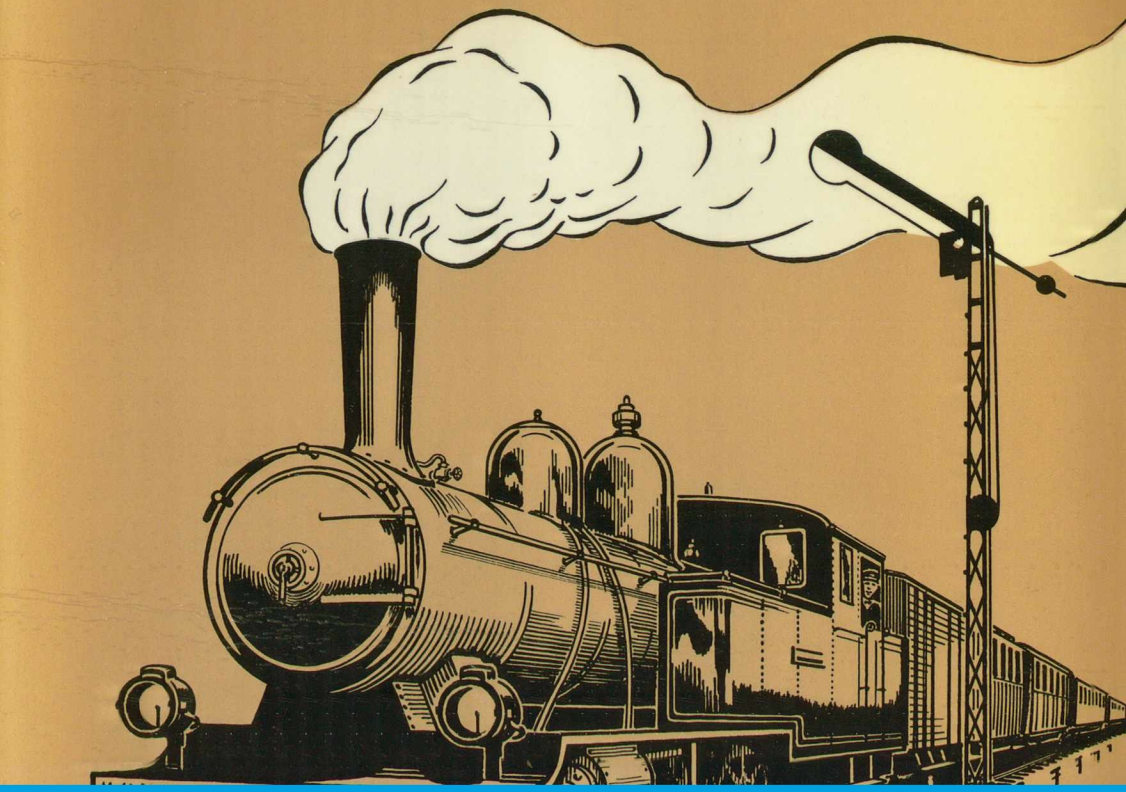
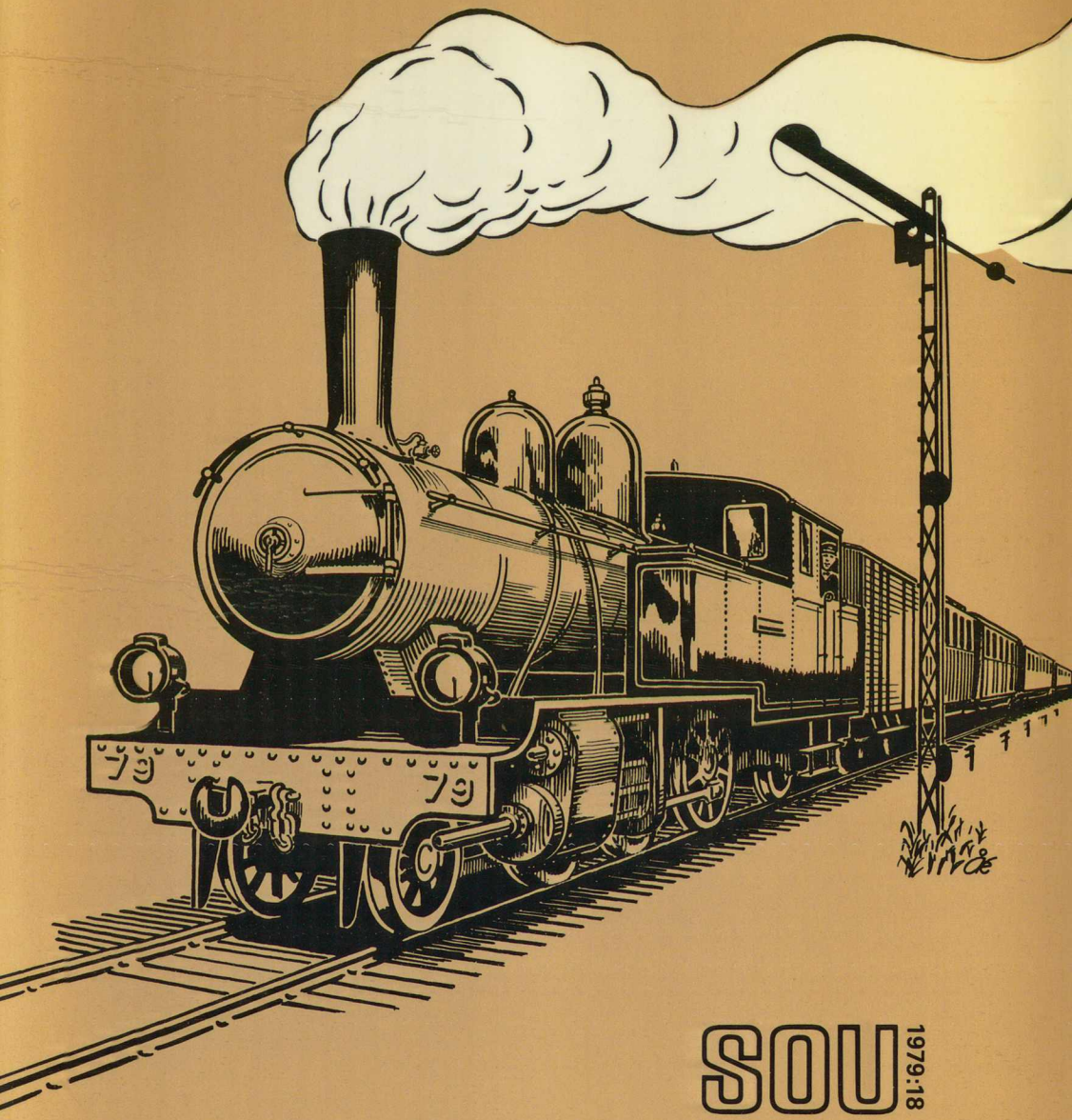
Museijärnvägar



SOU 1979:18

etänkande av utredningen om museijärnvägsföreningar

Museijärnvägar



SOU 1979:18

etänkande av utredningen om museijärnvägsföreningar

Statens offentliga utredningar
1979:18
Utbildningsdepartementet

Museijärnvägar

Betänkande av utredningen om
museijärnvägsföreningar
Stockholm 1979

Omslag Karl-Erik Åkerblom

91-38-04716-0
ISBN 91-38-04716-0
ISSN 0375-250X
Gotab Kungälv 1979

Till Statsrådet och chefen för utbildningsdepartementet

Genom beslut den 9 juni 1977 har regeringen bemyndigat chefen för utbildningsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga museijärnvägarnas verksamhet och utreda förutsättningarna för bevarande av den materiel och de trafikmiljöer som föreningarna tagit till vara.

Med stöd av bemyndigandet tillkallades samma dag postiljonen, ledamoten av riksdagen Elver Jonsson som utredare. Som sekreterare förordnades samma dag avdelningsdirektören Sven Fredén. Departementssekreteraren Hans Berg tillkallades den 21 oktober 1977 för att som expert biträda utredaren i hans arbete.

Utredningen har antagit namnet museijärnvägsutredningen.

Utredningen har avgett yttrande till kommunikationsdepartementet över en framställning från Uppsala kommun om smalspårslinjen Uppsala-Faringe.

Utredningen får härmed överlämna sitt betänkande Museijärnvägar.

Uppdraget är härmed slutfört.

Stockholm i februari 1979

Elver Jonsson

/Sven Fredén

Innehåll

Bilagor

Sammanfattning

Det finns i landet ett ganska stort antal föreningar och organisationer som tagit till huvuduppgift att bevara äldre järnvägsföremål. Betecknande för dessa föreningar är att deras verksamhet i stor utsträckning bygger på medlemmarnas ideella arbete. Museijärnvägsföreningarna intar en särställning genom att de regelbundet visar äldre järnvägsfordon i drift på egna eller arrenderade banor och låter besökarna resa med tågen. Enligt direktiven är utredningens uppgift att kartlägga och utreda den verksamhet som dessa museijärnvägsföreningar bedriver. Det finns f. n. ett tiotal museijärnvägar (museibanor) i landet som svarar mot utredningens definition på begreppet:

> 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.

Därutöver finns ett antal föreningar som också äger och renoverar äldre järnvägsfordon men som saknar egen bana och i stället anordnar utflykter med fordonen på trafikbanor. Eftersom flera av dessa järnvägsmuseiföreningar har ambitionen att skaffa sig en egen bana för att där driva museijärnväg, har utredningen i viss utsträckning studerat även deras verksamhet.

Museibanan representerar mer kultur än transport. Dess grundläggande kulturella mål är att ge besökaren en sann bild av en gammal järnväg i funktion. För att kunna nå detta mål bevarar man teknik- och kulturhistoriskt värdefulla föremål och återskapar därigenom en historiskt riktig miljö.

Besökaren får inte bara en teknik- och kulturhistoriskt värdefull information utan även en reseupplevelse, vilket säkerligen är en förklaring till museibanornas popularitet. Vid sidan av denna utåtriktade verksamhet är arbetet vid museibanan en stimulerande fritidssyssla för de aktiva föreningsmedlemmarna. Museibanorna är en betydande turistnäring och ger på olika sätt ekonomisk stimulans till de bygder där de är belägna.

Museibanornas verksamhet kan sammanfattas på följande sätt:

- □ År 1978 åkte ca 130 000 resenärer med museijärnvägarnas tåg.
- □ Omkring 500 aktiva föreningsmedlemmar utför ca 11 6500 dagsverken i trafiken, på banan eller i verkstaden.

- Verksamheten stöds av när 5 000 medlemmar.
- Trafikintäkterna uppgick år 1977 till ca 800 000 kr och den totala omsättningen till ca 1,4 milj. kr.

Museibanornas problem är företrädesvis av ekonomisk, museal och personell karaktär. Investeringar i nya projekt är önskvärda för att öka banans historiska sanning och bredd men är sällan företagsekonomiskt lönsamma. Detta kan leda till att de ekonomiska problemen ökar i takt med en önskvärd utvidgning av verksamheten.

Med hänsyn till att landets museibanor på ett sätt, som är relativt ovanligt i museisammanhang, levandegör en viktig sektor av vårt kulturarv och åskådliggör den teknik- och transporttekniska utvecklingen måste det vara angeläget för samhället att genom bl. a. ekonomiskt stöd slå vakt om banorna.

Man kan formulera fyra grundläggande villkor för att museibanorna skall ha möjlighet att fortleva i ett längre tidsperspektiv:

- Tillräckligt många aktiva föreningsmedlemmar.
- Tillräckligt många besökare.
- Ekonomiska möjligheter att långsiktigt driva verksamheten.
- Tekniska möjligheter att underhålla och renovera fordon, bana och byggnader.

Ett stöd till verksamheten bör i första hand utformas så att det underlättar de tekniska möjligheterna att driva verksamheten på längre sikt genom stöd till bestämda, väldefinierade större projekt. Det kan röra t. ex. inköp av arrenderad bana, uppförande av verkstad eller vagnhall och renovering av stationshus.

Med hänsyn till att museibanorna i stor utsträckning är rikstäckande bör ett sådant projektstöd lämnas av staten. Med hänsyn till att verksamheten vid museibanorna ingår i regionens turistnäring, amatöraktiviteter och rörliga friluftsliv bör ett driftbidrag till sådana aktiviteter kunna lämnas av landsting och kommuner. De nyligen inrättade landstingskommunala kulturnämnderna bör vara väl skickade att administrera ett sådan stöd.

Det statliga stödet bör administreras av statens kulturråd och berredas av nämnden för konst, museer och utställningsverksamhet. Till nämnden bör knytas en referensgrupp med bl. a. representanter för tekniska museet, SJ, riksantikvarieämbetet och landets järnvägsamatörer samt – i erforderlig utsträckning – AMS. Referensgruppen skall fortlöpande följa utvecklingen vad gäller museijärnvägarna och därigenom kunna bedöma föreningarnas möjligheter att fullfölja de ambitioner som kommer till uttryck i ansökningshandlingarna.

En översiktlig bedömning av de mest angelägna behoven av projektstöd pekar på ett behov av ca 1,5 milj. kr årligen. Särskilt anslag bör utgå till kulturrådet för ändamålet.

Utredningen för i övrigt fram ett antal förslag till åtgärder berörande museibanornas verksamhet. Förslagen gäller t. ex. kommunernas engagemang, SJ:s järnvägsmuseum och ökat samarbete med turistnäringen.

1 Utredningsuppdraget m. m.

1.1 Direktiv

Utredningen har haft i uppdrag att kartlägga museijärnvägarnas verksamhet och att utreda förutsättningarna för bevarande av den materiel och de trafikmiljöer som föreningarna tagit till vara. Då regeringen den 9 juni 1977 beslöt tillkalla en särskild utredare med detta uppdrag anförde chefen för utbildningsdepartementet, statsrådet Wikström, följande (direktiv 1977:79):

Det finns inom landet ett antal museijärnvägsföreningar som har bildats på enskilt initiativ. Dessa föreningar gör en viktig insats när det gäller att bevara och visa äldre järnvägsmateriel. Uppskattningsvis är ca 7 000 medlemmar engagerade i föreningarna. Medlemmarna arbetar helt på ideell basis. I verksamheten ingår bl. a. periodvis trafik på förhyrda eller ägda bansträckor. Härigenom kan allmänheten på ett intressant sätt komma i kontakt med denna museiverksamhet. Arrenderingen av bandelarna medför betydande kostnader liksom även förvärven och bevarandet av järnvägsmaterielen. Föreningarna har också ofta betydande ekonomiska problem. Bidrag till järnvägsmuseal verksamhet har hittills endast i undantagsfall utgått från staten och kommuner.

Riksdagen har i samband med sin behandling av två motioner vid 1975/76 års riksmöte (mot. 1975/76:580 och 1975/76:1341. KrU 1976/77:17, rskr 1976/77:34) hos regeringen anhållit om en kartläggning av museijärnvägarnas verksamhet och en utredning av förutsättningarna för bevarande av den materiel och de trafikmiljöer som föreningarna har tagit till vara. I kulturutskottets betänkande framhålls att det på skilda håll i landet har visats ett stort intresse för att samla, bevara och upprusta järnvägsmateriel från de äldre järnvägarnas tid. Utskottet konstaterar att det råder oklarhet om det ekonomiska ansvaret för verksamheten. Ett annat problem är enligt utskottet att föreningarna för att skaffa sig inkomster använder den rullande materielen i trafik i sådan utsträckning att vagnar och bandelar slits hårt. Det museala värdet sjunker genom att delar efter hand byts ut och ersätts, men mot detta får ställas det värde som ligger i att materielen fortfarande utnyttjas och att den på detta sätt kan ge de besökande en bild av hur en äldre tids järnväg fungerade.

En särskild utredare bör nu tillkallas med uppgift att utföra det av riksdagen begärda kartläggnings- och utredningsarbetet rörande den verksamhet som bedrivs av museijärnvägsföreningarna i landet. Utredaren bör kartlägga föreningarnas spridning över landet, vilken art av verksamhet som de olika föreningarna bedriver och i vilken omfattning allmänheten kan ta del av verksamheten. Utredaren bör vidare studera järnvägsmuseernas ekonomiska förhållanden och möjligheterna till en frivillig samordnig av verksamheten samt redovisa de förslag till åtgärder som översynen kan ge anledning till. Utredaren bör utgå från att ansvaret för verksamheten även i framtiden huvudsakligen bör åvila museijärnvägsföreningarna.

1.2 Utredningsarbetets uppläggning

Utredningen har genomfört en enkät bland landets museijärnvägsföreningar och andra föreningar och organisationer med likartad verksamhet. Genom ett frågeformulär infordrades svar på frågor om bl. a. organisation, trafikomfattning, intern verksamhet, rullande materiel, bana och byggnader, ekonomi, aktuella problem och framtidsplaner.

Utredningen har haft direkt kontakt med samtliga museijärnvägsföreningar av betydelse och har vid besök hos flera föreningar skaffat sig en mer ingående bild av den verksamhet de bedriver. Utredningen har också företagit en studieresa till Wales, där några av världens äldsta museijärnvägar har besökts.

Utredningen har haft kontakt med representanter för bl. a. följande statliga myndigheter, som i sin verksamhet berörs eller kan komma att beröras av museijärnvägarna: statens järnvägar (SJ), statens vägverk, riksantikvarieämbetet, statens kulturråd, arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) och arbetarskyddsstyrelsen.

2 Inledning, definitioner

I Sverige finns flera *samlingar av äldre järnvägsföremål.* En stor mängd äldre järnvägsfordon[1] och annan järnvägsmateriel är sålunda samlad hos föreningar och andra privata organisationer, som har tagit till huvuduppgift att bevara föremål som minner om en gången tids järnvägsteknik. Antalet sådana föreningar och organisationer uppgår f. n. till minst ett 30-tal. Därutöver har vissa hembygdsföreningar goda samlingar från lokala banor. Kommunala museer har ofta minnen från traktens järnvägar och i några fall en järnvägsmuseal avdelning. Vidare har företag som driver eller har drivit järnvägstrafik sparat fordon, föremål och andra minnen från denna verksamhet.

Landets fullständigaste och mest representativa samling av äldre järnvägsfordon m. m. finns i *SJ:s järnvägsmuseum* i Gävle. Detta museum har sitt ursprung i den järnvägshistoriska samling som SJ iordningställde för Baltiska utställningen år 1914. Efter utställningens slut sammanfördes visade modeller och föremål till ett järnvägsmuseum i Stockholm, som öppnades för allmänheten den 23 maj 1915. Samlandet av föremål och arkivalier har sedan dess fortgått i takt med järnvägens modernisering. Dessa samlingar, sedan år 1970 förvarade och visade i en för ändamålet ordningställd f. d. lokstation i Gävle, ger en fyllig och väl avvägd bild av det svenska järnvägsväsendets utveckling.

Utöver dessa samlingar av sedvanlig museikaraktär finns museijärnvägarna (museibanorna). För att avgränsa begreppet museijärnväg från andra järnvägsmuseala aktiviteter har utredningen gjort följande definition:

> 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.

Även motsvarande banor med spårvagnstrafik förs här under denna beteckning.

Med få undantag ägs de svenska museijärnvägarna av ideella föreningar – *museijärnvägsföreningar.* Det är en viktig skillnad mellan föreningarnas mål och museernas – de förstnämnda har som målsättning att visa fordonen i drift, medan de sistnämnda i första hand syftar till strikt musealt bevarande. Föreningarnas verksamhet bygger i stor utsträckning på medlemmarnas egna insatser. Det är uppenbart att det är strävan att använda loken till att dra

[1] I Svenska Järnvägsklubbens publikation "Järnvägsmuséer 1976" redovisas en så gott som komplett förteckning över i Sverige av museala skäl bevarade järnvägs- och spårvägsfordon.

tåg med egna, gamla vagnar som driver de frivilliga vid dessa banor att lägga ned tusentals dagsverken på att renovera och ofta rekonstruera gamla järnvägsfordon och på att återskapa en gammal järnvägsmiljö. I Sverige finns f. n. ett tiotal föreningar som bedriver trafik på egen bana och därmed kan innefattas i begreppet museijärnvägsföreningar.

Vid sidan av museijärnvägarna finns *"turistjärnvägen"*. Själva resan är fortfarande huvudsyftet – inte transporten mellan två platser. Den museala ambitionen har tonats ned och syftet är att låta turister få uppleva en järnvägsresa med ett ålderdomligt tåg genom ett vackert landskap. Vidare finns det några *hobbybanor,* där vissa trafikrörelser förekommer utan att allmänheten normalt kan delta och utan historiska ambitioner.

Äldre järnvägsfordon som samlats och underhålls av en förening utan egen bana kan framföras i *museitåg,* som alltså kan vara historiskt riktigt i sig själv men som framförs på en bana och i en miljö som är helt modern. Sådana föreningar som samlar och renoverar äldre järnvägsfordon men som ej disponerar någon egen bana brukar benämnas *järnvägsmuseiföreningar.* I stor utsträckning planerar dessa föreningar att skaffa en bana för att där bedriva museijärnvägstrafik. Även dessa föreningars verksamhet bygger till stor del på medlemmarnas aktiva medverkan. Några av föreningarna får ses som fröer till nya museibanor. Utredningen har ansett det angeläget att översiktligt studera även den verksamhet som dessa föreningar bedriver.

Utredningen vill understryka skillnaden dels mellan museijärnvägen, där trafik bedrivs, och järnvägsmuseet, som är en ordnad samling järnvägsföremål, dels mellan museijärnvägsföreningen, som driver trafik på egen bana, och järnvägsmuseiföreningen, som i regel äger äldre järnvägsfordon men saknar egen bana.

3 Museijärnvägarnas mål

En museijärnvägsförening, och därmed även dess museibana, har i realiteten en hel serie olika mål som inte alltid är samstämmiga. Ett övergripande kulturellt syfte finns dock alltid och det är det som gör det möjligt för museijärnvägarna att hävda att de erbjuder sina besökare något mer än en stunds förströelse. Det bör finnas någon form av historisk sanning i tåget, i miljön och i personalens agerande.

En museijärnväg är inte primärt inriktad på transport av resande och gods från en plats till en annan. Visserligen förekommer nyttotrafik vid vissa museibanor men i så fall som en sekundär aktivitet. Museijärnvägens kulturella målsättning är väsentligt viktigare än den rent transportmässiga. Museibanan representerar *mer kultur än transport.*

En museijärnväg är inget järnvägsmuseum. De metoder som är normgivande för bevarandet och förevisandet av historiska fordon vid museerna kommer ofta i konflikt med de krav som museijärnvägens verksamhet ställer, eftersom visningen sker i form av trafik under järnvägsmässiga former.

Det historiska värdet hos de enskilda, bevarade föremålen vid museibanan – t. ex. fordon – är ofta begränsat. Typen finns kanske representerad i många exemplar på olika museer, Den kanske är järnvägshistoriskt ganska ointressant och dessutom har trafik- och säkerhetskrav framtvingat hårdhänta renoveringar och ofta förändringar i originalkonstruktionen. Det har något tillspetsat sagts att historiskt sett fel tåg framförs på fel bana av fel lok. Man kan då fråga sig vad museijärnvägen egentligen har för grund för sitt anspråk på att representera ett stycke kulturhistoria.

Museijärnvägarnas huvuduppgift är emellertid inte att tillfredsställa den järnvägshistoriska forskningen. Givetvis lämnar museijärnvägarna många värdefulla bidrag till denna forskning men de vänder sig i första hand till en helt annan publik än specialisten, nämligen till den stora allmänheten. De vill ge besökarna en så sann bild som möjligt av en gammal järnväg och man vill visa den i funktion på så sätt att varje moment är äkta – inte kulisser och teater. Ångloket drivs med ånga och inte med en dold dieselmotor. När tågklareraren visar avgång är detta ett led i en absolut nödvändig säkerhetstjänst och inte ett innehållslöst skådespeleri. Därigenom bibehålls karaktären av äkthet och sanning, en sanning som även innebär att man inte döljer nödvändiga moderniseringar med kulisser. Det är därför nödvändigt att museibanan målmedvetet satsar en betydande andel av sina resurser på att bygga upp den miljö, som skall omge tåget: stationshus, bodar, signaler, vattenkastare och andra detaljer som gör att museitåget verkligen blir en del av en museijärnväg.

I sin pedagogiska uppgift har museijärnvägen en tillgång som en är så gott som ensam om, nämligen att erbjuda besökaren att stiga in i miljön och ingå i den som passagerare. Det passiva åskådandet ersätts av ett aktivt deltagande där alla sinnen tas i anspråk.

Museibanans uppgift blir viktigare ju längre tiden går. De blir allt färre som fått uppleva den tiden då järnvägen fortfarande var ett helt överlägset transportmedel så snart det gällde resor och godstransporter på större avstånd än någon mil och då ett finmaskigt nät av småbanor täckte stora delar av Sverige.

Järnvägens historia är givetvis i och för sig en mycket trång sektor och väljer man sedan ut en speciell spårvidd och en avgränsad tidsepok, kan ju resultatet synas bli av begränsat värde. Detta motverkas emellertid av att museijärnvägen fungerar i rätt miljö och av att den har en viss allmängiltighet. Idealet är att besökaren/passageraren skall kunna träda in i en miljö som inte bara tidsmässigt speglar järnvägsepoken utan även motiverar banans existens och visar samspelet mellan banan och samhället. Detta är ett långsiktigt mål som alla museibanor strävar mot men som man aldrig helt kan uppnå.

4 Museijärnvägarnas historia

Som få andra av industrisamhällets attribut har järnvägen fångat människornas intresse. Detta intresse har ofta fått påtagliga uttryck i form av amatörforskning och hobbyteknik. När det gäller musiejärnvägarna har *Storbritannien* varit föregångslandet.

Vid sekelskiftet hade några engelska storgodsägare funnit på att man kunde förena det nyttiga med det nöjsamma genom att knyta ihop godsets olika produktionsenheter med en mycket smalspårig järnväg. Man fick tillfälle att spela rollen av lokkonstruktör på lediga stunder och man kunde köra gödsel och prominenta besökare över godsets ägor. Detta var en amatörjärnväg i ordets mest egentliga betydelse – men den museala aspekten saknades givetvis helt.

Det järnvägshistoriska intresset började emellertid mycket tidigt växa fram. Man samlade lokskyltar, tidtabellsböcker, biljetter och annan järnvägskuriosa. År 1897 startades tidskriften Railway World, som fortfarande utkommer och som delvis är skriven av amatörer och för amatörer. Den första föreningen för järnvägsintresserade amatörer – The Railway Correspondence and Travel Society – bildades år 1928. Tanken på att samla en grupp entusiaster för att driva vad vi nu kallar en museijärnväg[1] fanns säkert redan då men tiden var inte mogen. Den stora vågen av järnvägsnedläggningar hade ännu inte inträtt och ångloket var fortfarande den helt dominerande dragkraften. Englands rikt förgrenade nät av kanaler drabbades emellertid av tidens krav på lönsamhet långt innan järnvägarna och det var i det sammanhanget de första museiföreningarna uppstod. En speciell händelse gav impulsen till världens första museibana och det var personer med erfarenheter från museikanaler som agerade.

År 1865 hade den smalspåriga Talyllyn Railway byggts mellan hamnstaden Tywyn i Wales och Bryn Eglwys skifferbrott uppe i bergen. Skifferbrytningen blev emellertid aldrig vad man hoppats på. Banan förvärvades år 1911 av Sir Haydn Jones och han drev den trots årliga förluster fram till sin död år 1950. Inget behov av expansion och ett obetydligt, mot slutet obefintligt, underhåll hade gjort järnvägen till en otrolig anakronism – trots förfallet var det en 1860-tals bana i drift. Man diskuterade möjligheten att bevara den i oförändrat skick och fann snabbt att detta var både tekniskt och ekonomiskt omöjligt. Enda möjligheten – och kanske också den mest tillfredsställande lösningen – var att låta banan leva vidare som järnväg, med betalande passagerare och med en stor del av arbetskraften rekryterad bland obetalda fritidsarbetare. Man bildade en förening som på vissa villkor erhöll

[1] I England oftast kallade Tourist Railways eller Steam Railways, i vissa sammanhang även Preserved Railways.

järnvägsbolagets aktier från dödsboet och som från sommaren 1951 kunde överta driften.

När den första gruppen amatörjärnvägare tog över efter Sir Haydn och med mycket envishet, uppfinningsrikedom och tur lyckades hålla järnvägen i gång under den stolta devisen "we never closed", var väl alla järnvägsintresserade fast övertygade om att det var en unik händelse baserad på mycket speciella förutsättningar. Så småningom blev det emellertid uppenbart att dessa förutsättningar fanns på ganska många platser.

Vid samma tid fanns några mil norr om Talyllyn Railway en annan på sin tid mycket berömd smalspårig järnväg – Festiniog Railway, pionjär vad gäller boggievagnar och ånglok på smalspår, under 1800-talet besökt av studiedelegationer från hela Europa. All trafik hade upphört år 1946 men bolaget fanns kvar, skuldsatt över öronen och i djupaste förfall. Efter mycket besvärliga förhandlingar och med hjälp av en kapitalstark privatperson övertogs järnvägen av ett nytt bolag som tillsammans med en stödförening i etapper åter öppnat banan för trafik med början år 1954. År 1958 hade man nått den viktiga stationen Tan-y-Bwlch (12 km från utgångsstationen) och år 1980 räknar man med att kunna återinviga hela banan (22,5 km).

Det bör nämnas att även de brittiska statsbanorna driver en museibana, Vale of Rheidol Light Railway. När de engelska järnvägarna förstatligades år 1948 följde denna lilla bana med vid övertagandet av järnvägskoncernen Great Western. British Rail har fortsatt att driva banan som en ren turistjärnväg, med trafik endast under sommarhalvåret och med den gamla fordonsparken. Tre ånglok utgör banans dragkraft och den var till för något år sedan den enda av BR:s linjer som kunde annonsera om ånglokstrafik (numera anordnar BR regelbundet utflyktståg med ånglok och äldre personvagnar på flera linjer).

Den första normalspåriga museibanan i England blev Bluebell Railway, som startade sin trafik år 1960. Sedan dess har antalet banor vuxit snabbt både i Storbritannien och andra industriländer. Alla är väl inte museijärnvägar i ordets egentliga mening, några erbjuder en resa med ett litet tåg men utan några som helst historiska ambitioner. Om dessa turistjärnvägar medräknas finns i Storbritannien ett 50-tal banor som överensstämmer med utredningens definition av museijärnväg. Nästan alla drivs med frivillig, obetald arbetskraft (volunteers). Ingen av de större banorna klarar sig dock med enbart föreningsmedlemmar utan alla har anställd personal. Festiniog Railway, med mer än 400 000 resenärer per år, är sålunda ortens största arbetsgivare med i medeltal 50 fast anställda och ett tiotal säsongarbetare under sommaren (mest högskolestuderande och liknande). De äldsta och största museibanorna har inneburit ett fortsatt liv och en naturlig utveckling av en gammal och järnvägshistoriskt intressant bana. Vid sidan av dessa har det på senare tid skapats ett antal banor, som i stort sett saknar järnvägshistorisk målsättning, men som fraktar turister med ett litet tåg genom ett vackert landskap. Dessa banor är rent kommersiella företag, dock inte i den meningen att de skall ge maximal utdelning på nedlagt kapital. Samhället har genom kommuner och turistorgan satsat medel för att starta banan och på så sätt dels direkt skapa arbetstillfällen (ex. vis Llanberis Lake Railway drivs med sju anställda), dels indirekt få en sysselsättningseffekt genom turisterna/resenärerna.

Över huvud får man det bestämda intrycket att man i Storbritannien och framför allt i Wales från myndigheternas sida inser turistnäringens betydelse för dessa avfolkningsbygder och verkligen gör en helhjärtad insats för att stödja museibanorna i deras framgångsrika kamp om turisterna.

I *USA* har utvecklingen delvis gått andra vägar än i Europa. Redan år 1948 öppnades den första museibanan för allmänheten. Mr Ellis Atwood, välbärgad ägare till en jättelik tranbärsodling, köpte upp resterna av Maines en gång omfattande nät av 2-fots banor[2] och byggde sin egen järnväg, 9 km lång, med 4 ånglok och ett stort antal vagnar av olika typer. Detta var och är ett företag utan amatörverksamhet och utan stödförening och dess verksamhet skiljer sig i dessa avseenden helt från vad vi är vana vid. Denna typ av museibana, som således drivs helt enligt normala företagsprinciper, är nu vanlig i USA (Tourist Railroads). Några av dessa banor är mycket långa. Den mest berömda är förmodligen Denver & Rio Grande Western R R (spårvidd 914 mm) vars museitåg trafikerar linjen mellan Durango och Silverton (72 km). Resan tar med måltidsuppehåll 9 timmar och det är ingen brist på resande – man bör boka plats minst 30 dagar i förväg. En nystartad museilinje (även denna var tidigare en del av Denver & Rio Grande Western) går mellan delstaterna Colorado och New Mexico. Den ägs och drivs gemensamt av de båda staterna och är 103 km lång. Det förutsätts att passagerarna åker snabbuss på återresan, men resan tar trots detta en hel dag.

Utöver dessa banor finns några tiotal museibanor som drivs av museijärnvägsföreningar av europeisk typ. Totalt finns i USA och Canada något över hundra museijärnvägar.

I *Österrike* har det hela tiden funnits smalspåriga privatbanor, som haft kvar ånglok och äldre vagnar. Där har det inte vuxit fram några speciella museibanor utan dessa järnvägsföretag har, ibland med stöd av en frivilligorganisation, i egen regi kört ålderdomliga tåg för turister. Detta förekommer också på ett tiotal banor i Förbundsrepubliken Tyskland och även Tyska Demokratiska Republiken har regelbunden trafik med äldre material på flera banor (Museumzüge, Traditionsbahn).

I övrigt kan man konstatera att det nu finns museibanor i bl. a. Förbundsrepubliken Tyskland, Tyska Demokratiska Republiken, Frankrike, Luxemburg, Danmark, Norge, Finland, Belgien, Holland, Polen, Australien, Nya Zeeland och Venezuela.

De utländska museibanorna har i stort sett samma målsättning och flertalet har också samma arbetssätt som vi är vana vid från Sverige. Totalt rör det sig om flera hundra järnvägar, de flesta små, men där finns även stora företag med många hundra tusen resenärer per år och en omsättning på flera miljoner kronor. Banlängden varierar mellan några hundra meter och 320 km. Många har ett ånglok och någon personvagn, medan de största har ett 30-tal lok och ett hundratal personvagnar.

Förutsättningarna för museibanorna har naturligtvis varierat mellan olika länder. I de flesta har banorna vuxit upp utan nämnvärt stöd eller styrning från samhället och det är först på ett sent stadium som man insett deras turistpotential och deras värde som kulturbevarare.

För *Sveriges* del kan man säga att museijärnvägarnas historia började år 1958 då Svenska Järnvägsklubben bildades. På programmet hade föreningen

[2] Banor med spårvidd 2 fot = 610 mm.

att skaffa en egen järnväg. Man valde den minsta spårvidden, 600 mm, dels därför att föremål från den typen av banor redan hade skingrats och det därför var angeläget att försöka bevara något till eftervärlden, dels därför att det lilla formatet gjorde att de praktiska problemen vid renovering och drift föreföll enklare än vid större spårvidd och därmed även större föremål. Man skaffade två små ånglok, ett par personvagnar och fick tillstånd att köra på en tegelbruksbana vid Lina utanför Södertälje. År 1961 kunde man för första gången köra annonserad trafik för allmänheten. Verksamheten överfördes till en nybildad förening, Östra Södermanlands Järnväg, och år 1966 flyttade man till en egen bana vid Mariefred.

Redan vid denna tid fanns det flera andra föreningar som börjat se sig om efter äldre järnvägsfordon och en bana att köra dem på. Det skulle dock dröja in på 1970-talet innan de svenska musiejärnvägarna i någon större utsträckning kunde förverkliga sina planer.

5 Sveriges museijärnvägar

5.1 Allmänt

I Sverige finns f. n. (1978) följande museijärnvägar där regelbunden trafik drivs av en museijärnvägsförening på egen bana (årtalet anger när banan öppnades för trafik):

	Signatur	År
Anten-Gräfsnäs Järnväg	AGJ	1971
Bödabanan	–	1978
Gotlandståget	–	1978
Jädraås-Tallås Järnväg	JTJ	1970
Ohs Bruks Järnväg	OBJ	1972
Risten-Lakviks Järnväg	RLJ	1977
Sollentuna Enskilda Järnväg	SEJ	1968
Skånska Järnvägar	SkJ	1972
Svenska Spårvägssällskapet	SSS	1972
Uppsala-Lenna Järnväg	ULJ[a]	1973
Östra Södermanlands Järnväg	ÖSlJ	1961

[a] Föreningens officiella benämning är museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnväg (signatur mfSRJ).

Den vid resp. järnväg angivna signaturen används i tabeller, diagram m. m. i detta betänkande.

Det bör i detta sammanhang påpekas att det förhållandet att en förening eller annan organisation innefattats i denna grupp i föreliggande betänkande endast innebär att utredningen funnit att verksamheten i stort överensstämmer med den använda definitionen. Bedömningen baseras därvid i första hand på de uppgifter från 1977 års verksamhet, som blivit tillgängliga för utredningen genom den genomförda enkäten hösten 1977. Förteckningen över museijärnvägarna innebär utöver detta inget ställningstagande till verksamhetens inriktning, omfattning eller kvalitet och ej heller till arbetsformerna.

Trafikens omfattning varierar givetvis mellan olika museibanor. Några har en mycket livlig trafik med upp till 100 trafikdagar per år, medan andra har trafik endast något tiotal dagar årligen. Betecknande för alla museibanor är emellertid den synnerligen expansiva utvecklingen under senare år. I

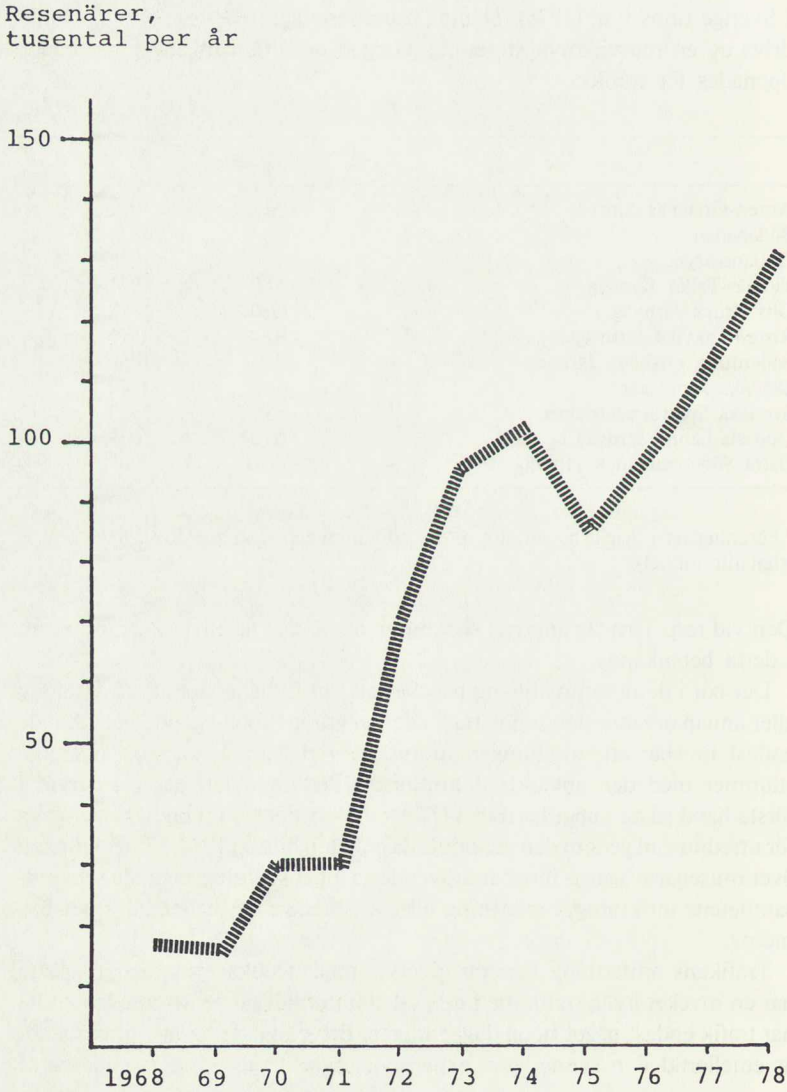
[1] I föreningars officiella namn ingår ofta attributen museiförening, museisällskap etc., vilka här i allmänhet utelämnats.

diagrammet nedan anges hur sammanlagda antalet resenärer utvecklats vid museibanorna sedan år 1968.

Verksamhetens omfattning i övrigt belyses i det statistiska material som redovisas i *bilaga 1*. Som komplettering till tabellmaterialet redovisas i *bilaga 2* vissa notiser kring några av de äldre museibanorna.

Den totala omfattningen av verksamheten vid museijärnvägarna kan sammanfattas på följande sätt:

- □ År 1978 åkte ca 130 000 resenärer med museijärnvägarnas tåg.
- □ Omkring 500 aktiva föreningsmedlemmar utför ca 11 500 dagsverken per år i trafik-, ban- eller verkstadstjänst.



Totala antalet besökare vid landets museibanor

- Verksamheten stöds av nära 5 000 medlemmar.
- Trafikintäkterna uppgick år 1977 till ca 800 000 kr.
- Den totala omsättningen detta år uppgick till ca 1,4 milj. kr.

Det angivna antalet dagsverken får betraktas som en minimisiffra, eftersom ett flertal arbetsuppgifter inte redovisas (utredningar, tekniska beräkningar, besiktningar, förhandlingar och sammanträden).

Flertalet medlemmar deltar inte aktivt i verksamheten men utgör en viktig PR-grupp och ger även ett visst ekonomiskt stöd åt föreningen.

Vissa järnvägsmuseiföreningar har mer eller mindre regelbunden trafik på förhyrd bana. Utredningen behandlar deras verksamhet i avsnitt 5.6.

5.2 Verksamhetens inriktning

Vid några museijärnvägar har en bestämd bana fått leva vidare i sin egen historiska miljö. Mest utpräglat är detta vid JTJ, som utgör en del av tidigare Dala-Ockelbo-Norrsundets järnväg. På samma sätt kan AGJ ses som en del av Västergötlands-Göteborgs järnvägars gamla smalspårsnät. ULJ söker för sin del återuppliva en del av det gamla Roslagsbanenätet. Andra banor strävar av olika skäl mot en större allmängiltighet. I vissa fall finns så lite materiel kvar från den ursprungliga banan att man nästan uteslutande tvingats använda fordon från andra banor. I andra fall trafikeras en bana som inte är ursprunglig. Ett exempel på detta är ÖSIJ, som samlar och visar materiel från landets järnvägar med 600 mm spårvidd. Den är en helt nybyggd bana som delvis använder marken från den nedlagda normalspårlinjen Läggesta-Mariefred. En splittring av materielen på flera banor skulle många gånger innebära att ingen kunde uppnå en rimlig standard, historiskt, musealt eller beträffande tillgänglighet. Sålunda samlar SSS spårvagnar från hela landet till sin bana i Malmköping. SkJ har som mål att vara en liten privat, normalspårig bana någon gång mellan världskrigen. Man vill vara *en* järnväg och inte en samling museifordon. Vad man förlorat ur museal synpunkt kan då kompenseras av en större äkthet i själva upplevelsen av järnvägen och dess miljö.

5.3 Fastigheter och miljö

En väsentlig del av miljön kring tågen utgörs av stationshus, magasin, spår och signaler. Speciellt de äldre föreningarna har haft möjlighet att genom renoveringar och rekonstruktioner återskapa något av den gamla, genuina järnvägsmiljön. I några fall har de ursprungliga byggnaderna funnits kvar och kunnat återställas och användas i sin ursprungliga funktion. I andra fall har järnvägen tidigare helt saknat stationshus därför att man inte haft någon persontrafik. Ett exempel är den rena industribanan OBJ, där museibanan byggt stationshus för allmänheten och för trafikpersonalen. Ofta har det varit nödvändigt att anlägga nya stationer såväl av miljömässiga som trafiktekniska skäl. AGJ kan inte utnyttja den ursprungliga stationen i Gräfsnäs utan tvingas anlägga en ny. ÖSIJ har dels en helt nybyggd änd-

station i Läggesta, dels en mötesstation som aldrig funnits under SJ-tiden.

En museijärnväg kräver stora serviceutrymmen. Fordon skall underhållas och rekonstrueras, växlar och signaler nytillverkas. Fordonsparken bör vidare förvaras under tak för att underhållet skall bli rimligt betungande. Alla dessa funktioner kan endast i begränsad utsträckning rymmas inom det ursprungliga byggnadsbeståndet. Endast i undantagsfall har en museiförening haft möjlighet att överta lokaler av erforderlig storlek – i de flesta fall har nybyggnader varit nödvändiga.

Verkstädernas storlek och utrustning är mer beroende av den typ av fordon som skall underhållas och renoveras än av trafikens omfattning. Detta betyder att det är lättare för smalspåriga banor att skaffa sig tillräckliga verkstadsresurser för att klara sitt långsiktiga underhållsbehov. Mindre fordon kräver mindre hallar, enklare lyftanordningar och ofta även några nummer mindre verkstadsmaskiner. JTJ är den enda förening som haft möjlighet att överta en helt tillfredsställande verkstad, vilken inte bara fyller de tekniska behoven utan även utgör ett viktigt inslag i den gamla järnvägsmiljön. ÖSIJ och AGJ har byggt nya verkstäder, vilka förefaller fungera tämligen väl. OBJ har nyligen fullbordat en ny verkstadslokal. Den f. n. enda normalspåriga museibanan i landet, SkJ, har helt otillräckliga verkstadsresurser, vilket på sikt torde utgöra järnvägens största problem.

För att minska underhållsbehovet bör personvagnar och lok förvaras under tak. Flertalet banor har byggt eller är i färd med att bygga fordonshallar. Dessa blir nödvändigtvis mycket stora och därmed svåra att infoga i den järnvägshistoriska miljön på ett acceptabelt sätt. De har därför ofta placerats på en mer undanskymd plats efter linjen (t. ex. vid AGJ och vid Spårvägssällskapet).

Härutöver tillkommer behov av lokaler för de aktiva föreningsmedlemmarna – kök och matsal, tvätt, omklädning och övernattningsrum. Det är därför naturligt att föreningarna totalt sett äger ett betydande antal fastigheter. Fastighetsbeståndets värde speglas i brandförsäkringsvärdet, som torde uppgå till minst 10 milj. kr.

5.4 Fordon

Föreningarnas fordonssamlingar har tillkommit under en lång följd av år. Ibland har tillfälligheter varit avgörande för vissa förvärv, medan de i andra fall är ett resultat av förhandlingar, som kan ha pågått i tiotals år. Vissa äldre fordon, som hade varit ett värdefullt bidrag till den järnvägshistoriska miljön, har över huvud inte varit åtkomliga (t. ex. kupévagnar). Det har även hänt att man förvärvat fordon med den enda motiveringen att man snabbt behövt resandeutrymme eller dragkraft. Förhållandena gestaltar sig litet annorlunda för de banor, som representerar en strängt begränsad sektor av järnvägsväsendet. ÖSIJ har kunnat åstadkomma en närmast komplett samling av 600-banornas vagnstyper genom mycket omfattande renoveringar och delvis rekonstruktioner. Spårvägssällskapet har praktiskt taget alla landets spårvägssystem representerade i Malmköping, ofta med flera vagntyper representerande olika tidsperioder. Att ÖSIJ:s och Spårvägssällskapets fordonspark är av en begränsad ålder ligger i sakens natur (både

600-banorna och spårvagnarna är relativt sentida kommunikationsmedel). Det är däremot mer beklagligt att de normalspåriga samlingarna omfattar få fordon äldre än från år 1890 och att tyngdpunkten så påtagligt ligger i perioden 1900–1920 för ånglok och 1895–1910 för personvagnar. Detta gäller alla normalspåriga fordonssamlingar utanför de kommunala och statliga museerna.

Sammanlagt äger och vårdar föreningarna ca 40 ånglok och 100 personvagnar och ungefär lika många äldre godsvagnar jämte ett antal motorlok, dressiner, arbetsfordon m. m.

5.5 Organisation

Alla museijärnvägar i Sverige är självständiga juridiska personer och är i lagens mening även järnvägens innehavare (SFS 1975:612, 1 a §). Flertalet museibanor är ideella föreningar, i ett fall är dock själva driften överlåten till ett aktiebolag vilket ägs av en ideell förening och i ett fall är innehavaren ett aktiebolag som ägs av en stiftelse.

Eftersom ingen museijärnväg har kunnat byggas upp med materiel från endast en bana har ingen bana heller fått den utpräglade lokala anknytning som många kulturminnesmärken har.

Den praktiska verksamheten är visserligen koncentrerad till en plats men man rekryterar föreningsmedlemmar från hela landet (och man har ofta även några utländska medlemmar). Intresset för de olika banorna är endast i ringa del betingat av deras lokala anknytning. Den järnvägsintresserade söker sig till den järnväg som genom sin karaktär och målsättning intresserar mest.

Alla museijärnvägsföreningar har någon form av medlemstidning som ofta utkommer fyra gånger per år och är relativt påkostad. Den innehåller artiklar i järnvägshistoriska ämnen och sådan information om museibanan som kan vara av allmänt intresse. Till de aktiva föreningsmedlemmarna sänds vanligen ut ett speciellt informationsblad med aktuell teknisk och administrativ information. Vid sidan av den egentliga museijärnvägsverksamheten har flera föreningar andra aktiviteter, såsom bokutgivning och insamling av järnvägsarkivalier.

Museijärnvägsföreningarna har alla en i princip likartad organisation. Högsta beslutande organ är årsmötet och detta utser en styrelse, som ansvarar för den löpande verksamheten. Eftersom all arbetsledning och arbetsplanering skall ske på fritid är en långtgående delegering nödvändig. Denna sker genom att verksamheten delas upp i olika funktioner. Dessa väljs i allmänhet enligt den vid järnvägar normala avdelningsindelningen. Vid sidan av den sedvanliga hierarkiska organisationen finns alltid en form för de aktiva föreningsmedlemmarnas inflytande på verksamheten.

Vid flera tillfällen har försök till samarbete mellan landets museijärnvägsföreningar och andra föreningar med järnvägsmuseal inriktning initierats. Dessa försök har emellertid stött på svårigheter, bl. a. av det skälet att det har varit svårt att hitta samarbetsfrågor där denna stora och tämligen heterogena samling av föreningar verkligen har ett starkt, gemensamt intresse. Under år 1977 bildades Järnvägshistoriska riksförbundet, JHRF. För-

bundet har fått anslutning främst från landets järnvägsmuseiföreningar. Det är ännu för tidigt att bilda sig en uppfattning om förbundets framtida betydelse.

Det bör i detta sammanhang nämnas att Svenska Järnvägsklubben (SJK), bildad år 1958, är en sammanslutning för alla intresserade av järnvägar och deras historia. Klubben har f. n. ca 3 000 medlemmar och ger bl. a. ut tidskriften Tåg, som även bevakar museijärnvägarnas verksamhet. Klubben har tidigare ägt ett museitåg. Av flera skäl visade sig detta mindre lämpligt och samtliga personvagnar är nu övertagna av olika järnvägsmuseiföreningar. SJK har dock behållit loket, vilket används för resor i klubbens regi.

Att det således saknats en formell sammanslutning mellan museijärnvägarna betyder naturligtvis inte att samarbete ej förekommit. Informella kontakter är vanliga för att lösa konkreta problem och dessa kontakter har på senare tid ökat i betydelse i och med att föreningarna själva kunnat – och kanske tvingats av yttre omständigheter – utföra alltmer avancerade tekniska arbeten i samband med underhåll och revisioner och i takt med att den ökande trafiken ställt allt större krav på säkerhetsarbetet.

5.6 Järnvägsmuseiföreningar

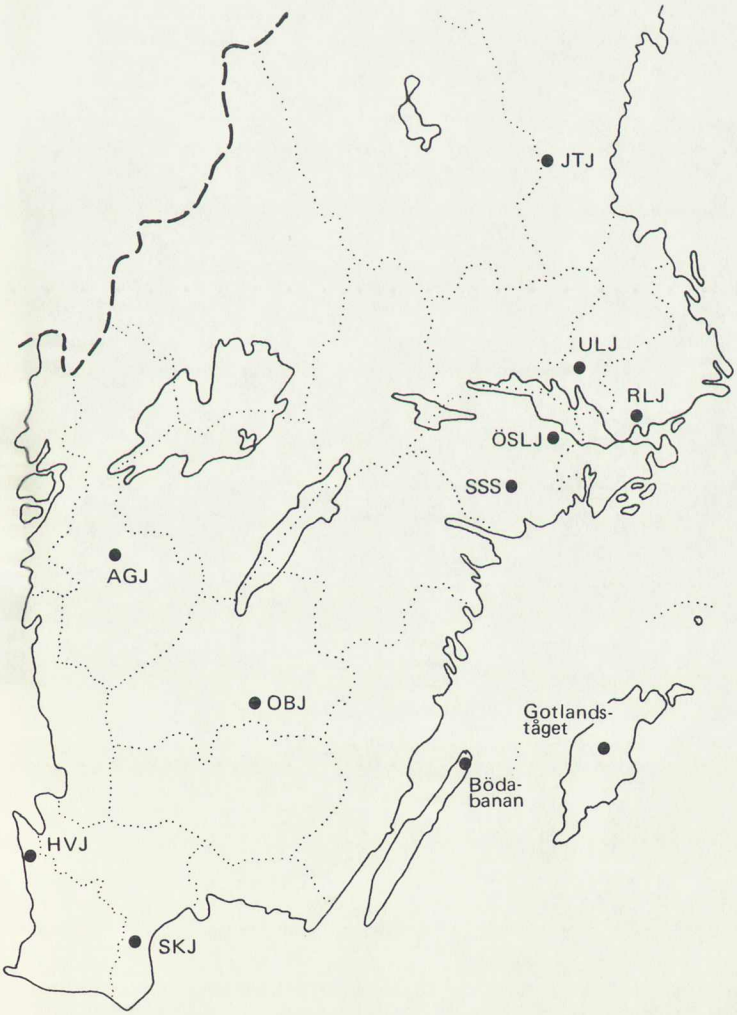
Som redan nämnts finns vid sidan av museijärnvägsföreningarna andra föreningar som samlar äldre järnvägsfordon och andra föremål från våra gamla järnvägar. Några av dessa samlingar renoveras och exponeras enligt sedvanliga museinormer. Utmärkta exempel är Järnvägarnas museiförening med samlingar i Linköping, Skärstads hembygdsförening med goda samlingar från gamla Jönköping-Gripenbergs järnväg och Kristianstads museum i samarbete med museiföreningen Östra Skånes Järnvägar. I flertalet fall saknar dock föreningarna möjlighet att regelbundet visa föremålen för allmänheten.

Flertalet föreningar har dock ambitionen att renovera fordon till sådant skick att de kan användas till utflykter på SJ-spår. Några föreningar kör mer eller mindre regelbundet efter en i början av säsongen uppgjord tidtabell. Stockholms Ånglokssällskap har sålunda trafik på den av Stockholms kommun ägda s. k. slakthusbanan. Helsingborgs Veteranjärnväg (HVJ) trafikerar sedan några år godsbanan Billeholm-Skromberga och planerar att överflytta verksamheten till bandelen Klippan-Ljungbyhed. Andra föreningar anordnar utfärder på olika banor, ofta i anslutning till något jubileum, en nedläggning etc. Som exempel kan nämnas SJK:s 20-årsjubileum, som firades med en hel serie resor på den smalspåriga linjen Växjö-Västervik. Resan skedde med ett tågsätt, som förts dit på överföringsvagnar från Skara, där det har renoverats av Föreningen 29 (så kallad därför att den ursprungligen samlats kring VGJ:s ånglok nr 29). I samband med att Nora Bergslags Järnväg skulle överföras i statlig ägo anordnades en ufärd Örebro-Ervalla-Nora-Grängen och åter. Resan som varade en hel dag blev redan tidigt fulltecknad trots att tåget rymde inte mindre än 700 passagerare.

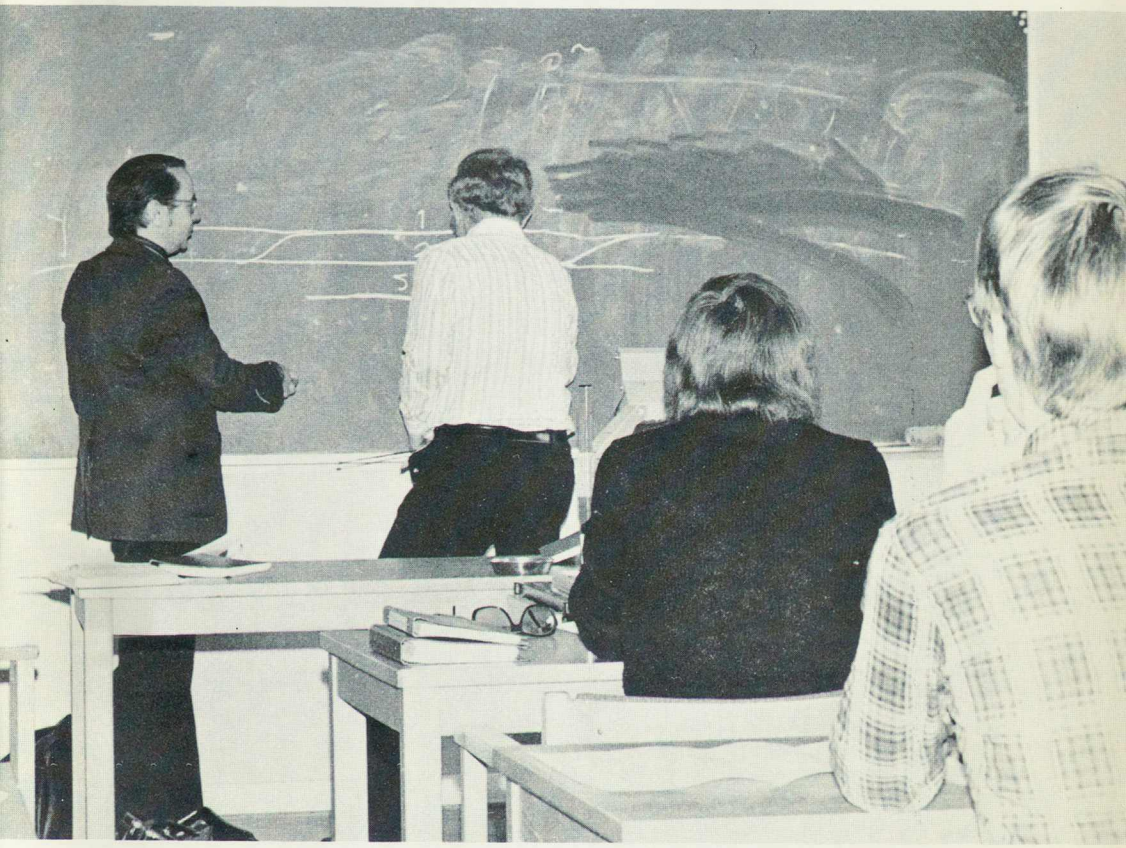
Dessa utflykter är mycket kostnadskrävande för föreningen p. g. a. SJ:s prissättning och förutsätter långa färdsträckor och stort resandeantal för att

gå ihop. De har dock visat sig mycket populära både bland föreningsmedlemmar och allmänhet.

Det måste understrykas att vad som här nämnts om järnvägsmuseiföreningar är endast ett litet axplock. Det är en stor grupp med en mycket omfattande aktivitet. I tabellmaterialet i bilaga 1 redovisas summarisk sammanställning av de fordon föreningarna äger eller disponerar (oftast som deposition från SJ:s järnvägsmuseum).



Museibanor 1978 (signaturer enl. tabell sid. 19).

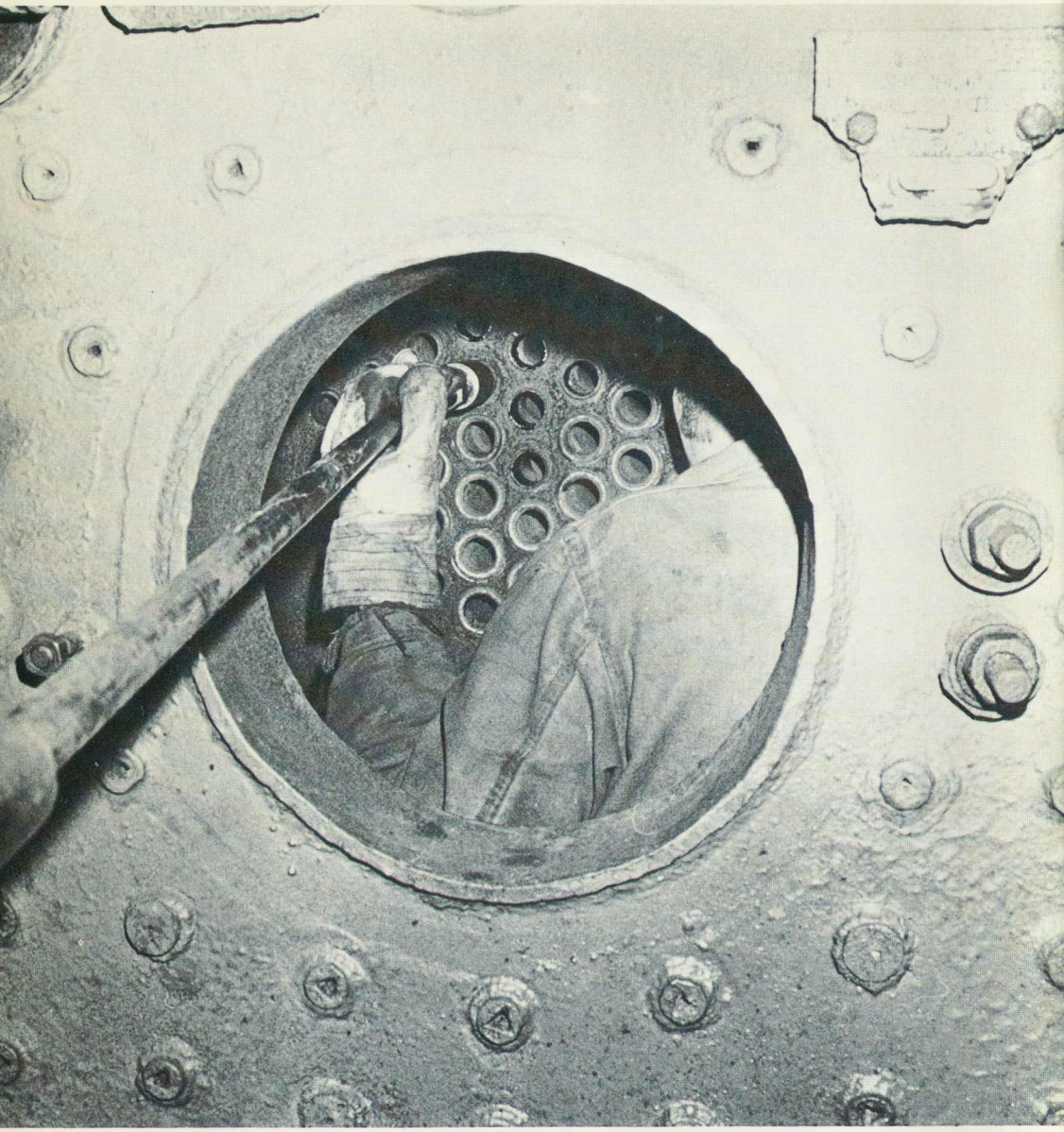


Utbildning
1. *Vid museibanorna pågår en livlig utbildningsverksamhet, bl. a. i säkerhetsordningen för trafikpersonal (SkJ). Foto P.O. Lind.*

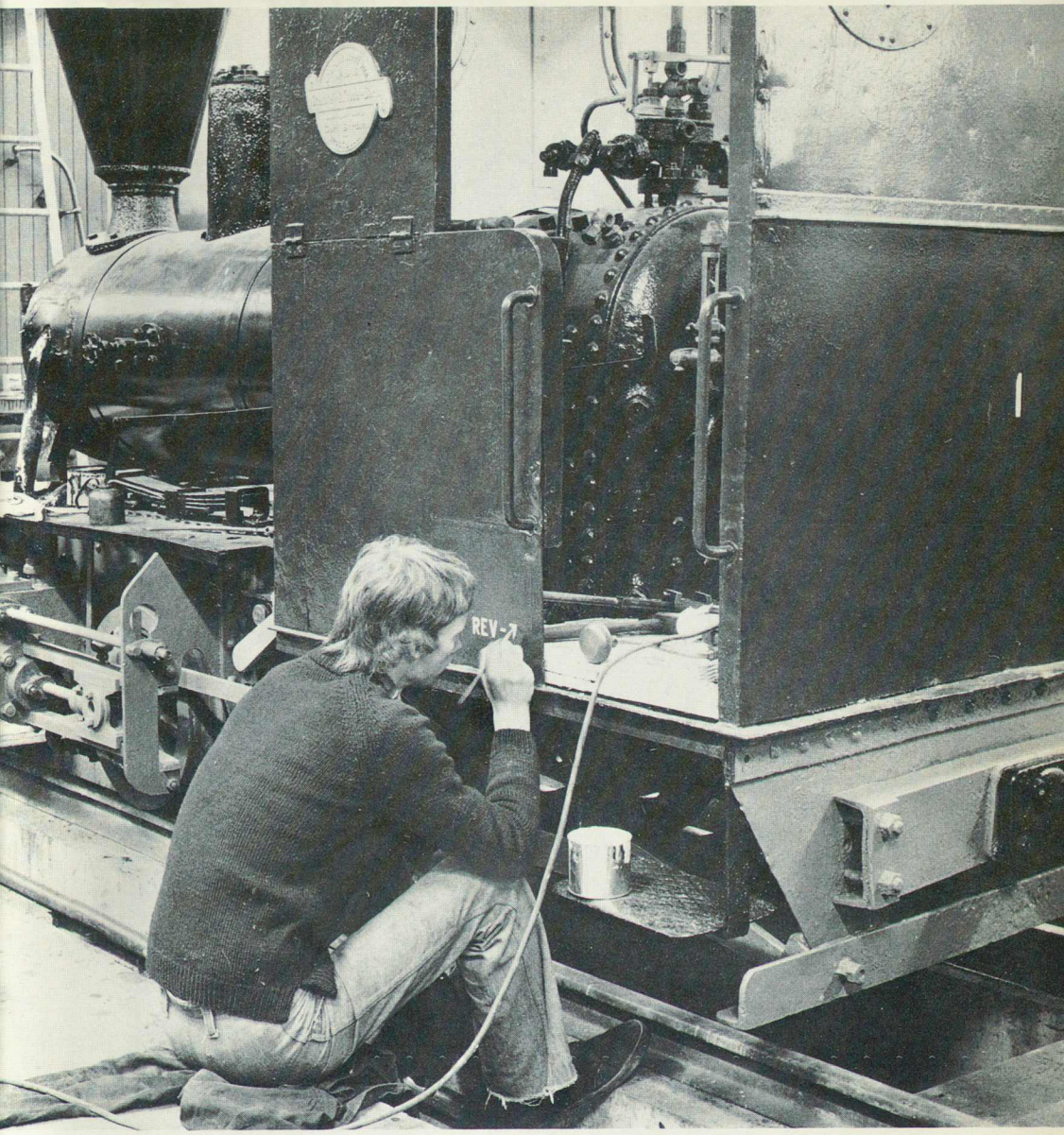
Banbygge
2. *Nya linjen mot Läggesta Södra tar form med hjälp av arbetskraft från AMS (ÖSlJ). Foto Lars G. Jonsson.*

Banunderhåll
3. *Nya sliprar läggs in på vägbro (SkJ). Foto P.O. Lind.*

Verkstadsarbete
4. *Att skava in lager kräver yrkesskicklighet, noggrannhet och varsamt handlag (AGJ). Foto Vinbergs Bildbyrå.*

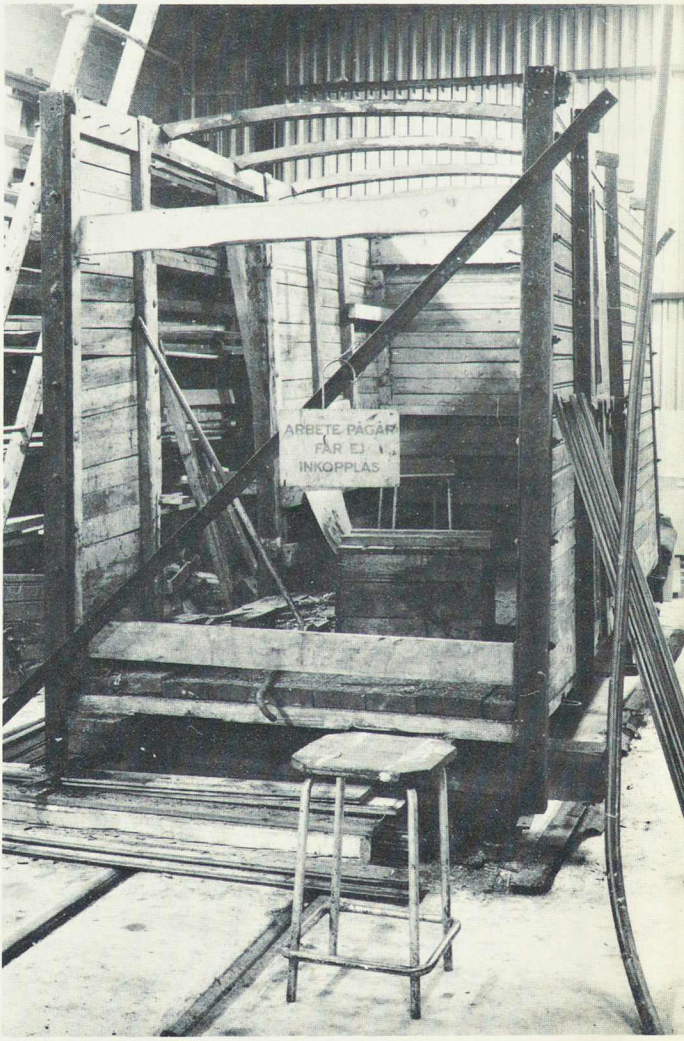


Lokrenovering
5. *Byte av tuber i ånglokspannan är ett tungt och besvärligt arbete i trånga utrymmen (OBJ). Foto L-E Gustafsson.*

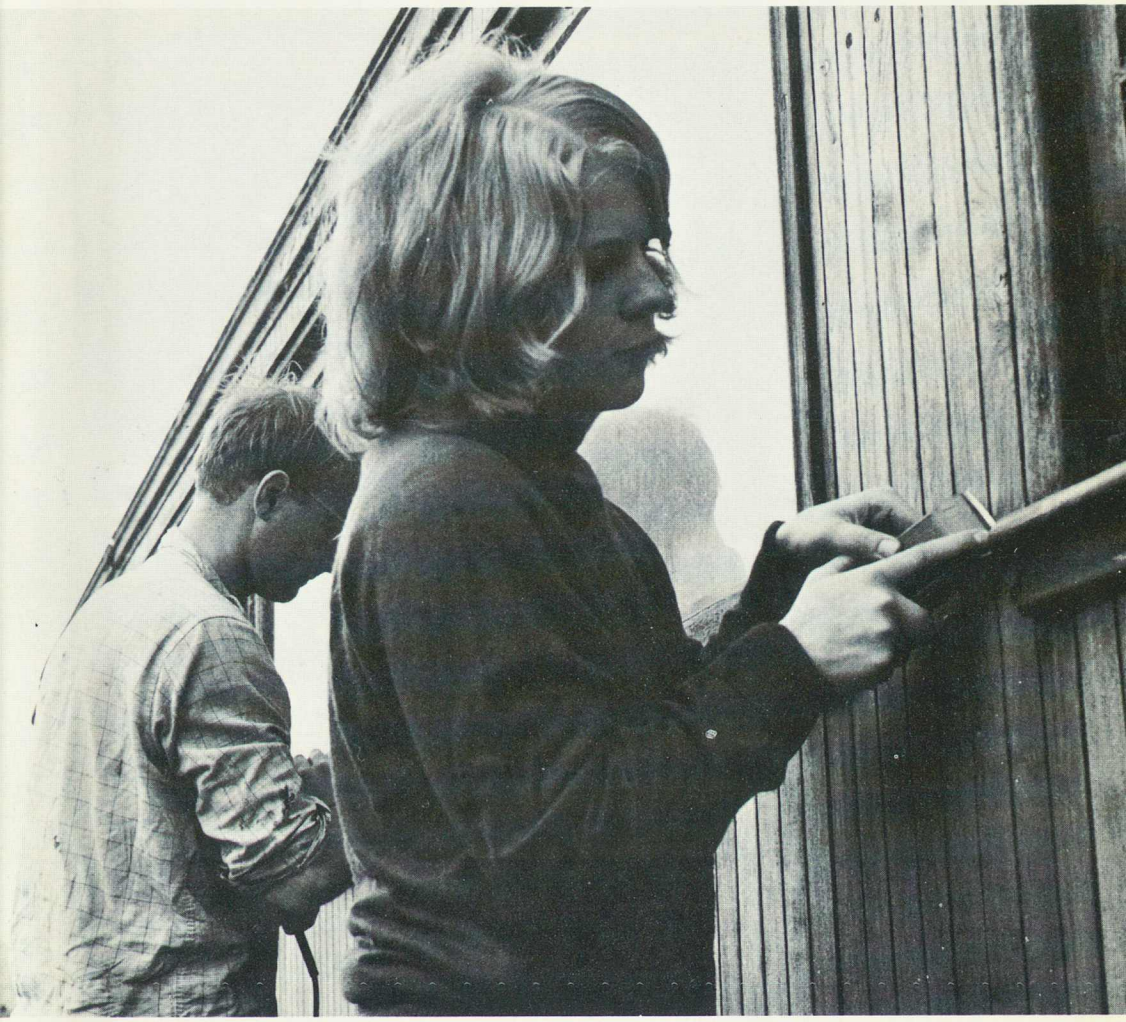


6. *Att måla på revisionsdatum – sista arbetsmomentet i ett omfattande arbete (AGJ).*

Vagnrenovering
7. *Vissa arbetsmoment kräver specialutrustning. Här sker sandblästring av boggi AGJ).*



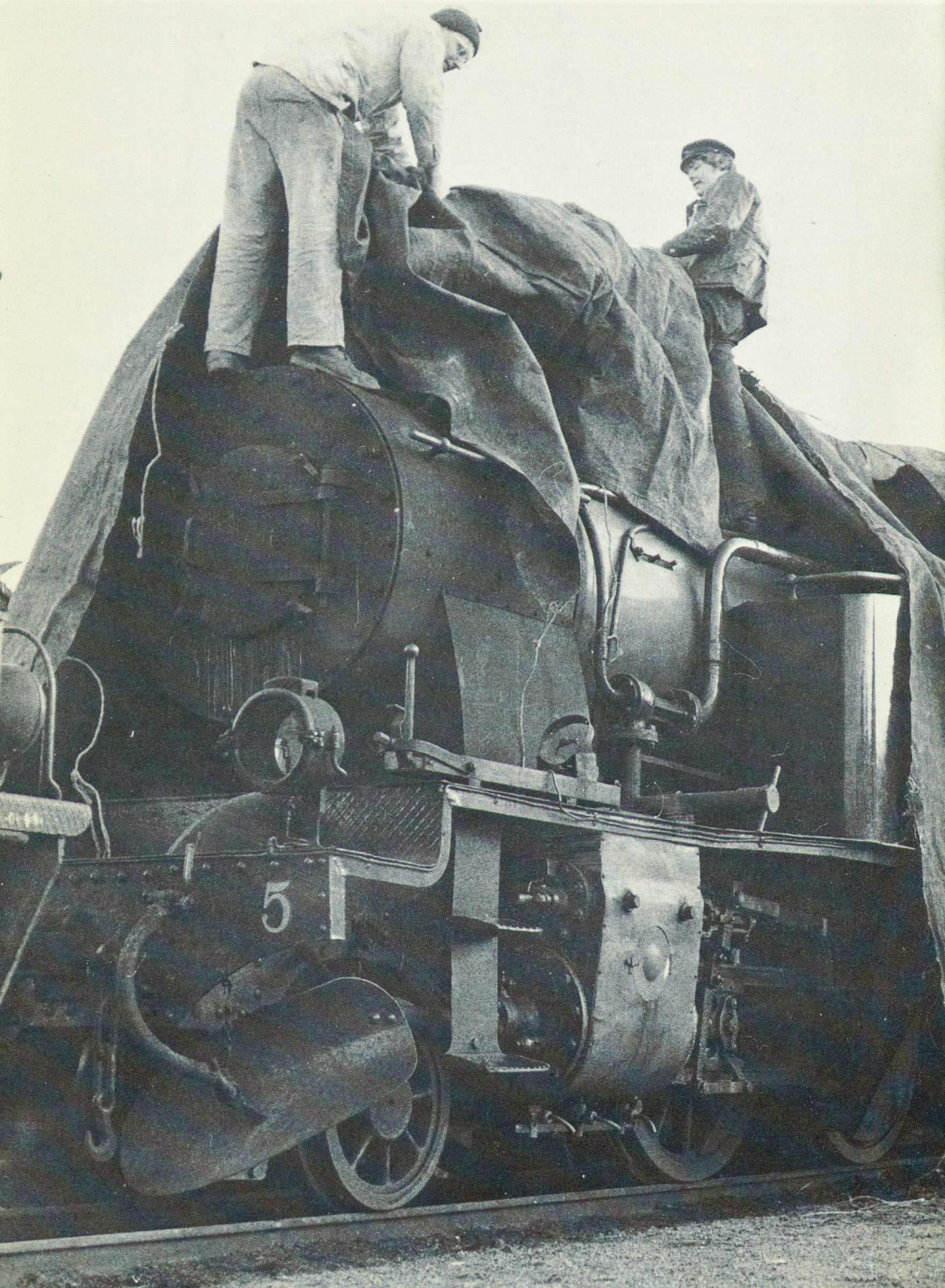
8. *Vid mer omfattande renoveringar måste en stor del av vagnskorgen tas ned (ÖSlJ). Foto Lars G. Jonsson.*



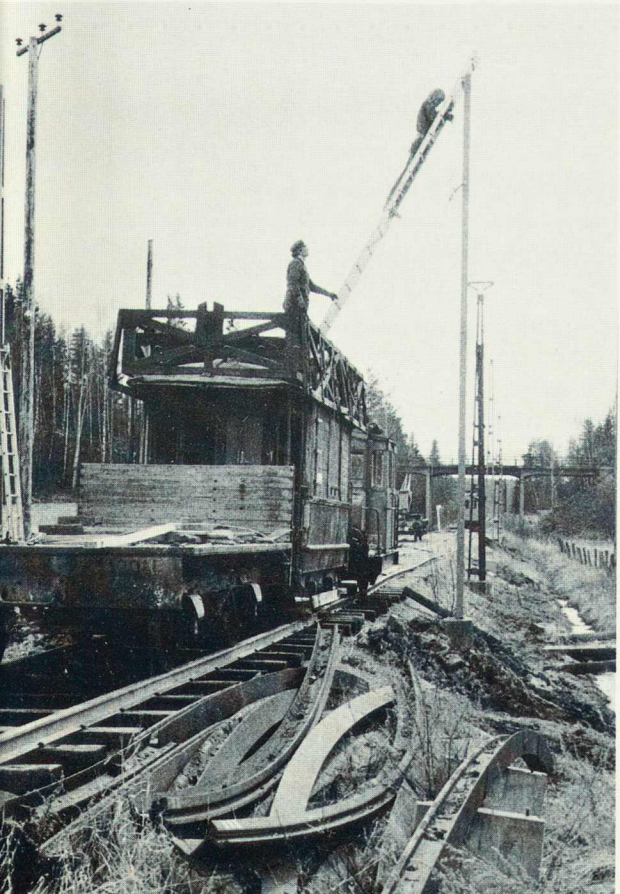
Vagnunderhåll
9. *Museibanorna engagerar också flickorna (AGJ).*

Bevarandeproblem

10. *Museilock och museivagnar bör förvaras under tak. Att täcka fordonen med presenningar är en nödlösning (AGJ).*



Vägkorsningar
11. *Korsningar i plan mellan järnväg och väg kräver särskilda arbetsinsatser av museibanans personal (ULJ). Foto Vinbergs Bildbyrå.*



Inte bara ångdrift
12. *Kontaktledning monteras vid museispårvägen (SSS).*

Miljö
13. *Den gamla hållplatsbyggnaden, vevställverket och den tidstypiska uniformen samverkar till en helhetsbild av gammal järnvägsmiljö (ÖSlJ). Foto Bo Forsberg.*

Trafiktjänst
14. *Loken eldas på inför dagens trafik (JTJ). Foto Lars Jonsson.*

Turisttrafik
15. *Mariefreds hamn möter museitåget på kajen ångbåten från Stockholm (ÖSlJ). Foto Lars G. Jonsson.*

102. 102.

Östra Södermanlands Järnväg

Trafik bedrives dagligen 23 juni—12 augusti, lördagar 5 maj—29 september samt sön- och helgdagar 1 april—14 oktober 1979 enligt följande tidtabell:

Mariefred (*Gripsholm*)—Läggesta Södra

fr. *Stockholm, Klara Mälarstrand*		...	...	...	...	...	*q10.00*	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Km	*Östra Södermanlands järnv. Mariefred, spårv. 0.600*	P 1 II, III	P 3 II, III	P 5 II, III	P 7 II, III	P 9 II, III	P 11 II, III	P 13 II, III	P 15 II, III	P 17 II, III	P 19 II, III							
0	fr. **Mariefreds Ångbåtsstation**	...	...	...	...	..	*q*13.40	...	...	...	*q*16.34	...	...	...	...	...	...	...
0	**Mariefred**	10.40	*a* 11.30	*a* 12.10	12.33	*a* 13.26	13.51	*a* 14.16	14.42	*c* 15.40	16.46	...	...	...	...	...	...	...
1	Hjorthagen	×	×	×	×		×	×	×	×	×	...	...	...	...	...	...	...
2	Marielund	×	×	×	×		×	×	×	×	×	...	...	...	...	...	...	...
3	t. **Läggesta Södra**	10.55	*a* 11.45	*a* 12.25	12.48	*a* 13.40	14.07	*a* 14.31	14.57	*c* 15.55	17.01	...	...	...	...	...	...	...
t. *Stockholm C*, 65		*b/2./3*	...	...	*c/4./3*	...	...	...	*b/6./3*	...	*/8./3*	...	...	...	...	...	...	...

Läggesta Södra—Mariefred (*Gripsholm*)

fr. *Stockholm C*, 65		*/0.03*	...	...	...	...	...	...	*/4.03*	...	...	*b/6.03*	...	...	...	...	...	...
Km	*Östra Södermanlands järnv. Mariefred, spårv. 0.600*	P 2 II, III	P 4 II, III	P 6 II, III	P 8 II, III	P 10 II, III	P 12 II, III	P 14 II, III	P 16 II, III	P 18 II, III	P 302 II, III	P 20 II, III						
0	fr. **Läggesta Södra**	11.05	*a* 11.52	*a* 12.32	12.55	*a* 13.49	14.15	*a* 14.41	15.05	*c* 16.04	...	17.09	...	...	...	...	...	...
1	Marielund	×	×	×	×	×	×	×	×	×	...	×	...	...	...	...	...	...
2	Hjorthagen	×	×	×	×		×	×	×	×	...	×	...	...	...	...	...	...
3	t. **Mariefred**	11.20	*a* 12.07	*a* 12.50	13.10	*a* 14.08	14.33	*a* 14.59	15.20	*c* 16.18	*q*16.19	17.24	...	...	...	...	...	...
3	t. **Mariefreds Ångbåtsstation**	...	...	...	...	...		...	...	...	*q*16.25	...	...	...	...	...	...	...
t. *Stockholm, Klara Mälarstrand*		...	...	...	...	...	...	...	...	...	*q20./0*	...	...	...	...	...	...	...

Teckenförklaringar (även sid. 3):

a Sön- och helgdag 6 maj—26 aug.
b Måndag—fredag.
c Lördag, sön- och helgdag.
q Trafik t. o. r. Mariefreds Ångbåtsstation upprätthålles endast 2 jun—2 sep.

Upplysningar tel. 0159/110 06 eller vardag 10—12 tel. 021/755 15.

Tidtabell
16. *ÖSlJ:s tidtabell för sommarsäsongen 1979 ger en god bild av den omfattande trafiken.*

6 Planerade museijärnvägar

Den snabba ökningen av antalet museijärnvägar i världen har i engelsk fackpress lett till en debatt där man frågar sig om inte marknaden är övermättad. Debatten är av intresse för Sveriges del när det gäller att diskutera antalet museijärnvägar i framtiden.

Bakgrunden till debatten är att man rimligen måste förutsätta att såväl antalet pesoner som aktivt vill delta i en museijärnvägs drift som den publik som skall ge de nödvändiga inkomsterna är begränsat. Många små museibanor vore då ett alternativ. Kvaliteten hos en museijärnvägs utbud är emellertid inte beroende på de enstaka föremålens märklighet utan av sanningen och fullständigheten i den fungerande järnväg man sökt återskapa. Detta betyder – vilket ur vissa synpunkter kanske bör beklagas – att en museijärnväg måste vara även ganska stor för att bli "bra". Med små resurser är det väsentligt svårare att bygga upp den nödvändiga yttre miljön. Under sådana förhållanden blir renoverade vagnar ofta förenklade och urvalet fordon blir kanske mer betingat av vad som går att snabbt få i körbart skick än vad som naturligt kan ingå i den järnvägsmiljö man valt att återge. Detta är problem, som finns även vid banor med större resurser, men där har man möjlighet att diskutera dem som en policyfråga och inte bara som ett resursproblem.

Mot den här skisserade bakgrunden kan det ligga nära till hands att säga att det redan finns för många museibanor. Ändock finns det både här i landet och utomlands minst lika många *aktuella projekt* som antalet verkande museibanor. Under årens lopp har ett antal projekt lanserats för att efter någon tid avsomna och så kommer att ske även i framtiden, men några av projekten har förutsättningar att förverkligas. Utredningen har inte funnit det meningsfullt att diskutera och värdera nu aktuella förslag till nya museibanor – med ett nedan berört undantag. De nuvarande järnvägarnas målsättning har en sådan bredd att man får en ganska god täckning av den svenska järnvägshistorien. Med hänsyn till tillgången på fritidsjärnvägare och till publikunderlaget har de även en relativt god geografisk fördelning. Det är därför knappast möjligt att peka ut några lämpliga platser för nya museibanor utifrån sådana generella överväganden. Dessutom är det självklart att samhället inte bör styra den gjorda etableringen annat än genom fördelningen av ett ev. ekonomiskt stöd.

När det gäller etableringen av nya museibanor måste det enskilda initiativet vara avgörande. Ett museibaneprojekt, som attraherar intresserade, kunniga och lojala aktiva föreningsmedlemmar kan lyckas även om de yttre förutsättningarna inte är idealiska.

Det är således ej möjligt att göra en förteckning över vilka museibanor som borde finnas i framtiden. Utredningen har emellertid funnit att det sannolikt finns underlag för en normalspårig museibana i mellansverige. Flera föreningar har samlat och renoverat normalspåriga fordon som tillsammans ger en god bild av en privatbana vid tiden strax efter första världskriget. Dessa fordon är i dag hemlösa och det är inte lätt att hitta en bana som uppfyller kraven på tidstypiska byggnader, tillräckligt stora verkstadslokaler, vagnhallar och lokstall, personalutrymmen och förråd och som helst också ligger i för turister attraktivt område.

I samband med att Nora Bergslags Järnväg övertas av staten kommer bandelarna Gyttorp-Bredsjö och Gyttorp-Nora-Ervalla att läggas ned. Det har föreslagits, bl. a. från Örebro läns museum och Noraskogs hembygdsförening, att man skulle låta någon del av dessa nedlagda banor användas som museijärnväg. Därvid skulle Nora station med dess lokstallar, verkstäder m. m. på ett utomordentligt sätt fylla behovet av lokaler för den tänkta museibanan. Den kulturhistoriskt värdefulla, enhetliga och välbevarade miljön skulle kunna bevaras.

Beträffande övriga aktuella museibaneförslag måste man konstatera att de i de flesta fall inte tillför någon ny aspekt till den svenska järnvägshistorien. Nya banor kan däremot göra järnvägshistorien lättillgängligare både för turister, som dessutom får flera banor att välja mellan, och för amatörjärnvägarne, som kan få tillgång till en mer närbelägen bana eller en bana med en målsättning som bättre passar deras egen intresseinriktning. Man kan kanske även bevara en intressant, järnvägshistorisk miljö och visa denna i sin ursprungliga funktion. Det är emellertid uppenbart att det redan i dag är ont om fordon, som både är av lämplig ålder och som kan renoveras till överkomlig kostnad. Smalspåriga ånglok finns, förutom vid museibanor och museer, endast som sönderrostade monument i parker och om dessa lok kan förvärvas och återställas till fungerande skick är mycket tveksamt.

När det gäller *den framtida tillgången på* bandelar lämpliga som *museibanor* kan följande noteras. En grundläggande förutsättning för att museijärnvägstrafik skall kunna upprätthållas i en bevarad miljö är att man ha tillgång till en bandel, där den reguljära trafiken är nedlagd. Enligt utredningens uppfattning bör såväl person- som godstrafiken vara nedlagd. Det har visserligen förekommit att godsbanor, som trafikeras med godstrafik under vardagar (måndag–fredag), upplåtits för museijärnvägstrafik under övriga veckodagar. Ett sådant arrangemang kan möjligen accepteras under en övergångsperiod men kommer på längre sikt att ge problem för både trafikföretaget och museijärnvägsföreningen. Problemen kan beröra trafiksamordningen, banunderhållet, disposition av spår och byggnader samt ansvarsfrågor osv. I princip bör därför all trafik vara nedlagd innan en bandel upplåts för museijärnvägstrafik.

Under 1960-talet lades ett drygt 60-tal bandelar vid SJ ned totalt, i medeltal 230 km per år. Under 1970-talets tre första år företogs ett tiotal sådana nedläggningar, drygt 100 km varje år. Endast två av de bandelar som lagts ned under 1960-talet och början av 1970-talet, har helt eller delvis tagits i anspråk som museibanor.

Under åren 1973–76 förekom inga nedläggningar. Därefter har följande bandelar lagts ned totalt vid SJ: Uppsala-Hallstavik, Vetlanda-Landsbro,

Fågelsta-Vadstena och Glimåkra-Kristianstad. Tillgången på nyligen nedlagda bandelar är sålunda begränsad. Vissa av dessa bandelar är emellertid aktuella som museibanor. Sträckan Uppsala-Faringe, 33 km, på bandelen Uppsala-Hallstavik trafikeras sålunda som museibana (Uppsala-Lenna Järnväg). Frågan om disposition av bandelen Fågelsta-Vadstena, 10 km, för liknande ändamål diskuteras f. n.

Bandelen Uppsala-Hallstavik lades ned i samband med att en ny bandel anlagts och öppnats för trafik mellan Hargshamn och Hallstavik. Därmed bortföll trafikuppgifterna vid bandelen Uppsala-Hallstavik. Nedläggningarna vid de övriga bandelarna får ses som ett resultat av att trafiken av olika anlednigar successivt överflyttats till landsväg och att den spårbundna trafiken därmed reducerats till helt obetydliga trafikmängder.

Det är givetvis svårt att bedöma den framtida omfattningen av nedläggningarna. Mot bakgrund av erfarenheterna under senare år finns det ingen anledning anta att nedläggningarna kommer att få den omfattning de hade under t. ex. 1960-talet. Däremot är det inte osannolikt att vissa kortare godsbanor kan komma att läggas ned i sådana fall där trafiken letts bort från järnvägen. Som nämnts kommer bandelarna Gyttorp-Bredsjö och Gyttorp-Ervalla att läggas ned. Trafiken på vissa andra godsbanor har under senare år reducerats på sådant sätt att frågan om nedläggning kan komma att aktualiseras. Antalet sådana bandelar får dock betraktas som mycket begränsat.

Enbart det förhållande att trafiken upphör på en bandel innebär givetvis inte att den utan vidare skulle vara lämplig som museibana. En rad olika faktorer spelar härvidlag in. Tidigare har utredningen pekat på vikten av de enskilda initiativen och betydelsen av att tankarna på en museibana kan kanaliseras genom en intresserad grupp av järnvägsamatörer, beredd på stora uppoffringar. Det är vidare av stor vikt att banan befinner sig i sådant bantekniskt skick att den utan alltför kostnads- och arbetskrävande åtgärder kan trafikeras under en följd av år. Bandelen måste lätt kunna avskiljas från det övriga järnvägsnätet för att bilda en fristående enhet. Den måste vidare ge den rätta miljön för museitrafik, vilket bl. a. innebär krav på tidsenliga stationshus, natursköna omgivningar, möjligheter till andra aktiviteter i området osv.

Även om trafiken alltså skulle komma att läggs ned på ett fåtal kortare godsbanor, finns det således anledning anta att tillgången på bandelar lämpliga som museibanor även i fortsättningen kommer att vara mycket begränsad.

I sammanhanget vill utredningen beröra en fråga som kan komma att aktualiseras på viss sikt. I de flesta fall äger i dag museijärnvägsföreningen den bana som trafikeras. I några fall arrenderar föreningen banan av trafikföretaget (i första hand SJ). Frågan uppkommer då om inte trafikföretaget borde överlåta banan på föreningen eller kommunen. I vissa fall kan det emellertid finnas orsak till att banan bör bibehållas i trafikföretagets ägo. Den utarrenderade bansträckan kan ingå som ett led i ett större bankomplex, vilket gör det mindre lämpligt att avskilja museibanan. Det kan också vara så att bansträckan har viss betydelse för totalförsvaret och att det därför är lämpligt att den stannar i statens ägo. Om museibanan är isolerad från det övriga bannätet och inte kan väntas få någon betydelse för trafikföretaget på sikt, torde man emellertid kunna överväga en överföring av bana och

byggnader till föreningen eller kommunen. Utredningen vill inte föreslå att detta ovillkorligen skall ske utan vill endast framhålla att man bör sträva däråt.

I sammanhanget kan erinras om en överlåtelse av mark som nyligen varit aktuell. Bandelen Uppsala-Faringe (Uppsala-Lenna Järnväg) har trafikerats som museibana under en följd av år. I samband med den allmänna trafikens nedläggning aktualiserades frågan om överlåtelse av banan. Efter framställning från Uppsala kommun uppdrog regeringen genom beslut den 1 juni 1978 åt SJ att uppta överläggningar med kommunen i syfte att nå en överenskommelse om försäljning till kommunen av banan för museiändamål. Utgångspunkten skulle härvid vara att sådana delar av egendomen som kan ge inkomster från annan verksamhet än museiverksamhet, skulle värderas med utgångspunkt i dessa inkomsters värde. Detta gällde i det aktuella fallet bl. a. mark i Uppsala centrala delar och vissa byggnader. Övrig mark utanför Uppsala centrala delar skulle inte åsättas något värde. Bakgrunden härtill är att kostnaden för upptagning av spårmateriel numera oftast överstiger skrotvärdet av materielen. Övriga delar av den egendom som hör till museibanan Uppsala-Faringe skulle i förekommande fall värderas till sitt marknadsvärde.

Enligt vad utredningen erfarit har preliminär överenskommelse nu träffats mellan SJ och Uppsala kommun i linje med regeringsbeslutet. Utredningen föreslår att detta förfaringssätt används i fortsättningen om liknande spåröverlåtelser skulle bli aktuella. Utredningen vill särskilt peka på den aktiva roll som kommunen bör spela i sådana frågor.

Utredningen vill *i övrigt* erinra om att museijärnvägsföreningarna representerar en ganska kort period av de svenska järnvägarnas historia. Det skulle därför vara värdefullt om någon bana kunde visa en järnväg från 1870-talet. Tyvärr finns så litet bevarat från denna tidiga period och kostnaden för att göra repliker är förmodligen oöverkomlig, varför en sådan önskan aldrig torde kunna bli verklighet. Det finns emellertid ett annat mer realistiskt museijärnvägsprojekt, som kan vara av värde att diskutera, nämligen en museibana visande en period *efter* ånglokstiden. Detta kan i dag förefalla mindre realistiskt men om några år är även 1950-talets järnvägstrafik och fordon historia.

7 Museijärnvägarna och samhället

7.1 Formella förutsättningar

Verksamheten vid museibanorna innebär vissa risker bl. a. för resenärer, vägtrafikanter och föreningsmedlemmar. Det är därför naturligt att driften är föremål för tillsyn från det allmänna och underkastad vissa regler. Utredningen har funnit att det framför allt hos museijärnvägsföreningarna finns en viss osäkerhet om vilka bestämmelser som är tillämpliga för verksamheten.

Utredningen har mot denna bakgrund anlitat jur. kand. Jan-Mikael Bexhed för att belysa hithörande frågor. Bexheds pm i frågan redovisas i *bilaga 3*.

Utredningen vill för sin del framhålla att följande lagar och förordningar i första hand synes vara tillämpliga på museijärnvägarnas verksamhet:

- Förordningen (1975:612, ändrad 1975:1040, 1977:956) om ändring i kungörelsen (1967:604) om tillsyn över enskilda järnvägar, spårvägar och tunnelbanor.
- Lagen (1976:58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande – jfr förordningen (1976:411) om järnvägs handläggning av vissa ersättningskrav m. m.
- Lagen (1886:7 s. 1, ändrad 1928:131, 1954:243, 1970:1004, 1976:59) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.
- Lagen (1945:119, ändrad 1971:1054, 1975:1010) om stängselskyldighet för järnväg m. m.
- Kungörelsen (1959:50, ändrad 1964:606, 1967:173, 1967:862, 1969:351) angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg.

Den sistnämnda kungörelsen kommer att upphävas i samband med att den nya vägmärkesförordningen träder i kraft den 1 juli 1979. Enligt den nya förordningen, som givetvis också blir tillämplig vid museibanorna, skall den som innehar järnväg eller spårväg sätta upp och underhålla kryssmärken, signalanläggning och fällbommar vid plankorsning och svara för att anordningarna fungerar.

Även om det är tveksamt om kungörelsen (1924:359) angående skyldighet för järnväg att utrusta stationer och tåg med förbandsartiklar är tillämplig på museijärnvägstrafiken, torde det vara att rekommendera att stationerna och tågen där förses med förbandslådor, avsedda för första hjälpen vid olycksfall.

Eftersom museijärnvägarna inte är öppna för allmän trafik, torde järnvägstrafikstadgan (1966:202) inte vara tillämplig. Stadgan synes inte heller kunna tillföra något väsentligt i frågan för museijärnvägarnas del.

Det primära syftet med museijärnvägarna är inte att tillgodose något allmänt behov av transporter mellan två orter. Visserligen utnyttjas museibanorna i viss utsträckning för sådana resor, bl. a. i samband med det rörliga friluftslivet. Även om sådana resor skulle öka i omfattning, vilket utredningen anser vara önskvärt, kommer det primära syftet att bli oförändrat, nämligen att visa en äldre järnväg i funktion. Utvecklingen bör dock följas så att man är beredd att vidta de författningsändringar m. m. som ev. kan visa sig erforderliga.

Flera av museijärnvägsföreningarna har utarbetat vissa regler för trafiken vad gäller biljetters giltighet, ordning på tåg m. m. Reglerna kan till vissa delar sägas motsvara de normalvillkor som enligt Bexheds förslag bör utarbetas. Det synes rationellt att utarbeta för de olika museibanorna gemensamma regler. Ett vidgat samarbete mellan museibanorna synes bana vägen för sådana gemensamma normalvillkor. En utveckling mot väsentligt ökad andel "allmän" trafik kommer att understryka vikten av sådana regler.

Lagarna om järnvägs ansvarighet för resande och skador är synnerligen strikta. Mot denna bakgrund vill utredningen understryka vikten av ett fullgott försäkringsskydd.

Utredningen vill avslutningsvis beröra arbetsmiljölagens tillämpning på museijärnvägarnas verksamhet. Efter kontakt med arbetarskyddsstyrelsen i denna fråga kan konstateras att lagen inte är tillämplig så länge arbetet vid järnvägen utgörs av oavlönad hobbyverksamhet. Detta utesluter dock inte att föreningen kan bli skadeståndsskyldig om den tillhandahåller bristfällig utrustning och därigenom orsakar personskada.

7.2 Produktion

Museijärnvägarnas "produktion" kan sammanfattas genom att beskriva de olika aktiviteterna.

Museijärnvägen

- bevarar teknik- och kulturhistoriskt värdefulla föremål och den praktiska kunskap, som är knuten till en äldre teknik
- återskapar med hjälp av bevarade och rekonstruerade föremål delar av en intressant och historiskt viktig miljö
- visar denna miljö i funktion, varvid samtidigt föremålen demonstreras på sådant sätt att såväl den övergripande administrativa funktionen (tågklarering etc.) som de rent tekniska funktionerna (exempelvis ånglokets konstruktion och verkningssätt) framstår lättbegripligt för den intresserade besökaren
- ger en reseupplevelse där själva resan genom en vacker natur med gammal bebyggelse är en viktig del av besöket vid museijärnvägen
- utför transporter till och från andra fritidsaktiviteter, bl. a. i samband med det rörliga friluftslivet
- utgör en stimulerande fritidssyssla för de aktiva medlemmarna

- ger ekonomisk stimulans till den ort där banan är belägen, i första hand genom ökad tillströmning av turister
- ger i vissa fall sysselsättning åt personer i trakten
- representerar en beredskapsreserv genom att aktiva medlemmar med utbildning och rutin som ångloksförare eller tågklarerare kan stå till totalförsvarets förfogande i ett krisläge.

7.3 Samhällsvinster

Det är inte möjligt att genomföra en konventionell cost benefit analys av museijärnvägarnas verksamhet. Huvudproduktionens värde kan ej uttryckas i kronor och ören och någon allmänt accepterad metod att exempelvis förvandla kulturvärdet av ett bevarat lok till ett krontal finns ej. Man kan givetvis räkna ut vad det skulle kosta samhällets kulturorgan att uppehålla den verksamhet museiföreningarna bedriver, men denna uträkning är endast relevant under förutsättning att samhället skulle finna det förenligt med sina prioriteringar att offra mångmiljonbelopp på denna speciella sektor av Sveriges industri- och kulturhistoria. Utredningen får därför stanna vid att i mer översiktliga termer diskutera samhällets vinster och förluster för museijärnvägsverksamheten.

7.3.1 *Bevarande*

Genom museijärnvägarnas insats bevaras en stor mängd föremål vilka alla kan anses utgöra ett led i vårt lands järnvägshistoria. Där finns allt från äldre typer av rälsspik till kompletta stationshus med pärlspånt och lodklocka. Man kan dock ur strikt museal synpunkt med fog rikta några allvarliga invändningar mot såväl urvalet av föremål som sättet för bevarandet. I stället för ett stort antal typer av rälsspik och ett exemplar av varje sort har man några få sorter – och av dem kanske tiotusen. Spikarna finns därför att de behövs och därutöver är en viktig del av den gamla järnvägen. Samma skäl återkommer vid urvalet av övriga föremål – de behövs för visningen/trafiken och de utgör en liten detalj i den kompletta bilden av järnvägen. Man kan uttrycka det så att museijärnvägen försöker ge en komplett bild av en viss järnväg vid en viss tidpunkt och vill visa denna järnväg i funktion, medan museet söker ge en bild av en utveckling genom att visa en systematiskt uppställd samling föremål. Vid museijärnvägen tillkommer dessutom kravet att föremålen skall kunna användas vid visningen, dvs. spår och signaler måste uppfylla högt ställda krav på säker funktion, lok och vagnar skall vara trafiksäkra och fylla tillsynsmyndighetens krav etc. Vidare måste alla fordon kunna fungera ihop, vilket innebär att kopplingsanordningar, gångbryggor m. m. måste standardiseras, vilket vid smalspåriga banor med materiel från olika järnvägsförvaltningar ibland innebär relativt kraftiga ombyggnader.

Samhällets "vinst" av bevarandet vid museibanorna är alltså inte densamma som vid konventionella museer. Museijärnvägarnas stora insats är att de tack vare den kombination av resurser som den obetalda arbetskraften och de betalande besökarna utgör, kan visa en hel, fungerande miljö där

bevarandet ingår som ett nödvändigt led i en större målsättning.

Museibanornas bevarande av föremål från våra järnvägars historia kompletterar museernas samlingar inte bara genom ett annorlunda visningssätt, utan även genom en annan tyngdpunkt i föremålsbeståndet. Museerna har av flera skäl lagt denna på fordon och mindre föremål, medan museibanorna har kunnat bevara, renovera och även rekonstruera hela miljöer med stationshus, signalsystem och annat som hör till järnvägsdriften men som på grund av sin storlek sällan kan visas på ett museum eller endast kan visas lösryckt från sitt naturliga sammanhang.

7.3.2 *Information och utbildning*

Museiföreningen vänder sig till två målgrupper – de aktiva föreningsmedlemmarna och besökarna/resenärerna. I båda fallen vill den överföra kunskap, inte bara ytlig kunskap om teknikens yttre skepnad utan en djupare inblick i dess funktion. Man visar ett helt, tekniskt system i verklig funktion – lokets ångmaskin drivs av ånga alstrad i ångpannan och loket drar tåget. Detta är, av naturliga skäl, ganska ovanligt i industrihistoriska sammanhang. Oftast måste man i dessa sammanhang av ekonomiska och tekniska skäl låta ångmaskinen dras runt av en lätt maskerad elmotor och de glödande kolen i eldstaden får markeras av en röd lampa.

Genom att museibanan är tekniskt sann har den utomordentliga möjligheten att ge besökaren en verklig inblick i en gången tids teknik. Man upplever historien med alla sinnen, man får själv vara med och agera. Efter denna upplevelse har resenären inte bara en känsla av hur farfar upplevde en tågresa. Han har även fått ett intryck av hur arbetsförhållandena kunde gestalta sig på ett ånglok med en glödande fyr, het ånga och ett våldsamt tvärdrag. Han bör dessutom ha fått en uppfattning om ångmaskinens funktion. Denna nyvunna kunskap är förmodligen både fylligare och riktigare än den normalbesökaren orkar inhämta på ett aldrig så välordnat konventionellt museum. Den rörliga maskinen ger en sann och begriplig bild av "den slamrande, oljeluktande produktionsapparat som en gång bidrog till landets välstånd och som nu blivit ett fossil, möjligen med skrotskulpturens estetiska förtjänster".[1]

Genom att informationen är lättillgänglig och genom att själva resan blir en upplevelse för besökaren når museijärnvägen en väsentligt bredare publik än flertalet museer. En mycket stor publikgrupp utgör skolbarn, som varje år besöker museibanorna som ett led i skolarbetet. Det måste därför vara önskvärt att museibanan blir tillgänglig för allmänheten i så stor utsträckning som möjligt men brist på aktiva medlemmar sätter bestämda gränser för antalet trafikdagar. Man måste dock konstatera att landets alla museibanor i fråga om tillgänglighet vida överträffar flertalet andra industrihistoriska minnesmärken, som oftast har ett mycket begränsat öppethållande.

Den typ av järnvägsteknik som museiföreningarna ägnar sig åt att bevara, försvinner så småningom. I vissa fall har det gått fort – ånglok förekommer nu aldrig i trafiken, den manuella tågklareringen finns snart bara kvar vid sidobanorna med blygsam trafik, glidlagerförsedda vagnar är sedan många år förbjudna vid SJ. Däremot kommer träslipers och spikbefästning att finnas under överskådlig tid även vid de "riktiga" järnvägarna – fast aldrig på

[1] Jfr R.L. Hills, Working Machinery, i Vilja och kunnande, festskrift tillägnad Torsten Althin, Stockholm 1977.

huvudspår där det äldre systemet ersatts av betongsliper med någon form av elastisk befästning. Det är därför av stort värde att det kunnande som denna äldre teknik bygger på, kan leva kvar vid museibanorna. Huvuddelen av de aktiva medlemmarna är amatörer i den meningen att de för sin försörjning stundtals ägnar sig åt någon annan syssla än den de har vid museibanan. De är för den skulle inte nödvändigtvis mindre intresserade och mindre kunniga i sin hobbyverksamhet än i sitt förvärvsarbete och den genomgående höga standarden på arbetena i museibanornas verkstäder är påtaglig. Detsamma gäller kunnandet och säkerheten hos dem som har ansvaret för tågledning och tågklarering. Orsaken härtill är till viss del medlemmarnas intresse, flit och förmåga att tillgodogöra sig äldre handböckers råd och anvisningar. Kunnandet beror även på att museibanorna till sig har kunnat knyta verkligt kunniga professionella – verkstadsarbetare, motortekniker, signalingenjörer, säkerhetsexperter för att bara nämna några yrkesområden. Dessa personer kan genom handledning och informell undervisning (i säkerhetsfrågor även genom obligatoriska kurser för all personal i trafiktjänst) förmedla sina yrkeskunskaper till nya medarbetare. I några avseenden är det förmodligen redan så att landets kunnande i vissa praktiska järnvägsproblem av äldre typ finns samlat hos museibanornas personal. Hur många andra vet hur man smörjer en glidlagerförsedd axelbox eller tillverkar en smörjdyna? Landets ånglokskonstruktörer och reparatörer har snart gått ur tiden, men man vågar kanske hoppas att åtminstone en del av deras kunskaper skall kunna leva vidare vid museibanornas lokverkstäder.

Utredningen vill avslutningsvis beröra en policyfråga av betydelse i sammanhanget, nämligen användandet av utländskt materiel vid de svenska museibanorna. Hittills har svenska museibanor i sann, nationalromantisk anda tagit avstånd från alla utländska föremål som inte fått den rätta blågula färgen genom att först ha förtecknats i en svensk järnvägs inventarium. Inom andra kulturområden har man väl i våra dagar kommit från denna snäva inställning. Speciellt inom järnvägstekniken, vars utveckling alltid präglats av ett intimt internationellt samarbete, kan de utländska föremålen ofta vara nödvändiga för att man skall förstå den svenska järnvägsteknikens historia. Det vore därför av värde om ett lämpligt urval av utländsk järnvägsmateriel kunde visas vid någon eller några museibanor. Detta måste då ske under sådana former att deras ursprung klart framgår för besökarna på samma sätt som detta bör ske för andra föremål som används vid en museibana men som faller utanför den angivna tidsramen.

7.3.3 *Transporter i samband med friluftslivet*

I dagens samhälle är det rörliga friluftlivet i stort sett knutet till vissa områden i närheten av befolkningscentra. Dessa områden, som oftast endast kan nås med bil, byggs ut med olika typer av service, friluftgårdar, badplatser, utprickade vandringsleder med övernattningsmöjligheter m. m. Det är därvid ett problem att göra det möjligt för de personer som kanske inte är så unga och rörliga, att ändå nå de rekreationsmöjligheter som det större friluftsområdet kan erbjuda. Av denna anledning ser man sig uppenbarligen ofta tvungen anlägga bilvägar och stora parkeringsplatser djupt inne i strövområdena, vilket ofta kan innebära allvarliga ingrepp i miljön. Det finns

några exempel (bl. a. Festiniog Railway, Wales, vilken passerar genom Snowdons nationalpark) där man kunnat utnyttja en museijärnväg (eller kanske mer korrekt turistjärnväg) för att med betydligt mindre påkänningar på miljön transportera besökare mellan olika utflyktsmål inom ett naturskyddsområde. På så vis har man kunnat undvika att släppa in privatbilister och framför allt sluppit de eljest nödvändiga parkeringsplatserna inne i området. I USA har man av samma orsak föreslagit att bygga en liten smalspårig järnväg för att föra besökare, som inte klarar en mångmilavandring med packning, in i en nationalpark (North Cascades National Park).

I Sverige har museijärnvägarna ännu inte fått någon större betydelse för transport av vandrare men visst förekommer denna typ av resenärer. Med Ohs Bruks Järnväg reser kanotister för att förflytta sig mellan olika sjösystem och med Uppsala-Lenna Järnväg reser badande från Uppsala till Fjällnora friluftsområde. Många vandrare som kommit Sörmlandsleden till Läggesta tar Östra Södermanlands Järnväg för den sista sträckan fram till Mariefred med matställen och affärer.

Även om museijärnvägen således f. n. inte har någon större betydelse som transportmedel varken för det rörliga friluftslivet eller i andra sammanhang innebär ju inte detta att det alltid kommer att så förbli vid alla museibanor. Genom en anpassning av ett fritidsområdes anläggningar till en befintlig eller nyskapad museibana kan denna säkerligen med fördel utnyttjas till att göra området mer lättillgängligt för besökare.

7.3.4 *Turistnäring*

Museijärnvägarna är i dag en betydande turistnäring. De besöks totalt av ca 130 000 personer varje år. Eftersom många museijärnvägar går genom trakter med ganska få arbetstillfällen och litet befolkningsunderlag för butiker etc. är deras publik många gånger ett viktigt tillskott till omsättningen.

I många fall har museibanorna kunnat inlemmas i ett större turistsammanhang. Anten-Gräfsnäs Järnväg presenterar sig som en del av Antenturen, en rundtur som även innefattar Gräfsnäs slottsruin med badplats, servering, väderkvarnar och vattensåg. Östra Södermanlands Järnväg säljer en rundresebiljett som för resenären med S/S Mariefred från Stockholm till Mariefred, med museitåg Mariefred-Läggesta och därifrån med SJ åter till Stockholm. I Jädraås har kommunen (Ockelbo) långtgående planer på ökad turism och man vågar nog påstå att detta inte skett om inte Jädraås-Tallås Järnväg funnits.

Möjligheterna att vidga denna turistverksamhet bör undersökas.

Museijärnvägarna ger ekonomisk stimulans till den bygd där de är belägna inte enbart genom turisttillströmningen. De dagsverken som de aktiva föreningsmedlemmarna lägger ned vid sina banor går inte spårlöst förbi i affärernas och matställenas dagskassor. Det har från flera håll omvittnats att tillskottet från turister och järnvägsamatörer – åtminstone temporärt – kunnat ge en landsortsbutik möjlighet att leva vidare.

Museijärnvägarna har också behov av olika tjänster i de samhällen där de fungerar. Det kan gälla reparationsservice, hyra av arbetsmaskiner m. m.

Än så länge har museibanorna begränsad betydelse från direkt sysselsättningssynpunkt. I viss utsträckning har dock s. k. arkivarbetskraft tillförts

museibanorna. Vidare förekommer att museijärnvägsföreningarna mer tillfälligt utnyttjar lokal arbetskraft (t. ex. för städning). Om utvecklingen kommer att gå samma väg i Sverige som vid de större museibanorna utomlands, torde dock museibanornas betydelse för den direkta sysselsättningen komma att öka.

7.3.5 *Fritidssysselsättning*

Alla svenska museijärnvägar har bakom sig en stödförening med ofta uppåt ett tusental medlemmar. Dessa medlemmars intresse för sin museibana varierar starkt (många är dessutom medlemmar i mer än en museijärnvägsförening). De flesta har troligen en allmänt positiv attityd och en viss nyfikenhet på händelserna vid banan, en nyfikenhet som de tillfredsställer genom att läsa medlemsbladet och genom ett årligt besök vid banan. Bland medlemmarna finns emellertid en mindre grupp för vilka verksamheten vid museibanan är det stora fritidsintresset. Denna grupp består totalt av ca 500 personer.

För dessa aktiva medlemmar är verksamheten vid banan ofta den dominerande fritidssysslan. I medeltal tjänstgör de 20 arbetsdagar antingen som trafikpersonal eller i verkstaden eller med banarbete. Kanske bidrar man med något så föga järnvägsmässigt – men nödvändigt – som att klippa gräsmattan eller måla hus. Kamratskapet, den kontinuerliga utbildningen, den totala blandningen mellan olika yrken och åldrar gör verksamheten vid museijärnvägarna till en nästan idealisk fritidssyssla. Nödvändigt är givetvis ett starkt intresse för praktiskt järnvägsdrift, vilket krävs för att klara det ofta tunga, ibland stressiga jobbet, där det inte går att utebli bara för att man inte är på humör just den morgonen. Men just detta – att alla ställer upp för det gemensamma målet – är samtidigt ett av de mest positiva dragen hos amatörjärnvägarnas verksamhet.

Utredningen vill särskilt framhålla det förhållandet att museijärnvägarna engagerar människor från de mest skilda samhällsgrupper, yrken och åldrar. Av stor betydelse i sammanhanget är vidare att så många ungdomar är engagerade i en meningsfull verksamhet, där de på ett naturligt sätt får lära sig att ta ansvar, att passa tider och att fungera i ett kollektiv med gemensamt mål.

7.3.6 *Beredskapsresurs*

Av beredskapsskäl har Sverige ett betydande antal ånglok avställda och förvarade på sådant sätt att de snabbt kan sättas in i trafiken i ett sådant läge att man räknar med störningar på den elektriska driften och kanske även en akut brist på dragkraft. Tillgången på förare med utbildning och vana att köra ånglok minskar emellertid snabbt vid SJ och utan kunniga förare blir ångloksreserven givetvis värdelös. De som genomgått ångloksutbildning vid en museibana och där fått viss ångloksvana borde i framtiden kunna ställas till totalförsvarets förfogande som ångloksförare.

Ett annat beredskapsproblem innebär den alltmer omfattande fjärrstyrningen av tågen på SJ-nätet. Personal med tillräcklig rutin vid manuell tågledning blir med tiden alltmer sällsynt och om trafiken i ett krisläge

måste upprätthållas utan hjälp av fjärrställverken, kan personalbrist uppstå. Även här kan utbildad och van personal från de större museibanorna träda in. Säkerhetsordning och övriga former för tågföring är i väsentliga drag desamma som gäller för SJ (och skall så vara enligt tillsynskungörelsen). Den täta trafiken och de korta stationssträckorna på museibanorna ger personalen i trafiktjänst en intensiv träning. Detta förhållande gör att även i detta avseende kan museibanorna erbjuda en personalreserv som kan stå till SJ:s förfogande i ett beredskapsläge.

7.4 Samhällsförluster

I flertalet fall etableras en museijärnväg på gammal järnvägsmark, vilket kan innebära viss *låsning av markanvändning*. Marken kan inte användas för annat ändamål, vilket – speciellt när den är belägen intill eller inne i en större tätort – kan innebära en viss ekonomisk uppoffring för kommunen. Man måste även ta hänsyn till museibanans behov av mark för verkstad, vagnhallar, personallokaler etc. I vissa fall måste mark för dessa verksamheter tillföras museiföreningen utöver järnvägsområdet. Denna mark behöver inte ligga vid banans ändstation men måste givetvis ligga intill eller i varje fall nära linjen. Eftersom en järnväg i allmänhet är ganska bullrig och har ett stort behov av skrymmande upplag och förråd kommer verksamheten inte blott att ta i anspråk en viss areal utan även att begränsa utnyttjandemöjligheterna för angränsande områden. Dessa aspekter har tyvärr inte alltid beaktats vid etableringen av museibanor i Sverige, vilket kan leda till onödiga konflikter med kommunala myndigheter och kringboende.

Precis som en normal järnväg kan en museibana ge *miljöstörningar*. Ett ånglok hörs ganska långt och avger en viss mängd sot och en del andra restprodukter. Miljöstörningarna är emellertid begränsade till banans omedelbara närhet. Oftast torde ångloket betraktas som ett övervägande positivt inslag i miljön.

Slitage på museala föremål blir en ofrånkomlig följd av att de används i trafiken vid en museijärnväg. Detta gäller alla de föremål som brukas i trafiken, men i första hand lok och vagnar. Enligt 1965 års musei- och utställningssakkunnigas betänkande Museerna (SOU 1973:5) är målet för den i museerna bedrivna konserveringsverksamheten att bevara föremålens sammansättning och struktur så långt möjligt utan förändringar. Vidare sägs att museernas huvuduppgift är att samla och vårda materiel som kontinuerligt dokumenterar utvecklingen.

Det är helt klart att denna målsättning omöjligen kan förenas med det syfte som museijärnvägarna har och som de enligt utredningens uppfattning även i framtiden bör ha. Föremålen vid en museijärnväg har inte anskaffats av vetenskapliga hänsyn. De skall tillsammans skänka upplevelse av en bestämd tidsepoks miljö och levnadssätt inom en begränsad sektor av samhällslivet. Dokumentationen av järnvägens utveckling bör anförtros i första hand SJ:s museum och kan kompletteras med de regionala insatser som vissa kommunalt stödda lokala museer gör. Om en museiförening skulle disponera fordon med betydande järnvägshistoriskt värde, bör givetvis kun-

na övervägas om inte detta mot lämplig gottgörelse kunde överföras till ett konventionellt järnvägsmuseum. Enligt vad utredningen kunnat finna efter samtal med järnvägshistorisk expertis är detta dock knappast något aktuellt problem. Antalet bevarade järnvägsfordon är trots allt jämförelsevis stort och de fordon som har förvärvats av museibanorna har endast i undantagsfall varit i originalskick. Järnvägsfordon har i allmänhet ett mycket långt liv och genomgår ofta flera kraftiga ombyggnader innan de slutar sina dagar på en skrotningsplats. När museibanorna övertagit fordonen har de ofta varit vrak och den s. k. renoveringen har i verkligheten varit en rekonstruktion.

8 Problemanalys

Redan tidigare i detta betänkande har vid flera tillfällen berörts problem, som är förknippade med museijärnvägarnas verksamhet. Här skall verksamheten behandlas ur en mer renodlat problemorienterad synvinkel. En sådan analys utgör ett nödvändigt underlag för bedömning av museijärnvägarnas behov av samhällsstöd och hur detta skall utformas och styras.

Verksamhetens inriktning varierar mellan olika museibanor och de olika delmålen tillmäts skiftande betydelse. En museijärnväg lägger huvudvikten vid bevarandet, en annan vid trafiken och miljön, medan en tredje i huvudsak är en trevlig hobbysysselsättning för de aktiva föreningsmedlemmarna och har blygsamma kulturhistoriska ambitioner. Denna skiftande inriktning och det självklara förhållandet att förutsättningar och resurser varierar mellan museibanorna gör att även problemen blir skiftande. Problemen kan även ändras med tiden. Trots detta kan man urskilja vissa huvudtyper av problem, vilka är gemensamma för flertalet museijärnvägsföreningar. Denna överensstämmelse uppnås bara genom ganska grova generaliseringar, men trots detta kan en diskussion av dessa allmänna problem ha ett visst värde.

8.1 Konflikter mellan ekonomiska och museala krav

De svenska museijärnvägarna har i inget fall som mål att återge en bestämd, en gång existerande järnväg vid en given tidpunkt. Ett sådant mål vore också orealistiskt. Den teoretiska möjligheten att göra en sådan rekonstruktion försvann för 20–30 år sedan och förmodligen har den aldrig varit genomförbar. Såvitt utredningen kunnat finna har ingen museibana (varken här hemma eller utomlands) lyckats med denna målsättning (fast några försökt). En viss allmängiltighet är f.ö. kanske ingen nackdel.

Man har i stället valt att genom ett antal föremål – lok, vagnar, spår, signaler, stationshus etc. – återskapa en järnväg, som är en historieförfalskning men samtidigt sann i den meningen att den skulle ha kunnat existera och då varit en typisk exponent för den tidens järnvägsteknik. Eftersom de fordon man tagit till vara och renoverat härstammar från skilda banor och kanske även från skilda tidsepoker skulle en renodlad museibanetanke (där en såvitt möjligt historiskt sett riktig järnväg är målet) leda till att alla fordon förenhetligades på ett sådant sätt att de rimligen kan tänkas

utgöra *en* järnvägs vagnpark (enstaka fordon från främmande förvaltningar har dock alltid förekommit).

Denna väldefinierade och välmotiverade målsättning måste vägas mot bevarandekravet. Det är uppenbart att de fordon, som ändrats för att kunna ingå i den tänkta järnvägens vagnpark, därigenom förlorat mycket av sitt värde som historiskt minnesmärke. En fordonspark, som på detta sätt är ohistoriskt heterogen både vad gäller ursprunglig härkomst och den tidsperiod den representerar, kan dock ha ett stort pedagogiskt värde. Detta gäller i princip även andra föremål som ingår i den för besökaren tillgängliga järnvägsmiljön. Besökaren kan få uppleva hur olika banor och olika tidsperioder konstruerade sina lok och vagnar, de kan också få en glimt av en utveckling. Men mot detta står då att man ger besökaren en felaktig bild av hur en järnväg såg ut – så brokiga vagnar med så många olika signaturer och med så olika ålder var aldrig hopkopplade till ett tåg. Detta problem bör inte lösas med något generellt diktat. Lösningen blir förmodligen alltid en kompromiss, där en hel mängd faktorer måste tas med i beräkningen men där förutsättningen för ett gott slutresultat alltid måste vara en klar målsättning som baserar sig på en grundlig analys av resurser och ambitioner hos museijärnvägsföreningen.

Även om föreningen har en klar målsättning kan brist på resurser tvinga föreningen till avsteg från denna. Renovering av ett fordon till tidstypiskt skick kanske överstiger banans ekonomiska och personella resurser, man kanske måste forcera fram en upprustning för att kunna genomföra en planerad och för den fortsatta verksamheten livsviktig trafik. Man hamnar mellan två stolar, fordonet är inte historiskt men passar inte heller in i tids- och banmiljön. Detta är givetvis den sämsta lösningen och det kan vara bättre om nybyggda vagnar, baserade på gamla ritningar, kunde på ett riktigt sätt ingå i bilden av den järnvägsförvaltning för länge sedan, som föreningen söker skapa. En annan lösning av detta problem kan återfinnas hos flera utländska museibanor. Eftersom där, som här, museijärnvägens ekonomi måste baseras på inkomsterna från visningarna/trafiken, har man byggt en modern vagnpark, som inte gör anspråk på att föreställa något annat än vad den är: moderna vagnar avsedda att på ett trevligt sätt föra turister till utflyktsmål. Man baserar således ekonomin på turisttrafik men har hela tiden med de historiska fordonen så att den historiskt intresserade kan uppleva hur det var att resa för hundra år sedan.

Museijärnvägar, föreningar med järnvägsmuseal verksamhet på programmet, hembygdsföreningar och kommuner äger och bevarar i många fall föremål – oftast lok eller personvagnar – som man inte har resurser eller intresse för att renovera och underhålla på ett sådant sätt att deras framtid kan anses tryggad. Ofta visas dessa fordon ej heller på ett rimligt sätt för allmänheten. Orsaken till detta förhållande är oftast att man någon gång känt sig tvingad rädda ett föremål – alternativet skulle vara skrotning. I allmänhet gäller det här fordon av ganska begränsat historiskt värde och landets museer har med sina knappa resurser inga möjligheter att ta hand om dem – om nu detta ens skulle vara önskvärt.

Vid museijärnvägarna är dessa problem relativt sällsynta. Trafiken och de aktiva medlemmarna ger resurser för renovering och underhåll och verksamheten kräver dessutom att så många fordon som möjligt rullar – många

banor har svårigheter att ta hand om trafiken med den tillgängliga fordonsparken och fordonsrenoveringar ökar de aktivas och allmänhetens intresse för banan. I vissa fall har emellertid museijärnvägsföreningar under något skede tagit hand om fordon för att efter några år upptäcka att de inte alls passar in i den järnvägsmiljö man är i färd med att skapa. Ofta blir dessa föremål då stående och förfaller allt mer. Här vore en öppen attityd angelägen och dessa fordon borde överföras till organisationer som är intresserade av att renovera, underhålla och på ett lämpligt sätt visa dem för allmänheten.

Ett speciellt problem för museijärnvägarna är att de ofta inte har resurser för en ur museal synpunkt acceptabel registrering av föremålssamlingarna. Fordonen är i de flesta fall väldokumenterade, medan däremot övriga föremål oftast inte ens är registrerade. Flertalet av alla de föremål som behövs vid en museibana har kanske ringa historiskt värde, men en kompetent genomgång av materialet skulle vara önskvärd.

Utredningen vill i detta sammanhang framhålla att SJ:s museum även i framtiden måste ha huvudansvar för den vetenskapliga dokumentationen av den svenska järnvägshistorien och för bevarandet av föremål, som illustrerar järnvägsteknikens utveckling. Detta ansvar kan inte övertas av museijärnvägarna – dessa kan emellertid på ett levande och lättillgängligt sätt åskådliggöra delar av järnvägens historia. Det blir då ett viktigt komplement till de enligt andra principer visade samlingarna i SJ:s museum.

SJ:s järnvägsmuseum fungerar som serviceorgan för landets järnvägsmuseala föreningar och järnvägsamatörer över huvud taget. Det kan för museijärnvägsföreningarnas del röra sig om att få del av ritningar, foton m m. De personella resurserna vid järnvägsmuseet är emellertid begränsade. En förstärkning skulle härvidlag vara av stort värde enligt utredningens uppfattning.

8.2 Ekonomi

Föreningarna har intäkter och kostnader, eller – allmännare uttryckt – gör uppoffringar för att åstadkomma vissa prestationer. Uppoffringarna består inte bara av pengar utan även av den arbetskraft som medlemmarna ställer till förfogande. Föreningen behöver därvid inte räkna med några direkta kostnader för arbetstid. Detta innebär varken att den tillgängliga arbetskraften är en obegränsad resurs eller att den är gratis – utom i de fall då den föreligger i överskott vilket i och för sig indikerar en bristfällig arbetsplanering.

I realiteten måste det arbete, som de aktiva medlemmarna ej hinner utföra, lejas ut. Om man förutsätter att medlemmarnas arbete genomsnittligt är lika mycket "värt" som ett "köpt" arbete – vilket är utredningens bestämda uppfattning – kan medlemmarnas arbete värderas efter denna marginalarbetskostnad. Det torde dock trots detta vara mindre lämpligt att sammanföra denna teoretiska arbetskraftskostnad med museibanans utgifter, utan dessa två resursslag redovisas och balanseras åtskilda från varandra. Arbetsplaneringen vid museibanorna blir således försvårad av att man måste räkna med arbetskraften och de ekonomiska medlen som två skilda till-

gångar, samtidigt som de är nära beroende av varandra. I föreliggande avsnitt skall de ekonomiska förhållandena behandlas.

De för verksamheten oundgängliga *kostnaderna* kan på sedvanligt sätt uppdelas i driftkostnader, fasta kostnader och kapitalkostnader. Med driftkostnader menas här de kostnader som är direkt beroende av verksamhetens omfattning (bränsle, underhåll p g a slitage) och med fasta kostnader sådana vars storlek i första hand är beroende av mängden av föremål och inte deras användning (fastighetsunderhåll, uppvärmning, den del av fordonsunderhåll som betingas av rost och röta etc.). Om man till dessa fasta kostnader lägger kapitalkostnader för investeringar i verkstad och vagnhall, stationshus och bana och jämför denna summa med driftkostnaden visar sig den förstnämnda vara helt övervägande.

En museibana har alltid ambitionen att utvecklas för att nå det uppställda målet: en så långt möjligt fullständig järnväg från en gången tid. Museibanan kommer därför att använda överskottet av intäkterna bl. a. till att investera i renoveringar av vagnar och lok och i åtgärder som skall ge en historiskt riktigare miljö. Dessa investeringar ger emellertid sällan någon nämnvärd ökning av intäkterna, de är inte lönsamma. De fasta kostnaderna kommer att ständigt stiga utan att det sker någon motsvarande automatisk stegring av intäkterna. Dessa består ju så gott som helt av trafik- och försäljningsintäkter och dessa ökar inte därför att ytterligare ett renoverat lok tas i bruk. Normalbesökaren kommer ju i praktiken aldrig att få se mer än ett eller möjligen två lok i drift och har föga glädje av att det finns ytterligare sju eller åtta lok undanställda.

Man kan alltså konstatera att kvalitetshöjande investeringar visserligen kan anses öka produktens värde, men de ger inte någon nämnvärd automatisk intäktsökning. Detta skulle på sikt innebära att antingen måste en museibana helt avstå från att utvecklas eller eljest skulle den förr eller senare komma i en ekonomiskt helt omöjlig situation där endast ett successivt ökat bidrag från det allmänna skulle kunna rädda järnvägen.

Samtidigt med investeringarna måste museijärnvägen vidta åtgärder som kan öka *intäkterna*. Museibanan säljer en miljö och en resa. Tyvärr har veterligen ingen undersökning gjorts i Sverige över vad besökaren egentligen anser sig betala för och inte heller över produktens priskänslighet. Utländska erfarenheter (det svenska materialet är för tunt och heterogent) som bygger på en bearbetning av 35 museibanor i Europa, samtliga med mer än 15 000 besökare per år, pekar på att besökaren är villig att betala i proportion till resans längd. De visar också att besöksantalet tenderar att vara större för de längre banorna. Denna uppskattning av själva resan bekräftas indirekt genom en undersökningen över kollektivtrafikanters restidsvärdering (Trafikkontoret, Stockholms Läns Landsting). Det visar sig att i beslutssituationer är trafikanten beredd att betala 29 kr/timme för att slippa vänta, medan en resa med sittplats uppskattas så mycket att han endast är villig att offra 8 kr/timme för att förkorta denna. Ett ökat biljettpris, vilket redan i dag är mycket högt i jämförelse med de stats- och kommunalstödda museerna, är alltså knappast möjligt utan att resan förlängs. Resans längd är nämligen det mått med vilket besökaren jämför priset. En förlängning av resan – och inte en förlängning av restiden genom ökade väntetider vilket sannolikt uppfattas rent negativt – är i allmänhet svår att åstadkomma.

Den återstående möjligheten är då att genom förbättrad markandsföring och ökat antal trafikdagar nå en större publik och att genom effektivare försäljning få större intäkter på "kioskrörelsen".

Härmed är inte sagt att man till varje pris skall söka maximera antalet besökare. Ibland kan mängden resenärer ge ett helt ohistoriskt intryck och det finns alltid en risk att man i jakten på turister förlorar något av den ursprungliga målsättningen. Utredningen har emellertid funnit att kvaliteten – som kan uttryckas som sanningen och fullständigheten hos den återskapade järnvägen – i så gott som samtliga fall skulle kunna höjas om det fanns större resurser.

Vilka är då förutsättningarna för att museibanorna även i framtiden skall kunna attrahera resenärer? De som besöker museijärnvägar är så gott som uteslutande turister, dvs. "personer ej bosatta inom undersökningsområdet men som vistas där kortare eller längre tid, dock ej för studier eller i förvärvssyfte". Museibanan måste konkurrera med andra turistaktiviteter. Produkten skall säljas och då är besökarens kostnad inte bara biljettpriset utan även tidsåtgången för resan till och från banan och kostnaden härför. I utbytet från besöket ingår inte bara det ålderdomliga tåget med det välputsade ångloket utan även en resa där själva färden är en upplevelse. Starka försäljningsargument kan vara t. ex. ett vackert landskap och servering i tåget. Finns det dessutom flera turistaktiviteter på orten är detta en stor fördel.

I framtiden kommer troligen konkurrensen från andra turistaktiviteter att öka men samtidigt ökar det totala antalet turister. Den andel av semesterdagarna som tillbringas i Sverige torde komma att öka. Även om det sålunda finns möjligheter till en oförändrad eller ökad besöksfrekvens är denna dock inte självklar. Ett ökat antal museibanor med torftigt utbud kan ge hela branschen en negativ prägel. Man kan inte förvänta sig att de som läser reklamen om museibanorna kan uppfatta och komma ihåg skillnaderna, även om banorna i sin marknadsföring försöker profilera sig.

Det finns uppenbarligen ett vaknande intresse för den industriella epokens tidigare historia parad med en stor dos nostalgi. Detta intresse för äldre industri har gynnat museijärnvägarna. Sannolikt kommer de största museibanorna att få ökat besöksantal. Det rör sig då om banor som är omgivna av andra turistmål och där själva resan upplevs vara värd den tid man offrat på den och som har resurser att ge turisterna en god service och en allsidig bild av den gamla järnvägen. För de mindre banorna kan läget bli mer bekymmersamt om de inte kan profilera sig och kanske hitta en speciell målgrupp. Detta blir speciellt viktigt eftersom dessa banor endast har trafik några tiotal dagar om året, vilket innebär att de knappast kan vänta sig impulsbesökare.

8.3 Personal – aktiva föreningsmedlemmar

Den frivilliga arbetsinsatsen representerar så stort värde i relation till den totala omsättningen att den endast marginellt kan ersättas med ökade ekonomiska resurser. Det finns inte heller någon *direkt* koppling mellan de ekonomiska resurserna och tillströmningen av aktiva föreningsmedlemmar. *Indirekt* betyder ökade medel mer hjälpmedel, bättre arbetsmaterial och ef-

fektivare utnyttjande av tillgänglig arbetskraft. Tunga och besvärliga arbeten kan utföras maskinellt och nödvändiga uppgifter av ickejärnvägskaraktär, som är svåra att få frivilliga att utföra, kan lejas ut.

Museijärnvägarnas totala beroende av de aktiva föreningsmedlemmarnas insatser innebär vissa speciella problem. Verksamheten förutsätter oftast ett betydande kunnande och en rutin som inte kan ersättas av en aldrig så glödande entusiasm. Säkerhetskraven förutsätter vidare en bestämd kompetens hos den personal, som är verksam i trafiktjänst. Museijärnvägens personal sysslar ju med en verksamhet, som absolut inte är ofarlig. Den är farlig för personalen i verkstaden, i växlingen och i banarbetet. Felgrepp från trafikpersonalens sida kan få allvarliga följder för den besökande allmänheten. Men stöd av tillsynskungörelsen (SFS 1975:612) krävs att all trafikpersonal skall vara utbildad och ha genomgått skriftlig examen. Allt detta kan leda till en viss slutenhet i gruppen, vilket trots god vilja och energiska försök från museibanans sida att bryta, ibland nog stöter bort tänkbara nykomlingar. Eftersom museibanorna enligt egen uppfattning har allt att vinna på att gruppen aktiva medlemmar utökas är denna rekryteringströskel olycklig, men det är svårt att anvisa någon effektiv metod att ändra på detta sakernas tillstånd.

Museijärnvägen måste vara en fritidssyssla för tillräckligt många personer med ett brett intresseområde, eftersom alla eller nästan alla aspekter av järnvägsdrifter måste handhas av dessa. Det frivilliga och obetalda arbetet blir endast utfört om museiföreningens medlemmar finner arbetet intressant, rimligt effektivt och förenligt med vederbörandes egen målsättning för banans verksamhet. Det är självklart att mycket arbete även utförts av lojalitet mot järnvägen och dess syfte, trots att vederbörande finner arbetet ointressant, felplanerat och kanske onödigt. På litet sikt är det dock säkerligen omöjligt att driva en museijärnväg genom att utnyttja föreningsmedlemmarnas lojalitet – det är absolut nödvändigt för den fortsatta verksamheten att den utformas så att tillräckligt många finner deltagandet vara en meningsfull fritidssyssla.

Man har ibland velat dra paralleller mellan museijärnvägsverksamheten och andra uppblommande rörelser, burna av entusiasm och offervilja. Sådana vågor har ju alltid en mycket begränsad livslängd. De sjunker snart tillbaka för att lämna plats åt andra vågor, drivna av nya vindar. Museijärnvägarna bygger emellertid till stor del på en mycket stabilare grund. De aktiva föreningsmedlemmar som arbetar vid järnvägen i olika funktioner, är inte nostalgiska idealister, som offrar sig för det goda syftet. Verksamheten är en hobby och ett fritidsintresse för ett stort antal människor.

Mängden av aktiva föreningsmedlemmar, som de olika museibanorna i framtiden kommer att kunna knyta till sig, är dock svår att bedöma. Motiven är så olika för olika medlemmar. En del upplever tågen och trafiken som en stimulerande utmaning, andra kontakten med resenärer som det väsentliga, medan en tredje grupp finner det praktiska arbetet på banan och i verkstaden som det mest givande. Allt detta kommer att finnas kvar även i framtiden och den största risken är förmodligen att arbetsuppgifterna trivialiseras. Detta kan ske genom att trafiken blir en enkel rutin, genom att trafikpersonalens uppgifter blir alltför stressiga för att man skall hinna med den nödvändiga kontakten med allmänheten och genom att det spän-

nande och konstruktiva renoverings- och rekonstruktionsarbetet i verkstaden ersätts av ett rutinmässigt underhåll. Denna utveckling som skulle förta mycket av intresset för arbetet vid järnvägen, kan orsakas antingen av att banan inte har råd med annat än de allra viktigaste och enklaste göromålen eller av att banan har sådana resurser att alla svåra arbeten lämnas ut till betald arbetskraft, antingen anställd vid banan eller vid utomstående företag. Om man vågar anta att museibanorna kan erbjuda lagom svåra, lagom stressiga och lagom avkopplande arbetsuppgifter, kommer även den frivilliga personalen.

Det är vidare önskvärt att museibanorna i framtiden profilerar sig klarare, även inför dem som vill ha järnvägsdrift som hobby. De skulle då kunna söka sig till den bana som bäst passar med deras egen uppfattning om verksamhetens mål och arbetssätt. Det är bättre med en mindre grupp aktiva, som verkligen stöder verksamheten än en större grupp, som egentligen är ganska ljum inför järnvägens målsättning.

Det finns ingen anledning att tro att denna hobby skall förlora sina anhängare. Alltefter antalet museijärnvägar (och även rena hobbyjärnvägar) växer kan dock konkurrensen om arbetskraften bli besvärande och det är inte otänkbart att de museibanor som har större resurser, större publikunderlag och därigenom också större ansvar inför samhället, kommer att tvingas mer konkret stödja de aktiva. Detta kan ske genom att föreningen bidrar till direkta kostnader för uniform, arbetskläder, övernattning och resor som de aktiva medlemmarna har i samband med sin tjänstgöring.

Kompetens och intresse hos den aktiva gruppen är aldrig optimalt sammansatt. Det uppstår trånga sektorer i verksamheten därför att för få vill syssla med ett visst arbete, därför att det saknas någon viss kompetens eller därför att arbetets art är sådant att det knappast går att få någon att åta sig det som fritidssyssla. Enda utvägen är då att köpa tjänster, men eftersom dessa oftast behövs över veckoslut och helger (det är ju då som de flesta föreningsmedlemmarna har möjlighet att vara med) blir dessa köp, i den mån de över huvud går att genomföra, ofta mycket dyra. En bättre utväg är givetvis att bedriva en aktiv medlemsvärvning, något som alla föreningar försöker med större eller mindre framgång.

Inom åtminstone en museijärnväg är exempelvis bokföring etc. en halvtidstjänst som är omöjlig att förena med ett "normalt" jobb. Arbetet kan dessutom knappast delas upp på flera händer. Vid de större utländska museibanorna, som börjat med enbart obetald arbetskraft, har sedan länge en allt större del av verksamheten tagits om hand av anställd personal. Detta hindrar dock inte att en stor och väsentlig del av arbetet fortfarande utförs av frivilliga hobbyarbetare. Om några museibanor här i landet får en allt mer ökande trafik, kommer utvecklingen vad gäller personalen troligen att gå i samma riktning som i utlandet. Hittills har man i allmänhet låtit entreprenörer och främmande verkstäder ta hand om de arbetsuppgifter, som man själv inte hunnit eller kunnar klara. När denna utlejning av arbetsuppgifter nått en viss volym, är det inte längre självklart att det är den billigaste eller administrativt enklaste lösningen.

Det finns alltså vid museibanorna – kanske speciellt vid de större – stundtals arbetsuppgifter som är svåra eller omöjliga att utföra på fritid på grund av sin omfattning och kravet på kontinuitet (exempelvis bokföring). Andra

arbetsuppgifter kan vara så fjärran från vad medlemmarna upplever som järnvägsarbete och samtidigt så omfattande att ingen medlem är villig att åta sig dem. Oftast uppstår emellertid personalbrist genom att för få skall göra för mycket. Man är då tvungen att prioritera. Den egna personalen, medlemmarna, måste i första hand användas för uppgifter där de har en speciell kompetens. Inom andra områden är det endast de ekonomiska resurserna som lägger hinder i vägen för utnyttjandet av anställd arbetskraft. Som exempelvis på sådana arbetsområden kan nämnas bokföring, fastighetsreparationer, lokalvård och större markarbeten. Vissa av dessa arbeten kan med fördel utföras genom entreprenörer, medan andra endast kan skötas av fast anställd personal. Eftersom knappast någon museijärnvägsförening kan bära kostnaden för mer än några arbetstimmar per dag har möjligheten att få tillgång till s. k. arkivarbetskraft varit av stor betydelse för de museibanor som haft denna förmån. Utredningen vill understryka vikten av att denna möjlighet i ökad omfattning erbjuds museijärnvägsföreningarna i fortsättningen.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att det med all sannolikhet inom överskådlig framtid kommer att finnas järnvägsintresserade som vill engagera sig i museibanorna och aktivt delta i verksamheten. Samtidigt är det uppenbart att personalens numerär ofta är den begränsande faktorn för banornas aktivitet, vilket naturligtvis även kan tolkas som att ambitionerna är större än personalresurserna. Vissa arbetsuppgifter är av sådan art att det är svårt att få föreningsmedlemmar att regelbundet utföra dem. Därvid är det stöd, som samhället ger i form av s. k. arkivarbetsplatser, av utomordentligt stor betydelse och utredningen understryker vikten av att detta arrangemang kan byggas ut.

8.4 Säkerhet

All järnvägstrafik är förenad med risker och sker den dessutom med gammal materiel och med amatörer i trafiktjänst bör ju riskerna vara större än vid en konventionell järnvägsdrift. Erfarenheterna från såväl svenska som utländska museibanor är emellertid mycket gynnsamma. Antalet olyckor med personskador är så obetydligt att det inte går att redovisa det på ett statistiskt meningsfullt sätt. De som har inträffat har oftast orsakats av att resenärer visat vårdslöshet av en art som man aldrig kan skydda sig mot. Denna låga olycksfrekvens kan åtminstone delvis förklaras med den låga hastigheten, det starka intresset för säkerhetsfrågor hos de aktiva och på att materielen trots sin ofta höga ålder befinner sig i ett gott skick vad gäller de detaljer som har inflytande på säkerheten.

Även här kan svåra prioriteringsfrågor aktualiseras. Dels skall en viss mängd resurser avsättas till säkerhetsbefrämjande åtgärder, dels kan säkerhetskrav komma i konflikt med kravet på historiskt sanning. En anordning som accepterades år 1910 kan idag vara helt otänkbar på grund av riskerna – i första hand därför att vår inställning till vad som är godtagbar risknivå ändrats.

Om en konflikt uppstår mellan säkerhetskrav och krav på historisk riktighet måste det historiska kravet vika. Detta kan man beklaga, men om

det vid en utredning skulle visa sig att berättigade säkerhetskrav ej tillgodosetts av antikvariska skäl, kommer hela museijärnvägsverksamheten att tas upp till diskussion. Som alternativ kommer då säkerligen att föreslås att de "farliga" fordonen antingen ställs upp på ett konventionellt museum eller körs i tåg utan passagerare. Båda alternativen är helt oförenliga med de nuvarande museijärnvägsföreningarnas inriktning och de aktiva medlemmarnas intressen.

I praktiken kommer problemet sannolikt aldrig att kunna formuleras så renodlat. Man kan alltid diskutera vad som är en försvarbar risknivå, den kan aldrig vara noll. Det finns anledning att hoppas att den tillsyn, som vägverket enligt tillsynsförordningen (SFS 1975:612) utövar över museibanorna, skall ge en vägledning och hjälp.

På sikt kan säkerhetsproblemen komma att kräva extraordinära åtgärder för museijärnvägarna, åtgärder som i sin tur kan kräva investeringsinsatser i en utsträckning som museijärnvägsföreningen får svårigheter att bemästra.

8.5 Gammal teknik i modern tid

Museijärnvägarna använder sig av en gammal teknik som till vissa delar är okänd inom modern industri. När det gäller den dagliga skötseln och underhållet är detta inget problem. De aktiva föreningsmedlemmarnas stora intresse borgar för att de förvärvar de nödvändiga kunskaperna.

För att en museijärnväg skall kunna överleva i ett längre tidsperspektiv fordras bl. a. att den har ekonomiska, tekniska och personella resurser för att gå i land med underhållet av banans föremål även då de tyngre underhållsbehoven infinner sig. Många föreningar tär i dag av det underhållskapital, som finns nedlagt i fordon, bana och byggnader. Man har köpt fordon, som efter ganska små åtgärder kunnat användas i trafiken, men vad händer när dagen för storrevision kommer, den dag man måste riva hela vagnen för att laga stommen eller då pannan måste tas ur loket? Den dagen kommer obönhörligen och den blir inte mer avlägsen av att fordon och banan används sparsamt. Ånglok och personvagnar far ofta mer illa av att användas sporadiskt än av att gå i regelbunden trafik. Utredningen vill understryka att dessa problem på sikt torde visa sig vara av betydande svårighetsgrad och att de kan komma att ställa krav på samhället.

Skall museijärnvägarna kunna leva vidare måste i princip alla reparationer vara genomförbara. Det får absolut inte bli så att man sliter ned det ena fordonet efter det andra för att sedan för alltid ställa undan dem eller försöker överlämna dem till något museum – som förmodligen tackar nej. Resultatet skulle i realiteten bli en utskrotning på samma sätt som kommer att ske med flertalet i parker uppställda lok och vagnar.

Det nödvändiga underhållsarbetet kan antingen göras i egen verkstad och då förhoppningsvis av intresserade och kunniga medlemmar eller också på en främmande verkstad. Även om föreningen har pengarna, vem kan i dag åta sig att konstruera och tillverka en ånglokspanna? Det går inte att göra en ren kopia av den gamla, eftersom den är tillverkad med en bockningsteknik och med nitskarvar vilket i dag skulle innebära miljoninvesteringar om man vill göra en ren kopia.

Utredningen har funnit att det saknas överblick över de resurser, som trots allt existerar. Varje förening har på egen hand letat rätt på företag, som kunnat och velat åta sig en del av dessa udda jobb och många gånger haft tur och hittat dem som gjort bra arbeten till vettigt pris. Det kanske största problemet, att hitta en panntillverkare, är dock hittills olöst, och det måste lösas. Ånglokspannor har alltid varit en förbrukningsartikel – visserligen med en livslängd på flera tiotal år i bästa fall – och kommer så att förbli i framtiden. Det bör kanske erinras om att pannorna knappast slits mindre för att de endast används enstaka dagar under året – ofta kan detta få motsatt effekt. I dag finns kanske ett överskott på bevarade ånglok – fler än vad som rimligen kan visas inom ramen för museijärnvägsverksamheten – men denna situation kan snabbt förbytas i sin motsats, om flera av de intressantaste och för trafiken mest lämpade loken måste ställas av.

8.6 Sammanfattning av problemanalysen

I det föregående har, under rubriken problemanalys, behandlats en hel serie problem som är förknippade med museijärnvägens drift. Flera av dessa problem har karaktären av målkonflikter och kan endast lösas genom att man i sitt handlande accepterar en kompromiss, där inget av delmålen kan helt uppfyllas men där de får ges olika vikt med hänsyn till betydelsen för det slutliga resultatet – den kompletta museijärnvägen.Problemen kan sammanföras under följande rubriker:

- Det museala målet – banan skall vara en museijärnväg.
- Säkerhetsmålet – säkerheten måste alltid vara hög.
- Teknikmålet – järnvägen måste tekniskt fungera och resursåtgången för drift och underhåll måste hållas nere.
- Det kommersiella målet – järnvägen måste säljas, dvs. biljett- och försäljningsintäkter måste täcka banans utgifter.
- Hobbymålet – järnvägen måste vara en så attraktiv fritidssyssla att tillräckligt antal intresserade är villiga att delta i verksamheten.

Det är uppenbart att varje museibana måste gå en balansgång mellan alla dessa mål. Ställer man det museala kravet för högt går kanske vagnarna inte att koppla ihop, det finns inget passande ånglok att använda och det finns gamla konstruktioner som vår tids arbetarskydd aldrig skulle kunna acceptera. Om å andra sidan säkerhetskravet drivs för hårt, blir de gamla fordonen utdömda, moderna säkerhetsanordningar spolierar miljön eller trafiken trivialiseras så långt att den förlorar varje lockelse för den frivilliga personalen, t. ex. genom att köra under "ett lok under ånga"-system.[1] Krav på förenklingar och moderniseringar av fordon kan leda till att dessa på alltför många punkter kommer att avvika från orginalutförandet och behovet av inkomster kan pressa personalen till i längden oacceptabla arbetsinsatser. För att undvika detta kanske man föredrar att minska underhålls- och driftkostnaderna genom en starkt förenklad trafik och obetydlig eller ingen utveckling av föremålsbeståndet – vilket ofelbart leder till minskat intresse från de aktiva föreningsmedlemmarna.

[1] "Ett lok under ånga" innebär att det endast får finnas ett tåg eller dragfordon i rörelse samtidigt på en bana.

9 Överväganden och förslag

9.1 Allmänt

Landets museijärnvägar levandegör på ett sätt som är relativt ovanligt i museiverksamheten en viktig sektor av vårt kulturarv. De åskådliggör inte bara teknikhistorien och den transporttekniska utvecklingen utan ger också en bild av en gången tids sätt att leva. Det måste därför vara angeläget för samhället att slå vakt om museijärnvägarna och underlätta för kommande släkten att också få del av verksamheten.

Den verksamhet som museijärnvägsföreningarna bedriver står i god samklang med de mål som fastlagts för den statliga kulturpolitiken. Utredningen vill särskilt peka på att verksamheten

- ger människor möjligheter till egen skapande aktivitet och främjar kontakten mellan människor
- främjar en decentralisering inom kulturområdet
- garanterar att äldre tiders kultur tas till vara och levandegörs.

Landets museijärnvägar drivs alla i enskild regi och ägs i de flesta fall av en ideell förening som även ansvarar för verksamheten. En förutsättning för deras verksamhet är att ett stort antal kunniga och intresserade föreningsmedlemmar har museijärnvägen som sin viktigaste fritidssyssla.

Enligt utredningsdirektiven skall utredningen utgå från att ansvaret för museijärnvägsverksamheten även i framtiden huvudsakligen bör åvila museijärnvägsföreningarna. Utredningen vill i detta sammanhang understryka att museijärnvägsföreningarnas formella ansvar för verksamheten är och måste vara odelat. De resurser som behövs bör som hittills huvudsakligen komma från de aktiva föreningsmedlemmarna, från biljettintäkter, från överskott av varuförsäljning m. m.

Museijärnvägarna har olika förutsättningar för sin verksamhet och även målsättningen varierar i viss utsträckning mellan de olika banorna. Om man tar hänsyn till dessa olikheter vågar man påstå att landets museibanor, var och en inom sin ram, varit framgångsrika. Antalet bevarade och renoverade fordon har ökat snabbt, miljön har blivit allt fullständigare med återställda stationshus och fungerande bangårdar och signalsystem. Efter vad utredningen kunnat finna har emellertid framgången delvis vunnits på bekostnad av en mer långsiktig konsolidering. Man har inte alltid haft möjlighet att bedriva ett underhåll som på sikt kan vidmakthålla banan med byggnader, rullande materiel, verkstadsresurser, förråd etc.

Tillfredsställelsen över att museibanorna hittills har kunnat utvecklas utan kontinuerligt stöd från det allmänna får inte skymma vissa svårigheter. Museibanorna investerar ständigt i nya bevarandeprojekt och utvecklas på detta sätt mot högre kvalitet, bättre pedagogik och större öppenhet. Dessa investeringar är dock sällan lönsamma i företagsekonomisk mening. I princip bör de kunna öka besöksantalet, kanske motivera en höjning av biljettpriset, men dessa intäktsökningar är ofta marginella och motsvarar på intet sätt de kostnadsökningar som investeringarna medför. Detta kan leda till att de ekonomiska svårigheterna ökar i takt med att verksamheten utvidgas. Samtidigt förefaller utvidgning vara oundviklig både för att behålla publikunderlaget och för att bibehålla intresset hos de aktiva föreningsmedlemmarna.

Det har hävdats att det oundvikliga slitaget på museibanornas materiel innebär att denna förr eller senare ej längre går att använda i verksamheten. Detta skulle betyda att en museijärnvägs livslängd alltid begränsades av slitaget och att museibanans oundvikliga slut infaller vid en tidpunkt som inträffar tidigare ju tillgängligare banan är för besökare. Ett sådant sätt att driva en museijärnväg får anses helt oacceptabelt. Hittillsvarande erfarenheter pekar inte på att en sådan utveckling är oundviklig. Man bör dock ha uppmärksamheten riktad på problematiken för att i tid kunna vidta nödvändiga åtgärder. Ett kontinuerligt, effektivt och kompetent underhåll är en nödvändig förutsättning för museijärnvägsverksamhet på något längre sikt. Detta gäller antingen man kör några tåg per sommar eller fem tåg om dagen hela turistsäsongen. Föreningen måste ha tillgång till de personella och tekniska resurser som behövs för detta underhåll och det kan därför ofta vara viktigare att öka resurserna för underhållet än att tillföra järnvägen ytterligare resurskrävande föremål att bevara.

Man kan formulera fyra grundläggande villkor, vilka måste vara uppfyllda för att museijärnvägsföreningarna skall fortleva med nuvarande arbetsformer:

- Tillräckligt många intresserade och kunniga föreningsmedlemmar, som är villiga att under en betydande del av sin fritid arbeta vid järnvägen.
- Så många besökare att visningen/trafiken är meningsfull och att större delen av järnvägens kostnader täcks genom biljettintäkter.
- Ekonomiska möjligheter att långsiktigt driva verksamheten.
- Tekniska möjligheter att underhålla och renovera fordon, bana och byggnader.

Enligt utredningens uppfattning är det sistnämnda villkoret nyckeln till museibanornas fortbestånd på sikt. Om föreningen har eller ges de tekniska möjligheterna att underhålla och renovera så ökas därigenom deras möjligheter att attrahera både aktiva föreningsmedlemmar och besökare/resenärer.

9.2 Stödets utformning

Ett stöd till museijärnvägsföreningarna bör öka museibanans kulturella och pedagogiska kavaliteter, direkt eller indirekt. Det bör vara så utformat att det ger föreningsmedlemmarna en uppmuntran till fortsatt och helst ökat engagemang. Stödet bör leda till ökad arbetsinsats, ökat utbyte av arbetet och ökat arbetstillfredsställelse, allt till nytta för såväl museibanan som för den enskilde föreningsmedlemmen.

Museijärnvägarna möter i sin verksamhet en mängd olika problem och inte alla av dessa kan lösas med ekonomiska bidrag. Genomgående finns dock ett behov av att genomföra stora, relativt kostnadskrävande projekt, som varken kan inrymmas inom museibanans normala budget och ej heller kan förväntas ge sådan avkastning, att finansiering genom lån är tänkbar. Projekten kan vara av många olika slag. För en museijärnvägsförening är inköpet av en arrenderad bana viktigast, för en annan är en verkstad eller vagnhall en nödvändighet för att kunna överleva, en tredje har som angeläget mål att renovera ett stationshus av betydande kulturhistoriskt värde.

Museijärnvägarnas verksamhet är mångskiftande och deras "produktion" faller naturligt in under olika myndigheters intresseområden. Museibanornas samlingar av fordon och andra föremål är alltid av mer eller mindre rikstäckande karaktär. I vissa fall (Spårvägssällskapets anläggningar i Malmköping, Östra Södermanlands järnväg i Mariefred) saknas all historisk anknytning till verksamhetsorten. Anläggningarna där fungerar helt enkelt som riksmuseum för landets spårvägstrafik resp. banor med 600 mm spårvidd. I andra fall har man för att ge en någorlunda riktig bild av en äldre järnväg tvingats anskaffa fordon från i stort sett hela landet även om banan i sig är ursprunglig. Det förefaller därför naturligt att *stödet till museijärnvägarna lämnas av staten.* Det bör lämnas i form av stöd *till bestämda, väldefinierade större projekt.*

Verksamheten vid museijärnvägarna utgör en viktig del i regionens turistaktiviteter. Det är därför angeläget att alla möjligheter tillvaratas att visa tillgängliga fordon. I många fall har museibanorna betydligt större transportkapacitet än vad som efterfrågas. En ökad marknadsföring skulle öka tillströmningen av besökare och därmed berika inte bara museibanan utan även turistlivet i regionen. Det synes angeläget att stärka det samarbete mellan museibanorna och turistorganisationerna som i flera fall redan är etablerat. Ett ev. stöd till marknadsföringen bör vara en angelägenhet för kommunen och/eller landstinget när det gäller mer lokalt/regionalt inriktade åtgärder. Om det gäller riksomfattande marknadsföringsåtgärder, bör Sveriges turistråd komma in i bilden.

Museibanornas verksamhet kan betraktas som en del i regionens amatöraktiviteter och bör också kunna utgöra ett viktigt led i det rörliga friluftslivet. Även ur dessa synpunkter kan ett kommunalt stöd motiveras.

De nyligen inrättade landstingskommunala kulturnämnderna bör vara väl skickade att administrera ett sådant stöd.

9.3 Stödets administration

Utredningen har övervägt olika möjligheter för stödets administration. Man skulle kunna tänka sig att administrationen knyts till en teknisk instans, t. ex. Tekniska Museet eller SJ:s järnvägsmuseum, för att därigenom kunna nyttiggöra sig den teknikhistoriska expertis som finns att tillgå. Å andra sidan får det ses som ett starkt önskemål att stödet *administreras av* en myndighet med en vid överblick över kultursektorn i dess helhet. Det är då naturligt att tänka på *statens kulturråd,* som enligt sin instruktion har att "främja förverkligandet av målen för den statliga kulturpolitiken samt verka för en utveckling av denna politik".

Inom rådet bör ärenden om stöd till museijärnvägsföreningar beredas av nämnden för konst, museer och utställningsverksamhet. Med hänsyn till att ärenden om stöd till museijärnvägsföreningar berör ett område som nämnden endast i begränsad utsträckning har erfarenhet av, bör till denna knytas *en referensgrupp för beredningen* av dessa ärenden. Om det i denna grupp ingår en representant för Tekniska Museet, får man tillgång till den teknikhistoriska expertis som utredningen nyss berört. I gruppen bör vidare ingå representanter för SJ. Det kan här röra sig om allmänt järnvägsmuseala aspekter och behov av samordning med järnvägsmuseets verksamhet. Det kan också gälla frågor av mer teknisk natur och frågor om överlåtelse av mark, spår och byggnader. I gruppen bör vidare ingå företrädare för riksantikvarieämbetet med hänsyn till myndighetens centrala roll på kulturminnesvårdens område. I referensgruppen bör slutligen ingå representanter för landets järnvägsamatörer. Utredningen föreslår att Svenska järnvägsklubben får utse sådan representant. Även landets museijärnvägar bör vara representerade i gruppen. Om det blir aktuellt att utföra del av visst projektarbete som beredskapsarbete, kan det vara lämpligt att till gruppen knyta representant för AMS.

9.4 Behandling av stödansökningar

Utredningen har kunnat konstatera att det hos landets museijärnvägsföreningar finns ett uppdämt behov av projektarbeten. Det synes angeläget att kulturrådet så snart som möjligt skaffar sig en överblick över omfattningen av sådana arbeten. De olika föreningarna bör därför uppmanas att redovisa en långtidsplanering för de närmaste fem åren för att kulturrådet därmed skall kunna bilda sig en uppfattning om det framtida behovet av stöd. Denna långtidsplanering bör sedan vara rullande och kan förnyas t. ex. vart tredje år.

En ansökan för ett konkret projektarbete bör innehålla en utförlig beskrivning av projektet. Totalkostnaderna jämte fördelning på relevanta kostnadsposter skall redovisas. Som ett villkor för att ansökan skall beviljas bör normalt sättas att föreningen i väsentlig utsträckning bidrar till projektets realiserande genom egen arbetsinsats. Detta bör därför framgå av ansökan. Likaså bör anges i vilken utsträckning föreningen avser tillskjuta penning-

medel för att realisera projektet. Givetvis ställs det stora krav på motiveringen av projektet. Konsekvenserna för verksamheten på längre sikt bör därvid redovisas utförligt. Ev. samråd med kommunala och andra myndigheter skall redovisas, liksom i vilken utsträckning bidrag till verksamheten eller till projektet utgår från dessa. Vidare bör anges i vilken utsträckning projektarbetet är lämpligt som beredskapsarbete och föreningens möjlighet att administrera ett dylikt bör redovisas.

Vid behandlingen av ansökan i kulturrådet bör i första hand projektets kulturella och museala konsekvenser övervägas. Man bör bedöma föreningens möjligheter att ge allmänheten tillfälle att ta del av verksamheten. Realismen i den järnvägsmiljö man söker återge bör bedömas och det är därvid angeläget att man övertygar sig om att föreningen i fråga svarar upp mot den definition på museijärnvägar som utredningen sökt ange. Man bör även försäkra sig om att föreningen på sikt kan bära de följdkostnader som projektet kan föra med sig. Möjligheterna att utföra delar av projektarbetet som beredskapsarbete bör undersökas. Om det gäller stöd för en nystartad eller planerad museibana, bör en allsidig bedömning göras av banans framtida möjligheter. Därvid måste hänsyn bl. a. tas till den konkurrens som den nya banan kan innebära för redan existerande banor.

Yttrande över ansökan bör bl. a. inhämtas från berörda kommuner och landsting.

9.5 Stödets omfattning

Utredningen har sökt bilda sig en uppfattning om omfattningen av det föreslagna projektstödet. Enligt relativt överslagsmässiga beräkningar kan de mest angelägna behoven av projektstöd vid de största museijärnvägarna i landet f. n. uppskattas till sammanlagt mellan 5 och 10 milj. kr. De olika projekt som då ingår i denna katalog behöver inte realiseras omedelbart. Om man tänker sig att de sprids på en längre period, kommer man fram till ett årligt behov av ca 1,5 milj. kr. Särskilt anslag bör utgå till kulturrådet för ändamålet.

Med den expansion av verksamheten vid de existerande museijärnvägsföreningarna, som är att vänta i framtiden, torde nya projekt fortlöpande komma att tillföras denna projektkatalog. Nya museijärnvägsföreningar kan givetvis komma med anspråk på projektstöd, som totalt sett ökar de angivna beloppet.

9.6 Övrigt

Utredningen har vid sin beskrivning av landets museijärnvägsföreningar och vid sin analys av aktuella problemställningar i sammanhanget redovisat vissa förslag. Dessa förslag är inte lika genomgripande som utredningens förslag om projektstöd, men torde ändå vara av värde för verksamheten på längre sikt.

I nedanstående sammanställning ges en samlad översikt över de förslag som lämnats:

- Underlag finns för en normalspårig museibana i Mellansverige. De bandelar som kommer att läggas ned vid Nora på Nora Bergslags järnväg skulle vara lämpliga i sammanhanget (s. 28).
- Innan en bana upplåts för museibanetrafik bör såväl person- som godstrafik vara nedlagd (s. 28).
- På sikt bör eftersträvas att museijärnvägsföreningen eller kommunen äger den bana och de byggnader som krävs för verksamheten (s. 29).
- Det förfaringssätt som använts vid överlåtelse av mark för Uppsala-Lenna Järnväg bör tjäna som mall för liknande överlåtelser (s. 30).
- Kommunen bör spela en aktiv roll när fråga uppkommer om överlåtelse av mark för museibana (s. 30).
- I en framtid kan diskuteras en museibana som visar perioden efter ånglokstiden (s. 30).
- För de olika museibanorna gemensamma normalvillkor bör utarbetas (s. 32).
- Museibanorna bör i ökad utsträckning kunna användas för resor i samband med det rörliga friluftslivet (s. 35).
- Möjligheterna att vidga museibanornas betydelse för turistnäringen bör undersökas (s. 36).
- De aktiva medlemmarna vid museibanorna erbjuder en personalreserv som kan stå till SJ:s förfogande i ett beredskapsläge (s. 37).
- Sådana järnvägsfordon som olika föreningar inte har resurser att ta hand om på rätt sätt borde i större utsträckning överföras till andra organisationer som kan renovera dem och visa dem för allmänheten (s. 43).
- SJ:s järnvägsmuseum bör även i framtiden ha huvudansvaret för dokumentationen av den svenska järnvägshistorien (s. 43).
- En förklaring av de personella resurserna vid järnvägsmuseet skulle vara av värde (s. 43).
- Museibanorna bör uppmuntras att söka profilera sig (s. 45).
- Möjligheten att få tillgång till bidragsberättigad arbetskraft bör i ökad utsträckning erbjudas museibanorna (s. 48).

Bilaga 1 Statistiska uppgifter

Här redovisade statistiska uppgifter baserar sig väsentligt på en enkät som hösten 1977 gjordes bland de föreningar med järnvägsmuseal verksamhet, som då var kända av utredningen. I några avseenden har materialet senare kompletterats. De givna uppgifterna är inte i alla avseenden helt jämförbara mellan olika föreningar och är delvis ofullständiga eller osäkra. Trots detta torde de ge en god bild av den på ideell grund drivna järnvägsmuseala verksamheten.

Tabell 1. Museijärnvägar och vissa föreningar med närliggande verksamhet (utfärder med eget museitåg etc). Alla uppgifter avser 1977

Namn	Antal medlemmar	Dagar/år utfärder	Trafik	Deltagare/ Besökare	Fordon		
					Ånglok	Motorlok	Personvagnar
Anten – Gräfsnäs J, mf	1 050	–	35	25 400	8	5	23
Bergslagernes jvsällsk	200	5	–	2 500	3 (2)	1	5
Bödabanan, f	270	–	0	–	0	1	2
Gefle – Dala jvklubb	258	4	–	1 500	1 (2)	1[b]	1
Gotlandståget, f	1 101	–	29	3 557	1 (1)	1	3
Helsingborgs Veteranjv	120	–	3	1 873	3 (1)	1	7
Jädraås – Tallås J msällsk.	285	–	13	3 887	6[d]	2	8
Kalmar Järnvägars mför	170	2	–	700	2	0	1
Ohs Bruks J, mf	230	–	37	5 200	3 (2)	4 (7)	1 (4)
Risten Laviks J, mf	102	–	10	100	2	7	4
Skara Jvmuseum	167	–	2	6 100	(1)	1 (1)	6
Skånska Järnvägar	–	–	31	14 426	5 (2)	6[e]	14[f]
Sollentuna enskilda J, mf	60	–	11	2 450	1	3	2
Stockholm – Westerås – – Bergslagens J, mf	98	2	–	800	1 (2)	1	3 (2)
Stockholms Ångloksällskap	16	1	15	5 350	3 (1)	0	9
Svenska Spårvägssällskapet	830	–	92	15 703	3[k]	29[i]	9 (1)[j]
Uppsala – Lenna J[a]	1 190	7	17	7 600	6	6[g]	12[h]
Östra Skånes Järnvägar, mf	225	5	–	500	6 (3)	9[c]	8
Östra Södermanlands J, mf	911	–	112	38 929	8	7[l]	14

Förkortningar: mf = museiförening, f = förening, msällsk = museisällskap. Fordonssiffra inom parentes anger att fordonet är deponerat hos föreningen.

[a] Trafikerar linjen Uppsala – Länna – Faringe.
[b] Rälsbuss.
[c] Varav fyra motorvagnar.
[d] Varav en ångvagn och en ångdressin.
[e] Varav två rälsbussar.
[f] Varav ett rälsbussläp.
[g] Varav två motovagnar.
[g] Varav två motorvagnar.
[h] Varav fyra motorvagnssläp.
[i] Spårvagnar motorvagnar.
[j] Spårvagnssläp.
[k] Ellok.
[l] Varav en motorvagn.

Tabell 2. Föreningar med regelbunden trafik

Föreningens namn	Trafikerad sträcka	Spårv. mm	Längd km	Disp form	Ägare	
					Bana	Hus
Anten – Gräfsnäs J	Anten – Gräfsnäs	891	12,0	Arr	SJ	SJ+E
Bödabanan	I Böda kronopark	600	0,9	Ägd	Egen	–
Gotlandståget	Vid Hessleby stn	891	0,7	Ägd	Egen	Egna
Helsingborgs veteranj.	Billesholm – Skromberga	1 435	7,3	Traf.t	SJ	SJ
Jädraås – Tallås J	Jädraås – Tallås	891	6,5	Arr	[a]	[a]
Ohs Bruks J	Bor – Ohs	600	14,5	Arr	[b]	E+[b]
Risten – Lakviks J	Vid Lakviks stn (NVHJ)	600	0,6	Ägd	Egen	Egna
Skånska Järnvägar	Brösarp – S:t Olof (– Ö Vemmerlöf)	1 435	13,3 (26,8)	Arr	SJ	SJ
Sollentuna Enskilda J	I Rotebro, Sollentuna	600	0,7	Ägd	Egen	Egna
Stockholms Ångloksällskap	Isstadion – Årsta partihallar	1 435	5,0	Traf.t	[c]	[c]
Svenska Spårvägssällskapet	Malmköping – Hosjö	1 435	3,4	Arr	SJ	SJ
Uppsala – Lenna J[d]	Uppsala Ö – Länna (– Faringe)	891	21 (32,6)	Arr	SJ	SJ
Östra Södermanlands J	Mariefred – Läggesta S	600	3,7	Ägd	Egen	Egen

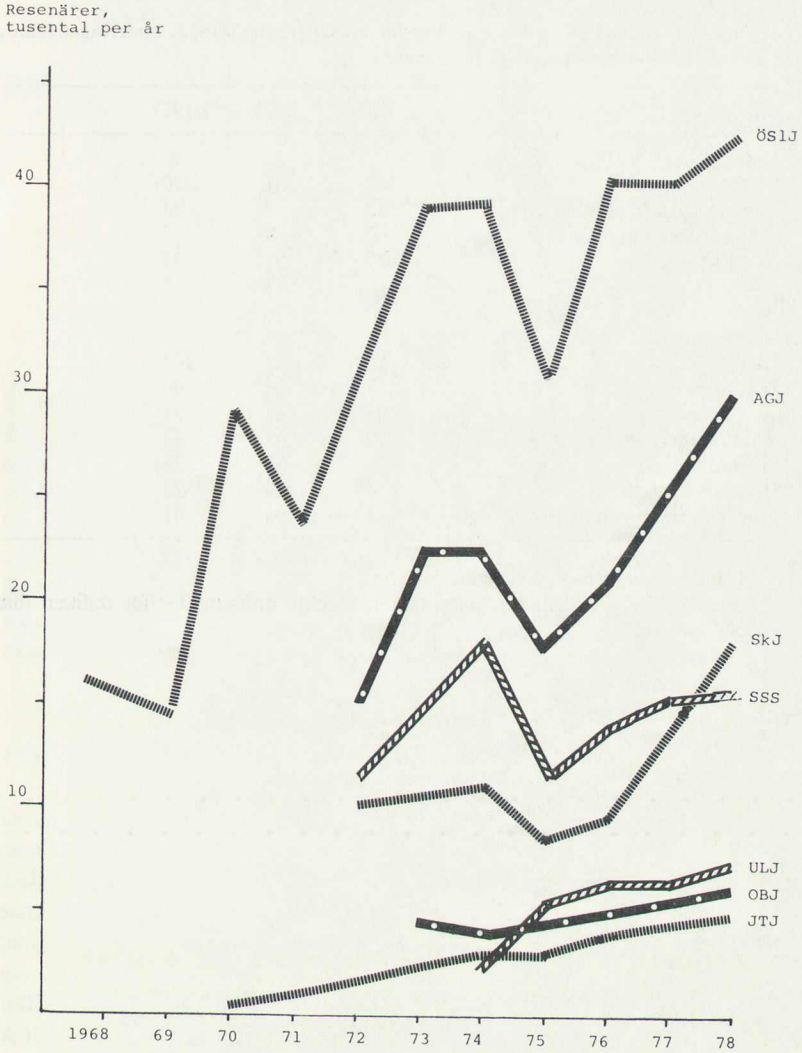
Form för disponering av bana: Arr = föreningen arrenderar banan och ansvarar för den i egenskap av järnvägens innehavare (enl SFS 1975:612), Traf.t. = föreningen har trafiktillstånd men är inte järnvägens innehavare, Ägd = föreningen äger banan och är därmed även dess innehavare.
Uppgifterna i tabellen är delvis starkt schematiserade och ägareförhållandena är ofta mer komplicerade än vad som här kan redovisas.

[a] Kopparfors AB.
[b] Billeruds AB genom Ohs Bruks AB.
[c] Stockholms kommun.
[d] Föreningens officiella namn är Museiföreningen Stockholm Roslagens Järnväg. I och med att banan övertages av Uppsala kommun och ställs till föreningens förfogande blir den här använda beteckningen officiell även för föreningen.

Tabell 3. Museijärnvägar (under 1978 öppnade banor ej medtagna)

	AGJ	JTJ	OBJ	SEJ	SkJ	SSS	ULJ	ÖSIJ
Banans längd, km	10,6	6.5	9,4/14,5[a]	7	13,3/36,8[a]	2,7	21	3,7
Restid, ToR, min[b]	105	52	55/185[a]	20	75/170[a]	24	165	42
Antal trafikdagar 1978	39	17	34	16	30	91	25	108
Biljettpriser, 1978, kr								
Enkel, 3 klass	8	4	5/8:50[a]	–	11/15	–	12	9
ToR, 3 klass	14	8	8/13:50[a]	4	17/22	8	20	12
Familjebiljett (familj ToR)	30	–	20/30	–	35/45	–	50	25
Betalande resenärer 1977, tusental	25,4	4,6	5,2	2,5	14,4	15,7	5,5	38,9
Betalande resenärer 1978, tusental	30,4	5,2	5,5	2,1	18,0	16,9	8,0	42,3
Antal aktiva medlemmar	70	30	35	6	40	120	60	116
Antal dagsverken	2400	?	1000	100	1300	1600	?	2796
Därav i trafiktjänst, %	17		30		25	21		21

[a] Flertalet resenärer reser den kortare sträckan.
[b] Normal restid under förutsättning att man återvänder med första tåglägenhet.


Resenärer,
tusental per år
40
30
20
10
ÖS1J
AGJ
SkJ
SSS
ULJ
OBJ
JTJ
1968
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78

Tabell 4. Exempel på resultaträkning för museijärnväg (ÖS1J, underlaget hämtat ur verksamhetsberättelserna, förenklat)

	1975	1976	1977
Intäkter (kkr)			
Trafik	167	251	270
Varor, kioskförsäljn. o. likn.	22	7	33
Övrig försäljning mm	57	4	7
Medlemsavgifter	30	35	33
Gåvor	7	23	5
Utgifter (kkr)			
Bana	20	24	103
Ekonomi[a]	37	36	40
Fastigheter	95	42	71
Maskin (fordon, verkstad etc.)	49	67	43
Trafik[b]	25	35	28
Medlemstidskrift	14	18	22
Amorteringar, resultatöverföring	43	98	41

[a] Markarrenden, räntor, försäkringar m. m.
[b] Inkluderar även reklam och information. Direkta driftsutgifter för trafiken föres under *maskin*.

Bilaga 2 Notiser kring några museibanor

Efterföljande notiser kring några svenska museibanor försöker konkretisera de problem, som diskuteras i utredningens problemorienterade kapitel. Avsikten är att visa några olika sätt på vilka verksamheten kan utformas, vilka resurser som finns och vilka problem som är mest påtagliga. Notiserna är således inte tänkta att ge någon fullständig bild av banorna, utan vill endast illustrera några delar av museijärnvägsverksamheten. Detta innebär även att endast de äldre museibanorna, som haft möjlighet att profilera sig och vars problem haft tillfälle framträda, har utnyttjats i detta sammanhang.

Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)

Under 1960-talet skedde en omfattande nedläggning av Västergötlands smalspårsnät. För att bevara någon del av nätet och där köra museitåg bildades år 1965 föreningen "Stora Lundby Järnvägsmuseum". Genom insamlingar och försäljning av andelsbevis fick man ihop tillräckligt mycket pengar för att kunna köpa ett par ånglok och ett antal personvagnar. Man gjorde flera utflyktsresor över det kvarvarande västgötanätet och år 1970 träffade man en överenskommelse med SJ om arrendering av bandelen Anten–Gräfsnäs slottspark. Året därpå kunde AGJ börja sin första trafiksäsong. Trafiken har därefter ökat kraftigt nästan varje år. AGJ har nu av museibanorna det största antalet resande per trafikdag.

När föreningen bildades var skrotningen av smalspårmaterielen i full gång och ansträngningarna koncentrerades till att söka förvärva en så god samling fordon som möjligt. Den arranderade banan saknade varje form av verkstadslokal – inte ens lokstall kunde den erbjuda. En provisorisk tillbyggnad till ett godsmagasin gav något skydd mot väder och vind. Detta gjorde underhållsarbetet mindre effektivt och det som under dessa svåra förhållanden utfördes fick ofta begränsad varaktighet. Först år 1976 kunde man ta en verkstad i bruk och år 1978 kunde de första fordonen placeras i en vagnhall (ett f. d. SJ-lokskjul). Genom verkstadens tillkomst har underhålls- och renoveringsarbetena skjutit fart. Vagnhallen inte bara minskar slitaget på fordonen utan avlastar även bangården i Anten från en mängd uppställda lok och vagnar.

Ingen av AGJ:s båda ändstationer är tekniskt eller miljömässigt lämpad som huvudstation. Förvaring av lok och vagnar och all annan materiel,

som behövs vid en museibana, sker vid Ödegärdet, ca 1,5 km från Anten. I Gräfsnäs har föreningen ej haft möjlighet att arrendera det ursprungliga stationsområdet. Stationen består f. n. endast av huvudspåret jämte ett kort stickspår, vilket gör växlingen komplicerad och inte helt ofarlig. Tekniska svårigheter, resursbrist och osäkerhet vad gäller samhällsplaneringen har hittills hindrat AGJ att åstadkomma en tillfredsställande station.

Jädraås–Tallås Järnväg (JTJ)

År 1961 bildades 891-järnvägarnas museisällskap med den allmänna målsättningen att bevara fordon med 891 mm spårvidd och förhoppningsvis visa dem i drift. Man startade verksamheten med att renovera loket Korsån från en bibana till Dala–Ockelbo–Norrsundets Järnväg (DONJ). År 1967 erbjöds föreningen, vilken då bytt namn till Museisällskapet Jädraås–Tallås Järnväg, att flytta till Jädraås vid DONJ. Persontrafiken på DONJ hade lagts ned år 1959.

Föreningen har alltid haft goda kontakter med DONJ och dess ägare Kopparfors. Man har för helt symboliska belopp fått arrendera bana, lokstall, arbetshall och förrådsutrymmen, stationen i Tallås samt på senare år även DONJ:s rymliga verkstad i Jädraås. Föreningen har på ett förtjänstfullt sätt renoverat det gamla och kulturhistoriskt intressanta stationshuset i Tallås. JTJ har en bana med en äkta huvudort, Jädraås, och en ändstation som verkar historiskt riktig.

Genom att godstrafiken på DONJ pågick till år 1970 då JTJ redan fanns på plats, hade man stora möjligheter att bevaka att viktiga och typiska fordon och andra föremål bevarades. JTJ har i detta avseende varit i en för svenska museijärnvägsföreningar unik situation. Genom tillgång på lämpliga lokaler har heller aldrig några fordon behövt stå utomhus och bli utsatta för väder och vandaler och man har alltid haft tillgång till uppvärmda verkstadslokaler.

JTJ har konsekvent kunnat utvecklas från *en* bana och har kunnat bevara DONJ:s speciella karaktär. Föreningen har även kunnat bevara flera unika fordon.

JTJ ligger ganska avsides och saknar i stort sett kollektiva förbindelser med omvärlden. Besöksantalet blir ganska blygsamt och de ekonomiska resurserna begränsade. Detta har hittills inte varit något större problem men den dag JTJ måste överta underhåll av byggnader m. m. kan vissa problem uppkomma. Man har hittills haft ett relativt begränsat trafikutbud och detta kan givetvis ökas. Möjligheten till ökad trafik begränsas dock av antalet aktiva.

Ohs Bruks Järnväg (OBJ)

Ohs Bruks järnväg anlades 1907–1910 för att förbinda Ohs sulfitmassefabrik med Borås–Alvesta järnväg (numera SJ) vid Bor. Banan byggdes med 600 mm spårvidd, största stigning 33,3 o/oo och minsta kurvradie 100 m. Banan var en ren industribana och någon officiell persontrafik har aldrig förekom-

mit. Då vägnätet runt bruket länge var mycket dåligt, kom banan att användas ända fram till sommaren 1967. Banan revs emellertid ej och år 1970 bildades Ohs bruks järnvägs museiförening, som två år senare hade lyckats rusta den nedslitna järnvägen så pass att man kunde börja reguljär trafik för allmänheten på en del av linjen. Senare har hela sträckan Ohs–Bor gjorts farbar (15 km).

OBJ är en industribana och föreningens mål är att bevara den som sådan. Eftersom mycket litet materiel fanns kvar när banan lades ned, strävar man efter att på OBJ skapa ett levande museum över våra industrijärnvägar med 600 mm spårvidd.

OBJ har lyckats förvärva en representativ samling av industribanevagnar och motorlok. Mycket insamlingsarbete återstår dock. Föreningen har även tre ånglok av industrityp, varav ett i deposition från en hembygdsförening. Detta antal är uppenbarligen i minsta laget för att kunna upprätthålla reguljär trafik med ångloksdragna tåg. Eftersom det sedan lång tid tillbaka inte finns några ånglok med den här aktuella spårvidden att få tag på i Sverige, har OBJ sett sig nödsakad att köpa ett lok från Polen. Detta kan dock knappast anses vara störande för den järnvägshistoriska miljön, då ett lok av denna typ mycket väl skulle kunna ha trafikerat någon av våra industribanor (vars lokinköp ofta hade karaktären av impulsköp).

När OBJ övertog banan var den till ytterlighet nedsliten och ännu återstår ett stort arbete för att få den till acceptabel standard.

OBJ har fått överta vissa utrymmen från bruken men har haft dåliga verkstadsresurser. Man bygger emellertid f. n. en större verkstadslokal, vilket kommer att innebära ett viktigt resurstillskott. I övrigt har OBJ stora arealer, som ligger så till att ingen klagar över uppställda skrotiga vagnar, slipersupplag och kolhögar. Detta är en för museijärnvägar lika ovanlig som värdefull tillgång.

OBJ har alltid haft ett starkt stöd hos den lokala befolkningen, vilket bl. a. tagit sig uttryck i form av billiga produkter från traktens verkstäder. Genom tillmötesgående från kommunen har OBJ fått hyra Ohs båda nedlagda skolor, vilka används som personalutrymmen.

Ett för OBJ speciellt problem är att kunna bibehålla karaktären av industribana. Enda sättet att visa banan (och att få in pengar) är att ha trafik för allmänheten – och då behövs personvagnar, vilket alltså är historiskt fel. En rimlig kompromiss är dock möjlig.

Skånska Järnvägar (SkJ)

SkJ arrenderar sedan år 1972 linjen Brösarp–Gärsnäs och har sedan samma år haft regelbunden trafik för allmänheten på sträckan Brösarp–S:t Olof, sommaren 1978 utsträckt till Östra Vemmerlöf. Målsättningen är att visa hur en liten enskild järnväg såg ut och trafikerades under tidsperioden 1920–1930.

SkJ går genom ett vackert landskap. Publiken har ökat snabbt allteftersom kännedomen om denna turistattraktion spritt sig. Banans huvudstation, Brösarp, omfattar en stor areal. Den har ett föga känsligt läge i förhållande till övrig bebyggelse och ur grundläggningssynpunkt bra mark. Där finns

ett mindre lokstall, godsmagasin och ett rymligt stationshus. Man har nyligen uppfört ett stort plåtskjul för förvaring av fordon.

Föreningen saknar dock ändamålsenliga verkstadslokaler. Allt talar för att även de normalspåriga museibanorna så småningom måste skaffa sig verkstadsresurser liksom de smalspåriga banorna gjort. Kostnaden för en lokverkstad för normalspåriga fordon i storleksordning 100 ton är emellertid minst tio gånger större per arbetsplats än motsvarande verkstad för smalspårslok.

SkJ var till år 1973 en förening och är därefter ett aktiebolag ägt av en stiftelse (Brösarp–S:t Olofs förvaltning AB resp. Stiftelsen Skånska Järnvägar). Stiftelsen äger numera 51 % av aktiekapitalet och personalen 49 %.

Svenska Spårvägssällskapet (SSS)

Svenska Spårvägssällskapet grundades år 1959 med uppgift att verka för ett lokaltrafikmuseum och främja studiet av lokaltrafiken och dess historia. Detta program ger Spårvägssällskapet en vidare målsättning än flertalet museijärnvägsföreningar. Man driver en museal spårväg, man bevarar, renoverar och kör museitrafik med äldre bussar och är dessutom en ren intresseförening för alla som är intresserade av äldre och modern lokaltrafik. Man har en fyllig medlemstidskrift där speciellt bevakningen av den tekniska utvecklingen inom områdena spårväg och trådbuss är aktuell och sakkunnig.

Museispårvägen i Malmköping representerar med något undantag alla landets spårvägsstäder och dessutom hela den tidsrymd det funnits spårvagnar här i landet. Man har inte heller satt någon bortre gräns för insamlingsarbetet – allteftersom våra kvarvarande spårvägsföretag förnyar sin vagnpark kommer utrangerade fordon att bli representerade i Malmköping. Samlingarnas bredd är rimlig med tanke på att det inte finns något riksmuseum för spårvagnar, motsvarande SJ:s järnvägsmuseum. Den pedagogiska vinsten är dessutom uppenbar, besökaren kan på en plats studera och uppleva spårvagnens utveckling i alla dess olika, lokala varianter.

Förläggningen av museispårvägen till Malmköping har inneburit vissa speciella problem. Miljön vid Malmköpings gamla järnvägsstation är inte "spårvägsmässig" och kan nog endast bli det med hjälp av mycket stora insatser, bl. a. i form av nya, "gamla" byggnader. Malmköping är ingen stor turistort och SSS har satsat stora resurser på reklam och PR och i övrigt sökt göra Malmköping känt genom olika evenemang. Man har byggt upp en effektiv försäljningsorganisation och nettointäkten från varuförsäljningen är högre än biljettintäkterna. Detta är unikt bland våra museibanor.

Spårvägssällskapets organisation är ovanlig så till vida att Sällskapet äger samlingarna, medan trafiken handhas av ett helägt aktiebolag.

I Malmköpings gamla lokstall har museispårvägen anordnat en välutrustnad verkstad som inte bara klarar det löpande underhållet utan även har resurser för omfattande renoveringsarbeten. Alla fordon förvaras under tak i en stor tälthall.

Banan och flertalet av byggnaderna arrenderas av SJ. Även om arrendekostnaden inte utgör någon stor post i Museispårvägens totala budget,

är det givetvis ett starkt önskemål från Sällskapet att kunna förvärva banan och fastigheterna.

Uppsala–Lenna Järnväg (ULJ)

Avvecklingen av det gamla roslagsbanenätet har skett i etapper med början redan under 1950-talet. För att bevara minnen från detta smalspåriga järnvägsnät, som en gång var mycket omfattande, bildades museiföreningens Stockholm–Roslagens Järnvägar, vars ambitioner snart även kom att omfatta en museibana. Olika alternativ diskuterades under en lång följd av år. Under tiden växte emellertid fordonssamlingen och allt fler lok och vagnar renoverades till kördugligt skick. När föreningen år 1974 träffade ett avtal med SJ om att få trafikera bandelen Uppsala Ö–Länna–Faringe med museitåg på sommarsöndagar, fanns därför de tekniska förutsättningarna för att detta skulle kunna genomföras. Sommaren 1977 lade SJ ned all trafik på den aktuella bandelen, vilket har gjort det möjligt för SJ, museiföreningen och kommunen att diskutera överlåtelse av marken med spår och byggnader. Utgångspunkten för diskussionerna är bl. a. att på vissa villkor ställa banan till föreningens förfogande för museijärnvägstrafik (jfr kap. 6).

Föreningen trafikerar sträckan Uppsala–Länna och använder sig därvid av beteckningen Uppsala–Lenna Järnväg. Banan börjar inne i Uppsala stad och når efter ca 21 km det gamla Lenna bruk. Utgångsstaionens läge mitt inne i en större tätort är unik i museibanesammanhang. Från stationen i Länna är det några kilometer till Fjällnora friluftsområde och föreningen har diskuterat möjligheterna att bygga ett spår dit. Detta skulle sannolikt öka intresset för järnvägen bland de Uppsalabor sm besöker friluftsanläggningarna. Under ett par somrar har man i samarbete med Svenska Spårvägssällskapet ordnat bussförbindelser mellan Länna och Fjällnora i anslutning till tågen.

Den nu övertagna banan befinner sig i ett ganska dåligt skick och föreningen torde under de närmaste åren tvingas använda en stor del av sina resurser till banunderhåll (slipersbyte m. m.). Förvaring av fordon och lämplig verkstadslokal är två andra aktuella problem. Hittills har man kunnat disponera ändamålsenliga lokaler för fordonsunderhåll och renoveringsarbeten i Rimbo. Sedan spåret mellan Faringen och Rimbo nu rivits, är detta knappast längre praktiskt möjligt. Sedan länge har man tillgång till lokstallet i Faringe. De är dock ur flera synpunkter en otillfredsställande arbetslokal och som förvaringsplats för fordon givetvis helt otillräcklig.

Östra Södermanlands Järnväg (ÖS1J)

Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg tillkom genom att en grupp medlemmar ur Svenska Järnvägsklubben (SJK) den 21 april 1958 bildade en kommitté med uppgift att söka rädda resterna av Sveriges sju järnvägar med 600 mm spårvidd, nedlagda sedan lång tid tillbaka. Man var uppenbarligen inspirerad av de två engelska museibanorna Talyllyn Railway och

Festiniog Railway och avsåg redan från början att visa samlingarna i form av en museijärnväg, helt driven av amatörer.

Under tiden 1959 till 1964 höll man till på en tegelbruksbana utanför Södertälje (Lina bruk). År 1966 flyttades verksamheten till den då nedlagda, normalspåriga statsbanelinjen Läggesta–Mariefred, vilken skänkts till ÖS1J på förslag av SJ. På det efter spårupprivning tillgängliga markområdet bygdes en bana med 600 mm spårvidd och trafik för allmänheten kunde börja sensommaren 1966.

Blandning av materiel från sju olika personförande banor jämte en stor mängd industrifordon är ofrånkomlig men gör att den historiska äktheten i viss mån störs.

Genom att den kvarvarande materielen från 600-banorna i stor utsträckning var skingrad, kraftigt ombyggd och i mycket dåligt skick när insamlingsarbetet började, har alla fordon måst genomgå omfattande revisioner. Ofta har de bevarade, användbara delarna varit så få att det snarare varit rekonstruktioner, detta för att över huvud kunna använda dem i trafiken.

Bristen på bevarade lok från de ursprungliga 600-banorna har tvingat ÖS1J att delvis använda rena industrilok till persontågstrafiken. År 1977 anskaffades ett tysktillverkat polskt lok av persontågstyp.

Genom att ÖL1J redan från början varit tvungen att utföra omfattande renoveringsarbeten för att över huvud kunna bedriva museijärnvägstrafiken, har föreningen behövt skaffa betydande verkstadsresurser. Detta har i sin tur lett till att kunnigt yrkesfolk sökt sig till ÖS1J:s verkstad på sin fritid, vilket gjort det meningsfullt att ytterligare öka verkstadens utrustning. ÖS1J:s verkstad kan i dag bygga alla typer av vagnar och utföra alla former av revision på ång- och diesellok. Utrymmet är dock begränsat och vissa specialmaskiner saknas, t. ex. för borrning av ångcylindrar och svarvning av lokhjul.

ÖS1J har fått en stor publik och har ansett att denna publik i rimlig utsträckning bör ges tillfälle att åka med tågen även om detta i vissa fall innebär ett intensivt utnyttjande av personella och materiella resurser. Eftersom trafiken för allmänheten är målet för museijärnvägsverksamheten, har ÖS1J inte ansett det försvarligt att genom höga priser eller begränsat öppethållande inskränka allmänhetens tillträde.

Den täta trafiken och de relativt stora tågen har medfört att ÖS1J ansett sig böra lägga stor vikt vid de säkerhetsmässiga aspekterna både vad avser teknisk utrustning (signaler, förreglingssystem etc.) och personalutbildning.

Med väsentliga bidrag från AMS genomfördes åren 1972–1973 en genomgripande linjeomläggning vid Läggesta, med bl. a. av viadukt över SJ:s spår, konstruerad och byggd helt i egen regi.

Genom verksamhetens omfattning är administrationen mycket personalkrävande och knappast möjlig att utföra som fritidssyssla. ÖS1J har f. n. tillgång till en arkivarbetsplats avsedd i första hand för sådana arbetsuppgifter. Föreningen disponerar över ytterligare en sådan arbetsplats för i första hand vård av fastigheterna samt visst annat underhåll.

Föreningens personalutrymmen har länge varit otillräckliga, vilket lett till problem och intressekonflikter och kraftigt slitage på stationshuset. Nyligen har emellertid uppförts ett personalhus med bl. a. omklädning, kök och matsal.

ÖSIJ:s publik, dess fordon och dess tekniska och administrativa resurser skulle med obetydliga förstärkningar vara tillräckliga för en utökad verksamhet på en längre bana, medan antalet tåg eller antalet trafikdagar på den nuvarande linjen knappast kan utökas nämnvärt. En sådan skulle göra det lättare att levandegöra en äldre tids järnvägsresa och skulle – med en lämplig slutstation med turistservice – göra reseupplevelsen mer äkta.

Det kan bli svårigheter att i framtiden rekrytera tillräckligt många aktiva till trafiktjänst för att uppehålla nuvarande trafiknivå, om trafiken upplevs alltför slentrianmässig och stressig. På längre sikt kan det även bli vissa svårigheter att finna arbetsuppgifter för alla intresseinriktningar i verkstaden om arbetet skall kännas väsentligt.

Bilaga 3 Samhällets tillsyn över museibanorna m. m.

Av jur. kand. *Jan-Mikael Bexhed*

När de första museibanorna startades, var detta en ny typ av verksamheten som inte föll in under någon då befintlig reglering. Anläggningarna tillkom i första hand för att visa äldre järnvägs- eller spårvägsmateriel i drift. Syftet var inte att bedriva reguljär trafik i vanlig mening. I och med att någon koncession för anläggningarna ej fordrades, ställdes de utanför myndigheternas direkta tillsyn. De flesta museibanor drivs i form av ideella föreningar – några fördelar att driva verksamheten som annan juridisk person synes ej heller föreligga – och lagen (1911:53 s 1) om järnvägsaktiebolag blir inte tillämplig.

Även om trafiken på museibanorna till en början var blygsam, blev den med åren på vissa banor ganska betydande. Det ansågs därför, inte minst av museibanorna själva, som mindre tillfredsställande att någon kontroll av verksamheten från myndigheternas sida ej förekom. I något sammanhang hävdades det visserligen att museibanorna var att betrakta som offentliga tillställningar i allmänna ordningsstadgans (1956:617) mening.[1] Denna uppfattning torde dock inte vara riktig.

Genom ändring i förordningen (1967:604) om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar, den s. k. tillsynsförordningen, gjordes denna från den 1 januari 1976 tillämplig även på enskild järnväg, tunnelbana och spårväg utan koncession, såvida anläggningen är avsedd för personbefordran och får nyttjas av allmänheten. Avsikten var bl. a. att inordna museibanorna under förordningens reglering. Statens vägverk bestämmer om anläggningar utan koncession skall hänföras till järnväg, tunnelbana eller spårväg. Tillsynsförordningens reglering gäller dock på det hela taget lika för järnväg och spårväg frånsett vissa särskilda trafikregler för spårvägstrafik som ges i förordningen.

Bestämmelserna i tillsynsförordningen innebär för museibanorna i korthet följande. Banorna står under tillsyn av statens vägverk. Denna tillsyn avser i huvudsak teknisk kontroll av och trafiksäkerhetsföreskrifter för anläggningarna. Sålunda får exempelvis inte trafik för personbefordran påbörjas förrän tillstånd meddelats av vägverket. Ej heller får ny rullande materiel och nya eller ändrade anläggningar tas i bruk innan de godkänts av verket. För varje anläggning skall det vidare finnas en säkethetsordning med tra-

[1] Jfr betänkandet (Ds K 1974:5) Trafikregler för spårvägstrafik m. m. (s. 5)

fiksäkerhetsföreskrifter. Denna fastställs av vägverket. Säkerhetsordning för järnväg skall så nära som möjligt ansluta till motsvarande bestämmelser för statens järnvägar. Den som bryter mot föreskrift i säkerhetsordning dömes till böter högst femhundra kronor. Vid allvarligare överträdelser kan ansvar enligt brottsbalken för allmänfarlig vårdslöshet ifrågakomma.

Trafiken på museibanorna är inte beroende av tillstånd från någon annan myndighet än statens vägverk. Någon direkt tillsyn över verksamheten utövas ej heller av organ som länsstyrelse, polisstyrelse eller kommun.

Är då lagar och andra författningar som behandlar frågor sammanhängande med järnvägsdrift i gemen tillämpliga på museijärnvägar? För de flesta fall torde frågan kunna besvaras jakande. Någon allmängiltig definition av begreppet "järnväg" finns visserligen inte i svensk rätt. Ordet uppfattat enligt vanligt språkbruk anses vanligtvis tillräckligt klargörande och avgränsande beträffande de anläggningar som avses. När uttrycket "järnväg" används i författningstext är det därför i regel det tekniska järnvägsbegreppet som åsyftas. Med järnväg förstås då[2] en anläggning där vagnar förflyttas på skenor av metall. Härvid förutsätts att kraftkällan liksom vagnarna är rörlig längs spåren. Huruvida ångkraft, elektricitet eller petroleum används som drivmedel saknar betydelse. För att en anläggning skall kunna betecknas som järnväg torde vidare fordras att spåranläggningen är avsedd för och faktiskt även används för befordran av personer och/eller gods, detta över en ej alldeles obetydlig sträcka. En avgränsning måste även ske mot anläggningar, exempelvis i trädgårdar, med så smal spårvidd att de mer är att betrakta som större leksakståg. Huruvida den för järnvägstrafik typiskt sett använda drifttekniken tillämpas vid anläggningen i fråga bör också spela in vid bedömningen. Med nu anlagda definition bör de museijärnvägar där allmänheten i någon omfattning befordras vara att betrakta som järnvägar i nyss åsyftad mening. Beaktas de motiv och syften som ligger bakom större delen av den järnvägsrättsliga lagstiftningen, är detta också det rimliga resultatet. Den speciella regleringen har i de flesta fall tillkommit med anledning av de risker och särskilda förhållanden i övrigt som är förknippade med järnvägsdrift. Om driften ombesörjs av ett aktiebolag eller en ideell förening eller om järnvägsanläggningen har koncession eller ej måste i detta sammanhang anses sakna betydelse. Samma sak gäller om en resa görs för nöjes skull eller för att i första hand tjäna som medel vid förflyttning mellan två orter.

Om det sålunda torde stå klart att även museijärnvägarna avses när det i författningstext talas om "järnväg", blir bedömningen mer vansklig när uttryck av typ "järnväg som är avsedd för allmän trafik" e. d. brukas. Medan sådana uttryck avses stundtals koncessionerad järnväg.[3] Vid andra tillfällen åsyftas snarare att utpeka anläggningar som nyttjas också av andra än innehavaren. Från den senare kategorin utesluts då exempelvis interna järnvägar inom gruvor och s. k. industrispår.[4]

Vid avgörande om en viss författning är tillämplig på en museijärnväg, måste hänsyn således tas till författningens ordalydelse och syfte. Men det måste även uppmärksammas att begreppet "museijärnväg" inte är entydigt. Verksamhetens omfattning och inriktning växlar i hög grad på dessa järnvägar. Vid vissa anläggningar har, som ovan nämnts, verksamheten fått betydande omfattning med daglig trafik under sommarhalvåret. Någon större

[2] Jfr Grönfors: Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden (s. 190 ff) samt betänkandet (SOU 1974:89) Ny järnvägslagstiftning I (s. 39 o. 99 ff).

[3] Jfr ex. vis 2 kap 2 § expropriationslagen (1972:719) samt vad nedan sägs om järnvägstrafikstadgan.

[4] Jfr ex. vis 11 § 1 st lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m. m. och 2 § kungörelsen (1959:50) angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg.

skillnad rent trafiktekniskt mellan dessa anläggningar och järnvägar med koncession för persontrafik kan knappast sägas föreligga numera.

Nedan följer en mycket kortfattad redogörelse för huvudlinjerna i viktigare lagstiftning med järnvägsrättslig anknytning, som i enlighet med vad som ovan sagts i princip torde vara tillämplig även på museijärnvägar.[5] Enligt uttryckligt stadgande i flera av författningarna är vad som där föreskrivs om järnväg även i tillämpliga delar gällande för spårväg, åtminstone för spårväg som framgår på särskild banvall. Frågan om en bana är att betrakta som järnväg eller spårväg kan i vissa fall vara svårbedömd.[6] Vad nyss sagts innebär emellertid att frågan saknar större praktiskt intresse. Den förbigås därför här.

Järnvägs ansvar för skador som i följd av järnvägsdriften orsakas resande regleras av lagen (1976:58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. I denna lag föreskrivs ett rent strikt ansvar för personskador. Ansvar inträder således även om järnvägen inte gjort sig skyldig till vårdslöshet. Undantag görs dock för force majeure. Även för handresgods svarar man strikt i samband med personskada. Går handresgods förlorat i annat fall svarar järnvägen endast vid vållande.

Ansvaret för skador som genom järnvägsdriften tillfogas andra än resande och annan egendom än sådan som mottagits till befordran regleras i lagen (1886:7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. Allmänt gäller att järnväg är skyldig att ersätta skador på person och egendom som uppkommit genom järnvägsdriften. För några speciella fall stadgas en utsträckt ansvarighet. Järnväg svarar rent strikt för s. k. gnistskador. Härmed avses skador på grund av att eld kommit lös från lokomotiv eller från eldstad i annat järnvägsfordon. Skadetypen har särskilt intresse för museijärnvägarna, där ånglok används i stor utsträckning. Även för nötkreatur och häst som skadas under betesgång svarar järnväg strikt.

För en museibana är det i regel omöjligt att möta den ofta betydande skadeståndsskyldighet, som enligt ovan kan bli aktuell vid olyckstillbud i samband med järnvägsdriften. Av vikt är därför att fullgott försäkringsskydd ordnas för de skador som kan förorsakas av verksamheten.

Sammanstötning mellan järnvägs- och landsvägsfordon är ett allvarligt problem i samband med järnvägstrafik. Det kan dock delvis förebyggas genom lämliga skyddsanordningar. Föreskrifter om detta ges i kungörelsen (1959:50) angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg. Skulle en olycka med personskador inträffa, kan effekterna härav ofta lindras om ändamålsenlig sjukvårdsmateriel finns lätt tillgänglig. Med stöd av kungörelsen (1924:359) angående skyldighet för järnvägsförvaltning att utrusta järnvägsstationer och tåg med förbands- och sjukvårdsartiklar har socialstyrelsen utfärdat ett cirkulär (NF 1973:77) med närmare bestämmelser härom vad gäller tåg och järnvägsstationer.

Skyldighet att hålla järnväg inhägnad regleras i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m. m. Järnvägen är enligt lagen i princip skyldig att hålla stängsel som utestänger större tamboskap. I praktiken blir det här vanligen fråga om s. k. trådstaket. Vad gäller stängsel till skydd för allmänheten beslutar vederbörande kommun om sådant stängsel skall anordnas. Järnvägen svarar för stängslets, s. k. nätstaket kommer här främst i fråga, uppsättande och underhåll. Kostnaden betalas till 90 % av kommunen

[5] I SOU 1974:89 omnämns dock inte museijärnvägarna vid en redogörelse för järnvägar med personbefordran i Sverige (s. 99).

[6] Jfr Jägerskiöld: Spårväg eller järnväg?

och till 10 % av järnvägen. För stängsel vid stations- eller bangårdsområde fördelas dock kostnaden lika.

Grunden för rättsförhållandet mellan en järnväg och dess trafikanter, och då främst befordringsavtalet, utgörs av järnvägstrafikstadgan (1966:202). Angående ansvaret för personskador, se dock vad som sagts ovan. Stadgan torde i sin helhet endast vara tillämplig på järnväg koncessionerad för allmän trafik. Detta får exempelvis anses vara fallet med den befordringsskyldighet som i vissa fall åvilar järnväg. Vidare fastställs museijärnvägarnas taxor av järnvägarna själva, utan medverkan av myndighet. Förordningen (1978:646) om taxor för vissa enskilda järnvägar är således ej aktuell i detta sammanhang. Vad just sagts gäller även museispårvägstrafik, för vilken 25 § allmänna ordningsstadgan ej tillämpas. I motsats härtill får däremot lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik i princip anses gällande för museibanorna.

Järnväg skall enligt järnvägstrafikstagan fastställa enhetliga befordringsvillkor – normalvillkor – för sin trafik. Det skulle vara önskvärt om gemensamma normalvillkor kunde utarbetas av museijärnvägarna.

I järnvägstrafikstadgan ges även föreskrifter om hittegods som tillvaratas inom järnvägsområde. Stadgan innehåller slutligen ett straffsanktionerat förbud för obehöriga att beträda sådan del av järnvägs område som ej är upplåten för allmänheten.

Enligt vad som framgått är järnväg skyldig, att i järnvägsdriften tillämpas fastställd säkerhetsordning samt i övrigt tillse att största möjliga säkerhet råder vid trafikens bedrivande. För att säkerställa att erforderliga ordning råder inom järnvägsområde, samt för att i överhängande fall avstyra hot mot säkerheten i järnvägsdriften, har vissa tvångmedel ställts till järnvägspersonalens förfogande. Bestämmelser härom finns i lagen (1975:89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Om järnvägsområde är att hänföra till allmän plats eller ej i allmänna ordningsstadgans mening har ingen betydelse i detta sammanhang. Befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägsanläggning åtnjuter enligt lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning samma skydd som enligt 17 kap brottsbalken tillkommer tjänsteman i myndighetsutövning.

Till museijärnvägstrafik hör helt naturligt ånglok. Detta upplevs ibland som störande av kringboende. Det torde dock stå klart att trafik med ånglok inte kan anses utgöra sanitär olägenhet i hälsovårdsstadgans (1958:663) mening. I varje fall inte om trafiken bedrivs med omsorg. På de flesta banor har trafik med ånglok förekommit även före museitrafikens påbörjande. Även detta måste beaktas.

För inkomstbeskattning av järnvägs- eller spårvägsrörelse gäller delvis relativt komplicerade regler. Då ideella föreningar sedan något år i stor utsträckning åtnjuter frihet från sådan skatt, redovisas ej dessa regler här.

Statens offentliga utredningar 1979

Kronologisk förteckning

1. Utbyggt skydd mot höga vård- och läkemedelskostnader. S.
2. Naturmedel för injektion. S.
3. Regional laboratorieverksamhet. Jo.
4. Avskildhet och gemenskap inom kriminalvården. Ju.
5. Konsumentinflytande genom insyn? H.
6. Polisen. Ju.
7. Tandvården i början av 80-talet. S.
8. Löntagarna och kapitaltillväxten 1. Löntagarfonder – bakgrund och problemanalys. E.
9. Löntagarna och kapitaltillväxten 2. Den svenska förmögenhetsfördelningens utveckling. Löntagarfonder och aktiemarknaden-en introduktion. Internationella koncerner och löntagarfonder. E.
10. Löntagarna och kapitaltillväxten 3. Löner, lönsamhet och soliditet i svenska industriföretag. Vinstbegreppet. Den lokala lönebildningen och företagets vinster – en preliminär analys. E.
11. Löntagarna och kapitaltillväxten 4. Lantbrukskooperationen – ideologi och verklighet. E.
12. Svenska kyrkans gudstjänst. Band 4. Evangelieboken. Kn.
13. Konkurs och rätten att idka näring. Ju.
14. Naturvård och täktverksamhet. Jo.
15. Naturvård och täktverksamhet. Bilagor. Jo.
16. Ökad sysselsättning. Finansiella effekter i offentliga sektorn. A.
17. Kulturhistorisk bebyggelse – värd att vårda. U.
18. Museijärnvägar. U.

Statens offentliga utredningar 1979

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Avskildhet och gemenskap inom kriminalvården. [4]
Polisen. [6]
Konkurs och rätten att idka näring. [13]

Socialdepartementet

Utbyggt skydd mot höga vård- och läkemedelskostnader. [1]
Naturmedel för injektion. [2]
Tandvården i början av 80-talet. [7]

Ekonomidepartementet

Utredningen om löntagarna och kapitaltillväxten. 1. Löntagarna och kapitaltillväxten 1. Löntagarfonder-bakgrund och problemanalys. [8] 2. Löntagarna och kapitaltillväxten 2. Den svenska förmögenhetsfördelningens utveckling. Löntagarfonder och aktiemarknaden- en introduktion. Internationella koncerner och löntagarfonder. [9] 3. Löntagarna och kapitaltillväxten 3. Löner, lönsamhet och soliditet i svenska industriföretag. Vinstbegreppet. Den lokala lönebildningen och företagets vinster – en preliminär analys. [10] 4. Löntagarna och kapitaltillväxten 4. Lantbrukskooperationen – ideologi och verklighet. [11]

Utbildningsdepartementet

Kulturhistorisk bebyggelse – värd att vårda. [17]
Museijärnvägar. [18]

Jordbruksdepartementet

Regional laboratorieverksamhet. [3]
Naturvårdskommittén. 1. Naturvård och täktverksamhet. [14] 2. Naturvård och täktverksamhet. Bilagor. [15]

Handelsdepartementet

Konsumentinflytande genom insyn? [5]

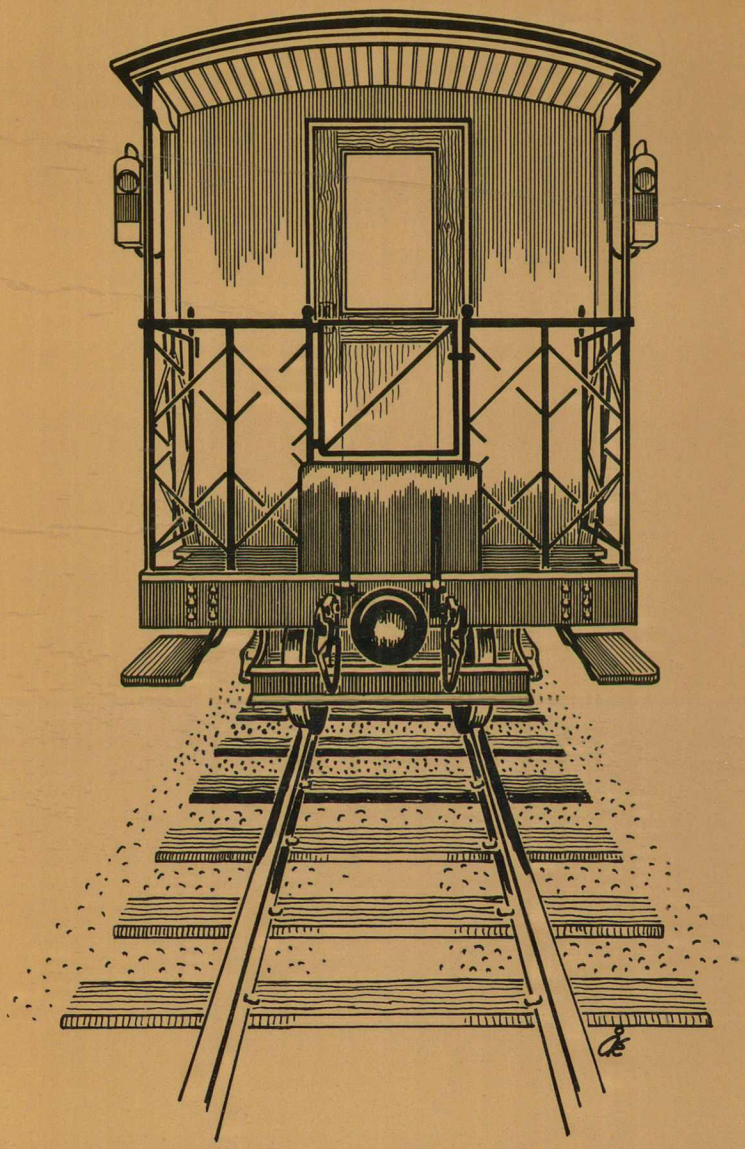
Arbetsmarknadsdepartementet

Ökad sysselsättning. Finansiella effekter i offentliga sektorn. [16]

Kommundepartementet

Svenska kyrkans gudstjänst. Band 4. Evangelieboken. [12]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.



LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-04716-0
ISSN 0375-250X