



LOKALTRAFIKKHISTORISK FORENING

Riksantikvaren

postmottak@ra.no

Bevaringsstrategi for næringers og industriers kulturmiljø» - høringsvar

Vi viser til Riksantikvarens høringsbrev om «Bevaringsstrategi for næringers og industriers kulturmiljø»

LTF er en partpolitisk uavhengig forening som på frivillig basis arbeider for å utbre interessen for kollektivtrafikken og dens historie. Dette gjøres gjennom blant annet å samle, bevare, restaurere og vise fram busser, sporvogner, forstadsbaner og utstyr som hører til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Vi driver Sporveismuseet Vognhall 5 i Oslo, kjører med veteranvogner og utgir publikasjoner.

Det er særlig strategiens tredje deltema «*Industriens logistikk*» som faller innenfor Lokaltrafikkhistorisk forenings (LTFs) ansvarsområde.

Kollektivtrafikken har spilt en betydelig rolle når det gjelder den urbane industriens utvikling i Norge. Rett nok har sporveiene i beskjeden grad vært brukt til transport av varer. Et unntak her er «korntrikken» i Oslo som transporterte korn fra Oslo havn til møllene på Grünerløkka og Sandaker gjennom første halvpart av det tjuende århundre.

Dette er først og fremst i kollektivtrafikkens mulighet til å transportere arbeidskraft fra boligområder til steder hvor industrien utviklet seg at dens betydning ligger. I mange tilfeller lå industrivirksomhetene i gangavstand fra store boligområder, slik som bedriftene langs Akerselva som lå i gangavstand fra Grünerløkka og Sagene. Men i mange tilfeller lå industri langt unna boligkonsentrasjonene, som på Skøyen og i Lodalen og langs havna, etter krigen også i Groruddalen. Her spilte kollektivtrafikken en avgjørende rolle, særlig før bilen overtok mye av persontransporten.

I Oslo kan man få muligheten til å kjøre sporvogner bygd på Skabo på Skøyen rett i nærheten av der Skabos fabrikkhaller lå. Her vil man kunne formidle sammenhengen mellom produksjonssted, ferdig produkt og trikkens funksjonen som transportmiddel.

Kollektivtrafikken, først sporvogn, deretter også buss og seinere T-bane, er derfor et viktig element for å kunne dokumentere hvordan industrien og annen næringsvirksomhet kunne

utvikle seg. Kollektivtrafikken faller således, slik vi ser det, innenfor begge de to prioriterte områdene («*bevegelige kulturminner som del av næringers og industriers kulturmiljø*» og «*infrastruktur som del av næringers og industriers kulturmiljø*»). Dette mener vi gjerne kan tydeliggjøres ytterligere i strategien ved f.eks. at kulepunkt på s. 39 suppleres med:

*«Skinnegående materiell er alt som går på skinner, som tralle- og industribaner med lokomotiver og vogner, herunder tog med lokomotiver, motorvogner, **sporvogner og forstadsbaner** og vogner til transport av arbeidskraft, råvarer, produkter og utstyr for vedlikehold».*

Strategien tar også opp forholdet «bevaring, bruk og engasjement» og sammenheng mellom bevegelige kulturminner og infrastruktur»

Vi erfarer at det stadig blir vanskeligere å kunne anvende kulturminner, særlig sporbundne, slik Riksantikvaren antyder de bør brukes. Vilårene for frivillig engasjement er heller ikke nødvendigvis blitt lettere. Vi merker oss derfor med tilfredshet når Riksantikvaren i strategien sier: «*Det frivillige engasjementet for bevegelige kulturminner er stort. De bevegelige kulturminnene rommer særskilte muligheter for å gjøre kulturmiljø levende og tilgjengelige, og bidra til opplevelser og engasjement. Engasjementet er en verdifull forutsetning som det er viktig å opprettholde. Tilrettelegging for bruk av bevegelige kulturminner er særlig godt egnet til å stimulere engasjement og frivillighet.*»

Vi håper dette er et område Riksantikvaren særlig vil følge opp.

Hilsen

Arne Nygaard

Styremedlem

Lokaltrafikkhistorisk forening