



Norsk Jernbaneklubb

Hovedstyret

Klima- og Miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

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
90062614
nestleder@njkk.no

Deres ref:

Vår ref.:

Oslo, den 31.01.2023

Innspill nr.2 til arbeidet med ny kulturmiljølov.

Vi viser til innspill fra oss 16.12.21.

Med en fersk opplevelse i minne vil vi innlede dette innspillet med å fortelle litt om kanskje siste tog med 2 NOHABer og eldre stålvogner fra Trondheim over Røros til Hamar sist helg. Folk langs sporet, på stasjonene, på hustakene, på åkrene, med flagg, kameraer, brede smil, vinkende til toget som dunderer forbi så snøføyka står.

NJK har en svær dokumentasjon av folks begeistring for historiske tog i det norske landskapet i de 50 årene vi har kunnet vise dem. Slike levende tog er folks kulturminner, ikke bare kalde på et museum, men i det norske landskapet, som stavkirker, kulturlandskap, gårdsbruk, broer og tunneller. Uten toget er også broene og tunnellene bare døde objekter. Toget skaper mening til bevarte stasjonsmiljøer og er bindeleddet mellom dem. Dette er et tog som publikum vil ha som en del av sin virkelighet. Selv når man ikke annonserer turene bredt, finner folk ut hvor togene går og står og venter tålmodig. De gir en følelse av at noe i vår omskiftende tid fremdeles er som før. Folk skal ha rett til slike kulturminner, i følge Stortingsmelding 16 (2019-2020).

Det er frivilligheten som har sørget for dette. Stortingsmeldingen foreslår en viktig rolle for frivilligheten i kulturminnearbeidet. Den foreslår også at næringsvirksomhet skal knyttes til kulturminnearbeidet, slik vi har fått til med kommersiell drift av togturer med kulinarisk og historisk innhold. Dette er næringsvirksomhet og frivillighet hånd i hånd, slik også Stortingsmeldingen peker på som en viktig og nødvendig strategi for fremtiden.

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 dette innspillet vil vi derfor fokusere på våre bevegelige kulturminner, fordi de til nå har vært og er mindre fokusert i eksisterende kulturminneforvaltning og lovverk. De utgjør på en måte en «ny» kulturminnekategori i forhold til tidligere og eksisterende lovverk. Derfor må ny Kulturmiljølov bygges slik at slike kulturminner er hensyntatt i lovverket.

På samme måte som fartøyer, er ikke historiske tog tilhørende et konkret miljø i snever geografisk forstand. Fartøyene er fysisk lokalisert til stedet der største eier er lokalisert. For tog må man finne andre måter å lokalisere på. Så lenge fylkene blir viktigste instanser for det offentliges kulturpolitikk inkludert støtteordninger, må man finne en praktisk ordning for tilskuddsordninger etc. som ikke lar seg lokalisere. Her er det mulig å tenke seg flere løsninger.

Et tog var i tidligere tider en sammensetning av trekraft og vogner som ikke hadde samme geografiske tilknytning og heller ikke hadde tilknytning seg i mellom. En togreise var en engangs situasjon med en start og en avslutning. Satt sammen av trekraft og vogner som ut fra logistikken var fysisk tilstede der toget skulle starte. Samme togrute kunne dagen etter gå med et helt annet lokomotiv, kanskje til og med en annen lokomotivtype. Og vognene var på nytt satt sammen med nye vogner. Et tog er en flyktig teknisk innretning. En togreise er en eterisk hendelse. En opplevelse, både for den reisende, men også for mennesker som ser toget bevege seg i landskapet. NJK har i 2022 med stolthet gitt ut et to-binds praktbøkerverk «Tog til alle tider» som viser togminner fra alle baner og av alle typer.

Blant de levende kulturminner er de på skinner mest utsatt. Fartøy er også kritisk utsatt for tidens tann, men de har fått sin ordening, heldigvis, og det frivillige miljøet har vokst seg stort. Kulturminner på veg og i luft er også sikret ganske godt, ikke minst på grunn av private bidrag, faglig og økonomisk. Norges sporveishistorie er også godt ivaretatt i våre 3 sporveisbyer.

For vår historiske jernbane er situasjonen dystert. Historiske tog på det nasjonale nettet, er i ferd med å forsvinne. Rot-årsakene er mangel på interesse fra kulturhistoriske fagmiljøer og fra jernbanesektorens aktører. De direkte årsakene er tekniske endringer i skinnegangen som forutsetter kostnader for innsetting av digital teknologi i trekraften. Kanskje enda viktigere er frafallet av frivillige, som ikke ser nytten av å sette i stand historiske togvogner som blir stående utendørs og forvitret fordi det ikke er bygget enkle vognhaller til å ta vare på dem.

Jernbanen er Norges første og største teknisk - industrielle kompleks og skal derfor ha et stort kulturminne avtrykk i dagens og fremtidens Norge. Jernbanen var forløperen for dannelse av den moderne norske staten. Storskala skogbruk og industriutvikling påvirket distriktenes bosetting og næringsveier og hadde allerede formet Norge før biler og busser overtok landveis transport etter siste krig. Jernbanen utviklet statens evne til å igangsette og koordinere store prosjekter som senere kom vannkrafts- og industrialiseringen til gode. Man utviklet sikkerhetsrutiner, opplærings- og kompetansekrav. Arbeidervelferd, sosial sikkerhet for personalet og de første fagforeninger kom med jernbanen. Pensjonsordninger og jernbanens sykekasse, som helt til ut på 70-tallet hadde gunstigere ordninger enn Folketrygden.

Noen oppsummeringer

- *Jernbanen er det første, største og uten sammenlikning mest betydningsfulle teknisk-industrielle og sosiale kompleks i Norge. Jernbanen startet byggingen av den moderne norske staten.*
- *Jernbanen var fra ca 1870 til 1950 i praksis alene om landbasert transport. Jernbanen vil også være fremtidens bærekraftige transportform. Jernbanen skal derfor ha et tydeligere kulturminneavtrykk i den samlede kulturelle fortellingen om Norge enn det som er situasjonen i dag.*
- *Det er i land med en geografi med vanskelig fremkommelighet at jernbanen har hatt største betydning. Norge er, som Sveits og Østerrike, et jernbaneland.*
- *Mens man i våre naboland anser det levende toget som den egentlige representant for jernbanens kulturminner så er vi i Norge mest opptatt av stasjoner, lokstaller stenhvelvsbroer, stasjonshager og priveter. Uten tog.*
- *Bevegelige kulturminner som historiske tog på det nasjonale nettet er i ferd med å forsvinne helt. For sesongen 2023 vil det neppe kjøres historiske tog i vår regi.*

Videre arbeid med ny Kulturmiljølov

- ⇒ NJK mener at man må ha et langsiktig perspektiv i kulturminnepolitikken, minst 2-3 generasjoner frem. Det må bety at man ikke vektlegger dagsaktuelle økonomiske og praktiske utfordringer, kanskje av tidsbegrenset art, men heller spørre seg selv: Hvor skal vi være i 2080, hvor dagens unge er besteforeldre?
- ⇒ NJK legger stor vekt på at levende historisk jernbane er kulturminner befolkningen og fremtiden har krav på å få deltatt i ivaretagelse av og at det fra vår side vil arbeides for en tydelig politisk bestilling til å imøtekomme et slikt krav.
- ⇒ NJK mener at en ny kulturmiljølov må sikre at jernbanens kulturmiljøer får en plass i det samlede kulturhistoriske avtrykket i Norge som svarer til Jernbanens avgjørende historiske betydning for landet.
- ⇒ NJK mener at immatriell kulturarv bør omtales og utdypes som eget tema i ny lov. Dette må ikke bare begrenses til opplæring i drift og vedlikehold, men også bruk og opplevelser knyttet til kulturminnet.
- ⇒ NJK peker på at det må finnes en praktisk ordning for tildeling av støtte til bevegelige kulturminner som ikke uten videre kan lokaliseres geografisk til fylke, kommune eller postadresse.
- ⇒ NJK vet at bedre tilretteleggelse for frivillighet er avgjørende både faglig, økonomisk og for hensynet til folkehelse.

Norsk Jernbaneklubb

Hovedstyret

- ⇒ NJK mener at frivilligheten må beskrives som et mål i seg selv, og at det kan formuleres i loven som et bør. Viktig, særlig for grupper som normalt ikke deltar i frivillighet. V re frivillige er ofte personer med en sterk pasjon for arbeidet og deler dette med likesinnede i et meningsfullt fellesskap. Teknisk-industrielle og bevegelige kulturminner er en mannfolkgreie som gir mening, livskvalitet og helse for mange.
- ⇒ NJK mener man bør vurdere at nye bevaringsstrategier må beveges mer i retning av å gi støtte, ikke bare til selve kultuminnet, men også til frivillighetsarbeidet i seg selv, som f.eks støtte til driftsmidler som ikke uten videre gis av mange støtteordninger. For arbeidet med jernbanens kulturminner vil dette bety støtte til magasinering, konservering, vedlikehold, verkstedfasiliteter, opplæring og formidling. Med en slik bevaringsstrategi vil frivilligheten komme av seg selv.
- ⇒ NJK ber om at lovutvalget vurderer å bevege kulturminnest tte mer mot områder som ikke tidligere er blitt støttet og at veletablerte mlj er med stor drift og store mulige inntekter må akseptere dette og bruke frivilligheten også i den faglige og økonomiske driften som supplement til faste fagstillinger. Det offentlige engasjementet bør dreies litt fra drift til utvikling.

Per Frode Hove

Leder Norsk Jernbaneklubb

Anders Baalsrud

Nestleder Norsk Jernbaneklubb