



Norsk Jernbaneklubb

Hovedstyret

Riksantikvaren
Postboks 1483 Vika
0116 Oslo
postmottak@ra.no

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/

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

Deres ref:

Vår ref.:

Oslo, den: 01.12.2022

Innspill til Riksantikvarens forslag om en overordnet bevaringsstrategi for Norge.

Norsk Jernbaneklubb takker for mulighet til innspill til dette viktige arbeidet som RA har gjort og gjør med et forslag til en overordnet bevaringsstrategi. Forslaget gir en mulighet til å gå gjennom hele det norske kulturarv-bildet med friske øyne. I tillegg til at vi daglig produserer ny kulturarv er det også deler av den eldre kulturarven som kanskje i realiteten er ny og kanskje oversett.

Momenter til en overordnet bevaringsstrategi

I Norge handler jernbanens kulturminner tradisjonelt lite om tog, men mer om stasjoner, infrastruktur og andre faste kulturminner og gjenstander. Dette er et særegent nasjonalt trekk, helt ulik situasjonen i mange av våre naboland, der lokomotiver og luksusvogner er de viktigste og ofte ikoniske representanter for jernbanens kulturarv.

Allerede i jernbanens barndom finner vi dokumentasjon som tyder på tidlig interesse for jernbanens kulturhistorie i Norge. Hvis man blar i Fortidsminneforeningens årbøker, finner man artikler om stasjoner og dere arkitektur og funksjon. Man er opptatt av selve bygningen, slik som man er av barfrøstuer og stavkirker. Man er opptatt av dagliglivet på stasjonen, stasjonshager, hushold, priveter og uniformer som er kommentert og avbildet. Det hender også at man på bildene ser et lokomotiv eller et tog som har forvillet seg inn på stasjonen.

Men togene er helt uten kommentar i artikkelen, som om de er ikke-gjenstander, som egentlig bare er i veien. Dette til tross for at det kan dreie seg om et identifiserbart bevegelig kulturminne i form av et damplok, laget på Hamar Jernstøperi for de norske svingete, bratte og spinkle skinneganger.

Samme inntrykk får man nå man blar i en bredt anlagt kunnskaphefte om jernbanens kulturminner, uten et ord om tog, som NSB lagde på 80-tallet. Bane Nor gjør for tiden en gjennomgang av «Jernbanens kulturminner» uten å nevne tog i det hele tatt.

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*.

I Norge har med andre ord jernbanens kulturminner vært alt annet enn tog. Det er kanskje mangel på en overordnet norsk kulturarvstrategi som er den underliggende årsak til at det er slik. En overordnet norsk bevaringsstrategi er kanskje verktøyet vi trenger for å få å rette opp dette bildet.

Lenge var også kystkultur og fartøy heller ikke med i den norske kulturarven og båthus og naust var enkle simple plankehus uten bevaringsverdi. Men stavkirken oppi bakken derimot... Heldigvis våknet Norge på 80-tallet og fikk etablert imponerende system og arbeider med kystens kulturminner, inkludert bevegelige kulturminner på sjø. Den drivende kraften var at Norge først og fremst var en kystnasjon, men som paradoksalt nok var overskygget av innlandets og bygdenes eiedomsforhold til det «ekte norske».

Jernbanens kulturminner er i dag i samme situasjon som fartøyvernet var på 70-tallet. Man må da, på samme måte som for kystkulturen, spørre seg om hvor stort avtrykk jernbanens kulturminner skal ha i en overordnet norsk bevaringsstrategi. Hva skal vi ha igjen av jernbanens kulturarv i fremtiden, f.eks om 50 år?

Et utgangspunkt for svaret må være hvilken betydning jernbanen har og har hatt i Norge. Jernbanen er det første, største og fremdeles eksisterende teknisk – industrielle – politiske–geografiske og økonomiske prosjektet den norske staten påtok seg fra siste del av 1800-tallet. Jernbanen la mer enn noen annen samfunnsaktør grunnlaget for oppbygging av den norske staten når det gjelder geografi, bosetting, telegrafi-telefoni, person- og sikkerhetsreglement, velferd og arbeidstakerrettigheter. Jernbanen bygde den moderne norske staten ved å være det dominerende transportsystem fra 1870 til et stykke ut på 1950-tallet da veier og biler begynte å ta over. I så måte skal jernbanen fortjene et ganske prioritert og synlig element i den norske kulturarven.

Et annet utgangspunkt for svaret er spørsmålet: Hva vi har igjen av jernbanens kulturarv og hvor mye er truet og hvorfor, og hvilken hastegrad vi har for tiltak? Her vil vi henvise til Jernbanedirektoratets rapport del 2 om bevaring av jernbanens rullende materiell. Vi kunne også vise til eksempler på unike kulturminner som ble meningsløst destruert av jernbanens aktører som verken hadde kulturbevissthet eller allmenndannelse til å bli overlatt et kulturhistorisk sektoransvar. Vi må derfor ta vare på det meste av hva vi har igjen og ha en plan for at fremtidige generasjoner kan få muligheten til velge.

Dagens dramatiske situasjon for jernbanens kulturarv er erkjent av mange og nedfelt i Hurdalserklæringen. Situasjonen er trolig vel kjent for RA. Dette gjelder ikke bare tog men også faste kulturminner og gjenstander.

Jernbanesektoren er ikke lenger statlig styrt, men omorganisert og fristilt, slik at aktørene i sektoren har kunnet sette sektoransvaret for kulturminner til side. Økonomi er en årsak, men neppe avgjørende i og med at aktuelle kostnader knyttet til kulturarven vil være knapt synlige i virksomhetenes store budsjetter. En annen forklaring er at kulturpolitisk forståelse ikke står spesielt sterkt i de ingeniør- og økonomdominerte miljøene i sektoren. Dette gjelder både trafikk-aktørene men også infrastruktur selskapene som Bane Nor og Bane Nor Eiendom AS. Sentrale bestillinger og incentiver til sektoren spiller også inn. Tidligere statlig sektor måles på helt andre ting enn kulturminnevern. Aktører som NJK, som er avhengig av tilskudd og velvilje fra sektoren, har således mistet hjelp og støtte eller som man må betale for i den grad den er tilgjengelig.

Når de eksisterende bevaringskategoriene blir avløst av nye bevaringslogikker håper NJK at man får en gjennomgang av bevaringsbehovene og -argumentene på kulturminnefaglig grunnlag uten bindinger til detaljer som i eksisterende lovverk. Kulturarv skal etter NJKs oppfatning vurderes faglig og uavhengig av lovverk. Dagens

kulturminnelov har på detaljnivå ekskludert viktig kulturarv som dermed ikke er definert som bevaringsverdig og støtteberettiget. Bevegelige kulturminner, untatt fartøy, er en slik kategori. Vi får nå muligheten til å «dele ut kortene» på nytt.

Vi tenker at RAs nye rolle som direktorat må innebære at RA i mindre grad skal være utøver og tildeler basert på vedtatt politikk, men mer en faginstans som skal vurdere kulturminnevernet på faglige premisser. Videre håper NJK at ny Kulturmiljølov med forskrifter vil gi hele kulturarvfeltet større frihet til selv å definere og ta ansvar og kunne bruke frivillighet og næringsvirksomhet som legitime og nødvendige elementer i bevaringsarbeidet, i tråd med Kulturmiljømeldingen.

Overordnet bevaringsstrategi – noen utfordringer

Innføring av nye bevaringsstrategier er krevende, ikke minst fordi ønske om forutsigbarhet er et tydelig krav fra dagens støtteberettigete miljøer. I den grad man ikke kan regne med økte bevilgninger til kulturarv i Norge (som har en av Europas laveste %-innsats på dette feltet), må nødvendigvis de nye strategiene medføre en refordeling. Tanken er at næringsvirksomhet og frivillighet skal brukes som ressurs og kanskje underforstått supplere og kanskje erstatte faste ansatte. Det skal bli spennende å se hvordan dette vil slå ut. Frivillighet og næringsvirksomhet er viktig for bevaringsarbeidet og er eksplisitt trukket frem i Stortingsmeldingen. Men det gjenstår å se i hvilken grad de frivillige stiller opp, blir mottatt og kan bidra også innenfor det som tradisjonelt har vært fagpersonells oppgaver.

Kulturvirksomheter som er ferdige med investeringsfase og godt over i drift må akseptere en refordeling av støtte til andre som ikke er i samme situasjon, ofte som en konsekvens av dagens bevaringspolitikk. NJK har sett tendens til at støtteberettigete virksomheter innenfor f.eks. teknisk-industriell kulturarv vil «trekke stigen opp etter seg» og ta til orde mot å dele støtten med andre. Hvis de lykkes med dette vil det kunne vanskeliggjøre introduksjonen av nye bevaringsstrategier og forlenge eksisterende skjevheter i dagen bevaringspolitikk. NJK vil i så fall angripe slike skjevheter politisk, men ønsker at dette kan løses innenfor et solidarisk kulturarvfelt.

En overordnet strategisk tenkning fra RA sin side tror vi vil kunne bidra til et mer samlet nasjonalt grep om jernbanens kulturminner, uavhengig av om vi snakker om fredning, vern, vedtak eller andre forhold. I frivillighetsåret 2022 er det flere prosesser på dette feltet som bare i noen grad kommuniserer med hverandre. I tillegg til RAs egen prosess med nye bevaringsstrategier:

- Bane Nord gjør et arbeid med jernbanens kulturminner (i realitete bare med faste kulturminner og gjenstander).
- Jernbanemuseet arbeider med Landsvernplan for rullende materiell med et musealt perspektiv.
- Jernbane-direktoratet har gjort en gjennomgang av finansielle behov for bevaring av togmateriell togmateriell (utløst av Hurdalserklæringen, 2 delrapporter og et budsjettforslag til statsbudsjettet for 2023, SD post 76).
- NJK forhandler om trafikkeringsavtaler, godkjenninger og tekniske-juridiske spørsmål med flere instanser i jernbanesektoren for muligheten for fremtidig trafikk på det nasjonale jernbanenettet for historiske tog.
- NJK arbeider sammen med lokale krefter som arbeider med fredete miljøer som Numedalsbanen, Tinnosbanen og Jernbaneverkstedet på Hamar.

Tematiske bevaringsstrategier, deltema mv.

Det er kanskje tenkt slik at overordnet bevaringsstrategi bare skal ha en generell utforming som bare berører noen overordnede prinsipper. Noen poenger har vi berørt ovenfor. Da blir det kanskje de tematiske strategiene og undeliggende deltema som skal sortere og definere utfordringene og virkemidlene.

De syv konsoliderte jernbanemuseene representerer viktige deler av jernbanens historie. De er økonomisk bærekraftige, men har utfordringer med hensyn til vedlikehold på materiell. Men bare to av museene viser normalspor jernbanedrift, begge med damp eller diesel trekkraft. Vi tenker at disse etablerte miljøene er selvgående innenfor dagens ordning uten å være særlig avhengig av RAs bidrag.

Ingen av de konsoliderte museene viser elektrisk jernbanedrift med kjøretråd og elektrisk trekkraft. Denne jernbanehistorikken er det ikke noen nasjonal strategi for. Et stykke inn i fremtiden vil jernbanen bare drives av hydrogen eller batteridreven trekkraft. Tinnos – Rjukanbanen er det naturligste og eneste sted i Norge som kan realisere og ta vare på et teknisk kulturminne som elektrisk jernbanedrift med kjøretråd, til og med på en fredet jernbanestrekning.

De konsoliderte museene Krøderbanen og Gamle Vossebanen, som i dag kjører damplok på egen strekning, vil heller ikke kunne vise stordrift på det nasjonale nettet med våre to stordampere, slik som vi så på Dovrebanejubileet. Det vil heller ikke bli mulig å se damptog på det nasjonale nettet om ikke lenge på grunn av digitalisering av togstyringen. Jubileumsturen er kanskje siste gang et slikt tog var å se på det nasjonale nettet.

Det er bare Numedalsbanen som kan være sted for stordrift med damp kan vises om 50 år, gjennom Norges mest originalt bevarte dalføre, spekket med kulturarv, og med lange rette jernbanestrekninger, der historiske tog kan levere en lengre jernbanereise. Banen er til overmål fredet, så her er det bare å følge opp tidligere vedtak. Numedalsbanen kan bli en del av kulturmiljøet Numedal, som kan representere et uberørt hoveddalføre med en original fredet jernbanestrekning i drift. I dag ligger strekningen og vansmekter slik at den i stedet for å være et kjent og vakkert landskapelement er et symbol på henfall og feilslått kulturminneforvaltning.

Tinnos-Rjukan banen og Numedalsbanen vil derfor være naturlige deltemaer, ikke minst fordi RA er involvert allerede. NJK har etablert en verkstedavdeling i Notodden som kan være et viktig ledd for videre arbeid innenfor Verdensarven i Telemark. Tinnosbanen, Numedalsbanen og Krøderbanen ligger i samme del av Norge, med jernbaneforbindelse og kan til sammen bli et miljø der storfriftsfordeler på vedlikehold personell og markedsføring kan bli et avgjørende viktig tiltak for levende jernbanekultur i Norge.

En nødvendig tematisk bevaringsstrategi: Levende historiske tog på det nasjonale jernbanenettet.

Historiske tog har vært NJKs viktigste bidrag til jernbanens kulturvern siden starten i 1969. Aktiviteten har vært helt drevet av frivillige uten statlig eller annen støtte. Aktiviteten er pr 2022 truet av sviktende økonomi, byråkratiske og tekniske hindere for gjennomføring av drift og sviktende mulighet til å beskytte togmateriellet for henfall fordi det står utendørs året rundt, eksponert for vind og vær. Da forsvinner er kjært element i det norske landskapet for godt. Vi mister et synlig kulturminne i strid med befolkningens rett til egen kulturhistorie.

Lokomotiver og vogner er «jernbanemateriell» og kan som sådan «bevares» som døde objekter i et museum. Et tog derimot, er en hendelse, en opplevelse, som en våre nestorer i NJK uttalte i et beåndet øyeblikk. Toget er enn tid-og steds bestemt sammensetning av «jernbanemateriell» og passasjerer som beveger seg langs en kanskje mer en 100 år gammel trase som forlengst er en del av kultulandskapet og med mennesker som opplever en reise i andre omgivelser og med andre formål enn ren transport.

NJK har via sin driftsgruppe Norsk Museumstog NMT etablert en mulighet for å ta vare på og bruke historisk jernbanemateriell på det nasjonale nettet. En spesiell situasjon for Norge er at vi har, ulikt situasjonen i resten av verden, en rimelig stor samling av teak passasjervogner og hvor flere av dem er istandsatt for trafikk. NMT og NJK har sammen med en privat aktør etablert et selskap Historiske Togreiser AS, som i samarbeid med en kjent restaurantør har kunnet tilby slike spesielle, kulinariske jernbanereiser i Norge.

Aktiviteten til historiske Togreiser passer som hånd i hanske med føringen i Kulturmiljømeldingen at næringsvirksomhet og frivillighet skal, sammen med fagkunnskap, være en del av bevaringsarbeidet av kulturminner.

Her er det viktig å være klar over at det innenfor bevegelige kulturminner er de frivillige som i stor grad representerer fagkompetansen. For jernbanens kulturminner er dette fremtredende. NJK har vært og er en uvurdelig bidragsyter, også faglig, til dette kulturminnefeltet og har etterhvert fått anerkjennelse for det også fra f.eks. Norsk Jernbanemuseum NJM.

Tilbudet fra Historiske Togreiser har vært populært og har kunnet vise at bruk av levende kulturminner kan være kommersielt bærekraftig og bidra til formidling og vedlikehold som ellers ville måtte fullfinansieres på annen måte eller, som mest vanlig, ikke utføres i det hele tatt. Uten dette initiativet ville tog materiellet som er rundt 100 år gammelt, ikke eksistert i dag.

Etter oppslippet etter pandemien har Historiske Togreiser fått rekordmange forespørsler om reisemuligheter for sesongen 2022 og 2023. Men virksomheten har møtt vanskeligheter og blitt motarbeidet på flere plan, slik at sesongen 2022 og trolig 2023 vi bli uten drift.

For å løse dette er utfordringsbildet så stort og sammensatt at det må løftes opp til et nasjonalt bevaringsstrategisk tema med med bidrag fra flere departementer og aktører. Noen hovedutfordringer:

- Jernbanens bevegelige kulturminner er ikke alltid lett å definere til et geografisk definert kulturmiljø så lenge de er satt til å kunne brukes og hensettes hvor som helst på det nasjonale nettet. Jernbanenettet er «miljøet». Virksomheten må her kunne få en praktisk ordning a la den vi har for fartøy.
- Bevaring ved bruk -strategien gir også noen utfordringer som er felles for hele kulturmiljøfeltet, nemlig motsetningen mellom det museale thensynet til historisk korrekthet og de hensyn man kan eller må ta av hensyn til bruk og atraktivitet ved kulturminnet. Den internasjonalt aksepterte Riga-erklæringen, som omhandler strategi for bevaring av historisk jernbanemateriell, må derfor modifiseres noe, slik at vi har anledning til å tilpasse noe av det historisk togmateteriell til hensynet til opplevelser for publikum på slike reiser, inkludert fasiliteter for matservering, universell utforming osv. Tisvarende må jernbanestrekninger til musealt formål

tillates å bygge sikre og vedlikeholds-enkle spor, selv om de strengt tatt ikke er tidriktige. Historisk jernbanemateriell slites mindre på gode justerte spor.

- Historiske togreiser og Norsk Museumstog trenger et sted å kunne organisere turer ut fra der det er oppbevarings- og vedlikeholdsmuligheter for materiellet og muligheter for personellet til f.eks klesskift, forberedelse av turene og overnatting. Stedet må ligge ikke for langt fra hovedmarkedet, dvs Oslo.
- Virksomheten trenger også en løsning på kravet til ECM for materiellet, som innebærer at en kompetent leverandør skal ha ansvar for og garantere trafiksikkerhetskrav til materiellet. ECM er hjemlet i EU-krav som er innført i forbindelse med jernbanepakke 4. Virksomheten vil trolig på sikt måtte etablere seg selv som ECM.
- Virksomheten trenger mulighet for verkstedtjenester særlig for lokomotiver der etablerte kommersielle leverandører er i ferd med å miste teknisk kompetanse på de historiske materiellet. Også dette må frivilligheten etablere selv, i tråd med tilsvarende utfordringer for fartøy og etablering av fartøyvernesentrene.
- Virksomheten må sikre trafikkeringsadgang med forutsigbarhet og rettigheter på linje med andre jernbaneselskap. Dette er bare i noen grad situasjonen i dag.
- Virksomheten må kunne disponere trekraft med ERTMS teknologi for å kunne trafikkere det etterhvert helt digitale jernbanenettverket i Norge.

Flere av disse utfordringene er kommet til ved politiske prosesser der konsekvenser for historisk trafikkeringsmulighet og jernbanens kulturminner ikke en gang er vurdert. Situasjonen er et symbol på at jernbanesektoren fra Samferdselsdepartementet og videre ut i virksomheten ikke kan overlates ansvaret for egne kulturminner uten et vesentlig bidrag og kontrollelement også fra KLD / RA og KU.

Og ikke minst fra frivilligheten representert ved NJK. Situasjonen kan ikke løses via etablerte løsninger for søknader og annen støtte til arbeidet, men må løftes med grep å la det som ble gjort for fartøyvernet i 1984. Man bør istedet for støtteordninger etablere incentivordninger der aktivitet utløser midler på en slik måte at frivilligheten kan arbeide langsiktig og forutsigbart. Rekrutteringen er helt avhengig av forutsigbarhet slik at frivillige kan være sikre på å se varige resultater av eget arbeid. Dette er hovedproblemet i dag for situasjonen for frivilligheten. Vi viser her til innspill datert 20.10.21.

NJK arbeider for å kunne vise historiske tog også i fremtiden via sine underenheter Norsk Museumstog NMT, Historiske Togreiser AS, Museet Gamle Vossebanen, Stiftelsen Krøderbanen, Stiftelsen Norsk Jernbanearv og lokale drifts- og verkstedgrupper. Arbeidet er mer krevende nå enn tidligere av flere årsaker. Virksomheten er samlet sett stor og vi ønsker fortsatt å være en sentral ressurs i arbeidet med den norske jernbanearven.

Med hilsen

Anders Baalsrud
Nestleder Norsk Jernbaneklubb
Styremedlem Stiftelsen Norsk Jernbanearv

Vedlegg: Innspill til RA datert 20.10.21