



Fjellet også for fribente!

(M. Rein)

som søker nye ruter inn i fjellet. Ruten er merket etter vanlig TT-standard, og senest sommeren 1982 gikk vertinnen på Jøldalshytta ruten, uten å reagere på dårlig merking.

Ruteinspektøren finner det beklagelig at artikkelforfatteren har hatt problemer med å finne merkingen mellom Resvatnet og Jøldalshytta, men vil sommeren 1983 gå ruten for å rette opp eventuelle feil og mangler som kan ha oppstått. Ruteinspektøren er forøvrig takknemlig for at «brukere» av TT's ruter gir beskjed om rutenes forfatning, og benytter anledningen til å takke for hva artikkelforfatteren uttrykker m.h.t. den trygghet en føler når en følger T.T.'s merkete ruter.

R.H.

Thamshavnbanen gjorde adkomsten til Trollheimen langt lettere

Av KARL H. BROX

Som mange vil vite, ser det nå ut til at Thamshavnbanen i Orkdal skal få sin renessanse - som turistbane - i løpet av sommeren 1983. Tanken er at første tog med jernbaneentusiaster og interesserte sommerturister skal kjøre fra Svorkmo til Løkken 10. juli 1983, på dagen 75 år etter at banen ble åpnet i 1908, men da rett nok på strekningen Thamshavn - Svorkmo. Helt fram til Løkken ble banen først åpnet i 1910. Og denne begivenheten, at det nå skal bli mulig å reise med Thamshavnbanen igjen, kan være en passe anledning også for oss i TT til å rette blikket bakover for å se hva banen betød for vår virksomhet.

Trollheimen ble oppdaget som fotturistområde i 1880-årene, og Trollheimshytta ble reist og åpnet i 1890. Men å komme seg dit inn var nesten som et karsstykke å regne. Fra Trondheim var det lettest å ta toget til Hovin, hvor man så tok bena fatt eller lot seg frakte pr. hest og vogn over Løvåsen til Meldal. På gården Løvås, ca. 12 km. fra stasjonen, var det opprettet kvarter, men det var ellers også mulig å få overnatting flere steder i Meldal, bl.a. på gården Grut. Herfra fulgte man så seterveien oppover langs Resa, og via Drugudal kom man endelig inn på seterveien fra Grindal innover mot Jøldalen.

Avstanden fra Hovin og inn til Trollheimshytta er nærmere 90 km., og TT var helt fra starten av klar over behovet for overnattingsmuligheter underveis dersom det overhodet skulle la seg gjøre å få etablert fotturisme i Trollheimen. Det ble derfor inngått kvarteravtaler med eierne av Vollansetra ved Jølvannet og Bågåvollsetra i Svartådalen, en ordning som til å begynne med fungerte bra, men

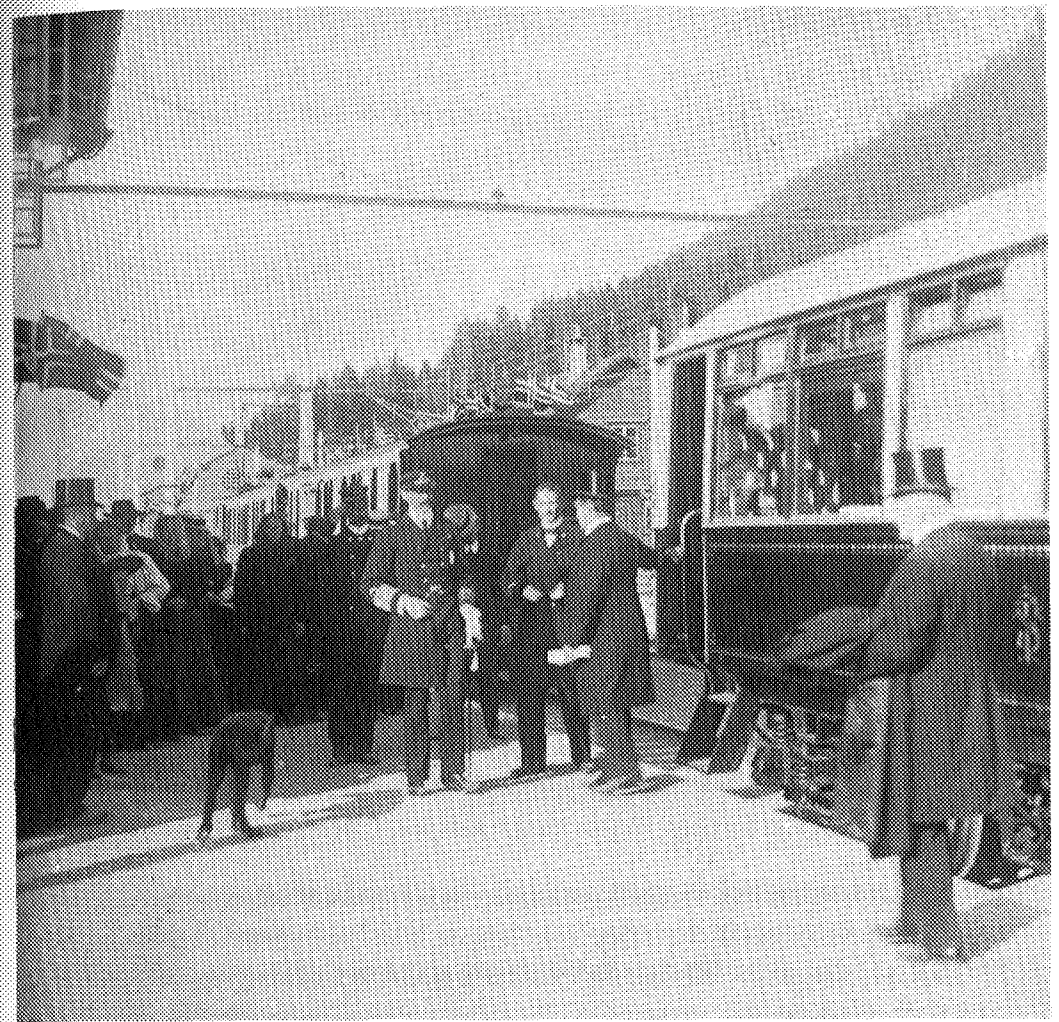
som ikke holdt mål lenger da trafikken etter hvert økte mer enn hva både husrom og hjerterom kunne tåle. Eieren av Bågåvollseter sa kort og godt i fra om at han ikke lenger ville ta imot turister, og en komité som ble nedsatt for å vurdere forholdene sa fra om at det på Vollanseter var så primitivt at stedet «ikke burde have turistforeningens stempel».

Dette var bakgrunnen for at den første Jøldalshytta, som heller ikke var noe annet enn et ombygget seterhus, så dagens lys i 1908. Og dette var altså samme år som Thamshavnbanen ble åpnet frem til Svorkmo. Samtidig åpnet «Chr. Salvesen & Chr. Thams' Communications Aktieselskab», som drev banen, også dampskipsrute mellom Trondheim og Thamshavn, og tilsammen førte dette til at adkomsten til Trollheimen nå ble langt lettere enn tidligere. I TTs årbok for 1908 heter det da også at «nu da denne baade bekvemme og langt kortere rute ind til Trolldheimen er aapent, er det vel litet sandsynlig at den lange og ensformige vei fra Hovin til Grut vil bli synderlig benyttet.»

Jøldalshytta ble en suksess for foreningen, med et besøk av 27 skiløpere i påsken og 70 fotturister i løpet av sommeren i sitt første år. Og besøkstallet fortsatte å stige jevnt og trutt i årene som fulgte. I 1912 var det 195 personer som besøkte hytta, og den var da allerede for liten. Det ble derfor besluttet å bygge en ny og større hytte, og dagens Jøldalshytte ble åpnet sommeren 1918.

Men så tilbake til Thamshavnbanen, som i hvert fall i sine første år hadde stor betydning for de som ville inn i Trollheimen. Bakgrunnen for at banen ble bygget var at det ved århundreskiftet var et sterkt økende behov for svovelkis i verden. Det ble på denne tiden bygget jernbaner fra eldgamle og nedlagte spanske kobbergruver ut til Middelhavet, slik at store mengder billig kis kunne leveres til både det europeiske og amerikanske marked for produksjon av svovelsyre. Eierne av kisforekomstene på Løkken, minister Chr. Thams på Orkanger og skipsreder Chr. Salvesen, som bodde i Leith i Skottland, var naturligvis klar over at skotske og engelske selskaper hadde tjent store penger på denne utnyttelsen av sine gamle interesser i Spania. Og nå slo den tanken dem at det ved å bygge en jernbane opp til de gamle kobbergruvene i Meldal, kunne la seg gjøre å sette i gang gruvedrift i større stil av kobberholdig svovelkis for eksport.

Prosjektet var ikke uten risiko. Man manglet nåtidens geofysiske måleinstrumenter og metoder for å kunne fastslå hvor mye malm som



Fra Thamshavnbanens åpning 10. juli 1908. Bildet er tatt på Thamshavn stasjon etter den offisielle åpningen med «kongevogna» opp til Svorkmo og tilbake igjen. Banen ble åpnet av Kong Haakon VII. Til høyre for Kongen, med en hånd på rekkverket, står minister Chr. Thams.

fantes i gruvene på Løkken, men Thams og Salvesen bestemte seg likevel for å slå til. Og lykken sto dem som vi vet bi - forekomstene av svovelkis på Løkken var langt større enn man dengang overhodet kunne tenke seg.

I 1898 ble så selskapet «Chr. Salvesen & Chr. Thams' Communications Aktieselskab» dannet for å ta hånd om byggingen og driften av banen. Aksjekapitalen var til å begynne med på 10.000 kroner, men det ble mens banen var under planlegging og bygging nødvendig med

flere kapitalutvidelser. Løkken-gruvenes eiere fra 1904, Orkla Grube-Aktiebolag, tegnet seg for storparten av den nye kapitalen og overtok etter hvert alle aksjene. Den siste kapitalutvidelsen fant sted i 1907, og siden da har kapitalen vært på 2 mill. kroner.

I de opprinnelige planene skulle banen gå fra Thamshavn til Svorkmo, dit kisen skulle fraktes med taubane. Men man fant snart ut at det var best å bygge jernbanen helt frem til Løkken. I 1904 fikk selskapet konsesjon på driften frem til Svorkmo, slik det var søkt om, og sommeren 1905 ble stikningsarbeidene gjennomført. 20. oktober samme år bestemte så styret seg for at banen skulle ha elektisk drift. Kraften skulle skaffes fra Skjenaldfossen kraftstasjon, som selskapet hadde påbegynt byggingen av samme sommer. Om banen i seg selv var et dristig foretagende, så var beslutningen om å drive den elektrisk ikke mindre modig. Med noen ganske få unntak var damp enerådende som fremdriftsmiddel for jernbanene over hele verden, og for de to vekselstrømdrevne jernbanene som ble åpnet på denne tiden forelå det overhodet ingen driftserfaringer. Man måtte derfor stole fullt og helt på egen dømmekraft. Det viste seg da også at Thamshavnbanen ble den første jernbane i verden som fikk brukbare og driftssikre vekselstrømlokomotiver. Det ene av lokomotivene fra 1908 eksisterer fortsatt, og er tenkt satt inn i driften av banen som turistbane.

10. juli 1908 ble Thamshavnbanen åpnet offisielt mellom Thamshavn og Svorkmo av H. M. Kong Haakon VII, som naturligvis kjørte i «Kongevogna» - et virkelig praktstykke av en salongvogn, som i likhet med de tre første lokomotivene var levert av det engelske selskapet «British Westinghouse Electric & Manufacturing Co., Ltd.» «Kongevogna» er den dag i dag Thamshavnbanens største attraksjon, som bare har vært framme ved spesielle anledninger og som nok må finne seg i et fortsatt inneliv i lok-stallen også etter at banen fra sommeren av åpnes for turistene.

Allerede i 1908 var sporet ført helt fram til Løkken, men strekningen mellom Svorkmo og Løkken var det ikke søkt konsesjon for, fordi banen her bare var tenkt brukt som industribane, mens den mellom Svorkmo og Thamshavn, også skulle frakte passasjerer og vanlig gods. Det viste seg imidlertid at seks kilometer jernbane, som er avstanden Svorkmo og Thamshavn også skulle frakte passasjerer og vanlig gods. Det viste seg imidlertid at seks kilometer jernbane,



Passasjer- og godstog trukket av elektrisk motorvogn i stigningene fra Svorkmo mot Løkken, hvor det nå skal bli turisttrafikk på Thamshavnbanen.

som er avstanden Svorkmo - Løkken, ifølge bestemmelsene krevde konsesjon uansett. Inntil alle formaliteter var ordnet også for denne strekningen, fikk selskapet midlertidig brukstillatelse, og 15. august 1910 kunne banen tas i bruk for alminnelig trafikk helt frem til Løkken.

Thamshavnbanen spilte i løpet av de 55 årene det var alminnelig trafikk på den en betydelig rolle i Orkdalen. Fra banen ble åpnet i 1908 og til passasjertrafikken ble innstilt i april 1963, reiste mer enn syv millioner personer med banen, og det ble i samme tidsrom fraktet noe slikt som en million tonn il- og fraktgods. Frem til også transporten med svovelkis ble stanset i mai 1974, ble det fra gruvene på Løkken sendt omtrent 20 millioner tonn kis med banen.

Thamshavnbanens Venner, som nå står bak planene om turistbane mellom Svorkmo og Løkken, tenker forøvrig å opprette et jernbanemuseum i tilknytning til gruvemuseet på Løkken, der forskjellige typer vogner og annet utstyr som har vært i bruk på banen

kan bli tatt vare på og vist frem for publikum. Det gjelder også forskjellige typer kisivogner, som det ennå er en del eksemplarer igjen av. Åpne godsvogner finnes det også noen av, mens alle de lukkede godsvognene er borte. Det finnes imidlertid ett understell av slike vogner, slik at det er mulig å rekonstruere en lukket godsvogn. Passasjervogner er det tre stykker igjen av (den fjerde og siste er gitt bort til Setesdalsbanen), og de vil nå bli pusset opp og satt i stand til turistbanetrafikken.

Når foreningen har valgt å drive turisttrafikken på strekningen Svorkmo - Løkken har det flere årsaker. For det første er denne strekningen det maksimale av hva en slik forening kan make å drive og holde istand. Dernest slipper man på denne strekningen planoverganger som det lenger ned i dalen etter hvert er blitt mange av, og som vil kreve sikringsanordninger ved ny drift, og endelig er denne øverste banestrekningen også jernbanemessig den mest interessante med en av de sterkeste stigninger på noen norsk jernbane, tunnel, krappe kurver og skjæringer. Alt i alt burde turen bli en opplevelse for mange, og for oss i Trondhjems Turistforening vil det sikkert bli interessant å kunne erfare hvordan våre forgjengere i Trollheimen tok seg frem når de skulle til fjells.

Kan Trondhjems Skiklub og TT samarbeide?

Av KÅRE A. THORSVIK

Den 27. januar 1984 runder Trondhjems Skiklub sine første 100 år, et jubileum - også med et klart kulturhistorisk tilsnitt - som vil bli behørig markert på flere måter.

Bl.a. er skiklubben til vinteren medarrangør av VM på ski for junior/nordiske grener. Dette mesterskapet har aldri tidligere blitt avvirket i Norge. Det vil gå av stabelen i første uke av februar, altså umiddelbart etter TSKs «bursdag» - og like før de olympiske leker tar til i Sarajevo i Jugoslavia.

Nå var ikke Trondhjems Skiklub, som navnet opprinnelig lød, strengt tatt noe nytt foretagende i 1884. Før den tiden, siden 1877, hadde Throndhjems Skiløperforening eksistert. Men det oppsto snart indre misnøye og splittelse innen denne foreningen, og den 7. desember 1883 kom tre skiinteresserte menn sammen for å stifte en ny forening - til Fremme af Skiløbning - i Trondheim. De tre var E. Jermstad, Carl Tellefsen og Martin Rustad, som altså i realiteten er TSKs historiske «fedre». Deres første felles oppgave var å tegne 20 medlemmer, slik at en konstituerende generalforsamling kunne avholdes. Fristen var 1. februar 1884. De klarte åpenbart sin oppgave - og hadde enda fire dager «til gode» da den nye klubben så dagens lys.

Throndhjems Skiløperforening fikk en kort eksistens. Den ble oppløst i 1887, etter bare 10 års virksomhet. Foreningens motto: Mod, Snaraadighet, Kraft ble overtatt av TSK - og finnes den dag i dag på skiklubbens festlige banner.

Trondhjems Skiklub er altså tre år eldre enn TT, og klubbene hadde i sine første decennier - i likhet med i dagens situasjon - mange