



Klima- og miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Dato: 01.02.2019
Saksref.: 201900181-1
Deres ref.:
Sider: 3

Ny stortingsmelding om kulturminnepolitikken – innspill fra Norsk jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum takker for denne anledningen til å gi innspill til ny Kulturminnemelding

Norsk jernbanemuseum (NJM) har et nasjonalt ansvar for å dokumentere jernbanens historie i Norge og dens rolle for utviklingen av det norske samfunnet. I den sammenheng forvalter museet gjenstander, foto, bygninger, arkivalia, samt jernbanemateriell og -infrastruktur.

Jernbanen var en viktig forutsetning for moderniseringen og industrialiseringen av Norge. Den brakte varer fra bygdene til byene og tilsvarende impulser og teknologi andre veien. Dette er en sentral del av historien om det moderne Norge. I en periode var jernbanen også en av Norges største «hjørnesteinsbedrifter». Den stod sterkt i folks bevissthet og var en viktig identitetsmarkør for mange. Jernbanen var også en pioner innen fagorganisering og flere av de norske velferdsordningene ble etablert etter modell av organiserte jernbaneansattes velferdsordninger. Jernbanens historie dokumenteres, bevares og formidles både gjennom arkiv, foto, statiske utstillinger, men også gjennom aktiv bruk av det rullende materiellet på de seks museumsbanene, samt kjøring med antikvarisk jernbanemateriell på det nasjonale jernbanenettet.

Norsk jernbanemuseum er en av to store aktører for eierskap av jernbanemateriell i Norge. Den andre er Stiftelsen Norsk Jernbanearv. En del av materiellet lånes ut og forvaltes av en rekke museumsjernbaner. Dette er gjerne materiell som benyttes i driften av museumsjernbanene og er kjernen i formidlingen av anleggene og en viktig komponent i bevaring av immateriell kulturarv på de ulike stedene. NJM vil i denne sammenheng fokusere på viktigheten av en målrettet og helhetlig bevaringspolitikk for dette materiellet. Både som enkeltobjekter i den store historiefortellingen og som integrerte deler i bevaring, drift og formidling av historiske anlegg, mener vi at fokuset for en minnekategori som stort sett faller mellom to stoler, må integreres i større grad i et videre arbeid med kulturminnepolitikken i Norge.

De fleste museumsbanene eller deler av dem er fredet etter Lov om kulturminner. Disse finner i stor grad legitimitet hos lokalbefolkningen og formidlingsverdi gjennom driften

av historisk rullende materiell som foregår på banen. Slik dagens situasjon er, har banelegemet og den øvrige infrastrukturen langt bedre vern enn det historiske jernbanemateriellet. Dette får følger for forvaltningen av materiellet og i dette ligger det en risiko for at banene på sikt kan ligge som livløse og svært plasskrevende kulturminner som blir vanskeligere å forsvare mot utbyggingsinteresser og mer kritisk infrastruktur som veier og gang- og sykkelstier.

Norsk Jernbanemuseum, i samarbeid med bl.a. Norsk Jernbaneklubb, slutfører i dag en landsverneplan for alt rullende materiell på jernbanen i Norge. Denne vil definere hvilket materiell som bør sikres et videre vern, enten som statiske objekter eller gjennom bruk på museumsbanene. I begge tilfeller vil muligheten for vedtak om fredning eller vern kunne sikre en god forvaltning av disse. **NJM vil oppfordre KMD å etablere et bevaringsprogram frem mot 2030 etter mal av bevaringsprogrammet for teknisk-industrielle anlegg og som har som mål å sikre historisk viktig rullende materiell både i privat og offentlig eie.**

Da Kulturminneloven ble endret i 1998/99 ble det åpnet for å frede flytende båter. Det var den gang ønske fra flere at også andre løse teknisk kulturminner kunne fredes. Departementet konkluderte imidlertid den gang med at en først ønsket å høste erfaringer fra fredning av båter, før en eventuelt utvidet fredningshjemmelen ytterligere (Ot.prp. nr. 50 1998-99):

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.

Spørsmål om fredning av rullende jernbanemateriell var også drøftet i Meld.St. 35 (2012-2013) (s. 37), «Framtid med fotfeste». Da åpnet en opp for at rullende materiell kunne fredes hvis det var lokalisert på baner eller i bygg som fredes, men av kapasitetshensyn ønsket en ikke å åpne opp ytterligere før etter 2020. **Vi oppfatter erfaringene knyttet til fredning av båter som positive og vil be KMD å nå åpne opp for fredning også av bl.a. løst jernbanemateriell.**

Rullende jernbanemateriell ble gjerne ikke levert til en bestemt bane men ble levert til et distrikt og kunne gjerne over tid ha tilknytning over hele jernbanenorge. Videre ville materiell ofte tjenestegjøre på forskjellige banestrekninger gjennom livsløpet sitt. **Vi mener derfor det er viktig at rullende materiell som kulturminnetype har landsdekkende tilhørighet, uansett hvor det enkelte objektet befinner seg i øyeblikket.**

Samfunnet i dag gjennomgår store endringer. Det er bred enighet om betydningen av å sikre den håndbårene kunnskapen/immaterielle kulturarven knyttet til gamle yrker og håndverk. Sentrale deler av kompetansen knyttet til historisk jernbanemateriell er å anse som håndbåren. Mye av den viktige levende formidlingen knyttet til vedlikehold og

framføring av tog har også relativt store krav til kompetanse og opplæring for å kunne utføres.

Det eksiterer også høy kompetanse innen bevaring og restaurering av rullende materiell men denne kompetansen tilligger i dag noen få personer som er tilknyttet allerede eksisterende miljøer ved NJM og ved de respektive museumsbanene. Dette er en sårbar gruppe sammensatt av både frivillige og ansatte og miljøet er preget av at man er inne i et generasjonsskifte. Museumsjernbanen kan ikke i fremtiden være avhengig av at en uforutsigbar frivillighet bærer kjernevirksomheten.

Med nødvendighet må museumsjernbanene ha ansatte og fasiliteter for å drive daglig vedlikehold av alt rullende materiell som skal brukes i den levende formidlingen av museumsjernbanene. Dette er nødvendig fordi virksomhetene gjennomfører daglige og periodiske kontroller med påfølgende reparasjoner/restaureringer. For i fremtiden å kunne opprettholde kompetanse på drift av museumsjernbane og restaurering av materiell det helt nødvendig med en styrking av disse fagmiljøene. **NJM foreslår en styrking av allerede eksisterende fagmiljøer. Dette igjen for om mulig å fordele ansvarsområder, utveksle personell/kompetanse mellom fagmiljøer blant museumsbaner og andre nærliggende fagmiljøer.**

Med vennlig hilsen

Eirik Kristoffersen

Direktør Norsk jernbanemuseum

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur