

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Till: Kulturdepartementet

Eslöv den 11 juni 2015

103 33 STOCKHOLM

Remissvar från Museibanornas Riksorganisation (MRO): Remiss avseende Riksantikvarieämbetets rapport om Farokonventionen. Ert diarienummer Ku2014/591/KA

Museibanornas Riksorganisation (MRO) företräder de museijärnvägs- och museispårvägsföreningar som trafikerar fristående banor skilda från övriga nätet. Trafiken bedrivs på ideell basis utan avlönad personal och med syftet att visa upp det kulturhistoriska arvet av spårburen trafik. En presentation av begreppet museijärnvägar finns i vårt PM daterat 22 augusti 2010. Det har titeln "Museijärnvägen". PM:et går att hitta på MRO:s hemsida (www.museibanorna.se) eller rekvireras med hjälp av MRO:s e-postadress (info@museibanorna.se).

Vår granskning

MRO tackar för remissen och lämnar härmed nedanstående remissvar¹. Svaret är skrivit utifrån de svenska museibanornas perspektiv. Dessa museibanor utgör självklart endast en del av det kulturhistoriska arv som Farokonventionen behandlar. Vi försöker i vårt svar på remissen besvara - från vår erfarenhet - konventionens centrala frågor om vad vi bevarar, varför vi gör det och för vem detta sker. Konventionen är förknippad med införandet av ett brett kulturarvsbegrepp. Syftet är att säkerställa kulturarvets plats i en ny vision om hållbar utveckling. MRO stödjer båda dessa syften. Konventionen har också ett tydligt budskap om att kulturarvet utgör en resurs för ekonomisk utveckling. MRO upplever detta tydligt i sin typ av verksamhet. I begreppet Heritage communities, som konventionen introducerar, markeras att kulturarvet inte bara ska definieras av experter, utan att allmänheten i större utsträckning, också ska göras delaktig i kulturarvsprocessen. MRO instämmer helt i detta. Att få delta i en järnvägsresa med ett mer än hundra år gammalt tågsätt, omsorgsfullt och historiskt korrekt renoverat och underhållet, kan vara mycket berikande för nutida människors kulturupplevelser.

¹ Remissvaret har utarbetats tillsammans med Anders Svensson, Gotlands Hesselby Jernväg.

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Sammanfattning av MRO:s synpunkter på remissen

1. I bilaga 1 i remissen redovisas de länder som skrivit under konventionen och på de länder som har ratificerat den. MRO anser att Sverige före antagandet bör undersöka varför så få nordiska länder och så få västeuropeiska länder har undertecknat-ratificerat dokumentet.
2. Frågorna Vad, Varför och för Vem utmynnar i ett konstaterande av MRO att RAÄ:s projektbidrag och organisationsbidrag är oerhört viktiga för det rörliga kulturarvet.
3. Konventionen vidgar begreppet "kulturarvet" och menar att ansvaret inte bara ska begränsas till bevarandet utan också till hur det används och utvecklas. MRO stöder kraftigt detta.
4. Konventionen tonar ner kulturarvets vetenskapliga värde i förhållande till upplevelse- och brukarvärdet. MRO instämmer inte i detta. MRO anser att allt kulturarbete måste vila på en stabil vetenskaplig grund.
5. Den offentliga kulturmiljöförvaltningens relation till det civila samhället – som bland annat rymmer arbetslivsmuseer – tas upp i RAÄ:s rapport. RAÄ:s arbete mot det civila samhället är viktigt och stöds livfullt av MRO.
6. Heritage communities innebär att kulturarvet inte bara ska definieras av experter utan också av allmänheten. MRO stöder detta.
7. MRO anser att begreppet "stärkt bevaranderätt" bör införas för det rörliga kulturarvet.

Diskussion av RAÄ:s rapport

Bilaga 1

MRO börjar med att konstatera att i Bilaga 1 i Riksantikvarieämbetets (RAÄ) rapport finns en lista på de länder som har skrivit under konventionen och på de som har ratificerat den. Hur aktuell listan är framgår dessvärre inte, den är inte daterad. Nästa frågetecken som denna lista ger upphov till är: varför fattas de nordiska länderna bortsett från Norge i listan? Varför finns inte de större västeuropeiska länderna med? Exempelvis fattas Storbritannien, Frankrike, Tyskland och Spanien. Dessa frågetecken bör rättas ut innan Sverige tar beslut om signering och ratificering. Nu är det dock sannolikt så att konventionens förutsättningar och konsekvenser för Sveriges del är starkt begränsade. Däremot att länder från forna Jugoslavien finns med är förståeligt. De har mycket att vinna på att stärka skyddet av sina kulturminnen. De har alla i färskt minne kriget på

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Balkan för lite mer än tjugo år sedan och den kulturminnesförstörelse, som då skedde.

Frågorna Vad, Varför och För vem

Konventionen ställer tre centrala frågor: vad vi bevarar, varför vi gör det och för vem. För MRO och dess perspektiv är svaret på frågan Vad följande: Det MRO:s föreningar bevarar är ett komplett system för transport av personer och gods utvecklat under andra delen av 1800-talet. Systemet är utformat för masstransport på ett sätt som tidigare inte existerade i Sverige. Jämfört med äldre system (med hästforor) sjönk energiåtgången en faktor tio, hastigheten ökade väsentligt kanske närmre en faktor tio, bekvämligheten steg avsevärt. Det nya systemet bäddade för övergången från bondesamhället till industrisamhället. Alltså en enorm omdaning av hela landet. Systemet är komplett så till vida att det innehåller den bevarade rullande materialen och en fullständig infrastruktur med järnvägsstationer, lokstallar, verkstäder, bangårdar och banor. Svaret på frågan Varför har sitt ursprung i tiden runt 1960 då skövlingen av det svenska järnvägssystemet började och bana efter bana lades ner och äldre fordon – både lok och vagnar – började att intensivt skrotas. Då uppstod intresset bland järnvägsentusiaster att spara kanske något gammalt ånglok och någon/några gamla vagnar i körbart skick. Körbart skick och tillgång till en kort banstump var ledstjärnan, inte bara stillastående fordon, som på ett ordinarie museum. Slutligen svar på frågan för Vem var ursprungligen svaret: för de personer med det stora järnvägsintresset som gjorde ursprungsjobbet och som lyckades komma över ett lok någon vagn och vid helger låna en industribanstump. Nu mer än 55 år senare har Sverige 22 aktiva föreningar med egen bana och åtskilliga lok och vagnar som är i trafik varje sommar. Nu har frågan för vem ett lite annorlunda svar: Nu görs det inte bara för järnvägsentusiasternas egna nöje utan för att kunna visa för dagens och kommande generationer hur transportererna gick till för länge sedan. Den tidigare hobbyverksamheten för de inblandade har därmed kompletterats med ett uppdrag att bevara och visa upp ett arv från en svunnen tid för nutidens människor. Det är därför hög tid att denna verksamhet erkänns för sin stora insats i bevarandet av en typ av kulturarv.

I detta sammanhang bör erkännas att en stor nytta gör de projektbidrag till arbetslivsmuseer och de organisationsbidrag till riksorganisationer som RAÄ delar ut årligen. Utan dessa bidrag hade ett antal projekt inte gått att genomföra, vilket varit till skada för bevarandet av kulturarvet sett såväl ur ett lokalt, som ett nationellt perspektiv.

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

Vidgat kulturarvsbegrepp, ekonomisk utveckling

Konventionen vidgar begreppet kulturarv. MRO stödjer detta. Detta är också en förutsättning för att kunna implementera visionen om en hållbar utveckling. När nu kulturarvet vidgas är det också viktigt - som det står i RAÄ:s rapport - att kunskap om kulturarvet förs in på alla utbildningsnivåer och i tvärvetenskapliga ämnen.

RAÄ:s rapport för också fram att kulturarvet utgör en resurs för ekonomisk utveckling. På detta sätt menar rapporten att även andra värden relaterade till kulturmiljöområdet kan säkerställas. I en avhandling, presenterad i november 2008, vid University of Bangor i Welsh Storbritannien² visas den ekonomiska påverkan på områden kring två olika museibanor. Om man accepterar att betrakta kulturarvet som en ekonomisk resurs för att då enligt konventionen både bruka och bevara kulturarvet (som ju bland annat museibanorna gör), uppstår en balansgång mellan ett traditionellt kulturmiljöarbete parat med en mer kreativ praktik som står nära den samtida samhällsutvecklingen. Analyser pekar på att endast en bråkdel av intäkterna rörande ett specifikt kulturarv kommer från entrébiljetter, vykort, bokförsäljning och kaféverksamhet. Istället kommer merparten av intäkterna från de kringaktiviteter som besökarna ger upphov till. Exempel på sådana är hotellövernattningar, restaurangbesök, bensininköp etc. Kulturarvet är orsaken till besöket, som i sin tur genererar en mångfald andra intäkter till närområdet.

Samhällets ansvar för kulturarvet bör enligt konventionen inte bara begränsas till bevarandet. Man bör också intressera sig för hur arvet kan användas och utvecklas för att på bästa sätt komma samhället till nytta. MRO stödjer helt och hållet detta.

Vetenskaplig grund

I konventionen tonas kulturarvets vetenskapliga värde ner i förhållande till det så kallade upplevelse- och brukarvärdet. MRO instämmer absolut inte i detta utan protesterar mot ett sådant synsätt. Allt kulturarvsarbete måste vila på en stabil vetenskaplig grund. Grunden i museijärnvägarnas verksamhet är bevarandet av fordon, föremål, miljöer etc och att visa detta på ett sätt som inte förvanskar det vi bevarar och inte heller tappar kopplingen med den lokala historien. Genom att låta den vetenskapliga grunden genomsyra hela den utåtriktade verksamheten kan en museijärnväg fördjupa upplevelse- och brukarvärdet. Detta är inte i motsats till konventionens syfte att säkra kulturarvets plats i centrum av en ny vision om hållbar utveckling. Eller att kulturarvet utgör en resurs i pågående samhällsprocesser. Tvärtom ser MRO att en viktig del av verksamheten hos museibanorna ligger i att sprida kunskap om olika aspekter av järnvägshistorien

² Megan Louise Williams, MA, Bangor University, November 2008, *The Economic Impact of the Ffestiniog and Welsh Highland Railways on Gwynrdd*.

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

till en intresserad allmänhet. Besökarnas upplevelse kan mycket väl bygga på en vetenskaplig grund och ge insikter om både dåtid och nutid. Konventionen försöker bredda kulturarvsbegreppet genom att mena att det inte enbart handlar om det förflutna utan lika mycket om nutid och om hur vi ska ta oss an framtiden. MRO anser att vi kan arbeta i den riktningen utan att ge avkall på den vetenskapliga grunden.

Arbetslivsmuseer

I RAÄ:s rapport om Farokonventionen tas också upp den offentliga kulturmiljöförvaltningens relation till det civila samhället. RAÄ:s definition av begreppet civilsamhället är ”en arena skild från stat, kommun och landsting, marknaden och det enskilda hushållet där människor, grupper och organisationer agerar tillsammans för gemensamma intressen.” Det som rymms inom denna definition är bland annat arbetslivsmuseer. MRO:s föreningar är bra exempel på mycket aktiva arbetslivsmuseer. RAÄ arbetar idag aktivt mot det civila samhället inom kulturmiljöområdet. Detta är i linje med intentionerna i Farokonventionen. MRO anser att RAÄ:s arbete i detta avseende är mycket viktigt och bör utvecklas, inte minst genom att staten ger mer resurser till RAÄ för denna utveckling. Arbetslivsmuseernas ideella arbete, som utförs helt på deltagarnas fritid, är ett mycket effektivt och billigt kulturarbete som förtjänar allt stöd från det allmänna. Ett tydligare utnyttjande av det frivilliga kulturarvsbevarandets potential bör eftersträvas. Därutöver ett bättre samarbete mellan frivilligvärlden och samhällets kulturarvsbevarande sektor bör också eftersträvas.

Heritage communities

Konventionen för fram begreppet Heritage communities och menar med detta begrepp att kulturarvet inte bara ska definieras av experter, utan att allmänheten i större utsträckning, också ska göras delaktiga i kulturarvsprocessen. Även detta stödjer MRO.

Stärkt bevaranderätt

Ett begrepp som inte berörs i någon större utsträckning i RAÄ:s rapport om konventionen är stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet. I detta kulturarv ingår utöver museitåg också äldre ångbåtar, segelbåtar, landsvägsfordon och flygplan. Inom det rörliga kulturarvet finns ett samarbetsorgan under ArbetSam:s vingar och med beteckningen Transporthistoriskt nätverk. Närmare 200 000 medlemmar är engagerade i denna verksamhet. Det har gång efter annan inträffat under senare år att lagregler och myndighetskrav har varit utformade till förfång för det rörliga kulturarvet och bland annat MRO:s verksamhet. Det värsta exemplet var när avgifter för Transportstyrelsens tillsyn, tillstånd och

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se; www.museibanorna.se

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

registerhållnings verksamhet infördes år 2010. För den kommersiella järnvägsvärlden med miljardbudget per år blev avgifterna i 1 ‰ nivån av verksamheten. För museijärnvägsvärlden med årsintäkter i 100 kkr – 1 Mkr storlek blev avgifterna för vissa banor större än 100 % (!) av intäkterna. Stora personalresurser fick under ett antal år användas av MRO för att undanröja dessa regler. Resurser som dessa kulturarvsbevarare kunde använt på bättre sätt än för att bekämpa myndigheters missriktade och dåligt underbyggda påbud. I framtiden bör samhället ta ett helhetsgrepp för att undvika att dylika problem för bevarandet av det rörliga kulturarvet uppstår. Genom ett ökat erkännande, en stärkt bevaranderätt och ökade möjligheter för våra verksamheter att utvecklas kan medlemsföreningarna inom MRO kunna komma att dra värdefulla strån till den samhällsekonomiska stacken.

Vänligen

Ragnar Hellborg
Ordförande