



SPÅR 2015, Sveriges Järnvägsmuseum 100 år. Sveriges Järnvägsmuseums årsbok utgiven i samarbete med Järnvägsmusei Vänner, 2015, indbundet, 21x23 cm, 250 sider, 152 sort/hvide og 133 farvefotos, ISBN 978-91-979236-4-4.

I anledning af det svenske jernbanemuseums 100-års jubilæum er museets årshæfte SPÅR udvidet til en egentlig bog i nyt format med bidrag fra eksterne forfattere og redigeret af museets ansatte.

Bogens første sider tilegnes museets venneforenings netop afdøde formand i form af en nekrolog, skrevet af museets chef, Robert Sjöo, og jeg tog en dyb indånding og forberedte mig på 250 siders tiljubling af de mange fremragende mænd, der havde båret museet frem gennem de 100 år. De følgende 12 sider blev det ikke meget bedre: et barnebarn til museets grundlægger opremser alle farfarens bedste egenskaber og udmærkelser – vi får endda et foto af den

cigar, som kongen i 1929 bød hans farfar ved en eller anden lejlighed. Men årbogen rummer heldigvis andet og mere.

Ansvar for bogens største afsnit – 185 sider – er lagt i hænderne på museets tidligere styrelsesordföranda, Lars Berggrund, der med en baggrund som civilingeniør har været afdelingschef for Järnväg och Samhälle i Banverket. Berggrund betegner selv sin gennemgang som en krønike, der med såvel dybde som bredde skal give oversigt over de 100 år. En hurtig gennembladrning af godt 50 sider under overskriften Jernbanemuseets tro tjenere gav bange anelser, og efter gennemgangen af de mange biografier måtte det konstateres, at denne anmelder havde været lykkeligere uden de første 30 sider, der kun lejlighedsvis er andet og mere end alt for lange nekrologer.

Mere 'kød' er der heldigvis på interviewet med Lars Olov Karlsson, LOK, der om sin tid som museumschef siger, at der aldrig i hans arbejdsliv har været større afstand mellem det, han gerne ville, og det, som var muligt. Og endda syntes SJ-cheferne, at museet havde fået enorme ressourcer. LOK undrer sig stadig over såvel Banverket som SJ's manglende interesse i at udnytte museet i PR-sammenhæng. I stedet er museet blevet betragtet som en klods om benet.

Interviewet med den nuværende museumschef, Robert Sjöo, er i sagens natur mindre frimodigt – dog indrømmer han, at han er mere kulturhistorisk

end teknisk interesseret. Sjöö bekræfter, at LOK var ansat til at gøre museet populært, mens forventningerne til ham selv var at varetage de museale opgaver – og selvsagt samtidig øge besøgstallet. Nogen klar interesse 'oppe fra' mødte han ikke. SJ's forventninger til ham ændredes heldigvis i tidens løb fra blot at skulle stå og bukke for SJ's fine gæster, hvilket ville have været et meget dårligt udgangspunkt for at varetage museets interesser i organisationen. Museet har altid haft et dårligt omdømme inden for SJ, fortæller Robert Sjöö, og det har været et problem. Det hed sig, fortæller Robert Sjöö, at hvis man ikke kunne bruges til noget som helst i SJ, da kunne man altid få en plads på museet. Interviewet afsluttes med en konstatering af, at det først er nu under Trafikverket, at organisationen er passende til museets behov. At der nu er tilstrækkeligt personale til at løse såvel de rent museale opgaver som at generere et stigende besøgstal gennem flere og større arrangementer. Det er hans ønske, at museet kan ændre et kedeligt tvangsbesøg med skolen til noget, man ikke gerne vil gå glip af. Trenden internationalt er at ville give oplevelser i stedet for traditionelt museum, og udbygningsplaner i form af en ny hal i tilslutning til museet skal åbne nye muligheder for formidling.

Med ovenstående forbehold over for bogen er alt det værste sagt. Resten af Berggrunds fremstilling er yderst relevant for at bibringe en forståelse af

museets hundrede års rutsjetur. Han strukturerer fornuftigvis resten af sine 185 sider omkring de museale hovedopgaver: SAMLE, VIDE og VISE – det, vi i Danmark sammenfatter som indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling. Mere herom senere.

Allerførst opridses imidlertid museets historie over små 50 sider. Især for den seneste tid er det spændende læsning – med omvæltninger og konflikter i et omfang, som kunne danne basis for en spændingsroman. Vi hører om de første tanker om et jernbanemuseum i 1890'erne, der i 1915 førte frem til etableringen i Klarabergsgatan i Stockholm. Efter en mellemlanding 1932-45 i Vasagatan fulgte flere mindre velegnede placeringer rundt i landet, inden museet i 1970 kunne finde sin plads i Gävle. Undervejs måtte mange forhindringer overvindes, herunder SJ's ønske om helt at slippe af med museet, og så sent som ved åbningsceremonien i 1970 undlod SJ's generaldirektør ikke at nævne, at museet burde overtages af nogen andre og drives af frivillige uden lønnet personale.

De første år i Gävle med få midler var vanskelige, og jernbaneklubberne kritiserede museets udstilling for at være forstenet i 1800-tallets materiel. Museet kastedes rundt i SJ's organisation, og forventningerne til museet stemte ikke overens med museets faktiske muligheder. Det resulterede i 1985 i chefskifte – til den jernbanehistorisk interesserede journalist ved SJ,

Lars Olov Karlsson. I hans regeringstid stiftedes Järnvägsmusei Vänner, som er blevet en støtteforening med stor indflydelse, og museet blev ombygget i 1992 og fik det designmæssige udtryk, som i store træk stadig findes. I 1994 fik museet igen en ny organisatorisk placering i SJ, og der blev opstillet forventninger til museet om at skaffe flere indtægter gennem øget besøgstal – forventningen var 75.000 besøgende årligt – samtidig med at selve det museumsfaglige arbejde med samlingerne skulle gøres bedre. Personalet øgedes fra 5 til 10. Alle skulle søge deres egne stillinger, og alle blev genansat – bortset fra museumschefen.

I den følgende – chefløse – periode blev det formuleret, at der skulle sættes på professionalisering af museumsarbejdet. Og heldigvis var det i en periode af SJ's historie, da der kunne skaffes økonomiske midler i SJ, hvis argumenterne var gode. Berggrund formulerer det således, at jernbanehistorisk kompetence ikke var tilstrækkeligt. Museet skulle også tage et industrihistorisk ansvar, og det krævede bredere museumskompetence. Og den kompetence fandt man i 1995 i Robert Sjöö, der også i dag er museets chef.

Arbejdsro fik den nye chef nu ikke: I forbindelse med SJ's transformation til statsligt aktieselskab besluttede SJ i 1998 at afvikle museumsvirksomheden, og de næste år gik med stridigheder om, hvem der skulle overtage byrden at drive museet. Regeringen be-

sluttede, at museet i 2001 skulle blive tilbage i et forvaltningsorgan sammen med forskellige andre afdelinger af SJ, der ikke kunne lægges ind i de nye statslige selskaber, og i 2003 endte det sådan, at museet blev overført til Banverket, der havde drevet sit eget museum, Banmuseet i Ängelholm, siden 1996, i øvrigt med den fordrevne museumschef fra Gävle som leder. Banverket modtog blot museet – uden umiddelbare planer for det, men i 2005 blev de to museer sammenlagt, således at såvel samlinger som personale i Ängelholm blev tilført museet i Gävle. Den konstruktion fungerede frem til 2009, da Banverket og Vägverket blev sammenlagt til Trafikverket, og jernbanemuseet blev sammenlagt med vejmuseumet til en såkaldt resultatenhed ”Trafikverkets museer” med Robert Sjöo som chef. Reelt var det en spareøvelse fra regeringens side, for midlerne blev ikke puljet. I stedet besluttedes det i 2011 at overdrage Banmuseet i Ängelholm til kommunal drift samt lukke vejvæsenets museum i Borlänge i 2012, således at alle ressourcer kunne samles i Gävle. Og dem blev der brug for, da Trafikverket af regeringen fik til opgave at udrede, hvordan der skulle forholdes med de kulturhistorisk værdifulde transporthistoriske samlinger vedr. jernbane, vej og civilfly. Efter flere udredninger besluttede regeringen, at ansvaret for flysamlingen i 2014 skulle overføres fra Luftfartsverket til Trafikverket – men uden øget bevilling til museet.

Berggrund gør status til sidst i sin udredning: Museet har i de seneste 20 år fået radikalt bedre lokaler og ressourcer men har stadig ikke samme standard som de øvrige statslige museer. Derfor er fortsat ekspansion et ønskemål.

Berggrunds hovedafsnit SAMLE, VIDE og VISE over de næste 70 sider giver glimrende indblik i museumsvirksomheden. Det fastslås, at samlingerne blev grundlagt fra år 1900 som en indsamling af stort og småt, foretaget af fagmænd til andre fagmænd, altså præcis som det er tilfældet med den danske samling. I den tidlige periode var genstandene objekter i sig selv, hvor det i dag i højere grad drejer sig om at indsamle genstande i en sammenhæng med oplysninger om, hvem der har anvendt genstanden, til hvad og hvornår. Vi præsenteres for (lidt for lange) kronologiske lister over indsamlingen og kampen om at finde egnede opbevaringssteder til genstandene, hvor det er muligt at holde temperaturen på de foreskrevne 18 grader og fugtigheden på 50%. Og det er lykkedes på forbillig vis: 17.000 genstande er nu registreret i en database, hvori der også holdes styr på magasinplaceringen (bygning – lokale – reol – fag – hylde). Måske skal man være samlingsansvarlig for helt at kunne identificere sig med problematikken?

Det konstateres, at tyngden i samlingen stadig er på ældre genstande, og der blev derfor i år 2000 formuleret en indsamlingspolitik med det formål at

indsamle genstande fra efter 1945 om jernbanens rolle i samfundet. Nyeste genstand i samlingen er et helt, netop nedlagt billetkontor. Absolut en relevant genstand, også i dansk sammenhæng.

Endelig, vil nogen nok synes, når vi frem til en beskrivelse af de rigtige genstande, lokomotiver og vogne. Vi hører om indsamlingen i museets første tid, og hvordan man i 1940'erne brugte mange midler på at bringe lokomotiver og vogne tilbage til deres udseende på fremstillingstidspunktet. De seneste år har fokus været på at gennemgå og vurdere alt rullende materiel i forhold til repræsentativitet og kulturhistorisk værdi – og inddele det i tre grupper: rekvitter til udlån, museums-genstande til udlån og anvendelse i aktiv veteran-togsdrift og endelig egentlige museums-genstande, der skal forblive urørte, mens det rullende materiel i driften skal se godt ud og kan tillades ombygget til gældende sikkerhedskrav. I processen er 500 stk. blevet reduceret til 300 – og en række overtallige lokomotiver og vogne er blevet overdraget for skrotværdien til museumsforeninger. Enkelte stykker materiel var interessante for det kommercielle marked og er blevet solgt. Resten er skrottet efter plukning af anvendelige reservedele. I Berggrunds gennemgang beskrives processen som a walk in the park, men hvis der er blot den ringeste lighed mellem jernbane-entusiaster i Sverige og Danmark, har det ikke været tilfældet.

I afsnittet VIDEN hører vi om mu-

seets samlinger af arkivalier, tegninger og fotos. Museet har aldrig haft en formel rolle som arkiv for SJ – på helt samme måde, som DSB formelt har afleveret sine arkivalier til Rigsarkivet. Imidlertid er der overdraget arkivalier og tegninger til museet i forbindelse med kassationer i SJ og privatbaner, og også væsentlige samlinger fra privatpersoner er kommet til undervejs. I forbindelse med SJ's selskabsdannelse i 2001 blev yderligere 250 hylde-meter arkivalier overdraget til museet.

Allerede i 1998 påbegyndtes forsøg med digitalisering af museets fotosamling, og efter et par tilløb kom der for alvor gang i processen i 2011, da museet og museets velfungerende venneforening indgik et forbilledligt og misundelsesværdigt samarbejde og med kommunens arbejdsformidlings mellemkomst skabte et projekt med fire fastansatte og op til 20 personer beskæftiget med scanning og registrering af museets billedsamling. Resultat: 150.000 fotos gjort tilgængelig på Samlingsportalen i dag. En succes, der desværre lever en usikker tilværelse i skrivende stund grundet ændringer i den kommunale arbejdsformidling.

Det omfattende arkivmateriale har ikke ligget ubenyttet hen. En række bøger og artikler er baseret på arkivmateriale fra museets samling, og museets samlingsafdeling samarbejder med museets restaureringsafdeling, således at lokomotiver og vogne kan restaureres i overensstemmelse

med oprindelig konstruktion og materialevalg. I 1997 oprettedes et EU-støttet projekt med det formål at opbygge kompetencer inden for restaurering og således holde gamle håndværk i live. Også i denne sammenhæng kommer arkivets skriftlige dokumentationsmateriale i spil.

I afsnittet 'VISE' gennemgås museets udstillinger på de forskellige lokaliteter gennem de 100 år. Mest væsentligt finder jeg, at museets 10.000 m² store magasin i 2012 åbnes som udstillingslokale for den store mængde materiel, som der ikke er plads til i museet. Museets aktiviteter opremses detaljeret, og læren er – ikke overraskende – at en basisudstilling ikke er nok til at tiltrække gæster i en tid, da de teknik- og jernbaneinteresserede bliver færre, og skolerne ikke længere har råd til skolerejser. Børnefamilier er derfor blevet hovedmålgruppen med tilbud om aktiviteter i alle årets ferieperioder. Minitogget er blevet en af museets hovedattraktioner, konstateres det tonløst, og besøgstallet er stadigt stigende.

At VISE er også at køre historiske tog, og det har fra museets start været en vigtig rolle, dog er kørslerne foregået i SJ's regi og ofte med en jernbaneklub som udførende. Restaureringen foregik således under museet og ligeså en del uddannelse for at bevare kompetencerne som fører af damp-tog. Fra 2000 er der opbygget en organisation i museets regi med det mål selv at kunne overtage ansvaret for

kørslerne, og det såkaldte årgangstog har siden 2008 været museets varemærke for en historisk togrejse med kvalitet. Det er et tog, sammensat som et lyntog på Sveriges hovedstrækninger så ud i 1955, og det er gennemført ned til detaljer som personalets uniformer og maden i restaurantvognen. Uden problemer har det dog ikke været. Også i Sverige ændredes Trafiksikkerhedsforskrifterne og gav øgede krav til dokumentation af sikkerhedsstyring, og også her har museet måtte hyre eksterne konsulenter for at løse opgaven.

Efter Berggrunds store afsnit følger fire tværsnit gennem SJ's historie i årene 1865, 1915, 1965 og 2014, skrevet af forskellige jernbaneforfattere og, for det nyeste tværsnits vedkommende, af medarbejdere ved Trafikverkets interne blad. Disse tværsnit synes overflødige i denne bogs sammenhæng, da de hverken er tilstrækkelige til at give et overblik over Sveriges jernbanehistorie eller har udblik til museets historie.

Bogens sidste afsnit udgøres af museumschefens årsberetning for 2014, hvori jernbanemuseets venneforening, de mange frivillige og museets ansatte takkes for god indsats. Og med slet skjult misundelse så denne anmelder listen over personale ved museet, især måske samlingsafdelingens ni faste medarbejdere og fire projekt- og time-lønsansatte og kundskabsafdelingens seks faste og to timelønsansatte.

Denne bog kan læses med mange briller. Med mine er der fundet mange lighedspunkter med det danske jernbanemuseums udviklingshistorie, f.eks. den evige jagt på egnede magasiner og de bestandige omstruktureringer, der vanskeliggør en langsigtet, rationel planlægning – og ikke mindst den samme udvikling i synet på indsamlingspolitik, nødvendigheden af styr på samlingerne og at gøre dem tilgængelige. Dog er det tydeligt, at det svenske museum har været år forud for det danske i varetagelsen af tre måske fire af de fem museale hovedopgaver. I den forbindelse havde det måske været formålstjenligt at få et indblik i museets bestyrelses virke. Berggrund nævner blot i forbifarten, at museumsrådet var SJ's forlængede arm. Det nuværende museumsråd har repræsentanter fra andre museer og rigsantikvarembetet – ifølge Sjöo et vigtigt og positivt skridt i udviklingen, der dog ikke beskrives yderligere. Også museets forhold til Sveriges jernbaneklubber kunne have været behandlet – men det er nok en anden bog ...

Alt i alt er dette meget velillustrerede jubilæumsskift anbefalelsesværdigt også for danske læsere med interesse for jernbanehistorie og/eller museumsdrift.

Gitte Lundager