

Vest-Agder-museet  
Odderøyveien 21  
4610 Kristiansand

Klima og miljødepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 Oslo

Kristiansand, 28.01.2019

## Innspill ny kulturminnemelding

Vi vil innledningsvis gi honnør til Klima- og miljødepartementet for å sette i gang arbeidet med en ny kulturminnemelding. Meldingen vil omfatte et bredt spekter av tema og Vest-Agder-museet vil nedenfor særlig fokusere på tematikk som direkte berører vår virksomhet:

- Utviklingen de siste årene har vist at museenes betydning innenfor kulturarvfeltet øker. Det tradisjonelle skillet mellom museene som bevarere av de statiske kulturminnene, mens andre tok seg av seilende fartøyer og kulturminner i bruk, er visket ut. De nye konsoliderte museene forvalter flere teknisk-industrielle anlegg og seilende fartøy. I tillegg yter museene et viktig bidrag i bevaring av håndbåren kunnskap og immateriell kulturarv. Museenes fokus er på aktiv deltakelse, samarbeid med frivillige og det å være en ressurs både lokalt, regionalt og nasjonalt. Samarbeidet mellom museumssektoren og kulturminnevernet for øvrig bør styrkes og museene bør få en tydeligere rolle innenfor veiledning og formidling.
- Departementet har gjennom Riksantikvaren vært en viktig bidragsyter til fartøyvernet. Riksantikvarens tilskudd til istandsetting og større vedlikehold er svært viktig. Statens satsing på fartøyvernet bør videreføres. Kulturminnemeldingen bør imidlertid også peke på hvordan samarbeid med andre departementer kan sikre særlig de store fartøyene med en nasjonal funksjon, f.eks. Hestmanden, en langsiktig og forutsigbar drift som gjør at vedlikehold kan tas løpende, ikke når det er blitt virksomhetskritiske prosjekter.

Fartøyvernssentrene har vært, og er viktige kompetansesenter for å ta vare på og videreformidle den ofte svært spesialiserte kompetansen knyttet til fartøyvern. Fartøyvernssentrenes kompetansen er viktige for å sikre at istandsetting og vedlikehold av de verneverdige båtene/fartøyene også skal kunne utføres på en faglig god måte i fremtiden.

- De teknisk-industrielle kulturminnene er krevende både når det gjelder istandsetting og ikke minst forvaltning og vedlikehold i et langtidsperspektiv. Dette er tidligere anerkjent gjennom Riksantikvarens bevaringsprogram. 15 anlegg har blitt satt i stand og har senere mottatt støtte til drift og vedlikehold for å ta vare på de investeringene staten har gjort. Ansvar for de teknisk-industrielle anleggene flyttes nå ut til de nye regionene. Denne nærheten mellom forvaltningsmyndighet og drifter er positiv. Vi vil imidlertid understreke betydningen av at

bevaringsprogrammet videreføres som en nasjonal paraply og at regionene tilføres ressurser som sikrer finansiering av videre drift og vedlikehold av de anleggene hvor det nå er brukt flere hundre millioner på istandsetting. Dette gjelder særlig de anleggene hvor maskinparken vedlikeholdes gjennom drift. Disse anleggene har et særlig ansvar for å både ta vare på bygninger og maskiner, men også å ta vare på og videreføre kunnskapen knyttet til vedlikeholdet av og bruken av disse. Denne håndbårne kunnskapen er en viktig del av norsk og europeisk industrihistorie. På den ene siden er den representativ for store industrier som en gang har vært, men den andre siden er den i dag ofte unik for det enkelte anlegg. Tapt kunnskap er ofte tapt for alltid, stabilitet i rammer for drift, vedlikehold og kompetanseoverføring må derfor sikres om disse i dag levende kulturminnene også skal være "levende" i fremtiden.

- Museumsbanene er en kategori av teknisk-industrielle anlegg som er falt mellom flere stoler i den norske kulturminneforvaltningen. Til forskjell fra f.eks. båter og fartøyer gir ikke Kulturminneloven rom for å kunne frede andre større bevegelige teknisk industrielle objekter, som f.eks. lokomotiver og vogner. Da Kulturminneloven ble endret i 1998/99 ble dette drøftet, men departementet ønsket den gang å avvente erfaringene fra fredning av båter før en eventuelt utvidet 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 vil be departementet som del av arbeidet med Kulturminnemeldingen å endre Kulturminneloven slik at den også hjemler fredning av rullende materiell.

- Norge har i realiteten kun seks museumsbaner hvor det tidligere har vært drevet regulær person- eller godstrafikk- industribaner og gruvevaner ikke medregnet. I tillegg kjøres også veterantog på det nasjonale jernbanenettet.

Jernbanen var en viktig forutsetning for moderniseringen og industrialiseringen av Norge. Den brakte varer ut fra bygdene og inn til byene og tilsvarende impulser og teknologi andre veien. Dette er en viktig del av historien til det moderne Norge. Et representativt utvalg av lokomotiver og vogner må bevares for fremtiden. Verneplanen utarbeidet av bl.a. Norsk Jernbanemuseum peker på hvilke. At noen av disse i tillegg holdes operative er en viktig del av bevaringen av denne historien. Her yter mange frivillige en stor innsats. Samferdselsdepartementet er en aktiv bidragsyter til vedlikehold av skinnegang og bygningsmasse, Kulturdepartementet bidrar til den publikumsrettede formidlingen. Togframføringen og bevaringen av det rullende materiellet faller utenfor.

Vi vil oppfordre Klima og miljødepartementet til å iverksette tiltak for å sikre videre forfall av verneverdig historisk jernbanemateriell, samt etablere et bevaringsprogram etter mal av bevaringsprogrammet for teknisk-industrielle anlegg, som har som mål å sikre en langsiktig plan for bevaring av det verneverdige materiellet.

Det bør også etableres en tilskuddsordning etter mal av fartøyvernet til sikring av ressurser til istandsetting og vedlikehold av historisk jernbanemateriell.

- Samfunnet i dag gjennomgår store endringer. I denne utviklingen er det viktig å sikre den håndbårne kunnskapen/immaterielle kulturarven knyttet til gamle yrker og håndverk. Dette gjelder så vel innenfor bygningsvern og bygningsrestaurering, fartøyvern, drift og vedlikehold ved de teknisk industrielle anleggene. Kulturminnemeldingen må poengtere betydningen av at denne kompetansen bevares. Dette kan gjøres både gjennom utdanningsløp innenfor tradisjonelle eller trua håndverksfag, tilrettelegging for erfaringsutveksling mellom ulike bedrifter og institusjoner og intern kompetanseoverføring mellom generasjoner.
- Klimaendringene innebærer økt nedbør og høyere temperatur. Dette gir store utfordringer i kulturminnebevaringen. Dette merkes særlig på vedlikeholdsintervaller på trebygningene, hvor det oppleves økte utfordringer med råte. Utfordringene gjelder også i høy grad det rullende materiellet ved museumsbanene. Skal dette materiellet sikres for fremtiden, må det lagres under tak. Dette ville også redusert behovet for årlig vedlikehold.
- Museene forvalter rundt 5 000 antikvariske bygninger. Mange av disse er enten automatisk fredet (eldre enn 1650) eller vedtaksfredet. Noen av dem er blant landets viktigste og mest ikoniske bygg. Vedlikeholdsbehovene er store og jf. ovenfor gir endret klima nye utfordringer. Museene har dessverre ikke rom innenfor dagens rammer til å både drive et forsvarlig vedlikehold og samtidig løfte et mangeårig vedlikeholdsetterslep. I dag faller museene også utenfor støtteordningene som forvaltes av Kulturminnefondet og Riksantikvaren. Kulturdepartementet har i 2019 bedt om en rapport på museenes antikvariske bygningsmasse. Vi håper denne følges opp med en prioritering blant bygningene og en oppfølging som gjør løpende vedlikehold mulig.

Med beste hilsen

John Olsen  
Direktør  
Vest-Agder-museet