsföremål oftast då med en uttalad begränsning av urvalet ("i första hand föremål/fordon från banorna XyzJ och YxzJ" etc.). En sådan paragraf kan tolkas så att man bevarar endast sådana artefakter som kan ingå i och visas upp i samband med trafiken eller att man bevarar artefakter inom den givna ramen även om dessa inte kan eller bör användas i trafik. Orsaken till detta kan vara att föremålet inte passar in i den valde trafikformen eller tidsperioden, att föremålet är i icke fungerande skick och att det av någon anledning anses bör bevaras i detta skick, att föremålet är så värdefullt att det inte bör utsättas för de risker och det slitage som en användning medför. För att kunna visa dessa föremål för besökarna måste museijärnvägen komplettera järnvägen med dess historiska trafik med ett konventionellt museum.

---

<sup>6</sup> Konceptet har funnits i nära hundra år på nöjesparkerna; skräcktåg (Blå tåget), sagotunneln etc.

Det är givet att bevarandet, liksom all annan verksamhet vid museijärnvägen, i stor utsträckning styrs av krassa praktiska skäl. Vid avvägningen mellan olika prioriteringar måste man alltid ta hänsyn till järnvägens resurser och åtgärdernas effekt på längre sikt. Hur förändras de ekonomiska förutsättningarna och medlemsaktiviteten? Museijärnvägarnas paraplyorganisation Fedecrail har utgivit normer för bevarandeverksamheten, där man framför allt ställer krav på dokumentation och på användning av historiska metoder och historiskt korrekt material. Dessa normer som under rubriken The Riga Charter antagits av de flesta av Fedecrails medlemmar har även registrerats bland liknande internationella normer inom UNESCO.

### *5.3 Bevara kunskap*

I museijärnvägen ingår inte bara materiella ting (hårdvara) utan även allt det som kan betecknas som mjukvara: regler för verksamheten, kunskaper om föremål och drift, kunskapsöverföring till besökare/resenärer. Kunskap behövs för att gestalta den gamla järnvägen på ett korrekt sätt och för att underhålla och nyttja de gamla föremålen, vilket betyder att de skall fungera på samma sätt som när de ursprungligen användes. Det är bara en bråkdel som visas utåt, det mesta av den kompetens som behövs för att få verksamheten att fungera tar sig aldrig några för besökaren synliga uttryck.

De som kör fordonen och de som sköter dem (på museijärnvägarna är det oftast samma personer) skall inte endast ha insikten utan även behärska de nödvändiga färdigheterna, handens kunskap. Kunskaperna är även nödvändiga för att kunna underhålla, reparera och i vissa fall rekonstruera de gamla fordonen och den gamla infrastrukturen. Detta blir allt viktigare allteftersom tiden går och den aktuella och nödvändiga kunskapen försvinner från det kommersiella yrkeslivet. Allt mer kommer den för trafik med de äldre fordonen nödvändiga kunskapen bara att finnas hos museijärnvägens personal liksom i vissa mån även den kunskap som måste finnas för att kunna på ett korrekt sätt återskapa den gamla järnvägen och dess miljö. En följd av detta är att museijärnvägarna i allt större utsträckning måste lita till egna verkstäder och andra resurser för underhåll av fordon och infrastruktur och då framför allt äldre signalsäkerhetsanläggningar. Ett undantag är (vilket kanske förvånar) ånglok; det finns i dag en liten men sakta ökande produktion av ånglok huvudsakligen för museijärnvägar och turistjärnvägar. Mest är det smalspårslok, men även några mycket stora normalspårslok har antingen tillverkats från noll eller med utnyttjande av vissa delar från äldre maskiner. Det är i dag alltså inget problem att beställa ett nytt ånglok och även få ett sådant konstruerat – förutom pengar. Ånglok är i och för sig inte dyrare än andra moderna spårburna fordon men för en museijärnväg i Sverige är kostnaden i de flesta fall förmodligen oöverstiglig.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att den kunskap om gammal teknik och gammalt hantverk som museijärnvägens aktiva medlemmar förvärvar är i många fall unik. Alla dessa metoder finns beskrivna men dessa beskrivningar blir i många fall obegripliga om man inte får tillfälle att praktiskt tillämpa dem

och dessutom finns alltid sådana moment som inte kan verbaliseras; handens kunskap. Även inom museijärnvägsvärlden är denna kunskap en bristvara; vissa moment utförs ofta och kompetent bara vid en verkstad. Under senare år har därför flera banor börjat ge ut enkla kompendier med råd och anvisningar samt även anordnat kurser. (Här finns tydliga likheter med byggnadsvårdssektorn!)

En annan viktig kunskap är naturligtvis den om de gamla järnvägar som utgör förebilden för museijärnvägarna, en kunskap som man bland annat fått i samband med att man dokumenterat bevarade föremål, framför allt fordon.

## 6. Museijärnvägens ekonomiska förutsättningar och organisation

Den gamla järnvägen var personalintensiv och museijärnvägen är det i ännu högre grad. Trafik med gammal och underhållskrävande materiel, en oftast alldeles för stor och diversifierad fordonspark i förhållande till trafikomfattningen samt krävande och ambitiösa restaureringar kostar både i personaltid och i pengar. Detta leder till att nästan ingen museijärnväg kan finansieras på biljettintäkter och inkomster av försäljning av souvenirer och kaffe. Det finns i utlandet museijärnvägar som drivs på kommersiella grunder men dessa är då kraftigt subventionerade av samhället.

Alla (nästan?) museijärnvägar har startat genom att några entusiaster har börjat i liten skala men oftast med stora ambitioner och dessa pionjärer har fått med sig flera intresserade. Dessa utgör järnvägens största – och nödvändiga – tillgång, en intresserad, ambitiös och i många avseenden mycket kunnig arbetskraft.

De flesta museijärnvägar har sedan fortsatt att drivas av ideella krafter, ofta med stöd från samhället. När verksamheten vuxit har de frivilliga krafterna inte räckt till. Man har då varit tvungen att även anlita anställda, men grunden för verksamheten är fortfarande hos den ursprungliga organisationen. Det bör dock nämnas att det finns undantag, några enstaka banor drivs rent kommersiellt (dock inte i Sverige). Dessa har då några få, för trafiken lämpade ånglok och en standardiserad vagnpark köpt väl begagnad från någon ”vanlig” järnväg. I Frankrike drivs fyra turistjärnvägar/museijärnvägar med äldre material av Veolia Transport på uppdrag av och med stöd från regioner och kommuner.

Beroendet av frivillig, oavlönad arbetskraft har både för och nackdelar. Fördelarna är i första hand att denna arbetskraft har ett stort engagemang och lojalitet mot verksamheten och att de från sitt ordinarie arbete för med sig ett ofta mycket stort kunnande och ett omfattande kontaktnät. Genom att alla jobbar gratis har man möjlighet att till verksamheten knyta kompetenser som en liten järnväg aldrig skulle ha råd att betala. Svårigheten med den frivilliga arbetskraften är nog främst att den kräver en kompetent ledning. Eftersom varken en löneökning eller hot om avsked fungerar måste mer subtila övertalningar användas för att förmå de aktiva att utföra tjänster som kanske inte ligger högst på deras lista över intressanta arbetsuppgifter. Det hävdas stundtals att allteftersom de kommersiella ångloken försvinner in i det förgångnas skuggvärld skulle nyrekryteringen av aktiva medlemmar vid våra



museibanor att minska och till sist försvinna. Erfarenheten visar dock att det finns många andra skäl än ångloksnostalgi för att finna intresse i museibanornas verksamhet. Gammal teknik och gamla procedurer intresserar många och ofta just de som inte upplevt dessa företeelser ”på riktigt”.

Det har ibland diskuterats om och i så fall i vilken omfattning man skall kompensera de aktiva/frivilliga för deras direkta kostnader i samband med arbetet. Detta kan leda till svåra avvägningar och även inflammerade debatter och de svenska museijärnvägarna har – liksom de flesta utländska – valt att erbjuda gratis övernattning samt i vissa fall direkta resekostnader i samband med uppdrag för järnvägen på annan ort än järnvägen.

Vilken omfattning har dessa obetalda insatser? Museijärnvägarna har i genomsnitt ca 60 aktiva men deras aktivitet varierar mycket kraftigt, från några få dagar till kanske 100 per år. I genomsnitt sker per järnväg 300 dagsverken i trafik (operativa arbetsuppgifter), i annan verksamhet kanske 1000 (mycket osäker statistik för övrig verksamhet). Antalet dagsverken per trafikdag varierar beroende på antalet tågsätt i drift, antalet bevakade stationer och behov av avlösande personal. Det lägsta antalet är normalt fem och någon bestämd övre gräns finns inte. I Sverige behöver några museijärnvägar något över tjugo i tjänst en ordinarie trafikdag och för speciella arrangemang kan det behövas fler än femtio<sup>7</sup>.

De svenska museijärnvägarnas omsätter årligen ca 18 Mkr det vill säga strax under en miljon per järnväg. Intäkterna kommer i huvudsak från biljetter, i genomsnitt 500 tusen kr per järnväg och år, kaffe och souvenirer bidrar i snitt med 200 tusen och resten är olika former av projektbidrag och lönebidrag. Projektbidragen varierar i storlek från ingenting (flesta år) till för någon järnväg något år utgöra över hälften av järnvägens omsättning. Bidrag till driften förekommer endast undantagsvis och då med mycket små belopp. Tidigare förekom att kommunen ställde upp med arbetskraft betald med sysselsättningsmotiverade medel, men detta förekommer inte i dag. Däremot har flera museijärnvägar anställd med bidrag. Dessa utgör ett mycket välkommet tillskott för sådana sysslor som inte lockar frivillig arbetskraft; skötsel av hus och trädgård, i vissa fall kontorsgöromål.

Museijärnvägarnas ekonomi framgår av nedanstående tabell. De siffror som ingår i denna är medeltal för MRO medlemmar och sammanställningen kan ses som en presentation av ekonomin hos en svensk ”medelmuseijärnväg” (alla siffror avser ett år). Nedanstående tabell avser alltså den fiktiva museijärnvägen SvenkMedelMuseijärnväg, SMMJ.

---

<sup>7</sup> Dessa siffror baseras på enkäter bland MRO medlemmar 2006 och 2010 kompletterad med skattningar av ofullständiga uppgifter och av den verksamhet som bedrivs av museijärnvägar ej anslutna till MRO.

### Museijärnvägarnas ekonomi (alla belopp i kkr)

Antal resenärer	9000 st
Personkm	265 000 km
Trafikintäkter	500
Intäkter från försäljning (netto)	170
Medlemmar netto	100
<b>Summa intäkter</b>	<b>770</b>
Kostnader för trafik	30
Löpande underhåll fordon, verkstad	90
Underhåll bana	160
Fastigheter, drift och underhåll	160
Marknadsföring	40
Lönekostnad* (netto, exkl bidrag)	150
Övriga löpande kostnader	100
Renovering och rekonstruktion nya objekt (exkl ev projektbidrag)	30
Avsättning till lokpanna	10
<b>Summa utgifter</b>	<b>770</b>

\*Anger kostnader för lönebidragsanställda som utför uppgifter skilda från järnvägstrafiken.

Det kan i detta sammanhang vara anledning att något beröra i vilken omfattning museijärnvägens bidrar till den lokala ekonomin. Denna fråga har ej varit föremål från någon djupare analys i Sverige, men i andra länder har flera uppsatser som behandlar detta ämne publicerats och i Wales har nyligen lagts fram en doktorsavhandling över detta tema. Respondenten visar där att en överraskande stor del av museibanans intäkter stannar i lokalsamhället vilket bland annat kan förklaras av att inga vinster tas ut samt av att en stor del av inköpen görs lokalt. Medlemmarna som är verksamma vid järnvägen spenderar även en hel del pengar lokalt för mat m.m. De projektbidrag som museibanan i vissa fall får erhålls i huvudsak ur källor utanför den lokala ekonomin.

## 7. Framtiden

Museijärnvägen har ju tagit som sin uppgift att bevara och förståeligöra systemet järnväg genom att visa föremål och procedurer i sitt sammanhang och på detta sätt göra den gamla järnvägen begriplig och möjlig att uppleva. Denna verksamhet innefattar alltså dels ett bevarande av artefakter och kunskaper, dels en publik aktivitet som ställer sina speciella krav. Teoretiskt kan den första delen av projektet genomföras utan publik eller med en minimal publik bestående av tåghistoriskt intresserade och kunniga personer. För

museijärnvägarna vore en sådan utveckling förenad med stora problem. Inträdesavgifterna/biljetterna ger tillsammans med försäljning av souvenirer med mera, nödvändiga inkomster. Det är inte heller lätt att övertyga bidragsgivare att stödja verksamheten om den inte har några mottagare för den kunskap man förmedlar. Man kan nog förutsätta att även i framtiden kommer museijärnvägarnas verksamhetskoncept väsentligen vara oförändrat och att man måste attrahera en rimlig mängd besökare.

Vårt historiska arv – det kollektiva minnet – utgörs av en kunskap och ett minne hos människor. Minnen bleknar och minnesbärarna försvinner och minnena måste föras över mellan människor och generationer. Detta kan ske genom berättelser, genom bilder och genom föremål som illustrerar en gången tid. Traditionellt har museerna tagit sig an föremålen som kunskapsbärare och kunskapsöverförare. Föremålens budskap kan vara lätta att tillägna sig men de måste oftast tolkas för att de skall berätta hela sin historia. Denna tolkning kan ofta bli tydlig och lättillgänglig genom att föremålen visas i sitt sammanhang, har en funktion och ingår i ett system. Detta koncept är varken nytt eller oprövat; ovanligt är att alla föremålen i samlingen fogas in i ett reellt, fungerande system där allting sker ”på riktigt”.

I museijärnvägarnas barndom var ångloksnostalgin påtaglig. Det gavs ut påkostade planschverk om ”De sista ångloken” och alla var övertygade om ”live steam” tillhörde en förgången tid. När några amatörer fick liv i några ånglok väckte detta stor uppmärksamhet och eftersom alla yrkesmän förklarade att detta endast var tillfälliga dödsriktningar kom människor för att titta på dessa sista exemplar av ett utdöende släkte. De som inte kom av nostalgiska bevekelsegrunder eller för att beskåda en bisarr hobby upplevde nog ångtåget med samma glada förtjusning som Carl Jonas Love Almquist efter sin första järnvägsresa 1860 i Belgien: ”...Framst löper eldvagnen som drar, efter kommer en rad af vagnar med passagerare uti...”.

Eftersom de första museijärnvägarna av naturliga skäl fanns i hårt nedslitna och delvis ganska förfallna miljöer fanns det nog även ett stort mått av ruinnostalgi som drog besökare. Under de drygt femtio år som gått sedan dess har ånglok blivit vanliga, om inte i reguljär trafik så på ett stort antal museibanor och i utflyktståg. I dag karakteriseras museibanorna av väl underhållna fastigheter och någon ruinnostalgi finns knappast kvar. Fordonen är välfungerande och prydliga, banan oftast av hög klass och signalsäkerhetssystemen oftast betydligt bättre och mer utvecklade än de som fanns på ”den gamla tiden”. Trots detta är besöksantalet vikande eller ganska stationärt över tiden; det finns stora fluktuationer mellan enstaka år. Detta kan ju ha flera orsaker, en är att attraktiviteten hos olika typer av besöksmål varierar mellan tidsperioder. Många monument som under punschpatriotismens tid bara måste besökas lockar knappast någon i dag; en roman eller en film kan plötsligt göra någon ganska alldaglig och svårförståelig miljö till ett stort besöksmål.

Det har hävdats att vi i Sverige saknar intresse för teknikens historia. Detta kan

kanske vara sant om man jämför med Storbritannien. Alla nationer har en tendens att vilja komma ihåg epoker då deras namn var stort och känt. För Englands del är industrialismens framväxt en sådan tid då England var störst och mest framstående utan egentlig konkurrens från andra länder. Detta kan förklara de storslagna teknikhistoriska friluftsmuseerna och deras enorma popularitet och engelsmännens notoriska intresse för allt som är ångdrivet. Eftersom vikingatiden fått dåligt rykte efter Tegnens tid är det vår allmogekultur som den manifesterats av Hazelius och Karl-Erik Forslund som blev vår stolthet.

Från början ansåg de svenska museijärnvägarnas ledningar att flertalet av besökarna kom av nostalgiska skäl, för att de var mycket intresserade av tåghistoria eller för att de behövde roa barnen någon timma. Veterligen finns det inga studier som visar om dessa grupper dominerar bland besökarna (utom möjligen barnfamiljerna). Klart är emellertid att antalet nostalgiker kommer att minska (för banor med tåg före 1930 har de redan gjort det) och att antalet som vill allvarligt försjunka i äldre järnvägsteknik är alltför få för att tillfredsställa museijärnvägarnas behov. Intresset för järnvägens historia ökar knappast, konkurrensen om barnen och deras familjer ökar däremot genom att allt fler besöksmål med allt attraktivare erbjudande kommer in på marknaden.

Museijärnvägar kommer i framtiden att få ökad konkurrens från andra besöksmål som får större attraktivitet dels på grund av ett mer spännande utbud och större mångsidighet dels på grund av nya trender och fokus på nya objekt för kulturintresset. Det går att räkna upp ett antal åtgärder som kan antas öka publikens intresse; desto mer som alla säkert provats förr på en annan scen och i en annan tidsålder. Hazelius – detta namn som alltid återkommer i dessa sammanhang – hade visioner om att hela Skansen skulle präglas av teater. Överallt skulle allmoge och kungar och krigare röra sig och besökaren skulle inlemmas i historiens skeende eller åtminstone känna historiens vingslag fladdra om örönen. Alla av den tidens tongivande kulturpersonligheter var inte lika entusiastiska och i dag skulle man kanske använda epitetet Disneyland. Det är påtagligt att man vid denna tid inte ansåg sig behöva förklara någonting; allmogens göromål och kungarnas historia kunde anses kända av alla bildade svenskar (och några andra brydde man sig inte om). Det är påtagligt att även i nutida litteratur om museer och sevärdheter diskuteras mycket litet förståeliggörandet. Antingen skall publiken uppleva och inte förstå eller också räcker det med välformulerade skyltar. Tillämpar man detta på teknikhistoriska sevärdheter blir det lätt så att dessa uppfattas som någon form av rörliga skulpturer à la Tingeley som skall upplevas, inte förstås. Vill man något annat med sin demonstration, måste man lägga ned mycket mer möda på den pedagogiska metodiken än vad som i dag är vanligt.