

# Museumsbanerådet

## Forum for norske museumsjernbaner

www.museumsbane.no - Org. nr: 998 437 083

Adresse:  
Norsk Jernbaneklubb  
Postboks 1492 Vik  
0116 Oslo

### Medlemmer:

Akershusmuseet – avd. Urskog-Hølandsbanen  
Akerhusmuseet – avd. Lommedalsbanen  
Vest-Agder-museet – avd. Setesdalsbanen  
Buskerudmuseet – avd. Krøderbanen,  
NJK-Gamle Vossebanen,  
Orkla Industrimuseum – avd. Thamshavnbanen,  
NJK-Norsk Museumstog  
Norsk Industriarbeidermuseum avd. Rjukanbanen  
Norsk Jernbaneklubb  
Lokaltrafikkhistorisk Forening

## Protokoll medlemsmøte høst 2015

**Møtested / tidspunkt:** Lørdag 24.10.2015 kl 0900 -1500 – Sporveismuseet på Majorstuen i Oslo

### Tilstede:

- ♥ Ole K. Richenberg, leder MBR / NJK
- ♥ Henrik B. Backer, NJK
- ♥ Harald Chr. Hanssen, GVB
- ♥ Ivar Gubberud, GVB
- ♥ Christian Berg, NMT
- ♥ Olaf Wiegels, AM - LB
- ♥ Helge Lindholm, BM – Krb
- ♥ Baard Belsaas, OI - Thb
- ♥ Odd Arne Lyngstad, NJK – Krb
- ♥ Eirik Kristoffersen, Akershusmuseet – UHB
- ♥ Ragnar Andenæs, Akershusmuseet – UHB / NMT
- ♥ John Arnt Holmen, OI - Thb
- ♥ Stian Bergum, SB
- ♥ Hans V. Braathen, NIA - RjB
- ♥ John Olsen, VAM – SB / Direktørnettverket
- ♥ Tom Johansen, VAM – SB

### Invitert:

- ♥ Kjartan Kvernsveen, Jernbaneverket

### Forkortelser

- ♥ MBR Museumsbanerådet
- ♥ NJM Norsk Jernbanemuseum
- ♥ Thb Thamshavnbanen
- ♥ RJB Rjukanbanen
- ♥ NMT Norsk Museumstog
- ♥ Krb Krøderbanen
- ♥ GVB Gamle Vossebanen
- ♥ SB Setesdalsbanen
- ♥ UHB Urskog Hølandsbanen
- ♥ LB Lommedalsbanen
- ♥ NJK Norsk Jernbaneklubb
- ♥ LTF Lokaltrafikkhistorisk forening
- ♥ JBV Jernbaneverket
- ♥ RA Riksantikvaren
- ♥ VAM Vestagdermuseet
- ♥ AM Akershusmuseet
- ♥ BM Buskerudmuseet
- ♥ NIA Norsk Industriarbeidermuseum
- ♥ OI Orklaindustriemuseum

### Åpning

Leder Ole K. Richenberg åpnet møtet og ønsket velkommen.

- Møtet ble arrangert hos Lokaltrafikkhistorisk Forening i Sporveismuseet på Majorstuen.
  - Møtelokalet var i vogn 110 fra Holmenkolbanen, hvor setene er tatt ut. Vognen ble levert av Skabo i 1930 og fikk ombygd vognkasse og innredning i 1964. Vogn 110 var i trafikk til 1987, da den ble overtatt av LTF.
  - Lunsj ble inntatt på Kafé Mistral
  - Etter møtet ble deltagerne fraktet i SS-vogn 70 fra 1913 til sentrum

### Sak 1

#### Protokoll fra vårmøtet

- Protokollen var tidligere blitt utsendt.
- Ingen kommentarer til protokollen
- Det fremkom ønske om at protokollen blir sendt ut raskere ved senere anledninger
- Det fremkom ønske om at Museumsbanerådet kommer med i emnefeltet ved utsendelse av e-post, slik at det blir enklere å søke etter blant innkomne e-post senere.

#### Vedtak

- ✓ Protokollen godkjent
- ✓ Tatt til etterretning

### Sak 2

#### Orientering fra direktørnettverket v/John Olsen

- John Olsen redegjorde fra Direktørnettverket.
  - Mesteparten av kontakten har i 2015 skjedd på e-post

- Sekretærfunksjon for Museumsbanerådet har vært diskutert. Kan den ligge hos en av museumsbanene?
- Tekniske kulturminner er mer krevende å forvalte enn mange andre typer kulturminner. Det er utfordrende å få Kulturrådet til å forstå dette. De som vurderer dette har lite kunnskaper om tekniske kulturminner.
- *Ole K. Richenberg* redegjorde for kontakt med Samferdselsdepartementet om støtte for museumsbanene. Tidligere henvendelser er blitt oversendt til Jernbaneverket og ikke blitt realitetsbehandlet av Samferdselsdepartementet.
- *Ole K. Richenberg* redegjorde for at det bør lages en masteroppgave om museumsbanene og deres behov for ressurser.
  - Dette bør følges opp overfor universiteter og høyskoler.
  - Det kom innspill om «Vitenskapsbutikken» som kan brukes for å skape kontakt om mulig masteroppgave.

Vedtak

- ✓ Tatt til etterretning

**Sak 3**

**Status for JBV midlene**

- *Kjartan Kvernsveen* redegjorde:
  - Jernbaneverket bruker hvert år 25 mill på kulturminnene de har etatsansvar for. Av disse midlene bruker JBV 10 mill på «egne» kulturminner, mens 15 mill går til museumsbanene.
  - På grunn av manglende fremdrift på noen av JBVs egne prosjekter er det 5 og 6 mill er til ekstra fordeling i 2015. Dette kan også skje i 2016.
  - Dette innebærer at museumsbanene kan få tildelt ekstramidler for infrastrukturiltak
  - Søknad om midler for flytting av bygninger, som ellers blir revet, mottas gjerne

Vedtak

- ✓ Tatt til etterretning

**Sak 4**

**Status for banene**

- Setesdalsbanen
  - Flyttet gammelt lagerbygg fra Kongsberg. Materialene skal brukes til ny traktorstall for Skd 206.44 på den normalsporede delen av omlastingstomten på Grovane.
  - Omlastingskranen mellom smalspor og normalspor går videre. Stålarbeidene ble utført for flere år siden og nå er trearbeidene avsluttet
  - Gjenoppbygging av omlastingstomten forberedes
  - Lok 5 ble ferdig til sesongen. Mye å lære av dette prosjektet. Ekstern konsulent har vært innleid for å gjennomgå og dokumentere prosjektet i egen rapport.
  - Sikring av de historiske vognkassene er omsider i orden. Et enkelt lagerbygg er reist med brukte KL-stolper og nye takstoler i tre som bærekonstruksjon. Deler av bygget har fått utvendig kledning
  - Prosjekt Co 333 skal slutføres. Det er utfordringer med å rekonstruere prosjektet, som har stått stille i flere år og dokumentasjon ikke er ordnet. Det er aktuelt å trekke inn Hardanger fartøyvernssenter.
  - Jostein Bakke har vært innleid som konsulent i forbindelse med rekonstruksjon av den normalsporede delen av omlastingstomten
- Rjukanbanen
  - To ferger krever mye oppmerksomhet. Det er mottatt tilskudd for å foreta slippsetting. Ammonia slippsett høsten 2015
  - Storegut har fått passasjersertifikat for 99 passasjerer og seilte med passasjerer i juli
  - Det arbeides med å bygge en vognhall på Ingolfsland stasjon.
  - Henschel-lok 20 har vært hos Mantena i Trondheim i noen år for revisjon. Loket returneres til Rjukan i løpet av høsten. Erfaringen med Mantena er at de jobber langsomt.
  - Rjukanbanen har fått tillatelse for drift av kjørevei av Statens jernbanetilsyn, som også har vært på besøk.

- **Thamshavnbanen**
  - Lite materiell i drift i år. Mye av trafikken har skjedd med lok 2 og CFo 10.
  - Boggiene fra ACo 11 ble returnert fra Mantena i Trondheim etter revisjon i sommer. Allerede en uke etter at vognen ble satt i drift ble den utsatt for påkjørsel på planovergang og påført skader.
  - Lok 5 blir klart til 2016-sesongen og CFo 9 og ACo 11 skal gjøres ferdig før sesongen.
  - Sporjustering utført med innleid tysk firma. I den forbindelse ble det byttet sviller og kjørt ut pukk i sporet.
  - Det er behov for å bytte flere KL-stolper
  - Det blir satt opp presenningstelt for å sikre kis- og godsvognene som står ute. Man velger denne løsningen, da det prosjekteres utstillings- og magasinbygg på Løkken stasjon.
  - Det skal lyses ut arkitektkonkurranse for nytt museumsbygg på Løkken stasjon, som blant annet skal inneholde verksted.
  - Det jobbes med full gjennomgang av styringssystem og reglement for å få dette i samsvar med lov og forskrifter
  - Thamshavnbanen har behov for å supplere rullebilletter. Noen som kjenner til hvem som fremstiller slike?
  
- **Urskog-Hølandsbanen**
  - Tre damplok i drift i 2015!
  - 10 års-vedlikeholdsplan for sporet er på plass
  - SJT har utført tilsyn, ingen «riper i lakken»
  - Rekonstruksjon av to lukkede godsvogner; G 7 og G 10 pågår. Vognkassene har overlevd som uthus etter UHB ble lagt ned i 1960. Disse ble sikret av UHB for flere år siden. Nye understell er under produksjon og blir klinket. Nye akselkasser ble støpt hos Mandal Casting.
  - God sesong, bedre enn på flere år.
  - Stor utskifting av ansatte i 2015
  
- **Krøderbanen**
  - Driften i 2015 ble gjennomført med innleid E2 lok, 1122 fra *Järnvägsällskapet Åmål-Årjäng Järnväg* ([www.jaaj.nu](http://www.jaaj.nu)). Problemer med å sette i drift et damplok som har vært hensatt i nærmere 50 år og som har vært brukt sporadisk mellom 2000 og 2009. Fra og med tredje driftssøndag har loket fungert tilfredsstillende, men det er en del småplukk som skal utbedres i løpet av vinteren. Kontakten med SJT i forbindelse med innleie og idriftsettelse av det svenske E2-loket har vært konstruktiv.
  - Krøderbanen organiserte selv transporten av E2-loket fra Åmål til Vikersund med egne mannskaper og lok fra CargoNet.
  - Lok 7a 11 *Ulka* fikk skiftet kjelrørene i vinter i egen regi. Innvalsing og sveising av rørene ble utført av Moss varmeteknikk.
  - Rammen til lok 21b 225 er under revisjon. Deler av rammen er sterkt opprustet og deler skiftes ut og klinkes inn. Løse nagler skal borres ut og klinkes på nytt.
  - Krøderbanen har etter hvert opparbeidet seg erfaring med revisjon og utbedring av boggi og understell. Med stabil arbeidstilgang kan det forsvare en ny stilling i verkstedet. Mye å oppnå ved og samarbeide!
  - Sesongen 2015 ble gjennomført med bra besøk. Sammenlignet med nedgangen i besøk i 2014, viser at damplok er meget viktig for opplevelse og formidlingen av Krøderbanen.
  - Det har vært byttet omkring 1000 sviller i 2015. Sporjustering med pakkemaskinen fra Narvik har vært utført og gir resultater. Ønskelig å få byttet resten av de gamle svillene for å kunne utnytte pakkemaskinen over alt på banen.
  - Det kommer en ny overgangsbro i skjæringene ovenfor Vikersund. Dialogen med Modum kommune har vært konstruktiv.
  - Gammel overgangsbro i tre har fått rekonstruert et brokar som var i ferd med å gli ut.
  - Gammel overgangsbro i tre har fått rekonstruert et brokar som var i ferd med å gli ut.
  - Kunstnerdalen Kulturmuseum (KKM) er konsolidert inn i Buskerud Museum (BM).

- Dette er andre gangen Krøderbanen er blitt konsolidert inn i en større enhet med alle tilhørende prosesser og behov for å skaffe forståelse for hvilke krav som gjelder for organisasjon for en museumsjernbane som kjører tog.
- Direktøren for Buskerud Museum har sluttet etter at flertall av avdelingslederne gav uttrykk for mistillit. Ny direktør skal konstitueres blant avdelingslederne
- Det planlegges ny industrivirksomhet ved Kløftefoss. Dette medfører flere utfordringer for Krøderbanen:
  - Kryssing av jernbanen. Krøderbanen krever planfri kryssing, mens utbygger ønsker plankryssing. Kravforskriften for museumsbaner tillater ikke opprettelse av nye planoverganger.
  - § Modum kommune har kontaktet SJT med forespørsel om mulighet for unntak fra gjeldende bestemmelser, men har fått svar om at SJT bare forholder seg til Buskerudmuseet avd. Krøderbanen som infrastrukturforvalter vedrørende slike spørsmål, og presisert Museumsbaneforskriftens bestemmelser overfor Modum kommune.
  - Jernbaneverket og Statens vegvesen har fremmet innsigelse mot planene
  - Kommunestyret i Modum vedtok i september reguleringsplanen med innsigelsene. Det er ikke tillatt og Krøderbanen har klaget på vedtaket.
- Lommedalsbanen
  - Det har vært regulert inn mulig forlengelse av Lommedalsbanen i begge ender. For «vanlige» reguleringsplaner er det krav om utførelse innen gitt tid for at de skal bestå. Imidlertid er det egne bestemmelser om vei- og jernbaneprosjekter, slik at reguleringsplanene for Lommedalsbanen ikke er i fare.
  - 20 % nedgang i besøkende i 2015 sammenlignet med 2014. Årsaken er man ikke helt sikre på, men man mistenker at parallelle arrangementer andre steder i kommunen kan ha trukket til seg mulig besøkende
  - Juletrafikken i 2014 førte til trafikkaos i småveiene i Lommedalsbanen
  - Det er nær kontakt og samarbeid med Munkedals Järnväg i Sverige der de besøker hverandre og utfører dugnadsarbeid.
- Norsk Museumstog
  - Har hatt kjørestans i flere år, men begynte å kjøre igjen i 2015. Kjøringen skjer i samarbeid med Norsk Jernbanemuseum, som har lisens for å kjøre på det nasjonale jernbanenettet. Aktiviteten har i 2015 vært konsentrert om dette
    - Filmkjøring på Elverum
    - Nordmarka rundt med spisevogn bemannet av AS Sult
    - Kjøring fra Notodden med spisevogn bemannet av AS Sult
    - Kjøring på Bergensbanen med spisevogn bemannet av AS Sult
  - Markedsføring er en utfordring, men reportasje i TV2 gar mye velkommen oppmerksomhet
  - Registrering av rullende materiell med EVN-identitet har skapt utfordringer da man fikk kryssende beskjeder å forholde seg til. Nå kommer man ikke utenom at materiell som skal trafikkere det nasjonale jernbanenettet må ha EVN.
  - Varmepost på vst Grorud blir satt opp. Støttet mottatt fra Norsk Jernbanemuseum for dette.
  - Mister sporplass på Hønefoss. Tre tredjeklassevogner er planlagt overført til Rjukanbanen. Disse planlegges mellomlagret på Grovane inntil man finner ut hvordan man kan få fraktet til rullende materiell til og fra Rjukan mens Tinnosbanen er stengt.
- Gamle Vossebanen
  - Prosjekt BM 86.60 er snart ferdig etter omkring 20 års arbeid.
  - Store utfordringer med etterslep på vedlikehold av personvognene
  - To overgangsberlger sendes til Tyskland for omsying. Innspil om at Rhätische Bahn i Sveits som fortsatt benytter overgangsberlger og overhaler disse i egen regi.
  - Grundset stasjonsbygning mellom Elverum og Rena skal demonteres og gjenoppbygges på Midtun.
  - Vognhallen på Seimsmark

- Er tatt i bruk med tre spor
- Et fjerde spor er påbegynt
- Konfliktene med eier av tilliggende eiendommer er under kontroll
- Det jobbes med byggetrinn 2 for vognhallen
- Betaling og oppgjørsløsninger
  - Store kostnader med kortautomater.
  - 2/3 av omsetningen skjer i dag med kort.
  - En betalingsløsning med mobiltelefon er under utredning
  - Regskap og kassaløsning på spisevognen skaper utfordringer
  - Innspill om at *Kultur-IT* på Lillehammer tilbyr løsninger, det samme gjør også *PC-kasse*.
- Flekkefjordbanen
  - Banen ble fredet i 2015
  - Det er byttet sviller i sporet
  - På Sira er det funnet rester fra den gamle stasjonsparken
  - Det er aktuelt å skifte ut noen 25 kg/m-sporveksler på Sira slik at de aktuelle delene av stasjonsområdet kan befares med alle typer aktuelt materiell. Disse vil bli sikret for gjenbruk hos museumsbanene som bruker denne skinnetyper.
- Lokaltrafikkhistorisk forening
  - Det ble redegjort for kamaraovervåkning av museumshallen, som skjer med kameraer med trådløs overføring. Løsningen ble demonstrert. Det er blant annet utfordringer med utstilt T-banevogn som er mål for skadeverk (tagging).
  - Forbereder utvidelse av utstillingen ved at materiell fra forstadsbanene og T-banen gjøres tilgjengelig for de besøkende
  - LTF har flere driftsklare busser og kjører turer langs «Bussringen» med guiding. Disse er populære.
  - Kjøring med veterantrikk første søndag i måneden mellom Bjørvika ved Operaen og Majorstuen. Vending i Bjørvika skjer ved å at mortvogn og tilhenger bytter plass ved rangering med håndkraft, tilsvarende som foregikk på Grefsen, Kampen og Skillebekk i gammel tid. I sommer ble det kjørt veterantrikk hver lørdag og søndag i regi av Ruter.
  - Restaurering av KSS 32 fra 1899 fortsetter. Har i det siste samarbeidet med blikkenslager *Bård Blikk* og *Nekrød snekker*
  - Høkevogn 249 er nesten helt ferdig og klar for trafikk, men det er litt utfordringer med interne prioriteringen i Sporveien.
  - Anlegget på Vinterbro trues av veiutbygging.

Vedtak

- ✓ Tatt til etterretning

**Sak 5 Om verden rundt oss**

- Gamle Vossebanen har i noen år samarbeidet med en museumsjernbane i Tsjekkia. De har besøkt GVB og hentet erfaringer og GVB har vært i Tsjekkia og servert norske matspialiteter. I sommer var tsjekkerne på besøk hos GVB som arrangerte tsjekkiske dager

**Sak 6 Regelverk og tilsyn, debatt**

- Det nye regelverket TRM ble diskutert.
  - Dette er utarbeidet av Rolf Gillebo og blitt bekostet av Jernbaneverket.
  - På vårmøtet redegjorde Rolf Gillebo for status for alle tilbakemeldingene som var kommet inn fra museumsbanene. Disse var innarbeidet i et excel-dokument og ble vist frem på møtet i vår. Det ble avtalt at dette skulle sendes til museumsbanene, men dette har bare delvis skjedd.
  - Med basis i tilbakemeldingene fra museumsbanene er TRM blitt oppdatert.
  - De av museumsbanene, som tidligere har signalisert interesse for å ta i bruk TRM har fått tilsendt oppdatert TRM tilsendt for vurdering, mens de andre ikke har mottatt noe.

- Det ble foreslått å avsluttet prosjektet og overlate til museumsbanene å ta i bruk TRM, eller forkaste det. Siden ikke alle museumsbanene har fått vurdere siste versjon av TRM gav flere uttrykk for at prosjektet ikke kan avsluttes nå.
- Representanter for flere av museumsbanene gav uttrykk for at de ønsker å studere excel-dokumentet med alle kommentarene fra museumsbanene, som ble fremvist på vårmøtet. Dette for å kunne vurdere hvor stor avstand det er mellom de forskjellige museumsbanene, og hvor avstanden kanskje ikke er større enn at man kanskje kan snakke sammen og bli enige. Dette er viktig for å kunne vurdere TRM på en ordentlig måte.
- Det er noen utfordringer knyttet til eierskapet for TRM, siden driftstillatelser er basert på at en jernbane eier sine egne styrende dokumenter. Hvordan skal TRM vedlikeholdes i fremtiden?

Vedtak:

- ✓ Oppdatert TRM sendes ut til alle museumsbanene, herunder excel-dokumentet med alle kommentarene fra alle museumsbanene, som ble vist frem på møtet i vår
  - ✓ Museumsbanene gjennomgår oppdatert TRM og excel-dokumentet med kommentarer, og tar kontakt og nødvendige avklaringer seg i mellom
  - ✓ Eventuell innføring av TRM på norske museumsjernbaner tas opp på neste møte
- Tilsyn
    - På forespørsel oppgav representantene at de opplever kontakten med Statens jernbanetilsyn som konstruktiv

Vedtak:

- Tatt til etterretning

**Sak 7** **Web siden vår, hvem tar web-ansvar?**

- Museumsbanerådet har fått nye webside på [www.museumsbane.no](http://www.museumsbane.no)
  - Det er ingen som i dag har ansvar for web-siden. Den er opprettet og vedlikeholdes nå av web-avdelingen i Norsk Jernbaneklubb, etter innspill fra MBRs leder
  - Museumsbane bes finne en person som kan overta som web-ansvarlig. Følges opp på neste møte

**Sak 8** **Billetterieriet**

- *Olaf Bjerknes* redegjorde for virksomheten. Presentasjon sendes ut sammen med dette referatet.
  - Utstyret var i bruk hos NSB inntil begynnelsen av 1990-tallet. Dette ble utstyret overtatt av Norsk Jernbanemuseum:
    - En trykkemaskin for dobbeltsidig trykk og skjæremaskin for billett kartong oppbevares på Jernbanemuseet på Hamar
    - To maskiner for enkeltidig trykk, samt blytsats ble deponert til NJK
  - Virksomheten var lenge organisert som egen aktivetsavdeling i NJK, men sorterer nå under NJK-Krøderbanen, men med eget regnskap.
  - Virksomheten skjer på frivillig basis og det er ønskelig at bestillinger skjer i god tid. Bruk gjerne e-postadressen [billetterieriet@njk.no](mailto:billetterieriet@njk.no)

**Sak 9** **Andre saker**

- Fartøyvernet får i 2016 tilført 40 mill ekstra. Dette er en engangsbevilgning for å utnytte ledig kapasitet i verftsindustrien.
- Viktig at de statlige myndighetene blir oppmerksomme på utfordringene med å sikre og ta vare på det rullende materiellet.
  - Direktørnettverket oppfordres om å få dette på dagsorden.
  - Det viktige er først og fremst og få sikret det rullende materiellet med tak og vegger.
- Detaljer og utstyr til spor er mangelvare hos flere museumsbaner.
  - Museumsbanene bør avklare sine behov og samarbeide om eventuelle bestillinger

- Det ble opplyst at Thamshavnbanen tidligere anskaffet skinnebefestigelse for 35 kg/m-spor fra Romania
- Det ble opplyst at det på *Inotrans*, som arrangeres i Berlin hvert annet år, finnes en mengde leverandører som tilbyr utstyr. Museumsbanen kan ha utbytte av å delta der.

**Sak 11 Eventuelt**

- *Ole K. Richenberg* opplyste at NJK og MBR har innhentet juridisk rådgivning hos advokatfirmaet *Bull & Co*, og at disse derfor har opparbeidet seg kompetanse som er nyttig for oss.

**Sak 11 Neste møte, sted og tid**

- Neste møte holdes 9.4.2016. Sted ikke fastsatt. Hvem ønsker å stå som vertskap?

*Henrik B. Backer*  
Referent