



50 år i damp og kamp! Den norske jernbanearven slik Norsk Jernbaneklubb forvalter den, *NJK 2019*, illustreret, 288 sider, ISBN 978-82-90286-43-4, vejl. pris: NKR. 450,-

Norsk Jernbaneklubb (NJK) – den norske pendant til Dansk Jernbane-Klub – fejrede sig selv i 2019 med denne velillustrerede jubilæumsbog. NJK, som blev etableret i 1969 – otte år efter den danske søsterklub (der jo i 2021 fejrer sit 60-års jubilæum), består af tre dele: to veteranbaner- eller museumsbaner (Gamle Vossebanen og Krøderbanen) – og en veteran tog-afdeling (Norsk Museumstog), der kører på det officielle jernbanenet (nu på Norsk Jernbanemuseums licens). Lokomotiver og vogne er udskilt til en særlig stiftelse, Norsk Jernbanearv, der ejer alle 299 enheder.

Som i Danmark findes der i Norge andre klubber og veteranbaner, som ikke er del af den nationale forening – heriblandt en række smalsporede og industri-baner – heraf flere knyttet til museer. Lommedalsbanen, Rjukanbanen, Setesdalsbanen, Urskog-Hølandsbanen og Thamshavnbanen – er således ikke en del af fortællingen i denne forenings jubilæumspublica-

tion. Til gengæld spiller Norsk Jernbanemuseum en væsentlig rolle i fortællingen – mest som prügelnabe, men det kommer jeg tilbage til.

Bogens udtalte målgrupper er dem, der ikke er medlemmer af klubben og dermed potentielle kunder, nye medlemmer eller bare generelt interesse-rede. Jeg er dog ikke ganske overbevist om, at dette mål holder publikationen igennem. Der er sine steder en ophobning af litra – som den almindelige læser, der er målgruppen, nok ikke glædes lige så meget over som entusiasten. Men lad mig slå fast med det samme, at der er tale om en flot og indbydende publikation med en fremragende billedside – der da godt kan give lyst til en veteran tog-tur imellem de norske fjelde (f.eks. på Raumatoren, der dog i dag er befordret af NSB og ikke med veteran tog. Et kættersk spørgsmål er, om ikke gæsten har en lige god oplevelse med NSB – man ser jo ikke det tog, man kører i – men ud-sigten).

Der er mange bidragydere til publikationen (13), og det er et redaktionelt valg at lade de mange forfatters artikler have et vist selvstændigt udtryk, hvorfor der forekommer en vis uensartethed i teksten. Det betyder også, at der er mange gentagelser bogen igennem. Vi er tilbage til klubbens etablering i 1969 rigtig mange gange. Målet har været at lade forskellige nuancer og fortolkninger komme til frem fra erfarne og skriveføre med-

lemmer, men det ville sagtens have kunnet lade sig gøre, selvom der blev luget ud i gentagelserne. Måske er det sigende, at forfatterkollegiet udelukkende består af ældre herrer – den yngste på 55 år – et træk, der kan tænkes at afspejle medlemsskaren i NJK, selvom det forsøges fremstillet anderledes.

Bogen er opdelt i fem hovedafsnit. Først en overordnet fortælling om NJK og dets historie efterfulgt af afsnittet "En reise tilbake i tiden på jernbanen", hvori der først gives en kort historie om Norges jernbaner, og dernæst gennemgås NJKs enheder: først museumsbanen Krøderbanen, station for station, og denne afdelings arbejde, så en beskrivelse af afdelingen Gl. Vossebanen og sluttelig en gennemgang af banernes bygningsmasse og en kortfattet illustrativ gennemgang af bygningstypernes historie. Tredje hovedafsnit "En reise tilbake i tiden med toget" beskriver klubbens rullende materiel – damp, el og diesellokomotiver samt person- og godsvo-gne. Fjerde afsnit handler om klubbens arbejde med historisk formidling og bevarelse, og sidste afsnit handler om fremtiden. Til sidst findes en appendiks om det redaktionelle arbejde, en præsentation af de mange forfattere, kilder, henvisninger til klubbens filmmateriale samt lister over formænd og redaktører af klubbens publikation *På Sporet*. Til sidst en række lykønskninger fra ministre, rigsantikvaren, bran-

chedirektører mm. Flot, at den forholdsvis nye leder af det norske jernbanemuseum er med blandt gratulanterne, for den institution får da sit mål af tæsk bogen igennem.

Bogen giver overordnet et meget godt indblik i, hvad Norsk Jernbaneklubb arbejder med: drift og vedligehold af lokomotiver og vogne samt to veteranbaner med bygninger og anlæg – alt sammen med formålet at køre med materiellet. De ser selv deres opgave som tredelt: at opfylde samfundets krav om at bevare autentiske samlinger, at opfylde sikkerhedskrav (selvom én af forfatterne hylder uortodokse metoder, som frivilligmiljøet har valgt for at få ting til at ske – måske lidt problematisk i en sikkerhedssammenhæng) og at underholde. Men er det samfundets krav, at klubbens materiel bevares, eller er det medlemmernes egne ønsker? I hvert fald beskrives en lidt ustyrlig situation med uenigheder mellem klubledelse og enkeltpersoner, der køber deres egne vogne, som de lige faldt for og syntes skulle bevares. Måske er det et træk, der også kan genfindes i de danske klubber? Et af konfliktpunkterne, der nager NJK, var en situation i 1970'erne med tilsvarende træk, da toggruppen satte restaurering af et ellokomotiv i gang og håbede, at Jernbanemuseet var interesseret. Da NJK ankom og ville aflevere til museet, blev de afvist: "sådan behandlede de lønnede museumsfolk det frivillige miljø", som der står. Som

udenforstående ser det dog mærkeligt ud, at klubben tog beslutninger og initiativer på andres vegne og blev sur, da der ikke bare blev taget imod.

Opfattelsen af hvad bevaring er, er en central diskussion. Og bogen frembringer åbent klubbens opfattelse heraf – og det er måske netop fortolkningen af dette begreb, som er et af konfliktfelterne mellem museumsprofessionelle og entusiaster.

Det er et gennemgående træk, at man søger at distancere sig fra egentlige museer, der er beskrevet som statiske og støvede, mens entusiasme og viden angiveligt kun findes hos de frivillige. Løn er ikke det bærende, men en dyb personlig interesse. Det fremføres, at det åbenbart i Norge er "alment accepteret i kulturforvaltningen, at jernbanens kulturminde ikke kan formidles uden museumsdrift med historisk jernbanemateriel". Interessant, hvis det er tilfældet. Klubbens holdning er, at man skal formidle materiellet, som det oprindeligt blev anvendt – og også de museale bygninger skal tilpasses jernbanedriften.

Det er bogens styrke, at den fremlægger og redegør for de principper, klubben arbejder ud fra. NJKs definition af museum, bevaring og formidling kan dog som minimum diskuteres.

Man støtter sig kraftigt til Rigachartret fra 2002, der jo er kommet til under stærk indflydelse af netop veteranklub-synsvinkel – via den europæiske veterantogssammenslutning

FEDECRAIL. Chartret definerer principper for konservering, bevaring, vedligehold og reparation af materiel, under den præmis, at det historiske materiel skal bruges – og grundlæggende alt sammen skal sættes i køreklar stand. Grundforståelsen er, at bevaring er lig med drift – et synspunkt, der i høj grad kan diskuteres. Ville man også mene det om brdr. Wrights fly, om Cugnots dampbil fra 1769 – eller Stephensons lokomotiv Rocket? Vigtige nøgleord i chartret og hos NJK er dog reversibilitet – at når noget ændres, skal det kunne tilbageføres – og dokumentation af alt, hvad der gøres. Gode principper – også hvis det ikke er museumsgenstande i egentlig forstand. Rigachartret og klub-synspunktet står dog i kontrast til den museale tilgang – med afsæt i Venedig-chartret fra 1964, der pointerer, at restaurering skal være undtagelsen, og at man sjældent kan berettigede tilbageførelse. Hele genstandens levetids tilføjelser og ændringer bør bevares. Klubben mener, at tilbageførelse til et bestemt udtryk er det rigtige. En museal tilgang ville være, at autenticitet eller oprindelighed svækkes af et indgreb i en genstand. Klubbens opfattelse af et museum er, at det: "ikke skal slide sine genstande ned, hvis det ikke har indtægter til at kompensere for slitagen". Men det er dog et synspunkt, der er fjernt for et professionelt museum: genstande skal slet ikke slides! I klubbens argumentation er tekniske

genstande skabt til at slides – derfor bevares de bedst sådan. Men det argument holder ikke, for så var der ikke bevaret nogen redskaber fra ældre tider – de ville være slidt op.

Man kunne jo mene, at veteranogsklubber er til for at få togene til at køre – og at det er et fint eksistensgrundlag i sig selv. Den lange diskussion om brug kontra konservering er derfor ikke relevant. Kørsel med tillempet autenticitet er ét tilbud, mens bevaring for evigheden er en anden opgave. Der er ingen grund til, at begge ting ikke kan sameksistere. Hvorfor forsøge at bemægtige sig andres dagsorden, som måske er bedre fagligt begrundet i forhold til forskning, bevaring og formidling?

Bogen er jo et jubilæumsskrift, hvor klubben fejrer sig selv, og den er skrevet med en stærk entusiasme – og måske en kende nostalgi: damplokomotivet er jo det rigtige lokomotiv! Magien tilhører ifølge én af de mange skribenter dampen. Desværre er der til tider lige lovlig meget partsindlæg over fortællingen. Frivillige redder materiellet fra ligeglade, inkompetente museumsprofessionelle, og det er bedre at lade frivillige lede og styre samarbejdet end de ansatte, må vi forstå. Det er svært helt at følge ræsonnementet endsige erklære sig enig. Måske er det fordi frivillige foreninger er båret af entusiasme og er demokratisk funderede (til en vis grad) – og den frivillige får stor medbestemmel-

se. Hvis man lægger et stort stykke arbejde, får man stor indflydelse, og hvis man selv har skaffet vogne til huse, får man også meget at skulle have sagt. Det betyder også, at foreningerne notorisk er præget af uenigheder – lange beslutningsprocesser og nogle gange udbrud i nye foreninger, her eksemplificeret ved GM-gruppens udbrud i 1984.

Man kan læse bogen på flere måder. En af dem er, at det er et forsøg på at overtage den museale dagsorden, at fremme frivillighed på bekostning af professionalisme. NJK mener, at det er klubbens fortjeneste, at der blev ansat museumsfaglig direktør på Norsk Jernbanemuseum, og at museets kompetence er løftet af klubben. Og det handler vel også om at få tilskudsmidler? Desværre fylder konflikten mellem klub og museum meget igennem fortællingen. Der tegnes hele tiden et billede af de lønnede medarbejdere på museerne som et problem og museet som en aktør, der ikke har magtet sine opgaver, og at frivilligmiljøet træder til som de frelsende. Et sidste hip til museet handler om dets manglende initiativ. NJK satte en national bevaringsplan i værk i 2007, vel at mærke i samarbejde med museet, og denne var færdig i 2019.

Når det gælder fremtiden, fremføres det, at man ikke vil indsamle moderne materiel, da det alligevel er bygget i udlandet (det har dog ikke tidligere været til hinder for at købe GM-loko-

motiver i Sverige og Danmark), og at det er vigtigere at vedligeholde den immaterielle arv – her forstået som håndværkskunnen og kvalifikationer til at køre med damplokomotiver – end at bevare udstillingsgenstande. Og det er en udfordring, da rekrutteringen nok ikke er så overvældende, selvom klubben mener, at de rekrutterer fra fire hovedaldersgrupper, hvoraf ingen er pensionister: nemlig de 4-årige (mødet med dampen vil sætte sig varige spor), de 12-årige (der begynder at tænke over hvad de vil med livet – i møde med personalet), de 35-årige (når uddannelse er ovre og karrieren i gang) og de 55 årige (når ungerne er fløjet fra reden). Måske er det mere et ønskescenarie end en realitet – det fremgår ikke klart. Ingen tvivl om at jernbaneklubben ser sig selv som vigtig, og der efterspørges også offentlige tilskud. Men hvor mange er det, der er medlemmer og hvad er gennemsnitsalderen? – det fremgår ikke. Dog nævnes det, at medlemstallet holdes konstant, men at de unge ikke forpligter sig på årelang indsats som de gamle. Mon ikke der her også gemmer sig en svindende interesse, som i hvert fald gælder de danske pendanter, der har aldersmæssige og medlemstals-udfordringer. Det nævnes et sted, at der har været medlemsfald siden årtusindskiftet, og hovedskylden gives til internettet, der jo optager de unge... måske interesserer de sig bare ikke for tog? På hjemmesiden

kulturvern.no er det anført, at NJK har 2.000 medlemmer fordelt på 14 afdelinger. Det er vel omtrent 5-6 gange så mange som i Danmark – og gad vide hvor mange, der er aktive. Nogen kunne mene, at det også vil være interessant at vide, hvor mange gæster/kunder museumsbanerne har – hvis der skal offentlig finansiering til.

Som i megen entusiastlitteratur er der ikke gjort meget ud af at skrive, hvor man har sine oplysninger fra. Der er til en vis grad indsat noter i teksten – om end lidt sporadisk og ikke særligt hensigtsmæssigt ud fra et grafisk synspunkt. Noterne hænger og flagrer ved siden af billedteksterne. Litteraturlisten er på bare fem titler samt optagelser af enkelte interviews.

Bogen skal roses for den fornemme billedside, med virkelig mange gode illustrationer. Derfor kan det ærgre lidt, at samme foto er anvendt flere steder (f.eks. s. 35 hhv. 143) eller næsten samme motiv (s. 40 hhv. 147). Bortset fra indvendingerne er der som sagt tale om en flot markering af jubilæet, som giver et glimrende indblik i klubbens raison d'être – eller i hvert fald dens bevæggrunde og selvforståelse. Men at kvinder i alle aldre skulle sende beundrende blikke til ældre mænd i toguniformer, kan man godt stille sig lidt tvivlende overfor.

*René Schrøder Christensen*