Kultur- og kirkedep.
08. OKT. 2008
2007/5668-105

NJK – forum for norsk jernbanekultur

Hovedstyret

Kultur- og kirkedepartementet
Postboks 8030 Dep

0030 OSLO

Postadresse: Postboks 1492, Vika
N - 0116 OSLO
Kontor: Jernbaneveien 4, Bryn st.
Telefon: 22 27 00 10
Telefaks: 22 27 16 00

Deres ref.:	Vår ref.:	Saksbehandler, telefon	Dato:
	OKR	415 42 072	30. september 2008

HØRING – EVALUERING AV ABM-UTVIKLING

Njk har sin erfaring knyttet til gjennomføring av museumsreformen og ABM-utviklings forhold til den oppgaven.

Vi mener at ABM-utvikling (ABM-u) ikke forholdt seg på en god måte når det gjaldt museumsreformen for museumsbanene. Disse er spredt geografisk over hele Sør-Norge og utgjør i antall kun seks. I dag er alle disse banene konsolidert geografisk innen sine fylker. Ingen av de har likesinnede innen fylket, og som følge av det er flere av banene konsolidert med bygdemuseum, musikkrelaterte museum eller unntaksvis andre former for teknisk relaterte museum. Alle museumsbanene er 60 % drift av tog, infrastruktur og rullende materiell og 40 % museum. Dette viser at dagens konsolidering er utilfredsstillende for alle museumsbanene. I tillegg har flere av de nye ekstra problemer med å være synlig innen den konsolideringen de er en del av.

Vår opplevelse var at ABM-u ikke tok signaler og meldinger ansvarlig nok til å ville skjønne hvilke situasjoner museumsreformen ville ha av betydning for museumsbanene. Alle banene er avhengig av frivillige i driften og det er lik for mange museer at frivillige deltar i driften. Fra vår side ble de påpekt at museumsbanene ville ha tjent på å danne en tematisk konsolidering og ikke en geografisk konsolidering.

Med en tematisk konsolidering kan man oppnå bedre utnyttelse av de faglige ressurser som museumsbanene må ha for å oppfylle myndighetenes krav. Som eksempel har Jernbaneverket med sine 4 000 km spor en konsesjon, mens de seks museumsbanene med sine 80 km spor har seks konsesjoner. I tillegg har de hver sine seks drifts-, vedlikeholds- og sikkerhets-organisasjon. Det bør derfor drøftes om museumsbanene bør konsolideres tematisk for det jernbanefaglige og regionalt for det museumsfaglige.

Det ble lagt inn mye arbeidsressurser i konsolideringsarbeidet og som resultat ble det mange vanskeligheter ved at de andre partene ikke kjente til drift av museumsbaner, og at de frivillige ble lite ivaretatt med å finne sin nye rolle. Alt dette kunne i større grad vært unngått om ABM-u ikke hadde latt fylkene få drive frem som de ville, men benyttet sin fagkompetanse til å påvirke beslutninger. Museumsbanene ble som et resultat av dette, i alle sammenhenger, den tapende part i gjennomføring av museumsreformen.

Som et par eksempler på hvor særs dårlig det har gått med et par av museumsbanene i denne konsolideringsprosessen, vil vi nevne:
Urskog-Hølandsbanen (UHB) i Akershus. Den ble en del av Akershus fylkesmuseum og ble faktisk helt borte i konsolideringen. Fylket evnet ikke å se UHB blant alle sine andre avdelinger som er større i både antall og aktivitet. Resultat er i dag at UHB sitter igjen med en fast ansatt som ikke er museumsbestyrer/avdelingsledere, et styre med frivillige og Akershus fylkesmuseum en deltidskonsulent i arbeid for å se hva de kan gjøre for å rette opp forholdet til UHB.
I Buskerud fikk Blaafarveværket lov til å stå utenfor reformen, alene med seg selv, med den følge at Blaafarveværket som hadde ressurser som det kunne samarbeides om, ble helt borte. Krøderbanen tok initiativ til å danne Kunstnerdalen kulturmuseum (KKM) som en geografisk enhet, etter press fra fylket. KKM består i tillegg av Lauvlia og Hagan kunstnerhjem, Villa Fridheim, Sigdal Museum og Folkemusikksenteret i Buskerud. I mange år hadde KKM, til stor utilfredsstillelse blant deltakerne, problemer med regnskapsføringen som et bygdemuseum ikke ville slippe. I tillegg brukte museumsbestyreren på Krøderbanen mange arbeidstimer inn mot KKM og fikk intet eller minst tilbake. I alle år har Krøderbanen levert årsresultat med et lite overskudd, mens flere av de andre deltakerne ikke evner å komme bedre ut enn med årlige underskudd. I praksis betyr dette at Krøderbanens frivillige sikrer årsresultat for KKM uten å få noe igjen og heller ikke for å være størst blant deltakerne. I sum koster denne organiseringen meget mer enn det smaker for Krøderbanen. Og dette kunne trolig vært så mye bedre om ABM-u hadde evnet å gå i dialog med fylket om en bedre konsolidering.

Vi skulle gjerne sett at ABM-u hadde evnet å se litt lenger i det store bildet om museer og gått i dialog med etatsmusèer når konsolideringen ble fastsatt. Nå vil vi få disse i fanget i ettertid og de må finne sine plasser i en ny runde med oss alle. Og mange av etatsmusene er store fagmusèer som kunne og kan være en resurs for mange.
Dette er en oppgave vi mener ABM-u kunne ha ivaretatt. Sammen med oppgaven å utvikle vår del av museumssektoren hvor de frivillige spiller en stor rolle..

For øvrig er det vår mening at Riksantikvaren og MD må la Kulturminneloven også få omfatte jernbanematriell.
En museumsbane uten rullende materiell kan ikke vise frem jernbanens funksjon. Det er nettopp på en museumsbane en kan oppleve infrastrukturen og rullende materiell i samspill. Ved bruk av det rullende materiell kan betjeningen av dette demonstreres og kompetanse for vedlikehold og betjening opprettholdes.

Med hilsen
Norsk jernbaneklubb

Ole K. Richenberg
leder