



Norsk Jernbaneklubb

Hovedstyret

Klima- og Miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

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

Saksbehandler, telefon,
epost:
Anders Baalsrud
90062614
nestleder@njk.no

Deres ref:

Vår ref.:

Oslo, den 15.12.2021

Innspill til mandat for arbeidet med ny kulturmiljølov.

Norsk Jernbaneklubb (NJK) takker for invitasjon og deltakelse på møtet 18.11 og invitasjon til skriftlige innspill. Vi oppfattet i møtet at Departementet ønsket innspill innen 15.12, håper vi oppfattet tidsfristen riktig. Vi ønsker også å bidra til arbeidet med ny lovgivning hvis det er mulighet for det.

NJK gir helhjertet støtte til behovet for en oppdatering av Kulturminneloven og vi er positive til tenkningen rundt nye bevaringsstrategier med sterkere involvering av frivilligheten og næringsvirksomhet knyttet til kulturminner. Vi erfarer at dette har skapt litt uro blant mer etablerte støtteberettigete kulturvirksomheter hvor offentlige tilskudd er hovedbasis. I den grad nye bevaringsstrategier medfører økte støttebehov må dette derfor følges opp med økte rammer.

2022 er frivillighetens år.

NJK er en frivillig organisasjon som ikke mottar offentlige tilskudd. Vi har hatt bevaring og restaurering av bevegelige kulturminner som hovedaktivitet i samarbeid med Museumsbanene og Norsk Jernbanemuseum (NJM) i mer enn 50 år og med det vist at frivillighet kan skape resultater. Dimensjonen på innsatsen er stor, og bare arbeidet med toget som var kjernen i høstens Dovrebanejubileum har tatt 10-tusensvis av arbeidstimer som det ikke ville være realistisk å finansiere med profesjonelle aktører innenfor de rammene som kulturminnesektoren disponerer med dagens ordninger. Innenfor teknisk- industrielle og bevegelige kulturminner spiller frivillighet en avgjørende økonomisk rolle på grunn av mannskapskrevende oppgaver. Frivillige er også i stor grad bærer av kulturminnekompetansen og den immaterielle kulturarven. Dette gjelder særlig der «bevaring ved bruk» er en viktig strategi.

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 samarbeider på mange plan med Norsk Jernbanemuseum.

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

NJK har kjørt historiske tog på det nasjonale nettet i 50 år med frivillige bak spakene og i vognene, ofte med lokomotiver og vogner som er reddet i siste liten fra å gå tapt og. For oss er derfor bevaring ved bruk en selvfølge og vi ser at denne tenkningen ligger til grunn i arbeidet med ny kulturmiljølov.

Usikker fremtid for jernbanens kulturminner

Hvis vi retter blikket noen 10-år fremover vil situasjonen for jernbanens kulturminner være en helt annen en i dag. Jernbanenettet vil om 10-12 år være digitalisert med ERTMS. Kun moderne tog med ERTMS innstallert kan da trafikkere sporet. Historiske tog kan ikke uten videre digitaliseres med ERTMS og utstyret er kortbart. Signalene langs sporet vil bli overførdige og forsvinne. Enda litt lenger frem vil det ikke lenger være kjøreledning til strømforsyning fordi togene da vil være batteridrevet. Diesel-lokomotivene vil være borte, for ikke å snakke om damplok. Jernbanetraseene vill være konstruert for høyere hastigheter og det vil neppe være plass til historiske tog på det nasjonale nettet. Jernbanekulturen vil da stort sett bare være å finne på en håndfull museumsbaner og ikke kunne sees der det er skinnegang i Norge.

Hvis dagens trend for den historiske jernbanekulturen fortsetter som nå, er det meste borte om 30 år. Forfallet er nå større enn vedlikeholdet for alle som eier museums-materiell, NJK, Stiftelsen Norsk Jernbanearv (SNJA), NJM Museumsbanene. For NJK, SNJA og objekter deponert NJK fra Jernbanemuseet er situasjonen mest bekymringsfull. Viktige fasiliteter for istandsetting og vedlikehold blir om få år borte. Frivillige gir opp og forsvinner fordi mange ikke ser noen hensikt å rehabilitere objekter som etter noen år utendørs uten tak over hodet forfaller og gjør den frivillige innsatsen nytte- og meningsløs. Plass til lagring av vogner som er rehabilitert er nå en knapp ressurs og påfører frivilligheten uakseptable leiekostnader til Bane Nor og Banenor Eiendom for leie av spor og stallplass. For NJK beløper dette seg til ca 1 MNOK i året. Ikke mye penger, men for en frivillig organisasjon umulig å bære.

Vil vi ha det slik?

Foran en modernisering av kulturminne lovgivningen er det viktig å ha et overordnet blick faglig og politisk for situasjonen for jernbanens kulturminnestatus. Vi må tenke oss jernbanekulturens plass i et fremtidig perpektiv minst 30 år frem og ikke bare se på dagsaktuelle muligheter innenfor trange rammer. utfordringene kan ikke løses på kort sikt, men ved langsiktig og forutsigbare planer og rammer.

Jernbanen var fra ca 1870 til 1950 hovedsystemet for landbasert trannsport i vårt land. Som helhet var jernbanen uten sammenlikning det største teknisk- industrielle kompleks i Norge. Jernbanen ble innlandets kystruter og plattformene ble stasjonsbyenes bryggekanter. Det var jernbanen som viste nordmenn hva en maskin var, når folk måpende kunne se at noe stort og tungt kunne bevege seg uten å bli trukket av menn eller hester. Det var damplokomotivet, med sin overveldende størrelse og med maskineriet liggende utenpå til alles beskuelse og fryd, som viste hvilke krefter moderne teknologi kunne utvikle. Damplokomotivet ble en analogi til hesten og symbol på kraft, fremtid og maskulinitet.

Fremdeles vekker disse siste lokomotiver enorm interesse og oppmerksomhet når de en sjelden gang er å se på det nasjonale jernbanenettet, som ved Dovrebanejubileet i høst.

Det er en reell fare for at dette Norges mest omfattende teknisk-industrielle kompleks er i ferd med å bli redusert til en reminisens. Hvis vi ikke tar nye grep blir virkeligheten at jernbanehistoriske kulturminner er gått tapt i en grad som neppe gjelder for andre hovedkategorier av kulturminner.

Vi har i 2021 merket oss økt interesse og forståelse hos kulturpolitikere og andre nøkkelpersoner at behovet for et løft på dette feltet er stort. Fra Hurdalserklæringen har vi for eksempel sakset at man vil

- *Legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas.*
- *Sørgje for at frivillige landsdekkande kulturvernorganisasjonar får grunnstøtte frå staten*
- *Evaluere museumsreforma, særleg med tanke på kåra for frivilligheita og moglegheitene for å mobilisere lokale ressurspersonar*
- *Leggje fram ein opptrappingsplan for Kulturminnefondet og greie ut skatte- og avgiftsinsentiv i kulturminnevernet*

Vi håper disse føringene vil speiles i arbeidet med ny Kulturmiljølov og i arbeidet med Statsbudsjettene for 2023 og videre.

Fremtid for fortiden

Togene

En ny kulturmiljølov må sikre at jernbanens kulturmiljøer får plass på linje med andre kulturminnekategorier. Bedre tilretteleggelse for frivillighet er avgjørende både faglig og økonomisk. I tillegg er frivilligheten et mål i seg selv, og da særlig for grupper som normalt ikke deltar i frivillighet. Våre frivillige er ofte personer med en sterk pasjon for arbeidet og deler dette med likesinnede i et meningsfullt fellesskap. Teknisk-industrielle og bevegelige kulturminner er en mannfolkgreie som gir mening, livskvalitet og helse for mange. Dette betyr at nye bevaringsstrategier i noen grad må flyttes fra å gi støtte til gjenstander og miljøer til å legge til rette for frivillighetens arbeid. For arbeidet med jernbanens kulturminner vil dette bety støtte til magasinering, konservering, vedlikehold, verkstedfasiliteter opplæring og formidling. Med en slik bevaringsstrategi vil frivilligheten komme av seg selv.

Fremtidige generasjoner må gis mulighet til å trekke historien frem på et senere tidspunkt der fortidens og dagens jernbane fremstår som mer eksotisk og bevaringsverdige enn i dag. «Det er aldri for sent å skrote» og når vi vet at magasinering av jernbanemateriell er enklere og billigere enn for andre bevegelige kulturminner har vi liten grunn til å skrote annet enn objekter som åpenbart kan unnværes.

Norsk Jernbanemuseum har i disse dager ferdigstilt Landsverneplan for rullende materiell sammen med NJK. Denne blir utgangspunktet for det videre vernearbeidet. Det ligger i kortene at det er lite realistisk å rehabilitere en stor del av dette togmateriell på kort og mellomlang sikt. Det viktigste nå og de nærmeste årene er å stoppe forfallet ved å etablere enkle magasiner for historisk materiell på egnede lokalisasjoner. NJK og NJM har gjort en del forarbeid på dette tiltaket.

Faste kulturminner

Når det gjelder videre arbeid med Jernbanens faste kulturminner har Bane NOR fått i oppdrag å videreføre dette med faglig assistanse fra Riksantikvaren. Ut fra tidligere erfaring har vi grunn til å be KLD om å ha oppmerksomhet mot dette arbeidet. Jernbanesektorens aktører har tidligere vist liten eller ingen interesse for Jernbanens

Norsk Jernbaneklubb

Hovedstyret

kulturhistorie og NJK har fått føle det direkte i mange sammenhenger. Jernbanesektoren er i en presset situasjon hvor det er krevende å prioritere eget sektoransvar og vi har erfart at man ønsker å redusere pengebruken på kulturminner så mye som mulig.

Det nasjonale nettet blir vanskelig tilgjengelig for historiske tog i fremtiden. Men Riksantikvaren har fredet deler av Tinnos- Rjukanbanen og Numedalsbanen som bør kunne bli avgjørende ressurser for historiske tog.

Strekningen Hjuksebø-Notodden-Tinnoset- Rjukan blir eneste mulighet i fremtiden for å kunne kjøre med elektriske lokomotiver og vogner med pantografer, kontaktledning og dagens signalsystem i Norge.

Numedalsbanen fra Kongsberg til Rødberg gjennom et «uspolert» vakkert dalføre og med de fleste kvaliteter ved norske jernbaner på plass, blir eneste mulighet til en innenlands strekning av noen lengde der historiske tog kan tilby en togreise som i gamle dager. Disse to strekningene må inngå i langsiktige verneplaner for jernbanen i Norge og rustes opp til kjørbar status for veterantog og dresinutleie på noe sikt.

NJK har foreslått overfor Riksantikvaren en landskonferanse om jernbanens kulturminner der alle berørte interesser deltar, a la fartøyvernets konferanse på Isegran i 1984. Med godt funderte utredninger og bred deltakelse bør det være mulig å få til en enighet om de vesentligste rammene for dette kulturminneområdet. Ikke en alle-slåss-for-sitt konferanse, men en samlende konferanse om vårt felles interessefelt. NJK bidrar mer enn gjerne. Vårt innspill til Riksantikvaren i forbindelse med nye bevaringsstrategier vedlegges.

Per Frode Hove

Leder Norsk Jernbaneklubb

Anders Baalsrud

Nestleder Norsk Jernbaneklubb

Vedlegg:

Innspill til Riksantikvaren om bevaringsarbeidet.

Mottakere kopi:

Samferdselsdepartementet

Kulturdepartementet