

Landsverneplan for jernbanen

Bok 5
Fortid på Skinner

Kap. 7 Setesdalsbanen

Høringsdokument under arbeid

LVP5-Fortid på skinner-kap7 Setesdalsbanen

Fotos: JMF-GF, UHB-047-

(INNHOLD)

- 7.0 Setesdalsbanen
 - 7.1 Setesdalsbanens historie
 - 7.1.1 Setesdalsbanens forhistorie
 - 7.1.2 Setesdalsbanens forhistorie i et nasjonalt perspektiv
 - 7.1.3 Setesdalsbanens anleggshistorie
 - 7.1.4 Setesdalsbanens driftshistorie
 - 7.1.5 Museumsjernbanens forhistorie
 - 7.1.6 Fra ungdomsklubb til konsolidert museum
 - 7.1 Setesdalsbanen i dag
 - 7.2.1 Museumsjernbanens baneanlegg
 - 7.2.2 Museumsjernbanens stasjoner
 - 7.2.3 Museumsjernbanens rullende materiell
 - 7.2.4 Eierskapet
 - 7.2.5 Planstatus
 - 7.2.6 Nåværende drift og forvaltning
 - 7.3 Kulturminnet Setesdalsbanen – et jernbanehistorisk relikv
 - 7.3.1 Setesdalsbanen som kulturminne
 - 7.3.2 Hovedelementene i kulturmiljøet
 - 7.3.3 En generasjonsreise
 - 7.4 Et museum over en mann og en epoke
 - 7.4.1 Dokumentasjon av den særegne, norske jernbanehistorien
 - 7.4.2 Setesdalsbanens videre utvikling
 - 7.4.3 Krav til forvaltningen
 - 7.4.4 Fredningens omfang og begrunnelse

7. Setesdalsbanen

Den 19. oktober 1895 ankom jernbanedirektør Carl Abraham Pihl Kristiansand for å inspisere Setesdalsbanen. Strekningen Kristiansand–Grovane ble funnet i orden og formelt overtatt av staten to dager senere. Banen var også så godt som ferdig til Hægeland, og strekningen Grovane–Hægeland ble godkjent for prøvedrift.

Dette var et av Carl Abraham Pihls siste offisielle gjøremål som jernbanedirektør. Vi har ingen dokumentasjon på at han deltok ved åpningen av Setesdalsbanen året etter. Etter lengre tids sykdom og dårlig helse døde Pihl i september 1897, 72 år gammel. Han var «the grand old man» i norsk jernbanehistorie og kjent i jernbanekretser verden over for sitt norske smalsporsystem.

Carl Abraham Pihls siste år

Pihls jernbaner høstet stor internasjonal anerkjennelse i 1860- og 1870-årene. Randsfjordbanen og Rørosbanen ble hans viktigste prosjekter her hjemme. Men det uhellsvangre med å ha to ulike sporvidder ble etter hvert åpenbart, og han måtte gjennom 1880- og 1890-årene kjempe en stadig hardere kamp for å forsvare sitt smalspor.

Men i 1890 – året da Setesdalsbanen ble vedtatt – så stortingspolitikere flest på sporviddestriden som en akademisk profesjonskamp. På tinget var man opptatt av å få vedtatt sine baner. Sporvidden var i en slik kontekst underordnet. Når det gjaldt smalsporets evner, hadde man dessuten erfaringer fra Rørosbanen å støtte seg til. Rørosbanen var smalsporet, men den var funnet god nok som stamvei mellom to av landets viktigste byer. Det var denne banen som en gang for alle åpnet folks øyne for hvilken betydning jernbanen kunne få for landets indre kommunikasjoner.

«3die Juli 1891 bifalte Stortinget Regjeringens Forslag om, at [Sætersdal]Banen byggedes med en Sporvidde af 1,036 meter».

Men tre år senere, i 1894, nyttet det ikke lenger å overse de ulempene som to sporvidder førte med seg. Regjeringen ble kritisert fordi den ikke skiftet ut Pihl. Kritikken var forsiktig til å begynne med. Respekten for Pihl og hans livsverk var stor. Men den økte i styrke, både fordi Pihl fungerte stadig dårligere på grunn av sin helsetilstand, og fordi han etter manges mening representerte bakstreverske tanker. Pihls siste kamp gjaldt sporvidden til Bergensbanen. Resultatet av kampen fikk han ikke oppleve.

Setesdalsbanen ble den siste jernbanen som ble bygd i Norge med Pihls smalsporsystem mens han ennå levde – en jernbane som var «gammeldags» allerede ved innvielsen.

Lokomotivene – en viktig del av Carl Abraham Pihls smalsporkonsept

Det var ikke sporvidden alene som var essensen i Pihls smalspor. Lokomotivenes konstruksjon var like viktig. Lokomotivene han fikk bygd til Trondheim-Størenbanen og senere til Drammen-Randsfjordbanen var blant de mest avanserte som verden på denne tiden hadde sett. Det var like mye disse dampmaskinene som lokket utenlandske jernbanedeleger til Norge som Pihls sporsystem.

I 1864 leverte Slaughter, Grüning & Co i Bristol de to første lokomotivene etter Pihls anvisninger til Trondheim-Størenbanen (type II). Men først med type IV som ble levert av Beyer, Peacock & Co i Manchester til Randsfjordbanen i 1866, var Pihl fornøyd. Det var lokomotiver av denne konstruksjonen som en britisk ingeniørdelegasjon i 1870 fant "excellent" og som rullet med "complete steadiness", selv på smale og kurverike norske spor.

Alle lok av type IV ble utrangert i årene 1921–1943. Derimot ligner Setesdalsbanens lok 6 av type XXII fra 1902 på type IV i konstruksjon og maskinytelse. Å se dette loket i operasjonell drift på Setesdalsbanen spinkle og kurverike spor er det nærmeste vi i dag kommer en visualisering av Pihls smalsporbaner i banekonseptets hjemland Norge.

1067 mm-sporet

Et særtrekk ved norsk jernbanebygging sammenlignet med mange andre land i Europa var den store andelen smalspor som ble bygd i statlig regi. Det engelske Parlamentet vedtok i 1846 "The Gauge Act" som gjorde det lovstridig å bygge andre sporvidder enn 1435 mm i Storbritannia. Denne sporvidden ble utover på 1800-tallet valgt som nasjonal standard av så godt som alle andre land i Vest-Europa.

Men smalsporede hovedjernbaner var ikke noe særstykke utenfor Europa. Utenfor Storbritannia gjaldt ikke "The Gauge Act". Land som Japan, New Zealand, Indonesia og hele det sørlige Afrika fikk nasjonale jernbanenett med 1067 mm sporvidde. I 2011 fantes det 112 000 kilometer jernbane med denne sporvidden i verden. Setesdalsbanen er den siste som er bevart i opprinnelseslandet Norge.

En norsk suksesshistorie uten norsk suksess

Pihl ble til å begynne med genierklært. Men allerede i 1870-årene meldte motforestillingene seg. I 1876 var det klart at man ville få en gjennomgående jernbaneforbindelse Kristiania–Trondheim med et sporbrudd på Hamar. Man begynte å spørre seg om ulempene med to sporvidder og to parker rullende materiell ikke var større enn fordelene i form av anleggsbesparelser.

Ute i verden møtte Pihl færre motforestillinger. I engelsk faglitteratur ble han framhevet som en pionér innenfor smalsporet jernbanedrift på linje med Charles Spooner (1818–1889) og Robert Fairlie (1830–1885) – ingeniørene bak The Ffestiniog Railway. Og lenge var det på tale å benytte Pihls sporvidde på de engelske kolonijernbanene i India.

Pihls jernbane var akkurat det Norge og andre land i samme situasjon trengte i en tid da utstrekningen på linjenettet var viktigere enn standarden som banene ble bygd med. Et kvart århundre senere – i 1896 – var hans lette spor ugjenkallelig innhentet av den teknologiske utviklingen og av ambisjonene i jernbanepolitikken.

[1] "Den krokete beinveien". Kombinasjonen Pihls sporvidde, en byggestandard som ble innført i 1886 og lokomotiver med løpeegenskaper og maskinytelser tilsvarende de som gikk på norske smalsporbaner på 1860-tallet, gjør Setesdalsbanen til et høyt rangert teknisk kulturminne. I førti år var 1067 mm «almindeligt smalt Normalspor» i Norge. Setesdalsbanen ble riktignok et haleheng til denne epoken, men minner i sin byggemåte og drift om en norsk jernbane fra perioden 1858–1883. Disse jernbanene skulle erstatte hesten og middelalderens tungvinte og tidkrevende veier. "For at spare Menneskers Tid og Kræfter til andet Arbeide", skrev Fædrelandsvennen om Setesdalsbanen. Mens hovedstadsavisene lurte på når landet kunne forvente å få "Hurtigtogs-fart", var disse banene beinveien for dem som ute i distriktene ikke hadde hatt noe annet tilbud enn sølete landeveier bakke opp og bakke ned. Fotoet er fra Aukland 9 kilometer utenfor Kristiansand og er et interessant samferdselshistorisk dokument. Vi ser Setesdalsbanens spor som bøyer av i en 180 meters kurve inn i Aukland tunnel. I 1930 da dette bildet ble tatt, var Sørlandsbanen under bygging. Selv om man i 1893 tok hensyn til at strekningen Kristiansand–Grovane skulle inngå i en framtidig «Vestlandsbane» med en stambanes krav til geometri og profil, måtte denne delen av Setesdalsbanen bygges om for å oppfylle de nye byggenormalene som var innført på 1900-tallet. Øvre del av Setesdalsbanen, strekningen Grovane–Byglandsfjord fikk til

sammenligning 100-meterskurver på rekke og rad. På bildet ser vi også en rutebil på vei mot Kristiansand på en sølete og svingete vei. Og legg merke til grindene som både kunne stenges mot jernbanen og mot veien. Fram til ca. 1920 var det praksis å holde disse grindene lukket mot jernbanen. En grindvokter sørget for at grindene ble stengt mot veien før hver togpassering. Men i 1930 var Aukland stoppested ikke lenger betjent, og trafikken på landeveien hadde blitt så stor at det ikke var praktisk mulig å holde grindene lukket. Ei tilsvarende grind var i bruk på Snarum stasjon på Krøderbanen (jfr. kapittel 8).

7.1 Setesdalsbanens historie

Setesdalsbanen kom til å markere inngangen til den moderne tid for den gamle «Sætersdalen». Og selv om banen bare fikk begrenset levetid, er Setesdalsbanens historie som et resymé over norsk jernbanehistorie.

Allerede i 1860-årene hadde kjøpmenn i Kristiansand begynt å agitere for en jernbane opp Otravassdraget. Man var redd for å miste marked til Arendal. For setesdølene var tanken på en jernbane overveldende. Etter å ha levd i århundrer med kløvestier og uframkommelige veier mente dølene at en jernbane ville sikre framtiden de neste tusen år.

”Sker det virkelig en Gang om Aartusinder, at Jernbanen kommer til Byglandsfjorden, skal jeg med Fryd skue ned fra min overjordiske Verden og fælde Henrykkelsestaarer”, proklamerte en av Setesdalsbanens forkjempere på 1860-tallet.

Hundre år senere var ikke banen bare bygd, men også nedlagt etter å ha blitt erklært som umoderne og avfeldig. Utviklingen den ga opphav til, hadde løpt fra den. Standarden den var bygd med, var tilstrekkelig i 1896, men avleggs allerede femti år senere.

7.1.1 Setesdalsbanens forhistorie

I 1875 skrev ingeniør Peter R. Krag fra Kristiansand en *Betænkning angaaende Jernbaneanlæg fra Byglandsfjord til Christiansand*. Krag var egentlig veibygger og arbeidet for å få etablert en ny vei langs Otravassdraget. Nærmere undersøkelser fikk ham imidlertid til å oppgi veiplanene, og han ble i stedet en utrettelig forkjemper for en jernbane. Hans betenkning som konkluderte med at en setesdalsbane ville gi et solid økonomisk overskudd, dannet grunnlag for alle senere politiske framstøt for å få banen vedtatt.

Men motstanden mot dette «Ubetydelige Jernbaneanlæg» var stor, særlig fra politikere og redaktører fra det sentrale Østlandsområdet. I motsetning til Krag mente de at banen aldri ville bli lønnsom. Argumentet mot utbyttekravet som kristianiapressen frontet, var like unison: I motsetning til i England og USA måtte de norske jernbanene bygges som samfunnsnyttige institusjoner og ikke som spekulasjonsforretninger. Enhver som eide en aksje i statens jernbaner, måtte se på den som en kjærlighetserklæring til fedrelandet og dets vekst og utvikling, og ikke som et papir man skulle hente ut penger på.

Den 8. juli 1890 ble Setesdalsbanen vedtatt bygget av Stortinget.

7.1.2 Setesdalsbanens forhistorie i et nasjonalt perspektiv

Setesdalsbanen ble vedtatt som en del av en større samferdselsplan, den første av sitt slag her i landet. Planen ble påbegynt av regjeringen Johan Sverdrup med oppnevningen av Den store Kommunikationskomiteen i 1884 som hadde til mandat å se landets samferdselsbehov under ett. Jernbanedirektør Carl Abraham Pihl var et selvskrevet medlem av komiteen, på linje med veidirektør Hans Hagerup Krag og kanaldirektør Thorvald Heiberg.

Kampen mot avstandene

Sverdrups mål var å gjøre rede for hvilke betingelser landet eide for å kunne realisere nye samferdselstiltak. Han ville bringe norsk samferdselspolitikk inn på et nytt spor og gjøre

samferdselsutbyggingen til et landsomfattende foretak. Kampen mot avstandene måtte vinnes. Målt mot slike overordnede, nasjonale hensyn kom hensynet til jernbanens tekniske standard i andre rekke.

Sverdrup var ingen motstander av jernbaner, tvert om, men han mente at jernbaner måtte tas i bruk i et omfang som landet hadde råd til. Disse synspunktene delte den bredt sammensatte samferdselskomiteen. Den anbefalte at man burde fortsette med å bygge baner fra det indre av landet ned til utskipningshavnene ved kysten. Samtidig måtte man treffe tiltak for å bedre kommunikasjonene til sjøs og se jernbane og dampskip i sammenheng, slik man allerede hadde begynt på med byggingen av Hovedbanen, Hamar-Grundsetbanen, Randsfjordbanen og Krøderbanen.

Komiteen ønsket også å få mer ut av statsfinansene ved å bygge billigere jernbaner. En slik standardreduksjon gikk Stortinget med på. På dette grunnlaget ble Setesdalsbanen vedtatt bygd. Før fjell kunne krysses, burde gamp byttes ut med damp, og det var setesdølene som sto for tur (se bok 1).

[2] «Den høytidelige oppstarten av baneanlegget 21. juli 1891» ble fulgt av et stort folkeoppbud. Årningens høydepunkt besto i at kong Oscar II tok tre symbolske spadetak for å markere at beslutningen om å bygge banen var tatt og at anleggsarbeidet kunne igangsettes. I tillegg til unionskongen var flere av byens og landets notabiliter til stede, også Carl Abraham Pihl. Han står til høyre for majestetet. Da banen ble høytidelig åpnet fem år senere, var ikke Pihl til stede. I hans fravær var statsbanene representert ved trafikkdirktør Melby.

7.1.3 Setesdalsbanens anleggshistorie

Selve anlegget ble påbegynt 10. januar 1893. På grunn av den enkle byggemåten gikk anleggsarbeidet fort framover. I oktober 1895 var banen ferdig til Grovane, og i november samme år ble banen åpnet for prøvedrift fram til Hægeland. Året etter, den 25. november 1896, var hele banen ferdig til Byglandsfjord.

Banen fikk fra begynnelsen av fire stasjoner: Kristiansand, Vennesla, Hægeland og Byglandsfjord. I tillegg ble det opprettet stoppesteder med togekspedisjon på Mosby, Kvarstein, Grovane, Røyknes, Iveland, Moisund, Hornnes og Evje. Stasjonene og fire av ekspedisjonsstedene fikk stasjonsbygninger, deriblant Grovane.

Kristiansand stasjon ble oppført i mur som følge av murtvungen som var innført etter bybrannen i 1892. Mellomstasjonene og endestasjonen ved Byglandsfjord ble oppført i bart tømmerlaft etter "Model af Staburet og Folket i Sætersdalen". Også selve banen tok mål av og hensyn til Setesdalens særegne forhold. Banen var 78 kilometer lang, men fikk bare 719 meter med tunneler.

Med unntak av tre bruer – Kvarstein, Paulen og Hornnes – som fikk brubygg av stålfagverk, ble alle større kryssinger av elver og vann bygd av tømmer. Andre hindringer som det var mulig å unngå, gikk man utenom. Til gjengjeld fikk banen hele 291 kurver med en samlet lengde på 35 kilometer. Det vil si at halvparten av banens trasé besto av kurver, hvorav mange 100-meterskurver.

[3] «En jernbane som landet hadde råd til». Det smale byggeprofil og minstekravet til kurveradier på 100 meter ga gode betingelser for å unngå hindringer i terrenget. Fotoet er fra Gåseflå og er tatt rett før banens åpning sommeren 1896. Som man ser av fotoet fikk banen til å begynne med to trådkurser: en for telefon og en for jernbanetelegrafen, begge med jord som returleder. Banen skulle i utgangspunktet bare utstyres med telefon. «Saavel af Besparelses- som Sikkerhedshensyn antages Driften i Regelen besørget med daglig Opfyring af alene en enkelt Maskine. Linien supponeres [derav] uden Hjælp af Telegrafforbindelse mellem Stationerne», skrev departementet. Men under byggingen bestemte man seg likevel for å utstyre Kristiansand, Vennesla, Hægeland, Hornnes og Byglandsfjord stasjoner med morsetelegraf.

Tekniske data

Sporvidde:	1067 mm
Skinnevekt:	20,5 kg/m og 25 kg/m
- opprinnelig:	20,5 kg/m
Sviller:	200 x 20 x 10 cm
Traksjon:	damp og diesel
- opprinnelig:	damp
Største hastighet:	30 km/t
- opprinnelig:	55 km/t
Største aksellast:	6 tonn
Største stigning:	20 promille
Minste kurveradius:	100 meter

Sporomlegginger og nedleggelser

I forbindelse med tre store vannkraftutbygginger ble vel ti kilometer av den opprinnelige banen lagt om i perioden 1916–1958. Nomeland kraftstasjon var først ut i 1920. Gåseflåomleggingen ble gjennomført i 1952, og Beihølen dam ble bygd i 1958. Linjeomleggingene tok høyde for at Setesdalsbanen en dag skulle bygges om til normalspor.

Men slik skulle det ikke gå. Etter hvert som veibyggingen skjøt fart, tok bilene over tømmertransporten. I tillegg forsvant viktige inntektskilder da raffineringsverket på Evje og gruvene i Flåt innstilte sin produksjon. På 1950-tallet sto valget mellom å bygge om banen eller å legge den ned. NSBs hovedstyre anbefalte det siste.

To år etter Stortingets nedleggingsvedtak gikk siste tog. 2. september 1962 er en dato som samtidig markerte slutten på Norges Statsbaners smalspørnett – «Almindelig smalt Normalspor» i Norge – hundre år etter at det ble introdusert av jernbanedirektør Carl Abraham Pihl på Hamar-Grundsetbanen i 1862.

[4] Oversiktskart over Setesdalsbanens utstrekning.

[5] Nomeland kraftstasjon. I byggefasen 1916–1920 fikk Nomeland kraftstasjon sine materialer og maskiner tilkjørt med jernbanen. Da trafikken var på sitt største, gikk det 5–6 ekstratog i uka med 8–11 vogner pr. togsett. Til å motta disse forsendelsene bygde Kristiansand Energiverk et midlertidig stoppested med ekspedisjonshus og pakkhus ved km 30,0. Dette stoppestedet fungerte omtrent som en vanlig stasjon under det meste av anleggsperioden. Samtidig ble hovedsporet løftet og lagt om for å gå klar av damkronen. Den omlagte traseen ble åpnet for trafikk 15. mars 1920. Det midlertidige stoppestedet ble nedlagt samme dag. Men sporet ble beholdt og benyttet av kraftstasjonen fram til 1946. Da ble skinnene fjernet og traseen ombygd til vei. I Setesdalsbanens forvaltningsplan legges det opp til å ta i bruk denne sportraseen igjen og anvende Nomeland som ny endestasjon for museumstogene. Fotoet er tatt i 1923. Legg merke til tømmerrennen som skulle bidra til at fløtningstømmeret kunne passere demningen på sin vei videre ned Otravassdraget. Rennene ved Nomeland er revet, men en tilsvarende tømmerrenne er bevart ved Beihølen.

7.1.4 Setesdalsbanens driftshistorie

”Når elva Otra renner ut i havet ved Sørlandets største by, Kristiansand, har den også rent gjennom en av landsdelens mest særegne daler, Setesdalen. Denne dalen strekker seg 250 kilometer nesten rett inn i landet. Elva har fra gammelt av vært en naturlig transportvei, ikke bare for persontrafikk, men også for fløting av dalens hovedprodukt, tømmer. Skulle man rundt 1850 foreta en reise fra øverst i dalen og til byen og tilbake, ville det ta rundt to uker. Noe bedre ble det da dampbåtene ”Bjoren” og ”Dølen” begynte å trafikere Kilefjorden og Byglandsfjorden i 1867. Med Setesdalsbanen kom nye tider”.

Slik innleder Vest-Agdermuseet sin historie om Setesdalsbanens tilblivelse. Beslutningen om å bygge Setesdalsbanen var handelspolitisk begrunnet. For Kristiansand var det viktig å hegne om sin posisjon som handelsby i konkurranse med andre kystbyer i Agder. Dette kunne best skje ved å gjøre byveien for setesdølene enklere og raskere.

Da Setesdalsbanen åpnet i 1896, kunne den knyttes til dampskipsruten på Byglandsfjorden. Dølene sendte sine varer med båten og jernbanen og dro selv på bytur når noe hastet. Reisen fra Byglandsfjord til Kristiansand tok mindre enn fire timer. Motsatt vei reiste byfolk, kunstnere og turister for å oppleve den sagnomsuste dalen. I driftsåret 1919–20 reiste 400.000 med toget den ene eller andre veien.

Togbytte på Grovane

I 1938 ble strekningen Grovane–Kristiansand ombygd til normalspor og innlemmet i Sørlandsbanen. Setesdølene måtte bytte tog. Omstigningen førte til at reisetiden økte, og rakk man ikke siste korresponderende tog måtte man overnatte. Verre var det likevel at sporbruddet førte til at alt godset måtte lastes om. På denne tiden var Statsbanenes sporbruddstasjoner under utvikling, og Grovane skulle bli den siste av sitt slag.

Persontrafikken på sidelinjen Grovane–Byglandsfjord nådde sitt høyeste nivå med 187 000 reisende i driftsåret 1948–49. Selv om turisttrafikken økte utover på 1950-tallet, gikk den ordinære trafikken tilbake slik at utviklingen pekte jevnt nedover etter 1950. Trafikken nådde et bunnivå på ca. 80 000 reiser i banens siste driftsår.

[6, 7] «Gamp og damp». Det var dampbåter som sørget for det første virkelige store framskrittet i samferdselen i Norge, både langs kysten og på de store innsjøene i Sør-Norge. D/S Bjoren hadde gått på Kilefjorden siden 1867, men ble i 1897 overført til Byglandsfjorden. Her ble den satt inn i samtrafikk med D/S Dølen. På dette viset, ved å kombinere jernbane og båt, greide man å “åpne” den innestengte Setesdalen. Etter at veier ble bygd, først på østsiden av Byglandsfjorden i 1923 og deretter på vestsiden i 1957, falt behovet for båtene bort. Ideen om å sette en av båtene i stand til bruk i turisttrafikken ble unnfanget i 1977, og planene ble realisert 17 år senere. I 1994 kunne en nyrenovert D/S Bjoren igjen settes på vannet. På fotoet fra 1962 er det et av Setesdalsbanens lokomotiver og D/S Bjoren som setter hverandre stevne. Begge hadde på dette tidspunktet blitt pensjonister. På Hornnes stasjon møtes to andre gamle kolleger i transportens tjeneste på omtrent samme tid, bare dager før banen skulle legges ned. Hesten ble ikke overflødig da Setesdalsbanen kom, men det ble slutt på de lange, slitsomme byreisene. «Selv om Carl Abraham Pihl ble mye kritisert for sin favorisering av smalsporet, kan det neppe herske særlig tvil om at det grodde mye liv og ble skapt stor virksomhet langs de jernbaner han strakte mellom bygder og byer her i landet», skriver redaktør Knut Johan Bakken i boka *Fra gamp til damp* fra 1996.

«Krokut last»

Banen betydde lenge også mye for gruvedriften og industrien. Hunsfos Fabrikker og Vigeland Brug i Vennesla, nikkelgruvene i Evje, flere sagbruk og feltspatgruvene i Evje og Iveland knyttet seg til Setesdalsbanen. Noen av foretakene etablerte seg som følge av jernbanen, andre dro nytte av nyervervede transportmuligheter. Evje Nikkelverk opplevde nye og gode tider. Kull ble tilkjørt raffineringsverket fra Kristiansand, mens nikkelmatte ble fraktet tilbake.

Setesdalsbanen bidro også til at tønnestavindustrien fikk utvikle seg, og i årene mellom de to verdenskrigene bidro bygdene som sognet til Setesdalsbanen med 70 prosent av landets stavproduksjon. Hver vår hersket det hektisk aktivitet rundt stavbuene på Setesdalsbanens stasjoner da vinterens produksjon av stavemner skulle lastes på jernbanevogner og sendes til Kristiansand.

Men etter tjue år med omlasting på Grovane mente Norges Statsbaner at det fikk være nok. ”Vekk med dampen”-programmet var introdusert og ble brukt som et argument for å få lagt ned banen. Tiden hadde så aldeles løpt fra den.

Først «vekk med gampen», så «vekk med dampen»

Til åpningen av banen i 1896 skrev setesdalsdikteren Gunnar Rysstad et hyllingsdikt. Det åpnet slik:

Glade helsar me eim-hesten,
her uppe ved Byglandsfjord.
Sætisdalen hev open veg,
Otra hev fengje ein bror.

Man hilste «eim-hesten» velkommen, og forventningene var store denne novemberdagen i 1896, skriver Odd Johnsen i *På Sporet* i 1990. Likevel fikk banen leve i bare 66 år. Da Stortinget i januar 1960 avsa den endelige dødsdommen, ble den av en representant karakterisert som en «middelalderbane». Nå skulle også dampen vekk, og dalens kamp for å beholde banen ble avfeid som gammeldags romantikk.

[8, 9] «Romantikk». Minnetogene som markerte nedleggelsen av Setesdalsbanen og som ble kjørt i september 1962, ble trukket av Setesdalsbanens godstoglokomotiver. Allerede før nedleggelsen ble disse lokene klassifisert som museumsgjenstander. Den siste reisen til de vesle damptogene var sågar en internasjonal nyhetssak: BBC lagde en reportasje om begivenheten. Dette var siste rest av Pihls berømte smalsporete jernbane i hjemlandet Norge. Alt av materiell ble satt inn for å gi alle de som ønsket det muligheten til å reise med Setesdalsbanen en siste gang. Alle tog var fulle. Kontrasten til en normaldag på banen kunne knapt vært større. Ved de ordinære avgangene kunne det enkelte dager være flere jernbaneansatte til stede på Byglandsfjord stasjon enn passasjerer. Begge fotoene er fra 1962.

7.1.5 Fra ungdomsklubb til konsolidert museum

Rivingen av sporet startet umiddelbart etter at siste tog var kjørt i 1962. To danske jernbaneentusiaster fikk imidlertid kjennskap til banens skjebne og framsatte et forslag om en "veteranjernbane" på ruinene av det som sto igjen.

Hovedargumentet for bevaringsforslaget var at Setesdalsbanen representerte en sporvidde som var knyttet til Norge. Andre argumenter var de bevarte damplokomotivene fra perioden 1894–1902. Og det ble vist til eksempler på museumsjernbaner som på denne tiden var etablert både i Sverige og Danmark.

Under tvil gikk NSBs hovedstyre med på å bevare banen på den «unyttige» strekningen mellom Grovane og Beihølen. I 1963 ble Setesdalsbanens Hobbyklubb stiftet og deler av togmateriellet med fire damplokomotiv og flere vogner ble stilt til disposisjon for klubben. 21. juni 1964 gikk det første "veterantog" i Hobbyklubbens regi.

Norge hadde fått sin første museumsjernbane. Historien rundt denne begivenheten er nærmere beskrevet i bokas del I.

Hobbyklubben skiftet navn til Foreningen Setesdalsbanen i 1974. I 1987 ble eierskapet til banens aktiva overført til en stiftelse med ansvar for kjøreveien og togmateriellets istandsetting og oppbevaring. De frivillige organiserte seg i en venneforening som skulle bidra med dugnadsarbeid. Mange tusen arbeidstimer har siden blitt anvendt til å holde bygninger, sporet og det rullende materiellet ved like.

I 2004 var man kommet så langt i arbeidet med å konsolidere driften, vedlikeholdet og tilbakeføre anlegget at banen kunne gjenåpnes til Røyknes. Museumsjernbanen var gjenopprettet på åtte av Setesdalsbanens opprinnelige 78 kilometer. I 2006 ble banen innskrevet i *Landsverneplanen for jernbanen*. Stiftelsen Setesdalsbanen ble året etter konsolidert inn i Vest-Agdermuseet som ett av sju regionale museer i Vest-Agder.

[10] «Avgang fra Røyknes». Fotoet er fra avgang fra Røyknes stasjon sommeren 2016. Hobbyklubben er avvirket, men museumsbanedriften byr fortsatt på muligheter for en meningsfull fritid for ungdom i alle aldersgrupper. Samtidig lærer man seg å ta vare på kulturarven.

Historiske data

- 1890: Setesdalsbanen vedtas
- 1891: Stortinget bestemmer at banen skal bygges med sporvidden 1067 mm
- 1896: strekningen Kristiansand-Byglandsfjord åpnes.
Grovane og Røyknes opprettes som stoppesteder med togekspedisjon
- 1910: Grovane oppgraderes til stasjon
- 1912: Røyknes opprettes som stasjon
- 1920: linjeomlegging ved Nomeland
- 1928: motorvogner settes inn i trafikken
- 1938: Grovane-Byglandsfjord nedklassifiseres til sidebane.
Grovane opprettes som sporbruddstasjon.
- 1958: linjeomlegging ved Steinfoss kraftstasjon (Beihølen)

- 1962: banen nedlegges. Sporet rives på strekningen Byglandsfjord-Beihølen dam
~~~~
- 1963: Setesdalsbanens Hobbyklubb stiftes
- 1964: strekningen Grovane-Beihølen dam gjenåpnes som museumsjernbane.  
Beihølen opprettes som endestasjon
- 1969: museumsjernbanen må fraflytte Grovane (NSB)-stasjon
- 1987: Stiftelsen Setesdalsbanen blir opprettet
- 1994: museumsjernbanen tilbakeføres til Grovane (NSB)-stasjon
- 1996: museumsjernbanen forlenges til Beihøldalen.  
Beihøldalen stasjon opprettes som ny (provisorisk) endestasjon
- 2004: museumsjernbanen forlenges (gjenåpnes) til Røyknes som opprettes som ny  
endestasjon. Stiftelsen Setesdalsbanen inngår konsolideringsavtale med Vest-  
Agdermuseet
- 2006: Setesdalsbanen innskrives i *Landsverneplan for jernbanen*

## 7.2 Setesdalsbanen i dag

Setesdalsbanen er siste rest av landets en gang så omfattende 1067 mm smalsporenett. Strekningen Grovane–Beihølen ble etablert som museumsjernbane i 1963 – den første i Norge. Banen er siden gjenoppbygd til Røyknes. Strekningen inneholder Grovane stasjon, som var landets siste operative sporbruddstasjon.

Landskapet er vakkert og dramatisk. Ved Paulen krysser banen Otra på en eldre fagverksbru. Ved de rasfarlige partiene i Vrengen finner vi bevart rasoverbygg. Ved Beihølen endrer elva karakter fra brusende stryk til stille vann. Røyknes viser hvordan en underveisstasjon på Setesdalsbanen og den historiske banens omgivelser så ut.

### 7.2.1 Museumsjernbanens baneanlegg

Den fem kilometer lange strekningen Grovane–Beihølen er bevart slik banen ble anlagt i 1896. Dette er den eldste bevarte kjørevei for tog i Norge. Banen på denne strekningen vurderes fortsatt til å være i god stand etter at Paulen bru er blitt renoverert i to omganger, sist i 2016.

#### Grovane–Beihølen

På Grovane stasjon finner vi et bruspenne fra Vossebanen i ombruk over Rugåna. Bruspennet er fra 1882 og ble etter mange års bruk på Solbergfossbanen lagt inn i ny bru over Rugåna i 1983. Fagverksbrua som leder banen over Otra ved Paulen – den 50 meter lange Paulen bru – er en av de eldste jernbanebruene av sitt slag som fortsatt er i bruk til jernbaneformål.

Løyning tunnel på 123 meter ved Vrengen var ved åpningen i 1896 Setesdalsbanens lengste nord for Grovane. Tunnelen ble likevel ikke slått lang nok til å unngå et rasutsatte baneparti på dette stedet der Otraelva har gravd ut steile fjellvegger. Et rasoverbygg ble oppført i forlengelsen av tunnelen en gang mellom 1901 og 1913 og ble siden forlenget og utbedret i to omganger, i 1937 og i 1953.

Den kombinerte vakthytta og hvilebua rett nord for rasoverbygget er fra banens åpning. I den sydlige enden av Vrengen står også ei brakke som inneholdt smie, stall for hest og kullager. Hesten ble brukt til utkjøring av snø fra skjæringene. Kullageret skulle sørge for at togene ikke gikk tomt for kull under snøryddingen. Disse elementene er i dag svært sjeldne.

#### Beihølen–Røyknes

Traseen ved Beihølen dam er omlagt to ganger: Første gang i forbindelse med oppdemningen av Beihølen dam og utbyggingen av Steinfoss kraftverk i 1958. Etter nedleggelsen av Setesdalsbanen i 1962 ble vannstanden i kraftverksdammen hevet slik at traseen oppstrøms dammen ble liggende under vann.

I 1986 startet arbeidet med å gjenoppbygge sporet til Røyknes, første stasjon etter Grovane. Banefundamentet ble hevet nedenfor Beihølen dam slik at sporet kunne føres over damkronen. Derfra følger sporet den gamle banetraseen fra 1895 med unntak av et omlagt parti forbi dammen. Banen var ferdig gjenoppbygd til Røyknes i 2004. Den gjenoppbygde traseen er lagt med tyngre skinner (25 og 30 kg/m) og et profil som avviker noe fra den opprinnelige banen.

#### Røyknes–Nomeland

Nord for Røyknes er deler av Setesdalsbanens gamle trasé bevart over en strekning på 1,5 kilometer fram til Nomeland kraftstasjon. Denne strekningen har ei gammel bru (over Langåna) og to tunneler på henholdsvis 60 og 40 meter. Bruspennet er opprinnelig fra Vossebanen, men ble lagt inn på sin nåværende plass i 1911. Brua ble satt i stand i 2016. Skinnegangen på denne strekningen mangler.

Nord for Nomeland er det bygd vei på den gamle jernbanetraseen.

[11] «Paulen bru». Den 50 meter lange fagverksbrua ved Paulen er banens lengste. Brua er den opprinnelige fra 1895. Den har overliggende fagverk og er på grunn av dalens trange karakter opplagret skrått i forhold til elva. Brua er et kjent motiv for de fleste jernbaneentusiaster her i landet og er sannsynligvis en av de mest fotograferte. Brua er den eldste jernbanebrua i bruk i sitt opprinnelige leie her i Norge og bærer på landets eldste kjørevei som trafikkeres av tog. Bruas fagverk ble sandblåst og oppmalt i 2001. De gamle brusvillene ble byttet ut med nye i 2016.

## Geografiske data

|                    |                                                   |
|--------------------|---------------------------------------------------|
| Beliggenhet:       | Grovane stasjon, 20 kilometer fra Kristiansand st |
| Fylke:             | Vest-Agder                                        |
| Kommune:           | Vennesla                                          |
| Kjørbar strekning: | Grovane-Røyknes                                   |
| - lengde:          | 8,0 kilometer                                     |
| - opprinnelig:     | 78,3 kilometer                                    |

[12] «Løyning». Det trange dalpartiet Vrengen fire kilometer nord for Grovane var rasutsatt og beryktet for sine snøforhold. Banen hadde Otraelven som gikk strid og skummende på nedsiden av banen, og en vel 100 meter høy, glatt fjellside på oppsiden. Hver vinter kjørte de små og lette lokomotivene seg fast i snøen, og under snøsmeltingen om våren kom isblokker store nok til å knuse en vogn seilende ned de glatte fjellsidene. Til beskyttelse av sporet ble det satt opp et rasoverbygg. Overbygget var opprinnelig 103 meter langt, men ble forlenget i 1938, og på nytt i 1953 etter mange snørike vintre på 1940-tallet. Dette er det eneste rasoverbygget på en norsk museumsjernbane. Etter mange års forfall fikk Vest-Agdermuseet Setesdalsbanen prosjektmidler fra Jernbaneverket til å gjennomføre en totalrestaurering av overbygget. Fotoet viser også et parti av Setesdalsbanens skinnegang bestående av 20,5 kilos skinner fra 1895. I de krappeste kurvene ble det på denne strekningen opprinnelig brukt hakebolter med klomutter i ytterstrengen, noe som var i tråd med byggeforskriftene for banen. Dette skinnefestet er etter 1901 i stor grad blitt skiftet ut med skinnespiker og spikerplater, men hakebolter kan fortsatt finnes i bruk noen steder.



## Setesdalsbanens banedata

| Sted                   | Km fra<br>Kr.sand | Bygninger og anlegg                              | Byggeår  |
|------------------------|-------------------|--------------------------------------------------|----------|
| Grovane stasjon        | 20,41             | stasjonsbygning                                  | 1895     |
|                        |                   | banemesterlager                                  | 1938     |
|                        |                   | bjelkebru (over Rugåna)                          | 1990     |
|                        |                   | vannstender                                      |          |
| Grovane driftsbanegård | 20,84             | kullskur                                         | 1938     |
|                        |                   | vannstender                                      |          |
|                        |                   | svingskive                                       |          |
|                        |                   | lokomotivstall/verksted                          |          |
|                        |                   | lager (Lillebu)                                  |          |
|                        |                   | omlastingskran                                   |          |
|                        |                   | hvilebrakke ("Gyldna Freden")                    |          |
|                        |                   | omlastingspakkhus                                |          |
|                        |                   | materiallager (Storebu)                          |          |
|                        |                   | vognhall                                         | 1995     |
| Paulen                 | 22,27             | fagverksbru (over Otra)                          | 1895     |
|                        | 22,92             | vokterbolig (Paulen gård)                        | 1895     |
|                        |                   | dresinbu                                         |          |
| 22,93                  | holdeplass        | 1964                                             |          |
| Kringsjå               | 23,32             | hvilebu                                          | 1895     |
| Vrengen                | 24,20             | redskapslager                                    | 2014     |
|                        |                   | banebu                                           |          |
| Løyning                | 24,90             | tunnel                                           | 1895     |
|                        | 25,16             | rasoverbygg I                                    | før 1913 |
|                        |                   | rasoverbygg II                                   | 1938     |
|                        |                   | rasoverbygg III                                  | 1953     |
| 25,29                  | vakthytte         | 1895                                             |          |
| Beihøldalen stasjon    | 26,13             | venteskur                                        | 2004     |
| Otterdal               | 26,95             | sidespor                                         | 2004     |
| Røyknes stasjon        | 28,38             | privét                                           | 2004     |
|                        |                   | stasjonsbygning                                  | 1914     |
|                        |                   | vanntårn                                         | 2004     |
|                        |                   | bjelkebru (over Langåna)                         | 1911     |
| Nomeland               | 28,93             | tunnel I                                         | 1920     |
|                        | 29,12             | tunnel II                                        |          |
|                        | 30,00             | tidligere stoppested for Kristiansand Energiverk | 1916     |
|                        |                   |                                                  |          |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Smalsporets anvendbarhet</b> |
|---------------------------------|

Pihls lette lokomotiver ville ha vært uegnet til bruk på høvfjellet. Det var dette argumentet som Pihls motstandere oftest trakk fram i striden om Bergensbanens sporvidde, og som vittighetsbladene laget frodige karikaturtegninger av (se del I). Men Pihls smalsporkonsept basert på lette skinner og lette lokomotiver var aldri ment for Hardangervidda.

Setesdalsbanens (og Pihls) lokomotiver veide fullt utrustet 20 tonn. Bergensbanens første høvfjellsmaskiner veide i motsetning hele 100 tonn (kapittel 9). Pihls sporvidde i kombinasjon med tynge skinner og tunge lokomotiver kunne ha vært anvendt på fjellet, men da ville man ikke ha oppnådd de samme besparelsene.

Essensen i Pihls jernbaner var at de skulle være lette («light») og billig å produsere, bygge og drifte. 7,5 meter lange skinner som veide 20,5 kg/m, lot seg lett håndtere med håndmakt. Skinnene ble skrudd sammen og spikret til svillene med innsats fra et arbeidslag på to mann. To mann var også tilstrekkelig til å utføre et svillebytte og pakke sporet.

Bergensbanens høvfjellstrekning fikk til sammenligning 10 og 12 meter lange skinner som veide 30 kilo pr. meter. Disse ble etter kort tid erstattet med 35 kilos skinner. Denne sporoverbygningen var vesentlig tynge og langt mer arbeidskrevende å legge og vedlikeholde enn smalsporets lette overbygning.

Pihls smalsporkonsept ble første gang prøvd ut på Trondheim-Størenbanen. Banen ble omtalt som et mesterstykke, helt i grenseland av hva en ingeniør kunne make å få til. Provianskriver Knud Olsens forslag om å videreføre banen fra Støren til Røros ble latterliggjort: «Gad vite om nogen Ingeniør kunde være sig den Mening bekjent at et Tog magtet at rulle paa Jernskinner over Røros-Fjeld?» harselerte Morgenbladet.

Ti år senere, i 1875, hadde de første malmtogene mellom Røros og Trondheim begynt å gå. Det ble anvendt lokomotiver av type IV som fikk en stri jobb å utføre. Tog kjørte seg fast, særlig i «Sibirien», en skogløs strekning mellom Reitan (541 m.o.h) og Rugldalen (663 m.o.h). I diktet «Nyttårsaften 1892» skildres kampen mellom mannemakt og himlens makt:

«Maskinen kjemper  
vildt, tar tilløp, tuter,  
stanser, trekker været, prøver  
atter, men forgjeves øver  
mannemakt sig mot  
himlens makt;  
langsom toget blir begravet  
som et vrak i vinterhavet;  
lampelyset bønnlig kaller,  
medens sneen faller, faller.  
(diktet er forkortet)

Når vannet og kullet tok slutt, måtte det kjøres inn forsyninger med hest til lokomotivet og de innesnødde og forfrosne passasjerene. Hest og håndmakt var også det man grep til når værgudene slo seg vrange i Vrengen.

[13] «Ikke noe for høvfjellet». Ved Løyning ble det av beredskapshensyn reist ei vakthytte og redskapsbu som inneholdt smie, hestestall, materiallager og en kullbinge. Hestekraft og ekstra kull var det behov for i fall lokomotivene kjørte seg fast i snømassene. Men som fotoet forteller, måtte man også ty til spade og håndmakt. Fotoet gir oss en pekepinn om hvor hjelpeløse disse små lokomotivene var når snømassene pakket seg i sporet. Telefonlinjen som fulgte sporet, var god å ha når lokomotivene sto fast

og hjelp måtte tilkalles.

## 7.2.2 Museumsjernbanens stasjoner

Mellom 1969 og 1994 delte Setesdalsbanen skjebne med Urskog-Hølandsbanen: Som en følge av at Sørlandsbanens stasjoner ble fjernstyrt, ble museumstogene utestengt fra Grovanes NSB-stasjon. Museumsjernbanen måtte i stedet finne seg i å operere fra en provisorisk «stasjon» 500 meter utenfor sin gamle utgangsstasjon (km 20,94).

Etter at det var bygd ei ny bru over Rugåna i 1990, og sporene omlagt i ny trasé i behørig avstand fra Sørlandsbanens togspor, kunne museumstogene i 1994 igjen ta i bruk sine gamle plattformer vis á vis stasjonsbygningen (km 20,41).

### Utgangsstasjonen Grovane

I dag disponeres Grovane stasjon i sin helhet av Stiftelsen Setesdalsbanen, om man ser bort fra Sørlandsbanens to togspor, og stasjonens sporplan er gjenskapt tilnærmevis slik den var i 1938.

Omlastingstomta er gjenoppbygd med innslag av 3-skinnespor. Driftsfasiliteter for damplokomotivene er blitt etablert eller satt i stand. Den gamle omlastingskrana er gjenreist, og driftsbygninger er blitt restaurert og innlemmet i driften av museumsjernbanen.

I 1994 ble ny vognhall for museumsjernbanens rullende materiell oppført i en postmoderne stil beslektet med arkitekt Gudmund Hoels lokomotivstall fra 1938. En slik bygning fantes ikke på Grovane i Setesdalsbanens ordinære driftstid, men var påkrevd for å kunne ta vare på museumsjernbanens vognpark.

### Endestasjonen Røyknes

Endestasjonen på Røyknes sto ferdig i 2004 og er i sin helhet gjenskapt i medhold av eldre planer, tegninger og fotografier. Stasjonsbygningen er hentet fra Svenkerud stasjon på Bergensbanen. Den er nøyaktig lik den stasjonsbygningen som ble oppført på Røyknes i 1913. Vanntårnet og privétet er gjenoppbygd i medhold av eldre tegninger.

[14] «Den brede og den smale vei». Lok 6 tar vann fra en ejetorpumpe ved brua over Rugåna. Loket står i et 3-skinnespor. I dag er 3-skinnesporene på Grovane stasjon de siste i Norge som kan fortelle oss hvordan togmateriell med ulike sporvidder lot seg framføre på samme skinnevei.

## Landets siste sporbruddstasjon

Grovane stasjon var landets siste sporbruddstasjon med 3-skinnedrift. Her ble det i 1938 etablert spor og omlastingsanlegg for godset og reist bygninger og anlegg for stalling, drift og vedlikehold av Setesdalsbanens lokomotiver og vogner.

Lokstallen er den mest sentrale av bygningene fra 1938. Stallen ble bygd med tre spor. Det ene ga plass til tre damplokomotiver som kunne fyres opp samtidig. Ett spor ble reservert motorvogner, og et tredje ble anvendt som verkstedspor. Stallen er tegnet av arkitekt Gudmund Hoel ved NSBs arkitektkontor.

Omlastingskrana ble demontert etter nedleggelsen i 1962 og flyttet til Kristiansand, men er siden hentet tilbake. Krana er av en lignende type som står på Sørumsand stasjon (kapittel 6). Den løftet «løftekasser», en forløper for containere, mellom smalsporede og normalsporede vogner. Stykkgodset måtte derimot omlastes med håndmakt. En stor omlastingsplattform med et pakkehus for mellomlagring av godset er bevart.

På driftstomta ble det i tillegg oppført ei hvilebu for omlastingspersonalet. Hvilebua gikk under navnet «Gyldna Freden». Bygningen fungerte i en overgangsperiode som stasjonsbygning for Setesdalsbanens museumstog. Den stod da lengre mot nordøst, men er i dag flyttet tilbake til sin opprinnelige plass.

Dette er det siste sted hvor en omlastingsstasjon basert på treskinnedrift kan studeres i Norge.

[15] Fotoet av smalsportomten er fra 1956. Fotoet viser lokstallen med sine tre celler, et damplokomotiv, en motorvogn og diverse godsvogner. Til venstre i forgrunnen ses en del av kullskuret, en vannstender og svingskiven man snudde damplokomotivene på. Alle disse elementene er bevart. Omlastingskrana og omlastingspakkehuset befinner seg utenfor høyre billedkant.

[15] Omlastingspakkehuset var skillett mellom smalsportomten og bredsportomten. Fotoet fra 2016 viser oppstilte normalsporvogner av eldre dato, mens lastesporet på smalsportomta er uten vogner. Planen er at også denne delen av sporplanen skal gjenskapes. Selv pakkehuset har enkel byggmesterstil. Det er brede porter på sidene for lett å håndtere gods fra den ene side til den andre. Bygget har gode takutspring som beskytter mot vær og vind.

### 7.2.3 Museumsjernbanens rullende materiell

Ved 50-årsjubileet i 2014 besto museumsjernbanens rullende materiell av fem lokomotiver, to motorvogner, syv personvogner og xx godsvogner. Lokomotivene er fra perioden 1894–1902. Per 2016 er to av dem operative. Fem av vognene er fra 1893–1913, men fikk sine vognkasser ombygd i 1930-årene. De ble overført til Setesdalsbanen på 1930-, 1940- og 1950-tallet.

I tillegg har museet i sin forvaring en stor samling vogner og vognkasser valgt ut blant de beste som i sin tid gikk på norske smalspor. Planen er at flere av disse vognene igjen skal komme i trafikk eller vises fram som utstillingsobjekter.

### 7.2.4 Eierskapet

Jernbaneverket eier linjegrunden fra og med Grovane stasjon og opp til Paulen bru. Stiftelsen Setesdalsbanen eier traseen fra og med broen og opp til Beihølen. Det gjenoppbygde sporet mellom Beihølen og Røyknes følger Setesdalsbanens gamle trasé og ligger på grunn eid av Vennesla kommune.

Stiftelsen Setesdalsbanen står som hjemmelsinnehaver til sytten bygninger. Flere av disse er vernet gjennom *Verneplan for jernbanebygninger*, men ingen er til dags dato fredet.

Norsk Jernbanemuseum eier damplokomotivene og deler av vognparken.

### 7.2.5 Planstatus

Stasjonsområdene på Grovane og Røyknes er regulert til bevaring.

Et større område rundt banetraseen mellom Grovane og Beihølen er båndlagt til naturreservat og friluftsbredde der vern av naturen er gitt forrang foran næringsutøvelse. I disse områdene vil det kun være tillatt å oppføre bygninger og anlegg som har naturlig tilknytning til driften av Setesdalsbanen.

### 7.2.6 Nåværende drift og forvaltning

Setesdalsbanen har siden 1976 nytt godt av Kulturdepartementets tilskuddsordning til halvoffentlige museer. Siden 2006 har museet også mottatt tilskudd fra Jernbaneverket gjennom *Landsverneplan for jernbanen*.

Setesdalsbanen er i dag (2016) ett av ti konsoliderte museer i Vest-Agder-museet. Vest-Agder-museet har det økonomiske ansvaret for driften og vedlikeholdet av banen og har arbeidsgiveransvaret for Setesdalsbanens ansatte.

Museet forvalter også driftstillatelsen fra Statens Jernbanetilsyn knyttet til togkjøringen på banen. Togkjøringen foregår i hovedsak på dugnad ved hjelp av medlemmer i Setesdalsbanens Venner. Stiftelsen Setesdalsbanen er eier av deler av banen, bygninger og deler av det rullende materiellet.

Museet har dessuten ansvaret for å ivareta kunnskapen om gammelt håndverk, driftsmetoder og restaureringsteknikker og sørge for å formidle historien om Setesdalsbanen til det allmenne publikum.

## **Driftsavtalen mellom Vest-Agdermuseum og Stiftelsen Setesdalsbanen**

Vest-Agdermuseum er overlatt det praktiske ansvaret for vedlikeholdet og istandsettingen av kjøreveien, bygninger og alt rullende materiell. Men eierne har fremdeles det formelle ansvaret for avdelingens arealer, bygninger og objekter. Dette forholdet er regulert gjennom en driftsavtale som er inngått mellom Vest-Agdermuseum og Stiftelsen Setesdalsbanen.

### **Operasjonell bemanning**

I 2016 hadde Vest-Agdermuseum Setesdalsbanen fem ansatte, herav tre i full stilling.

En driftsbestyrer har ansvaret for togdriften, sikkerheten rundt museets virksomhet og driften av verkstedet. En fagansvarlig har til oppgave å vedlikeholde museets rullende materiell. Jernbaneverket yter lønnstilskudd til en stilling for en infrastrukturansvarlig som har til oppgave å etterse og vedlikeholde banens kjørevei.

Flere av de ansatte har sikkerhetsgodkjenning og deltar i den organiserte togtjøringen.

Faste avganger med museumstog kjøres fra juni til september. I tillegg kjøres charterturer i samme perioden. Det tilbys egne turer for skoler, barnehager og leirskoler. I 2015 hadde Setesdalsbanen 24 800 enkeltreisende.

[16] Banegrunden fra Grovane stasjon opp til og med Paulen bru eies av Jernbaneverket. Banens lokomotiver har siden 1963 vært disponert av museet i medhold av leieavtale; først med NSB og deretter med Jernbaneverket ved Norsk Jernbanemuseum. Fotoet er fra 2016. Lok 6 har gjort stopp straks sør for Paulen bru. Togpersonalet som studerer skinnegangen er fyrbøter Hans Petter Furuborg, lokfører Vidar Krogstad og togtfører Jens Røed. Krogstad er ansatt ved Vest-Agdermuseum som verkstedformann. De to andre deltar på dugnadsbasis.

## 7.3 Kulturminnet Setesdalsbanen – et jernbanehistorisk relikv

Setesdalsbanen er i dag det nærmeste vi kommer jernbanedirektør Carl Abraham Pihls berømte jernbane i sitt opprinnelsesland. «The [Setesdal] line with light rails and sharp curves threading a steep-sided rocky valley, seems just the sort of thing that Pihl intended”, skrev den britiske jernbanehistorikeren P.J.G. Ransom etter et besøk i Norge i 1992.

Skinnene mellom Grovane og Beihølen er 120 år gamle. Dette er blant de eldste skinnene som vi kjenner til er i bruk på en jernbane i noe land. I tillegg har Setesdalsbanens lokomotiver mye til felles med de lokomotivene som Carl Abraham Pihl kontraherte til de norske smalsporbanene mellom 1866 og 1881.

Pihls smalspor-konsept ble på 1860- og 1870-tallet sett på som nøkkelen til at et fattig land som Norge kunne kaste seg ut i jernbaneeventyret. Hans formel for spordimensjoner og lokomotivteknologi ble i noen hektiske tiår på 1800-tallet adoptert verden rundt. Andre land med de samme rammebetingelsene som våre tok etter og gjorde CAP-sporet til den tredje mest utbredte sporvidden i verden.

### 7.3.1 Setesdalsbanen som kulturminne

Setesdalsbanen fikk virke i det 20. århundre, men byggemåten og driften var basert på en banestandard og lokomotivteknologi som hørte 1800-tallet til. Likevel fikk banen stor betydning for sitt omland.

På den aktuelle strekningen finner vi en rekke anlegg som på ulikt vis inngår i eller utfyller banens historie. Eksempel på dette er Grovane sagbruk rett sør for stasjon, Steinfoss tømmerrenne, damanlegget ved Beihølen og kraftstasjonen på Nomeland.

Et annet iøynefallende kulturminne med tilknytning til Setesdalsbanen er tettstedet Røyknes. Stedet vokste fram som følge av Nomelandsanlegget som ble ferdigstilt i 1920. Dette bygningsmiljøet er regulert til bevaring i reguleringsplan utarbeidet av Vennessla kommune.

Disse kulturminnene og -miljøene representerer bygninger og tekniske anlegg som på en bred og mangfoldig måte belyser jernbanens betydning for industri og bosetting i Setesdalen gjennom første halvdel av 1900-tallet.

Likevel er det selve banen med sine små, gammeldagse lokomotiver som har størst historisk verdi, som et momento over jernbanedirektør Carl Abraham Pihls berømte smalspor som han innførte med stor suksess på 1860- og 1870-tallet.

Det var snevre vektbegrensninger og krappe kurver som nødvendiggjorde bruk av hans prinsipp for lokkonstruksjon. Disse lokomotivene var enerådende på banen helt til banens nedleggelse, noe som ikke har forekommet på noen annen statsjernbane her i landet.

Med sine mange forgreininger til utlandet har Setesdalsbanen også verdi som et referanseanlegg og jernbanehistorisk minnesmerke av internasjonal betydning.

[17] «Røyknes». Fotoet viser vanntårnet på Røyknes og lok 5 som etterfyller vann. Røyknes kan knyttes til både vannkraftutbyggingen og den lokale tønne-stavproduksjonen som var så viktig for bygdene i Setesdalen. Stavbuene dominerte Setesdalsbanens stasjoner til langt utpå 1950-tallet. På Røyknes sto det



to, og det fortelles om en hektisk aktivitet mens rekken av godsvogner ble lastet opp med tønnestav. For å sikre lokomotivene tilgang på vann ble det reist vanntårn her i 1933. Dagens vanntårn står på grunnmuren til det gamle og er fra 2004. Det er en nøyaktig kopi av det opprinnelige og er gjenoppbygd på grunnlag av tegninger utarbeidet av Statsbanenes arkitekt Paul Armin Due.

### «Olavsrosa»

Setesdalsbanen er tildelt «Olavsrosa» – Norsk Kulturarvs kvalitetsmerke.

Stiftelsen Norsk Kulturarv ble etablert 1993. Den har som mål å mobilisere faglig og økonomisk støtte til forvaltning av norske kulturminner, å øke kulturminnekompetansen i lokalsamfunnet og drive informasjonsarbeid om kulturminnevern. Stiftelsens motto er «Vern gjennom bruk». Merket «Olavsrosa» har som formål «å vise veg til enestående opplevingar rotfesta i den norske kulturarven».

Setesdalsbanen er en slik enestående opplevelse.

## Bane og landskap

Jernbanestrekningen Grovane–Beihølen går gjennom et dramatisk landskap som har gitt jernbaneingeniørene store utfordringer. Dalføret er til dels svært trangt, og det er mange steder ikke plass til mer enn banen og elva.

På grunn av vannkraftutbygging er banen i sin levetid lagt om på flere partier. Den siste større linjeomlegningen av den opprinnelige banen fant sted ved Beihølen i 1958 i forbindelse med at det ble bygd dam og kraftstasjon. Dammen førte til at tømmerfløting ble umuliggjort.

### Steinfoss tømmerrenne

Til erstatning ble det bygd en fire kilometer lang tømmerrenne. To større hengebroer og to tunneler måtte bygges for å få fram rennen gjennom det vanskelige terrenget. Rennet er godt synlig fra toget og er i seg selv et viktig teknisk kulturminne.

### Otras stryk og Beihølen dams stille vann

I 1963 ble Beihølen dam demmet opp til full høyde. Da museumsjernbanen skulle gjenoppbygges forbi damstedet, måtte traseen heves over en lengde på 900 meter og sporet løftes opp over den nye damkronen.

Konsekvensen er at man nord for Løyning vakthytte har mistet en strekning med banens opprinnelige sporoverbygning. Til gjengjeld har man tilført museumsjernbanen et landskapstrekk som var «typisk» for den historiske Setesdalsbanen: stille vann som ble avbrutt av ville stryk.

### Paulen barskogreservat

Paulen barskogreservat ble opprettet i 1993 og strekker seg fra omtrent 400 meter nedstrøms Paulen bru på vestsiden av Otra og nordover til ca. 150 meter sør for Beihølen dam. Barskogen består for det meste av furu og blir beskrevet som verneverdig både i nasjonal og nordisk sammenheng.

Opprettelsen av dette naturreservatet bidrar til å bevare de naturgitte omgivelsene til banen mellom Grovane og Beihølen dam.

[18] «Steinfoss tømmerrenne». Otras elvejuv preger omgivelsene til Setesdalsbanen mellom Grovane og Beihølen. Gjennom den trange elvedalen strekker det seg ei fire kilometer lang tømmerrenne som ble tatt i bruk i 1958 med formål å frakte fløtingstømmeret forbi kraftstasjonen ved Steinfoss. I dag er det mulig å ferdes etter renna til fots. Dette er et teknisk kulturminne som bidrar til å belyse vassdragshistorien og som også gjør det mulig for turgåere å oppleve damptogenes ferd gjennom den ville Otradalen. Renna er vernet, og vedlikeholdet forvaltes av Stiftelsen Steinfoss Tømmerrenne.

### 7.3.2 Hovedelementene i kulturmiljøet

Hovedelementene i kulturmiljøet er Setesdalsbanens kjørevei mellom Grovane og Beihølen dam, og lokomotivene som ble anskaffet særskilt for bruk på denne banen. Lokomotivene måtte være lette og ha gode løpeegenskaper for å takle de tallrike og krappe kurvene. Persontoglokene ble bygd for å greie 55 km/t, godstoglokene 40 km/t. I de bratte stigningene fra Grovane og opp til Beihølen oppnådde togene likevel sjelden hastigheter over 25 km/t.

#### Museumsjernbanens spor

Setesdalsbanen var NSBs siste smalsporede jernbane og siste rest av landets en gang så omfattende 1067 mm smalspørnett. Den smale sporvidden var helt avgjørende for at Norge økonomisk sett kunne gi seg i kast med en omfattende jernbanebygging i forrige århundre. Strekningen inneholder også Grovane stasjon, som var landets siste operative sporbruddstasjon.

Det var denne sporvidden som jernbanedirektør Carl Abraham Pihl utviklet til bruk i vanskelig norsk terreng og som i 1893 ble "videreutviklet" for Setesdalens inneklemt topografi. Skinnegangen mellom Kristiansand og Grovane ble lagt på moderne vis med bruk av overgangskurver. Skinnegangen nord for Grovane ble lagt med rettlinjer og konstante kurveradier typisk for sporleggingen fra tiden før 1890.

[19] «100-meterskurver på rekke og rad». Nord for Grovane ble Setesdalsbanen bygd med en planeringsbredde på 3,60 meter, minste kurveradius på 100 meter og største stigning på 20 promille. Dette sporet var av en lavere standard enn Pihls smalsporbaner bygd 35 år tidligere. Pihl anbefalte at jernbaner ikke burde bygges med kurver mindre enn 1000 norske fot (314 meter). Bare unntaksvis ble kurver ned til 600 fot (188 meter) tilrådd. Setesdalsbanen fikk 100-meterskurver på rekke og rad. Den krappe sporgeometrien førte til at banen fikk egne loktyper som ikke lot seg erstatte av nytt standardmateriell utover på 1900-tallet. Som en konsekvens er fire av banens opprinnelige lokomotiver bevart. Lokomotivet på fotoet er lok 6, Setesdalsbanens eneste bevarte persontoglok. Det var konstruert for å holde «høy» hastighet gjennom kurvene.

[20] «Spikerfeste». Banetraseen fra Grovane stasjonsgrense i sør (km 20,79) og til Løyning vakthytte i nord (km 25,55) er den originale fra 1896 og har sine opprinnelige skinner fra 1894-95 i behold. Skinnene er 7,5 meter lange og veier 20,5 kilo per meter. Denne skinnetyper var innført som Statsbanenes standardskinne i 1886. Dette er landets eldste skinner som fortsatt er i bruk på sitt opprinnelige sted. Skinnene er festet til hverandre med skjøtejern og skinnefoten er spikret fast til svillene med skinnespiker - "dogs" - som er det enkleste skinnefestet vi kjenner til. Spikerfestet ble utviklet i USA der det var om å gjøre å holde høy framdrift i skinneleggingen over præriene. På våre baner med sine mange kurver og bratte stigninger viste spikerfestet seg å gi for liten støtte til skinnene. I 1901 ble skinnespikeren supplert med underlagsplater som skulle sørge for at skinnen sto stødigere på svillene. Denne festeanordningen er fortsatt i bruk på Setesdalsbanen.

### Museumsjernbanens lokomotiver

Omtrent fire prosent av de damplokomotiver som har vært brukt på norske stats- og privatbaner er bevart. Dette må man være fornøyd med når man tar i betraktning hvilken motstand de første bevaringsinitiativene på 1960- og 1970-tallet ble møtt med.

Men utvalget er ikke representativt for landets damplokhistorie. 1900-tallets lokomotiver er godt representert, mens perioden 1865–1883, pionértiden da 1067 mm-sporet var normalt spor i Norge, er mangelfullt representert. Riktignok har Norsk Jernbanemuseum to smalsporlok i sine utstillinger på Hamar («Alf» fra 1871 og «Hugin» fra 1881), men disse er ikke kjørbare. Derimot gir Setesdalsbanens fire bevarte damplok fra perioden 1894–1902 et innblikk i hvordan våre 1800-tallslokomotiver var konstruert og fungerte.

Selv om Setesdalsbanens første lokomotiver ble bygd ved Dübs & Co i Skottland (1894), er konstruksjonen «norsk». Tre av lokomotivene ble bygd over samme lest som tanklokene NSBs maskindirektør Johan Gotfred Dahl Oxaal fikk konstruert til Smaalensbanen i 1890. Det fjerde, bygd ved Thunes Mekaniske Værksted i Kristiania (1902), hentet sitt forbilde fra de suksessrike lokomotivene som Carl Abraham Pihl fikk konstruert til sine smalsporbaner i årene 1866–1881.

Disse lokomotivene utgjør en viktig del av dokumentasjonen av en periode i vår jernbanehistorie som var dominert av jernbanedirektør Carl Abraham Pihls ideer om hvordan man fikk mest mulig jernbane ut av hver krone.

### Museumsjernbanens vogner

Setesdalsbanens vognpark består av eldre passasjervogner fra andre smalsporbaner som alle har fått sine gamle vognkasser ombygd. De er utstyrt med åpne endeplattformer, noe som har bidratt til å gi togturen gjennom det vakre landskapet en ekstra dimensjon, om man våger seg utpå under fart. I tillegg disponerer museet en 3. klassevogn som i sin tid ble anskaffet til Thamshavnbanen. To av disse vognene kan studeres på foto xx.

[21] Et norsk 1800-tallslok fra 1902 i aksjon i 2016.

## Setesdalsbanens smalsporlok

Setesdalsbanens lokomotiver var av to beslektede typer: NSB type XXI og type XXII. Type XXI ble for det meste benyttet i godstog og blandede tog, mens type XXII vesentlig gikk i persontog. Setesdalsbanen har bevart begge lokomotivtypene.

Disse lokomotivene er de siste som er i drift og som kan knyttes til det norske smalsporet. To av lokomotivene representerer også norsk industrihistorie. Setesdalsbanens lok nr. 5 og 6 (fra henholdsvis 1901 og 1902) var blant de aller første som ble bygd ved Thunes Mekaniske Værksted i Kristiania.

### NSB type XXI

Godstoglokomotivene (type XXI) ble bygd over samme lest som de tanklokene NSBs maskindirektør Johan Gotfred Dahl Oxaal (1836–1908) fikk konstruert til Smaalensbanen i 1890 (NSBs type 12). Loktypen har også mye til felles med type VIII som ble utviklet til bruk på Randsfjordbanen og Drammenbanen i 1874. En ekstra løpeaksel bak sørget for at type XXI fikk et lavere akseltrykk enn 1870-tallsmaskinene.

Setesdalsbanen fikk sine første lok av type XXI bygd ved Dübs & Co i 1894 (lok 1 og 2). Thune leverte senere ett lok av samme konstruksjon i 1902 (lok 5), og Hamar ett i 1912 (lok 7). Det siste ble kontrahert i anledning nikkeltransportene fra Evje. Alle disse lokene var i drift i 1962. Etter nedleggelsen ble nr. 7 hugget opp. De to øvrige er bevart.

Lok 1 sto i 35 år utstilt i stasjonshagen på Grovane stasjon, men ble i 1997 flyttet tilbake på sporet og står i dag i lokomotivstallen på Grovane i påvente av å bli istandsatt. Lok 2 er restaurert tilbake til 1940-talls utseende. Det er i skrivende stund hensatt i påvente av kjelerevisjon. Lok 5 ble satt i drift i 2016 etter å ha vært under revisjon i flere år. Lokomotivet er restaurert til utseende det hadde på 1950-tallet.

### NSB type XXII

Samtidig med den første leveransen av type XXI i 1894 leverte Dübs også to mindre, firekoblede tanklok primært til bruk i lette tog (lok 3 og 4). Drivhjul diameter, sylindredimensjoner, ytelse og toppfart var omtrent som for typene IV og V som ble bygd i et stort antall til bruk på norske smalsporbaner i perioden 1866–1881. Disse lokomotivene måtte ha få aksler og korte akselavstand for å kunne løpe så smidig som mulig gjennom kurvene. I 1902 leverte Thune et tredje lok av samme type (lok 6).

Dübs-lokene (lok 3 og 4) ble utrangert i 1934 og 1944 etter at motorvogner hadde overtatt for de rene persontogene. Thune-maskinen (lok 6) ble imidlertid beholdt som reservelok fram til nedleggelsen i 1962. Da hadde loket vært ute av drift i mange år, men er restaurert tilbake til 1920-talls utseende og er i skrivende stund (2016) i drift sammen med lok 5.

### NSB type XXVI

Vest-Agdermuseum Setesdalsbanen har også fått deponert en maskin av type XXVI som – i likhet med banens øvrige lokomotiver – tilhører Norsk Jernbanemuseum. Loket er en tanklokversjon av type XXIII og gikk som assistansmaskin på Rørosbanen. NSB type XXIII ble den siste smalspormaskinen som ble utviklet og bygd i Norge og er blitt kalt «flaggskipet» blant Statsbanenes smalsporlokomotiver. Typen ble anvendt på alle NSBs gjenværende smalsporbaner, unntatt på Setesdalsbanen, til det var loket for tungt og for stivt.

Det underbygger påstanden om at Setesdalsbanens lokomotiver, når det kommer til vekt og konstruksjon, hører 1800-tallet til.

[22] «Rullende norsk jernbanehistorie». Godstoglok 5 (bak) og persontoglok 6 på dreieskiven på Grovane i 2016. Lok 6 ble «overflødig» allerede på 1930-tallet som følge av at persontrafikken ble overtatt av motorvogner og av blandede tog trukket av banens godstogmaskiner. Loket skulle hugges, men skraphandleren mente at NSB forlangte for mye. Dessuten sto loket innerst i lokomotivstallen på Grovane og var vanskelig tilgjengelig. Det ble redningen for denne «øyensteinen» i Setesdalsbanens samling. De karakteristisk «amerikanske» gnistfangerne på skorsteinene indikerer et visst slektskap med de amerikanske lokene som «erobret» Midtvesten på 1860-tallet.

[23 – foto av fabrikkplate] «Thunes fabrikknummer 7». Lok 5 ble levert i 1902, men var produsert i 1901. Dette var Thunes fabrikknummer 7 og et av de aller første lokomotivene som ble bygd ved den norske fabrikk.

### Museumsjernbanens stasjoner

Kristiansand-Byglandsfjordbanens stasjonsbygninger i ”stabbursstil” er en del av norsk arkitekturhistorie fra brytningstiden rundt forrige århundreskifte (se bok 1 og 2). Bygningene på Hornnes og Byglandsfjord stasjoner er så godt som autentisk bevart og er fredet med hjemmel i kulturminneloven.

### Grovane stasjon

Når Grovane stasjon likevel må trekkes fram, har det sammenheng med at stasjonsbygningen er den siste gjenværende fra Paul Dues bygningsprogram for Setesdalsbanen som fortsatt er i opprinnelig bruk. Smalsportomta på Grovane er også det siste sted i landet som kan illustrere hvordan en sporbruddstasjon så ut og fungerte. Sporbruddet var den viktigste årsaken til at det norske 1067 mm-sporet til slutt ble vedtatt avviklet.

[24] «Belagt med fliiser - - ». Stasjonsbygningen på Grovane ble sterkt skadd i en brann i 1994, men er i dag restaurert tilnærmet slik bygningen så ut i 1938. Fotoet viser venterommet med billettluken. Det ble ikke spart på arkitektonisk staffasje og påkostede interiører da disse nasjonalromantiske bygningene ble oppført i 1895. Fra Stortingets talerstol ble det på denne tiden klaget over Statsbanenes pengebruk «da det hændte, at Gulvet [selv på landstasjoner] blev belagt med Fliiser, [som i et] Biskop-Palæ». Representanten hadde ikke en gang så påkostede gulv hjemme.



### Driftstomta på Grovane

Driftstomta på Grovane er et bevart minne fra en hundre år lang periode med flere sporvidder på det nasjonale jernbanenettet. Store deler av dette anlegget er intakt, mens resten nå blir rekonstruert. Anlegget synliggjør de mange funksjoner og aktiviteter som fulgte med en sporbruddstasjon (foto 15).

Lokomotivstallen som ble oppført for Setesdalsbanens rullende materiell i 1938, er den viktigste bygningen på driftstomta. Det store kullskuret er en del av det samme anlegget. Det er det siste av sitt slag som er i bruk.

Pakkhuset og traverskrana forteller oss hvordan omlastingen av godset faktisk foregikk. Ei hvilebu for sjauerne («Gyldna Freden») gir oss innsyn i hvilke fasiliteter som ble stilt til rådighet for dem som utførte arbeidet.

[25] «Lok 5 på vei inn i lokstallen på Grovane». En av de mest sentrale bygningene på driftstomta er den funksjonepregede bygningen som inneholder lokstall og verksted. Bygningen ble satt opp i 1938 og har samme funksjon i dag som i driftstiden. Her utføres alle større restaureringer og revisjoner av vogner. Bygget inneholder i tillegg spiserom, garderobefasiliteter samt et kontor.

[25 - alternativ] Omlastingspakkhuset var skillett mellom smalsportomten og bredsportomten. Fotoet fra 2016 viser oppstilte normalsporvogner av eldre dato, mens lastesporet på smalsportomta er uten vogner. Planen er at også den smalsporede delen av omlastingstomta skal gjenskapes. Selv pakkhuset har enkel byggmesterstil. Det er brede porter på sidene for lett å håndtere gods fra den ene side til den andre. Bygget har gode takutspring som beskytter mot vær og vind.

### 7.3.3 En generasjonsreise

En reise på Setesdalsbanen med lok og vogner fra en tid da det var ordinær drift på banen, er en mangeartet opplevelse: arkitektur og håndverk fra en gyllen periode i norsk kulturliv, uniformerte tjenestemenn som utøver gamle profesjoner og prosedyrer på stasjonene og om bord i togene, vannkraftshistorie og vakker natur som spiller seg ut utenfor togets vinduer. Opplevelsen gir en innføring i norsk jernbanehistorie, teknologihistorie og industrihistorie på en pedagogisk sett enestående måte.

#### Barnas favoritt

Men Setesdalsbanen er også barnas favoritt. En reise med banens små lokomotiver har i en årrekke vært «obligatorisk» for skole- og barnehagebarn i Agderfylkene. Foreldre og besteforeldre fra andre kanter av landet har også oppdaget Setesdalsbanen. Jernbanen som i en mannsalder var setesdølenes byvei, har lenge vært en turistattraksjon på linje med Kristiansand dyrepark. Men med et viktig tillegg: Banen byr også på en generasjonsfortelling – riktignok en historie som skole- og barnehagebarn ikke har noen forutsetning for å ta inn over seg. Historieforståelsen og refleksjonene over levd liv kommer senere i livet. Slik var det også for Tora Øyna fra Hægeland.

Rett før nedleggelsen av banen beskrev hun hvordan ei ungjente, og siden voksen kvinne, hadde opplevd og levd med Setesdalsbanen. Hennes ord bidrar til å høyne forståelsen av banens verdi som kulturminne – en kulturbærer som binder generasjonene sammen. Dette var ordene hun fikk satt på trykk i Fædrelandsvennen dagen før siste ordinære tog gikk i 1962:

[26] «Forventninger forut for en eventyrlig reise». Da to ferierende barn fra Spania ville oppleve «noe spennende og norsk», var Setesdalsbanen attraksjonen en bestefar grep til. Barna ble fortalt at de skulle reise med tog, men forbauselsen var stor da et «leketøystog» i full skala ble gjort klart til å ta dem med på en reise gjennom en veiløs norsk elvedal – en reise gjennom en norsk fantasiverden.

### Tonen som ikke rakk å stilne helt

«Eit nymotens eventyr var Setesdalsbana for ein mannsalder sidan. Med sin jamne gang har ho fylgt oss i helg og arbeidstid, og gjeve dagane sin faste rytme. Den ga oss både tidssignal og dagsnytt lenge før me visste om dei orda. Barn og vaksne fekk påminning om tid og time. Frå morratoget kom, då det var venta å finne alle i arbeid. Om ikkje, då var ein seint ute. Sidan varsla toget dagens tider, mat og kvild. Middagstoget og ettermiddagstoget, til kveldstoget kom med dagens aviser, med byfararar og handelsreisande, og av og til ein og annan framandkar som spurde etter nattelosji.

Når togfløyta let, då sa ho ikkje bare frå at "Toget" kom. Alle år, frå me var småungar på skulebenken, hørde me fløyta, la leksebøkene saman og sa frå til læraren at "nå kjem Toget". Då var det middagsfriminutt. Eller om ein var med i arbeidet i onnetider, eller oppteken av lek og moro, varsla toget om at nå er maten på bordet. Og ikkje bare ungane hørde kva togfløyta varsla. Mang ein trøytt arbeidsmann retta ryggen og sette arbeidsreidskapen frå seg, og kona svinga kaffikjelen over elden, eller kjende etter om potetene var kokte. For nå kom toget. Det merkte av øktene, arbeid og kvild. Dagen sin jamne gang.

Til mange storhendingar i livet var toget med. Det drog oss på dei første byturar me hugsar, med far eller mor sin arm til trygg støtte. Gutane kom heim att, vaksne og karslege bare ved tanken på dressen med langbukse og huva med blank skygge, og konfirmasjonspresangen framfor alle, klokka med sølvband i vestlomma. Og gjentene med tøy til kjole og kåpe, med hattepose og paraply og salmebok og brystnål i gullsmedøsskje. Og mangt eit parfolk i dalen minnes nok enno ein bytur dei gjorde i sin ungdoms lyse vår, då dei kom heim med blank gullring på høgrehanda, som han gøymde i bukselomma, og ho i ny fingervante. [...] Med toget var det plass og rom for alt og alle.

Nå er han stilna den tonen som toget ga oss, og som har fylgt oss gjennom livet. Stilna for alltid, som så mange andre toner me har kjent og halde kjær. Bjølleklang i sumarskogen og hesteknegginga etter landevegen. Og målet til dei som eingong ropa oss heim til mat og kvild. Men nye slekter syng nye toner. Me vil stå stille og lyda etter når toget køyrer siste reisa. [...] Klår og sterk vil den gamle fløytetonen ønske nye slekter lukka til med framtidsvonene. Og så snipp, snapp, snute, og så var det eventyret ute."

(Tora Øynas minneord over Setesdalsbanen er i sin helhet gjengitt i bok 1.)

### "Du lyt byta tog på Grovane"

Setesdalsbanen er en historieforteller som byr på refleksjoner omkring hvordan hverdagen fortonet seg for generasjoner før oss. Det vesle toget beretter norsk sosial- og arbeiderhistorie om hvordan Norge tok spranget fra å være et fattig land med et bein i middelalderen til å bli et overflodssamfunn – et samfunn vi til daglig tar som en selvfølge, men som slett ikke er det.

Før Setesdalsbanen kom levde og døde mennesker i bygdene i Setesdal uten at de noensinne hadde sett noe særlig av den verden som lå utenfor. Megetsigende er anekdoten om setesdølen som skulle reise til Singapore og som fikk følgende velmente råd på veien fra en reisevant nabo: "Du lyt byta tog på Grovane".

[27] «Et minne for livet». En reise med lok og vogner fra gamle dager er en mangeartet opplevelse. Om den oppvoksende slekt ikke evner å se og verdsette det historiske perspektivet, har banen kvaliteter som får gutter og jenter til å legge fra seg dataspill og i fasinasjon rette sin oppmerksomhet mot lokomotivets teknologi, damp og røyk, og mot omgivelser bestående av vann, fosser og troll, bruer over juv og mørke tunneler der en bestefars arm fortsatt er trygg å støtte seg til.

## 7.4 Et museum over en mann og en epoke

Museumsjernbanen Setesdalsbanen feiret i 2014 sitt femtiårsjubileum. I 2030 vil banen ha bak seg lengre fartstid som museumsjernbane enn som ordinær jernbane.

Denne kulturarven kan i lengden ikke bæres oppe av entusiasme alene. Bygninger til å oppbevare og verksteder til å vedlikeholde materiellet, og et robust fagmiljø innrettet mot å holde i hevd og overføre handlingsbåren kunnskap, må til om man skal lykkes i å overlevere banen og banens driftsmidler til nye generasjoner.

Samtidig har Setesdalsbanen særlig gode muligheter til å etablere seg som et museum som kan promotere det pihlske smalsporet og den særegne, norske jernbaneteknologien på en levende måte. Dette er ambisjoner som ble ærendsført av Foreningen Setesdalsbanen allerede på 1970-tallet, men som 40 år senere ennå ikke er realisert.

### 7.4.1 Dokumentasjon av den særegne, norske jernbanehistorien

Setesdalsbanens lokomotiver er de eldste som fortsatt går på sine opprinnelige skinner i Norge. Som representativ for Carl Abraham Pihls berømte smalspor har dette materiellet – og infrastrukturen det kjører på – karakter av et jernbaneteknisk minnesmerke av internasjonal verdi.

I tillegg kan Setesdalsbanen vise fram kulturminner fra en historie som knytter samferdsel, bosetting, industri, vannkraftutbygging og teknisk utvikling sammen på en så karakteristisk og allmenngyldig måte at Setesdalsbanens historie er blitt kalt ”et resymé over norsk jernbanehistorie” i forarbeidet til *Landsverneplan for jernbanen*. I denne konteksten er Setesdalsbanen et av Norges aller viktigste kulturminner fra en periode da jernbanen bidro til å bygge landet.

At banen ble bygd så seint som i 1893–96 og ble den siste Pihl fullførte før han døde, er en av historiens ironier. Tjuv år etter at hans smalspor for første gang ble forlangt avskaffet her hjemme var det fortsatt godt nok for sitt distrikt og et land som måtte husholdere med sine ressurser.

#### **Et museum over en mann og en epoke**

Den åtte kilometer lange banen er det nærmeste vi i dag kommer en norsk innenriksbane av den typen Pihl lot bygge i perioden 1858–1883. Banens lokomotiver er de siste i drift som kan knyttes til Pihls smalspor. De utgjør en viktig del av dokumentasjonen til et jernbanekonsept som i sin tid gjorde vår jernbanedirektør til en av de mest omtalte, feirede og anerkjente nordmenn i utlandet.

Denne kombinasjonen – Pihls sporvidde og lokomotiver med løpeegenskaper og maskinytelser tilsvarende de som gikk på norske smalsporbaner på 1800-tallet – gjør Setesdalsbanen til et høyt rangert jernbaneminne. I tillegg forvalter Vest-Agdermuseet en stor samling smalspormateriell overført fra andre baner. Etter hvert som disse enhetene blir vist frem, vil de utgjøre et viktig bidrag i fortellingen om det norske smalsporet.

Med dette utgangspunktet har Setesdalsbanen et potensial til å etablere seg som et jernbanemuseum av internasjonal format, et museum som med tyngde kan promotere Carl Abraham Pihl og hans smalsporsystem. Et slikt museum vil bidra til å løfte fram Pihl som en av 1800-tallets store internasjonale jernbanepionerer.

[28] «The people of Norway should cherish his Memory». Fotoet viser et maleri av Carl Abraham Pihl dekorert med blomsterarrangement i forbindelse med jernbanens 100 årsjubileum i 1954. Han er uten sammenligning vårt største jernbanenavn, men Pihl oppnådde større anerkjennelse i utlandet enn her hjemme. "The work of Carl Pihl enabled the people of remote districts to enjoy the benefit of railway facilities at a minimum cost. For this reason, if no other, the people of Norway should cherish his Memory", skrev direktøren i Nipissing Railway i Toronto i sitt kondolansbrev til Pihls enke i 1897. Med formål å dokumentere det norske smalsporet anbefales det at Norsk Jernbanemuseum og Vest-Agdermuseet utreder mulighetene for å få etablert et nisjemuseum over Carl Abraham Pihl på Grovane.

### 7.4.2 Setesdalsbanens videre utvikling

Med sine 20 000–30 000 besøkende hvert år rangeres Setesdalsbanen som et av landsdelens fremste turistmål med et potensial til å bli et internasjonalt kjent jernbanemuseum. Begrensene for museets virksomhet i dag er de fysiske rammene som museumsjernbanen opererer under på Grovane – og sitteplasskapasiteten i museumstogene.

Publikums adgang til museumsjernbanens plattform krever kryssing av Sørlandsbanens spor og er strengt regulert. De reisende slippes først over sporene etter at Setesdalsbanens personell har kontaktet Jernbaneverkets togleder og forsikret seg om at det ikke er tog på vei inn på stasjonen. Før og etter reisen må publikum oppholde seg på en inngjerdet del av stasjonstomta uten å kunne ta del i aktivitetene rundt driften av damptogene.

Driftstomta på Grovane er heller ikke tilrettelagt for publikum. Museets lokomotivstall, verksted og vognstall eger seg dårlig for utstillinger og omvisninger. Museets samling av rullende materiell står bortgjemt og utilgjengelig til. Muset har heller ikke tilfredsstillende lagringsplass for materiell som venter på restaurering.

I en konsulentrapport bestilt av Vest-Agdermuseet (FAVEO, *Utredning om fremtidig utvikling av Grovane stasjonsområde*, 2012) konkluderes det med at det er «påtrengende nødvendig» å utvide dagens vognhall slik at historisk viktig materiell «ikke forvitrer mer enn høyst nødvendig».

I tillegg vil større plass under tak gi Vest-Agdermuseet anledning til å vise fram arbeidsteknikker og gammelt håndverk som i dag utføres bak lukkede dører. Eksponenter for en slik måte å formidle jernbanedrift til et større publikum på finner vi både i Sverige og på de britiske øyer.

Men Setesdalsbanens suksess kan ikke måles i besøkstall og «publikumsfrieri» alene. I et langsiktig forvaltningsperspektiv er museets evne til å ta vare på banens særegne kulturarv viktigere.

#### Retningsangivelser for museumsjernbanens utvikling

Stiftelsen Setesdalsbanens formålsparagraf lyder som følger:

«Setesdalsbanen er en museumsjernbane med formål å arbeide for bevaring av 1067mm smalsporet jernbanemateriell og tilhørende historisk materiale, samt drift med dette materiell på den nedlagte Setesdalsbanens strekning fra Grovane og nordover. Stiftelsen kan drive verksteder for [...] å ivareta kunnskap om gamle håndverks- og restaureringsteknikker [...] og søke samarbeid med beslektede organisasjoner der det er naturlig. Stiftelsen kan inngå avtale med andre om drift av tog på banen.»

Vedtektene åpner både for bevaring av 1067 mm-materiell fra andre baner i Norge og for at museumsjernbanen i framtiden kan strekke seg lengre nordover enn til Røyknes.

#### Jernbanehistorisk senter på Grovane

Driftstomta på Grovane har potensial til å kunne utvikles til et jernbanehistorisk senter etter forbilder fra våre naboland. På de britiske øyer har både North Yorkshire Moors Railway og The Ffestiniog Railway i Wales åpnet sine verksteder og vognhaller for publikum. Det var Ffestiniog Railway som i 1870 konkurrerte med Pihls smalspor da britene skulle velge banekonsept til sine kolonier. I dag rangeres Ffestiniog Railway blant Wales fremste turistattraksjoner.

I Sverige er Nora-Ervalla Jernväg tildelt en europeisk kulturpris for sitt langsiktige arbeid med å bevare og levendegjøre Värmlands jernbane- og bergverkhistorie. Anleggets kjerne er et komplett driftsanlegg med

stasjonsbygning, godshus, lokomotivstaller, verksteder, forrådsbygninger, svingskiver og vannstendere som er tilgjengelig for publikum. Dette er – målt i omfang og autenticitet – det mest komplette historiske jernbanemiljøet i Skandinavia (se del I).

### Gjenoppbygging til Nomeland

Setesdalsbanen kan knyttes til norsk vannkraftshistorie, og det foreligger planer om å gjøre Nomeland kraftstasjon til et vannkraftshistorisk museum. Det åpner for et samarbeid mellom Agder Energi, Jernbaneverket og Vest-Agdermuseet med formål å forlenge museumsjernbanen til Nomeland, 1,5 kilometer forbi for Røyknes. Det vil gi historiefremstillingen en ekstra dimensjon og gjør det mulig å formidle Røyknes som mellomstasjon – en stasjon på veien – slik den en gang var.

[29] «Tog på vei inn til Røyknes stasjon nordfra». En gjenoppbygging av banen til Nomeland vil ikke bare gi togreisen en ekstra dimensjon, men også bidra til å formidle norsk vannkraftshistorie. Fotoet er fra 1962.

## Visjonen om et nasjonalt smalspormuseum

Selv om det allerede i 1961 ble igangsatt arbeid for å bevare en del av Urskog-Hølandsbanen (kapittel 6), var det på Setesdalsbanen at man først kom i gang med museumsbanedrift. 10. oktober 1963 ble Setesdalsbanens Hobbyklubb stiftet. NSB var positive til idèen og stilte vogner, lokomotiver og fem kilometer med skinnegang til klubbens disposisjon for en symbolsk leie. 24. juni 1964 gikk det første veterantog.

Det var Carl Frederik Thorsager, født i 1948, som var drivkraften bak planene om å gjøre Setesdalsbanen til et museum. I 1974 ble han leder for Foreningen Setesdalsbanen. Den lite ambisiøse betegnelsen «Hobbyklubb» ble fjernet fra navnet. Sju år senere, i 1981, ble Thorsager tilsatt som Setesdalsbanens første driftsbestyrer, den første ansatt i en lønnet stilling på en norsk museumsjernbane.

Førti år etter at Thorsager og hans meningsfeller lanserte sine visjoner og ambisjoner for Setesdalsbanen er planene om et nasjonalt smalspormuseum på Grovane ennå ikke realisert.

### 7.4.3 Krav til forvaltningen

I regjeringens nasjonale strategi for reiselivsnæringen (Nærings- og handelsdepartementet, *Verdifulle opplevelser*, 2007) er landets museumsjernbaner trukket fram som eksempler på kulturarv som er utviklet til turistattraksjoner og som både stimulerer næringsliv og lokalsamfunn.

Skal Setesdalsbanen utvikles videre må man evne å gjennomføre det innenfor rammer som både publikum, de frivillige, myndigheter og eiere finner interessante og akseptable. Aktivitetsnivået og bruken av banens infrastruktur og rullende materiell til kommersielle formål må alltid balanseres mot de faglige og økonomiske ressursene som man er villig til å sette inn for å bevare kulturarven.

#### Hensynet til kulturminnet kommer først

Jernbaneverket har inntatt den holdningen at aktiviteten og kjørehyppheten på Setesdalsbanen må avpasses nivået på vedlikeholdet og revisjonskravene til det rullende materiellet. Dersom materiell og infrastruktur slites ned ut over det som kan utbedres fortløpende på en faglig holdbar måte, må togkjøringen stanses i en periode for å unngå akselerasjon i forfallet og tap av autentisitet.

En slik konservativ holdning og konserverende innretning på forvaltningen begrunnes med kjøreveiens store materialautentisitet. Banens rolle som museum og verdi som kulturminne må alltid trumfe ønsket om høy driftsaktivitet.

Velges et høyt aktivitetsnivå, må det valget følges opp med bevilgninger og ledelse fra Vest-Agdermuseets side. Reparasjoner og restaureringer krever kompetente snekkere, ingeniører og mekanikere som kan bevirke at alt revisjonsarbeid, restaureringer og gjenoppbygging blir utført i medhold av oppsatte kvalitets- og sikkerhetskrav.

### Krav til vedlikeholdet

For å verne om Setesdalsbanens kjørevei slik den ble anlagt i 1893–1895 og senere komplettert i driftstiden, er det påkrevet at alt vedlikehold utføres i henhold til de forskrifter og standarder som gjaldt da banen var i ordinær drift. Til dette formålet er det behov for å utarbeide et eget teknisk regelverk for Setesdalsbanens baneanlegg.

Regelverket skal sikre at historiske teknikker og arbeidsmetoder blir benyttet slik at kulturminnet lar seg bevare på en mest mulig autentisk og historisk korrekt måte.

Det kreves i tillegg påpasselighet i måten infrastrukturen anvendes og vedlikeholdes på slik at slitasjeskadene blir små og et akselererende og ukontrollerbart forfall unngås. All gjenoppbygging og restaurering skal skje på en historisk korrekt måte basert på de samme krav til teknisk og håndverksmessig standard og kvalitet som kjennetegner den historiske banen. Blir disse retningslinjene fulgt, bør dagens skinnevei fra 1895 kunne holdes i bruk i nye femti år uten at skinnene må skiftes ut.

Vest-Agdermuseet har utarbeidet en forvaltningsplan for banens bygninger og kjørevei (*Forvaltningsplan for Setesdalsbanen*, Vest-Agdermuseet, 2009). Forvaltningsplanen skal danne utgangspunktet for årlige handlingsplaner og rullende 4- og 10-års vedlikeholdsplaner. Dersom det fra myndighetshold stilles krav om det, skal det også utarbeides håndbøker som sikrer nødvendig erfaringsoverføring av handlingsbæren kunnskap.



[30] «Alle har noe å lære». Setesdalsbanens overbygning er stort sett i svært god stand. Vedlikeholdet vil derfor primært dreie seg om å skifte sviller, holde ballasten og skinnefester fri for humus, og holde så god justeringsstandard på sporet at slitasje og skader ikke eskalerer. På fotoet sjekkes «varmerommet» mellom to skinner som skal sørge for at skinnen har plass til å utvide seg en varm sommerdag. At Setesdalsbanens skinner er korte og skinnestrengen består av mange skjøter gjør faren for solsleng mindre. Den lette sporoverbygningen og smale planeringsbredden øker sjansen for at skinnestrengen kan presses ut av stilling.

### **I egenregi – –**

Svært mye kunnskap om Setesdalsbanens særegne infrastruktur og togmateriell er i dag samlet i hendene og hodene til et fåtall ansatte og frivillige. Denne kompetansen har man tilegnet seg gjennom erfaring og mange års øvelse ved Setesdalsbanen eller ved en av landets øvrige museumsjernbaner.

Videreføring av ferdigheter i behandling og bruk av gammelt togmateriell er en forutsetning for å kunne vise en historisk jernbane i drift. Oppfyring, klargjøring, kjøring og daglig vedlikehold av damplokomotiver krever år med øvelse. Utførelsen av reparasjoner, revisjoner og tillaging av nye mekaniske deler krever inngående kjennskap til gamle håndverksmetoder, maskiner og god øvelse i faget.

En robust kjerne fast ansatte vil være en garanti for at arbeidet blir faglig og operasjonelt riktig utført og at helse, sikkerhet og miljø blir ivaretatt. Arbeidet med å ivareta og drifte museumsjernbanen vil også være avhengig av at frivillige vil finne det attraktivt å bidra med ulønnet arbeidsinnsats. Det krever evne til samarbeid og god ledelse.

### **– – eller outsourcing/kjøp av eksterne tjenester,**

Men ingen norsk museumsjernbane i dag har et komplett fagmiljø og en stor nok bemanning til å utføre alt vedlikehold i egenregi. Setesdalsbanen har tatt konsekvensen av dette og har delvis nedbemannet for i stedet å leie inn den arbeidskraften man trenger – når man trenger den.

Museets ansatte utfører selv førstelinjevedlikehold på det rullende materiellet. Tyngre vedlikehold foregår ved at materiellet eller deler av det sendes bort til et kompetent verksted, eller at tilreisende håndverkere kommer til banen og gjør en jobb der.

Vest-Agdermuseet har – med Jernbaneverkets samtykke – valgt å leie inn eksterne fagfolk til å utføre kontroller av samt tyngre arbeider på infrastrukturen. Innleide selskaper kommer, gjør en jobb – og reiser igjen. Årlig tilbakevendende infrastrukturvedlikehold som for eksempel svillbytte og sporjustering utføres av sesongarbeidere. Noe arbeid på infrastrukturen utføres også frivillige på dugnad.

### **– – kravet til vedlikeholdsarbeidet er det samme**

En slik utfasing av vedlikeholdsarbeidet fritar ikke museumsledelsen for det ansvar jernbanelovgivningen pålegger dem om å påse at alt arbeid planlegges, ledes, utføres og kontrolleres av folk med dokumenterbar kompetanse innenfor sine fagfelt.

Til sporvedlikeholdet må det bare benyttes utstyr og vedlikeholdsmaskiner som ikke påfører den historiske sporoverbygningen skade og slitasje. Dette er særlig viktig å påse i forbindelse med innleie av eksterne firma og stiller krav til museets egen- og bestillerkompetanse.

Skal Grovane utvikles til også å romme et formidlingssenter og et 1067 mm-museum, vil det styrke

formidlingsverdien at en større del av vedlikeholdsarbeidet blir utføres i lokaler som også er tilrettelagt for at publikum skal kunne se arbeidet under utførelse.

## Bevaring og oppbevaring

I dag har ikke Vest-Agdermuseum tilfredsstillende lagringsplass for sitt rullende materiell. Særlig er behovet stort for innendørs lagring av materiell som venter på restaurering.

I de femti årene Setesdalsbanen har fungert som museum, har det blitt samlet inn vognkasser som etter utrangeringen har vært brukt til hytter, redskapsboder, lagerskur etc. I dag består denne vognsamlingen av tretten eldre vognkasser og atten smalsporete godsvogner fra perioden 1880–1915. Bare én av de innsamlede enhetene er per i dag (2016) restaurert.

[31] «Landets første sovevogn». Det største klenodiet blant disse vognene er Norges første sovevogn laget ved Skabo Jernbanevognfabrik. Den ble levert til Rørosbanen i 1883. Selv etter å ha vært brukt som hytte i en årrekke, har den fremdeles sitt 130 år gamle interiør i behold. Vognen var utstyrt med tre salonger med komfortable sittegrupper som konduktøren i en hånd vending kunne gjøre om til senger. Når denne og de øvrige enhetene kan vises fram, ideelt sett restaurert stand, vil de gi et utfyllende bilde av norsk jernbanehistorie fra en tid da smalsporet var normalspor.

### 7.4.4 Fredningens omfang og begrunnelse

Som et kulturminne av særlig stor historisk og dokumentarisk verdi, anbefales Setesdalsbanen fredet med hjemmel i kulturminneloven.

#### Omfanget av fredningen

Fredningen bør som et minimum omfatte Setesdalsbanens spor, bruer, Løyning tunnel og linjegrunn fra og med Grovane og fram til og med Langåna bru nord for Røyknes. På steder hvor kjøreveien og den historiske stasjonsplanen er endret skal det åpnes for historisk korrekte tilbakeføringer.

På Grovane anbefales det utarbeidet en masterplan for stasjonen, museumsjernbanens bygninger og anlegg og museets publikumsanlegg. Denne planen skal fastsette hvordan stasjonstomta skal anvendes, aktivitetene knyttet til drift og formidling skal organiseres og ferdselen over Sørlandsbanens togspor skal løses.

Sportraseen fra Røyknes til Nomeland anbefales sikret for bevaring gjennom reguleringsplan. Vern av dette området bør også knyttes opp mot bevaringen av Røyknes tettsted. Det betinger at tettstedets utstrekning mot jernbanen bevares i store trekk som i dag og med stedets bygningsmiljø intakt.

Istandsetting av bygninger og oppføring av nye bør skje på en slik måte at de visuelle sammenhenger mellom omgivelser og jernbane ikke forringes eller tilføres nye elementer som bryter vesentlig med det historiske miljøet.

#### Formålet med fredningen

Formålet med fredningen er i dag som da "Hobbyklubben" ble stiftet i 1963: å bevare kulturminnet Setesdalsbanen og formidle gammel jernbanedrift gjennom å gjøre bruk av bygninger, kjørevei og rullende materiell fra Setesdalsbanen og landets øvrige smalsporbaner.

I tillegg må ambisjonen oppjusteres til å påse at rullende materiell, bygninger og infrastruktur blir vedlikeholdt og fornyet på en slik måte at også senere generasjoner skal kunne gis "et sant bilde" av den historiske banen.

På dette grunnlaget anbefales Setesdalsbanen fredet som et teknisk kulturminne av nasjonal og internasjonal verdi der også deler av det rullende materiellet skal inngå som «fredet inventar».

**Litteraturliste**

Olsen, Roar (red.) Fra gamp til damp. Setesdalsbanen de første hundre år. Stiftelsen Setesdalsbanen 1996

Hartmann, Eivind mfl. Neste Stasjon. En guide til jernbanens arkitekturhistorie. Gyldendal 1997

Bergh, Trond. Jernbanen i Norge 1854 - 2004. Vigmostad & Bjørke 2004

Jernbaneverket. Verneplan for kulturminner i jernbanen.3. Utgave 2007

Diverse årganger Nytt fra Setesdalsbanen

Upublisert materiale:

Forvaltningsplan for kulturminnet Setesdalsbanen.

Avskrifter:

"Afslutningsrapport for Jernbaneanlægget Kristiansand- Byglandsfjord" Avskrift John R. Sørensen

"Setesdalsbanen" Artikkel skrevet av John Johnsen. Avskrift Tore Collett Moen

Jack Nielsen - kjelepasser, Torgeir Askeland - lokfører. 1 tonn kull > 3 turer tur/retur Grovane.

«SB tilbyr en magisk mulighet til å reise tilbake i tid», som det sies i filmen.