

Thamshavnbanen

FREDNINGSFORSLAG
Høringsrunde



Thamshavnbanen - Løkken Verk

2010



SØR-TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE

FORSLAG OM FREDNING AV THAMSHAVNBANEN I ORKDAL OG MELDAL KOMMUNER

HØRING – JAMFØR KULTURMINNELOVENS § 22.2

I medhold av lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, §§15 og 19, jamfør § 22, foreslår Sør-Trøndelag fylkeskommune å frede Thamshavnbanen i Orkdal og Meldal kommuner.

I "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" (NVP) er Thamshavnbanen med blant 6 baner i Norge som blir foreslått fredet og tilrettelagt for museal bruk. Ved videreføringen av denne planen fra Jernbaneverket vil den endelige planen få betegnelsen *Landsverneplan for jernbanen*", og der vil Thamshavnbanen inngå i delverneplanen "Fortid på skinner".

Utarbeiding av fredningsforslag og forvaltningsplan for Thamshavnbanen har gått parallelt og i nært samarbeid mellom Sør-Trøndelag fylkeskommune og Orkla Industrimuseum. For mer detaljert dokumentasjon om bane, tilhørende bygninger og arealer kan det derfor også vises til forvaltningsplanen med tilhørende vedlegg.

Omfanget av fredningen

Fredningen etter § 15 omfatter:

Banen fra Løkken Verk til Thamshavn, med kjøreledningsanlegg (KL-anlegg), bygningsanlegg tilhørende banen, tunnel i Klingliene, samt bruer, bekkekulverter, overganger, underganger og fegater, jamfør kart og bygningsoversikt. Bygninger som foreslås skal omfattes av fredningen, samsvarer med forvaltningsplanen. Total lengde for banen er 25 km, mens kjørbar lengde i dag er på 23 km.



Banen gjennom åpent jordbrukslandskap

Thamshavnbanens stasjonsbygninger ble produsert ved Strandheim Bruk på Orkanger. Dette bruket ble startet i 1890-årene av banens grunnlegger Christian Thams, for produksjon av ferdighus basert på eksport. De mindre stasjonsbygningene Bårdshaug, Fannrem, Solbusøy og Svorkmo ble utført i én etasje og med synlige tømmervegger, mens Orkanger og Thamshavn ble oppført i to etasjer og kledd med panel.

Fredningen av bygninger etter § 15

omfatter bygningenes eksteriør og interiør, og inkluderer da viktige elementer som planløsninger, overflatebehandling, materialbruk og detaljer som vinduer, dører, listverk og veggfast inventar.

Fredning etter § 19

omfatter arealer som er jernbanens grunn fra Thamshavn til Løkken Verk, avgrenset av Salvesen & Thams og ORKLA sine eiendomsgrenser. I dette inngår også arealer for den gamle jernbanetraséen rundt Klinghåmmår'n, Elkem Thamshavn Verks grunn ved Thamshavn stasjon, til og med det gamle jernbaneverkstedet, samt området opp til og ved kislasteanlegget på Løkken Verk. Fredet område ved Orkanger stasjon foreslås utvidet.

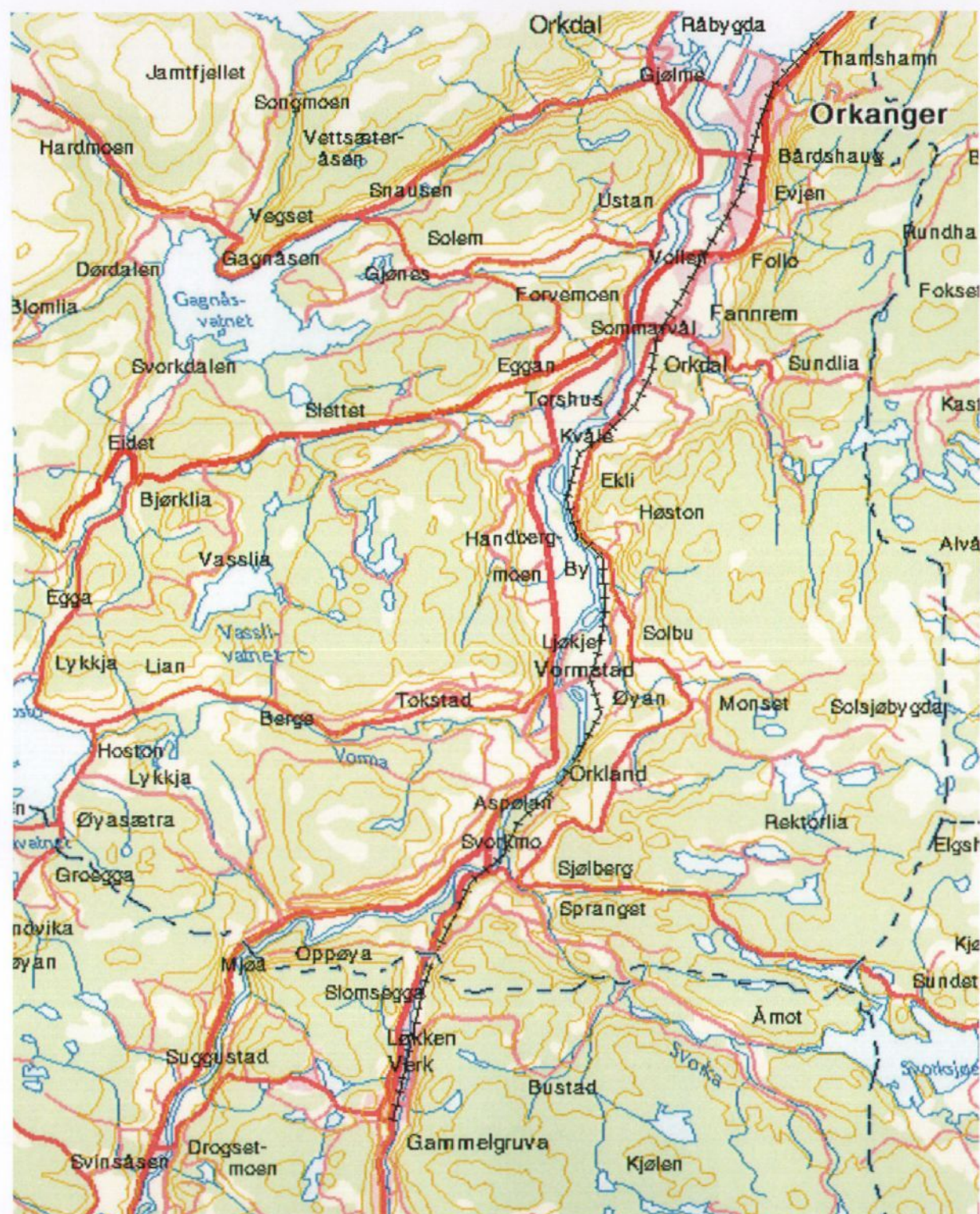
Dette er arealer som er viktige, både av hensyn til banen som kulturminne og på grunn av krav til sikkerhet for de deler av banen som til en hver tid er i drift, eller som forutsettes å komme i drift.

Thamshavnbanens tilhørende bygninger og det meste av arealene er samsvarende med det som inngår i forvaltningsplanen for banen.



Omformerstasjonen på Bårdshaug fra 1945 er fortsatt i bruk

Kart som viser banestrekningen fra Thamshavn til Løkken Verk:



Total strekning for banen var opprinnelig 25 km, kjørbare strekning nå er på 22 km.

Følgende bygninger inngår:

Sted	Bygn. nr.	Bygg/anlegg	Arkitekt	Bygg.år	Eier	Merknader
Thamshavn		Jernbaneverksted		1908	Elkem	Uten nr.
Thamshavn	1638001215	Stasjonsbygning	Finn Knudsen	1908	Elkem	Sefrak-reg.
Thamshavn	184072297	Lokomotivstall		1908	Elkem	
Orkanger	140647934	Transformatorhus		1908	S&T	
Orkanger	140647810	Stasjonsbygning	Finn Knudsen	1908	Olav Holding	Fredet 1997
Bårdshaug	184060205	Omformerstasjon		1918	S&T	
Bårdshaug	184060213	Omformerstasjon		1945	S&T	
Solbusøy	184040484	Redskapslager		Ca 1960	ORKLA	
Svorkmo	184035405	Pakkhus		1908	ORKLA	
Svorkmo	184035413	Transformatorhus		1908	S&T	
Svorkmo	184035391	Stasjonsbygning	Finn Knudsen	1908	ORKLA	
Svorkmo	184035162	Remisse		1908	ORKLA	
Svorkmo stasjon	Uten nr.	Dresin/redskap/do		1908	ORKLA	
Svorkmo stasjon	Uten nr.	Bu med spiserom		1908	ORKLA	Isolert
Svorkmo	Uten nr.	Dresinbu		1908	ORKLA	
Jordhusmoen	Uten nr.	Redskap-/dresinbu	"Salbergbua"	1908	privat	* 1
Øyum Nord	Uten nr.	Dresinbu/redskap	"Knudsenbua"	1908	ORKLA	** 2
Løkken Verk	183969935	Remisse	Finn Knudsen	1911	ORKLA	
Løkken Verk	183969315	Stasjonsbygning		1934	ORKLA	
Løkken Verk	183969323	Pakkhus/Fraktgods		1914	ORKLA	
Løkken Verk	183983059	Reservesilo			Staten	*** 3
Løkken Verk	183962876	Eksportkissilo		1913	Staten	
Løkken verk	183983040	Smeltekissilo		1931	Staten	

* 1: Banevokter Andreas Salberg.

** 2: Banevokter Knudsen

*** 3: I bruk fra like før til like etter 2. verdenskrig

Formålet med fredningen

Thamshavnbanen skal tas vare på og skjøttes, slik at den forsvarer å ha den plass og rolle blant fredete norske jernbaner som det er lagt opp til i *Nasjonal Verneplan for kulturminner i jernbanen* (NVP) i 2003, og som nå videreføres i "*Landsverneplan for jernbanen*". I denne beskrives og begrunnes verne vurderingen med at: *Thamshavnbanen, med sine 1000 mm mellom skinnene og elektrisk drift, er helt spesiell i norsk jernbanesammenheng, og at den som industrijernbane for Orkla Grube-Aktiebolag også representerer gründerperioden i norsk industrialisering tidlig på 1900-tallet. Banen var dessuten Norges første elektriske jernbane med offentlig trafikk, og den er nå verdens eldste eksisterende vekselstrømsbane. Svært mye av det gamle kontaktledningsanlegget er fortsatt i behold. Ellers ble banens stasjoner i sin samtid framhevet som inspirasjonskilde for nasjonal arkitektur.*

I NVP er det foreslått å få fredet seks norske baner. På forskjellige måter representerer disse banene spesielt viktige deler av norsk jernbanehistorie. For Thamshavnbanen gjelder dette bl.a. banens KL-anlegg. Dette er fra ca 1918 og det eldste bevarte i landet.

I fredningsformålet ligger klare ønsker om å rendyrke Thamshavnbanen. Dette skjer ved å ta vare på den infrastrukturen som eksisterer, og ved å fjerne elementer der det siden innføringen av driftshvilen i 1974 er benyttet andre typer materialer enn de opprinnelige. På denne måten gis Thamshavnbanen en rolle som et pionerprosjekt innen elektrisk banedrift, og den vil kunne framstå som et unikt og godt dokumentert jernbaneanlegg, med oppstart så tidlig som i 1908.

Fredningen skal sikre enkeltbygningene ut fra deres sammenheng og kulturhistoriske verdier knyttet til Thamshavnbanen som helhet.

Ved områdefredningen skal nødvendige arealer sikres, både av hensyn til miljø, sikkerhet og karakteren av baneføringen gjennom landskapet i Orkladalføret. I stasjonsområdene gjelder dette nødvendige arealer for å ta vare på miljøet i tilknytning til bygninger som inngår i fredningen.

Fredningsbestemmelser for Thamshavnbanen:

Fredningsbestemmelsene er fastsatt med hjemmel i kulturminnelovens §15 tredje ledd og §19 annet ledd, og gjelder i tillegg til kulturminnelovens bestemmelser om vedtaksfredete kulturminner.

Bestemmelser for selve banens infrastruktur, fredet etter §15:

1. *Det er ikke tillatt å rive eller flytte deler av anlegget, med mindre dette er i samsvar med vedtatt plan som er godkjent av kulturminnemyndighetene.*
2. *Det er ikke tillatt å bygge om eller endre anlegget som omfattes av fredningen, ut over det som går fram av godkjent forvaltningsplan. Så langt som mulig skal spor og kontaktledningsanlegg holdes, og i nødvendig grad tilbakeføres, slik det var da driftshvilen ble innført i 1974. Sporplaner i tilknytning til stasjonene tilbakeføres så langt som mulig slik de var da persontrafikken opphørte i 1963.*
3. *Vedlikeholdsarbeider på banen skal utføres på en slik måte at den kulturhistoriske verdien ikke forringes. Vedlikehold og reparasjoner skal skje med materialer og metoder i tråd med det tidsbilde som er lagt til grunn for banen, jmfør punkt 2.*
4. *Tilbakeføring av tidligere konstruksjoner kan gjennomføres under forutsetning av at de originale normaler og tradisjonelle materialer og faglige metoder benyttes ved rekonstruksjonen.*
5. *Tiltak som av sikkerhetshensyn må gjennomføres ved eventuelle nødssituasjoner, kan gjennomføres uten dispensasjon, men så langt som mulig ut fra hensyn til anleggets verneverdi. Eventuelle tiltak skal umiddelbart meldes til kulturminnemyndighetene.*
6. *Manifestet til Fedecrail, den internasjonale sammenslutningen av museums- og turistjernbaner, legges til grunn for ivaretaking av den historiske jernbaneinfrastruktur.*

Bestemmelser for bygninger, bruer, fegatekryss, underganger og tunnel, fredet etter §15:

7. *Det er ikke tillatt å skade, rive eller flytte bygninger, bruer og underganger eller deler av disse, unntatt når dette er ledd i plan som er godkjent av kulturminnemyndighetene.*
8. *Det er ikke tillatt å bygge om bygninger, bruer, fegatekryss, underganger eller tunnel.*
9. *Utskifting av komponenter, endring av overflater, eller annet arbeid som går ut over vanlig vedlikehold, er ikke tillatt.*
10. *Vedlikehold og istandsetting skal skje med tradisjonelle materialer og metoder, tilpasset bygningenes, bruens og undergangenenes egenart på en måte som ikke reduserer de arkitektoniske og kulturhistoriske verdier og kvaliteter.*

11. Tilbakeføring til tidligere utførelser kan foretas, dersom dette kan skje på sikkert dokumentert grunnlag, og etter godkjenning av kulturminnemyndighetene. Dette gjelder også tilflytting av bygninger.

12. Tiltak som av sikkerhetshensyn må gjennomføres ved eventuelle nødsituasjoner, kan gjennomføres uten dispensasjon, men så langt som mulig ut fra hensyn til anleggets verneverdi. Eventuelle tiltak skal umiddelbart meldes til kulturminnemyndighetene.

Bestemmelser for områder fredet etter §19:

13. Innenfor fredet område må det ikke settes i verk tiltak, eller bruksendringer, som kan forandre områdets karakter eller på annen måte motvirke formålet med fredningen. Dette gjelder alle former for bygging og inngrep i landskapet, unntatt når dette er ledd i plan som er godkjent av kulturminnemyndighetene.



Svorkmo stasjonsbygning 2009

Følger av fredningen

For behandlingen av fredete bygninger og anlegg, vises det til §§15a – 18, 19 og 21 i kulturminneloven og de ovenfor gitte fredningsbestemmelser.

Fredning medfører at det må søkes om tillatelse til å sette i gang alle typer tiltak som går ut over vanlig vedlikehold, jmfør kulturminnelovens §15a og §19 tredje ledd. Slik søknad sendes fylkeskommunen, som gjennom delegert myndighet fra Miljøverndepartementet

avgjør om tiltaket kan iverksettes, og eventuelle vilkår for dette i forhold til fredningen og fredningsbestemmelsene. Ved eventuell tvil om hva som inngår i vanlig vedlikehold, skal også fylkeskommunen kontaktes. Riksantikvaren er klageinstans for klage i slike saker.

Det grunnleggende prinsippet for vedlikehold av fredete bygninger og anlegg, er å bevare mest mulig av opprinnelige eller gamle elementer og detaljer. Vedlikehold skal skje i samsvar

med materialbruk, teknikk og utførelser på stedet, og for øvrig ut ifra det som fredningsbestemmelser og vedtatt forvaltningsplan tillater. Det kan her vises til Riksantikvarens informasjonsblader. Disse bladene er også tilgjengelig direkte på nettsidene www.riksantikvaren.no, eller via fylkeskommunens nettsider www.stfk.no.

Det er eier som har ansvaret for det løpende vedlikeholdet av fredete bygninger og anlegg, på samme måte som for bygninger og anlegg som ikke er fredet. Det er imidlertid anledning til å søke fylkeskommunen om tilskudd til vedlikehold og istandsettingsarbeider. Dersom det stilles krav i medhold av kulturminnelovens §15a som fordyrer arbeidene, så skal det kunne gis helt eller delvis økonomisk vederlag for utgiftsøkningen, jf. §15a annet ledd. I dag gir også Jernbaneverket betydelige tilskudd til vedlikehold av Thamshavnbanens bygninger og tilskudd til gjenoppbygging og istandsetting av infrastrukturen.

Bakgrunn for fredningssaken

Banen ble bygget i perioden 1905 – 1910, som industrijernbane for Orkla Grube-Aktiebolag på strekningen Løkken Verk – Thamshavn. Banen har en sporvidde på 1000 millimeter og den er basert på vekselstrømsdrift. Thamshavnbanen var Norges første elektriske jernbane da den ble åpnet i 1908, og den var samtidig blant de første baner i verden med vekselstrømsdrift. I dag er den *eldste gjenværende* med slik drift. Banen er således ikke bare av lokal og nasjonal, men også av global interesse. Kontaktledningsanlegget er fra rundt 1918, og det eldste i landet. Det er med bakgrunn bl.a. i dette at Thamshavnbanen ble foreslått for fredning i Jernbaneverkets "*Verneplan for kulturminner i jernbanen*" (2003), som én av seks norske baner.

ORKLA Industrimuseum ønsker å rendyrke Thamshavnbanen ved å ta vare på den infrastrukturen som eksisterer, og ved å ta bort elementer der det siden innføring av driftshvilen er benyttet andre typer materialer enn de opprinnelige. Thamshavnbanens infrastruktur er imidlertid ellers i stor grad autentisk, og slik den var da driftshvilen ble innført i 1974. På denne måten vil Thamshavnbanen kunne innta en rolle som et pionerprosjekt innen elektrisk banedrift, og den vil kunne framstå som et unikt og godt dokumentert jernbaneanlegg fra 1908.

I *Forvaltningsplanen* gis både en tilstandsbeskrivelse og forslag til mulige endringer og tilføyelser av anleggsmessig, sikkerhetsmessig og praktisk art, der hvor dagens situasjon avviker fra tilstanden i 1974. Det er derfor vektlagt at fredningsbestemmelsene skal gi nødvendig handlingsrom for å kunne følge opp hensikten med fredningen og den videre oppfølging av behovet for komplettering.

Thamshavnbanen har også vært brukt til persontrafikk og den var Norges første elektriske jernbane med offentlig trafikk. Banen har dermed en historie knyttet til utviklingen både av samfunnene ved endestoppene Løkken Verk og Thamshavn, og for stasjonsstedene langs banen. Dette gjelder i første rekke Svorkmo, Bårdshaug og Orkanger.

Banen ble nedlagt for allmenn trafikk i 1963, mens kistransporten fortsatte til 1974. Allerede i 1983 ble strekningen Svorkmo - Løkken gjenåpnet som museumsjernbane. I 1986 ble strekningen utvidet til Solbusøy, i 1990 til Fannrem, og i 2001 til Bårdshaug som er nordre endestopp i dag.



Thamshavnbanens endestopp i nord er i dag ved Bårdshaug

Lokalisering, eiendomsforhold og reguleringsmessig status

Thamshavnbanen ble bygget for Orkla Grube-Aktiebolag, for transport fra gruveområdet oppe ved Løkken Verk, i Meldal kommune, og ned til Thamshavn, ved Orkdalsfjorden i Orkdal kommune. Banen går dermed gjennom landskapet i to kommuner, med ca 4 km i Meldal og ca 21 km i Orkdal.

Grunnarealer for banen følger eiendomsgrensene til selskapene *ORKLA, Salvesen & Thams og Elkem Thamshavn Verk* ved Thamshavn stasjon. I dette inngår også den gamle jernbanetraséen rundt Klinghåmmår'n sør for Svorkmo. Området ved kislasteanlegget på Løkken Verk er hjemfaldt til *Staten*.

Infrastruktur med alle tilhørende innretninger, inkludert nye spor på Løkken stasjon, tilhører Thamshavnbanen.

Eierskap til bygninger går fram av oversikten for bygninger som inngår i fredningen. Arealer i tilknytning til disse tilhører de respektive eiere.

Thamshavnbanen er regulert til bevaring på hele strekningen på ca 4 km i Meldal kommune. I Orkdal kommune er den i kommuneplanens arealdel (2007) vedtatt båndlagt etter Plan- og bygningsloven for strekningen på ca 3 km fra Thamshavn til Bårdshaug, og for resten av banen på ca 18 km, opp til grense mot Meldal kommune, er den foreslått båndlagt for fredning etter kulturminneloven.

Beskrivelse av anlegget

Historikk og data om kulturminnet Thamshavnbanen:

Thamshavnbanen som kulturminne, og miljøverdier knyttet til denne, er fylldig omtalt og presentert i utredningen *Thamshavnbanen – nasjonalt kulturminne og attraksjon*. Utredningen bygger på Jernbaneverkets forslag i *Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen* (NVP), og deres tilråding om fredning av Thamshavnbanen. Fredningsaken er derfor en oppfølging og videreføring av NVP, med utgangspunkt i utredningens konklusjoner. Utredningen har vært politisk behandlet i begge kommuner og i fylkeskommunen, og de respektive vedtak er tatt inn i utredningen, sammen med andre uttalelser fra høringen.

Thamshavnbanens lengde, fra Thamshavn til Løkken Verk er oppgitt til 25,2 km og med en høgdeforskjell på 160,7 m.

Maksimal stigning er på 44 ‰ (i tunnelen i Klingliene) og en minste kurveradius på 70 m.

Det er kun ei større bru på banestrekningen, den er på 16 meter og går over Svorka. De høge underliggende bjelkene er uvanlige og spesielt verneverdige som konstruksjon. Ellers er det flere korte bjelkebruer over vegfar, der frihøgde gjerne er malt direkte på brukaret. Brukarene er ellers tidlige eksempel på bruk av betong i norsk jernbanebygging. I tillegg finnes flere bekkelulverter og gangpassasjer som er bygget som hvelv, med ulike sammensetninger av stein og betong.



Lengste jernbjelkebru for Thamshavnbanen er over elva Svorka

Tekniske data:

Sporvidde er 1000 mm. Skinner på 35 kg/m på tresviller, vesentlig med spikerfeste. Elektrisitet med spenning på 6600 V, 25 Hz. Største hastighet er 60 km/t. Banen får i dag strøm fra omformerstasjonen på Bårdshaug fra 1945. Det elektriske anlegget er levert av britiske Westinghouse i 1907 og er i tilnærmet opprinnelig stand.

Lokomotivene som benyttes i persontogene i dag er de samme som i ulike perioder også trakk kistogene.



Jernbaneundergang i Klingliene

Historiske milepeler for banen:

- Åpnet i 1908: Thamshavn - Svorkmo
- Åpnet i 1910: Svorkmo - Løkken Verk
- 1963: Nedlagt for allmenn trafikk
- 1974: Kistransporten innstilt
- 1983: Svorkmo - Løkken Verk gjenopprettet som museumsbane
- 1990: Gjenåpnet nordover til Fannrem som museumsbane
- 2001: Gjenåpnet nordover til Bårdshaug som museumsbane

Thamshavnbanen ble bygget som kisbane, men utviklingen etter driftsstansen i 1974 har slettet ganske mange spor etter det opprinnelige formålet. Produksjonen ved Løkken Verk ble lagt om, og da jernbanetransporten opphørte fra 1974 var transportbehovet redusert fra ca 300.000 til ca 30.000 tonn. Transporten ble fra da av overført til lastebiler.

Lasteanleggene på Løkken Verk og på Thamshavn ble bygget om og tilpasset de nye produktene. Dette medførte bl.a. at skinnegangen ved laste- og losseanleggene ble fjernet. Resten av banen ble derimot liggende urørt. På Thamshavn ble det ført opp et nytt lagerbygg, dels på bekostning av de gamle kissiloene. Senere har skinnegangen på det såkalte øvre plan på Thamshavn, der kistogene ble tømt, blitt fjernet og sporene tatt i bruk som vei. Det samme skjedde i området sør for kissiloene på Løkken Verk, der skiftesporene ble fjernet. I dag er det derfor lite som minner om jernbanetransport ved banens lastestasjon på Løkken Verk, bortsett

fra kissiloene. På Thamshavn har losseanlegget fått nye funksjoner etter at gruvedrifta opphørte i 1987, og hele kontaktledningsanlegget på den ca 3 km lange strekningen opp til Bårdshaug ble fjernet.



Kissiloene på Løkken Verk

Nye tiltak etter 1974:

For å opprettholde trafikken i museumsbaneperioden, har det etter 1974 vært nødvendig å supplere sporsystemet. Dette gjelder i første rekke nytt spor med kontaktledning ved utløpet fra Svorkmo kraftverk, nytt spor 2 med kontaktledning på Fannrem stasjon, nytt spor 2 med kontaktledning på Svorkmo stasjon, nye spor 1 og 2 med kontaktledning på Løkken, nytt spor med kontaktledning inn i utstillingshall på Løkken, forlengelse av spor inn til svingskiven på Løkken stasjon og veksler med 3 sidespor på Langengmoen. Ny jernbaneundergang for biltrafikk og fotgjengere ved Svorkmo stasjon er gjennomført av Vegvesenet, av hensyn til tømmertransport og behovet for større høgde.

Banens omgivelser – landskap og bygningsmiljø.

Thamshavnbanen går gjennom et variert landskap. Her er både jordbruks- og skoglandskap og tettbebyggelse. De første 2 kilometrene nordover fra Løkken stasjon er preget av tettbebyggelse, mens resten av strekningen i Meldal kommune, til grense mot Orkdal, er jordbruksland, skog og spredt bosetting.

I Orkdal kommune går banen, fra grensen mot Meldal og til Svorkmo, gjennom et brattlendt og skogkledd terreng. På denne strekningen finnes også banens eneste tunnel på 150 meters

lengde, gjennom Klinghåmmår'n. Tunnelen ble laget av tyskerne under 2.verdenskrig, for å unngå de ekstra krappe kurvene i Klingliene. Ved dette ble maksimal stigning på banen skjerpet fra 40 til 44 ‰, men dette hadde liten betydning, fordi kistogene på returen fra Thamshavn gikk uten last. Tunnelen er en ekstra krevende del av banen vedlikeholdsmessig, på grunn av dårlig fjell og lekkasjer. Dette gjør også at strekningen fra Løkken Verk til Svorkmo jernbaneteknisk sett er den mest utfordrende, men samtidig også mest spennende og interessante.



Klinghåmmår'n – Den gamle banetraséen tar av til venstre for tunnelinngangen

Den gamle banetraséen rundt Klinghåmmår'n er fortsatt tilgjengelig og kan erstatte tunnelstrekningen, fordi banen i framtida vil være for persontransport.

Svorkmo stasjon er det mest intakte stasjonsanlegget på Thamshavnbanen. Her finnes fortsatt både stasjonsbygning, godshus, vognremisse, dressinbu, banevokterbu og transformatorhus. Det eneste som mangler, i forhold til situasjonen i 1908, er priveten. Denne eksisterer imidlertid fortsatt som uthus på Follo og dermed mulig å kunne tilbakeføre. Bygningsmiljøet ellers i dette stasjonsområdet vurderes som så viktig at det må følges opp videre gjennom en planprosess ved bruk av Plan- og bygningslovens muligheter.

Områdene i Orkdal kommune sør for Blåsmo ved Fannrem, er regulert til landbruk, natur og friluftsområder og områder med spredt bosetting. Noen mindre områder er uregulert.

Strekningen fra Fannrem til Thamshavn, på ca 7 km, er omkranset av tettbebyggelse. Dette er med på å forklare banens medvirkning til den langstrakte tettstedsstrukturen her.

På Fannrem stasjon er det oppført ny stasjonsbygning, som kopi av den originale som ble flyttet til stasjonsområdet på Løkken Verk i 1985. Originalen er i bruk som restaurant.

Bårdshaug stasjonsbygning ble i 1967 gitt som gave til Bårdshaug Herregård. Den er idag del av hotellet og uaktuell for tilbakeflytting. Det inngikk i planene for jubileumsåret 2008 å

rekonstruere miljøet ved Bårdshaug stasjon, med stasjonsbygning og do-anlegg. Dette er nå gjennomført og vil ha vesentlig verdi for banen som aktivt kulturminne. De to omformerstasjonene fra 1918 og 1945 ved Bårdshaug stasjon, er spesielt verdifulle for det historiske miljøet der. Det er nå bare den fra 1945 som er i bruk som omformer.



Transformatorhus nord for Orkanger stasjon

På strekningen mellom Bårdshaug og Thamshavn ligger Orkanger stasjon som ble fredet i 1997. Stasjonen inngikk i Riksantikvarens fredningsprosjekt for norske jernbanestasjoner.

Områder og miljøer i tilknytning til Orkanger stasjon, Strandheim og Dampmaskinhuset er viktige med tanke på videreføring av hensikten med fredning av Thamshavnbanen, ut fra den store og rike kulturhistoriske sammenheng banen er en del av. Disse områdene og miljøene må derfor vurderes med tanke på bevaring ut fra de muligheter Plan- og bygningsloven gir for sikring av kulturhistoriske verdier.

På Thamshavn er fortsatt ganske mange av de opprinnelige bygningene i behold. Disse eies i dag av Elkem, Thamshavn Verk. I dette miljøet finnes både stasjonsbygning, jernbaneverksted, lokomotivstall og verkets gamle administrasjonsbygning.

Fylkeskommunens vurdering av kulturminnet - begrunnelse for fredningsforslaget

Thamshavnbanen er et mangfoldig, historiefortellende kulturminne. Banen har opplagt hatt stor betydning for utviklingen av virksomhet og bosetting i store deler av Orkladalføret, fra tidlig på 1900-tallet. I tillegg representerer banen en type anlegg som er valgt ut til å inngå blant de som Jernbaneverket har anbefalt sikret som nasjonale kulturminner. Banen var landets første elektriske jernbane med offentlig trafikk, i tillegg til å være industribane, og den er verdens eldste eksisterende vekselstrømsbane. Med sine 1000 mm mellom skinnene, og elektrisk drift, er Thamshavnbanen helt spesiell i norsk jernbanesammenheng.



Lokomotivstall på Thamshavn

I en kulturminnefaglig vurdering inngår ulike delverdier som kan summeres til en samlet verneverdi for vedkommende kulturminne. I summen verneverdi kan derfor inngå egenskaper som sjeldenhet, representativitet, autenticitet, alder, homogenitet, variasjon, historisk kildeverdi, identitets- og symbolverdi, miljøverdi, kunstnerisk verdi eller bruksverdi.

Representativitet:

Thamshavnbanen er valgt ut som ett av seks objekter som anbefales for fredning (kategori A) i *Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen*. Dette har sin bakgrunn i en rekke kvaliteter, ut fra vurderinger i forhold til de nevnte delverdier.

I Jernbaneverkets verneplanen har Thamshavnbanen fått plass som representant for historie knyttet til viktige industri- og samfunnshistoriske hendelser, i tillegg til at den har vært i bruk til persontrafikk. Samtidig representerer den teknisk infrastruktur som man ikke finner på det øvrige jernbanenettet i Norge.

Geografisk har Thamshavnbanen fått den æren å representere de nordlige landsdeler i utvalget av banestrekninger for det nasjonale vernet. Når det gjelder normalspor, så er Thamshavnbanen med på å representere normalt spor klasse II.

Kilde/Autenticitet:

Begrepet autenticitet må alltid relateres til noe. Her kommer inn dimensjoner både angående tid, rom og funksjon. Når autenticitet vurderes, så er materialers levetid en vesentlig faktor. Et anlegg som har vært i bruk lenge vil ofte være preget av det, og det er ofte spor både etter slitasje, endringer og tilføyelser. Slike konstruksjoner er forgjengelige, uansett materialtype, og må repareres eller erstattes med nye materialer av samme type. Men autenticiteten kan opprettholdes som form og/eller som teknikk. Iblant vil en allikevel kunne stå overfor spørsmålet om å ta vare på et bilde slik ettertida har tolket det.

Thamshavnbanen er i ”*Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen*” tilrådet fredet ved bruk av kulturminneloven, på grunn av høy autentisk verdi for banen og banens anlegg. Bestående anlegg og konstruksjoner dokumenterer dette klart. Autentisitet, kunnskapsverdi og historisk kildeverdi er sider av samme sak. En kopi kan derfor aldri gi den samme informasjon for ettertida som originalen gjør, om hvordan gjenstanden opprinnelig ble laget, eller hvordan den har blitt brukt og forandret opp gjennom tidene.

De operative kunnskaps- og erfaringsbasene som driftsmiljøene ved museumsbanene representerer, er viktige når det gjelder bevaring og formidling av jernbanehistorien, og de bidrar til at rullende materiell og utgått infrastruktur blir tatt vare på og vedlikeholdt. Ved dette kan tidligere generasjoners ferdigheter i klassisk jernbanefag, fra manuelt jernbanevedlikehold til togdrift og sikkerhetstjeneste, bli videreført.



Kryss med lys- og lydsignal

Vern av rullende materiell inngår ikke i mandatet for verneplanen, men for et jernbanekulturminnes autentisitet er dette viktige elementer både som kilde til kunnskap og som grunnlag for opplevelse. På Thamshavnbanen har man svært mye av det originale rullende materiellet bevart, og dette kan oppleves både som en del av driften av jernbanen og i museets utstillinger. Her er bevart både lokomotiver, motorvogn og originale personvogner og utstyr for kistransport.

Spesielt bør nevnes den elektriske motorsalongvogna, *Kongevogna* fra 1908, og at to av de første vekselstrømsdrevne lokomotivene fortsatt er i bruk i museumsformidlingen. I tillegg kommer en rekke annet originalt materiell, både som hver for seg og til sammen er med på å skape et helt spesielt kulturmiljø.



Stasjonsbygningen på Løkken - kontoret

Sammenheng/Miljø:

Det har alltid vært et nært samspill mellom landskap, naturressurser og det menneskeskapt miljøet. Menneskene har gjennom sin påvirkning videreutviklet og endret det opprinnelige landskapet. I vår tid kan dette skje svært raskt, og viktige sammenhenger og fortellende spor kan tilsvarende lett bli visket ut. I planleggingen er det derfor viktig å ha med seg kulturminner og kulturmiljøer som kontinuitet i det fysiske miljøet, som viktige bidrag til å kunne skape stedskarakter og tilhørighet.

Kulturminnene gir variasjon og kontraster i omgivelsene og synliggjør at disse alltid har forandret seg. De viser ikke bare stedets egenart, men også påvirkning, sammenheng og fellesskap på tvers av geografiske og kulturelle grenser.

I den nasjonale verneplanen er Thamshavnbanen vurdert til å være et viktig monument over norsk industrialisering og regnes for å være en foregangsbane når det gjelder elektrisk drift.

Thamshavnbanen bidrar sterkt til å gi Orkladalføret et variert og innholdsrikt kulturlandskap. Den historiske dimensjonen ved Thamshavnbanen er med på å forklare viktige utviklingstrekk i dalføret, og bidrar dermed til vesentlig større innsikt og forståelse av hvorfor og hvordan dalen og tettstedene er slik de framstår i dag.

Thamshavnbanen står sterkt i folks bevissthet i dalføret. Lokalbefolkning deltar gjennom venneforeninger aktivt for å ivareta og fremme kulturminnernes posisjon. Thamshavnbanen har også i mange år stått sentralt i den lokalhistoriske delen av undervisningen ved skolene, både i nærmiljøet og for skoler som ligger andre steder enn i Orkladalføret. Ved Orkla Industrimuseum har de besøkende tilgang til Thamshavnbanen som ett av tilbudene. På grunn av sin originalitet er Thamshavnbanen i tillegg kjent langt ut over Norges landegrenser.



Tog på Thamshavnbanen følges med stor oppmerksomhet og interesse

Positive og kvalitativt verdifulle opplevelser knyttet til kulturminner og kulturmiljøer lar seg ikke måle som verdier omsatt til en pengesum. Men vi vet at slike opplevelser kan gi betydelige positive effekter for helse og miljø, og dermed trivsel.

Fysisk tilstand:

Thamshavnbanen har, som allerede nevnt, et autentisitetensnivå som i kulturminnesammenheng er uvanlig stort. Men banen må betegnes som et komplisert kulturminne å ivareta, ut fra omfang og struktur. Her vil driften av jernbanen være en viktig del av bevaringsarbeidet. Som ledd i dette vil bl.a. den formidlingen Orkla Industrimuseum driver i forhold til sitt publikum være av stor betydning, fordi det her skapes kunnskap og forståelse for kulturminnet og historien omkring det hos folk. Ved å opprettholde målet om drift av banen, kan en få vist fram kulturminnet på mest mulig autentisk måte, og dermed ha mulighet for å oppleve dette i forhold til andre former for bevaring. Det er mange tegn på at slike former for vern vil bli mer fokusert på i framtida.

I planene for komplettering av banen vil det ligge inne både kortsiktige og mer langsiktige tiltak. Tilrettelegging og gjenskaping av banestrekningen fram til Thamshavn, som endestasjon for banen, må sikres som en framtidig mulighet. Gjenværende infrastruktur på denne strekningen vil det da være viktig å kunne bygge videre på. En første etappe i dette kompletteringsarbeidet vil være å få Orkanger stasjon som endestopp i nord.

For å drifte Thamshavnbanen på mest mulig autentiske måte, er det en forutsetning at slitedeler kan skiftes, både på spor, ledninger og materiell. Slike tiltak følger da de vanlige prinsipper for godt antikvarisk vernearbeid, i samsvar med vedtatt forvaltningsplan.



Thamshavn stasjon og havneanlegg ved Orkdalsfjorden

Identitet/Symbol:

For folk i dalføret står Thamshavnbanen som symbol på et samfunn i industriell utvikling, både i forhold til Thamsfamiliens historie i dalføret, med Strandheim Bruk, Bårdshaug Herregård, gruvedrift på Løkken Verk og som Norges første elektriske jernbane. Thamshavnbanen er et meget markant kulturminne i dalføret og det er flere generasjoner som fortsatt husker at banen var i drift.

Som industribane for Orkla- Grube Aktiebolag representerer Thamshavnbanen gründerperioden i norsk industrialisering tidlig på 1900-tallet, og den ble også i sin samtid regnet for å være en foregangsbane når det gjelder elektrisk drift. Dette kom fram bl.a. i åpningstalen som Chr. Thams holdt til kong Haakon i 1908, der han stilte til disposisjon for Staten selskapets erfaringer angående elektrisk banedrift og bruk av enfaset vekselstrøm.

Det er dessuten knyttet spesielle historiske hendinger til Thamshavnbanen. Den første sabotasjeaksjonen på norsk jord under 2.verdenskrig skjedde på Thamshavnbanen, da omformerstasjonen på Bårdshaug ble sprengt i mai 1942. Også banens lokomotiver ble ødelagt og det måtte rekvireres trekkraft fra Tyskland og Frankrike for å holde transporten i gang.

Andre verdenskrig står i en særstilling når det gjelder historiefortelling her i landet. Dette gjelder også for folk i Orkladalføret. Sabotasjeaksjonene på Thamshavnbanen er fortsatt av stor betydning for mange og en viktig del av deres historietradisjon.

Thamshavnbanen står ellers sterkt i folks bevissthet når det gjelder transport og mobilitet for lokalbefolkningen, med frakt nedover og oppover dalen, og dampskipstrafikken mellom Orkanger og Trondheim.

Det er derfor grunn til å kunne si at Thamshavnbanen er med på å fortelle om overgangen til en ny tid, med industrialisering og modernitet, og det på en formidabel måte!



Dresinbu med redskapslager og utedo. Svorkmo stasjonsområde

Arkitektonisk/Kunstnerisk kvalitet:

I Jernbaneverkets vurderinger har det vært viktig å ivareta noen av de endestasjonene som fortsatt finnes. Thamshavnbanen har intakte stasjoner i begge ender. Det vil derfor være viktig å ta vare på både Løkken og Thamshavn stasjoner og stasjonsområder. Thamshavnbanen har dessuten god representasjon med hensyn til mellomstasjoner. Blant disse er Orkanger stasjon, som allerede er fredet, og Svorkmo stasjonsområde som har et svært autentisk preg. Dette området er tidligere gitt vernestatus i *Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen*.

Thamshavnbanens bygninger ble produsert ved Strandheim Bruk på Orkanger. Arkitekten Christian Thams var utdannet i Sveits. Han overtok ved sin hjemkomst farens sagbruk Strandheim på Orkanger, og han startet i 1890-årene produksjon av ferdighus basert på eksport. Han var en pioner også på dette området.

Finn Ivar Andreas Knudsen (1864-1911) var arkitekt for Thamshavnbanens stasjonsbygninger. Han var elev av NSB-arkitekt Balthazar Lange. Hans bygninger er typiske representanter for trebygninger i nasjonalromantisk stil, tegnet i et krysningspunkt mellom dragestil, jugend, og nasjonal nybarokk. De mindre stasjonene, på Bårdshaug, Fannrem, Solbusøy og Svorkmo, ble utført i synlig tømmer og hadde utstikkende tak og utkragete,

svungne nôv. De større bygningene, på Thamshavn og Orkanger, ble panelkledd og hadde inntrukne svalganger, søyler og stolper, ut fra forbilder hentet fra eldre, norsk byggetradisjon.



Svorkmo stasjonsområde

Disse bygningene ble i sin samtid framhevet som inspirasjonskilde for en rekke bygninger tegnet i den nye stilen. Fremst rager Orkanger stasjonsbygning, denne peker fram mot den mer klassiske stilretningen som skulle komme til å kjennetegne 1910- og 1920-årenes jernbanearkitektur.



Thamshavn stasjonsbygning

Konklusjon:

Thamshavnbanens mange kvaliteter vil bare kunne sikres bra nok ved fredning etter kulturminneloven. Anlegget vurderes derfor som klart fredningsverdig. Det er av nasjonal interesse å få sikret Thamshavnbanen for ettertida ved fredning etter kulturminneloven.

I samsvar med kulturminnelovens § 22.2 kunngjøres at fredningsforslaget legges ut til offentlig høring, med eget varsel til høringsinstanser og direkte berørte eiere. Etter lovens § 22.3 skal forslaget, vedlagt eventuelle innkomne merknader og kommentarer, legges fram for kommunal vurdering (kommunestyret). Så snart høringsperioden er ute, vil derfor saken bli oversendt kommunen på nytt, slik at kommunestyrets uttalelse kan foreligge snarest mulig etter dette.

Høringsuttalelsene og kommunestyrets behandling vil deretter bli innarbeidet som del av fredningssaken, før den avsluttende behandlingen i fylkeskommunen, og oversendelse av saken til Riksantikvaren for vurdering og vedtak.

For høringsuttalelsene er det satt **frist til 30. juni 2010.**

Nærmere opplysninger kan fås ved henvendelse til Sør-Trøndelag fylkeskommune, Erling Skakkesgt. 14, tlf. 73866000, eller ved å gå inn på fylkeskommunens nettsider: www.stfk.no.

Fredningsforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn i rådhuset i Orkdal kommune, i rådhuset i Meldal kommune og i Fylkeshuset, Erling Skakkes gt.14, Trondheim.