



Norsk Jernbaneklubb

Hovedstyret

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Klima- og Miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Kultur- og likestillingsdepartementet
Postboks 8030 Dep
0030 Oslo

Saksbehandler, telefon, epost: Deres ref:
Anders Baalsrud
90062614
nestleder@njkk.no

Vår ref.:

Oslo, den 13.01.2025

Postadresse: Postboks 1492 Vika
0166 Oslo
Kontor: Jernbaneveien 4
Telefon: 22 27 00 10
Bankgirokonto: 3411 29 16042
Organisasjonsnr.: 975 846 709
Epost: post@njkk.no
Web: www.njkk.no/

Innspill til Statsbudsjett for 2026.

Norsk Jernbaneklubb vil med dette be Regjeringen ved Samferdselsdepartementet om tiltak med sikte på å gjenopprette drift av historiske tog på det nasjonale jernbanenettet i 2026. Utredning av utfordringer og tiltak må utredes i 2025. Forslaget berører også kulturpolitikk og kulturmiljølovgivningen.

Et kulturminne er i ferd med å forsvinne.

Det er mer enn 3 år siden vi kunne oppleve et historisk tog på en av Norges hovedstrekninger. Det siste var vårt jubileumstog Oslo-Trondheim / retur ved feiringen av Dovrebanens 100 års jubileum i 2021. Ved inngangen til 2025 foreligger det ikke troverdige planer eller tiltak som vil sette frivilligheten ved Norsk Jernbaneklubb (NJK) i stand til å formidle levende kulturminner fra jernbanens gullalder, slik vi har gjort siden 1970-tallet.

At et kulturminne er i ferd med å forsvinne oppfatter vi som en **uholdbar kulturpolitisk situasjon** som Stortinget skal holdes orientert om. Det er uforståelig for oss at verken kulturminneforvaltningen eller jernbanesektoren selv har vist ansvar for at denne situasjonen nå er en realitet. Vår levende jernbanehistorie er i samme situasjon som historiske fartøy var i på 80-tallet. Fartøyvernet og «togvernet» har svært like utfordringer og frivilligheten er avgjørende viktig, slik det oftest er med tekniske kulturminner og tilhørende immaterielle fagkunnskap. Kulturminner er mer enn gamle hus, fornminner og håndverkstradisjoner.

Norsk Jernbaneklubb NJK, stiftet 1969, er en landsomfattende frivillig organisasjon med ca 2200 medlemmer som ivaretar jernbanens kulturhistorie ved bevaring og levendegjøring av tog og bane for framtidige generasjoner.

NJK har driftsgrupper, lokalavdelinger, eget forlag, tidsskrift og forskningsavdeling.

NJK er medlem av *Norges Kulturvernforbund, Frivillighet Norge* og *European Federation of Museum & Tourist Railways*.

Norsk Jernbaneklubb

Regjeringen legger frem en NOU med forslag til ny kulturmiljølov denne våren. Vi er spent på om ny lovgivning vil bidra til å bedre situasjonen beskrevet ovenfor. Så langt vi er orientert har vi liten grunn til å forvente det.

Tiltak i «siste liten»

NJK vil derfor be Regjeringen utrede tiltak for å gjenopprette drift og formidling av levende historisk jernbane på det nasjonale jernbanenettet, som en del av eller parallelt med den politiske behandlingen av forslaget til ny kulturmiljølov. Tiltak vil forutsette tekniske og juridiske avklaringer i forhold til trafikkeringsrett, tekniske forhold og regelverk og vil måtte involvere Statens jernbanetilsyn, Norsk Jernbanemuseum, BaneNOR, og andre i virksomheter i jernbanesektoren. Fordi NJK har arbeidet med problemstillingene noen år er vi i dag sikre på at utredningen bør ledes fra departement / direktorat. NJK foreslår derfor at Samferdselsdepartementet gir Jernbanedirektoratet en tildeling for 2025 med følgende tekst:

Jernbanedirektoratet bes vurdere behov for, om og hvordan staten kan legge til rette for at historiske jernbanetog gis mulighet for trafikkering på det nasjonale jernbanenettet og annen eksisterende ikke kommersiell infrastruktur.

Vårt forslag er en naturlig oppfølging av Jernbanedirektoratets utmerkede delrapporter om bevaring av historisk jernbanemateriell, som igjen var en oppfølging av **Hurdalserklæringen** «*legge til rette for at museumsbaner og historisk jernbanemateriell i større grad ivaretas*».

Forslaget er i samsvar med viktige aktuelle kulturpolitiske føringer fra de tre departementenes ansvarsområder, for eksempel **befolkningens rett til egne kulturminner, frivillighetens rolle og nye bevaringsstrategier** der «bevaring ved bruk» er en viktig føring.

Vi opplever økt tverrpolitisk interesse og støtte fra politikere på formidling av den levende jernbanehistorien. Jernbanens kulturminner er høyt prioritert i Kulturvernforbundet og vi viser her til forbundets innspill til Samferdselsdepartementets 2026 budsjett Kap.1352 post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren:

For at historiske tog skal kunne fortsette å kjøre på det moderne linjenettet må det tilfredsstillende kravene til dagens signal og sikkerhetssystemer. Dette vil koste opptil 10 mill. per kjøretøy. Vi ber om at det lages en opptrappingsplan og at post 76 styrkes med 30 millioner kroner i 2026.

Post 76 er i hovedsak er innrettet mot tilskudd til de konsoliderte museumsbanene og i mindre grad inn mot NJK og våre enheter Stiftelsen Norsk Jernbanearv, Norsk Museumstog og Historiske Togreiser AS. Derfor mener vi det er nødvendig med en endring av innretningen i tilskuddsordningen inn mot frivilligheten og levende jernbaneformidling i form av jernbaneopplevelser på det nasjonale nettet, både for publikum i restaurantvognen og langs sporet.

Norsk Jernbaneklubb

Historisk Jernbane er viktige kulturminner

NJK har i møter med sine kolleger i Europa og den europeiske jernbaneorganisasjonen ERA drøftet europeiske regler for trafikk med historisk jernbane i EU. Situasjonen så langt vi er orientert er at Norge kanskje er eneste land uten historisk jernbanetrafikk, annet på egne museumsstrekninger. I Norge har vi i dag bare to museumsbaner for normalspor, Krøderbanen og Gamle Vossebanen, hvor man kan oppleve levende historisk normalspor jernbane på 2 korte strekninger i svært begrenset fart. Begge er driftsgrupper i NJK og gjør en kjempejobb med å vise kulturhistorien. De disponerer til sammen knappe 50km jernbane, som utgjør bare 1% av det nasjonale nettet. Her har man ved inngangen til 2025 bare to operative damplokomotiver, ett hver, til å besørge driften. Disse kan ikke på noen måte representere de i alt 631 damplok fordelt på over 100 lokomotivtyper som har eksistert i Norge. Men vi har en håndfull lokomotiver som kan gjøres levende dersom viljen og økonomien er til stede.

Jernbanen var, og til dels er, det første, største, mest komplekse og inngripende teknisk-industrielle komplekse i Norge. Som i andre land med fjell og daler og uten flatland med kanaler og gode veier, skapte jernbanen en større samfunnsomveltning i Norge enn i mange andre land. Togene ble innlandet kystruter og plattformene «bryggekanter» i tettstedene som jernbanen skapte. Jernbanen dominerte landveis transport fra 1870-tallet til etter siste krig. Jernbanens kulturminner skal derfor ha en **tydelig posisjon** i vår kulturminneforvaltning. Men slik er det ikke. Årsakene til den stemoderlige behandling av jernbanens kulturminner i Norge skal vi la ligge her. Det ble ikke bare «vekk med dampen», men også «vekk med alt sammen». Tenk om vi valgte å ta vare på bare noen få av våre stavkirker, middelalderloft eller veteranfartøy, for å ta en sammenlikning. Ikke verdig en kulturnasjon.

Historiske tog vil ikke kunne bli et dagligdags syn i Norge, slik man kan oppleve med andre typer bevegelige kulturminner. Til det er vår menneskeskapte infrastruktur skinnegangen en knapp ressurs som må prioriteres til transportformål. Tilgang til jernbanenettet blir et viktig tema. Da må et prosjekt for jernbanens levende kulturminner også ha en plan for å bevare og sette i stand de **få strekninger vi har igjen** til slikt formål. Særlig aktuelle her er Tinnosbanen, som eneste strekning for gammeldags elektrisk jernbane og Numedalsbanen, som eneste strekning av noen lengde som i fremtiden kan gi oss en historisk reise i et av Norges mest urørte og opprinnelige hoveddalfører.



Anders Baalsrud
Nestleder
Norsk Jernbaneklubb
Postboks 1492 Vika - 0116 Oslo
Tlf. 900 62 614



Per Frode Hove
Leder
Norsk Jernbaneklubb
Postboks 1492 Vika - 0116 Oslo
Tlf. 916 53 741

Kopi:
Stortingets Transport og samferdselskomité
Stortingets Familie- og Kulturkomité