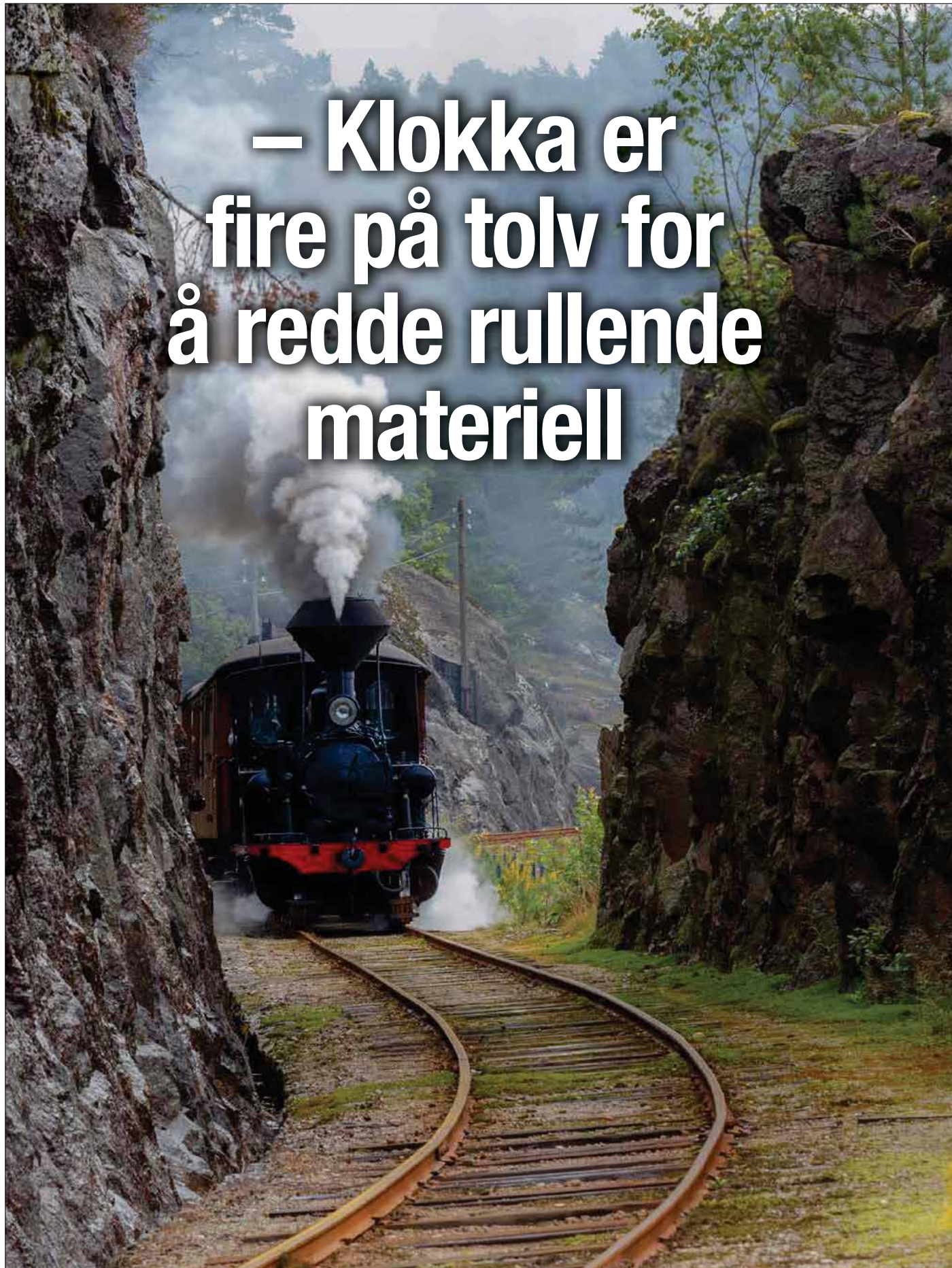


# – Klokka er fire på tolv for å redde rullende materiell



Takket være omfattende frivillig innsats har museumsjernbanene og Norsk Jernbaneklubb klart å ta vare på det som omtales som «en liten del» av norsk jernbanehistorie. Setesdalsbanen er en av landets sju museumsjernbaner.

Foto: Jack H. Nielsen

I årevis ble det bygd damplokomotiver i Norge. Nå har de fleste gått tapt. Også mye annet av det som er igjen av den norske jernbanehistorien kan forsvinne for alltid, frykter jernbaneentusiaster.

■ TOR SANDBERG

– Det har til sammen vært cirka 800 damplokk i Norge gjennom tidene, fordelt på 131 typer. Svært mange ble produsert i Norge, forteller Tom Oddby, direktør for Buskerudmuseet.

Damplokomotivene ble blant annet produsert av Thunes mekaniske verksted på Skøyen i Oslo, og av Hamar Jernstøberi og Mekaniske Verksted.

– Av denne norske industrihistorien har vi igjen cirka ti kjørbare damplokk i dag. Mange damplokk-serier har forsvunnet helt, fortsetter Oddby.

– Smalsportida er kun representert med lokomotivene til Setesdalsbanen og Urskog-Hølandsbanen. Tapsprosentene er derfor svært store sammenlignet med en rekke andre typer kulturminner.

### Sju museumsjernbaner

**Buskerudmuseet** – hvor Oddby altså er direktør, er blant dem som bidrar til å bevare og holde restene av norsk jernbanehistorie levende, i og med Krøderbanen som drives av museet i samarbeid med Norsk Jernbaneklubb.

Krøderbanen – som er landets lengste museumsjernbane med sine snaut 26 kilometer, ble opprinnelig tatt i bruk i 1872 som smalsporbane. Det innebærer at avstanden mellom skinnhodene er mindre enn de 1.435 millimeterne på en normalsporbane.

Krøderbanen ble bygd om til en slik normalsporbane i forbindelse med åpningen av Bergensbanen i 1909. 76 år senere – i 1985, ble Krøderbanen lagt ned som bane for Norges Statsbaner. Dermed ble det slutt på at togene til NSB (som i 2019 skiftet navn til Vy) fraktet passasjerer på strekningen.

Alle søndager i deler av året – fra 30. juni til 1. september i år, er Krøderbanen likevel fortsatt åpen for passasjerer, med billettsalg på Vikersund stasjon. I den andre enden av banen finner vi Krøderens stasjon som er fredet som teknisk kulturminne, med «alle de gamle installasjonene fra damptiden».

Andre steder rundt omkring i Norge, finnes det lignende museumsjernbaner, hvor besøkende kan oppleve en jernbanereise slik den ble gjennomført før i tida, i all hovedsak på nå nedlagte jernbanestrekninger.

■ Vest-Agder-museet har Setesdalsbanen.

■ Norsk Industriarbeidermuseum i Telemark har Rjukanbanen.

■ Museene i Akershus har Urskog-Hølandsbanen og Lommedalsbanen.

■ Museene i Sør-Trøndelag har Thamshavnbanen.

■ Norsk Jernbaneklubb har også Gamle Vossebanen i Vestland.

### – Akselererende forfall

– Hvorfor har så mye av norsk jernbanehistorie gått tapt?

– Bevaringsstanken startet tidlig i Norge, men med små ressurser. Norsk Jernbanemuseum ble startet av private krefter allerede i 1896 – som det nest eldste jernbanemuseet i verden. Men fram til 1956 var lokasjon og bemanning preget av svært kummerlige forhold, og i praksis eksisterte det aldri en bevisst innsamlingspolitikk. Museet hugget opp flere unike objekter på grunn av plassmangel, og så sent som på 1970-tallet sendte museet mye materiell ut av sine samlinger, svarer Oddby.

– Utendørs oppbevaring har ført til akselererende forfall. I så måte er klokka fire

minutter på tolv for å redde rullende materiell. Den færligste tida for alle disse kulturminner er de første 10–20 etter de er gått ut av bruk. Da hugges og saneres dette som «gammelt skrap», og uten en bevisst innsamlingspolitikk går det meste tapt.

– Bevaring av rullende materiell er først og fremst et resultat av frivillig arbeid på museumsjernbanene, og i særlig grad Norsk Jernbaneklubb, for jernbanemateriell på det nasjonale nettet, fortsetter Oddby.

– Norsk Jernbaneklubb har i mer enn 50 år drevet en systematisk innsamling av lokomotiv, personvogner, godsvogner og banevedlikeholdststyr. Takket være frivilligheten og særlig Norsk Jernbaneklubb, er heldigvis en liten del bevart for ettertiden, svarer Oddby.

### Forslag til landsverneplan

Men norsk jernbanehistorie omfatter mye mer enn det museumsbanene kan by på, og flere initiativ har blitt tatt for å ta vare på ting av verdi.

I 1978 begynte NSBs arkitektkontor på en omfattende registrering av jernbanebygninger.

I 1992 startet arbeidet med en landsomfattende verneplan for jernbanebygninger, i et samarbeid mellom NSB og Riksantikvaren.

I 1997 ble det utarbeidet en oppdatert verneplan som omfattet om lag 300 objekter. Av disse ble 122 valgt ut for fredning og senere fredet etter kulturminneloven.

I perioden 2011–2016 ble flere objekter fredet – i hovedsak nedlagte banestrekninger med mange tekniske kulturminner.

For det – i 2007, begynte Jernbaneverket arbeidet med en landsverneplan for jernbanens kulturminner. Dette arbeidet fortsatte til 2016, men planen ble ikke ferdigstilt på grunn av Solbergregjeringens jernbanereform.

Jernbanereformen førte til at Jernbaneverket ble avviklet og erstattet av Jernbanedirektoratet og Bane Nor fra starten av 2017.

Nå har Bane Nor – på oppdrag fra Jernbanedirektoratet, ferdigstilt arbeidet med et forslag til en landsverneplan.

Av nettsidene til Riksantikvaren framgår det at «en landsverneplan er en oversikt over verneverdige eiendommer og en historisk oversikt over en offentlig sektor».

Tidligere er det laget lignende landsverneplaner for en rekke instanser, blant andre Statens vegvesen, Statkraft og Statsbygg.

### – Forslaget bør skrotes

Bane Nor omtaler seg selv som «største eier av jernbanekulturminner» i Norge, men verken museumsjernbanene eller Norsk Jernbaneklubb er imponert over jobben Bane Nor har gjort med forslaget til landsverneplan (LVP).

– Forslaget til LVP bør ikke godkjennes av Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet. Det framlagte forslaget til LVP bør skrotes, sier museumsdirektør Tom Oddby.

I denne saken uttaler han seg på vegne av både museumsbanene og Norsk Jernbaneklubb, i kraft av å være koordinator for museumsbanenes ledernettverk.

– Hvorfor bør forslaget skrotes?

– Vi synes prosessen de siste åra har vært for dårlig, og vi stiller spørsmål ved om Bane Nor har den kompetansen som man bør ha i en slik prosess. Folkelig sagt

så kan vi si at når Bane Nor skal skrive en LVP, blir det som å sette bukken til å passe havressekken, svarer Oddby.

– Forslaget til LVP ivaretar ikke helheten og er heller ikke en plan slik de fleste av oss vil tenke på en plan. Forslaget til LVP er i realiteten kun en beskrivelse og opplisting av jernbanens faste og fysiske kulturminner.

– Hva er det dere savner i forslaget til LVP?

– Vi mener at planen må omfatte rullende materiell, jernbanens kulturmiljøer og sportilgang (hvem som kan bruke jernbanenettet, journ. anmrk.), og samordnes med Nasjonal verneplan for rullende materiell i jernbanen, svarer Oddby.

Denne planen ble ferdigstilt av Norsk Jernbanemuseum i 2022, på oppdrag fra Jernbanedirektoratet.

For å ivareta vernet, må det også komme på plass forvaltningsplaner med konkrete retningslinjer, mener Oddby.

### Damp, diesel og elektrisk

Museumsjernbanene og Norsk Jernbaneklubb er ikke minst opptatt av at det må tas bedre vare på de gjenværende «elektriske rullende kulturminnene».

– Det er tre typer jernbanemateriell – damp, diesel og elektrisk. Elektrisk drevne lokomotiver kom til den private Thamshavnbanen i 1908 og til Drammenbanen i 1922, som første statsbanestrekning, opplyser Oddby.

– Noen slike lokomotiver er bevart, mens en rekke typer er gått tapt. I tillegg fantes det elektriske motorvogner – «lyntogene», fargesatt i rødt og creme samt blått og creme. Dette er de tapte elektriske rullende kulturminnene.

Inoen år kjørte Norsk Museumstog – som er en driftsavdeling i Norsk Jernbaneklubb, med elektriske lokomotiver på det nasjonale jernbanenettet, men av ulike årsaker ble det en slutt på dette, og i dag blir ikke disse lokomotivene ivarettet godt nok, ifølge Oddby.

## Takket være frivillighet og særlig Norsk Jernbaneklubb, er heldigvis en liten del bevart for ettertiden.

Tom Oddby, direktør for Buskerudmuseet

Jernbanevogner bygget i tre, er noe annet Oddby er opptatt av å bevare.

– Norge har flere teakvogner enn noe annet land i Europa, og slike vogner bør også omfattes av LVP. Alle personjernbanevogner i Norge fram til 1935, var bygget i tre. Den mest holdbare ytterkleddingen var – og er, teak av god kvalitet. Denne kleddingen har holdt i over 100 år.

– Også motorvogner med aluminiumskledning i funksjonalistisk design fra mellomkrigsårene, bør omfattes av LVP, fortsetter Oddby.

– I dag finnes kun én motorvogn i kubistisk design (BM64) og én i det første strømledesignet til NSB (BM66.01). Det siste av disse er lyntoget som ble ferdig like etter frigjøringen, kanskje NSBs mest vellykkede design og i Orientekepressens farger.

– Disse to motorvognene er de eneste som er igjen av norsk designhistorie med røtter til funksjonalismen, som dominerte mellomkrigstiden, påpeker Oddby.

### – Et helhetlig kulturmiljø

Han etterlyser også vern av et bredt spekter av jernbanens kulturminner.

– Det er viktig å tenke på at for eksempel vokterboliger, priveter (utedoer, journ. anmrk.), lokomotiv-staller, sporområder, bruer og verksteder også er en del av et helhetlig kulturmiljø, sier Oddby.

## DETTE ER ALLEREDE FREDET

Her er oversikten over hva som allerede er fredet av det som Bane Nor eier.

**Fredet med hjemmel i kulturminneloven:**

■ 126 km med banestrekninger med flere enn 1.000 infrastruktur-objekter.

■ 47 tunneler med en samlet lengde på 9,1 kilometer.

■ 88 bruer med en samlet lengde på 1,1 km.

■ 201 bygninger, herav 5 vanntårn.

■ 5 svingskiver og 2 traverser.

**Fredet etter plan- og bygningssloven:**

■ 20 km banestrekninger.

■ 11 tunneler.

■ 7 bruer, blant annet Minnesund jernbanebru.

■ 204 bygninger.

■ 3 svingskiver og 2 traverser.

**I forslaget til landsverneplan er følgende nye objekter valgt ut for vern etter plan- og bygningssloven:**

■ 7 bruer, blant annet steinhvelvsbrueene Kylling bru på Raumabanen i Møre og Romsdal og Orkla bru på Dovrebanen i Trøndelag.

■ 22 bygninger, herav 3 vanntårn og 4 stasjonsparker.

■ 3 svingskiver, 2 steinfundamenter og 1 vannstender.

■ Ingen nye banestrekninger eller tunneler er foreslått vernet av Bane Nor.

Kilde: Bane Nor

Han nevner i den forbindelse jernbaneverkstedene i Oslo (Gorud), Trondheim (Marienborg), Bergen (Kronstad), Drammen (Sundland) og på Hamar.

– I dag er det stort sett arkitektegnede stasjonsbygninger som er del av LVP, sier Oddby.

Oddby etterspør dessuten planer for Raumabanen mellom Dombås og Åndalsnes i Møre og Romsdal, og Numedalsbanen fra Kongsberg til Røddberg i Buskerud. Raumabanen fyller for øvrig 100 år i år.

– Raumabanen er i full drift og med økende turisttrafikk, forteller Oddby.

– Likevel trengs det her en samlet plan – som frigjør seg fra Bane Nors eventuelle planer om modernisering, og i større grad enn den foreliggende planen kan kombinere verneinteresser med dagens bruk.

– Numedalsbanen er kandidat for en detaljert verneplan som muliggjør kjøring med raske damplokomotiver for å vise fordums prakt og storhet.

### – Framtidige begrensninger

Oddby mener videre at det er «overordnet viktig» å beskytte de gjenværende mindre og allerede fredete strekningene som kan disponeres for historisk jernbanetraffikk, på grunn av «framtidige begrensninger» på det nasjonale jernbanenettet.

Strekningene Oddby sikter til er blant annet Flekkefjordbanen, Tinnosbanen, Numedalsbanen, Gamle Vossebanen og Krøderbanen.

– Av disse er Gamle Vossebanen og Krøderbanen allerede velfungerende museumsbaner, med stor betydning for vern og formidling av normalsporet jernbanedrift i Norge, opplyser Oddby.

– Flekkefjordbanen, Rjukanbanen og Numedalsbanen har potensial til kjøring av nasjonale museumstog. Dette burde ha blitt utredet i LVP.

En framtidig begrensning som Oddby nevner, er innføringen av det digitale signalsystemet ERTMS, som vil medføre fjerning av sporvekslere. Slike sporvekslere må til for at gamle tog skal kunne bytte spor. >>

# HELG: reportasje

Bane Nor avviser kritikken fra Tom Oddby på vegne av museumsjernbanene og Norsk Jernbaneklubb.

## Bane Nor viser til avtale

– Den 1. oktober 2021 inngikk Bane Nor avtale med Jernbanedirektoratet om å utarbeide planforslag for jernbanens faste kulturminner. Landsverneplanen skal ikke omfatte løse kulturminner, som for eksempel rullende materiell. Dette går uttrykkelig fram av avtalen, skriver Bane Nor i en e-post til Dagsavisen.

Det vises i den

anledning til følgende formulering i avtalen med Jernbanedirektoratet: «Som et resultat av jernbanereformen fra 2017, ble Bane Nor eier av store deler av de faste kulturminnene i jernbanen (unntatt rullende materiell).» «Som eier av store deler av de faste kulturminnene i jernbanen, har Bane Nor ansvar for de fleste kulturhistoriske eiendommene og anlegg som vil inngå i landsverneplanen. Det er derfor hensiktsmessig at Bane Nor utarbeider jernbanesektorens landsverneplan.»

– Bane Nor er eier av rullende materiell (arbeidsmaskiner) for å kunne drifte og vedlikeholde jernbanens infrastruktur. Utover dette har ikke Bane Nor ansvar for rullende materiell, påpekes det også i e-posten som Dagsavisen har fått.

Bane Nor presiserer videre at «lands-

verneplanen er utarbeidet i tett samråd med Riksantikvaren. Landets jernbaneankommuner og fylkeskommuner har gitt innspill til planforslaget.»

I tillegg opplyser Bane Nor at «kulturminneporteføljen som er i Bane Nors eie, er allerede svært omfattende» (Se oversikt nederst i denne saken, journ. anmrk).

## – Ikke aktuelt å samordne

Etter at Bane Nor ferdigstilte sitt forslag til landsverneplan, ble det oversendt Jernbanedirektoratet, som skal gi sin tilråding til Samferdselsdepartementet, som så igjen skal godkjenne planen. Deretter er det opp til Riksantikvaren å vedta vern av ulike objekter.

Som tidligere nevnt i denne saken ble Nasjonal verneplan for rullende

materiell i jernbanen, ferdigstilt av Norsk Jernbanemuseum i 2022. Dette museet er en statlig etat som styres av Jernbanedirektoratet.

Det museumsdirektør Tom Oddby tar til orde for – en samordning av planen til Norsk Jernbanemuseum med Bane Nors forslag til landsverneplan for jernbanens kulturminner, er ikke aktuelt, får Dagsavisen opplyst.

– Nei. Verneplanen (til Norsk Jernbanemuseum, journ. anmrk.) er uavhengig av den planen som Bane Nor har utarbeidet, fordi verneplanen (til Norsk Jernbanemuseum) er en objektverneplan for rullende materiell, sier Ellen Sletvold, seksjonssjef for museumsfag og forvalt-



Vær og vind har tært på mye av jernbanemateriellet som har stått ute på Krøderbanen. Forfallet er tydelig. Foto: Krøderbanen



» Vi mener det har stor betydning å ta vare på et mangfold av kulturmiljø etter jernbanens historie i Norge.

Sigrild Murud, seksjonssjef for fredningsseksjonen hos Riksantikvaren



Knuste vinduer og i generelt dårlig forfatning. Også materiell som tilhører Gamle Vossebanen trenger sårt oppussing og restaurering. Foto: Picasa



ning ved Norsk Jernbanemuseum.

– Bane Nors landsverneplan omhandler de faste jernbanekulturminnene, herunder bygninger, stasjonsparker og tekniske kulturminner som bruer, tunneler og svingskiver et cetera, som de har ansvar for i egenskap av å være infrastrukturforvalter og grunneier av statlige eiendom. Det er ikke aktuelt å samordne nasjonal verneplan for rullende materiell med landsverneplanen, slår Sletvold fast.

### Ny lov på trappene

– *Hva bruker dere Nasjonal verneplan for rullende materiell i jernbanen til?*  
– Norsk Jernbanemuseum

bruker verneplanen til dels til prioritering av egne samlinger og dels som grunnlag for å vurdere og prioritere tildeling av tilskudd til prosjekter som søker om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren, svarer Sletvold.

Samtidig viser hun til et initiativ fra regjeringen.

– Regjeringen har nedsatt Kulturmiljøutvalget (i juni 2022, journ. anmrk.) som skal utarbeide forslag til ny kulturmiljølov til erstatning for dagens kulturminnelov.

– Utredningen (som skal leveres innen 1. februar 2025, journ. anmrk.) vil i tillegg til faste kulturminner ta inn over



Her er noen av dem som jobber for å bevare mest mulig av den norske jernbanehistorien. Fra venstre Øystein Aas (Setesdalsbanen), John Olsen (Vest-Agder museet), Hulda Brastad Bernhard (MiA – Museene i Akershus), Ivar Gubberud (Gamle Vossebanen), Anna Hereid (Norsk Industrierbeidermuseum), Tom Oddby (Buskerudmuseet) og Are Hilstad (Thamshavnbanen).

Foto: MiA – Museene i Akershus

seg bevegelige kulturminner. Det vil etterpå bli opp til formelle vernemyndigheter å bestemme hva de eventuelt ønsker å frede med hensyn til hvordan og hvor mange enheter, forklarer Sletvold.

– Offisielt vern er det kun Riksantikvaren med fylkeskommuner som kan gjennomføre, tilføyer hun.

Per dags dato er det ikke aktuelt med vern av gamle damplokomotiver og annet rullende materiell, opplyser Sigrid Murud, seksjonssjef for fredningsseksjonen hos Riksantikvaren.

– Rullende materiell er ikke en del av kulturmiljøforvaltningens ansvarsområde, sier Murud.

### – Har stor betydning

– Utgangspunktet for arbeidet med landsverneplaner er at staten skal ha oversikt over kulturhistoriske eiendommer i sitt eie, og at disse vurderes for vern, forklarer Murud.

– Det er departementenes bygninger og anlegg som er inkludert i landsverneplanene, ikke for eksempel kjøretøyer eller øvrig materiell. Dette henger sammen med at utvalget skal kunne gis juridisk vern enten etter kulturminneloven eller plan- og bygningsloven.

– Når det gjelder rullende materiell dekkes ikke det av noen av disse lovverkene, og det er museene som i hovedsak har ansvar for denne type objekter. Det vi vet er at det er frivilligheten som er drivkraften, og i stor grad er kunnskapsbærerne.

– *Hvordan vurderer Riksantikvaren betydningen av å ta vare på mer av jernbanens kulturminner og rullende materiell?*

– Vi mener det har stor betydning å ta vare på et mangfold av kulturmiljø etter jernbanens historie i Norge, svarer Murud.

– *Betydningen jernbanen har hatt for å binde landet sammen – hvordan jernbanen har påvirket utviklingen av byer og steder, er helt sentrale deler av norgeshistorien.*

– I arbeidet med landsverneplan for jernbanen har vi vært opptatt av de kategorier som ikke hadde vern fra før, blant annet kulturmiljø fra perioden 1930 til 1995, inkludert kulturmiljø knyttet til jernbanens krigshistorie. Rullende materiell er som nevnt ikke kulturmiljøforvaltningens ansvarsområde, selv om det helt klart gir en opplevelsesverdi å se alt i sammenheng.

– *Hva mener Riksantikvaren om Bane Nors forslag til landsverneplan?*

– Vi mener at forslaget fra Bane Nor er et godt utgangspunkt for en landsverneplan, svarer Murud.

– Men Riksantikvaren anser den ikke som ferdig, og vi har vært tydelige overfor Bane Nor om at vi har ønsket en plan for videre oppfølging av arbeidet. For vår del handler det om at verneutredninger for fredning ikke er fullført.

tor.sandberg@dagsavisen.no

Museumsjernbanene går i til dels naturskjønne omgivelser. Her fra Gamle Vossebanen. Foto: Gamle Vossebanen

