



Norsk Jernbaneklubb

Museet Gamle Vossebanen

Klima- og miljødepartementet

Postadresse: Postboks 638 Sentrum
5807 Bergen
Kontor: Garnes stasjon
Telefon: 5591 7780
Bankgirokonto: 3411.29.16239
Organisasjonsnr.: 971350814
E-mail: gvb@njkk.no
Web: www.njkk.no/gvb

Saksbehandler, telefon:
Ivar Gubberud,
9166 5663

Deres ref:

Vår ref.:

Bergen, den:
22. januar 2019

Bidrag fra Museet Gamle Vossebanen (GVB) til ny stortingsmelding om kulturminnepolitikken

Vi viser til departementets brev av 30. november 2018.

Nærværende brev innledes med en beskrivelse av Gamle Vossebanens (GVB) rolle som kulturminneforvalter etterfulgt av flere innspill. Vi har forsøkt å være så konkrete som mulig. Våre innspill kan berøre mer enn ett departement. Det er vårt håp at Klima- og Miljødepartementet vil holde også i disse sakene slik at gode forslag ikke faller mellom flere stoler.

GVB – et nasjonalt kulturminne som formidles til publikum gjennom håndbåren kulturformidling

NJK-GVB er en driftsgruppe i Norsk Jernbaneklubb (NJK), som er en idealistisk og frivillig landsomfattende organisasjon. Vår visjon er å utbre interessen for nåtidig og historisk jernbane og jernbanedrift, gjennom å arbeide for at jernbanehistoriske kulturminner blir tatt vare på og holdt i drift. NJK har gjennom 50 år nedlagt nær 2 millioner dugnadstimer for å bevare de viktigste delene av vår nasjonale kulturarv på skinner. Av dette er mer enn 300.000 dugnadstimer utført ved GVB for å bygge opp og drifte veteranjernbanen Gamle Vossebanen i Bergen kommune. GVB er i dag et nasjonalt kulturminne som er fredet av Riksantikvaren og som står på Landsverneplanen for jernbanen i Norge. Museet er drevet på frivillig basis av medlemmer i NJK, og er ikke konsolidert.

Manglende finansiering – historiske årsaker

I 1997 startet Statsråden opp et arbeid i alle statsetatene for å få på plass en verneplan for hvert felt i samfunnet. Dette omfattet alt fra Kystverket, Forsvaret, Televerket, Vegvesenet og selvfølgelig også Jernbanen. Alle statsinstitusjonene har etterhvert fått å plass en landsverneplan – også Jernbaneverket/Bane NOR med en Nasjonal verneplan for kulturminner ved jernbanen. Jernbaneverket har på forbilledlig måte fått i havn en svært god landsverneplan for faste kulturminner ved jernbanen som broer, tunneler og banestrekninger. Deriblant finansieringen av infrastrukturtiltak ved fem museumsjernbaner gjennom Jernbaneverket / BaneNOR.

Norsk Jernbaneklubb, stiftet 1969, er en frivillig organisasjon som arbeider etter ideelle prinsipper for å ivareta muséalt jernbanemateriell for bevaring for framtidige generasjoner og for å vise teknisk og kulturell utvikling i denne viktige del av samfunnet. *Veterantoget på Gamle Vossebanen* startet drift i 1992 etter 12 års arbeid. Det var fram til 2019 nedlagt en dugnadsinnsats på 294.000 timer. Stasjonsanlegget på Garnes ble fredet av Riksantikvaren i 2002 og hele Gamle Vossebanen ble fredet i 2016 som en del av nasjonal verneplan for kulturminner ved jernbanen. Damplokomotiv nr 255 er fra 1913 og teakvognene er fra perioden 1887-1954. Veterantoget kjører mellom Garnes og Midttun hver søndag i sommerhalvåret. NJK er medlem av Norsk museumsforbund, og European Federation of Museum & Tourist Railways.





Det er allment forstått og akseptert at kulturminner som jernbane ikke fungerer uten museumsdrift av rullende historisk jernbanemateriell. Dette formidlingsarbeidet har hittil skjedd i regi av frivillig arbeidsinnsats på museumsbanene. Men i lys av konsolideringsprosessene ved museene de siste ti år har den frivillige innsatsen blitt redusert. Status er at det er et stort udekket etterslep på vedlikeholdssiden. Omsatt betyr dette et tilsvarende udekket behov for finansiering av historisk jernbanemateriell ved museumsjernbanene. Samlet for alle museumsjernbanene er det behov et årlig tilskudd i tilsvarende størrelse som Bane NOR bruker på museumsjernbanenes infrastruktur.

På grunn av oppsplittingen i 1996 av NSB til NSB-BA og Jernbaneverket - bare kort tid før Statsrådets initiativ til landsverneplan, så bad NSB i et brev til Stortinget om å bli fritatt fra økonomisk samfunnsansvar for historisk jernbanemateriell, og Stortinget aksepterte dette i form av vedtak. Dermed kan en hevde at Stortinget og departementet overtok ansvaret for denne viktige delen av statsbedriften Norges Statsbaners historie, men at det hittil ikke er funnet en løsning – etter over 20 år. Følgelig har finansiering av vedlikehold og restaurering av museale lokomotiver og vogner falt utenfor den nasjonale verneplanen.

GVB – håndbåren kunnskap

En museumsjernbane er noe annet og mye mer enn et jernbanemuseum. Museumsjernbanen har samlinger innrettet mot rullende formidling i tråd med museumsenhets (banens) opprinnelige funksjon. I samfunnskontrakten inngår avtale om forutsigbar framføring av rullende museumsmateriell på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte til rett tid. Følgelig kreves det personale med håndbåren kunnskap om drift og løpende vedlikehold i tråd med godkjente og sikkerhetsmessig forsvarlige planer. Bygningene er i hovedsak museale bygninger tilpasset funksjonell drift av museumsjernbanen.

Samlingene av rullende museumsmateriell er i noen grad tematiske for å kunne formidle spesielle tidsepoker mer komplett. Til en viss grad er det funksjonelle museale dubletter for å kunne oppfylle samfunnskontrakten om forutsigbar drift og formidling. Til oppbevaring av musealt rullende materiell, museale gjenstander, driftsforråd og museale reservedeler er det behov for funksjonelle museumsbygninger i tillegg til museale bygninger. Om mulig bør nye bygninger tilpasses museal tematisk byggeskikk, men behov for sikker oppbevaring må prioriteres. I tillegg til det statiske jernbanemuseets bidrag, så bidrar museumsbanen med dimensjonene lys, lukt, fysisk påvirkning av temperatur og bevegelse i landskapet, formidling av håndbåren kunnskap og synsinntrykk.

Personalet på museumsjernbanen må ha lang opplæring og bred erfaring, ofte på flere områder for å kunne dekke flere funksjonelle drifts- og vedlikeholdsroller. Lønn er ofte ikke drivkraft nok, men dyp personlig interesse sikrer kontinuitet, erfaringsoppbygging og den kritisk viktige erfaringsoverføringen. I tillegg kjøpes det inn tjenester fra eksterne leverandører. Dette krever innkjøperkompetanse for å styre kontrakter, sikre kvalitet og kostnad på leveransen.

Økonomiske støtteordninger for rullende materiell (museumstogmateriell)

Bane NOR gir i dag økonomiske tilskudd til eksterne forvaltere av jernbanekulturminner som er omfattet av «Landsverneplan for jernbanens kulturminner». Denne tilskuddsordningen er avgrenset til infrastruktur. I og med at jernbanens rullende materiell ikke er fredet, avskjæres de eksterne forvalterne også fra å kunne søke Riksantikvaren om tilskudd til vedlikehold eller istandsetting. Dette antas å være den underliggende årsaken til at Riksantikvaren ikke selv følger opp bransjens ønske om for fredning av rullende materiell utover den ene banen der Riksantikvaren allerede er tungt økonomisk involvert.



Museumsjernbanene og museumstogoperatørene har behov for økonomiske støtteordninger av samme type som fartøyvernet har nytt godt av i mange år. Antallet enheter rullende materiell med behov for istandsettelse er betydelig. Gitt en forutsigbar, økonomisk støtteordning vil oppdragstakere innen feltet kunne regne med en stabil arbeidssituasjon i mange år. Dette vil bidra dels til å skape, dels til å opprettholde håndverksfag og arbeidsplasser som også vil kunne levere tjenester til det kommersielle markedet.

Forslag: Klima- og Miljødepartementet etablerer en økonomisk støtteordning for museumstogmateriell etter mønster av ordningen som er etablert for fartøyvernssentrene.

Etablering av «togvernssentre» etter mønster av fartøyvernssentrene

De norske museumsjernbanene lider under av at det verken finnes noe enkelt sted man kan henvende seg for å få utført tyngre vedlikeholds- eller restaureringsoppgaver på musealt rullende materiell. Den enkelte bane er henvist til selv å lete frem aktuelle underleverandører innenfor det enkelte fag - og styre disse. Dette fordrer at hver enkelt bane må ha tilgang på prosjektstyrerkompetanse, samtidig som oppdragsmengden sjelden er stor nok til at dette blir noen heltidsbeskjeftigelse. Den beskjedne oppdragsmengden er en direkte konsekvens av at det ikke finnes noen forutsigbar finansieringsordning. Antall materiellenheter med behov for restaurering eller omfattende istandsettelse er betydelig.

Fartøyvernets store fortrinn er at de vernede objektene – skip – med få unntak er flyttbare (seil- eller slepbare) uansett størrelse. Dermed kan de transporteres til det verftet som leverer det beste tilbudet, settes i stand der og transporteres tilbake. Unntaket er store skip som seiles på våre innsjøer – som DS Skibladner på Mjøsa og DF Ammonia og MF Storegut på Tinnsjøen. Disse er avhengige av sine egne slipper – og tilreisende håndverkere.

Museumsjernbanenes situasjon er som innsjøfartøyenes: De smalsporede banene har materiell av så beskjedne dimensjoner at det lar seg laste på bil (, båt eller tog) og transporteres til underleverandørens verksted. For de normalsporede museumsjernbanene er dette av og til umulig og uansett ekstremt kostbart. For disse er løsningen enten å demontere materiellet slik at det blir i mindre (håndterbare) størrelser, eller at underleverandøren sender personell og utstyr til vedkommende bane slik at arbeidet kan utføres der. Dette er også kostbart – ofte krevende å koordinere – og mindre effektivt.

Fartøyvernet og «Museumstogbevegelsen» har til felles at de etterspør mye av den samme kompetansen. -Trebåtbyggere/skipsbyggere/møbelsnekkere er godt kvalifiserte til å sette i stand personvogner med vognkasse av tre – noe som brukes på samtlige norske museumsjernbaner. -Platearbeidere, kjelsmeder, de som arbeider med nagling av stål – kan arbeide både på skip og på museumstogmateriell. Tilsvarende gjelder for flere andre håndverksfag. Dyktige møbeltapetserere har også et marked ved museumsbanene.

I en ideell verden ville samtlige norske fartøyvernssentre hatt sporforbindelse med Bane NORs nett. I fravær av dette foreslår Gamle Vossebanen å etablering av ett eller to «togvernssentre». Disse bør lokaliseres på en måte som gjør det mulig å transportere museumstogmateriell til og fra på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Vi snakker da om et sted med jernbanetilknytning.

Et «togvernssenter» kan med fordel ligge i nærheten av et fartøyvernssenter slik at fartøyvernssenterets håndverkerstab kan utføre oppdrag innen rimelig nærhet av sin faste arbeidsplass slik at behovet for og dermed utgiftene til reiser og overnatting holdes på et nødvendig minimum. Dette er også en god løsning for håndverkere som har familie og som derfor vanskelig kan ta lengre oppdrag borte fra hjemmet. Det er spesielt ett sted som utpeker seg: Storanaset (Arna bydel) i Bergen kommune – langs Gamle Vossebanen



Togvernsenter Storaneset - bydelen Arna i Bergen kommune:

Museet Gamle Vossebanen har en stor vognhall på stedet i dag, et stort verkstedtilbygg er for tiden under oppførelse, både Riksantikvaren og Bane NOR har bidratt til dette. Kjøretiden med bil mellom Museet Gamle Vossebanens verksted og Hardanger Fartøyvernsenter er på under 60 minutter med bil og under 90 minutter med kollektivtransport. Museet Gamle Vossebanen er svært positive til etablering av et «togvernsenter» i sitt nye verksted. Det eksisterer en operativ, normalsporet overføringsvogn for smalsporet jernbanemateriell som kan være et alternativ til bil når smalsporede materiellenheter skal transporteres til og fra. Dette vil gi en langt bedre utnyttelse av de offentlige midlene som til nå er skutt inn i verkstedet enn om det i hovedsak skal drives dugnadsbasert.

GVB har registrert at fartøyvernsentrene har utfordringer som følge av at bevilgninger som er knyttet til bestemte skip brukes opp før skipet er ferdigstilt. Dette medfører at skip forblir liggende og ta opp plass på verft eller i dokk fordi det drøyer med ny bevilgning. Dersom fartøyvernsentrenes håndverkerstab også kan utføre oppdrag ved et «togvernsenter» innen rimelig nærhet kan slike situasjoner håndteres på en bedre måte enn i dag.

En økning av den samlede etterspørselen etter håndverkertjenester som følge av at også museumstog kommer inn på de statlige tilskuddsordningene, gjør at det vil bli mulig å ta inn flere lærlinger i flere håndverksfag – og tilby arbeid til disse etter endt utdanning. Media skriver årvisst om yrkesskoleelever som sliter med å finne lærlingeplasser. Et togvernsenter vil kunne tilby flere.

Forslag: Klima- og Miljødepartementet etablerer et «togvernsenter» ved GVB etter mønster av fartøyvernsentrene. Etableringen skjer i samarbeid med aktørene innen bransjen.

Forholdet til det frivillige kulturminnevernet. Likebehandling etter loven (løse kulturminner – verneverdige skip sammenlignet med historisk jernbanemateriell)

I St. meld. nr 10 (2018-2019) om den statlige frivillighetspolitikken fremheves blant annet at regjeringens frivillighetspolitikk går ut på å bidra til at frivilligheten kan realisere sine egne mål gjennom enkle, ubyråkratiske tilskuddsordninger og åpen dialog. Det er også et overordnet frivillighetspolitiske mål å øke deltakelsen i frivillige organisasjoner og frivillig arbeid, blant annet fordi frivillig innsats bidrar til å sikre den norske kulturarven.

Restaurering, vedlikehold og ikke minst formidling og drift av rullende museumstogmaterieell er et område som engasjerer svært mange frivillige. Nøyaktig på samme måte som innenfor fartøyvernet. Ut i fra dette synes det å være en logisk selvmotsigelse at man unnlater å gjøre de lovendringer som vil likestille frivillig innsats innenfor henholdsvis fartøyvern og jernbanens kulturminnevern også når det gjelder økonomiske ytelser til restaurering og vedlikehold. Begge grupper av frivillige yter store bidrag til å ta vare på og formidle den norske kulturarven – og de gjør det for en svært billig penge.

Forslag: GVB ber klima- og miljøministeren foreslå overfor Stortinget at kulturminneloven gis en ny bestemmelse som gir hjemmel for fredning av jernbanens «rullende materieell» forstått som trekkraftkjøretøy, motor-, person- og godsvogner samt skinnegående arbeidsmaskiner.

Med kulturminnelovens § 14 a fredning av båter som utgangspunkt, kan en ny paragraf om fredning av rullende materieell gis følgende ordlyd:

«§ 14b. Fredning av jernbanens rullende materieell

Departementet kan frede rullende materieell av særlig kulturhistorisk verdi.

Fredningsvedtaket omfatter fast inventar og utstyr. Når særlige grunner tilsier det, kan også større løst inventar medtas. I slike tilfeller må hver enkelt gjenstand særskilt spesifiseres.

I fredningsvedtaket kan departementet forby eller på annen måte regulere alle typer tiltak som er egnet til å motvirke formålet med fredningen.



Norsk Jernbaneklubb Gamle Vossebanen



Vedtak om fredning skal om mulig avmerkes i [Statens jernbanetilsyns register over kjøretøy med tillatelse til ibruktagen i Norge]. Bestemmelsene i §§ 15 a og 22 nr. 4 gjelder tilsvarende. §§ 16-18 kommer til anvendelse så langt det passer.»

Formidling av museumsjernbaner og museumstog – jernbanens levende kulturminner

Skattemessige incitamenter

Ett særtrekk ved formidling av jernbanens rullende materiell (og fartøyer) er stort behov for kompetent arbeidskraft, men ofte i svært korte tidsrom. En museumsbane som kjører tog hver søndag (eller et veteranskipsrederi som påtar seg charterbåtoppdrag) trenger kvalifiserte mannskaper i tilstrekkelig antall når toget (båten) er i bevegelse, men ikke når det står (ligger) i ro før og etter endt tur. Før kjøring kreves 2-3 personer i 4-12 timer, tilsvarende i 1-2 timer etter endt kjøring. Det varierende behovet for mannskap har flere konsekvenser:

-Det er sjelden økonomisk bærekraftig å ansette dedikerte mannskaper, løsningen blir eventuelt å ansette noen i helårsstillinger som også har kompetanse til å være mannskap.

-Det er vanskelig å ansette timelønnede mannskaper, da arbeidsperiodene er sesongbetont og ikke alltid like forutsigbare. De formelle kvalifikasjonskravene, den relativt sett lange opplæringstiden som er nødvendig og sesongens totale lengde (oppstart i mai, avslutning i september) gjør at man ikke kan basere seg på skoleelever / studenter / personer på arbeidsmarkedstiltak som arbeidskraft.

Denne avhengigheten av frivillige begrenser mulighetene til å formidle, toget kan ikke kjøres så mye, så ofte eller på så kort varsel som ønskelig. De frivilliges mulighet til å delta avgjøres av flere forhold, herunder følgende: deres livssituasjon – i hvilken grad de kan bruke egen fritid på en hobby – og ikke på familien, og i hvilken grad deres arbeidsgivere er villige til å gi dem fri til tider som passer med når museumstogene skal kjøres. De færreste er økonomisk i stand til å ta fri uten lønn for å bruke fritiden på en aktivitet som er ulik de fleste andre hobbyer ved at den ofte også har en inntektsside for virksomheten (museumsbanen eller veteranskipsrederiet) man arbeider frivillig for.

Gjennom skattepolitikken er lagt til rette for at enkeltpersoner kan få skattefradrag for å gi gaver til utvalgte virksomheter. Derimot savnes en ordning innen bedriftsbeskatningen som gjør det mulig for bedrifter/arbeidsgiverne å gi egen arbeidskraft «betalt fri» for å arbeide med kulturminnevernrelaterte aktiviteter. En slik ordning vil ikke bare hjelpe kulturminnevernet; den kan også hjelpe bedriftene/arbeidsgiverne gjennom perioder med redusert etterspørsel / ledig kapasitet og således begrense behovet for mer drastiske tiltak i form av for eksempel permitteringer, reduserte stillinger eller lønnsreduksjon.

Forslag: GVB ber klima- og miljøministeren be finansministeren utrede og etablere en ordning der arbeidsgivere som lar sine arbeidstakere bruke arbeidstid innen kulturminnevernet får skattefradrag for dette.

Jernbanens immaterielle kulturarv – handlingsbåren kunnskap en forutsetning for fortsatt formidling:

UNESCO-konvensjonen om vern av den immaterielle kulturarven ble i Norge ratifisert gjennom vedtak i Stortinget, 17. januar 2007 [St.prp. nr. 73 (2005-2006)]. Immateriell kultur, eller ikke-materiell kultur, er en fellesbetegnelse for åndelige kulturytringer, så som Immateriell kultur, eller ikke-materiell kultur, er en fellesbetegnelse for åndelige kulturytringer, så som folkediktning, språk, utøvende scenekunst, sosiale skikker, ritualer, samt kunnskaper og ferdigheter knyttet til tradisjonelt håndverk. Jernbanesektoren etterspør håndverkertjenester som kan subsumeres under begrepet immateriell kulturarv, herunder fin- og grovsmeder, tørrmurere, vognsnekkere (fellestrekk med skipsbyggere/møbelsnekkere), instrumentmakere, gjørtlere (metallstøpere), metallediere, sadelmakere, sturmakere mm. – og bidrar sammen med andre sektors etterspørsel etter samme til å opprettholde og sikre rekruttering til disse fagene.



Innen jernbanens kulturminnevern er kunnskapene og ferdighetene som fordres for å utøve fagene damplokomotivfører og lokomotivfyrbøter to avgjørende forutsetninger for å kunne formidle jernbanens kulturarv. Disse ferdighetene erverves i dag gjennom opplæring og praksis ved en av de fire museumsjernbanene som benytter damplokomotiver som trekraft. Den teoretiske opplæringen skjer på skolebenken, men den praktiske opplæringen og dyktiggjøringen i faget skjer om bord på damplokomotivene. (Tilsvarende gjelder skipsfyrbøtere og maskinister på kull-, ved- eller oljefyrte dampskip.) Flertallet av de som tar slik opplæring deltar som frivillige i virksomheten.

Det er en helt avgjørende sammenheng mellom punktet «vern av operativt rullende materiell» ovenfor og en videreføring av den immaterielle kulturarven som representeres i fagene damplokomotivfører og lokomotivfyrbøter: Uten fagutøvere har det ingen hensikt å bevare damplokomotiver i operativ stand. Men fagene kan heller ikke overleve uten en fungerende læringsarena av et visst volum: Med volum forstås her følgende:

- antall operative damplokomotiver og antall driftsdager per år må være av en viss størrelse for å gi mange nok læresteder og et stort nok læringsvolum – mye praksis er en forutsetning for å bli god og sikker i utøvelsen av fagene.
- forskjellige lokomotivtyper bør være i drift for å gi variert praksis, selv om betjeningsforholdene er grunnleggende like har hver type sine særtrekk. Lokomotivene bør kjøres på flere forskjellige banestrekninger og til ulike årstider da det er en nær og direkte sammenheng mellom topografi, kurvatur og vær – og føreforhold og hvordan fagene utøves

GVB vet at det til en viss grad eksisterer en liten økonomisk støtteordning for fagopplæring og kompetanseoverføring, og at det i stor grad er opp til lærestedene (museumsjernbanene) å søke tilskudd fra disse. Det som derimot ikke eksisterer er støtteordninger som gjør det økonomisk overkommelig å holde damplokomotiver og hele tog i drift – heller ikke for opplæringsformål. Drivstoffutgiftene er betydelige, i tillegg kreves undertiden kvalifisert bemanning i toget og på banen som ikke selv deltar i direkte opplæringen. Der lokale forhold tilsier det kreves også sikkerhetspersonell som kan tilkalles eller som kan kjøre brannvakt etter togene i tørkeperioder. GVB legger til grunn at ansvaret for den immaterielle kulturarven – herunder støtte til opplæring og kompetanseoverføring innen immateriell kulturarv - sorterer under Kulturdepartementet, mens økonomisk støtte til drift av museer sorterer under Klima- og Miljødepartementet.

Forslag: Klima- og Miljødepartementet oppretter en støtteordning – eller utvider en eksisterende ordning til også å omfatte støtte til drift (togkjøring) ved museumsjernbaner (og for veteranskipsrederier). For å nå flere mål samtidig – herunder økt omfang av formidlingen - kan stilles vilkår om et minste antall kjøredager der togene (skipene) er kjøres (seiles) for publikum – eller at støttebeløpets størrelse gjøres til en direkte funksjon av antall kjøredager. For å sikre at ordningen ikke blir en ren subsidie av eksisterende virksomhet kan kreves at ordningen skal føre til et større antall driftsdager med togtkjøring (seiling) enn hva tilfellet er i dag.

Forholdet til den nye museumsreformen. Alternative løsninger:

Regjeringen ønsker å lage stadig større museumsenheter. GVB har hatt anledning til å studere konsekvensene av den forrige museumsreformen fra utsiden på en uhildet måte. Museumsbanene ble konsolidert sammen med museer i samme geografiske område. Allerede før reformen ble besluttet var det åpenbart for enhver at museumsbanene hadde lite eller intet til felles med andre typer museer. Muligheten til å ta ut synergieffekter var derfor svært liten. Når unntas tradisjonelle AØP-funksjoner, foto- og gjenstandsregistrering, matservering, og vedlikehold og restaurering av bygninger har museumsjernbanene svært lite til felles med tradisjonelle museer.



Etter reformen mener GVB å ha konstatert følgende

- Den styrking av bemanningen ved den enkelte bane (museum) som ble lovet i forbindelse med den forrige museumsreformen har ikke funnet sted. Tvertom registreres en årelating ved at stillinger som tidligere lå ved den enkelte bane flyttes inn til den sentrale, administrative enheten.
- Ved enkelte konsoliderte museer er det en negativ synergi ved at administrasjonen øker. Eksempelvis opererer enkelte museer med 40% av prosjektmidler går til administrasjon – noe som er svært umisikalsk i de frivilliges ører (eksempel fra ved Museene i Akershus) Normalt i næringslivet er 3 til 7% administrasjonspåslag.
- Inntekter som genereres av frivillig innsats på en museumsjernbane brukes ikke til å styrke denne banen, men benyttes i stedet til å tette budsjett hull i andre deler av det konsoliderte museet.

I St. meld. nr 10 (2018-2019) om den statlige frivillighetspolitikken fremheves blant annet at regjeringens frivillighetspolitikk går ut på å bidra til at frivilligheten kan realisere sine egne mål gjennom enkle, ubyråkratiske tilskuddsordninger og åpen dialog.

I grensesnittet mellom frivillige og ansatte er det viktig at det blir tilrettelagt felles forum på kveld og i helg. De store museumskonstellasjonene mottar store offentlige tilskudd. Museene har normalt åpent når publikum kommer – hovedsaklig i helgene. Det bør forventes at også museenes administrasjon tilrettelegger for felles plattformarbeid i helgene – og ikke prøver å tvinge frivillige til å ta fri fra arbeid for å delta. Norsk jernbanemuseum – en viktig samarbeidspartner for museumsbanene - legger fellessamlinger for ansatte og frivillige konsekvent til arbeidsdager med henvisning til økonomi. Kostnadene veltes dermed over på de

frivillige og deres organisasjoner – som allerede utfører et omfattende gratisarbeide som støtter opp om museumsjernbanene. I vårt stadig åpnere samfunn, så burde tilrettelagt møte tidspunkt være en selvfølge.

Forslag: Klima- og Miljødepartementet tar initiativ til en forskriftsendring som sikrer at museer som mottar statlig finansiering skal tilrettelegge for møteplasser med frivillige på tider hvor disse kan delta – kveld og helg. Dette for å sikre gjennomføring av den statlige frivillighetspolitikken. En annen metode kan være å stille vilkår om dette i tildelingsbrevene.

Beslutningsveiene er blitt lengre

Det frivillige miljøet – som i sin tid reddet «museumsbanene» og drev dem i mange tiår - er fratatt det meste av innflytelse over banens utvikling. I den grad banene er avhengige av frivillig arbeidskraft til å avvikle togdriften, er de frivillige i dag med på å bestemme omfanget av denne. Omfanget av den frivillige innsatsen ved den enkelte bane har dels gått ned, dels endret karakter: Trenden er at den frivillige deltakelsen i vedlikehold og restaurering går ned, deltakelsen i togdriften er bedre. Situasjonen varierer noe fra bane til bane.

Lederne for de konsoliderte museene er formelt ansvarlige for jernbanevirksomheten, men er uten unntak jernbanefaglig kompetanse eller bakgrunn. I flere tilfeller konstateres også manglende interesse. Man må mange nivåer nedover i organisasjonen før man finner jernbanefaglig kompetanse. Representanter for Bane NOR har uttalt at GVB, som er den av museumsbanene som ikke ble «konsolidert», men som drives som en ren jernbanevirksomhet og som fortsatt ledes og drives av frivillige, fremstår som den mest veldrevne og med den mest kunnskapsrike, fokuserte og målrettede ledelsen. GVB er alltid først ute med sine årlige rapporter til Bane NOR (over anvendelsen av forrige års tilskudd) og har også høyest kvalitet på rapporteringen.

Museumsjernbanen GVB som driver transportvirksomhet, er derved underlagt en jernbanelovgivning og statlig tilsynsordning som sjelden er relevant for resten av det konsoliderte museet. De har også behov for drifts-, vedlikeholds- og formidlingskompetanse som resten av det konsoliderte museet sjelden har behov for og derfor sjelden besitter.



GVB har registrert at konsoliderte museer har utfordringer også med andre former for drift og transport. Det vises til omtale i media av Vestagdermuseets utfordringer med driften av det operative dampskipet DS Hestmanden.

Ut fra ovenstående finner GVB grunn til å reise tvil om tradisjonelle museer er den institusjonstypen som er best egnet til å utøve oppgaver som tradisjonelt tilhørte rederier eller jernbaneselskaper. Etter vår vurdering tilsier erfaringene fra den store museumsreformen på 2000-tallet at man skal være uhyre forsiktige med å gå videre med løsninger som – i alle fall for museumsbanenes del – ikke kan dokumenteres å ha hatt positive effekter.

Tilstanden på den enkelte banes rullende materiell er i 2019 ikke vesensforskjellig sammenlignet med tiden før museumsreformen. Om tilstanden på den enkelte banes infrastruktur er bedre nå enn den var før reformen, har de øremerkede, økonomiske bidrag fra Bane NOR til infrastrukturen har hatt en større positiv effekt enn museumsreformen. Omfanget av formidling (i form av togkjøring) er ikke vesensforskjellig når museumsbanene sees under ett.

GVB mener det er grunn til å se på helt andre løsningsmodeller for å løse museumsjernbanenes utfordringer.

- Én mulig modell kan være å konsolidere museumsjernbanene med hverandre – eventuelt også med andre enheter som driver «museal transportvirksomhet», herunder veteranbåtrederier. På den måten er det mulig å etablere enheter med samme fokus – og med et sammenfallende behov for kompetanse.
- En annen mulig modell er å «bundle» driften av museumsjernbanene med driften av ordinære jernbanestrekninger; en modell som er kjent i fra utlandet. I praksis betyr dette at når strekninger konkurranseutsettes, legges driften av en eller flere museumsjernbaner inn i samme pakke: Dette vil sikre museumsbanene en robust, administrativ overbygning med kompetanse og fokus på jernbanedrift, det museale aspektet kan håndteres ved siden av. Om selskapet vedlikeholder togmateriellet i egen regi eller kjøper vedlikeholdet er ikke avgjørende for om løsningen kan fungere: I det ene alternativet kreves utførerkompetanse, i det andre kreves bestillerkompetanse. Og leverandørmarkedet finnes både på vedlikeholds- og på restaureringssiden. Noe i Norge, resten i utlandet.

Museumsjernbaner har til felles med de fleste ordinære jernbanestrekninger at så vel togdrift og materiellvedlikehold som infrastrukturvedlikeholdet er avhengige av offentlige tilskudd – og at den kommer til å fortsette å være det i overskuelig fremtid. GVB finner det mindre interessant hvilket budsjett de offentlige midlene bevilges over. Der forholdene ligger til rette for det, kan museumsbanenes rutetilbud integreres i det øvrige rutetilbudet. Tilsvarende eller lignende modeller kan tenkes for drift av veteranskip: De kan inngå i et rederis flåte – og settes inn som reserveskip, som ekstra kapasitet under trafikktopper, i sommersesongen eller ved mer spesielle anledninger. Eller seiles slik DS Hestmanden var forutsatt brukt. Et kommersielt rederi kan motta tilskudd for å drifte et antall veteranbåter i et nærmere definert omfang. Eller drift av veteranbåter kan bundles med driften av ordinære fergestrekninger der stat, fylke eller kommune yter tilskudd til driften. Tilsvarende løsninger er tenkelige for drift av veteranbusser/rutevogner og sporvogner. Oppdrag av denne typen lar seg konkurranseutsette. Se dampskipsflåten som opererer ut av Stockholm om sommeren som ett eksempel på hvordan man kan løse utfordringen. Et annet eksempel finner en i byen Zittau i Tyskland hvor det er en dampdrevet jernbane finansiert over delstatens kollektivsatsning.

Det kan også vurderes om det bør etableres et organisatorisk skille mellom museumsbanenes drift og vedlikehold av infrastruktur/bygninger på den ene siden og drift (og vedlikehold) av togmateriell på den annen side etter mønster av det skillet som er etablert innenfor den kommersielle delen av jernbanesektoren. Dette skillet gjorde jernbanesektoren mer organisatorisk lik de øvrige transportformene – eiere av skip, fly og biler eier sjelden sin egen infrastruktur. Og det kan gjøre det enklere å bundle driften av museumstog og veteranskip med transport som utøves av kommersielle togselskap og rederier.



Norsk Jernbaneklubb *Gamle Vossebanen*



Forslag: Klima- og Miljødepartementet ber Samferdselsdepartementet utrede ordninger som sikrer en robust drift av museumsjernbaner (og veteranskip) i et større omfang enn i dag, for eksempel ved at oppgaven med å drifte museumsbanene konkurranseutsettes sammen med driften av ordinære jernbanestrekninger.

Veien videre:

GVB ser frem til den nye stortingsmeldingen om kulturminnepolitikken. Vi håper den vil inneholde konkrete forslag til endringer som gjør det enklere både å eie kulturminner – og å bruke og formidle dem. Vi håper også at de midler som i dag legges ned i vedlikehold av kulturminner kan komme samfunnet til gode på en bedre måte enn i dag – fortrinnsvis gjennom økt bruk, eksponering og formidling. Vi står til disposisjon for spørsmål – for utdypning av forslagene vi er kommet med og for diskusjoner om bærekraftige løsninger.

Med vennlig hilsen

Ivar Gubberud
Driftsleder

Tlf.: 9166 5663

