

BEVARINGSPLAN

– for rullende materiel i Danmarks Jernbanemuseum

Af René S. Christensen, Gitte Lundager og Henrik Harnow



Danmarks Jernbanemuseums samlinger registreres og vurderes som en del af den bevaringsplan, museet har påbegyndt arbejdet med fra sommeren 2013. Første opgave var en stor mængde rullende materiel opmagasineret udendørs i årevis på Centralværkstedet i København (Fl. Wedell fot. juni 2013).



OPRYDNING OG KVALITETSFORBEDRING PÅ DANSKE MUSEER – OG PÅ DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Gennem de seneste mere end 10 år har de danske museer været i gang med at rydde op i deres samlinger af museums-genstande. De kulturhistoriske museers samlinger er omfattende. Samlingerne er for nogles vedkommende opstået gennem næsten halvandet århundrede og under skiftende syn på, hvad der var vigtigt at indsamle – men sjældent på grundlag af en formuleret indsamlingspolitik. Der er næppe tvivl om, at mange museer har gæbt over lidt for meget, og at opbevaring og registrering har været af svingende kvalitet. Det vil ikke være forkert at sige, at indsamlingen ikke altid har været systematisk, og at der på visse områder er indsamlet for mange og for dårlige genstande.

Kulturarvsstyrelsen spillede fra styrelsens etablering i 2002 (fra 2012 Kulturstyrelsen efter en fusion af flere styrelser) en vigtig rolle i at præcisere kravene til museernes håndtering af samlingerne og har medvirket til at skabe ensartede retningslinjer landet over. Som en del af kvalitetsforbedringerne på området er der også åbnet for det, der for ikke så mange år siden blev opfattet som meget kontroversielt – at man kunne udskille og i visse tilfælde kassere museumsgenstande (Kulturstyrelsen, Retningslinjer for indsamling, udskillelse og kassation).

De fleste museers samlinger består af genstande, der ikke er særlig store, men flere specialmuseer dækker områder og genstandstyper, som åbner for helt andre problemstillinger end almindelige smågenstande fra byernes borgerhjem eller den almindelige danske bondegård. Sådan et museum er Danmarks Jernbanemuseum – opstået som etatsmuseum for godt 100 år siden og med samlinger, der gradvis er vokset uden at være indsamlet på grundlag af en indsamlingspolitik eller efterfølgende registreret ordentligt og på grund af samlingernes omfang heller ikke altid opbevaret tilfredsstillende. Denne tilstand deler Danmarks Jernbanemuseum principielt med ganske mange andre kulturhistoriske museer i disse år, og alligevel er situationen helt speciel på grund af omfanget.

På en udstilling i 1915 i Industriforeningen i København kunne de første indsamlede genstande og fotos præsenteres. Samlingen udviklede sig med tiden til det, der i dag er Danmarks Jernbanemuseum (Danmarks Jernbanemuseum).

Det er i princippet ligegyldigt, om genstande er store eller små – de skal indsamles efter velovervejede kriterier, opbevares i henhold til gældende standarder og registreres ordentligt. Den udfordring har mange museer arbejdet med i nogle år, og det er et af de typiske kritikpunkter i Kulturstyrelsens kvalitetsvurdering af museerne. Men her hører jernbanemuseets lighed med almindelige kulturhistoriske museers problemstillinger også op, for Danmarks Jernbanemuseum råder over samlinger af en helt anden type og volumen end de fleste andre museer og står over for en opgave, der kræver en indsats af et helt andet omfang for at nå frem til at være et museum med velordnede samlinger af netop de genstande, museet bør have – men heller ikke flere. Der yderligere grund til at nævne, at det jernbanehistoriske miljø er stærkt præget af entusiaster og veteranklubber bestående af frivillige. Miljøet har en tradition for bevaring, der tager udgangspunkt i deres hobby og en kærlighed til genstandene, der er sympatisk, men som går langt ud over det, man kan begrunde med historisk væsentlighed set fra en museums vinkel.

I en sådan proces bør man træde varsomt. Det nuværende personale er betroet ansvaret for en stor og righoldig samling – den danske jernbanehistoriske kulturarv – som man skal behandle med respekt. Samtidig er der både fra statslig side og ud fra faglige og økonomiske rimelighedsbetragtninger god grund til at sikre, at samlingerne ikke er for store.

Opgaven er vigtig – man kan næsten sige, at den er afgørende for museets fremtidige rolle i det danske museumslandskab. Denne opgave har Danmarks Jernbanemuseum for første gang taget fat på fra sommeren 2013. I denne artikel redegøres for en særlig side af opgaven med at få orden på samlingerne, nemlig bevaringsplanen for det rullende materiel – vores samling af lokomotiver og jernbanevogne. I artiklen ser vi på samlingernes baggrund og tilstand og behovet for registrering og ordning. Der redegøres for, hvordan denne proces er forløbet andre steder, og hvordan vi har valgt at gribe opgaven an og vil føre den til ende over de nærmeste år. Artiklens hovedfokus er diskussionen af, hvordan man med

udgangspunkt i en stor og meget blandet samling af store genstande udvælger de dele, der er berettigede til at blive bevaret som egentlige museumsgenstande og de dele, der kan udskilles af samlingerne – enten til brug i formidlingssammenhæng eller til kassation. Det kontroversielle spørgsmål om bevaring, udskillelse og kassation illustreres ved nogle konkrete eksempler fra den netop gennemførte første fase af opgaven.

Museets ledelse og bestyrelse samt ejeren DSB ønsker, at denne proces er præget af en fuldstændig åbenhed om forløbet. Opgaven påkalder sig betydelig interesse i jernbanehistoriske kredse og i den øvrige museumsverden, alene fordi det er et projekt af usædvanlige dimensioner, og vores tilgang til opgaven og de valg, der træffes, skal være synlige under hele processen – det er også denne artikel med til at sikre.

MUSEER OG SAMLINGER

Et museum defineres af, at det har egne samlinger, at det indsamler og bevarer museumsgenstande. Uden museumsgenstande er det ikke et museum – det kan være et oplevelsescenter, en zoologisk have eller en kunsthall med skiftende udstillinger – men det er ikke et museum. Samlinger af genstande fra fortiden – også den nære fortid – er simpelthen det, der gør et museum til et museum. Især når det gælder gamle, symbolske genstande, føler vi ofte, at de ægte genstande bringer os tættere på fortiden og dens mennesker. Kopier kan udføres meget overbevisende, men det er det forhold, at genstanden er ægte, der påvirker os. Én ting er, at genstande så at sige "taler" til os, men de levner, der er bevaret, udgør også materielle vidnesbyrd om fortiden, en kilde til en mere eller mindre fjern tid. I historiefaget arbejder man med skriftlige eller ikke-skriftlige kilder, og mange museumsgenstande er af sidstnævnte type. Museerne opbevarer materielle kilder til fortiden – "ting" – mens arkiverne bevarer de skriftlige kilder – "papir" – og museernes materielle levner udgør et grundlag for forskning nu og måske i en fjern fremtid.

Med lidt god vilje kan man sige, at de religiøse relikvier



samlinger var forløbere for de nuværende museale samlinger. I 1600- og 1700-tallet opstod blandede samlinger i form af såkaldte raritetskabinetter, kongelige samlinger, skat- og kunstkamre og andre samlinger, der var udmærkede sig ved at være sjældne eller mærkelige (Rasmussen 1979, 37 ff.).

Det danske nationalmuseum blev skabt i en længere proces fra Oldnordisk Museum til museet med en række afdelinger og samlinger under sig fik navnet Nationalmuseet i 1892 (Rasmussen 1979, 45 ff.; Jensen 1992), hvor også flere af de principper, der siden har præget måden at arbejde som museum på, blev fastlagt – ikke mindst systematisk ordning af samlingerne. Fra midten af 1800-tallet opstod de første danske provinsmuseer, i 1855 i Ribe og siden i en række andre byer: Odense (1860), Viborg (1861), Aalborg (1863) og flere i forlængelse heraf. På mange måder var der tale om små nationalmuseer, senere fulgt af en lang række små kulturhistoriske lokalmuseer sidst i 1800-tallet og først i 1900-tallet. Frilandsmuseerne var en særlig type museer med meget store genstande (husene var simpelthen frilandsmuseernes museums-genstande) og vægt på hele, genskabte – men altid falske – miljøer.

Danmarks Jernbanemuseum blev etableret på grundlag af indsamlingsarbejde og interesse fra bl.a. DSB's maskindirektør Otto Busse, signalinspektør Wolf, stationsforstander Holger Hansen og især A. Ohmeyer, en embedsmand ansat i

DSB's maskinafdeling, der begyndte at indsamle mindre genstande omkring 1900 (Jernbanemuseet i København, 1964, 13). Jernbanemuseet var ét af flere specialmuseer med vægt på bestemte erhverv, brancher eller emner, bl.a. Danmarks Tekniske Museum (1911), Handels- og Søfartsmuseet og Dansk Landbrugsmuseum.

Danmarks Jernbanemuseum var et af de såkaldte etatsmuseer, som talte Tøjhusmuseet (1838), Orlogsmuseet (1957), Post- og Telegrafmuseet (ældre samling, etableret 1907) og Toldmuseet (1912).

Disse museer opbyggede ikke altfavnende samlinger som de kulturhistoriske museer, men havde tendens til inden for deres eget mere eller mindre velafgrænsede felt at indsamle genstande, der minutløst træk for træk viste udviklingen af redskaber, maskine eller for jernbanemuseets vedkommende især rullende materiel, men også uniformer og andre mindre objekter.

Især på det tekniske museumsområde var den industrielle revolutions førsteland England fremtrædende, i virkeligheden i to bølger – den første da England var verdens førende industrination ved verdensudstillingen i Crystal Palace i London i 1851. Overskuddet fra verdensudstillingen gik bl.a. til etableringen af South Kensington Museum (1857), forløberen til det nuværende Victoria and Albert Museum – og til Science Museum, hvorfra initiativet kom fra Patentkontoret

i 1860'erne. En bredere, moderne bølge fulgte, da England genopdagede den stolte fortid, der kunne give identitet og selvforståelse til det nedslidte efterkrigstidsengland. I 1960-70'erne fulgte en række af de store industrimuseer i England, bl.a. Ironbridge Gorge Museum, Blists Hill, Black Country Museum og mange flere, der nåede at indsamle genstande længe efter den tidlige industrialisering.

Science Museum i London var det første af denne type museer og i en vis forstand også det første jernbanehistoriske museum eller i hvert fald et museum, hvor jernbanehistoriske genstande fik en central plads i samlingen. Selv om museet er meget andet i dag, er det stadig på mange måder et industrimuseum og et teknisk museum, og når dets omfattende samlinger omtales, nævner man næsten altid to perler i samlingen: Richard Trevithicks Puffing Billy (1814), verdens ældste bevarede damplokomotiv, og Stephensons lokomotiv The Rocket (1829), som har hæderspladsen i afsnittet om den industrielle revolution.

Det store engelske jernbanemuseum i York med magasiner i Shildon er i dag en del af Science Museum Group. Regnet efter besøgstal er museet verdens største jernbanemuseum, men var ikke det første. I anden del af 1800-tallet var der flere forsøg på at skabe et nationalt engelsk jernbanemuseum. Fra 1880 indsamlede jernbaneentusiaster materiel, som blev udstillet, og et museum åbnede i 1928 i York. Med nationaliseringen i 1948 blev der basis for et statsligt museum, og professionaliseringen tog fart fra 1951. Det nuværende museum i York åbnede i 1975 og har undergået udvidelser og betydelige bygningsændringer siden. Set i forhold til museets samling og udstillinger, har den statslige organisering og professionaliseringen af museumspersonalet medført en større vægt på passagervogne og på ikke-dampdrevet trækraft. Den engelske samling af materiel – som må tillægges en særlig status set i forhold til Englands rolle som jernbanens pionærnation – består af ca. 280 vogne og lokomotiver, heraf ca. 100 udstillet i York, den øvrige del i museets afdeling i Shildon, *Locomotion*, der åbnede i 2004 og udlånt til veteranclubber.

Selv om det vil være for omfattende her at omtale de væsentligste internationale jernbanemuseer, fortjener vore nordiske søstermuseer på området at blive nævnt – ikke mindst fordi Norsk Jernbanemuseum i Hamar nord for Oslo formelt regnes som verdens første rigtige jernbanemuseum, etableret i 1896. Det er ligesom Danmarks Jernbanemuseum statsligt og ejes og finansieres af Jernbaneverket.

Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle ejes af Trafikverket og finansieres via en bevilling på den svenske finanslov. Museet åbnede i 1915 i regi af Statens Järnvägar ved centralstationen i Stockholm. I 1970 flyttede museet til de nuværende lokaler i Uppsala-Gävlebanens anlæg i Gävle.

Det svenske jernbanemuseum har spillet en vigtig rolle i spidsen for et omfattende projekt med registrering, vurdering og klassificering af en meget stor mængde rullende materiel. Projektet fandt sted som et samarbejde mellem det svenske jernbanemuseum og Järnvägshistoriska Riksforbundet (JHRF) samt et antal eksperter. Det udmøntedes i *Bevarandeplan för järnvågsfordon* i 2004 efter syv års arbejde, men har også skabt et imponerende overblik over bestanden af rullende materiel i Sverige – i museets regi og i veteranclubberne (Bevarandeplan, 2004, s. 4-13). På dette grundlag har der siden pågået en omfattende oprydning i museets bestand af rullende materiel – i omegnen af 200 enheder. Der resterer fortsat udskilning af materiel – men arbejdet sker på grundlag af bevaringsplanen og dermed på et solidt grundlag.

Når man arbejder med meget store genstande er der praktiske begrænsninger, uanset at de ikke er en faglig begrundelse. Det gælder også for rullende materiel fra jernbanerne – veteranclubberne er private, og i det omfang, de kan skabe et økonomisk grundlag, kan de indsamle så meget, de vil. For museerne gælder det, at de skal indsamle vigtige fysiske levn – men når genstanden er så stor som for eksempel Storstrømsbroen, når selv de mest ambitiøse og økonomisk velpolstrede museer en grænse. Hvis ikke der er tale om helt usædvanlig verdenskulturarv som pyramiderne, er der genstande, museer ikke kan bevare, men i stedet må dokumentere så godt som muligt – sådan er også vilkårene for en stor del af den

gravende arkæologi. Selv om jernbanehistorien er vigtig, må man med faglige museale briller på spørge, hvor meget materiel, der egentlig fortjener at blive gemt for evigheden. Svaret er, at det er en begrænset mængde, som naturligvis er vanskelig at definere helt præcist. Men at gemme alt for meget er at gøre jernbanehistorien en bjørnetjeneste i museal forstand. Så vil tidens tand og økonomien nemlig før eller siden ende med at tage valgene for os – og de faglige valg vil da have trange kår. Det er derfor, opgaven er så vigtig at gennemføre nu.

DANMARKS JERNBANEMUSEUMS SAMLINGER

Danmarks Jernbanemuseum åbnede på den nuværende adresse i Odense i 1975, men de første museumstiltag på området og indsamlingen af genstande er en hel del ældre (Thestrup og Jensen 2000). Før 1900 havde historieinteresserede danske jernbanefolk allerede taget initiativ til det, der med tiden blev et nationalt jernbanemuseum. I 1904 tog ovennævnte A.L. Ohmeyer initiativ til en mere omfattende indsamling af billeder, fotografier, bøger og mindre genstande. Det første forslag til et egentligt museum blev fremsat i 1907 i Jernbaneforeningens blad *Vor Stand*, hvor idéen blev knyttet til den nye hovedbanegårds snarlige åbning: "Naar om faa Aar Københavns Personbanegaard staar færdig i sin nye Skikkelse, bør der findes et Lokale, der er tilgængeligt for det store Personale – maaske ogsaa for Publikum – og som indeholder de to Institutioner: et Jernbanebibliotek og et Jernbanemuseum og derfor bør man i Tide samle Stoffet hertil" (*Vor Stand*, 1907, s. 105).

Enkelte genstande får så stor symbolsk betydning, at de kan sammenlignes med middelalderens relikvier. The Rocket er på den ene side blot et tidligt lokomotiv, der vandt konkurrencen om det bedste materiel til Liverpool-Manchesterbanen i 1829 – men det er også et symbol på den vestlige verdens teknologiske fremskridt og den engelske opfinderånd under den industrielle revolution. Her fotograferet på hæderspladsen i Science Museum, London (Henrik Harnow fot. 2013).



Jernbanemuseets ældste lokomotiv B 45 fra 1869, bygget hos Robert Stephenson & Co. i England. Lokomotivet blev udrangeret i 1928, men blev som det første lokomotiv bevaret med den hensigt, at det skulle udstilles på et kommende jernbanemuseum.

Lokomotivet deltog i 1935 optagelserne af filmen "DSB. Før og nu" på den gamle Middelfart Station. Filmen viser livet på en lille landstation, "Grønkjøbing", hvor kupévogne, rangerheste og damplokomotiver fra 1860'erne stadig er i fuld sving. På pudsigt vis demonstreres samtidig alt det hypermoderne fra 1930'erne: Lyntog, Lillebæltsbroen, motorvogn, S-tog, Fredericia Banegård osv. (Danmarks Jernbanemuseum).

I 1915 opstillede Ohmeyer den første offentligt tilgængelige udstilling i Industriforeningen i København. Fra finansåret 1918/19 blev en lille udgiftspost til et jernbanemuseum optaget på finansloven under Statsbanernes bevilling. Den første større udstilling fandt sted i et tidligere ilgodspakhus på Københavns Hovedbanegård i Bernstorffsgade – en udstilling bestående af modeller af færger og skibe, fotografier,

modeller af maskindele, spormateriel, telegraf, telefon og meget karakteristisk også af signalapparater. Det er ikke stedet her mere detaljeret at gå ind i en beskrivelse af museets mindre genstande, som vi vil vende tilbage til i en artikel, når registreringen af denne del af museets samlinger for alvor påbegyndes. Jernbanemuseet holdt fra 1928 til i DSB's hovedsæde i Sølvgades Kaserne i København, en udstilling der gennem 1950-60'erne var låst i sit udtryk bl.a. på grund af de begrænsede pladsforhold.

Museets samling af rullende materiel blev påbegyndt i 1928, da det første lokomotiv blev overdraget i form af damplokomotivet B 45, bygget af Stephenson & Son i 1869. Flere lokomotiver kom til før 2. Verdenskrig, og i samme periode begyndte den første indsamling af vogne. Materiellet blev henlagt i forskellige ledige remiser uden offentlig adgang. I 1954 rådede museet over to gamle engelske lokomotiver, et tysk bygget godstogslokomotiv (G 78) fra 1875 og en P-maskine (P 125) bygget i Tyskland i 1882 samt enkelte andre lokomotiver. Museet rådede over to kongevogne og en toetagers personvogn fra 1900 samt en meget gammel postvogn fra Korsørbanen fra 1865 (Jernbanemuseet i København, 1954, 20). Disse genstande er fortsat i jernbanemuseets samlinger og på nær postvognen udstillet i Odense.

I 1965, ved hundredåret for åbningen af den fynske jernbane, blev overtagelsen af en stor rundremise umiddelbart ved banegården i Odense, bragt på bane. Remisen blev i 1975 overtaget af Danmarks Jernbanemuseum, men i denne sammenhæng er det interessant, at remisen blev anbefalet som magasin til "opmagasinering af veltjente lokomotiver og jernbanevogne, hvis historiske kvaliteter er så fremtrædende, at de kan gøre berettiget krav på en plads i eftertiden". Dette i og for sig moderne krav til historisk væsentlighed blev i nogen grad fulgt ved den fortsatte indsamling, som imidlertid i dag må karakteriseres som en proces, der tog overhånd for museet og har haft noget nær sit eget liv frem til for kort tid siden. Der synes at have været en uklarhed om forholdet mellem at hjemtage genstande som museumsgenstande, genstande til brug i museets veteranotogafdelinger og en-



Findes de oprindelige genstande ikke, kan man jo bare bygge dem! At bygge funktionsduelige kopier af mytologiske genstande i fuld skala er ikke usædvanligt i det jernbanehistoriske miljø. Her en køreklar kopi af Richard Trevithicks Coalbrookdale-lokomotiv fra 1802, fotograferet på frilandsmuseet Blists Hill (Henrik Harnow fot. 2003).



delig som mulige reservedele. Museet har heller ikke arbejdet efter en formuleret indsamlingsstrategi, hvilket ikke er usædvanligt – det gjorde kun få museer, indtil Kulturstyrelsen tog fat på kvalitetsforbedringer efter årtusindskiftet. Det paradoksale er, at museet i sine første år i Sølvgade i København foretog en ganske vist meget simpel registrering, men at denne ikke er blevet fulgt op i de seneste årtier i takt med professionaliseringen af den øvrige museumsverden. Museet er derfor ikke blot i en situation, hvor der er for meget materiel i samlingerne. Flere genstande har ikke så fremtrædende historiske kvaliteter, at de kan gøre "berettiget krav på en plads i eftertiden", og det samme materiel er heller ikke registreret ordentligt. Derfor er der et udpræget behov for at få orden på samlingerne, gennemført en fuldstændig registrering og for fremtiden indsamle efter en velbeskrevet indsamlingsstrategi.

Alle museumssamlinger afspejler de mennesker, der har indsamlet genstandene. Det kan man ikke komme ud over, heller ikke ved at formulere indsamlingsstrategier, men man kan synliggøre og forklare motiverne til indsamlingen. Mange museer ville være i en langt bedre situation, hvis forgængerne blandt museernes ansatte havde nedskrevet hvorfor, de valgte at indsamle de genstande, der i dag fylder magasinerne. Vi kan sagtens tilskrive genstandene værdi i dag, hvis vi ellers

ved, hvad deres historie og baggrund er, men samlinger afspejler altid deres egen tid, og derfor er det ikke sikkert, at Danmarks ældste bevarede lokomotiv, H40 fra 1868, blev bevaret af samme årsager i 1920'erne, som vi i dag ville lægge til grund. Men samme genstand kan sagtens begrundes på flere måder, og vi ville uden tøven hjemtage Stephenson's H40 i dag, fordi det er et lokomotiv fra jernbanernes tidlige periode i Danmark, udtryk for teknologioverførsel fra England og simpelthen fordi damplokomotiver fra den periode er uhyre sjældne herhjemme.

Danmarks Jernbanemuseums samlinger er yderligere betinget af museets ejerforhold. Som De Danske Statsbaners museum har det været naturligt primært at indsamle materiel med en DSB-proveniens (fortid). Der har endda været en regel om, at museet – uden omkostninger – kunne udtage den første af enhver type materiel i forbindelse med udrangering. Først på et sent tidspunkt omkring årtusindskiftet har museet drejet indsamlingen i retning af rullende materiel fra privatbanerne – for med større berettigelse at kunne kalde sig Danmarks Jernbanemuseum. Indsamling rettet mod de nye operatører i Danmark, f.eks. Arriva og andre operatører, er endnu ikke påbegyndt.

Også i jernbanemuseer ser man tendenser til, at man i bestemte perioder har indsamlet genstande ud fra bestemte

I 1928 fandt den første udstilling af signalapparater i fuld størrelse og model sted i DSB's nu tidligere hovedsæde i Sølvgade, København, hvor jernbanemuseet havde hjemme i mange år som etatsmuseum. En række af de afbildede genstande indgår i museets nuværende samlinger og flere udstilles i en ny udstilling, Sikkerhed!, fra sommeren 2014 (Danmarks Jernbanemuseum).

motiver, som ikke ville være de samme i dag. Disse måder at se på jernbanehistorien på – man kunne kalde dem paradigmer for indsamling – er interessante at aflæse i et museums samlinger, og det præger også Danmarks Jernbanemuseums store og små genstande.

Danmarks Jernbanemuseums genstande er især for det rullende materiels vedkommende præget af den klassiske tænkning, der stammer helt tilbage fra de første tekniske museer med Science Museum i London som det første – at indsamle ikoner med relikviekarakter, og at indsamle det ældste eller det første af en genstandstype (på Danmarks Jernbanemuseum f.eks. MY 1101 – det første GM-lokomotiv, der kom til Danmark i 1954). Sidstnævnte er en typisk tilgang, hvor genstanden ses som teknologi og som et ikon, og det første eksemplar er vigtigere end det senere – men hvor den enkelte genstands egen særlige "livsforløb" ikke tillægges betydning. Der lægges vægt på det enestående frem for det almindelige, det typiske. Er Danmarks Jernbanemuseums lokomotiv af S-typen (S 736, Frichs 1928) bevaret fordi det er et spændende damplokomotiv, der er i køreklar stand – eller er det bevaret, fordi det var involveret i den første jernbanesabotage mod danske jernbaner i forbindelse med 2. Verdenskrig? Sidstnævnte begrundelse er i høj grad lødig, men det betyder også, at det ikke er et hvilket som helst S-lokomotiv, der skal bevares – det skal være S 736, der blev afsporet ved Espergærde den 6. november 1942. Her er det en kulturhistorisk begrundelse og en genstands historie eller proveniens, der vægtes højest.

BEHOVET FOR EN BEVARINGSPLAN FOR SAMLINGER AF RULLENDE MATERIEL

Danmarks Jernbanemuseum arbejder med en samlet bevaringsplan for museets store og små genstande, og som en del af denne proces er det nødvendigt at udskille genstande, som der er for mange af, eller som er i for dårlig stand til, at det giver mening at bevare dem. Det er ikke muligt at arbejde med en bevaringsplan, hvis man ikke samtidig har klare

kriterier for, hvad man vil indsamle og bevare i fremtiden – og af, hvad museets samling består af.

Museet vil, som de fleste danske museer, i fremtiden foretage indsamling efter nogle beskrevne hovedkriterier, en indsamlingsstrategi, der med hensyn til det rullende materiel tager hensyn til, at det er meget krævende i magasineringsmæssig forstand – og at moderne teknologi typisk er særdeles veldokumenteret på film og i form af fotos, på tegninger og på anden vis. Derfor bevæger museet sig væk fra tanken om at hjemtage ét eksemplar af hvert nyt tog, lokomotiv eller togsæt etc. for i stedet kun at bevare virkeligt væsentlige og repræsentative dele af det rullende materiel. Nyere materiel vil i øvrigt i dag også vil blive meget vanskeligt at benytte som veterantogsmateriel på grund af dets langt mere komplekse karakter og udbredt anvendelse af elektroniske elementer, som er vanskelige at vedligeholde og forny. Man kan sagtens forestille sig, at ét bevaret tog rummer en hel periodes historie i overordnet perspektiv. Når der er tale om, at DSB i fremtiden vil købe udenlandsk fremstillede "hyldevarer", når der indkøbes togsæt, er det langt fra sikkert, at det vil være relevant for museet at hjemtage fremtidige tog som museumsgenstande i Danmark. Det vil til gengæld være interessant at bevare udsagn og kilder, der relaterer til det rullende materiel i bredere, kulturhistorisk forstand i form af involverede ingeniører, værksteds personale, beslutningstagere, passagerer og deres oplevelser. Tænkningen er ikke som i en veteranklub, men som på et museum under hensyntagen til praktiske forhold og reelle muligheder. Der er i øvrigt allerede etableret nordisk samarbejde om bevaring af store enheder til sporreparation, som er ens over hele verden. Ikke alle museer behøver således at dokumentere eller bevare det samme.

Indsamling i fremtiden sker på grundlag af en formuleret indsamlingsstrategi, der er skabt i sammenhæng med den forskning, museet vil arbejde med i de kommende år. Der er endnu ikke tale om en færdigformuleret plan, men der kan sagtens skitseres områder, som vil være vigtige for museet i fremtiden.



Nogle hovedtræk ser således ud:

- Museets forskning og nye trends indenfor jernbanehistorien skal motivere og afspejles i indsamlingen
- Indsamlingen af store genstande (primært rullende materiel) skal ske udpræget påholdende og kun, hvor der kan argumenteres stærkt og entydigt for historisk væsentlighed og relevante vinkler i forhold til museets ansvarsområde
- Indsamling skal overvejende ske af genstande, der belyser rejser, person- og varetransport og jernbanernes almene kulturhistorie samt væsentlige teknologihistoriske træk

Forskningen vil bl.a. fokusere på følgende

- Jernbaner og kulturlandskab, herunder byudvikling og bebyggelsesmiljøer i sammenhæng med jernbanen
- Jernbaner og mennesker, herunder fokus på væsentlige aktører, kønsroller og rejser
- Jernbaner og mentalitetshistoriske aspekter, herunder opfattelsen af jernbaner, stationer og jernbanen i bredeste forstand som kulturfænomen, som en del heraf jernbanernes rolle i sprog, litteratur, medier og kunst
- Jernbanernes teknologihistorie med brug af moderne, problemorienterede tilgange og med fokus på rullende materiel

Især sidstnævnte forhold skal skabe et nyt grundlag for at arbejde med det rullende materiel og for at benytte genstandene til at belyse nye spørgsmål. Her vil også forskellige tiders personvogne kunne indgå som kilder til spørgsmål om rejser, status, kønsroller, sociale mønstre og meget andet.

Museet har allerede et godt overblik over det rullende materiel. I kombination med en indsamlingsstrategi er det betydeligt lettere at tage beslutninger om de nuværende samlinger, især med hensyn til, hvad der er museumsgenstande og hvad der er brugsmateriel. Selv med en indsamlingsstrategi er det dog umuligt fuldstændig at udelukke, at vigtige genstande indenfor områder, der allerede er godt dækket ind, pludseligt kan dukke op og være af interesse.

De fleste jernbanemuseer har samlinger, der er skabt i sammenhæng med afvikling af dampen som trækraft og i forbindelse med den løbende udskiftning af sikkerheds- og signalsystemer. Bortset fra, at også senere tiders trækraft skal repræsenteres, er der sådan set ikke noget galt med det – vigtige perioder og væsentlige træk må forventes at være indsamlet som fysiske levn, der er udtryk for disse tendenser. Men det er også klart, at det betyder, at museet ikke yderligere behøver at hjemtage genstande til at illustrere denne udvikling, hvis der ikke er tale om helt ekstraordinære eksemplarer.



Den lukkede godsvogn (QR 36307) bygget af Scandia i 1922 blev ombygget til fisketransport i 1929, og det oprindelige bremsehus blev fjernet i 1952. Vognen, af en type som har eksisteret i hundredvis, har en rangerskade i den bærende konstruktion og er desværre i meget dårlig forfatning (Fl. Wedell fot. juni 2013).

Det er ikke kun udendørs, tæring der har nedbrudt stålvognene. Ubudne gæster har hjulpet til, som her i S-togs-bivognen (Fu 8021) bygget af Scandia i 1976. Ud af fire enheder har museet valgt at bevare én repræsentativ vogn, der viser et typisk S-tog fra perioden – og har været opbevaret indendørs (Danmarks Jernbanemuseum fot. november 2013).

Den bevaringsplan, museet arbejder med, vil opdele museets rullende materiel (og i forlængelse heraf de mindre genstande) i egentlige museumsgenstande og brugsmateriel og udskille dubletter, mindre relevante genstande og genstande i meget dårlig forfatning og for første gang skabe en samling, der er udtryk for nogle bevidste, velbeskrevne valg. Fremtidens jernbanehistorikere kan måske på visse områder have afvigende holdninger til, hvad man burde have gemt – men sådan vil det altid være. Alene det forhold, at samlingerne er vurderet, opdelt og registreret med tydelig begrundelse, og at fremtidig indsamling foregår på grundlag af nogle beskrevne kriterier, stiller fremtidige historikere bedre, når de engang skal arbejde med museets samlinger.

SYSTEMATISK REGISTRERING SOM GRUNDLAG FOR VURDERING AF GENSTANDENE

Det er en særlig opgave at stå foran en gennemgang og vurdering af en stor genstandssamling, der aldrig er blevet systematisk registreret i museal forstand. Museet registrerede i de første år efter et simpelt nummersystem, men uden tilstrækkelig dokumentation af kontekst og baggrund. Det rullende materiel er aldrig blevet musealt registreret, nok fordi dets historie som sådan var velkendt. Den efterhånden meget omfattende samling har i nyere tid været registreret på en forsikringsliste, herunder en asbestliste og endelig i anden form på en NVR-liste (entydig nummerliste for materiel mhp. kørsel og sikkerhedsgodkendelse mm.), men ikke med museale baggrundsoplysninger og ikke som museums-genstande i henhold til den danske museumslov.

Opgaven er på sin vis mere åben end den, som de fleste andre museer har været igennem i de seneste år, hvor en oprydning, registrering og i et vist omfang udskillelse fra museernes magasiner og genstandssamlinger har været på dagsordenen. De kulturhistoriske museer har til en vis grad haft gamle registreringssystemer og museumsnumre at tage afsæt i – at genstandsoplysningerne så ofte har været mangelfulde, er en anden sag. På Danmarks Jernbanemuseum

arbejdes nu hen imod at få genstandssamlingen registreret, så den er sammenlignelig med den resterende museumsverdens samlinger – og dermed at få oprettet museumsnumre i museernes fælles register Regin. Men før museet når så langt, er opgaven at få styr på hele samlingen – og få skilt genstande fra, som af forskellige årsager ikke kan indgå i samlingerne som museumsgenstande – typisk på grund af for ringe forfatning i forhold til den historiske værdi eller på grund af, at der er tale om dubletter. Det er i den sammenhæng en stor udfordring, at en væsentlig del af museets genstande – det rullende materiel – har en størrelse, som få andre danske museer kan håndtere, og at genstandene er opbevaret mange steder i landet – både indendørs og udendørs. Sidstnævnte placering gennem længere tid på især Centralværkstedet i København har bidraget til en markant forringelse af bevaringstilstanden til et niveau, som begrunder kassation.

Det igangværende arbejde består i at registrere og dokumentere alle jernbanemuseets genstande, og dernæst foretage vurderinger af genstandene med henblik på at sortere genstandene til og fra. Den systematiske tilgang hertil styres af en database, som er opbygget med inspiration i arbejdet ved søstermuseer i nabolande som Sverige og Storbritannien. Ønsket har hele tiden været at gøre både dokumentation og den lige så vigtige argumentation åben og tilgængelig for interesserede.

Databasen rummer en identifikationsdel, en beskrivende del, en proveniensdel samt en vurdering af den historiske værdi og bevaringstilstanden – og desuden en konkluderende del som begrunder bevaring eller kassation af den enkelte genstand.

Det rullende materiel, som er knyttet til jernbanen, består af lokomotiver med forskellig drivkraft, vogne til persontransport, forskellige typer godsvogne samt specialvogne af forskellige slags, f.eks. rullende værksteder, kraner, dræsiner etc. Desuden findes andet materiel tilknyttet DSB, bl.a. rutebiler.

Det jernbanerelaterede materiel udmærker sig ved at have numre eller særlige litra, som kan identificere den enkelte genstand. En problemstilling i den sammenhæng er, at ad-



skillige vogne er blevet omlitret gennem tiden, bl.a. i forbindelse med salg, og ofte adskillige gange. En anden variant er, at vognen kan være ombygget til nye funktioner og derfor har fået nyt litra. Det giver samtidig grund til overvejelser i vurderingen af vognens originalitet. Som del af identificeringen og som hjælp til at få overblik, kategoriseres materialet ud fra en typologi (f.eks. godsvogn, personvogn til 3. klasse, damplokomotiv eller motorvogn, etc.). Dernæst kommer selve beskrivelsen af genstandene. Der er heldigvis ganske godt styr på jernbanematerialets historik primært fra driftsmaterielfortegnelser – dvs. producent, ændringer af litra og ændringer i funktion og ejerforhold, så de basale oplysninger om proveniens kan knyttes til en genstand ligesom nogle grundlæggende karakteristika – f.eks. at der er tale om en 2. klasses passagervogn med et bestemt antal siddepladser og midtergang, samt vognens længde og vægt. Størrelsen vil være af betydning i det tilfælde, at materialet skal optages som museumsgenstand. I få tilfælde kan det dog være vanskeligt at knytte en bestemt genstand til et specifikt litra. En besigtigelse og en fotoregistrering af hver enkelt genstand danner baggrund for dels en beskrivelse af de anvendte hovedmaterialer, dels en vurdering af bevaringstilstanden.

Viden om en museumsgenstand er central for beslutningen om bevaring – en genstand, hvis ophav ikke kendes har betydelig mindre historisk værdi end det modsatte. På dette område findes der for jernbanematerialet bedre oplysninger end for mange genstande på almindelige kulturhisto-

riske museer. Oplysninger om producent og ombygninger og ikke mindst hvor og hvornår materialet har været anvendt, er ofte tilgængelige.

Til sidst rummer databasen en vurderende del, hvor genstanden bliver målt ud fra begreber som historisk værdi (f.eks. repræsentativitet), originalitet og bevaringstilstand. Disse vurderinger er afgørende for den endelige konklusion, der munder ud i, afgør om materialet skal bevares eller kasseres. Argumentation for det valg, der træffes, er helt afgørende.

Til vurderingerne er der knyttet en række problemstillinger og dilemmaer. En typisk museumstilgang har været at betragte den oprindelige vogn som den "rigtige", og mange renoverede vogne er da også genskabelser af oprindelige vogne. Spørgsmålet om originalitet bliver da, om der skal være tale om et originalt udtryk, eller om det er bevaring af de originale dele (beklædning, bolte, etc.), som er afgørende. Som i skibsbevaringen er der meget få originale dele bevaret, hvis materialet er af træ. Jern og stål er længere om at nedbrydes, men også her vil der typisk være udskiftede dele – som del af almindeligt vedligehold, da genstanden var i brug.

Det påbegyndte projekt tager helt konkret afsæt i det materiel, som har været oplagret udendørs på Centralværkstedet i København. Flere af genstandene rummer som sådan væsentlige historiske værdier, der dog ikke er væsentlige nok til at opveje den omfattende grad af nedbrydning. Meget kostbare istandsættelser, som rummer udskiftning af store dele af materialerne pga. forfald, giver kun mening, hvis der er tale

Kupévognen (AD 313) blev bygget af Scandia i 1897 og fungerede som sådan til den blev ombygget til ambulancepersonvogn i 1940. Jernbanemateriel og især trævogne holder ikke evigt ved opbevaring under åben himmel, og museumsmateriel bør principielt opbevares under tag og rimelige klimaforhold. Men man kunne ikke fratage området og forfaldet en vis malerisk skønhed som her på en sommerdag i 2013 (Fl. Wedell fot. juni 2013).

Forfaldet var gennemgribende på det udendørs område ved Centralværkstedet. Den oprindelige kupévogn (AA 11) bygget af Scandia i 1892 har haft en omskiftelig tilværelse som inspektionsvogn, salonvogn og sidst målevogn. Som det fremgår af billedet havde naturen taget over, og vognen var ikke til at redde. Der høstes i stedet reservedele (Danmarks Jernbanemuseum fot. november 2013).

om en genstand af meget høj værdi. Forskellige kriterier påvirker på vurderingen af bevaringsbehovet. Hvor repræsentativ er genstanden, hvor stærk en historie repræsenterer den, hvor mange findes bevaret, hvor original er den (originale materialer/originalt udtryk)? Den historiefaglige vurdering bør være den bærende, men bevaringstilstanden kan være afgørende.

FØRSTE ETAPE AF OPGAVEN – UDENDØRS MATERIEL OPMAGASINERET PÅ CENTRALVÆRKSTEDET I KØBENHAVN

Fremgangsmåden har været at opbygge den nævnte registrerings- og dokumentationsdatabase som værktøj til at få overblik over samlingerne og sikre sig dokumentation – både af det materiel, der skal indgå i museets samlinger og det, der skal kasseres. Eventuel udskillelse af genstandene skal være velbegrundet, og både fotos, dokumentation og konklusioner gemmes for eftertiden.

Med afsæt i den etablerede database, som rummer fakta og "livshistorie" for de enkelte vogne, blev materiellet besigtiget med henblik på at identificere de enkelte vogne og at vurdere bevaringstilstanden, samt om dele af vognene evt. kunne anvendes som reservedele, hvis de var kassable. Vognene blev besigtiget ind- og udvendig, og genstandene blev dokumenteret med fotooptagelser. Besigtigelsen blev foretaget af en gruppe bestående af museets inspektører med historiefaglig baggrund samt én af museets værkstedsledere med teknisk indsigt.

På baggrund af besigtigelserne blev der draget nogle foreløbige konklusioner om materiellets historiske betydning, bevaringstilstand og om tilsvarende allerede var repræsenteret i museumssamlinger – og på baggrund heraf blev materiellets videre skæbne fastlagt.

Næste trin var at afprøve konklusionerne på det teknisk kyndige personale – museets værkstedsledere i Randers, København, Odense og Lunderskov – som har indblik i hvilket materiel, der findes i museets afdelinger, og hvilke reservedele, der ville være ræson i at fjerne fra de kassable vogne. Til projektet er desuden knyttet en ekspertgruppe med



stor viden om rullende materiel – godsvogne, personvogne, lokomotiver – og med et stort overblik over materiellets historie og teknik, og ikke mindst med et overblik over, hvad der i øvrigt findes af materiel i Danmark – bl.a. hos de forskellige veteranklubber. Ekspertgruppen blev ligeledes præsenteret for museets konklusioner, og med afsæt i gruppens vurderinger og supplerende viden kunne de endelige beslutninger tages om, hvorvidt de enkelte vogne skulle kasseres, eller om de skulle indgå i museets samlinger.

Museet valgte at hjemtage tre arbejdsvogne, en ballastvogn og to lave godsvogne fra 1883 og 1886. Vognene er ikke i en god forfatning – men de er sjældne og bevares som museumsgenstande der ikke vil gennemgå omfattende renovering men i stedet konservering (Fl. Wedell fot. juni 2013).

Veterantogsclubberne i Danmark – organiseret under Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation (DVF) og Dansk Jernbaneklub (DJK) – blev som sidste del af processen inviteret til en præsentation af museets konklusioner med mulighed for at ytre ønsker om nogle af de vogne, som det vil være realistisk, at kunne benytte til istandsættelse – og om eventuelle reservedele. De meget forfaldne vogne vil dog ikke blive tilbudt klubberne, da museet ikke vil være årsag til, at det materiel, vi selv udskiller på grund af dårlig stand og mindre væsentlig historie skal stå i årevis på en ny placering, blot ude hos veteranklubberne. Reservedele blev først tilbudt klubberne, da museet havde vurderet, hvilke der skulle hjemtages til museets eget brug.

Denne første etape af gennemgang af museets samlinger af rullende materiel førte til enkelte bevaringsbeslutninger – men hovedsagelig til kassationer. De fleste vogne rummede reservedele, som en lille gruppe under faglig ledelse har høstet og pakket ned i november 2013, men hovedparten af materiellet stod til skrotning og endte under skrothandlerens saks primo december 2013. Det er sket med udgangspunkt i almindelige museumsstandarder, således at viden om reservedelene proveniens sikres – det skal registreres og dokumenteres, fra hvilke vogne og hvor på vognene, delene tages, og delene skal mærkes, så deres oprindelse er kendt.

INDSAMLING, UDSKILLELSE OG KASSATION – NOGLE EKSEMPLER

Efter en nøje gennemgang af de enkelte genstande på Centralværkstedet stod projektgruppen over for beslutningen om, hvad der skulle ske med materiellet. Var bevaringstilstanden så dårlig, at der slet ikke var begrundelse for at bevare noget som helst, eller var der faktisk så vigtige genstande imellem, at der skulle udtages museumsgenstande til samlingerne? Der er næppe tvivl om, at valgene i nogen grad vil overraske det jernbanehistoriske miljø i Danmark, fordi det afspejler en anden tilgang end veteranklubbernes – det afspejler ikke nødvendigvis en uenighed, nærmere forskellige





Den togvognskirkegård, som den udendørs opmagasinering på Centralværkstedet over årene havde udviklet sig til, skabte en ganske særlig stemning, som ikke kun påvirkede jernbaneentusiaster og museumsfolk som os selv. Også de ubudne gæster, der medvirkede til nedbrydningen, fandt inspiration og skabte en ikke ueffen poesi. Da vi arbejdede os gennem samlingen i sommeren 2013, kunne vi ikke stå for denne tekst: "Ansigt til ansigt med den evindelige glorificering af den tid, som har været, spørger jeg mig selv, hvorfor det er de håbefulde drømme, der først må vige pladsen..." (Henrik Harnow fot. september 2013).



Hverken museumsfolkene eller museets frivillige medarbejdere synes, at det er rart at skille sig af med historisk jernbanemateriel på den voldsomme måde, som på billederne fra Centralværkstedet i København den 2. december 2013. Men som det fremgår af artiklen, var materiellet i så ringe forfatning, at det ikke var realistisk at arbejde i retning af bevaring – kun ganske få genstande på området er udtaget til museumsgenstande og opbevares nu under tag (Fl. Wedell fot.).

roller og opgaver. Museet indsamler karakteristiske og væsentlige dele af den danske jernbanehistoriske kulturarv, mens klubberne dyrker en hobby og har fornøjelse ved at istandsætte og køre med genstandene, men genstandene er ikke museumsgenstande i formel forstand, og istandsættelsen

behøver ikke at tage hensyn til konserveringsfaglige og museale principper, selv om der bestemt er positive eksempler.

Indsamlingen af genstande har – som ovenfor beskrevet – især haft fokus på lokomotiver og i nogen grad personvogne, fordi de kunne indgå i et veterantog og rumme pas-





(Fl. Wedell fot.)

sagerer. I langt mindre grad har der været blik for at indsamle arbejdsiden af jernbanerne i form af vogne med tekniske funktioner, mandskabsvogne osv. og i endnu mindre grad de utallige godsvogne og arbejdsvogne, som prægede jernbanerne over alt i landet.

På det grundlag besluttede projektgruppen – i dialog med de to nævnte grupper, som deltog i diskussion af konklusioner og anbefalinger – at hjemtage to lave arbejdsvogne i forholdsvis dårlig bevaringstilstand, hhv. Td 8533 og Td 8550. De to vogne (nu nummereret i Danmarks Jernbanemuseums database over rullende materiel med numrene 213 og 214), hvoraf den ene endog ikke har komplet undervogn, er blandt de få og i øvrigt blandt de ældste vogne af denne type, som der kun er bevaret få af i Danmark. Den ene vogn er bygget af Breslauer Actien Gesellschaft für Eisenbahn Wagenbau i 1883, den anden er bygget af Scandia i Randers i 1886, og de er trods modifikationer stadig de bedste materielle levn efter de engang mangfoldige lave arbejdsvogne. De er derimod ikke spektakulære som et stort damplokomotiv, men udtryk for jernbanernes ydmyge, typiske materiel. Yderligere har gruppen besluttet ikke at gennemføre omsiggribende restaureringsprojekter for disse vogne med henblik på at føre dem tilbage til deres oprindelige stand – de er museumsgenstande med tidens spor og skal blot stabiliseres til udstillingsbrug eller magasinering. Vi ønsker ikke, at de skal have udskiftet jerndelev og træværk og gennem en proces, der efterlader dem som nye, skinnende godsvogne – næsten uden oprindelige dele. En tredje vogn, der hjemtages på lignende vilkår, er den typiske ballastvogn bygget af Scandia i 1921 (Th 9082, nu med nr. 217 i museets database). Her er det den stærke historie om banernes anlæggelse og vedligehold, der ligger til grund for hjemtagelsen.

Generelt var der blandt vognene desværre et udpræget forfald, som gjorde, at det meste måtte kasseres. Flere vogne ville med et markant tilskud af midler kunne genskabes, men projekterne manglede en tvingende nødvendig historisk begrundelse. En istandsættelse til brug som rullende materiel til museets kørsler og arrangementer med veteran-

tog manglede tilsvarende en klar begrundelse – der ville i givet fald blive tale om en høj grad af rekonstruktion, og den historiske autenticitet ville være meget lille. Ingen vogne var af enestående betydning i en national eller international sammenhæng, men flere var dog interessante repræsentanter for væsentlige historiske udviklingstræk.

Vi ledte også efter andre vogntyper, der afspejlede livet på og langs banerne, bl.a. intakte værkstedsvogne, mandskabsvogne, ambulancevogne og lignende, og på området var der flere vogne af denne type, som i årtier havde været under nedbrydning. Ingen af disse vogne vurderedes tilstrækkeligt intakte eller vigtige til, at det i dag kunne begrundes at bevare dem i den meget dårlige stand, der var tale om – interiørerne var enten fjernet eller så nedbrudt, at kun en fuldstændig genopbygning kunne have gjort dem forståelige. Derfor valgte vi at kassere flere vogne af den type, vi faktisk gerne ser repræsenteret i museets samlinger – simpelthen fordi de var for nedbrudte.

I 2014 fortsætter projektgruppen arbejdet med at registrere og vurdere materiel en række andre steder i landet, bl.a. på området i Lunderskov, hvor en større mængde privatbanemateriel opbevares. Også her vil gennemgangen formentlig resultere i, at en lille del registreres i det statslige system Regin som egentlige museumsgenstande, at en del vurderes at være brugsmateriel og at enkelte dele udskilles og eventuelt skrottes. Hvilke dele, der ender som hvad, skal gennemgangen danne grundlaget for – og beslutningerne herom er ikke altid så indlysende, som man ved første øjekast kunne forledes til at tro.

SAMMENFATNING

I denne artikel har vi beskrevet og argumenteret for arbejdet med den bevaringsplan for Danmarks Jernbanemuseums rullende materiel, som er påbegyndt og i løbet af en 3-årig periode vil skabe et fuldt overblik over museets rullende materiel i form af grundig registrering, vurdering af historisk væsentlighed og bevaringstilstand. I forlængelse heraf vil

det rullende materiel, som aldrig hidtil har været dækkende registreret, blive opdelt i tre kategorier, henholdsvis museumsgenstande, som registreres i det statslige registreringssystem Regin sammen med de danske museers øvrige museumsgenstande, brugsgenstande, der kan benyttes til bl.a. veterankørsel og aktiviteter på museet, men ikke er underlagt de samme begrænsninger og krav om autenticitet som museumsgenstande – og endelig materiel, museet ikke ønsker at bevare. Sidstnævnte kan enten udskilles fra samlingerne til anden side, f.eks. finde anvendelse i en veteran-togsklub eller afhængig af bevaringstilstand bidrage med reservedele og skrottes.

Vi har i artiklen søgt at sætte Danmarks Jernbanemuseum og dets samlinger ind i en større sammenhæng med udblik både til den danske museumsverden og de øgede krav til samlingernes forvaltning, der har præget det sidste årti, samt til udlandet. Museets arbejde med en bevaringsplan er i betydelig grad inspireret af de registreringssystemer og bevaringsplaner, som især National Railway Museum i York og Sveriges Järnvägmuseum har arbejdet med og gennemført i løbet af de seneste år.

I artiklen fokuseres desuden på første del af arbejdet med at effektuere bevaringsplanen, som skal ses i sammenhæng med museets indsamlingsstrategi og den forskning, museet ønsker at fremme. Der ses helt konkret på første del af opgaven med at registrere og vurdere museets rullende materiel. Første fase af dette arbejde er netop gennemført på Centralværkstedet i København, hvor en stor mængde rullende materiel, overvejende personvogne, har været opbevaret uden dørs i flere årtier under utilfredsstillende forhold. Materiellet var for en stor dels vedkommende så nedbrudt, at bevaringstilstanden fik afgørende betydning for beslutningen om at skrotte størstedelen af materiellet. Enkelte dele blev dog hjemtaget til museet som museumsgenstande, mens der blev hentet reservedele fra nogle vogne før skrotning, ligesom en enkelt vogn overgik til veteranklubben i Lunderskov, fordi vognen havde lokal betydning for klubben, der lægger vægt på at køre med autentisk lokalt materiel.

Når museets bevaringsplan for rullende materiel er ført helt igennem, er det planen at fortsætte processen med museets store samling af smågenstande af en art, der mere ligner almindelige kulturhistoriske genstande.

Idéen med åbent og gennemsigtigt at beskrive den proces, der gennemføres på Danmarks Jernbanemuseum, er at fremme dialog og debat på et område, hvor museal tænkning hyppigt støder sammen med den tilgang, der præger de private veterantogsclubber. Set fra Danmarks Jernbanemuseums side er der plads til begge typer aktiviteter – kravene til Danmarks Jernbanemuseums bevaring af den danske jernbanehistoriske kulturarv er blot anderledes end kravene til de private klubber, der i Danmark ikke er underlagt begrænsninger i restaureringen af deres materiel eller har indgået aftaler om vilkår for bestemte genstande. Sådanne aftaler om særligt vigtige genstande kunne måske tænkes at være et samarbejdsområde i fremtiden.

LITTERATUR

- Christensen, René S. og Harnow, Henrik, Industrisamfundets havne 1840-1979 – erfaringer fra en omfattende undersøgelse af danske havne, *Fabrik og Bolig*, 200/8, s. 43-56.
- Harnow, Henrik, Danmarks industrielle miljøer, nationens "samling" af materielle levn fra industrialiseringen, *Fynske Minder*, 2012, s. 61-73.
- Jernbanemusæum, *Vor Stand*, Medlemsblad for Jernbaneforeningen, 1907, 104-05.
- Jernbanemuseet i København*, 1954.
- Jernbanemuseet i København*, 1964.
- Jensen, Jørgen, *Thomsens Museum, Historien om Nationalmuseet*, Gyldendal, 1992.
- Kulturstyrelsen, *Retningslinjer for udskillelse og kassation*, Retningslinjerne vedrører udskillelse og kassation af genstande på de statslige og stats- anerkendte museer under Kulturministeriet, <http://www.kulturstyrelsen.dk/institutioner/driftstoette/museumsdrift/vejledninger/indsamling-udskillelse-og-kassation/retningslinjer-for-udskillelse-og-kassation/>
- Myrtue, Anders og Harnow, Henrik, Historiske samlinger i 150-årigt perspektiv, *Fynske Minder*, 2012, s. 35-47.
- National Railway Museum Collecting Policy*, 2010.
- NMSI [National Museums of Science and Industry] *Collections Management Strategy Statement*, 2010.
- Rasmussen, Holger, *Dansk museumshistorie, De kulturhistoriske museer*, Dansk Kulturhistorisk Museumsforening, 1979.
- Sjöö, Robert (red.), *Bevarandeplan för järnvägsfordon*, Sverige Järnvägmuseum, Gävle, 2004.
- Thestrup, Poul og Jensen, Ulrik Tarp, *Danmarks Jernbanemuseum, Historie og rullende materiel*, Danmarks Jernbanemuseum, 2000.

SUMMARY

This article has focused on the challenges surrounding a conservation plan for rolling stock for the Danish Railway Museum and has argued the case for a systematic, well planned approach. The plan which the museum has just begun implementing will continue for a period of three years and will result in a full overview consisting of a thorough recording, evaluation of historical value and the condition of preservation for each item in the collection. In addition to this the rolling stock that until now has never been recorded satisfactorily will be divided into three categories: museum objects to be recorded in the national recording system REGIN alongside other state recognized museums' objects or items to be used in the museum or to run as part of our heritage railway stock. The final category will be rolling stock that the museum no longer wants to keep in the collections. Depending on preservation conditions these objects will be handed over to heritage railways with credible plans for the specific objects or simply scrapped.

In the article we have tried to place the Danish Railway Museum and its collections in perspective and see the museum and its collections in relation to the Danish museums in general and relevant museums internationally. The ongoing work with the new conservation plan has been inspired by work within Danish museums and the Agency for Culture but also from the work carried out by the National Railway Museum in York and the Swedish Railway Museum in Gävle.

The article also sheds light on the first real test of the conservation plan looking into the overall approach at the old Danish State Railways' workshops in Copenhagen (Centralværkstedet) where around 35 primarily passenger wagons had been left outdoors for decades. Many were in a very bad condition that resulted in the decision to scrap by far the majority of these objects. A few objects were recorded as museum objects and transported to our stores, while spare parts were taken from other objects before scrapping.

When the museums' conservation plan for rolling stock has been carried through, the plan is to continue this process with the museum's extensive collection of small items of a kind

that to a much higher degree resembles what you expect to find in a typical cultural history museum.

The idea behind the decision to put the process described in this article out in the open and being fully transparent is to further dialogue and debate in an area that is often characterized by clashes with the thinking typical of the private heritage railways. Seen from the Danish Railway Museums' point of view there is ample space for both parties and types of activity – our approach is just different from that of the heritage railways which in Denmark are not limited in the way they decide to restore heritage rolling stock or have to live up to any formal demands typical of the established museums. It should be said that they often do a good job and are very focused on doing things right. In the future there may be a way forward for negotiating the approach to certain pieces of rolling stock between the museum and the heritage railways in possession of objects of national importance.