



amcar

Vår dato: 30. januar 2019

Vår ref.: HOJ/SCH

Det Kongelige Klima- og Miljødepartement

P.O. Box 8013

0030 OSLO

Deres ref. 18/1422- Innspill Kulturminnepolitikk

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) og American Car Club of Norway (AMCAR) ønsker å komme med felles innspill til stortingsmeldingen om kulturminnepolitikk, Meld. St. 8 (2018-2019) kalt «Kulturens kraft – Kulturpolitikk for fremtida». Dette med bakgrunn i at begge organisasjoner har sammenfallende syn i den aktuelle saken og felles formål i sitt daglige virke.

AMCAR ble stiftet i 1975 og teller om lag 33.400 direkte og indirekte medlemmer, samt 121 tilsluttede klubber. LMK ble stiftet i 1979 og teller om lag 50.000 indirekte medlemmer gjennom 141 tilsluttede klubber. Totalt organiserer vi over 80.000 kjøretøyentusiaster og over 260 kjøretøyklubber, særforbund, stiftelser, private museer, lag og foreninger. I praksis innebærer dette den store majoriteten av det norske kjøretøyhobbymiljøet. Dette miljøet er basert på frivillighet og privat finansiering, følgelig mottar vi p.t. ingen offentlige tilskudds- eller støtteordninger.

LMK er også tilknyttet Norges Kulturvernforbund samt Frivillighet Norge, og blant hovedpunktene i forbundets Strategi- og handlingsplan er nettopp å heve anseelsen til motorhistoriske kjøretøy i Norge og få en aksept og forståelse for at rullende materiell er kulturvern på lik linje med bygnings- og fartøyvernet.

Begge organisasjonene har siden oppstart hatt fokus på bevaring og ivaretagelse av kjøretøy som et av sine formål. I dette ligger også ivaretagelse og formidling av et kjøretøys historie.

Innenfor segmentet bevaring ligger også en hel del immateriell kulturarv i form av håndverk og tradisjoner – kompetanse som helt eller delvis er i ferd med å forsvinne.

Kjernen i dette innspillet handler derfor om kulturformidling, og et nasjonalt ansvar om å formidle til dem som kommer etter oss, hvordan kjøretøy har vært med å utvikle landet. Videre tilkommer den historiske betydningen enkelte kjøretøy har hatt for Norge som nasjon.

Bakgrunn

Museer i Norge sliter ikke sjeldent med utfordringer knyttet til ressurser. Dette gjenspeiler seg gjerne i samlingens tilstand, eller ved at man hele tiden drar på et etterslep i forhold til sikring, konservering og restaurering av de objekter og den historie man er satt til å forvalte. Mye av det materiellet offentlige instanser besitter blir også, som en følge av overnevnte årsaker, stuert vekk på magasiner og lagre slik at disse ikke kan være til glede for allmenheten.

LMK og AMCAR representerer det vi liker å kalle amatørkulturvernet i Norge, i hvert fall hva historiske kjøretøy, eller formidlingen av «kultur på hjul» angår. Organisasjonenes prinsipale syn forankres i at noen «har brydd seg om å ta vare på», og derfor kan historien fortelles og dokumenteres også for kommende generasjoner.

I grensesnittet, som oppstår mellom nytt og gammelt, har vi en viktig plass. Kultur bevares, og et løpende vern av kulturhistorien gjennom både materiell og immateriell kulturarv sikres. Våre medlemmer starter gjerne med et objekt, som tilhører det vi definerer som nyere fortid. Etterhvert som tiden skrider fram, konserveres objektene med omhu og kjærlighet gjennom interesse. Interessen kultiveres, forsterkes og sikres gjennom det sosiale nettverket av kompetanse, som oppstår i våre klubbmiljøer.

Det faktum at denne prosessen sikrer utallige historisk viktige og kommende interessante objekter gjennom perioder de normalt ville gått tapt, kan ikke underkjennes. I denne overgangsfasen er det ikke naturlig at disse objektene kommer i det organiserte kulturvernets, eller museenes søkelys.

Derfor er det viktig at vi i Norge, forankret ved lov eller forskrift, sikrer ivaretagelsen av en del kjøretøy, som gjennom eierskap, design, opphav eller på annet vis formidler norsk historie og kultur.

Landet vårt har en utfordrende geografi med store avstander og et stadig skiftende klima. Derfor har kjøretøy, og spesielt bil, buss og lastebil, spilt en viktig rolle med tanke på samfunns- og kulturutvikling.

Frem til rundt 1910, forflyttet nordmenn seg helst over mindre avstander på land med hest og kjerre og lengre med båt langs kysten. Vår plass i «utkantene av Europa», vår topografi og lave befolkningstall skapte begrensninger for utbygging av jernbane, som enklere ville knyttet landet sammen. I andre land med mindre utfordringer knyttet til topografi og klima og ofte tettere befolkning, så man tidligere et godt utviklet jernbanenett.

Selv om dampskip hadde en avgjørende betydning for vår utvikling og folkeopplysning, var det først da bilen kom at inneklemt dalstrøk for alvor ble koblet til resten av Norge. By møtte land, dialekter ble utvekslet og utvasket, mulighet for jobb og utdanning ble utvidet, handel og tjenesteytelser ble utvidet og utviklet etc. Utfordringer knyttet til topografi var lettere å overvinne med veier enn jernbane. Derfor fikk motorisert landbasert gods- og persontransport enorm betydning for utviklingen av det norske samfunnet som vi kjenner det i dag. Bilismens betydning kan ikke utelukkes når historien fra år 1900 og utover skal formidles.

Presentasjon og innhold i en formidling fra denne kulturelle utviklingen sier mye om oss som nasjon. Vår kultur og felles historie skaper også vår identitet. Dette bidrar til å forstå hvem vi er, hvor vi kommer fra og hvor vi vil. I praksis blir dette en sikring og bevaring av enkelte historier og gjenstander i et evighetsperspektiv – en viktig del av vår felles nasjonale kulturarv. Kjøretøy er en betydelig del av denne kulturelle verdikjeden, og de må kunne sikres for fremtidige generasjoner ved lov/forskrift.

Status i dag og betydning

Norge mangler i dag en lov eller forskrift som åpner for verning gjennom fredning/listeføring av kjøretøy. Slikt lovverk er allerede etablert i andre land. Gjennom mulighet for fredning/listeføring av kjøretøy, på lik linje med kulturminneloven fra 2000 som også omhandler fartøy, vil vi kunne sikre historiske hendelser og tradisjoner. Dette i tilfeller hvor kjøretøyet, som norsk kulturminne, inngår som en vesentlig del av en større helhet eller i en historisk sammenheng. Slik sikres en mer konkret formidling av landets utvikling og spesielle hendelser i vår historie. Derfor mener AMCAR og LMK at arbeidet med en ny kulturminnepolitikk, gjennom en ny og etterlengtet kulturminnemelding, må innbefatte vern og fredning av enkelte motorvogner og rullende materiell som beviselig har særlig historisk betydning for Norge som nasjon.

Forskrift om innførsel og eksport av kulturgjenstander, endring 1. januar 2007 nr. 1 er i praksis det eneste form for vern som kan benyttes på kjøretøy i dag.

§1: "Formålet med forskriften er å sørge for at kulturgjenstander beskyttes mot ulovlig eksport og import. Forskriften skal bidra til å avgrense ulovlig omsetning av kulturgjenstander og sikre dokumentasjon og kunnskap om de kulturgjenstander som tillates ført ut av landet". Videre definisjon § 2 e) "Motorvogner, luftfartøy, artilleriskyts og skinnegående materiell eller deler og tilbehør av slike fra før år 1950 og båt eller deler av slike eldre enn 50 år". Kap. II § 3 "Uten skriftlig tillatelse er det etter lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 23 forbudt å føre kulturgjenstander ut av landet".

Det er Norsk Teknisk Museum og Forsvarsmuseet som er forvaltningsorganer for objekter omfattet av denne loven. Dessverre kjenner ikke AMCAR eller LMK til at de ovennevnte institusjonene har praktisert lovverket. Derimot kjenner vi så altfor godt til at det ruller historisk interessante kjøretøy, som er både 50 og 100 år gamle over riksgrensen, i feil retning - uten eksporttillatelse eller utfordring fra lovens forvaltere.

Vi opplever at tidligere norske kjøretøy med interessant historie finnes i utlandet med portrett av Kong Haakon VII på veggen bak. Et kjøretøy, som tilhørte søstrene på Sælid gård der kongen overnattet under flukten i 1940 etter sitt «nei» til okkupasjonsmakten, befinner seg nå i utenlandsk eie - noe det etter vår mening ikke burde. Bilen Kongen kjører i filmen "Kongens Nei", en blå 1930 Lincoln, finnes fortsatt i Norge. Det er ikke Kong Haakon's første bil, men den eldste eksisterende bilen som har tilhørt vårt kongehus. Denne bilen er et eksempel på et kulturminne med historisk signifikans som burde omfattes av et fredningsvedtak – dersom en aktuell lovhjemmel hadde eksistert. I dag er det ingenting som i praksis hindrer nåværende eier fra å selge bilen ut av landet, destruere den eller bygge den om.

Med få unntak ivaretas i dag de fleste motorhistoriske kjøretøy av private personer, lag eller foreninger. Mange kjenner sitt ansvar og ønsker ikke å selge kjøretøyet sitt ut av landet fordi man erkjenner kjøretøyet's plass i vår historie. Uten konkret lovhjemmel knyttet til fredning/listeføring og et aktivt forvaltningsorgan tildelt gjennomføringen av dette - står vi uten garantier for at kjøretøyhistoriske objekter forblir ivaretatt eller forblir i Norge.

Et lovverk som praktiseres og et forvaltningsorgan som jobber proaktivt mot de kjøretøyene som har størst historisk og kulturell verdi vil kunne forhindre uønsket eksport av kulturminner.

Oppfølging av tidligere vedtak

I Odelstingets proposisjon nr. 50 (1998-99) i forkant av lovendringen av Lov om kulturminner (kulturminneloven) § 14a. som omhandler fredning av båter, vedtatt i 2000, var det anført følgende under pkt. 4.6.3:

«Departementet mener det kan være behov for å innføre fredningshjemmel for andre løse kulturminner enn båter. Departementet ønsker imidlertid å vinne erfaring med fredning av båter før det eventuelt blir aktuelt å foreslå bestemmelser om fredning av løse tekniske kulturminner som motorvogner, veg- og jernbanemateriell m.v.»

Vi merker oss at Statens Vegvesen på det tidspunkt - for 19 år siden - påpekte at det i samferdselshistorisk øyemed ikke var riktig med bare et vern av fartøyene. AMCAR og LMK bifaller dette synet og fremholder at vi er ikke alene om et ønske om en kulturminnepolitikk, som også inkluderer motorkjøretøy. Vi påpeker at det tidligere er lagt føringer for å inkludere kjøretøy og annet rullende materiell i Kulturminneloven. Herunder begrepet rullende materiell kommer motorvogner, motorsykler og utstyr som naturlig faller sammen med disse, eksempelvis tilhengere.

Aktuell forvaltning

Vi har med en viss bekymring over et lengre tidsrom iaktatt at organet som forvalter den delen av forskriften om utførsel og innførsel av kulturgjenstander som omfatter kjøretøy, Norsk Teknisk Museum, ikke har stoppet eksport ved å støtte seg til §2e som nevnt over. Vi foreslår derfor at ansvaret for forvaltningen av Kulturminneloven som omfatter innførsel og eksport av motorvogner, motorsykler og utstyr som naturlig faller sammen med disse, legges til fagmiljøet rundt det nye Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer, eventuelt i samarbeid med kompetansen som finnes i LMK og AMCAR. Den største kompetansen omkring kjøretøy finnes utvilsomt innenfor rekkene til LMK og AMCAR.

Hva angår endring av eksisterende lovverk til også å omfatte fredning/listeføring kjøretøy, er vi av den oppfatning at forvaltning legges på fylkesnivå, på lik linje med fartøy.

Omfang

LMK og AMCAR anslår mengden av kjøretøy som kvalifiserer til vern/fredning i Norge som begrenset. Eksempler på kjøretøy som vil kunne vurderes omfattet av et nytt lovverk/forvaltningspraksis vil være kjøretøy av historisk signifikans, kjøretøy med tilknytning til fredede miljøer og kjøretøy bygget i Norge. Herunder tilkommer karosserier bygget i Norge som representerer tidsepoker i norsk industri, håndverk og design samt øvrige særlig spesielle kjøretøy. Dette underlagt en nominaldefinisjon av historiske hendelser og tradisjon hvor kjøretøyet som norsk kulturminne utgjør en vesentlig del av en helhet eller sammenheng.

De fleste kjøretøy som vil være omfattet av et vern- eller fredningsvedtak er i oftest god stand og representerer således begrenset økonomisk byrde for det offentlige.

Konklusjon

LMK og AMCAR mener at vi gjennom dette innspillet har gitt en kortfattet, velfundert og konkret redegjørelse for mangelen av og behovet for et særskilt vern av motorhistoriske kjøretøy i Norge som bør omfattes av et fremtidig lovverk/forvaltningspraksis knyttet til kulturminner. Videre observerer vi at kulturminnepolitikken i dag innbefatter et særlig vern av veier, utstyr til bygging av vei og bygninger som var oppført for å betjene de behov norske kjøretøy hadde.

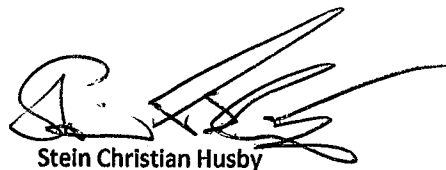
At vi har funnet det formålstjenlig å ivareta spesiell infrastruktur av historisk betydning rundt utviklingen av samferdsel og kjøretøy i Norge er bra. Vi mener derfor at vårt forslag til utvidelse av kulturminnepolitikken og kulturminneloven er en naturlig forlengelse av den lov og politikk vi allerede har i dag.

Vi håper både Klima- og miljødepartementet, Kulturdepartementet, Kulturrådet, Riksantikvaren og Kulturvernorganisasjonene deler vårt syn, og anerkjenner verdien av rullende kulturminner. Som organisasjoner med særlig formål og kunnskap om å ivareta kjøretøy og den kulturelle historien rundt dem, ser vi frem til videre behandling av saken. Begge organisasjoner stiller seg disponible i en videre prosess med arbeidet for å etablere et vern av kulturhistoriske kjøretøy i Norge.

Med vennlig hilsen



Hildeberg Ove Johansen
For Amcar



Stein Christian Husby
For LMK