

Tema for møtet - hva skal et CAP museum bli?

Status for landsverneplanene. Magne Fugelsøy orienterte:

Planene ble vedtatt av Jernbaneverket etablering av konsernet Bane NOR. Konsernledelsen i Bane NOR er positiv til planene. Ansvarer ligger nå mellom to instanser, et håp om at dette er avklart innen utgangen av 2018. Kulturminnevern er et viktig felt for konsernet, gjenspeiles i at budsjettet er økt fra 25. mill til 30. mill, mens budsjettet i andre avdelinger er skåret ned. Gjenspeiler et ønske om at innen 2020 skal museumsjernbanene ha et normalt vedlikeholds nivå (jf Riksantikvarens mål for de utvalgte tekniske og industrielle kulturminnene).

Verneplanen er ennå ikke utgitt, men er godkjent. Et håp om at den kan utgis innen 2018.

Bane Nor og CAP-museum:

- Bane NOR mener at et CAP-museum må være et samarbeid mellom Vest-Agder-museet og Jernbanemuseet.
- Bane NOR ønsker at Carl A. Pihl skal få den æren han fortjener som jernbanepioner, han er mer kjent i utlandet enn i Norge. Kjøreveien til Setesdalsbanen var den siste Pihl hadde kontrollen på, han skal selv ha godkjent strekningen til Hægeland personlig.
- Bane NOR mener dette må bli et museum som skal være tilgjengelig for publikum hele året. Det er bra å ta vare på materiellet, men i denne sammenhengen må man ha fokus på en større publikumstilstrømning enn i dag.
- Bane NOR mener også at det er miljøet rundt stasjonen som skal være tyngdepunktet i forhold til publikumsinngangen til området og museet.
- Viktig at museet lager en plan med en langsiktig strategi samtidig som planen kan deles inn i realistiske etapper. I utgangspunktet bør man se på eksisterende stasjonstomt og Grovane saga - og hvilke muligheter som ligger der og ha en strategi for hvordan dette skal bygges ut. Men utfordringen med dette er at da splitter man utstillingsområdet og omlastingstomten/verkstedet.
- Planen om et CAP-museum må bli til i dialog med Jernbanemuseet – uten enighet med dem blir det ikke et CAP-museum på Grovane.
- Viktig med en vurdering av hvilken type rullende materiell som skal istandsettes for å gå i tog og hva som skal være utstillingsmateriell. Må være bevisst at materiellet ikke er for tungt, tungt materiell må tenkes inn i en utstilling ikke i driften.
- Viktig å tenke langsiktig i forhold til kjøreveien. Setesdalsbanens kjørevei er autentisk i dag, men før eller sener må den skiftes ut. Hva tenker SB i dag om dette?
- Kommentar fra Tom: dagens skinnegangen er analysert – kan brukes i 50 år til dersom den forvaltes godt.

Orientering fra John:

CAP-museum og utvikling av Grovane må sees i sammenheng med arealplanen som nå er utarbeidet. Poenget med den er å bygge nok haller slik at materiellet som er her pr i dag kommer under tak.

Poenget har også vært å unngå å bygge noe slik at man sperrer for videre utvikling.

Forlengelse av eksisterende vognhall har vært diskutert som ett ledd i utvikling av CAP-museum. Her kan det legges til rette for verksted med tilgang for publikum.

Det er tegnet inn parkeringsmuligheter for publikum.

Må sikret at publikum ikke havner ut på spor og steder de ikke skal være.

Andre del av arealplanen lenger sør ved stasjonen: Retablering av pakkhus og et toalettanlegg + evt traktorstall.

Innspill fra Magne: Økt trafikk inn til omlastingstomten – må tidlig komme i dialog med statens vegvesen vedr at dette genererer økt biltrafikk i området.

Andre momenter:

Viktig å få en oversikt over aktuelt materiell. Må ta høyde for dette når vernehallene planlegges, slik at man kan ta vare på både det som er i dag av smalsporet materiell og det som ennå ikke er kommet hit.

Man har nådd taket mht publikumsbefrakting med tog. Dette må opprettholdes, men samtidig må det også bli fokus på annen aktivitet og formidling av arbeidet som gjøres i forbindelse med restaureringer, vedlikehold mm.

For å få mer penger fra det offentlige må det også være stort fokus på helårsdrift. To mnd med togkjøring er ikke nok. Bane NOR sine tanker om lokaltog til Grovane kan være positivt for planene om CAP-museum.

Om arealplanen / generalplanen/materiell:

Omlastingen skal ikke berøres i planen. Verneverdig i seg selv, siste av sitt slag. Vernehallene skal derfor plasseres slik at de ikke berøre omlastingstomta.

VAM har vært i kontakt med Sparebankstiftelsen, som i utgangspunktet ikke gir støtte til denne delen av landet, men kan gi støtte til prosjekter av nasjonal karakter. Har fått tilbakemelding på at SB kan søke om midler til vernehaller.

Kartlegging og systematiserer smalt materiell for å finne ut hva som skal representere hvilken periode og hvilke generasjoner. Viktig med et representativt utvalg som representerer tidsepoker og de ulike banestrekningene gjennom materiell.

Godt "klima" for slike tanker i dag – men dette kan skifte raskt. Vennesla kommune har fokus på turisme og Setesdalsbanen. Kommunen er i gang med å utrede mulighetene for å få flere turister til kommunen og fokus på dette i formannskapet. Derfor viktig å et moment og trykket oppe nå.

Godt klima også nasjonalt: Samferdselsminister som synes tog er gøy, og en miljøvernminister som har interesse for kulturminner – dvs tverrpolitisk interesse for tverrpolitisk interesse for jernbanehistorie og tekniske industrielle kulturminner.

Samtidig er det mye som påvirker området rundt Setesdalsbanen. Bane NOR tenker langsiktig jf lokaltog mellom Grovane og Kristiansand, og i den forbindelse setter de alt krav nå til å tenke "vern" av 7 meter nordover for mulig fremtidig plattform. Viktig at planer for Grovane løftes opp på et høyt nivå i Bane NOR.

Mer materiell: (se også punktet over om hva Bane NOR mener)

Utfordring:

- Infrastruktur får man støtte for, men vanskelig å få støtte til materiell. Det må bygges opp et restaureringsmiljø for restaurering av jernbanemateriell. Mye å lære fra fartøyvernet og en del felles behov mht kompetanse.
- Dette bør være et tema som Riksantikvaren, Bane Nor og direktoratet (jernbanemuseet) sammen ser
- Jernbanemuseet jobber med en gjennomgang av avtaler de har om utlån av materiell til andre museumsjernbaner. Mulighet for deponering av materiell for utstilling i et fremtidig CAP-museum må tidlig diskuteres. Men jernbanemuseet vil nok også fremover ønske å formidle smalsporet materiell, så neppe aktuelt at alt kommer til Grovane. Det meste av smalsporet materiell som er på Hamar står under tak, men unntak av noen kisivogner fra Sulitjelmabanen.
- I dag kjøres det tog som er satt sammen fra mange ulike epoker. Et innspill er at man må satse på en togstamme som er helhetlig og representerer ulike perioder.

- Mulig framtidsscenario at man i visse perioder annonserer "30-talls kjøring", "1890-tallskjøring" hvor togsett og miljøet ellers formidler bestemte tidsepoker. (Siste innspillet kom i etterkant av møtet)
- Viktig å ha fokus på hvilke materiell som faktisk kan kjøre på banelegemet mht vekt. Det dukket blant annet opp et spørsmål om sovevognen for eksempel ville bli for tung.
- Man må ha fokus på forbruk vs bruk. I utlandet lages det i større grad kopier av materiell for å bevare det autentiske materiellet. For mye restaurering fører til slutt til at ingen ting av det originaler er tilbake.
- Vognkassene: Noen av disse har 5-10 % av deler som kan brukes, noen noe mer.
- Annet bevart materiell: Noe er midlertidig reparert. Nå ta en avgjørelse på om de skal bevares slik som et historisk dokument eller om de skal settes tilbake til den standarden jernbanen i sin tid hadde på dem. (Eksempel Co 335)
- Man må ikke glemme godsvognene – godstrafikken var sentral i jernbanens historie også Setesdalsbanens historie.
- Viktig å ha fokus på at man samtidig sikrer mot forfall selv om det utarbeides planer for et CAP-museum.

Området og publikumsforflytning:

- Hvordan skal det være mulig for publikum å bevege seg mellom Grovane og omlastingstomta.
- Flere muligheter – men alt må inn i en plan for hele området, må vise nye bygninger, ny infrastruktur og hvordan publikum kan bevege seg.
- Flere ideer presentert: Overgang, undergang, gangvei langs elva, skytteltog mellom stasjonen og omlastingstomta.

Området ved Grovane saga:

Muligheter for å utvikle dette som museumsområde for Setesdalsbanen bør avklares tidlig i denne fasen. Området er eid av Bane NOR.

VAM må spille dette inn i forbindelse med høring til arealplan 2030 for Vennesla kommune.

Høringsfrist 4. mai 2018!

Gangen videre – orientering fra John:

I forhold til vernebygg er man alt i gang. Deretter må driftsbestyrelsen ved Setesdalsbanen sin noe om i hvilken ende man skal starte jf utvikling av CAP-museum.

Innspill til Vennesla kommune om kommuneplanen samt kartlegging av muligheter knyttet til tomte ved Grovane sagan.

Deretter må VAM gå i en dialog med Jernbanemuseet for både for å se på muligheter og begrensinger. Det må være enighet om et CAP-museum på Grovane, og det må komme en oversikt over materiell som finnes og muligheter i framtiden for utlån/deponering.

Det må lages et planprogram som er rammen for planen hvor det redegjøres for hva man ønsker, og som også inneholder milepælsplan og delmål. Alt må igjen forankres i verneplanen.

Kr.sand 26.4.2018

Thorunn Lunde (ref.)

