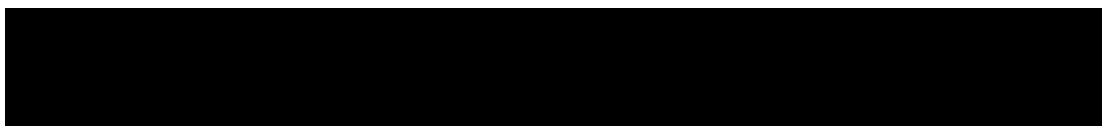
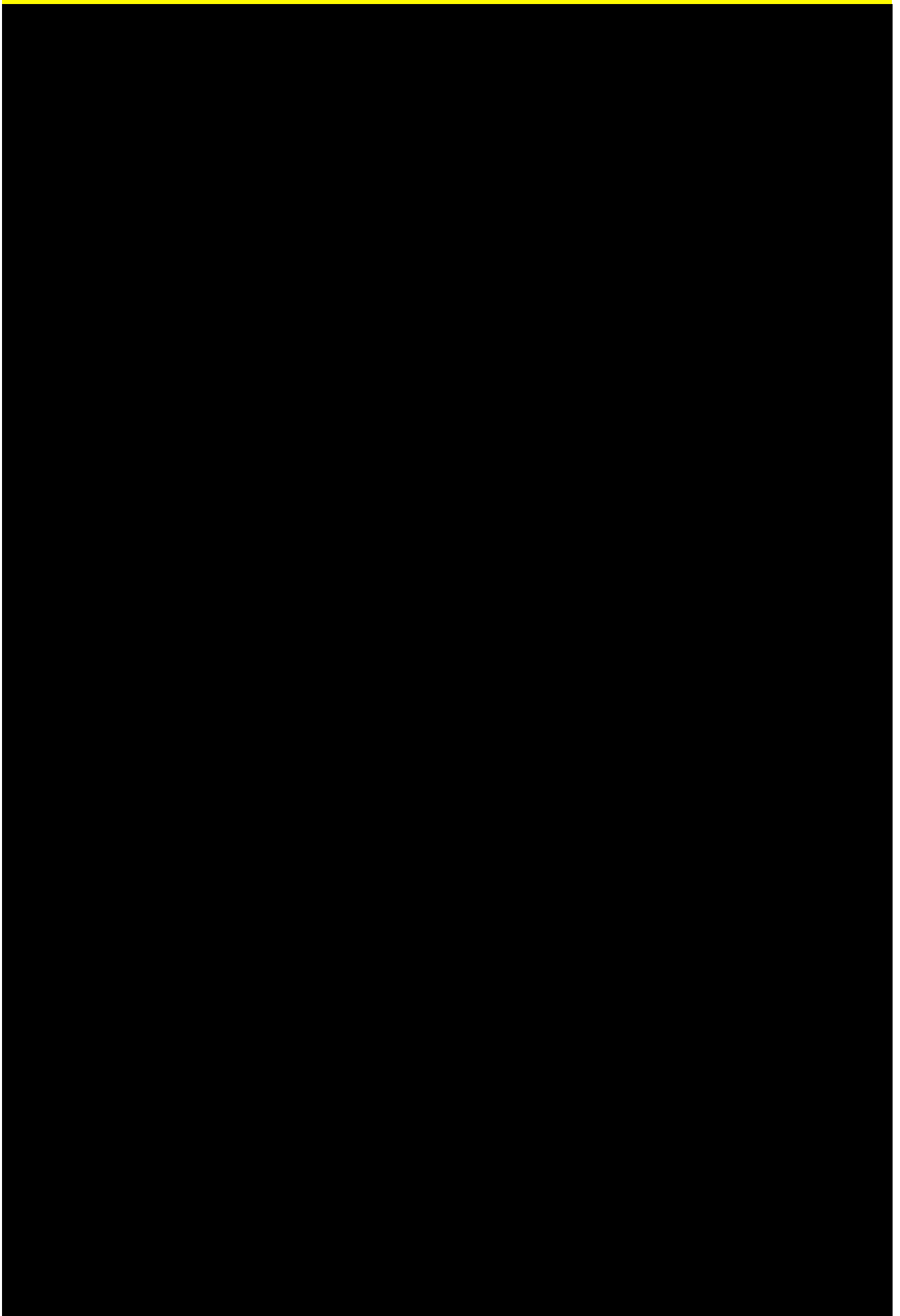


# Høringsuttalelse fra Museet Gamle Vossebanen til Regional kulturplan for Hordaland 2015 – 2025

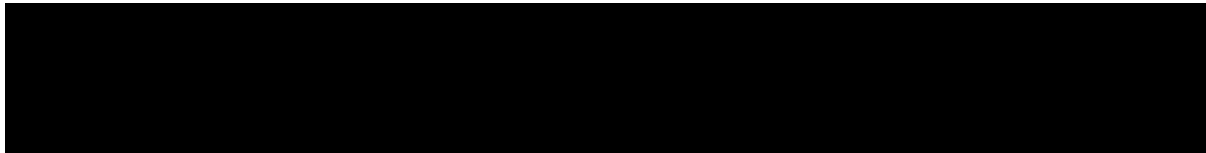






<b>Sammendrag</b>	<b>3</b>
<b>Innledning</b>	<b>6</b>
<b>Generelt</b>	<b>7</b>
<i>Gamle Vossebanen - er norsk kulturarv på skinner!</i>	7
<i>Hordalands lengste museum</i>	7
<b>Uttalelse til pkt. 2 Offentlig arbeidsdeling på kulturfeltet</b>	<b>9</b>
<i>Statens kulturminnepolitikk</i>	9
<i>Samfunnsansvaret</i>	9
<i>Samarbeid med Fylkeskommunen, Bergen kommune og staten</i>	9
<b>Uttalelse til pkt. 4.5 Kulturminnevern og museum</b>	<b>10</b>
<i>Kulturarven - vår historiske kapital og kulturforståelse</i>	10
<i>Kulturskatter på museum</i>	10
En museumsjernbane – intet vanlig museum	10
Norsk Jernbaneklubb	10
En eksklusiv samling tog og jernbanemiljøer	11
<b>Uttalelse til pkt. 5.1 Endring i busetnad og infrastruktur</b>	<b>12</b>
<i>Innsatsområde 1: Urbanisering, stadsutvikling, bygninger og landskap</i>	12
Kulturminne som reisemål	12
Særegent kulturminne	12
Markerte trekk i kulturlandskapet	12
Vegetasjonskontroll sikrer kulturminnet	13
<i>Innsatsområde 2: Arenautvikling - infrastruktur</i>	13
Oppbevaring og gjenstandsrestaurering – en prioritert oppgave	13
Rekruttering - ungdom	14
Sikker oppbevaring	14
<b>Uttalelse til pkt. 5.3 Verdiskapning</b>	<b>15</b>
<i>Innsatsområde 7: Frivillighet</i>	15
Motivasjonsfaktorer for frivillig innsats	15
Mulighet til å gjøre noe meningsfullt	15
Bidra til å nå organisasjonens mål	15
Bidra til lokalsamfunn og barnas oppvekst	15
Tilgang til sosialt nettverk	16
Følelsen av mestring	16
<b>Uttalelse til pkt. 5.5 Kulturminnevern og museum</b>	<b>17</b>
<i>Innsatsområde 15: Dokumentasjon</i>	17
Det særegne ved å drifte og vedlikeholde en museumsjernbane	17
Samle dokumentasjon	17
Dokumentasjon av den immaterielle kulturarv	17
<i>Innsatsområde 16: Museumsløft</i>	17
Museumsbanedriftens rammevilkår	17
Etterslep på vedlikehold og behov for styrkning av driftsmidler	18
Vilkårlighetenes farer	18
<i>Innsatsområde 17. Kulturminne som ressurs</i>	18
Kulturminne som reisemål	18
<i>Innsatsområde 18. Utvalgte kulturminne kategorier</i>	18
Jernbanens kulturminner	18
<i>Gamle Vossebanen – kulturminne og museum</i>	19
Museumsjernbanen Gamle Vossebanen til Trengereid	19
<i>Innsatsområde 20. Lokalt kulturminnevern og museum</i>	20
<i>Innsatsområde 21. Forvaltning i kulturminnevernet</i>	20
Retningslinjer for museumsjernbanens forvaltning	20

Innretningen på vedlikeholdet	21
<i>Innsatsområde 22. Tradisjonsuttrykk</i>	21
Håndbåret kunnskap og tradisjonsuttrykk på Gamle Vossebanen	21
<b>Innspill til pkt 6. Planprosessen</b>	<b>23</b>
<b>Innspill til pkt 7. Referanser</b>	<b>24</b>



## Innledning

Museet Gamle Vossebanen – veteranjernbanen Garnes - Midttun - startet arbeidet med planlegging og tilrettelegging i 1975. I de første årene ble det arbeidet med restaurering av damplokomotiv, vogner og stasjonsbygninger. Fra 1992 ble det kjørt veteranog. Ved utløpet av året 2014 vil det ha blitt utført om lag 247 000 dugnadstimer i drift og vedlikehold av kulturminnet. Følgelig er det et betydelig engasjement over lang tid. I 2015 er det 40 år siden planen som ble til Museet Gamle Vossebanen ble utformet.

Riksantikvaren fredet Garnes stasjon i 2002 og varslet i 2014 fredning av hele strekningen fra Trengereid til Midttun. Det foreligger en betydelig bredde og dybde i plandokumenter og utredninger som Forvaltningsplan, Kulturminneutredning og Skjøtselsplan.

Museet Gamle Vossebanen dokumenterer den store betydning jernbanen har hatt i utviklingen av det moderne Norge, jernbanen som åpnet innlandet og bant sammen vannveiene, brakte velstand til bygdene, muliggjorde utnyttelse av fossekraften til industriproduksjon og knyttet landet sammen via Bergensbanen.


Vi ser det som en svakhet at Regional Kulturplan nevner ikke denne betydelige delen av museumskulturen i Hordaland, og vi ber om at dette blir rettet opp. Vi vil derfor punktvis gi innspill til Kulturplanen.

Landsverneplanen for jernbanen, bind 2: *Respekten for Forfædrenes Værk*, Oslo 2014 av Magne Fugelsøy (LVP-jernbanen) foreligger nå i tillegg til bind 1 som HFK tidligere har mottatt i to eksemplarer. Den regionale kulturplanen bør forholde seg til et så stort nasjonalt kulturminne som finnes i Hordaland fylke.

Museet Gamle Vossebanen er både et kulturminne og et levende museum. Hordaland fylkeskommune må derfor samarbeide med Staten og Bergen kommune om en innretning på tilskudd slik at en får til en balanse. Staten ved Jernbaneverket yter allerede store tilskudd for å sikre kulturminnet. Bergen kommune har siden 1999 gitt økende driftstilskudd. Tiden er nå inne til at Hordaland fylkeskommune tar sin del av ansvaret for resten av fylket.

Denne strategien må tydeliggjøres i HFKs plan for de neste 10 år.

Bergen, 16. september 2014



Ivar Gubberud  
Leder

## Generelt

Regional kulturplan for Hordaland 2015 – 2025 er svært omfattende og favner bredt. Likevel er det et stort område som ikke er nevnt og som trolig er glemt. Dette til tross for stort omfang, store samlinger, stor aktivitet og stor offentlig oppmerksomhet gjennom lang tid.

### ***Gamle Vossebanen - er norsk kulturarv på skinner!***

Gamle Vossebanen er eldste delen av den gamle hovedlinjen mellom Bergen og Oslo. Byggestart i 1875, ferdig til Voss i 1883 på smalt spor, ombygget til normalspor i 1904 og bygget fram til Kristania i 1909. Det var dampdrift fram til elektrifiseringen i 1954. Åpningen av Arnanipa og Ulrikstunnelen i 1964 forvandlet denne strekningen til et sidespor for dieseltrukket godstrafikk fram til 2001.

Banen har beholdt tresviller og manuelt signalsystem uberørt av de siste 60 års teknologiske utvikling. GVB er den eneste norske museumsbanen som har vært en hovedlinje og den er en fjordjernbane som representerer bindeleddet fra gammel sjøverts samferdsel til jernbanen som bygde Norge som moderne nasjon.

Norsk Jernbaneklubb startet restaureringsarbeidet i 1981, veterantogdrift fra 1993 og har bygget opp et levende museumsmiljø rundt banen. NJK er en frivillig og ideell museumsorganisasjon med formål å bevare lokomotiver og vogner for å vise teknisk og kulturell utvikling for kommende generasjoner. NJK er medlem av Norsk Museumsforbund og European Federation of Museum & Tourist Railways.

### ***Hordalands lengste museum***

Museet Gamle Vossebanen er Hordalands lengste museum med 21 km jernbanelinje fra Tunestveit til Midttun. Garnes stasjon ble i 2002 fredet av Riksantikvaren. Hele strekningen er et nasjonalt kulturminne i nasjonal verneplan for kulturminner ved jernbanen.

Driften er underlagt strenge offentlige krav og påbud, som blir oppfylt på alle punkter. De som utfører sikkerhetsrelevant tjeneste på toget er kvalifisert til slik tjeneste i følge gjeldende regelverk og offentlige forskrifter for jernbanedrift.

Museet er derfor organisert i flere avdelinger:

- Sporvedlikehold – GVB har ansvaret for vedlikeholdet med økonomisk støtte fra Jernbaneverket. Det er en ansatt banesjef som koordinerer innleide sporentreprenører og frivillig innsats.
- Vognvedlikehold foregår på både person – og godsvogner. Dette spenner fra vognkassevedlikehold, bremse- og boggirevisjon og elektrisk anlegg. Dette området må styrkes med ansatt vedlikeholdsingeniør.
- Damplokvedlikehold er nødvendig mekanisk arbeid for å holde damplok 18c 255 i drift. Dette området kan dekkes med frivillig innsats og på sikt styrkes med

tilsatt vedlikeholdsingeniør. Dette vil komme også dekke behovet for styrkning av innsatsen rundt diesellokvedlikehold.

- Bygnings- og arealvedlikehold sikrer vakre stasjoner og anlegg og er i dag delvis dekket av ansatt vaktmester, men området trenger systematisk administrasjon.
- Opplæring i sikkerhetstjeneste kvalifiserer til selvstendig tjeneste på Gamle Vossebanen og dette ledes på frivillig basis.
- Administrasjon og planlegging er grunnlaget for god drift og for å løse våre utfordringer. Museumsbestyrer og driftsleder er i dag dekket på frivillig basis, men økning av omfanget av virksomheten krever mer innsats – noe som kan dekkes av genuint interessert reiselivsutdannet person på masternivå.
- Driftsavdeling for kjøring av museumstog ledes av driftsleder med bistand fra tjenestefordeler, togleder og ledergruppen.
- Sikkerhetsstyring av aktivitetene ledes av driftsleder, togleder og tjenestefordeler på frivillig basis. Dette er roller som krever innsikt og forståelse for sikkerhetsstyring og jernbanedrift.

Museumsanlegget Gamle Vossebanen er restaurert og driftet med over 247.000 dugnadstimer utført av NJKs medlemmer fra 1981 og fram til i dag. Alle inntekter brukes til drift og vedlikehold av anlegget. NJK har ingen tilknytting til andre jernbaneselskaper, men rekrutterer unge mennesker som ser denne museumssektoren som viktig.

Museet har i dag om lag to årsverk betalt arbeidskraft og om lag 7 årsverk frivillig innsats.





## Uttalelse til pkt. 2 Offentlig arbeidsdeling på kulturfeltet

### **Statens kulturminnepolitikk**

Kulturminnevernet i Norge har foregått i organiserte former i vel 150 år. Riksantikvaren feiret sitt hundreårsjubileum i 2013. Særlovgivningen på feltet er snart hundre år gammel. I løpet av denne perioden har den faglige fokuseringen endret seg betraktelig. De siste ti årene er det i stadig sterkere grad blitt lagt vekt på å ta i bruk kulturminnene «som ressurser i samtiden og for fremtiden» (St.meld.nr. 16 2004–05 Leve med kulturminner). Politikken avspeiler at kulturminner og kulturmiljøer i økende grad forventes forvaltet integrert i helhetlige miljøoppfølgingsprogram og ikke som et overskuddspreget og isolert tema, løsrevet fra den øvrige samfunnsutviklingen.

### **Samfunnsansvaret**

Kulturminnelovens formålsbestemmelse er utvidet i den hensikt å styrke kulturminnevernet i den offentlige forvaltningen. Den legger vekt på at det er et samfunnsansvar å ta vare på kulturminner. Viktige minner og egenart skal bevares som en del av vår historie og identitet.

### **Samarbeid med Fylkeskommunen, Bergen kommune og staten**

Kommunene og fylkeskommunene driver stedsutviklingsarbeid og er forvaltningsmyndighet etter henholdsvis plan og bygningsloven, og kulturminneloven. Alle disse partene må være involvert i arbeidet for å sikre en bred forankring av verneplanarbeidet. En slik bred samarbeidskoalisjon må definere de overordnede rammene for kulturminnevernet gjennom arbeidet med landsverneplanen, initiere strategiske styringsverktøy for kulturminnevernet, gjennomføre prosesser som skal kunne ut i bærekraftige løsninger for bruk og bevaring, selv framstå som forbilder på god forvaltning og bidra med incentiver som oppmuntrer til å etterleve mål og intensjoner.



## Uttalelse til pkt. 4.5 Kulturminnevern og museum

### **Kulturarven - vår historiske kapital og kulturforståelse**

En reise med jernbanen i dens første hundre år var ensbetydende med en reise med damptog. I dag er damplokomotivet historie. Likevel fascineres fortsatt tusener av denne jordnære teknologien. Når reiser med gamle tog gang på gang har vært kulisser og scene for menneskelige dramaer på film og i litteraturen, og for barn på TV, er dette noen av mange uttrykk for teknologiens fascinasjon.

### **Kulturskatter på museum**

I fravær av engasjement og historieinteresse fra NSBs side var det noen framsynte jernbaneentusiaster som tok affære. Dannelsen av museumsbanemiljøene og Norsk Jernbaneklubb ble en følge av dette. Det startet med et intenst ønske om å redde vogner og lokomotiver fra opphugging. Gradvis fikk også miljøet rundt togdriften større og fortjent oppmerksomhet. Skinnegang, vogner og lokomotiver ble reddet fra rivning og opphugging. Av gutters entusiasme og pågangsmot ble det skapt rekreative miljøer som nå har gledet publikum i femti år.

### **En museumsjernbane – intet vanlig museum**

En museumsjernbane kan ikke sammenlignes med et vanlig museum. Historisk materiell og infrastruktur blir riktignok tatt vare på og vedlikeholdt og dermed berget for ettertiden. Men en museumsjernbane holder også gammel historie levende på en måte som er uvanlig i museal sammenheng. Den lar deg oppleve gamle tog under damp og maleriske jernbanemiljøer som er tatt rett ut av hundre år gamle postkort. Hvert moment er ekte – ikke kulisser eller digital virtuositet.

Hvert år legges det ned tusenvis av frivillige timer i å vedlikeholde og drifte spor, bygninger og materiell. Når tog trekkes i gang, skjer det ved bruk av lokomotiver som er rundt hundre år gamle, etter at passasjerene har tatt plass i vogner fra en tid da luksus ble målt i blankpusset messing, mahogni og plysj.

Dampmaskinens virkemåte kan oppleves på en måte som ingen fysikklærebok er i stand til å formidle. Og når togføreren gir avgangssignal, er det et ledd i en helt nødvendig sikkerhetstjeneste og ikke et innholdsløst skuespill.

### **Norsk Jernbaneklubb**

Norsk Jernbaneklubb ble stiftet i 1969 med formål å restaurere og drifte normalsporet togmateriell. Til dette formålet fikk klubben i 1971 tillatelse til å ta i bruk Krøderbanen. I 1981 ble Krøderen stasjon fredet som det første jernbaneanlegget i Norge, mye takket være Norsk Jernbaneklubbs arbeid for å redde Krøderbanen. I 1987 sluttet Stortinget seg til at strekningen Vikersund– Krøderen skulle bevares som museumsjernbane. I 1975 startet arbeidet i Bergen og Norsk Jernbaneklubb i Bergen fikk leie Garnes stasjon og fikk samtidig tillatelse til å anvende strekningen Garnes–Midttun på Gamle Vossebanen til museumstogskjøring. Organisasjonens medlemmer har i mer enn førti år bidratt til å bevare og holde vedlike kunnskap som er nødvendig for å vedlikeholde og drifte gamle tog. Uten Norsk Jernbaneklubbs innsats hadde Bergensbanens hundreårsjubileum i 2009 blitt feiret uten museumstog. Det blir stadig færre som har fagkunnskap og praktisk øvelse i å ivareta dette profesjonsarbeidet. Norsk

Jernbaneklubbs og museumsjernbanenes virksomhet blir av den grunn viktigere for norsk kultur- og reiseliv jo lenger tiden går.

### En eksklusiv samling tog og jernbanemiljøer

Resultatet av disse frivilliges arbeid er at museumsjernbanen Gamle Vossebanen kjøres med historiske tog. Det grunnleggende mål er å gi sine besøkende et sant bilde av tidligere tiders jernbanedrift. De representerer i så måte like mye kultur som transport. GVB sitt slagord illustrerer dette på en treffende måte: «*En reise tilbake i tid – for hele familien*».

På Vestlandet er man også i den heldige situasjonen at museumstoget gjør bruk av en kjørevei som er blitt museal. Da museumsjernbanene på en så fullverdig måte evner å dokumentere sektorens historie, er det viktig at staten vet å verdsette det store arbeidet som ligger bak. Disse frivilliges innsats var helt avgjørende for at man i Norge greide å ta vare på historisk materiell, gamle spor og handlingsbåren kunnskap i en periode da kulturminnevernet ble ofret liten oppmerksomhet i samfunnet.



## Uttalelse til pkt. 5.1 Endring i busetnad og infrastruktur

### ***Innsatsområde 1: Urbanisering, stadsutvikling, bygningar og landskap***

#### **Kulturminne som reisemål**

Fordi natur- og kulturlandskapet er Norges viktigste kilder til opplevelser og kulturminner og kulturmiljøer er viktige attraksjoner i reiselivet, så ønsker regjeringen å tilstrebe ivaretagelse av akkurat dette. I «Regjeringens reiselivsstrategi. Verdifulle opplevelser. Nasjonal strategi for reiselivsnæringen» fra 2007 er et av de tre hovedmålene: «*Norge et bærekraftig reisemål*». Her heter det seg at det er et sosialt ansvar å holde blant annet kulturlandskapet ved like. Videre i strategien kommer det frem at dette er spesielt viktig i forhold til reiselivet og turistene for å vise Norge som et land med kvalitet. Fordi Norge er et land med høye kostnader må turistmål som GVB tilby de reisende gode produkter og synliggjøre disse for våre besøkende». Når GVB tilgjengelig gjøres via drift er det spesielt viktig at turen gjennomføres så autentisk som mulig for å få en opplevelse med god kvalitet. Herunder ligger det at kulturlandskapet, formet av mennesker, kommer frem langs GVBs fjordbane.

#### **Særegent kulturminne**

Statsråd i Fornyings- og administrasjonsdepartementet i , Heidi Grande Røys (2005-2009), peker på noe helt sentralt når hun skriver at forståelsen av nasjonens utvikling ikke oppnås kun ved vern av praktbygninger, man må også verne de virksomhetene som ikke alltid har en selvforklarende verneverdi for alle. Derfor er det viktig å spesifisere at GVB er et kulturminne som står helt sentralt i den norske kulturarven med en jernbanestrekning som har fungert i kombinasjon med båttransport og som er bygd på den særegne fjordbanetraséen.

#### **Markerte trekk i kulturlandskapet**

Skjøtselsplanens mål stemmer overens med Bergen kommunes «Kommuneplanens areal del 2006-2017 (2025) Planrapport med bestemmelser og retningslinjer»:

*Kulturminner og kulturmiljøer er ikke fornybare ressurser, men en uerstattelig del av kommunens identitet. Kulturminnestructurene skal være premissgivende for utviklingen av byen, og skal i framtiden være markerte trekk i bybildet og i kulturlandskapet. Ofte og oftere ser vi likevel at kulturminner går tapt og kulturmiljøer blir ødelagt fordi kulturminneinteressene blir vektlagt for sent i planprosessen. Det er viktig både for de private utbyggerne og allmennheten at det finnes informasjon om kulturminner i registre og utredninger. [...] Gamle Vossebanen som er en fjordbane med unik variasjon i jernbaneanlegg og stasjoner, nøye tilpasset topografien. Jernbanen gikk inn som del i et allerede etablert samferdselsnett, der veier – herunder postveiene og fjordbåttrafikken, var av vesentlig betydning. Ingen andre jernbanestrekninger kan i dag vise til denne kombinasjonen mellom tog- og båttransport. Det er viktig for bevaring av jernbane-historien at utpekte områder rundt banetraséen ikke blir utbygd eller utsatt for andre tiltak som vil forringe opplevelsen av denne viktige kulturminnestructuren. Sammen med Osbanetraséen forteller Gamle Vossebanen om samferdelssystemets betydning for industri- og bosetting på steder i Bergens utkantområder.*

I «St. meld. 29 (1996-97) Regional planlegging» påpekes det at arealplanlegging skal [...]«*legge til rette for et samfunn som ivaretar viktige fellesverdier*»[...]. Videre legger planen blant annet vekt på hensynet til biologisk mangfold, utbyggingspolitikk og transport system og hensynet til estetikk og landskapsbildet. Alt dette er viktige punkter:

I kulturlandskapet, spesielt i omlandet til byer og tettsteder der utbyggingspresset er sterkt, vil det bli lagt økt vekt på å sikre *variasjonsrikdommen* og det *kulturhistoriske* og *økologiske* perspektivet på kulturlandskapet. Mulighetene for naturopplevelser i ulike typer landskap, trivsel og friluftsliv må utvikles, og *kulturarven i landskapet må trygges og forvaltes forsvarlig*. Dette er også viktig som basis og støtte for næringsutvikling.

Med utgangspunkt i den verdi biologisk mangfold har for lek, rekreasjon, friluftsliv, opplæring mv. er det grunn til å se spesielt på grønnstrukturen i byer og tettsteder. *Det er videre viktig å få bedre innsikt i de kulturhistoriske faktorer som forklarer dagens landskap og status for biologisk mangfold.*

#### **Vegetasjonskontroll sikrer kulturminnet**

«*Noreg og Vestlandet har eit verdskjent landskap, men i løpet av dei siste åra er store delar av arealet i sterk attgroing. Særleg gjeld dette dei vegnære areala og kulturlandskapet*». Dette skriver Totlund og Tjelle i sin rapport om rydding langs veiene i Møre og Romsdal. Dette utsagnet peker klart på et økende problem på Vestlandet og kan ytterligere utvides, i dette tilfellet til å gjelde jernbanenettet. Byantikvaren i Bergen betegner kulturlandskapet som jernbanetraséen til GVB som «*noe av det mest verdifullet kulturlandskapet innenfor Bergen kommune*» og Fylkeskonsevatoren i Hordaland beskriver anlegget fra Garnes-Midtun som et kulturminne av nasjonal karakter.

## **Innsatsområde 2: Arenautvikling - infrastruktur**

### **Oppbevaring og gjenstandsrestaurering – en prioritert oppgave**

Vognhall for Gamle Vossebanens jernbanemateriell gir sikring av den del av anlegget som omfatter rullende materiell. Det står ute utsatt for regn, råte, hærverk og pyromaner. GVB vedlikeholder dette på frivillig basis, men det er en grense for entusiasmen hvis forfallet går fortere enn reparasjonene. Dersom kulturminnet skal videreføres må vi få til en sikring av våre gjenstander - som er store og tunge. Uten støtte nå, så dør entusiasmen blant våre mange ildsjeler!

Jern og stål ruster - treverk råtner - når naturens elementer får herje fritt utendørs. Det gjelder også jernbanemateriell. Når disse 80 - 120 år gamle gjenstandene har holdt seg så godt, så er det på grunn av konstant oppvarming og bruk. En vogn har ovner tilsvarende 40 kW - enten for 1000 V strøm eller dampradiatorer som krever betydelige mengder damp. Etter gjenstanden ble tatt ut av bruk har forfallet akselerert. GVB har gjort betydelig antall restaureringer, men forfallet går videre hele tiden. Som museumsgjenstand og sjelden bruk er det ikke mulig å videreføre oppvarming. En løsning er å legge over presenninger, men disse er dyre, ødelegges lett og blåser av ved storm - til tross for god surring. Presenninger gir også kondensproblemer. Derfor er den beste løsningen å sette gjenstandene innendørs i en vognhall. Samlet innendørs oppstillingsplass er nå 64 meter. Gamle Vossebanen driver en omfattende restaurerings- og konserveringsvirksomhet, men i kummerlige lokaler som klart setter begrensninger

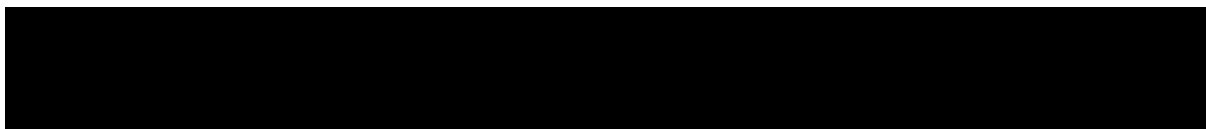
for hva som kan gjøres og som hemmer effektivt arbeid. Et tidsmessig restaureringsverksted er en nødvendig betingelse for å komme på høyde med forfallet og etterslepet. En vognhall ved Gamle Vossebanen vil også kunne være en utstillingshall for publikum som ønsker å bese samlingene på vinterstid og gjenstander som vanligvis ikke er i bruk på det levende museet.

### Rekruttering - ungdom

Museet Gamle Vossebanen legger stor vekt på rekruttering av ungdom til frivillig innsats. Vi har flere lysende eksempler på at aktivisering av ungdom med innføring i gamle håndverk og inkludering i et ansvarstungt driftsmiljø har stimulert til personlig utvikling og ønske om fortsatt skolegang og studier. Mange av dagens aktive medlemmer har kommet til oss som ganske unge, gått igjennom aspiranttjeneste, fulgt vår opplæring og sertifisering for selvstendig sikkerhetstjeneste og er i dag førsteklasses lokførere, fyrbøtere og togførere. Likeså har aktiv deltagelse i museets vedlikeholdsaktiviteter og jernbanedrift stimulert unge til å søke seg til håndverksutdanning. GVB er ikke i tvil om at den inkluderende holdningen til ungdom har hindret noen av disse fra å havne i dårlige miljø.

### Sikker oppbevaring

Flere offentlige utredninger understreker behovet for sikker oppbevaring i et langsiktig perspektiv. Den museale produksjon ved GVB innen håndverk, restaurering, formidling, samlinger er svært stor sammenlignet med andre mer etablerte museer. Oppgaven med å være en dynamisk kunnskapsinstitusjon i samtiden er langt på vei i varetatt i forbindelse med formidling og bærekraftig bruk ved GVB. Det er likevel store uløste oppgaver rundt langsiktig og sikker oppbevaring. Det er således et misforhold mellom på den ene siden dokumentert ansvar for sikker oppbevaring i et langsiktig perspektiv og på den andre siden offentlig tilskudd for å få løst disse investeringsoppgavene. Det er en hovedutfordring å få bygget en vognhall for forsvarlig oppbevaring av museets samlinger.



## Uttalelse til pkt. 5.3 Verdiskapning

### ***Innsatsområde 7: Frivillighet***

#### **Motivasjonsfaktorer for frivillig innsats**

I arbeidslivet er lønn den fremste motivasjonsfaktoren. Den er årsaken til at en velger og velger å bli i yrker med stressfaktorer, varierende gode og dårlige kollegaer og stadige omstruktureringer. Selvfølgelig er det et allment ønske å finne de gode yrker, men i praksis så vil en i alle steder være nødt til å takle og håndtere utfordringer som overstiger komfortsonen. Ved bortfall av lønn som motiveringsfaktor – og mange bedrifter er gode på ikke-økonomisk motivasjon, de blir gjerne framhevet som gode arbeidsplasser, så finner vi trivselsfaktorene som motiverer til ekstra innsats.

#### **Mulighet til å gjøre noe meningsfullt**

Frivillige organisasjoner fyller livene til de som deltar, med mening. De som yter frivillig innsats, får mulighet til å delta i noe som er verdifullt for akkurat dem, det gjør hverdagen deres rikere og fyller fritiden med innhold. De frivillige kan hjelpe andre i lik eller ulik situasjon som dem selv, de kan føle at deres tid betyr noe for andre og/eller at de tar ansvar for egen situasjon. Over tid utvikles en ansvarsfølelse for den meningsfylte aktiviteten som forsterker engasjementet, inspirerer til dypere og bredere aktivitet og identifikasjon. Ved GVB er dette særlig sterkt tilstede.

#### **Bidra til å nå organisasjonens mål**

De aller fleste frivillige har en klar oppfatning av organisasjonens formål og ønsker å arbeide for dette. Gjennom frivillig innsats, kan og ønsker de frivillige nettopp å være med og påvirke organisasjonens måloppnåelse. Noen føler plikt til å delta for å støtte gode formål, men det fins mange måter å gjøre dette på. Derfor må det komme tydelig fram hvordan ulike roller bidrar på veien fram mot felles målsetninger. Dermed kan de frivillige oppleve at deres innsats betyr noe i den store sammenhengen. I GVB legges det stor vekt på inkludering og forklare hvordan hver er en viktig del av den større enhet.

#### **Bidra til lokalsamfunn og barnas oppvekst**

GVB som frivillig organisasjon er klar på at dette et av organisasjonens spesifikke mål som driver de frivillige, og en av organisasjonens overordnede roller i samfunnet rundt. Vi driver bevisst rekruttering i målgruppene ungdom, voksne og moden. Svært mange av de som i dag er aktive ble rekruttert i 12-14 års alderen og er i dag trygge og modne plussmennesker med 10-20-30 års museumserfaring. Derved er dette en integrert del av verdigrunnlaget og bidraget til et godt lokalsamfunn og barnas oppvekstmiljø. Lokalt i Arna og Fana bydeler spesielt, og hele Bergen og Hordaland generelt er GVB en viktig del av vår kulturarv gjennom deltagelse og engasjement. Gjennom 40 år er det rekruttert barn og ungdom til livslang innsats.

#### **Muligheten til å gjøre noe annet og bygge egen kompetanse**

Det er slett ikke slik at personer som jobber frivillig, ønsker å ha de samme oppgavene som de har i sitt daglige yrkesliv. Mange ser muligheten til å bruke andre sider av seg selv og gjøre oppgaver de kanskje ikke har muligheten til å gjøre ellers. Her ligger nettopp noe av det attraktive med frivillig innsats, i læringsutbyttet og mulighetene. Men ved at en sivilingeniør deltar i malerarbeid, så kan han også forespørres om krevende

utfordringer. Derved kan en løse komplekse oppgaver raskere og mer målrettet. GVB hadde ikke kunnet eksistere uten denne grunnkompetansen.

Eksempelvis har GVB sine frivillige en svært stor bredde i utdannelse og erfaring. Dette betyr at eventuelle ansatte må forholde seg til frivillige som både er bedre utdannet, har mer generell arbeidserfaring og har større museumsfaglig kompetanse innenfor det området GVB arbeider på. Dette setter store krav til ydmykhet og samarbeidsevner hos ansatte - så vel som frivillige. En løsning kan være å fastlegge at de frivillige beholder styringsretten og at ansatte forholder seg til dette. Dette er gjort ved museer i utlandet med større suksess enn konsolideringsprosessene har vist i Norge.

Mens noen føler seg tryggest med å gjøre ting de kan, er det andre som ønsker å lære nye ting og utvikle seg. Når man rekrutterer nye frivillige, kan man kanskje derfor flytte fokuset fra kompetanse og tidligere yrkeserfaring til personenes ønske og motiv. Og eksisterende frivillige bør gis mulighet for utvikling og variasjon i oppgavene.

### Tilgang til sosialt nettverk

GVB som frivillig organisasjon representerer et viktig sosialt nettverk i Bergen og Hordaland. Her kan medlemmer og frivillige møte likesinnede og bli kjent med personer i eget lokalsamfunn. Mange vennskap har oppstått som følge av felles frivillig innsats, og mange rekrutterer folk de kjenner i utgangspunktet. Når man jobber frivillig sammen, gjør fellesskap og samhold jobben hyggeligere. Derfor tilrettelegges det for matpauser og egne sosiale arrangementer i form av utflukter.

### Følelsen av mestring

Det er viktig at alle frivillige får en følelse av å mestre sine oppgaver. Derfor legges det til rette for opplæring på alle nivåer. All tilbakemelding skal være konstruktiv og forklarende. På mange områder er det krav som må oppfylles. Ved å oppnå disse kravene, så har man mestret et høyere nivå. Derfor er det lite akseptert i frivillig miljø at personer kommer utenfra uten nødvendig kompetanse og utvirker belæring og overstyring. GVB har en 40-årig historie med suksess.

Konsolideringsundersøkelsen fra Museumsbanene høsten 2010 viser en klar polarisering mellom ansatte og frivillige. Store økonomiske midler er gått til å heve de ansattes økonomiske- og velferdsgoder. Det har skjedd en forflytning av bestemmelsesrett og styring som har demotivert de frivillige betydelig grad – mest der hvor konsolideringsavtalene er svakest og hvor ansatt sentraladministrasjon er minst kompetent på samhandling med frivillige.

Siden starten i 1981 fram til 2015 har GVB nedlagt 247.000 dugnadstimer til en verdi på 125 millioner kroner. I tillegg har den frivillige aktiviteten generert ytterligere større verdier som er kanalisert inn anlegget. Frivillig innsats er derved en stor resurs som må respekteres på lik linje med andre materielle verdier og innsatsfaktorer. Denne respekten må komme til uttrykk ved representasjon styrer og råd.





## Uttalelse til pkt. 5. 5 Kulturminnevern og museum

### ***Innsatsområde 15: Dokumentasjon***

#### **Det særegne ved å drifte og vedlikeholde en museumsjernbane**

Hvert år legger frivillige tilknyttet museumsjernbanen GVB ned et stort arbeid med å holde i stand jernbanespor, bygninger og materiell, men uten å få endene til å møtes. Revisjon og vedlikehold av lokomotiver, dampkjeler, boggier, bremses, bytting av sviller, ettersyn og kontroll av skinner og skinnefester, vegetasjonsrydding og opprensning av stikkrenner og grøfter, maling av bygninger og annet nødvendig vedlikehold er arbeid som bevilgende myndigheter ikke har hatt tradisjon for å verdsette i Norge.

#### **Samle dokumentasjon**

Her ligger utfordringen: Hvordan sikre Gamle Vossebanen økonomi og kompetente folk til å ivareta og håndtere inntil og ofte eldre enn hundre år gamle apparater, anleggsdeler og rullende materiell på en historisk og teknologisk korrekt måte? Det krever stor teknisk innsikt og kunnskap å drifte og vedlikeholde en jernbane på gammeldags manér. Håndverk og hundre år gamle prosedyrer og arbeidsmetoder må læres, innøves og vedlikeholdes. De som skal utføre arbeidet, må også ha tilgang på nødvendige verkstedsfasiliteter, verktøy og stallingsplass for en plasskrevende virksomhet.

#### **Dokumentasjon av den immaterielle kulturarv**

Brorparten av GVBs aktive medlemmer ivaretar andre yrker enn det de utøver på banene sine. Den gjennomgående høye kvaliteten på vedlikeholdsarbeidene i verkstedene og i utøvelsen av drifts- og trafikkfunksjonene er likevel påtakelig. Årsaken til dette ligger i medlemmenes interesse for og evne til å hente og nyttiggjøre seg opplysninger i eldre håndbøker og til å hente og viderebringe lærdom gjennom erfaringsoverføring. Dette er kunnskap som krever kontinuitet og viderelæring som utelukkende kan opprettholdes ved å gi museumsjernbanene gode rammevilkår. Et sisyfosarbeid». GVB forvalter bygninger, rullende materiell og en stor anleggsmasse som krever både kompetanse og et stort og vedvarende arbeid for å holde jernbanen i forskriftsmessig stand. I motsetning til de tett befolkede landene i Europa kan man i Norge ikke påregne at inntektene fra turist- og museumstogene kan finansiere dette arbeidet. Å trygge finansieringen må være det offentliges ansvar som ledd i å oppbevare kulturarven og understøtte reiselivsnæringen og de frivilliges arbeid.

### ***Innsatsområde 16: Museumsløft***

#### **Museumsbanedriftens rammevilkår**

Målet med museumsreformen har vært å etablere en institusjonsstruktur med færre og dermed faglig og administrativt sterkere museumsenheter.

Konsolideringen har ikke slått entydig positivt ut for museumsjernbanene. Til tross for økte rammetilskudd til museumssektoren over Kulturdepartementets budsjett har museumsjernbanene erfart at konsolideringen ikke har ført til bedre rammebetingelser for museumsjernbanenes drift og vedlikehold. Museumsbanerådets (MBR) erfaring er også at det skorter på kunnskap i de profesjonelle museumsmiljøene om hvordan en jernbane er «skrudd sammen» og hvilke krav jernbanelovgivningen stiller til en jernbane som skal være i drift.

Trenden i dag er også at de frivillige ikke stiller opp i samme omfang som før. Et gjennomgående trekk er at den enkelte i mindre grad enn tidligere er villig til å binde seg til regelmessig aktivitet over lengre tid. Derimot er man fremdeles villig til å engasjere seg i kortvarige prosjekter der tidsrammen og prosjektet er klart definert og målet konkret. Dette kommer til uttrykk ved at museumsjernbanene har større utfordringer enn tidligere med å utføre løpende vedlikehold med hjelp av frivillige krefter enn de har med å fylle tjenestelistene når det skal kjøres tog.

#### Etterslep på vedlikehold og behov for styrkning av driftsmidler

Museet Gamle Vossebanen har et langt etterslep på vedlikeholdssiden. Staten ved Jernbaneverket og Bergen kommune yter bidrag, men begge disse partene ytrer stadig forbauselse knyttet til den passivitet Hordaland fylkeskommune legger for dagen i forhold til et av de største kulturminnene i fylket.

#### Vilkårlighetenes farer

Uforutsigbare bevilgningsrammer er et voksende problem for GVB. Stadig tilbakevendende konflikter mellom museumsjernbanen og omgivelser som ikke viser vilje og evne til å tilpasse seg togdriften, er også et problem som må tas på alvor om ikke det historiske miljøets troverdighet og interessen rundt museumsdriften skal smuldre bort som offer for vilkårligheter. På lang sikt er dette de to største utfordringene som GVB står overfor. For GVB gjelder det at Jernbaneverket, fylkets vernemyndigheter og kommunene må bli enige om planbestemmelser og arealbruksklausuler for banenes nærområder som beskytter det alderspregete kulturmiljøet. Våre etterkommere vil bebreide oss om det offentlige Norge skusler bort de verdiene som er skapt gjennom femti år med frivillig innsats.

### **Innsatsområde 17. Kulturminne som ressurs**

#### Kulturminne som reisemål

Fordi natur- og kulturlandskapet er Norges viktigste kilder til opplevelser og kulturminner og kulturmiljøer er viktige attraksjoner i reiselivet, så ønsker regjeringen å tilstrebe ivaretagelse av akkurat dette. I «*Regjeringens reiselivsstrategi: Verdifulle opplevelser. Nasjonal strategi for reiselivsnæringen*» fra 2007 er et av de tre hovedmålene: «Norge et bærekraftig reisemål». Her heter det seg at det er et sosialt ansvar å holde blant annet kulturlandskapet ved like. Videre i strategien kommer det frem at dette er spesielt viktig i forhold til reiselivet og turistene for å vise Norge som et land med kvalitet. Fordi Norge er et land med høye kostnader, så må turistmål som museumsjernbanene tilby de reisende gode produkter og synliggjøre disse for våre besøkende. Når kulturminnet GVB gjøres tilgjengelig via drift, så er det spesielt viktig at turen gjennomføres så autentisk som mulig for å få en opplevelse med god kvalitet. Herunder ligger det at kulturlandskapet - formet av mennesker - kommer frem langs GVBs fjordbane.

### **Innsatsområde 18. Utvalgte kulturminne kategorier**

#### Jernbanens kulturminner

En museumsjernbane kan ikke sammenlignes med et vanlig museum. Historisk materiell og infrastruktur blir riktignok tatt vare på og vedlikeholdt og dermed berget for ettertiden. Men en museumsjernbane holder også gammel historie levende på en måte

som er uvanlig i museal sammenheng. Den lar deg oppleve gamle tog under damp og maleriske jernbanemiljøer som er tatt rett ut av hundre år gamle postkort. Hvert moment er ekte – ikke kulisser eller digital virtuositet.

I Hordaland er det flere jernbanefaglige museer. Rallarmuseet på Finse og Osbanemuseet på Stend er begge statiske jernbanekulturminner som bør nevnes i planen.

Av en annen og større karakter er Museet Gamle Vossebanen som et nasjonalt kulturminne med museal drift av historiske tog innenfor en ramme av det levende museum. GVB er et internasjonalt reisemål og har et ennå større potensiale ved bedre tilrettelegging. Garnes stasjon er fredet og Riksantikveren har startet fredningssak på hele kulturminnet fra Trengereid til Midttun. Dette gir Hordaland en betydelig posisjon innenfor dette kulturfeltet.

### **Gamle Vossebanen – kulturminne og museum**

Det var på Vossebanen at Pihls fleksible spor virkelig kom til sin rett. Med sine mange «vridninger» og mange tunneler i vrangt lende minnet Vossebanens løp om en røyskatt som i krumspring smatt snart inn, snart ut av sine gjemmesteder, het det i en NSB-brosjyre. Banens anlegg var så kunstnerisk utført at den fra første stund ble en turistattraksjon.

*«Vossebanen kan rigtignok ikke sammenlignes med Gotthardbanen, men den staar dog paa det nærmeste ved Siden af Brennerbanen og vistnok noget over Semmeringbanen »,* skrøt folkelivsforsker Thrond Sjursen Haukenæs om Vossebanen i 1886 (Natur, Folkeliv og Folketro paa Voss, 1887).

I alt 52 tunneler med en samlet lengde på 9538 meter måtte sprenges mellom Bergen og Voss. Mellom tunnelene ble banefundamentet meislet inn på smale hyller i de stupbratte fjellsidene. Prosjektet gjennomførbarhet ble bestridd. Regjeringen nektet i 1875 å iverksette Stortingets vedtak om å bevilge penger til bygging av banen før bergensrederen Peter Jebsen hadde garantert for tunnelarbeidene.

På en fem kilometer lang strekning mellom Trengereid og Songstad kjører bergensstogene fremdeles på de samme høye murene som for 130 år siden. Parsellen ligger slik til at den senere kan knyttes til Museet Gamle Vossebanens spor ved Tunestveit. Med denne tilføyelsen vil museumsjernbanen fremstå som den fjordbanen som Haukenæs beskrev i 1886: *«Her er lidet at se»,* skrev Haukenæs om strekningen Nesttun–Garnes, *«man higer uvilkaarligt efter at komme frem til Garnæs for der at tage fat paa Banens mest interessante Parti, det, som ligger mellem Stationerne Garnæs og Evanger. Det er der, vore Jernbaneingeniører har feiret sine Triumfer».*

Om noen år kan vi gjøre oss håp om på nytt å sette oss på et damptog og oppleve Vossebanen slik Thrond Haukenæs gjorde det i 1886: – *«Den [banen] kommer til at drage talrige Reisende til. Dens Ry vil vokse, og den Tid er neppe fjern, da en fremmed Reisende i Norge ikke rigtigt kan være sig bekjendt af at have forsømt en Fart paa denne Bane.»*

### **Museumsjernbanen Gamle Vossebanen til Trengereid**

En verneplan bør som et minimum ha en tidshorisont på tretti år. Det antas at innenfor en slik tidsramme vil Bergensbanen ha fått en ny og tidsriktig trase mellom Trengereid og Tunestveit. Dagens bane øremerkes på dette grunnlaget for en fremtidig utvidelse av

museumsjernbanen Gamle Vossebanen. Strekningen gir oss et godt bilde av den gamle Vossebanen og har stor anleggs- og kildehistorisk verdi. Her i de bratte fjellsidene langs Sørfjorden måtte ingeniørene ta i bruk all sin kyndighet for å stikke ut traseen og drive banen igjennom. I dag kan vi bare forestille oss det møysommelige og farefulle arbeidet det var å bore og skyte banen ut av fjellet. Trengereid stasjon ble bygd på ei fjellhulle der man var tvunget til å utnytte plassen i lengden og høyden. Strekningen har fortsatt fem 180-meterskurver som var smalsporets minimumskurver, to murte rasoverbygg og ti tunneler. Den lengste er 583 meter, den korteste 26 meter. Utfordringen blir å ivareta stasjonens og traseens originalitet mens banen ennå utgjør en del av stambanen Oslo–Bergen.

### ***Innsatsområde 20. Lokalt kulturminnevern og museum***

Museet Gamle Vossebanen drives av Norsk Jernbaneklubb, stiftet 1969, som er en frivillig organisasjon som arbeider etter ideelle prinsipper for å ivareta musealt jernbanemateriell for bevaring for framtidige generasjoner og for å vise teknisk og kulturell utvikling i denne viktige del av samfunnet. Veterantoget på Gamle Vossebanen startet drift i 1992 etter 12 års forarbeid. Det er fram til 2015 nedlagt en dugnadsinnsats på 247.000 timer.

Damplokomotiv nr 255 er fra 1913 og teakvognene er fra perioden 1887-1954. Veterantoget kjører mellom Garnes og Midttun hver søndag i sommerhalvåret. Museet driver en formidling og har utgitt en rekke bøker, temahefter, video og undervisningsmaterieell. Museet har deltatt i en rekke film og TV-produksjoner nasjonalt og internasjonalt. Gjennom 20 år er det i gjennomsnitt en produksjon per år. I 2013 var det deltagelse på nasjonalt fjernsyn både i Japan og Frankrike.

Stasjonsanlegget på Garnes ble fredet av Riksantikvaren i 2002. Hele strekningen er i 2014 foreslått fredet som nasjonalt kulturminne.

### ***Innsatsområde 21. Forvaltning i kulturminnevernet***

Museet Gamle Vossebanen er både et kulturminne og et levende museum. Hordaland fylkeskommune må samarbeide med Staten og Bergen kommune om en innretning på tilskudd slik at en får til en tilstandsbalanse i samlingene og bærekraftig økonomisk utvikling. Staten ved Jernbaneverket yter allerede store tilskudd for å sikre kulturminnet. Bergen kommune har siden 1999 gitt økende driftstilskudd. Tiden er nå inne til at Hordaland fylkeskommune tar sin del av ansvaret for resten av fylket.

#### **Retningslinjer for museumsjernbanens forvaltning**

Avveininger mellom bruk – og forbruk – av historisk substans har alltid opptatt museumsfolk. I ordet «museumsjernbane» kan vi også ane et slikt motsetningsforhold. Det er autentiske anlegg som brukes og som over tid påføres slitasje og tap av originalitet. Dette strider mot det tradisjonelle kulturminnevernets idé og oppfatningen av kulturminner som en ikke-fornybar ressurs. Nedbryting og fornying – en jernbanes livssyklus Graden av opprinnelighet, det vil si i hvor stor grad det fortsatt finnes originale elementer i form av opprinnelige skinner, skinnefester, sporveksler, signaler, plattformer, stasjonsutstyr, bygningsfasader, interiører, markdekker, beplantninger og lignende, er av stor viktighet for å kunne fortolke fortidens teknologi, material-anvendelse, smaksnormer, levemåter og -betingelser.

Målt mot slike kriterier er de museumsjernbanen bevart med en forbausende stor grad av autentisitet. Men av samme årsak, høy alder og mangel på systematisk vedlikehold og fornyelse over mange tiår, preges kjøreveien av stor slitasje. Slitasjen tar form av nedkjørte skinner og skinneskjøter, gjengrodde grøfter og stikkrenner, forurenset og vannholdig ballast, råtne sviller, rustskadde bruer og skinner og ødelagte skinnefester.

Historisk har dette forfallet bare i liten grad å gjøre med banenes nåværende bruk som kjørevei for museumstog. Så lenge det kjøres tog i et begrenset omfang vil vær og vind og det ytre miljøets påkjenninger i form av vann og frostskafer og biologisk nedbryting være langt mer avgjørende for sporets tilstand og levetid enn slitasjen forbundet med bruken av kjøreveien til togkjøring. Det må også tas i betraktning at museumsjernbaner er skapt av entusiaster som ønsker å dyrke sin lidenskap: å drifte en gammel jernbane. Uten deres innsats ville kjøreveien og det rullende materiellet vært hugd og tapt for lengst. Alternativet hadde ikke vært oppbevaring på et museum. Det må også tas høyde for at de fleste av jernbanens komponenter er slitedeler som er laget for å bli skiftet ut.

### Innretningen på vedlikeholdet

For en museumsjernbane vil det av disse grunner være riktigere å fokusere på «prosessuell autentisitet» enn «materieell autentisitet». Vedlikeholdet må med andre ord rettes inn mot å utføre reparasjonene slik de ville blitt utført da banene var i ordinær bruk. Feilretting og forebyggende vedlikehold – der formålet er å forlenge anleggsdelenes levetid – skal likevel prioriteres siden all utskifting av originale deler bidrar til å øke omkostningene og forringe kjøreveiens opprinnelighet. I museumsjernbanenes vedlikehold skiller det av den grunn mellom sikkerhetskritiske deler som må skiftes ut, og skadde deler som lar seg sette i stand for videre bruk.

## **Innsatsområde 22. Tradisjonsuttrykk**

### Håndbåret kunnskap og tradisjonsuttrykk på Gamle Vossebanen

Revisjon og vedlikehold av lokomotiver, dampkjeler, boggier, bremses, bytting av sviller, ettersyn og kontroll av skinner og skinnefester, vegetasjonsrydding og opprensning av stikkrenner og grøfter, maling av bygninger og annet nødvendig vedlikehold er blitt i økende grad tradisjonsarbeid.

Her ligger utfordringen: Hvordan sikre økonomi og kompetente folk til å ivareta og håndtere inntil og ofte eldre enn hundre år gamle apparater, anleggsdeler og rullende materieell på en historisk og teknologisk korrekt måte? Det krever stor teknisk innsikt og kunnskap å drifte og vedlikeholde en jernbane på gammeldags manér. Håndverk og hundre år gamle prosedyrer og arbeidsmetoder må læres, innøves og vedlikeholdes. De som skal utføre arbeidet, må også ha tilgang på nødvendige verkstedsfasiliteter, verktøy og stallingsplass for en plasskrevende virksomhet.

Brorparten av museumsjernbanenes aktive medlemmene ivaretar andre yrker enn det de utøver på banene sine. Den gjennomgående høye kvaliteten på vedlikeholdsarbeidene i verkstedene og i utøvelsen av drifts- og trafikkfunksjonene er likevel påtakelig. Årsaken til dette ligger i medlemmenes interesse for og evne til å hente og nyttiggjøre seg opplysninger i eldre håndbøker og til å hente og viderebringe lærdom gjennom erfaringsoverføring. Dette er kunnskap som krever kontinuitet og viderelæring som utelukkende kan opprettholdes ved å gi museumsjernbanene gode rammevilkår. Et sisyfosarbeid». Museumsjernbanen forvalter bygninger, rullende materieell og en stor

anleggsmasse som krever både kompetanse og et stort og vedvarende arbeid for å holde jernbanen i forskriftsmessig stand. I motsetning til de tett befolkede landene i Europa kan man i Norge ikke påregne at inntektene fra turist- og museumstogene kan finansiere dette arbeidet. Å trykke finansieringen må være det offentliges ansvar som ledd i å oppbevare kulturarven og understøtte reiselivsnæringen og de frivilliges arbeid.

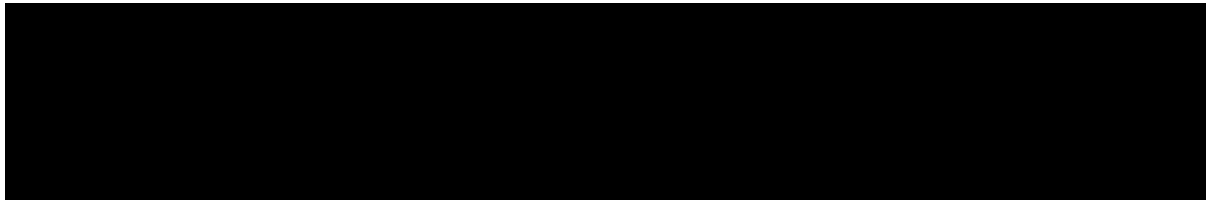


## Innspill til pkt 6. Planprosessen

Det framsettes påstand i Kulturplanen at det har vært fem faggrupper med bred representasjon fra hele kulturfeltet i arbeid med blant annet tre samlinger. Det har også vært en bredt sammensatt referansegruppe på 77 personer som har gitt råd til arbeidet.

Museet Gamle Vossebanen finner det merkelig at ikke representanter fra den enkeltvirksomheten i fylket med den største frivillige innsatsen om med trolig de største utfordringene ikke har blitt invitert til dette fellesskapet.

GVB vi derfor be om at det gjennomføres et møte med HFK og GVB for å drøfte detaljer i de utfordringene museumsjernbanesektoren har.



## Innspill til pkt 7. Referanser

Regional kulturplan for Hordaland fylkeskommune bør avspeile hele kulturfeltet og planen bør i innhold og referanser indikere at den er ajour og oppdatert på feltet. Derfor bør følgende publikasjoner leses og inkorporeres.

Jernbanens landsverneplan er et viktig strategidokument for jernbanekultur i Hordaland. Foreløpig er følgende bind utkommet:

- Landsverneplanen for jernbanen, bind 1: *Dette for Landets velsignede Transportmiddel*. Oslo 2009 av Magne Fugelsøy (LVP-jernbanen)
- Landsverneplanen for jernbanen, bind 2: *Respekten for Forfædrenes Værk*, Oslo 2014 av Magne Fugelsøy (LVP-jernbanen)

Landsverneplanen for stasjoner er førende for vernearbeidet.

- Verneplan for jernbanebygninger. Oslo : NSB Eiendomsdivisjonen, 1997 av Hartmann, E. og Mangset, Ø.

