

Rigacharteret

Enstemmig vedtatt av FED-EC-RAILs medlemmer på årsmøtet i Anse nær Lyon 16. april 2006,
først fremmet i Riga, hovedstaden i Latvia.

Norsk oversettelse stadfestet av Museumsbanerådet 14. oktober 2006

INNLEDNING

DETTE CHARTERET ER LAGET FOR Å GI VEILEDNING TIL FORVALTERE SLIK AT OGSÅ FREMTIDIGE GENERASJONER KAN OPPLEVE MUSEUMSBANER.

MUSEUMSBANER HAR MED HØY GRAD AV SUKSESS REDDET, BEVART, RESTAURERT OG KJØRT MED HISTORISK JERNBANEMATERIELL.

VÅRT HÅP ER AT DETTE CHARTERET VIL HJELPE ALLE INVOLVERTE Å KJENNE FORUTSETNINGENE FOR GOD FORVALTNING.

DET ER LAGET FOR Å UTFYLLE DE ØVRIGE CHARTER INNEN KULTURMINNE-VERNET.

HENSIKT

Rigacharteret fastsetter hvilke prinsipper som skal styre konservering, restaurering, vedlikehold og reparasjon og bruk av historisk jernbanemateriell, som blir satt i kjørbær stand. Håpet er at dokumentet vil være til støtte for våre medlemmer og gi grunnlag for riktige beslutninger.

DEFINISJONER

Museumsbaner slik det brukes i Charteret, kan være historiske eller bevarte jernbaner, museumsjernbaner eller -sporveier, jernbane- eller sporveismuseer med drift i demonstrasjonsøyemed og turistjernbaner, og kan også omfatte veterantog som kjøres på det nasjonale jernbanenettet eller andre jernbaner.

Jernbanemateriell slik det brukes i dette Charteret kan også omfatte bygninger eller infrastruktur som inngår i et samlet jernbanemiljø.

Bevaring er tiltak for å sikre et objekt mot ødeleggelse eller forfall, ved riktig vedlikehold slik at dets tilstand, kvaliteter og historiske verdi blir ivaretatt.

Konservering er tiltak for å stoppe fysisk forfall uten at noen del av den historiske eller materielle substansen går tapt.

Restaurering er tiltak for å reparere eller erstatte deler som mangler i et forsøk på å gjenskape et objekts tidligere tilstand. Restaurering kan bety at objektet stabiliseres eller forsterkes før arbeidet starter, og arbeidet vil som regel være mer omfattende enn konservering. Det bør verken være usporbart eller iøynefallende.

Reparasjon er tiltak der komponenter blir endret eller byttet. Dette kan gjøres uten hensyn til den historiske substans dersom fastsatte standarder for mekanisk holdbarhet eller funksjon må overholdes i en komponent, som kan endres eller kasseres.

ARTIKLER (1-12)

Artikkel 1

Vitenskapelig og teknisk kunnen, sammen med nødvendig utstyr til å bevare og drive historisk jernbanemateriell, bør innenfor en ramme av sikre arbeidsmetoder utnyttes for å sikre jernbanens kulturarv.

Artikkel 2

Hensikten med å bevare og restaurere historisk jernbaneutstyr med tilhørende arbeidsprosesser er å sikre disse for fremtiden, om det er som teknisk betydelige kulturminner, kilder til samferdselshistorien eller for å videreføre tradisjonelle yrkeskunnskaper og teknikker.

Artikkel 3

Vedlikehold av alle typer utstyr og regelmessig drift er avgjørende for å videreføre en museumsbane. Å kjøre med historisk og verdifullt materiell innen rammen av tradisjonell jernbanedrift, og vise dette for publikum, er en viktig metode for å formidle et kulturhistorisk materiale.

Artikkel 4

Nye, samfunnsgagnlige bruksområder for historisk jernbanemateriell kan bidra til å sikre deres bevaring, men slik bruk må ikke lede til annen tilpasning enn absolutt nødvendig, og disse må være reversible.

Artikkel 5

En museumsbane skal ikke bare vise betydningen av egen rolle som del av et transportsystem, men også, der det er relevant, den historiske bakgrunnen for og samfunnsmessige betydningen av banen.

Artikkel 6

En restaurering er en krevende og høyt spesialisert prosess. Målet er å bevare og klargjøre de estetiske, funksjonelle og historiske egenskapene som kjennetegner tradisjonelt jernbanemateriell. Den skal være fundert på respekt for og så langt det er mulig forståelse for de opprinnelige konstruksjoner og spesifikasjoner.

Artikkel 7

Bare originalmateriale eller historisk korrekte materialer og teknikker må benyttets ved konservering (*overs anm: bør være restaurering, ref definisjonene over*) av historisk jernbanemateriell, dersom dette ikke er umulig på grunn av nye sikkerhetskrav, endret lovgivning eller tilgjengelighet. In slike tilfeller kan passende tidsmessige erstatninger for disse materialer eller teknikker velges i stedet.

Artikkel 8

Å restaurere historisk jernbanemateriell betyr ikke nødvendigvis at dette tilbakeføres til leveranseutførelsen. En god del materiell fikk sin historiske betydning i løpet av brukstiden. Tilbakeføring til en bestemt tidsperiode bør bare finne sted etter inngående studie av historisk kildemateriale og tilgjengelig dokumentasjon for den valgte perioden. På grunnlag av dette bør en restaureringsplan utarbeides og fastsettes. Deler som erstattes med nytt materiale må merkes tydelig og permanent etter et fast og lettfattelig system.

Artikkel 9

Nytt påkrevd sikkerhetsutstyr bør om mulig harmonere med bevart eller restaurert utstyr, men det faktum at dette er en endring eller et tillegg i forhold til den opprinnelige tilstanden skal tydelig fremgå.

Artikkel 10

Uansett beveggrunnene for dette, må enhver påkrevd senere modifikasjon på gjenstanden så godt som mulig tilpasses den utførelse og det utseende originalen hadde. Om overhode mulig skal slike endringer være reversible og eventuelt fjernet materiale må oppbevares trygt slik at det kan bringes tilbake på plass senere.

Artikkel 11

Alle trinn i konservering eller restaurering av historisk jernbanemateriell må planlegges og dokumenteres systematisk. Den herav følgende dokumentasjon må oppbevares så lenge enheten eksisterer.

Artikkel 12

Alle organisasjoner som påtar seg å bevare, vedlikeholde, reparere, restaurere og drive historisk jernbanemateriell skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at dokumentasjon og arkiver oppbevares for ettertiden.