

OR K L A B A N E N .

Historikk.

Det er no snart 50 år siden den såkalte Orklabane første gang ble behandlet i Stortinget. ~~1898~~ [1898] ble ~~det~~ gitt en bevilling til undersøkelse av Orkladalslinjen som en del av stambanen over Dovre. Året etter ble det gitt en bevilling til undersøkelse av en sidelinje fra Orkladalen til Surnadal. For stambanen over Dovre forelå det to alternativer, Størenalternativet og Orkladalsalternativet. Etter Størenalternativet skulle banen gå fra Domås over Opdal - Berkåk - Soknedal til Støren, mens den etter Orkladalsalternativet skulle gå fra Indset gjennom herredene Rennebu, Meldal, Orkland, Orkdal, Orkanger, Børse, Buvik, Leinstrand fram til Heimdal for der å støte til banen Støren - Trondheim. Etter Orkladalsalternativet ble ~~en~~ strekningen Trondheim - Oslo 28 km. lenger ~~enn~~ over Støren og omkostningene kr. 4.6 mill. større. Reisetiden ville etter Orkladalsalternativet bli 18 minutter mere for sydgående og 34 minutter for nordgående tog.

Til tross for de viktige argumenter som både i og utenfor Stortinget ble anført til fordel for Orkladalsalternativet, ble resultatet som bekjent at Størenalternativet seiret. Det kan imidlertid ha sin interesse å sitere litt av de uttalelser som falt under stortingsdebatten i 1908, og da vesentlig fra hold som holdt på Størenalternativet. Mowinckel (Bergen) som var ordfører for det flertall i komiteen som holdt på sistnemnte alternativ, uttalte således bl.a.: ".... Vi indrømmer og erkjender fuldt vel at Orkladalens store bygder nok kan fortjene sin jernbane, men vi mener at det bør blive fremtidens sag at løse dette spørsmål.



Orkladalen har jo, det véd vi, fået en ganske vesentlig forbedring av sine kommunikasjoner ved den private elektriske bane for gods og passagerer, der åbnes idag. Jeg mener at Orkladalen i den trygt kan se en begynnelse til en linje der i sin tid vil føres frem som sidelinje til Dovrebannen. ---" Likeså sier statsråd Ihlen, som også stemte for Størenealternativet: "----, og jeg indrømmer at det distrikt (Orkladalen) er så stort og mægtigt at de trenger en jernbane og at det er berettiget at de får sin jernbane der. ---"

I sitt ~~utmerkede og grundige~~ innlegg for Orkladalsalternativet siterer Wolden (Orkedal) hva jernbanestyrelsen uttalte i forbindelse med maltransport etc. Sitatet lyder: "Efter hvad der således foreligger, må man komme til det resultat at en Orkladalsbane for en utvikling av bergverksdriften fra de omhandlede kjendte grubefelter i det hele taget vil byde på gunstigere betingelser end en Dovrebane om Støren, og da Orkladalsbanen tillige vilde berøre væsentlig bedre befolkede distrikter end en Dovrebane, nemlig Orkedalen, Meldalen og Rennebu, og videre gjennom en fremtidig Surendalsbane vilde komme i udmerket forbindelse med den overveiende del av Nordmøre, synes det utvilsomt at meget større merkantile og driftstekniske interesser knytter seg til en Orkladalsbane."

I henhold til de uttalelser som ovenfor er sitert, kunne en vente at Orklabanespørsmålet måtte komme opp igjen snarest, og det ble da også i årene framover arbeidet med saken, inntil den i 1925 får sin neste offisielle behandling og da i form av en bane Svorkmo - Berkåk. En siterer hva den forsterkede jernbanekomite i sin innstilling uttaler: "Komiteen slutter seg enstemmig til hovedstyrets og departementets forslag om å vedta Orklabanen i første byggeperiode. Komiteen er nemlig enig i hovedstyrets uttalelse, at denne bane vil trekke ny trafikk til Dovrebanen samtidig som den vil tilgodese

distrikter med betydelige jordbruksinteresser og større bergverksvirksomhet, likesom den vil komme ikke ubetydelige fiskeridistrikter tilgode. De omhandlede distrikter ligger no nokså avstengt med hensyn til forbindelsen sydover. Det gjelder her distrikter med en relativt talrig befolkning og gode utviklingsmuligheter også for trafikken på Dovrebanen. Anlegg av denne bane faller efter hovedstyrets skrivelse av 28 august 1923 også i tråd med de almindelige grunnsetninger, som man mener bør følges ved en trafikkmessig sett planmessig videre utbygning av det bestående jernbanenett."

Den 17 november 1923 besluttet Stortinget med 116 mot 23 stemmer å bygge banen Svorkmo - Berkåk. Samtidig besluttet imidlertid også Stortinget enstemmig: "Ved behandling av de endelige planer for de under I omhandlede anlegg skal opptas til utredning og avgjørelse spørsmålet om anvendelse av autobildrift istedenfor jernbane, hvor der kan bli spørsmål derom av hensyn til påregnelig trafikk og forholdene forøvrig." ----
Orklabanen hørte til "de under I omhandlede anlegg".

Da det drog ut med realisasjonen av jernbaneplanen Svorkmo - Berkåk, tok de interesserte kommuner i 1935 opp spørsmålet om som en kompensasjon for utsettelsen med bygging av jernbanen å få en andel av de 15 millioner kroner som på dette tidspunkt var foreslått å skulle anvendes til utbedring av landets bilveier. Henstillingen fra de interesserte kommuner ble sendt gjennom hr. fylkesmannen i Sør-Trøndelag. I brev fra Arbeidsdepartementet til hr. fylkesmannen i Sør-Trøndelag av 15 januar 1936 blir det imidlertid gjort oppmerksom på at departementet ikke finner å kunne oppta noe forslag om kompensasjon for en utsettelse med jernbanebyggingen. Det arbeidsutvalg som de interesserte kommuner hadde nedsatt, fikk i det hele tatt under sine konferanser med statsmyndighetene det bestemte inntrykk at noen andel i de omskrevne 15 mill. kroner bare kunne

påregnes hvis kravet om jernbane ble frafalt.

Både i 1937 og 1938 behandlet Sør-Trøndelag fylkesting saken, og begge år ble der av fylkestinget vedtatt at der henstilles til statsmaktene at undersøkelserne for såvel bygging av en Orklabane som en kompensasjon i vegbygging fremmes så hurtig som mulig og at der gies særskilt bevilgning hertil."

Arbeidsdepartementet fant på grunnlag av innhentede uttalelser, vesentlig fra Hovedstyret for Statsbanene, ikke tilstrekkelig grunn til å foreta nærmere undersøkelser og beregninger vedrørende jernbanen Berkåk - Svorkmo, og henstillet i skriv av 23 desember 1938 til hr. fylkesmannen i Sør-Trøndelag å legge saken fram for fylkestinget, idet departementet antyder at det kompensasjonsbeløp som det eventuelt kan bli tale om, hvis fylkestinget uttaler at banen Berkåk - Svorkmo bør utgå av jernbaneplanen av 1923, ansettes til 5 millioner kroner og forutsettes i første rekke anvendt på strekningen Berkåk - Svorkmo.

Saken ble av fylkesmannen i Sør-Trøndelag forelagt de interesserte kommuner. Det ble stor strid om hvorvidt banekravet skulle oppgis mot kompensasjon i vegger. Alle kommuner fastholdt banekravet. Endel av dem krevte subsidiært kompensasjon i vegger.

Sør-Trøndelag fylkesting behandlet så saken i 1939 og gjorde den 4 april samme år med 46 mot 8 stemmer sådant vedtak:

"Fylkestinget uttaler seg for at jernbaneforbinnelsen Berkåk - Svorkmo går ut av jernbaneplanen av 1923 og erstattet med et av statsmaktene fastsatt kompensasjonsbeløp som brukes til bygging av vegger.

Fylkestinget mener at kompensasjonsbeløpet må settes til minst 8 millioner kroner. Når kravet om bane frafalles, bør distriktet bli tilgodesett med bilruter for personer og godsbefordring og med takster som ikke ligger over statsbanenes gods- og

persontakster."

Saken er ikke senere forelagt Stortinget, og jernbanen Berkåk - Svorkmo er således ikke utgått av jernbaneplanen av 1923.

Under krigen ble det i Orkladalføret i stillhet nedsatt en nemnd som skulle arbeide bl.a. for etter krigen pånytt å ta opp arbeidet om bygging av en Orklabane. Denne nemnd gjorde etter frigjøringa vedtak om å rette en henvendelse til samtlige direkte interesserte kommuner med anmodning om å reise krav om bygging av en jernbane gjennom Orkladalføret, ikke bare på den av Stortinget i 1923 vedtatte strekning Berkåk - Svorkmo, men bygging av en jernbane Berkåk - Thamshavn - Melhus, eventuelt Heimdal.

Henvendelsen ble rettet til alle kommuner hvor banen Berkåk - Melhus etter planen skulle passere. Samtlige herredsstyrer besluttet enstemmig å kreve jernbanen bygget.

Sør-Trøndelag fylkesting behandlet saken i møte 7/6.46, hvor det enstemmig ble gjort slikt vedtak:

1. Kravet om bygging av Orklabanan opprettholdes.
2. Fylkestinget anmoder statsmyndighetene om å få undersøkt og beregnet en breisporst jernbane Berkåk-Thamshavn-Melhus.
3. Fylkesutvalget gis fullmakt til å garantere for distriktsbidrag til bygging av Orklabanan, eventuelt til å omfatte bygging av breisporst bare Melhus-Thamshavn-Berkåk mot tilfredsstillende ordning av bidrag fra de direkte interesserte kommuner."

Etter de planer som var lagt fram for Stortinget i 1908, var omkostningene med banen etter Orkladalsalternativet beregnet til kr. 21.6 mill. kroner. Anleggsomkostningene for strekningen Berkåk - Svorkmo var i 1923 anslått til kr. 19.4 mill.

Noen nøyaktig beregning over hva det vil

koste å bygge banen etter dagens priser, foreligger ikke.

I samband med kravet om bygging av Statens jernverk på Orkanger gav distriktssjef Bj. Nyhus v/Statsbanene, Trondheim distrikt på anmodning av Trøndelagskomiteen for jernverket en utredning om en jernbane Berkåk - Thamshavn - Melhus. Med distrikts-sjefens tillatelse gjengir en her hva han anførte angående en slik bane i sitt brev til komiteen av 4 oktober 1945:

" Jernverksaken. Jernbaneforbindelser.

Av de prosjekter som har vært på tale og som har interesse for et eventuelt jernverk ved Orkanger kan følgende ha aktualitet:

Orklabanen. (Berkåk-Svorkmo, 57 km. Berkåk-Thamshavn, 76 km.)

Se St.prp. 117 1922, side 34-36. Innst. SLXXX 1923, side 147-163.

Stortinget besluttet vedtagelsen av en plan for fortsatt jernbanebygging i møter 17-22 november 1923. Herunder ble der også besluttet å medta i planen "En Orklabane: Berkåk-Svorkmo". Der ble intet uttalt i beslutningen om banens utstyr eller sporvidde, men det framlagte overslag bygget på normalt spor. Jernbanekomiteen uttalte at den "antar at den private Thamshavnbane i sin tid bør innløses, men spørsmålet kan ikke avgjøres no. Komiteen forutsetter imidlertid at spørsmålet forelegges utredet i forbindelse med planene for Orklabanen. Spørsmålet om banens ombygging kan selv sagt heller ikke fattes beslutning om no ----".

Forutsetningene for det framlagte overslag var foruten normal sporvidde Berkåk-Svorkmo en skinnevekt av 25 kg. på denne strekning. På den nedenforliggende privatbane var det forutsatt tresporet drift og 30 kg. skinnevekt. Herved skulle man unngå å omlegge kistransporten fra Løkken, hvor det var ned til 60 m. radius på den øverste strekning. Det var iøvrig regnet med 250 m. minimalradius.

Under disse forutsetninger var overslaget beregnet til Berkåk-Thamshavn 76,28 km., omkostningsoverslag inklusive 50 % konjunkturtillegg kr. 19.392.600.- eller altså kr. 255.000.- pr. km. Heri var ikke beregnet ekspropriasjon av den private bane.

De oppstilte forutsetninger svarer ikke lenger til dagens krav. Man bør no regne med en minste

kurveradius på 300 m. og med en skinnevekt av 49 kg/m,

Den nemnte stortingsbeslutning er jo et viktig moment til fordel for jernbanen fra Berkåk sammenliknet med andre alternativer. Imidlertid er det i proposisjonen tatt visse forbehold om at anlegg etter planen ikke må iverksettes uten at spørsmålet er tatt opp til nærmere overveielse (se st.prp. 117 om anlegg av nye jernbaner, side 95).

Thamshavn-Heimdal. Se st.prp. 1, hovedpost VIII A, kap. 3 for 1900-1901. (Angående jernbaneundersøkelser.) Side 19-26.

For en forbindelseslinje mellom Størenbanen og Orkedalsbanen foreligger en undersøkelse av strekningen Heimdal-Gulosen-Buviken-Børsa-Viggen-Orkedalsøren. Oveislaget stiller seg således (1923): Heimdal-Orkedalsøren, 32 km. a ca. 261.000.- kr. 8.370.000.-,

Alternativ over Hølonda fra Melhus. Se st.prp. 1/1923, hovedpost X, kap. 3, side 9.

Dette sistnemnte alternativ ble forkastet av Hovedstyret og Departementet.

Imidlertid synes Melhus å være et naturlig utgangspunkt for en bane til Buvik og Orkdalsøra og utpeker seg som et fordelaktigere utgangspunkt enn Heimdal ved sin beliggenhet lavt nede, utmerkede stigningsforhold for en bane om Øysanden og muligheter for en hensiktsmessig stasjon ved Melhus med adgang til framtidig utvidelse.

enn
Omkostningene blir også noe mindre/for en bane fra Heimdal som blir ca. 2 km. lengere.

Den korteste linje fås ved å gå fra Melhus over høydedraget direkte til Buvik med sterkt opptrekk fra begge sider, men foruten mindre heldige stigningsforhold, må det regnes med en meget lang tunnel - 1,5 km. eller mer- antakelig delvis i leire.

Det kunne være grunn til å foreta en nøyaktig undersøkelse av denne den korteste linje, men det vil kreve flere måneders arbeid. Lettere og mer naturlig synes det å være å gå over Øysanden. Lendet fram til Buvik er her i det vesentligste meget billig, frasett et tungt parti med en rekke tunneller like før man når Buvik.

I henhold til det oppdrag jeg fikk av Trøndelagskomiteen har jeg latt utarbeide overslag og planer for følgende prosjekter:

1.
2. En bredsporet jernbane fra Melhus til Orkanger, lengde 21,98 km.
Totalsum kr. 17.336.000.-.

3. En bredsporet jernbane Melhus-Berkåk, lengde 104,22 km.
T o t a l s u m kr. 45.960.000.--.
4. Sidespor fra Thamshavnbanens km. 2,9 til påtenkt jernverkstomt samt 3-ekkinnet spor fra ca. km. 0,2 til km. 2,9.
T o t a l s u m kr. 2.120.000.--.

Enhetsprisene er søkt lagt så nær som mulig opp til priser i 1938/39.

For jord er regnet	kr.	5.00	pr. m ³ .
" fjell	"	15.00	" "
" tunnel i fjell	"	1.000.00	pr. l.m.
" " i jord	"	5.000.00	" " "
" murverk fra	"	60.00	til kr.90 pr.m. ³
" ballastmur	"	6.00	pr. l.m.
" stembekledning	"	8.00	til kr.20 pr.m. ³ .
" stikkrenner	"	100.00	" "450 pr.l.m.
" grøfter	"	2.00	" " 3 pr.l.m.

Prisene på o v e r b y g n i n g vil gå fram av de detaljerte oppstillinger som ligger ved.

F o r t e l e g r a f er det regnet med 2 koppertrådlinjer og en jerntråmlinje samt nødvendig utstyr på stasjonene.

F o r g j e r d e r er regnet vanlig tvunnet trådgerde kr. 5.50 pr. l.m.

R u l l e n d e m a t e r i e l l er regnet etter kr. 30.-- pr. km. linje.

Det sier seg selv at man i et overslag som ikke er bygget på en gjennomgående undersøkelse og detaljestikking for en stor del må ta til hjelp erfaring og skjønn. En må derfor ta forbehold med hensyn til overslagets nøyaktighet, likesom det må regnes med et større beløp om det blir foretatt forandringer med Thamshavnbanens kurvatur eller tracé.

Ad I.

Ad II. Linjens føring og de planlagte stasjoner vil i store trekk fremgå av vedliggende kart i 1 : 50.000, hvor projektet er inntegnet med rødt. Gaula krysses i bro på 160 m. lengde ved Jaktøya.

For strekningen Melhus-Grensen Meieri ved Øysanden er overslaget skjønnsmessig basert på befaring og på foreliggende kart 1 : 25000. Fra Grensen meieri til Orkanger og videre til Rennebu foreligger det en jernbaneundersøkelse fra 1900. Prisene i dette overslag er korrigert i

1939. Undersøkelsen har regnet med 25 kg. skinner, en minste kurveradius av 250 m. og største stigning på 20 o/oo (bare opp til Berkåk).

Man har nå regnet med 49 kg. skinner, minste kurveradius 300 m. Største stigning på banen er forutsatt 10 o/oo. Orkanger er tenkt som endestasjon og utstyrt med nødvendige 3 skinnede spor samt svingskive.

Linjen er med rødt tegnet inn på vedliggende kart i 1 : 50.000.

Ad III. Linjen fra Orkanger og til Svorkmo faller sammen med Thamshavnbanen som på denne strekning er forutsatt utstyrt som treskinnet bane med bibehold av den ene 35 kg. skinne. Ellers er det regnet med ny overbygging av 49 kg. skinner med bøyplelater.

Staten må i tilfelle innløse Thamshavnbanen Thamshavn-Svorkmo. Noen sum for innløsning er ikke tatt med i overslaget.

Linjens foring til Svorkmo vil frangå av karter i 1 : 50.000. Dessverre foreligger ikke karter i den nålestokk videre opp til Berkåk, så her må man nøye seg med de alminnelige rektangelkartet i 1 : 100.000. Det forutsettes at stigningen fra Rennbu stasjon opp til Berkåk ikke blir over 18 o/oo som for Dovrebanen.

Ad IV.

Da jernbanen ved elektrisering av Dovrebanen formenes å være interessert i kraftleveranse fra Auraanlegget, har jeg underhånden forespurt elektro-sjefen ved Hovedstyret for Statsbanene om hvor stor kraftmengde det kunne dreie seg om.

I brev av 13 august har jeg mottatt følgende svar:

"Under henvisning til De. telefonsamtale med E.sjefen meddeles at det for eventuell kraftleveranse fra Aura antakelig bør kunne regnes med leveranse til omformerstasjoner ved Dombås, Opdal og Verna. Sistnevnte forutsetter elektrifisering av Raumabanen. Hvorvidt Aura også kan tenkes levere kraft til en omformerstasjon ved Støren, vil avhenge av det trefasenett som blir bygget.

Settes enfaseforbruket til 80.000 kWh/km.

fåes:

Dombås:	80.000 kWh/km.	120	-	9.60	mill.	kWh.
Opdal:	"	"	76	-	6.08	"
Verna:	"	"	79	-	6.32	"

Sum 22.00 mill. kWh.

Som største momentane spissbelastning på 16 kV enfasesiden kan regnes med ca. 11.500 kW.

Regnes med en virkningsgrad av ca. 80 % på kWh og ca. 85 % på kW spiss, blir forbruket på trefasesiden ca. 27.5 mill. kWh og den momentane spissbelastning ca. 13.500 kW.

Disse oppgaver må betraktes som ontrentlige og uforbindlige og gjelder for felles måling av kraftforbruket. Tilkommet også matning ved Støren antas kWh-forbruket på trefasesiden å øke til 38 mill. kWh og den momentane spissbelastning til 16.500 kWh."

Hvis det i første omgang blir tale om bare en jernbaneforbinneelse til Orkanger, altså enten over Berkåk eller over Melhus, menes forbindelsesbanen Melhus-Orkanger å burde komme i første rekke.

Ved vurderingen av denne jernbaneforbinneelse Melhus-Orkanger kan også pekes på den interesse som Pienes Kornmølle i Buvik har av denne jernbaneforbinneelse.

På foranledning har I.C. Piene & Sønn A/S gitt følgende foreløbige oppgaver angående transportkvantum til og fra Buvik:

"For oppgave over inngående last til Buvik er man avhengig av de forskjellige års kornavlinger. Mengden varierer, men vi må vel regne med at det fortsatt vil bli gitt støtte til norsk kornavling og muligens øket støtte. Vi kan vel derfor trygt regne med at korntilførselen vil dreie seg om 8 a 10 tusen tonn. Herav vil en større del komme fra Hedenarksdistriktet, resten fra Nord- og Sør-Trøndelag.

For utgående gods vil det i første rekke dreie seg om ca. 7000 tonn mel og avfallsmel som rent ordinært kan sendes ned jernbane fra Buvik. Dette er tidligere praktisert således at det som skal sydover har vært ekspedert fra Melhus, det som skal nordover har vært ekspedert fra Trondheim. I fremtiden skulle således alt kunne ekspederes fra Buvik, dersom banen Orkanger-Melhus blir bygget.

En vesentlig del av vårt mel blir idag fraktet med lektre fra Buvik til Trondheim. Hvis banen blir bygget, er det et stort spørsmål om ikke alt mel til Trondheim by og mel som i alle tilfelle må sendes til Trondheim for der å onlastes i de mindre fjordbåter som ikke har anledning til å anløpe Buvik, også kan sendes ned jernbanen. Dette kvantum dreier seg antakeligvis om ca. 15 tusen tonn. Man skulle således kunne regne med en trafikk utgående fra Buvik på ca. 20 a 25 tusen tonn, og en inngående til Buvik på ca. 8 a 10 tusen tonn.

Skal inidertid alt oglet sendes med jernbanen, forutsetter dette at det kan treffes en spesiell fraktordning for det nels vedkommende som kun skal forsendes distansen Buvik-Trondheim, og at vi kan disponere et tilstrekkelig lagerrom i direkte forbindelse med jernbanespor her i Trondheim, helst beliggende i nærheten av indre kanalhavn. Man må også ha i erindring at det er muligheter og planer for ytterligere utvidelse av bedriften i Buvik som vil føre til økt transportmengde, men når dette spørsmål blir tatt opp, kan vi på det noverende tidspunkt intet si. De første år blir det vel i alle fall intet foretatt."



Etter distriktssjefens overslag vil en bredsporet jernbane Melhus-Berkåk, lengde 104.22 km. og bygget på enhetspriser så rar som mulig opp til prisnivået i 1938/39, komme på kr. 45.960.000.-. Innløsning av den private jernbane Thamshavn-Lokken Verk, som tilhører Chr. Salvesen & Chr. Thams Communications-Aktieselskap, var ikke medtatt i overslaget.

Distriktssjef Nyhus har forøvrig forbehold med hensyn til overslagets nøyaktighet, da det ikke er bygget på en gjennomgående undersøkelse og detaljstikking.

Noen driftsmessig beregning av banen har distriktssjefen ikke foretatt.

Etter de driftsøkonomiske beregninger som forelå da Stortinget behandlet saka i 1923, var driftetapet i alt beregnet til kr. 99.000.-. Beregningen var da bare foretatt for strekningen Berkåk - Svorkmo, mens Thamshavnbanen, som trafikkmessig sett er langt viktigere, ikke var med. Befolkning og næringsliv:

En jernbane Berkåk - Thamshavn - Melhus (ev. Heimdal) vil gå gjennom herredene Rennebu, Meldal, Orkland, Orkdal, Orkanger, Børsa, Suvik og Melhus. I tilfelle banen føres til Heimdal i stedet for Melhus, vil den også komme til å gå gjennom Leinstrand. Disse herreder hører til de rikeste og beste i Sør-Trøndelag fylke.

En telling pr. 1/1.46 i forbindelse med utdeling av rasjoneringskort viste at det samlede folketall i disse herreder var 25865, som fordelte seg på de enkelte herreder slik:

Rennebu	2691
Meldal	5600
Orkland	1896
Orkdal	4448
Orkanger	2650
Børsa	1610
Suvik	1070
Melhus	3200
Leinstrand	2700

Distrikter i Sør-Trøndelag som trafikk-
messig støter til Orkladalføret er Hemnedistriktet med
herredene Hemne, Vinje, Heim og Snillfjord. Folketall
pr. 1/1.46 i dette område var 5295. Hertil kommer
Geitastrand, og når vegen Orkdal - Agdenes blir ferdig,
vil trafikken fra herredene ^{Geitastrand} Lensvik og Agdenes for en
stor del gå til Orkdal. Trafikken fra Skaun vil gå til
Børse. Folketallet i disse herreder er tilsammen
4283. Fra Sør-Trøndelag vil således ialt vel 35.000
mennesker direkte trafikkmessig egne til en jernbane
Berkåk - Thamshavn - Mellan (Hes-dal). Hertil kommer
så endel av Nordmøre, nemlig herredene Rindal og
Surnadal med de nærmeste bygder som har sin vesentligste
trafikk over til Trøndelag. Forårlig regnet vil folke-
tallet i dette område utgjøre ca. 5.000. En må vel også
med en viss sikkerhet kunne gå ut fra at når det blir
bygget en tidsmessig veg fra Ellandsjøen til Hemne
og veger på Hitra og Frøya, vil trafikken fra disse
øyer i øket utstrekning komme til å gå over Orkdal. Fra
fastlandet over fjorden til Hitra er det bare ca.
4 - 5 km. Når vegnettets på begge sider blir bygget ut,
synes det naturlig at en riksveg blir satt i gang her,
og en rask og lettvint forbindelse med jernbanen i
Orkladalføret oppnåes. Alt i alt vil en jernbane
gjennom Orkladalføret få direkte betydning for minst
50.000 mennesker.

Næringsveger.

a. Jordbruken.

Sør-Trøndelag fylke er et av de beste
jordbruksfylker i landet, og de herreder jernbanen
kommer til å gå gjennom, herer som før nemnt til de
rikeste og beste i fylket. Jordbrukstillingen i 1939
viste at jordbruksarealet og bruken av dette var: (Jord-
brukstallene m.m. som følger, er gjengitt etter fag-
assistent Bernt Sirums utredning til Trøndelagskomiteen
for jernverket).

//	Jordbruksareal ialt	Derav dyrka
Orkanger	1.585	1.442
Orkdal	30.191	25.203
Orkland	17.618	14.400
Meldal	28.827	22.332
Rennebu	28.304	16.869
Skaun	17.642	13.094
Børsa	13.499	13.004
Geitastrand	<u>3.649</u>	<u>2.624</u>
	<u>138.315</u>	<u>108.968</u>

% åpen åker: ca. 27.5 %.

Antall gårdsbruk over 5 dekar dyrka jord: 1992.

Kornproduksjonen:

De beste kornavlsbygder er Orkdal, Orkland og Meldal, men også de andre har normalt overskudd av korn. Etter middelsårs avkastning kan kornavlingen settes til ca. 4.870 tonn for alle kornslag. For hele fylket ca. 27.000 tonn for alle kornslag.

Potetavlen:

Beregnet avl av poteter i Orkdalsdistriktet for 1939 var ca. 6000 tonn, mot for hele fylket ca. 42.600 tonn.

Grønnsakavlen:

Grønnsaksarealet var i 1944 ca. 210 dekar. Grønnsaksproduksjonen er dog sterkt avhengig av avsetningsvilkårene og kan hurtig økes etter markedets behov.

Husdyrholdet pr. 20 juni 1939.

	Hester ialt	Mjølke- kyr	Storfe ialt	Sauer	Geiter	Svin	Høns voksne
Orkanger	25	92	158	33		29	91
Orkdal	595	1841	3409	3628	90	714	4374
Orkland	403	1151	2093	2089	32	335	2973
Meldal	581	2244	4130	3542	120	704	2197
Rennebu	478	2123	3950	4994	267	251	1375
Skaun	305	1152	1886	1896	3	204	1758
Børsa	301	993	1673	1683	7	241	2702
Geitastrand	76	272	487	1090	0	99	861
Sum	2764	9868	17786	18955	535	2577	16331
Fylket	14825	55730	96554	109798	16466	14148	126670

Melkproduksjonen:

Den overveiende del av storfebestanden i Orkdalsdistriktet hører til Rødt trønderfe. Rennebu har Sidet trønderfe og Meldal begge raser. Reknes med en middels årlig melkproduksjon pr. ku av 1800 kg., kommer en opp i en produksjon av ca. 18 mill. kg. melk årlig. For hele fylket skulle produksjonen bli bortimot 100 mill. kg. melk årlig.

Ifølge melding fra Trøndelag Melksentral var innveiet mengde melk i 1939 i Orkdalsdistriktet 8.3 mill. kg. Dertil kommer en del smørleveranse til smørlag.

Reknes med normalt forbruk av melk, smør og ost, skulle distriktets melkproduksjon strekke til for et innbyggertall på over 20.000 ut over de som nå bor der.

Kjøttproduksjonen:

Beregnet produksjon av hestekjøtt (1939)	30 tonn årlig
" " " storfekjøtt "	600 " "
" " " sauekjøtt "	600 " "
" " " geitekjøtt "	25 " "
Ialt kjøttproduksjon Orkdalsdistriktet	815 tonn årlig
Ialt kjøttproduksjon for hele fylket	4.500 tonn årlig

Fleskproduksjonen:

Beregnet produksjon av flesk for 1939:

Orkdalsdistriktet	300 tonn årlig
Hele fylket	1.640 tonn årlig

Etter vanlig forbruk skulle både kjøtt- og fleskproduksjonen i Orkdalsdistriktet strekke til for en økning i folketallet på bortimot 20.000.

Eggproduksjonens

Reknes med 6.5 kg. egg årlig pr. høne, skulle eggproduksjonen i distriktet bli ca. 100 tonn årlig, mot hele fylket ca. 780 tonn.

Ullproduksjonen:

Reknes med 1.5 kg. ull årlig pr. sau etter bestanden pr. 20 juni 1939, skulle ullproduksjonen i distriktet bli ca. 28 tonn mot hele fylkets ca. 168 tonn årlig.

Dyrkingsmulighetene i Orkdalsdistriktet:

Siden staten i begynnelsen av 1920-årene tok til med å yte bidrag til nydyrking av jord og reising av nye bruk, er det dyrka areal betydelig øket i fylket. Men det er enda store arealer dyrkbar udyrka jord igjen også i Orkdalsdistriktet.

	Dyrkbart udyrka areal i 1939.		Nydyrka med statsbidrag i tiden 1918 - 44. Dekar
	Ved bruk som er med utenom i tellinga disse Dekar	På felter Dekar	
Orkanger	97		10
Orkdal	8868	3280	3800
Orkland	3842	1330	1500
Meldal	3918	10850	2450
Rennebu	23719	14850	3800
Skaun	3279	1200	1850
Børsa	1304	1000	1000
Geitstrand	986	520	270
Sum Orkdalsdistriktet	46013	33030	14700
Sør-Trøndelag fylke	328975	181738	117850

Det ligger således store arealer dyrkbar ydyrka jord i disse bygdene, og en kan rekne med betydelige utvidelsesmuligheter i jordbruket. Det er likeledes ikke tvil om at distriktet ved å få en by i sin nærhet, vil få bedre avsetningsmuligheter for sine produkter, og dette vil påskynde både utvidelsen av eldre bruk ved nydyrking og reising av nye bruk."

Det ligger således store arealer dyrkbar udyrket jord i de distrikter hvor Orklabanen skal gå. Et av de større bureisningsfelt som kan nemnes, er Nerskogfeltet i Rennebu. Dette vil gi plass for en rekke bruk.

På grunnlag av de oppgaver som foran er oppgitt, må en kunne slå fast at Orkladalførets bygder står langt fram på jordbrukets område. En utvikling er imidlertid avhengig av avsetningsmuligheter og pris. Dette er igjen avhengig av gode kommunikasjoner.

b. Skogbruk.

Fylkesskogmester Olav Ofigsbø har i skriv av 9 november 1946 til fylkesmannen i Sør-Trøndelag avgitt en uttalelse om en jernbanes betydning for skogbruket i Orkladalføret. Skrivet gjengis her i sin helhet:

"Jernbane Berkåk-Orkanger-Melhus (Nypan eller Heimdal) og betydningen av denne bane for skogbruket i det distrikt den vil berøre.

I vedlagte statistiske oversikt er skogarealet for hele Rennebu herred medtatt, skjønt den største del av herredet til og med Berkåk for forsendelse av skogprodukter allerede nå som heretter vil søke til den bane som går gjennom denne del av herredet (Dovrebanen). Til gjengjeld har en andre herreder som Geitastrand og Rindal, hvor den nye bane vil få betydning for skogbruket innen disse bygder.

Etter Landskogtakseringen og Skogbruks-tellingens oppgaver av 1928 har de oppregnede herreder en årlig barskogtilvekst av 51.600 m³. Det samlede hjemmeforbruk gagnvirke av bartre var 7.100 m³. Hertil kommer 11.700 m³ som gikk til brensel. Trekkes dette hjemmeforbruk fra, får en igjen 32.600 m³. Fraktet med jernbane tilsvarende dette ca. 2.200 jernbanevognslaster eller vel 7 vognslaster pr. dag (helligdage unntatt).

For lauvtrevirke har en ikke statistisk materiale for å sette opp tilsvarende oppgaver. En kan ikke her bygge på areal lauvskog som for barskogen. En betydelig del av lauvskogen står innblandet i barskogen. Da en bare har samlet kubikkmasse og tilvekst lauvskog for hele fylket, uten fordeling på det enkelte herred, kan nevnte oppgaver ikke oppstilles. Etter skogbrukstellingen har de anførte 8 herreder en samlet lauvskogavvirkning (til brensel og gagnvirke) av 25.100 m³.

I krigsårene leverte disse bygder betydelige mengder ved som gikk til Trondheim og byggebeltet her. Med jernbane gjennom distriktet ville inntransporten bli både sikrere og billigere. Det ville visselig ført til adskillig større vedleveranser, selv om tilgangen på arbeidshjelp hemmet veddriftene.

Det blir nå gjort stor propaganda for bruk av norsk brensel for å spare import og bruk av valuta. Flere ting tyder på at dette syn blir knesatt av myndighetene og søkt gjennomført. Dette skulle føre til at flere av disse bygder, særlig Rennebu, Meldal, Skaun og Rindal, årligars vil sende betydelige vedmengder til byen, dersom denne jernbane kom. En slik større og årviss vedtransport vil skaffe betydelig arbeidsbeskjeftigelse og øket inntekt både i bygdene og for jernbanen. Jeg vil spesielt nevne at de store vedskogstrekninger i Nørskogområdet og traktene mot Ilfjellet i Rennebu, mot Resfjellet i Meldal og vedskogstrekninger i Rindal, nærmest ligger lik vedreservoarer som bare i krisetider blir nyttet. Ellers blir meget ved her stående å råtne på roten.

Fra gammel tid ble så og si alt salgs-

tømmer i distriktene her kjørt på vassdraget og fløtet ned til sjøen til foredling og utførsel. Nå er dette endret. I den siste mannsalder er det rundt omkring i fylket bygget så mange mindre sagbruk av henimot 3/4 av årets salgstømmer blir foredlet på disse bondesagbrukene. I Gauln er fløtningen opphørt. I Nidelvassdraget fløtes bare til Selbusjøen. Samme utvikling har vi også i snøvassdragene. I Orkla fløtes der enda. Men fordi nye av tømmeret nå foredles på sagbruk i bygdene oppover vassdraget, er fløtningstømmermengden skrumpet inn.

Hovedårsaken til denne utvikling er den at trelastfirmaene i egeninteresse holdt en unaturlig låg pris på tømmer framdrøvet til vassdraget. Prisen lå således betydelig under den pris som betaltes for tilsvarende tømmer på Østlandet. Det har gjennom lang tid vært arbeidet med å få utlignet det urettferdige prisleie. Dette er delvis lykkedes siste år. Foruten at skog-eierne ved egen foredling av salgstømmeret har bragt utbytte av tømmeret - skogen - opp, har denne sagbruks-virksonhet skaffet arbeidsgrunnlag og fortjeneste til arbeidsfolk i bygdene.

Jo bedre kommunikasjonene i distriktet blir, jo sikrere og billigere en kan få det foredledde produkt fraktet fram til omsetningsmarkedet, dess bedre grunnlag har en for videre utvikling av en slik foredling av skogens produkt ute i distriktet.

Med en jernbane gjennom Orkladalforet risikerer en kanskje at fløtningen i Orkla blir nedlagt. Fra en side sett kan dette beklages, fordi fløtningen i et gunstig vassdrag er et billig transportmiddel, når det sees bort fra svinn og andre ufordeler. Regnes svinn under fløtning, overliggering av tømmeret i vassdraget, arbeidsfortjeneste for den enkelte tømmerier og for distriktet ved foredlingen med, vil forholdet bli et annet. Etter min formening er det ikke tvil om at skogene med en jernbane gjennom distriktet vil øke betydelig i verdi for den enkelte og for samfundet, både ved bedre omsetning og bedre utnyttelse av alt skogsvirke - fra ved til det foredledde produkt - og særlig ved at en slik forbedring av kommunikasjonene vil være et av grunnlagene for mer rasjonell skjøtsel av skogen og utnyttelse av virket.

Det er jo først og framst det økonomiske utbytte skogen gir som danner grunnlaget for innføring av mere intensiv skjøtsel og drift. Dette vil i store trekk si stadig øket anvendelse av skogkultur og skogpleiehogster og utbedring av driftsmidler som bygging av skogsveger og å ta i bruk nye og bedre metoder, redskaper og maskiner til framdrift og foredling ved sagbruk, holeri m.v. Med større innsats av arbeide og kapital kan produksjon i skogen øke betydelig. Som mål for hele landet er satt 50 % øking på 50 år. Teoretisk er det intet i veien for å få enda

raskere auking. I praksis vil tempoet stort sett følge det økonomiske grunnlag. Jo bedre de økonomiske og driftsmessige forhold legges til rette, dess raskere kan produksjonen auke og jo større trafikk og inntekter kan skogen i distriktet tilføre den forventede jernbane.

Det er dessuten et spesielt spørsmål jeg i denne forbindelse vil trekke fram. I Sør-Trøndelag har vi utenom sagbrukene bare et treforedlingsanlegg, nemlig A/S Ranheims Papirfabrikk. I årene før siste krig fikk fabrikkene det meste av sitt trebehov dekket av avfall (topptømmer, småtømmer, flis og bak) fra sagbrukene. Enkelte år kjøpte fabrikkene rent ubetydelig tømmer her i fylket. I motsetning til Østlandet hvor det i enkelte distrikter kanskje er for mange treforedlingsfabrikker, har vi her mangel på denne slags bedrifter. Følgen av dette er at pris og avsetning på mindreverdige tømmer og smådimensjoner som ikke egner seg til skur, har vært elendig. Ved siden av skogkultur er skogpleiehogstene det viktigste ledd i rasjonell skjøtsel av skogen. For en får nye bedrifter til avtak av småvirke, får en ikke rimelige avsetningsmuligheter av det. Da produksjon og avsetning av småvirke er nøye knyttet sammen med rasjonell skogpleie og med skogpleiehogster, vil en forstå at skogdistriktene i Sør-Trøndelag er i høyeste grad interessert i en gunstig løsning av spørsmålet.

Fra tømmerkjøperhold og treforedlingsindustrihold blir det oftest fremhevet at lønnsomme nyanlegg eller utvidelse forutsetter større tømertilgang enn det enkelte vassdrag her i Sør-Trøndelag kan gi. Derfor er det ikke økonomisk grunnlag for nystarting av bedrift som kan skaffe avsetning av dette småvirke. Ved bygging av Orklabanen etter den oppførte plan vil en knytte de store skogdistrikter Orkladalen, Gauldalen og fjordbygdene så nær sammen kommunikasjonsmessig at en ny treforedlingsfabrikk til utnyttelse av småvirket og det mindreverdige tømmer kan legges hvor som helst i distriktet med skikket plass og beliggenhet forøvrig.

Ved anlegg av foreslåtte bane dannes grunnlag for løsning av dette spørsmål, som igjen er hovedvilkåret i dag i det Sør-Trønderske skogbruk for en raskere overgang til større innslag av skogkultur, skogpleie og auket produksjon i skogene her. Derfor kan en si at byggingen av banen vil få overordentlig stor betydning ikke bare for skogbruket i de distrikter den vil gå igjennom, men også for skogbruket og den videre utvikling av dette innen store deler av Sør-Trøndelag."



I forbindelse med sin utredning har fylkesskogmester Ofigsbø satt opp en statistisk oversikt som gjengis i sin helhet:

" Herrad	<u>Sanlet skogareal</u>		Tilvekst Barskog m ³ .	<u>Hjemneforbruk</u>		
	Barskog da.	Lauvskog da.		Barskog Gagnv. m ³ .	Lauvskog Gagnv. + Brenne m ³ .	Lauvskog m ³ .
Rennebu	103000	71000	9064	1193	2554	8850
Meldal	138000	53000	15456	1347	3946	7011
Orkland	66000	9000	7393	832	2141	3448
Orkdal	54000	27000	6048	1237	2722	3724
Borsa	36000	1000	4032	636	2032	655
Skaun	65000	6000	7280	1221	3762	1173
Euvik	17000	1000	1904	638	1517	154
Orkanger	4000		448	8	137	131
	483000	168000	51625	7112	18811	25146

Det er neppe noen overdrivelse å påstå at skogene i Orkladalføret er av god beskaffenhet og representerer noe av de beste i fylket. Den bedring av kommunikasjonene i dalføret som en jernbane betyr, vil føre med seg en bedring i onsetningen og dermed bedre utnyttelse av skogen til gavn for distriktet og dermed for det hele land.

Det vil gå fram av det som er anført foran om jord- og skogbruket, at bare de bygder er tatt med hvor jernbanen kommer til å gå gjennom, Skaun unntatt. Men en jernbane vil også få stor betydning for de distrikter som støter opp til Orkladalføret, så som Rinneel og Surnadal i Nordmøre, Henedistriktet og herredene Geitastrand, Lensvik og Agdenes. Disse tilstøtende distrikter er gode jord- og skogbruksdistrikter som vil oppnå store fordeler ved å få en jernbane i nærheten. Det vil bety framgang og velstand for folket som bor der.

c. Fiskeriene.

En nå med god grunn kunne regne med at en jernbane gjennom Orkladalføret vil få betydning for transport av fisk fra de store fiskeriene utenfor Trondelagskysten. Når en tidmessig veg er bygget fra Hellandsjøen fram til Fannron i Orkdal og fra Agdenes til Orkanger, vil fisk som bringes i land i Hellandsjøen eller Agdenes med biler kunne kjøres fram til jernbanen på mindre enn etpar timer. Distansen fra fiskefeltene til Hellandsjøen eller Agdenes er forholdsvis kort. Jernbanen vil hurtig bringe fisken til forbrukerne på Østlandet.

d. Grubedrift og industri.

Innenfor Orklabanens trafikkområde finnes betydelig kisleforekonster, da særlig i Meldal og Rennebu. I Meldal finner en det største kislefelt i hele Norge, og her ligger Lokken Grube som har den største kisleproduksjon i landet. Den eies av Orkla Grube-Aktieblag.

Den elektriske jernbane Thamshavn - Løkken Verk er i første rekke anlagt av hensyn til disse kisforekomster. Av Norges offisielle statistikk for bergverksdriften i Norge for 1939 går fram at det var utfordret fra gruva i 1939 540.989 tonn kis. Det var ialt beskjeftiget 639-679 arbeidere og 30-31 funksjonærer. For 1944 var de samme tall 481.611 tonn kis, 727-776 arbeidere og 73 funksjonærer. Produksjonen av kis har i de siste år holdt seg jevnt på ca. 1/2 mill. tonn. Den transporteres med jernbanen til Thamshavn hvor den enten eksporteres eller går til Orkla Metal-Aktieselskap for smelting. Ifølge statistikken for bergverksdriften ble det i 1944 av Orkla Metal-Aktieselskap smeltet 212.010 tonn kis. 276-327 arbeidere og 28 funksjonærer var beskjeftiget ved smelteverket. ~~Etter~~ oppgave fra Orkla Grube-Aktiebolag ble det med Thamshavnbanen i årene 1936/45 transportert følgende kismengder:

1936	519.369	tonn
1937	562.403	"
1938	515.675	"
1939	505.521	"
1940	382.354	"
1941	502.158	"
1942	478.731	"
1943	544.250	"
1944	429.205	"
1945	120.438	"

såvidt liten, skyldes at driften i gruva var innstillet en tid etter frigjøringa. At produksjonen i 1945

Foruten Løkken Grube finnes en del mindre gruber som f.t. ikke er i drift, så som Dragset, Høidal m.fl. Også i Rennebu er det kisforekomster. Det er ikke drevet noe her, men en bør ikke se bort fra at gode kommunikasjoner kan muliggjøre drift i disse felter.

Noen større industri har Orkladalforet ikke i dag. Årsaken er i første rekke mangelen på elektrisk kraft og at distriktet ikke med en jernbane er tilknyttet landets øvrige jernbanenett. Distriktet har dog ikke så få trevarefabrikker, snekkerier, sagbruk

e.l. Dessuten er det en betydelig heimeindustri.

Avgjørende for all industriell virksomhet er det å ha lett og regelmessig forbindelse til alle kenter for tilførsel av råstoff, maskiner m.v. og avsetning av produkter. Tilhava for industri i større omfang skulle således ligge særdeles godt tilrette for Orkladalforet når det oppnår tilknytning til landets jernbanenett.

Trafikken i distriktet.

For å få et inntrykk av trafikken hvor jernbanen skal gå, er det innhentet oppgaver fra de selskaper som har bilruter i trafikkonrådet, samt fra Chr. Salvesen & Chr. Thans som eier og driver Thanshavnbanen og D/S Orkla. D/S Orkla går i rute Thanshavn - Trondheim. Oppgavene omfatter året 1939 og de siste tre årene, nemlig 1943, 1944 og 1945.

Rindal komm. Auto, som kjører strekningen Rindal - Trondheim og retur oppgir i skriv av 18/10.46 å ha hatt følgende trafikk:

1939:	4357	reisende
1943:	18521	"
1944:	15951	"
1945:	13987	"

Gjennomsnittlig mengde gods de 3 siste år:
4460 tonn.

Hemne og Vinje Billag A/S, som trafikerer strekningen Kyrksæterøra - Trondheim oppgir i skriv av 8/10.46 å ha befordret:

1943:	9395	passasjerer
1944:	8525	"
1945:	9350	"

For 1939 oppgis trafikken til ca. 6000 passasjerer. Godsbefordring har selskapet ikke drevet, da vegene ikke tillater kjøring med større lastebiler. Det har innskrenket seg til småpakker og mindre kolly som har kunnet tas med personbilene.

Surnadal Billag A/S kjører 3 ruter innenfor jernbanens trafikkonråde, nemlig I Mørelinjen Kristiansund - Surna - Trondheim, II Kombinert rute, Surna - Trondheim og III Post og personrute Surna -

Løkken Verk. Selskapet oppgir i skriv av 11/10.46 å ha hatt denne trafikkmengde:

1939	13364 personer	372 tonn gods.
1940	21798 "	789 "
1941	42962 "	761 "
1942	41978 "	727 "
1943	34586 "	617 "
1944	30722 "	577 "
1945	22849 "	497 "

For 1946 antas trafikkmengden å bli ca. 32000 personer og ca. 600 tonn gods.

A/S Trondhjem - Orkladal Billag kjører ruter på strekningen Berkåk - Trondheim og Skaun - Trondheim. Selskapet oppgir i skriv av 8/10.46 følgende trafikkmengde:

1939	108883 passasjerer	3477 tonn gods
1943	112046 "	3560 "
1944	104967 "	3265 "
1945	94267 "	2648 "

På Thamshavnbanen oppgis trafikken å ha

vært:

1939	80003 passasjerer	17614 tonn gods (eksl. ki)
1943	873619 "	20836 "
1944	816661 "	17687 "
1945	270560 "	16264 "

D/S "Orkla".

1939	22917 "	9596 "
1943	100372 "	9226 "
1944	111098 "	9166 "
1945	96031 "	8369 "

Den totale persontrafikk med biler som kjører i rute i henhold til konsesjon og med Thamshavnbanen var:

1939	206610 + Henne og Vinje Billag A/S ca. 6000
1943	568397
1944	476826
1945	411403

Persontrafikken med D/S "Orkla" er ikke medtatt her.

Den totale godstrafikk i jernbanens område var (inklusive kistransporten); de siste 3 år:

1943	573723 tonn
1944	455194 "
1945	146307 "

Her er ikke nedregnet den godsmengde som D/S "Orkla" har befordret.

Når det gjelder trafikken med Thamshavnbanen og D/S "Orkla", er endel av passasjerene og godset ført over i D/S "Orkla" og omvendt. Trafikkoppgaven for D/S "Orkla" er derfor ikke medtatt i sammendraget. En ikke ubetydelig del av passasjerene og godset er inidlertid ført direkte ombord eller direkte fra D/S "Orkla", således at trafikken av såvel passasjerer som gods er endel større enn sammendraget viser.

I tillegg til de oppgaver som er oppgitt av ruteselskapene, kommer så all den transport som de øvrige biler i distriktet utfører. Å oppgi tall for den transport disse biler utfører, lar seg vanskelig gjøre, men den er ikke uvesentlig i forhold til den ruteselskapene utfører. Melktransporten fra distriktet har for en stor del foregått med lastebiler, det samme gjelder i meget stor utstrekning for jordbruksproduktene, levende dyr og trelast. De største forretningsdrivende har som oftest egne biler og henter og leverer varer fra Berkåk eller Trondheim, ^{således f.C. Pierre & sønn.} Biltrafikken i distriktet blir således ikke så lokal som den vil bli i distrikter med jernbane.

En jernbane Berkåk - Thamshavn - Melhus vil, bygget på de trafikkoppgaver som foreligger for de siste 3 år, kunne regne med å transportere ca. 4-500.000 reisende og ca. 4-500.000 tonn gods (kis fra Løkken inklusiv) samt en vesentlig del av den transport som utføres av biler som for lastebilenes vedkommende er betydelig.

Gode kommunikasjoner virker også ^{folket}stimulerende på reisetrang, og en forbedring medfører alltid en økning av trafikken.

Turisttrafikken.

Orkladalforet har en rik og vekslende fjellnatur. Fra Meldal og Rennebu fører veger inn til det kjente fjellparti Trollheimen. En jernbane gjennom

dalføret vil uten tvil øke interessen for distriktets herlige natur og medføre stigende trafikk.

Nemnes bør også de skoler distriktet har, nemlig realskole på Orkanger, Orkdal Landsgymnas og Torshus Folkehøgskule i Orkdal, middelskole og yrkes-skole på Løkken Verk i Meldal. En forbedring av kommunikasjonene vil bety lettere adgang for ungdommen til utdannelse.

Det er foran søkt å gi et bilde av de bygder som den krevde jernbane kommer til å gå gjennom og næringslivet der. Det er vel neppe noen overdrivelse å påstå at de hører til de beste i Sør-Trøndelag fylke. Den jord som er dyrket er god og grøderik. Her finnes store arealer med dyrkbar jord, rike fjellbeiter og andre naturlige haneområder. Her er store vidder av god, veksterlig skog. Distriktet har de rikeste ~~skog~~ og kisforekomster i vårt land, hvorav bare endel blir utnyttet. Folket som bor her, er nøysent og skjønner trufast sitt arbeide.

Distriktet byr på gode utviklingsmuligheter. Men skal det kunne bli i stand til å utvikle seg og gå frem i velstand, må det få gode kommunikasjoner. Gode avsetningsvilkår er avgjørende for næringslivets vekst. Det må være lett adgang til de store markeder. Det er i distriktet mange rikdomskilder som uten gode kommunikasjoner ikke eller bare i begrenset utstrekning kan utnyttes. En jernbane er uten tvil det mest fullkomne kommunikasjonsmiddel som en når over til lands. Den gir grunnlaget for en tidsmessig utvikling av trafikken og næringsvegene og skaper nye inntektskilder. Den vil i høy grad føre med seg forøket rørselse, liv og utvikling.

En jernbane gjennom Orkladalføret vil derfor skape større lønnsomhet for næringsliv og dermed oppfordre til sterkere utfoldelse av distriktets

produksjonsevne. Den vil føre med seg øket ~~transport~~ drift i jordbruket, lønnsomheten vil øke ved at produktene raskere og billigere kan nå fram til forbrukerne. Rask og billig transport av skogvirke øker utbyttet og dermed interessen for at skogen skal gi større avkastning. Intenst kulturarbeide i skogen vil bli følgen.

Vårt land nå i sterkere grad enn tidligere gå inn for at våre naturherligheter blir utnyttet i større utstrekning enn hittil. Vår grubedrift må utvides. En jernbane gjennom Orkladalføret vil straks gi muligheter for drift av flere av grubene i Meldal og Rennebu som i dag ikke lar seg drive på grunn av mangel på kommunikasjoner. I Innst. S.L XXX - 1923, s. 151 er gjengitt en uttalelse av dosent C.W. Carstens i forbindelse med de ubenyttede kisleforekomster i Meldal og Rennebu. Dosenten uttaler at neppe noen av den kan drives med fordel under de nevnte forhold, men at spørsmålet om lønnsomhet vil stille seg helt annerledes når banen ligger ferdig.

En understreker også den interesse I.O. Piene & Sønn A/S synes å ha av en jernbane gjennom Buvik og viser til selskapets brev gjengitt i distrikts-sjef Nyhus' utredning. Selskapet sier at en trygt kan regne med en korntilførsel på 7-8000 tonn og at det fra Buvik vil bli sendt ca. 20-25000 tonn mel med jernbanen.

Trondelag har liten industri. Landsdelens framtidige utvikling er avhengig av en industrireisning. Neppe noe distrikt i Trondelag byr på så gode muligheter for industri som Orkladalføret, ikke minst på grunn av de gode havneforhold Orkdalsfjorden byr på. En jernbane vil - ved siden av rikelig tilgang på elektrisk energi - legge grunnen tilrette for en rik industriell utvikling i Orkladalføret og bygdene langs den krevde jernbane. Bare av den grunn er bygging av banen forsvarlig.

Som tidligere nemnt foreligger det ikke noen driftsmessig beregning av en jernbane Berkåk - Thamshavn - Melhus, eventuelt Heimdal. Trafikkberegningen som ble lagt fram for Stortinget i 1923 var utført bare for strekningen Berkåk - Svorkmo, mens Thamshavnbanen og dens trafikkområde var holdt utenfor. I Thamshavnbanens trafikkområde var også medtatt en større del av Meldal. I proposisjonen var foreslått en jernbane Berkåk - Svorkmo - Thamshavn, idet den private Thamshavnbane var forutsatt innløst. Jernbanekomiteen foreslo i sin innstilling forbinnelsen Berkåk - Svorkmo og uttalte at Thamshavnbanen bør innløses, men at det ikke kunne avgjøres på det tidspunkt. Spørsmålet om innløsning, sier komiteen, skal forelegges utredet i forbindelse med planene for Orklabanen. En må således gå ut fra at forutsetningen var at strekningen Berkåk - Svorkmo - Thamshavn skulle drives som en enhet. Den driftsmessige beregning for banen Berkåk - Svorkmo viste et underskudd på kr. 99.000.-. Var beregningen foretatt for strekningen Berkåk - Svorkmo - Thamshavn, ville den utvilsomt ha vist et ganske annet resultat. Flertallet av befolkningen bor innen Thamshavnbanens trafikkområde og her er også plassert de industrielle anlegg. Dette ble sterkt understreket av stortingsmann Wolden under behandlingen i Stortinget.

Det lar seg vanskelig gjøre å dra noen driftsøkonomisk paralell for en bane Berkåk - Thamshavn - Melhus og Orklabanen etter de beregninger som ble lagt fram for Stortinget i 1923. Trafikkberegningen den gang forutsatte en persontrafikk med 6000 reiser og en trafikkmengde av vanlig gods på 2000 tonn. I tillegg hertil var regnet med en transportmengde av 2500 tonn trelast og brenne og 10000 tonn kis årlig.

De oppgaver og tall som er gjengitt foran, viser at en på den krevende bane kan regne med transport

av bortimot 1/2 mill. reisende og ca. 1/2 mill. tonn gods. Det understrekes at i oppgavene over transportert gods fra rutebilselskapene, Thamshavnbanen og D/S "Orkla", bare er med en uvesentlig del av distriktets jord- og skogbruksproduksjon. Den blir for størstedelen kjørt med private lastebiler. Bare overskuddet av barskogens trevirke vil etter fylkesskogmester Ofigsbøs oppgaver, kreve ca. 2200 jernbanevogner årlig. Hertil kommer overskuddet av lauvskog og distriktets samlede overskudd av jordbruksprodukter m.v. En må derfor med god grunn kunne gå ut fra at en trafikkberegning av en bane Berkåk - Thamshavn - Melhus idag ville vise et meget gunstig driftsmessig resultat.

Det har vært snakket om de dårlige resultater av jernbanedriften i vårt land. Det er satt opp driftsregnskaper hvor amortisasjon, renter og rentesrente er tatt med og som viser at det årlig er så og så mange millioner som samfunnet må skyte til jernbanedriften og at jernbanen derfor sterkt belaster landet økonomisk. Det regnes som om statsbanene var et isolert forretningsforetagende og som om ikke staten hadde interesse av de verdier jernbanen skaper. De verdier jernbanen skaper, rekker vanligvis langt utover de trafikkinntekter den har. Det er jernbanen som er hovedgrunnen i vårt økonomiske liv, og det er den som gir landet økonomisk styrke. Uten videre å avvise et jernbanekrav på grunn av beregnet driftsmessig underskudd, er å undervurdere jernbanebyggingens nasjonaløkonomiske berettigelse.

Den indirekte nytte kan aldri komme fram i noen trafikkberegning. Den direkte lønnsomhet kan derfor aldri bli avgjørende for våre kommunikasjoners utvikling. Det avgjørende for bevillingene til bedring av samferdsleane, må bli disses evne til å fremme landets og folkets vekst til framtidig større kraftutfoldelse.

Skulle derfor den beregning av den krevde bane mot formodning gi et mindre tilfredsstillende resultat, er dette derfor ikke avgjørende. Banens nasjonaløkonomiske verdi ligger i dens indirekte nytte, om den vil skape verdier til gagn for folket i distriktet og dermed for det hele land. Det vil en jernbane Berkåk - Thamshavn - Melhus.