



Norsk Jernbaneklubb

Riksantikvaren

postmottak@ra.no

Postadresse: Postboks 1492 Vika
0166 Oslo
Kontor: Jernbaneveien 6
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: 13.06.2025

Høringsinnspill til Riksantikvarens bevaringsstrategier for næringers og industriers kulturmiljø, bygder og byers kulturmiljø og en generell kommentar.

Norsk Jernbaneklubb er Norges landsomfattende frivillige interesseorganisasjon for jernbanens kulturminner med enheter som blant annet Krøderbanen, Museet Gamle Vossebanen, Norsk Museumstog, Historiske Togreiser AS og Stiftelsen Norsk Jernbanearv. Vi er medlemsorganisasjon i Kulturvernforbundet og viser til forbundets høringssvar. Vi velger å supplere dette med noen kommentarer og et eksempel som illustrerer våre utfordringer med de foreslåtte strategiene.

Transport- eller bevegelige kulturminner

Bevegelige kulturminner er et moderne begrep for biler, busser, trikker, fly, tog og fartøy etc. Men for bevegelige kulturminner på skinner som spurvogner og tog er likevel begrepet i noen sammenhenger mindre treffende. Skinnegående kulturminner er knyttet til sin kjøreveg på en annen måte kulturminner på vann, i luft og på veg. Kjørevegen er ofte lite tilgjengelig med egne tiltak for å tillate historiske kjøretøy. Vi har derfor sansen for at Riksantikvaren prøver seg på andre begreper knyttet til disse kulturminnene.

Dersom man tenker seg at bevaringsstrategiene skal matche en ny kommende kulturmiljølov vil det kunne bety at et «kjøretøy» kan bevares som en del av et «ubevegelig» kulturmiljø og ikke som et enkeltobjekt, slik f.eks situasjonen er for noen av våre museumsbaner. Men for et skinnegående kjøretøy som ikke er knyttet til et konkret miljø eller skinnestrekning må man kunne bruke begrepet «bevegelig kulturminne». Vi synes derfor at begge begrepene «transport» og «bevegelige» bør kunne brukes der «transport» er et bedre begrep for kulturmiljøer mens «bevegelig» passer bedre til enkeltobjekter. Vi antar at bevaringsstrategiene må ha en gjennomgang av ordbruk når forskrifter til ny kulturmiljølov skal utarbeides.

Strenge avgrensninger

I næringsstrategiens deltema 3 om den bevegelige industriarven er omtalt godstransport og da i betydningen sekundærnærings mottak av råvarer og ut transport av halv- eller helfabrikata. Annen type transport er ikke inkludert i denne strategien, selv om den representerer næring, som f.eks. persontransport. I et underveis-notat fra Riksantikvarens ledergruppe anføres at «Bevegelige kulturminner bør avgrenses» og videre «Transportårer / transportnettverk bør utgå. Det er en tematikk det er arbeidet med tidligere».

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*.

Norsk Jernbaneklubb

For oss er dette underlig lesning. Hvis man utelukker både kjøretøyer og den infrastruktur de kan bevege seg på, hva står da igjen av transport / bevegelige kulturminnene innenfor industri og næring? Og hvis man heller ikke etablerer persontransport i noen av strategiene er det ikke mye igjen til jernbanens kulturminner. Vi kan f.eks. ikke etablere et vern av vår vakre teakvogn som kong Oscar II brukte som pendler mellom Stockholm og Christiania i tiden 1892 – 1905.

Det interessante for oss er hvilke praktiske avgrensninger strategiene vil innebære for jernbanens kulturminner. Vi mistenker at bevaringsstrategiene vil fungere alt for avgrensende og på en måte som er krevende å forklare overfor oss eller publikum. Er avgrensningene laget for å verne forvaltningen mot for omfattende forpliktelser i konkrete vernesaker?

Store deler av det historiske transportnettet både på sjø, veg og normalsporet jernbane transporterte både personer og gods. De fleste av jernbanens hovedstrekninger var i starten grunnlagt med hovedformål godstransport. Men persontransport ble etter hvert en svært viktig del av transportoppdraget. Vi antar at avgrensningen i strategien ikke vil inkludere strekninger som i dag er dominert av persontransport. Infrastruktur som bare eller først og fremst handler om godstransport er begrenset til noen få normalsporede strekninger og noen eksempler på smalsporet jernbane der godstransport var eneste eller viktigste formål. Vi håper at flere av disse vil oppfattes som bevaringsverdige industriminne.

Et aktuelt eksempel

Et eksempel til illustrasjon for noen av våre problemstillinger kan være Eina stasjon på Gjøvikbanen. Eina er et eksempel både på hvordan godstransport (tømmer og jordbruksprodukter = næring) skapte et tettsted med boliger, skoler, butikker og helsetjenester (= bygdebyen Eina).

Det er få slike bevarte stasjoner i Norge, de fleste er endret betydelig, noen til det ugjenkjennelige. Stasjoner har i den norske og litt primitive kulturminnetradisjon dreiet seg om stasjonsbygninger med tilhørende arkitekt og stiluttrykk. For oss som jobber med jernbanens «egentlige» kulturminner, nemlig de som handler om næring og industrien jernbane, er selve stasjonsbygningen mindre interessant.

Eina er i en slik sammenheng først og fremst en gren-stasjon for Valdresbanen og Gjøvikbanen videre til de vestlige Mjøsbygdene og Gjøvik. Stasjonen er stor. Sporgeometrien er bevart og er i dag et speilbilde av hvilken funksjon stasjonen har hatt, og dermed også for hvilket lokalsamfunn som utviklet seg rundt stasjonen og som ble til bygdebyen Eina. Stasjonen måtte ha et godshus, vanntårn, et stort sporområde med funksjonell geometri og mulighet for å skifte sammen et langt gods- eller tømmer tog, bytte og tørne trekraft, ha spor til oppstalling og fasiliteter for personalet. Til og med et eget helse / legekantor.

I hvilken grad er Eina et bevaringsverdig objekt i lys av de strategiene som Riksantikvaren foreslår? Og i hvilken grad skal Eina evt kunne bevares som et levende miljø som kan tilby formidling, drift, vedlikehold og lager for historisk jernbanemateriell?

Eina er kanskje eneste gjenværende mulighet til å bevare en original gren-stasjon i Norge. Spørsmålene er svært aktuelle for oss i vårt samarbeid med Bane NOR og Samferdsels-departementet om stasjonens fremtid. Avgjørende blir hvilket skjønn som legges. Eina har de siste 50 år vært dominert av persontransport. Slike det legges opp til i disse strategiene vil vel Eina falle utenfor?

Jernbanens kulturminner er bevaringsverdige

NJK har tidligere gitt innspill til Riksantikvarens arbeid med nye bevaringsstrategier. Uten å gjenta disse vil vi her likevel si noe om vårt syn på jernbanens kulturminners bevaringsberettigelse.

Jernbanen var Norges første, største og mest betydningsfulle teknisk - industrielle kompleks med sin nesten eksplosive utvikling fra 1870, dvs noen 10-år før den industrielle utvikling tok fart i Norge. Jernbanen var med på å definere demografi, transportårer og næringsvirksomhet lenge før veier og biler overtok. Jernbanens betydning for samfunnsutviklingen har verden over vært størst i land der fjell og daler og fravær av kanaler, sakteflytende elver og flatt terreng gjorde transport nesten umulig. Slik også i Norge andre fjellrike deler av Europa. Jernbanen ble innlandets kystruter og plattformene innlandets bryggekanter. Norge ble et jernbaneland.

I Norge ble jernbanen tidlig stor importør av moderne teknologi og bidro til å etablere verkstedsmiljøer som også andre sektorer senere dro nytte av. Jernbanen var også pioneren i å bygge den første store statlige organisasjon som den senere vannkraft- og veiutbyggingen kunne trekke erfaringer fra, ikke minst organisatorisk. Jernbanen deltok i byggingen av det norske sosialdemokratiet, med velferdsordninger

Norsk Jernbaneklubb

inkludert helsetjenester og pensjonsordninger som i dag er etablert som nasjonale ordninger. Jernbanens sykekasse ble forløperen for den senere folketrygden og statens tjenestemannslov ble laget på grunnlag av jernbanens.

Vi mener at jernbanen med sin pionerrolle, historie og samfunnsmessige betydning må ha en synlig plass blant våre kulturminner. Slik er det ikke. Jernbanens kulturminner er lite prioritert i Norge sammenliknet med land vi vanligvis sammenlikner oss med.

Mange stasjonsbygninger og stenvelvsbroer.

Men hva med resten? Få kulturminner har en så liten rest bevart som jernbanens kulturminner. Mange ligger på eller under taps-% for våre stavkirker.

- Vil man oppleve en jernbanereise med restaurantvogn og tidligere tiders bekvemmeligheter må man gjøre det i Sverige. Det ikoniske fartøyet med damp og teak som vi kunne se ved Dovrebanejubileet i 2021 finnes ikke lenger. Lokomotivet har forfalt for kjelerevisjon, noe det ikke er penger eller planer for. Vognene kan ikke lenger få kjøre på det nasjonale nettet. **Et kulturminne i ferd med å forsvinne.**
- Kun 44km jernbanelinje er tilgjengelig for drift av historiske tog, **dvs under 1%** av det nasjonale jernbanenettet, hvor vi for øyeblikket ikke har kjøretillatelse. Andre strekninger råtner på rot.
- Flere av våre første norsk-produserte elektriske lokomotiver **står nedstøvet i ukurante lokaler og er** ikke tilgjengelige for publikum, selv om de ble levert Staten ved Jernbanemuseet i kjørbar stand fra NJK for mer enn 25 år siden. Slik er det i elektrisitetslandet Norge, som til og med huser en verdensarv knyttet til elektrisitet.

Vi ønsker Riksantikvaren i en tydeligere, faglig og mer uavhengig rolle.

Riksantikvaren var tidligere et utøvende organ for villet og vedtatt kulturminnepolitikk. Nå er Riksantikvaren tildelt en annen rolle som landets fagmyndighet på kulturminneområdet. Som fagmyndighet skal Riksantikvaren dekke hele kulturminnefeltet og ikke overlate kulturfaglige vurderinger til politikere og andre amatører. Vi etterlyser derfor en mer faglig og selvstendig rolle for Riksantikvaren og større avstand til politikk og andre ikke faglige interesser. Derfor etterlyser og forventer NJK at Riksantikvaren bygger opp interesse og kompetanse også for jernbanens kulturminner. Hurdals-erklæringen og tette kontakter med politikk på høyt nivå har gitt resultater for oss de senere år, men vi skulle egentlig sett at Riksantikvaren på rent faglig grunnlag førte denne kampen, eller i det minste støttet opp med eget faglig arbeid. De nye bevaringsstrategiene gjør det i tilstrekkelig grad. Samme gjelder utkast til ny Kulturmiljølov.

Vi ønsker at Riksantikvaren får øynene opp for hvor dårlig det står til med forvaltning av jernbanens kulturminner i Norge. Vårt tidligere store miljø av frivillige forvitrer. Jernbanens kulturminner er der fartøyvernet var i 1984. Våre kolleger i Europa undrer seg over hva som skjer, - og ikke skjer i Norge. Vi må ha en ny giv. Etter flere møter med og innspill til Samferdselsdepartementet har vi håp om et løft i 2026 budsjettet.

Men vi trenger også Riksantikvaren med oss videre!

Med vennlig hilsen



Anders Baalsrud
Nestleder
Norsk Jernbaneklubb
Postboks 1492 Vika - 0116 Oslo
Tlf. 900 62 614