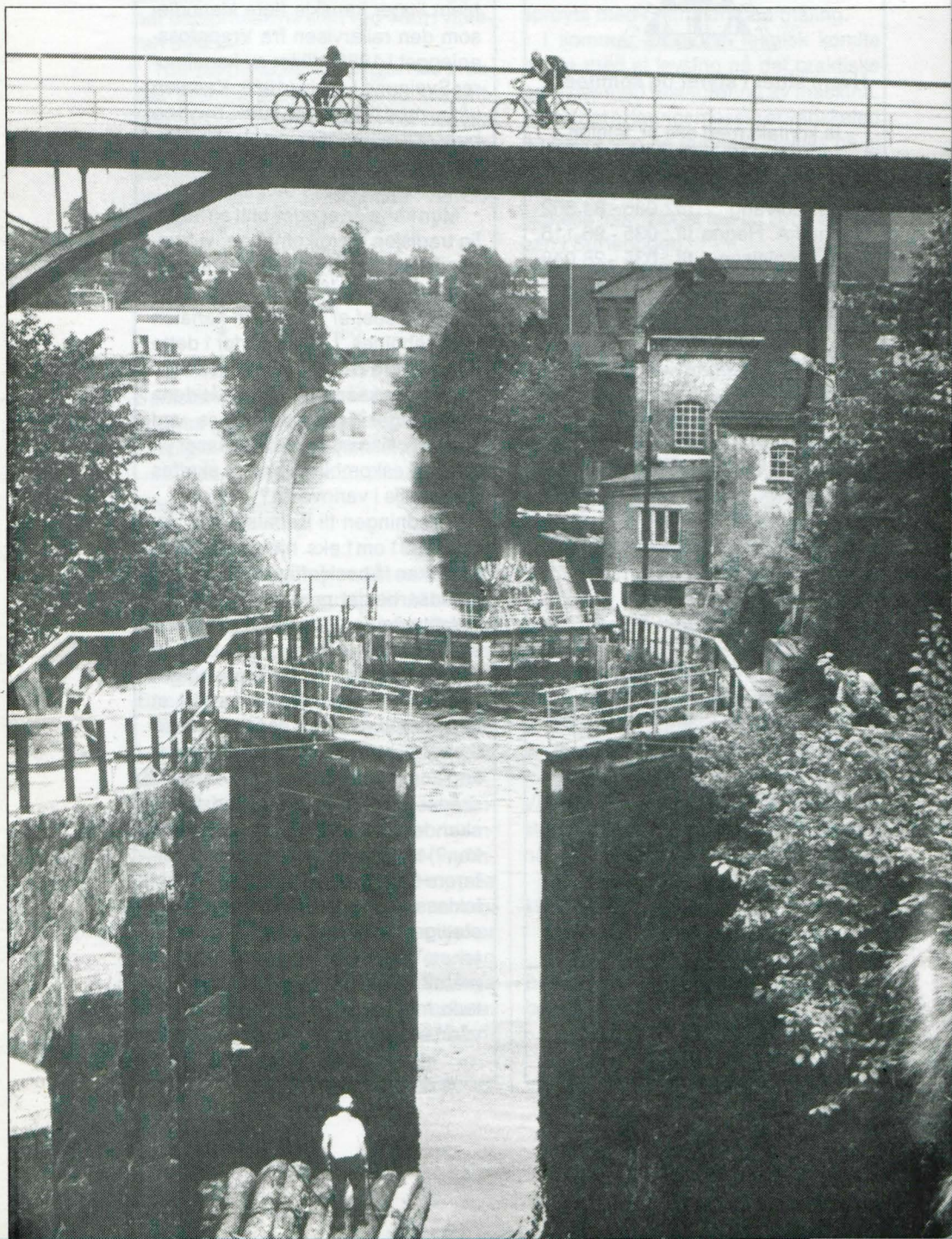


# SLUSEGLØTT

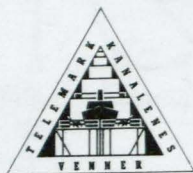
Nr. 2 - 1985

1. årg.

Medlemsblad for Telemarkkanalenes Venner







### Hvem sitter i styret og komiteer?

Ta kontakt med oss pr. telefon eller send oss noen ord:

#### Styret:

Per B. Solvang tlf.: 035 - 84 502  
Gunnulf A. Hegna tlf.: 035 - 96 116  
Marit Nicolaisen tlf.: 035 - 28 048  
Ellen de Vibe tlf.: 035 - 28 186  
Øivind Bekkevold tlf.: 035 - 84 835

#### Varamenn:

Vidar Edvardsen tlf.: 035 - 36 435  
Reidar Jenssen tlf.: 035 - 21 256

#### Markedsføringskomiteén:

Kjell Dahl tlf.: 035 - 84 001

#### Teknisk komité:

Tore Kvaale tlf.: 035 - 55 923

#### Vernekomiteén:

Jahn Jahnsen tlf.: 035 - 53 231

#### Kasserer:

Reidar Jenssen  
Ang. Banegården:  
Vidar Edvardsen

#### I redaksjonen:

Per S. Bratsberg tlf.: 035 - 23 157  
Øistein Dalland tlf.: 036 - 61 264

#### Foreningens adresse:

Telemarkkanalenes Venner  
Postboks 372 - 3701 SKIEN  
Bankgiro: 8153.20.00564  
Postgiro: 2 10 09 49

Sats: VAVICA A/S,

Bjørndalssenteret

3901 Porsgrunn - Tlf.: 035 - 56 490

Forsidebilde:

Fra Ulefoss sluse.

## Å styre gjennom historien

Rundt om i kanal-Telemarks mange hjem ligger kanskje flere klenodier som den rallarvisen fra Vrangfoss-anlegget i 1888, diktet av kanalmurer Sveinung Lunde i 1888. Kanalen vår — med tilliggende mark, bygd og byer et ti mil langt museum gjennom landskapet, dersom man ønsker å se den slik, besøke den slik.

Men kanalen er også blitt en muntlig tradisjon på folkemunne, vi bringer denne gang noen smakebiter av disse fortellingene også.

Og museet er tidløst om kanalen vedlikeholdes. La oss derfor i dette nummeret av «Slusegløtt» også bringe et par eksempler på at nåtidens utfordringer ligner 30-årenes ved kanalen: Kan nye arbeidsplasser eller yrkeskombinasjoner skaffes med basis i vannveien?

Utredningen til Kanalstyret 3. januar 1931 om f.eks. hjelpeslusevokterne kan få beskjeftigelse i tillegg til deltidsarbeidet med slusing, ligner påfallende på dagens problemstilling:

Kan Kanalen rustes opp også i opplysnings-sammenheng, slik at slusepersonale kan øse av det vell av vann-, natur- og historiekunnskap som hører Kanalen til? — Helle dråper av denne kunnskap forfriskende og levende ned over (naken?) til spesielt interesserte kanalfarere fra inn- og utland? Guide skoleklasser og pensjonistforeninger, statlige delegasjoner og alle Kanalenes Venner på en ny og levende måte? I så fall er det et spørsmål om kulturmidler, betaling i moderate nivåer, — snakk om å se de moderne

Fortsetter side 3

## Rapport fra Teknisk komite

### Arbeidet med restaurering av dampmaskin.

Som nevnt i første utgava av Slusegløtt, har dampmaskina stått ved TMIH vintren 84/85.

I denne perioden er det gjort lite praktisk arbeide på maskina. To studentgrupper i 2 semesters kurs har benytta maskina som objekt for å lære rapportskrivning samt teknisk tegning. Rapportane inneheld følgende hovudpunkt:

- ★ Historikk
- ★ Beskrivelse
- ★ Tilstandsvurdering
- ★ Virkemåte
- ★ Utført arbeid
- ★ Tekniske detalj-tegningar

Samstundes hadde komitemedlemene dugnad på å fjerne mantelen rundt kjelen p.g.a. at heile maskina skulle sand-

Fortsatt fra side 2.

### Å styre —

jobbene langs vår vannvei i en ny sammenheng — kultur og reiseliv. Vi tror det går an, — ja vi vet. Vi har fulgt Klaraelven med «kulturflåter» ned over svenkegrensen, padlet inn i Stora Le og i Bengtfors Kommun, lenger sør.

Det er laget 5 - 6 kanalguider i utmerket hefteform opp gjennom årene, til dels tidsmessige for sin epoke og bruk. Seilingskartet kommer. Men det levende historiekart, formidlet av hjemstavnsfolk og «kanalpedagoger» (nylinje på Notodden . . .) som hvirvler opp de hundre gamle steds- og kulpenavn av vannet, det hører levende mennesker til. Skyld bare ikke på skipperen, han har — og skal ha nok med å holde tunga rett i munnen og Victoria midt i slusa. Hans oppgave er navigering, så får andre styre oss gjennom historien!

Ø.D.

blåst. Etter sandblåsing blei maskina sprøytet med rusthindrede måling.

I sommar arbeide Teknisk komite mykje med ei løysing på det praktiske arbeidet med restaurering av maskina. Sidan det erfaringsmessig er vanskeleg å basere seg på dugnadsinnsats på ei såpass stor og vanskeleg oppgave, fant me det best å setje arbeidet bort til profesjonelle folk. Valget falt på Brdr. Sørensen i Surtebogen.

Det norske Veritas saman med Kjelkontrollen er engasjert for å ta seg av tryggleiken når det gjeld trykkprøving av kjelen.

Komiteen blei engasjert til dugnad med å demontere teltet i starten av august. Teltet blei returnert til O. B. Wiik, og maskina frakta til Surtebogen. Me reknar med at saka er i dei beste hender, og håpar på at arbeidet er utført innan våren -86.

Når det gjeld lekteren som maskina stod på, har det skjedd lite. Yrkeskulen i Lunde er interessert i å bygge opp att hytta, men noko konkret har enda ikkje skjedd.

Framdrift for lekteren:

1. Tetting/driving av alt under vatnlina.
2. Legge nytt dekk.
3. Bygge opp att hytta i original utføring.

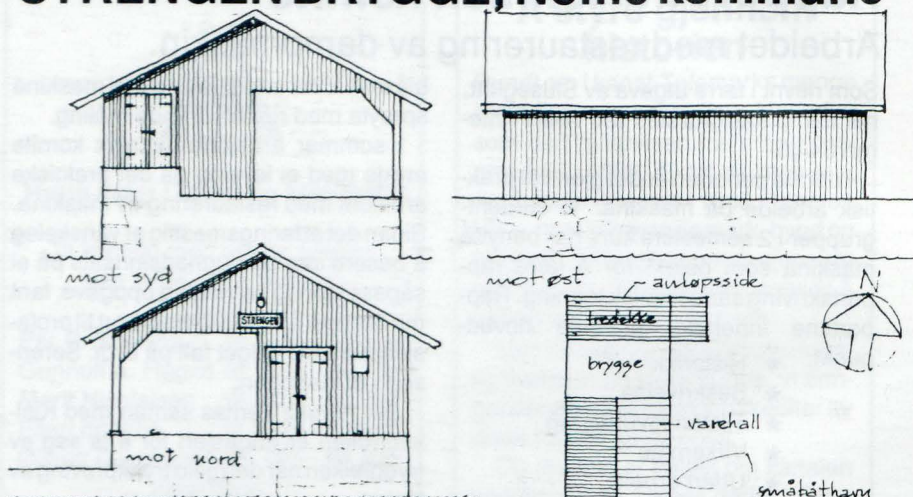
Vi har håp om at lekteren er ferdig restaurert våren -87. Det skulle difor vera håp om å kunne demonstrere maskina i sitt rette miljø når turistsesongen i 1987 startar.

Vi vil presisere at der framleis er stort behov for både økonomisk støtte og arbeidsinnsats.

For Teknisk komite  
Tore Kvaale.



## STRENGEN BRYGGE, Nome kommune



Denne brygga ligger på sydsiden av elva ca. 1 km nedenfor utløpet av Flåvatn (kårsteinsundet) og ca. 4 km ovenfor Hoggadammen.

Før kanalens tid var Strengen endepunkt for bårutene på Vest-vannene, senere var brygga endepunkt for bilruten Skien - Strengen og hadde adskillig trafikk til og fra Vest-Telemark. Brygga er opprinnelig bygd av veivesenet i forbindelse med veianlegget Ulefoss - Flåbygd. Amsttinget vedtok i 1897 at brygga skulle istandsettes og at bryggefondet skulle overta fremtidig vedlikehold.

Adkomstvei og indre del av brygga er steinfylling med mur på sidene og delvis støpt betongdekke. Indre del av brygga mot syd-vest er flombrygge som ble bygd i 1927 - 28. Ytre del av brygga er en pelebrygge med tredekke. Anløpssiden er ca. 11,5 meter lang, hvorav ca. 3 meter er lavvannsbrygge. Pelebrygga ble ombygd i 1935 - 36 og er i tilfredsstillende forfatning. De siste sesongene har «Victoria» ikke anløpt Strengen brygge.

På steinbrygga står en varehall med ytre mål ca. 8 x 10 meter. Halve bygningen er innkledd. Den har inneholdt kull-

bu og varelager og har adkomst både fra hovedbrygga og flombrygga. Bordkledningen på østveggen er ikke original, og konstruksjonen har tydeligvis stått mere åpen tidligere enn slik den fremstår i dag. Det er også foretatt en mindre ombygging for å øke høyden i kjøreadkomsten til brygga.

Hele bygningskonstruksjonen er i god forfatning. Det trengs utført noen mindre reparasjoner utvendig, samt skraping og maling av vegger og tak.

Tett opp til og på østsiden av Strengen brygge har Fløtningen brygge og verksted for overhaling og opplag av båter og materiell. Dette medfører at det fortsatt er en del virksomhet på stedet som tidligere var et viktig trafikkknutepunkt.

Strengen brygge bør opprettholdes som offentlig brygge, eventuelt overdras til Nome kommune. Det bør vurderes å bygge ut området til service-sted for småbåttrafikken.

Fra «Registreringsrapport, bygninger og anlegg, Telemark-kanalene», utarbeidet av Vidar Edvardsen / Jahn Jahnsen. Rapporten er å få kjøpt i fylkets bokhandlere.

## Båtturistene på Telemarkskanalen

Resultater fra spørreundersøkelse sommeren 1985.

### Sammendrag

Sommeren 1985 ble det gjennomført en spørreskjemaundersøkelse blant båtturister på Telemarkkanalen. Formålet med undersøkelsen var å få bedre informasjon om båtene og de som er ombord, hvorfor de kommer, hva de gjør på kanalturen, hva de mener om kanalen og dens tilbud / mangel på tilbud, samt få synspunkter på hva som bør gjøres for å få kanalen bedre.

Skjemaet, som tok utgangspunkt i et skjema for en tilsvarende undersøkelse i Dalslandkanalen, ble levert til båtturistene på Skien sluse på opptur, og utfylt skjema ble levert på nedtur.

Av 306 båter som gikk opp Bandakkanalen sommeren 1985, leverte 77, eller 25%, skjemaet. Av de 200 båtene som bare gikk opp i Norsjø / Notodden, leverte bare 19 (10%) skjemaet. Her var det mange lokale båter (ikke turister).

Vi tror at de ialt 96 skjemaene gir et brukbart tverrsnitt av småbåtene på Telemarkskanalen sommeren 1985.

### Så til resultatene

1. Nesten alle båtturistene kommer i egen båt, d.v.s. ikke leid.
2. 90% er norske. Telemark, Vestfold, Sørlandet og Oslo - Akershus har ca. 20% hver.
3. Ca. 20% er seilbåter. Fra utlandet er det bare seilbåter. Flertallet er under 30 fot.
4. 80 - 90% av motorbåtene ligger i størrelse 20 - 30 fot, med et gjennomsnitt på ca. 26 fot.
5. Gjennomsnittlig antall personer ombord er 3,6. Det vil si at ca. 1100 personer kom med fritidsbåt til Vest - Telemark i 1985 (306 båter på Bandakkanalen).
6. Den største båtturistgruppa er ek-

tepar i alderen 30 - 50 år, med barn. Ca. ¼ er under 15 år, mens gruppa 30 - 50 år utgjør vel 40%.

7. Viktigste årsak til at båtturister kommer til Telemarkskanalen er anbefaling fra andre båtturister (20%). Dette viser at et godt produkt og fornøyde kunder bør være Kanalens viktigste markedsføringsiltak. Å få forandring fra kysten og rolig farvann er også viktige årsaker til at båtturistene velger å dra på kanaltur.
8. Ca. ⅓ tok i 1985 beslutningen om å dra på kanaltur de siste 2 - 3 månedene før avreise, evt. etter avreise. Med sterkere satsing på markedsføring vil trolig en større andel ta beslutningen tidligere.
9. Ca. ¼ hadde reist på Telemarkskanalen før.
10. Ca. ¼ hadde ikke sett noe skriftlig informasjonsmateriale om kanalen før de kom hit. Oftest nevnte informasjonskilder var: «På kanaler i Norge», TA's kanalnummer og artikler i aviser og båtblader.
11. En gjennomsnittsbåt bruker 6 - 7 dager på kanalturen (Bandakkanalen).
12. Steder hvor over 25% av båtturistene har overnattet, er: Ulefoss, Vrangfoss, Lunde, Hogga, Kvite-seid og Dalen. Dalen og Ulefoss ligger på topp, med overnatting av vel 40% av båtene.
13. Flertallet av båtturistene mener at leia er bra merket. De fleste klage-ne går på malingslitte staker og staker som ligger for lavt i vannet.
14. Flertallet av båtturistene synes kartmaterialet er for dårlig.



15. Mange båtturister synes de har fått bra informasjon ellers under kanalturen, mens en del savner informasjon om forskjellige ting, bl.a. servicetilbud.
16. Båtturistene savner en rekke servicetilbud. Hele ¾ savner bunkringsmuligheter. Forøvrig blir vann, dagligvarer og søppelcontainere oftest nevnt.
17. Bare ca. ¼ av båtene på Bandakkanalen er fornøyde med dagens åpningstider. Vel halvparten har pekt spesielt på behovet for lengre åpningstid om ettermiddagen (kl. 18.00 oftest nevnt), mens ca. ½ har nevnt søndagsåpning som ønskelig.
18. Ca. ⅔ mener slusingen er lett. Enkelte synes det blir sluppet for mye vann. I Bandakkanalen er det noe klaging på utstikkende fjellnabber, i første rekke i Ulefoss. Bare ca. 10% synes slusingen er vanskelig.
19. Hele 94% syntes at slusepersonalet ga meget bra eller bra service. Uttrykk som: Helt topp, supert, veldig koselige folk, blide og høflige, gikk igjen på skjemaene.
20. 45% av båtene hadde liten eller ingen ventetid under turen. Tatt i betraktning at de som går opp Bandakkanalen, skal gjennom hele 8 sluseanlegg 2 ganger, må en si det er lite ventetid for båttrafikken på Telemarkskanalen. Vrangfoss er den viktigste flaskehalsen, og der hadde 38% måttet vente noe.
21. Over 4/5 av båtturistene mener det er liten eller ingen forsøpling langs kanalen.
22. Naturen langs kanalen får svært mye skryt av de aller fleste båtturistene. Det tas med en kommentar fra en dansk båt: «Naturen her overgår alt hvad vi tidligere har sejlet i kanaler (Sverige, Tyskland, Holland, Scotland, England).
23. De fleste båtturistene synes strekningen Ulefoss - Strengen er den fineste delen av Telemarkskanalen, med en topp omkring Vrangfoss.
24. Ulefoss er viktigste sted for innkjøp av dagligvarer. Vel halvparten av båtene handlet her. Viktige innkjøpssteder ellers er Dalen (44%), Lunde (39%), Kviteseid (30%), Strengen (22%), Fjågesund (16%) og Notodden.
25. Bunkring skjedde i første rekke i Kviteseid (27%), på Ulefoss (23%), i Lunde (19%) og på Dalen (14%).
26. I gjennomsnitt hadde hver båt som gikk opp Bandakkanalen følgende forbruk under turen: Dagligvarer kr. 800,-, drivstoff kr. 280,- og annet kr. 370,-, ialt kr. 1450,-. For båter som bare gikk Norsjø - Skienkanalen var det samlede forbruk pr. båt ca. kr. 600,-, men dette tallet er nokså usikkert. Totalt hør båtturistene på Telemarkkanalene lagt igjen ca. kr. 750.000,- sommeren 1985, herav ca. kr. 200.000,- i sluseavgifter. Med et bedre servicetilbud, og bedre informasjon og skilting, burde det være mulig å øke omsetningen pr. båt vesentlig.
27. Båtturistene besøker i relativt liten grad severdigheter langs kanalen. Den mest besøkte er Dalen hotell, som vel ⅓ har sett. Mikaelshula ligger på 2. plass med ca. 15%. Flere båtturister har svart at de ikke vet om noen severdigheter, og at de ønsker mer informasjon.
28. Båtturistene har kommet med en rekke forslag til tiltak for å bedre forholda for båtturister. Ofte nevnt er bunkringsmuligheter. Deretter kommer bedre merking av leia, toalett, gjestebrygger, dusj, renovasjon, matvaresalg, bedre seilingskart, utbedring av sluseveggene

og informasjon om ankringsplasser og servicetilbud.

29. Følgende steder er foreslått av flest, for utbygging av servicetilbudet: Ulefoss (27), Vrangfoss (15), Lunde (16) og Dalen (15).
30. Karakteristikk av turen som helhet fra det store flertall: positiv.

#### Konklusjon:

Undersøkelsen viser at Telemarkskana-

len, tross en del mangler, er slik at de aller fleste båtturistene hadde en vellykket kanaltur sommeren 1985. Vi har fått bekreftet at den fine naturen er vårt største aktivum idag, sammen med en stab av dyktige, serviceinnstilte og hyggelige slusevoktere. Vi har også fått et bedre grunnlag for å jobbe videre med alle de tiltak som er nødvendige for å gjøre Telemarkskanalen til en skreddersydd kanal for båtturister.

## En statsinstitusjons sosiale samvittighet har evig aktualitet

### Utredning til Kanalstyret 3. januar 1931.

«Imidlertid er hjelpeslusevokternes stilling ved Kanalen etterhvert blitt litt av et problem. De er ansatt med plikt til å foreta slusing, damregulering og andre arbeider som vedrører kanalen. Dette krever at de er tilstede ved kanalen, og de er således avskåret fra å søke arbeid annetsteds. Samtidig er det arbeidet de i vinterhalvåret med sikkerhet kan påregne å få ved kanalen så lite at de vanskelig kan forsørge en familie med de inntekter dette arbeid skaffer dem. Det er her 2 veier å gå:

a) enten må kanalen sørge for å skaffe dem arbeid i størst mulig utstrekning også utover det for kanalen helt nødvendige behov, eller

b) kanalen må på en eller annen måte medvirke til at hjelpeslusevokterne kan få annen fortjeneste den tid av året da arbeidet ved kanalen ikke gir dem fulle dagsverk.»

Den første av disse løsninger har kanalen hittil delvis måttet praktisere, mens det er den siste løsning kanalen fortrinnsvis bør søke å gå . . . .

En måte å løse dette på er at det fortrinnsvis ansettes håndverkere som gis anledning til å drive sitt håndverk for privat regning når kanalen ikke har bruk for

dem. Kanalen må imidlertid da sørge for de nødvendige verkstedrom i nærheten av boligen og slusen . . .

For kanalen vil det selvsagt også være en fordel å ha håndverkere knyttet til bedriften.»

### Verkeleg Champagne

Telemarken fikk fin stabelavløpning på spjotsodd i 1876, med stor fest dagen forut, for de indre kretser. Da flaskeknusingen under skipsdåpen var over måtte smågutten spørre bestefaren: — Var det verkeleg champagne i de fine flaskene som blei søla bort på skutesida? — Nei kan skjöne det var berre vatn, champagnen den drakk vi opp i går den!

Blank og fin med gildt baugspryd duvet den nye damperen på sjøen i 15 år. Men da den skulle ned i den nyåpnede Bandakkanalen i 1892, viste det seg at den var en tanke for lang, slik at baugspryden måtte av, forteller 89-årige Hans Strømjordet på Strengen.



## Ansettelsesvilkår for hjelpeslusevoktere ved Bandakkanalen

(Nils Toreskås' første arbeidskontrakt)

1. Hjelpeslusevokterne ansettes ikke fast, men antas bare inntil videre. Den gjensidige oppsigelsesfrist er 2 måneder, dog således at vi i tilfelle av utilbørlig forhold kan de fjernes fra stillingen uten oppsigelsesfrist. De betaler ikke innskudd i Statens Pensjonskasse og kan ikke påregne å få pensjon.
2. Hjelpeslusevokterne plikter å delta sammen med slusevokterne i slusing og damregulering og eventuelt annet kanalarbeid hvortil de blir til-sagt, ved det sluseanlegg hvor de blir ansatt. De kan dog bare påregne å få full arbeidsdag i den tid av året da tømmer-slusing eller annet seson-garbeid foregår. Når de ikke får full arbeidsdag, har de etter å ha deltatt i de slusinger som måtte forekomme og mulige damreguleringer dagen til sin egen rådighet. I damreguleringene inngår også helligdagsregule-ringene.
3. Hjelpeslusevokterne lønnes når de har full arbeidsdag med den til enhver tid av kanalen fastsatte timelønn. Denne er for tiden kr. 1,00. I de perioder av året de bare har innskrenket arbeidsdag ved kanalen, beta-les de på sådan måte som til enhver tid av kanalen blir fastsatt. For tiden er betalingen kr. 15,00 pr. uke, pr. enkelt arbeidsdag kr. 2,50. Denne beta-ling omfatter godtgjørelse for alle de slusinger som måtte forekomme samt ordinære damreguleringer. Større flomreguleringer betales ek-stra, mens små flomreguleringer er innbefattet i ukebetalingen. I tillegg til lønnen får hjelpeslusevokterne fri familiebolig i kanalens hus hvor den har ledig bolig. Er det trafikkstans i kanalen på grunn av flom eller andre forhold, bortfaller den forannevnte kontante ukelønn og eventuelt arbeid for kanalen blir da i sin helhet å betale etter timelønn. Hvis ruten Skien — Dalen innskrenkes til 3 ganger ukentlig hver vei gjennom kana-len, blir ukebetalingen inntil annet bestemmes kr. 12,00 sålenge inn-skrenkingen finner sted.
4. Hjelpeslusevokterne plikter å holde seg ajour med båtruter og vannfor-hold og må være tilstede når deres nærvær trenges til slusing eller dam-regulering. De har i alle deler å rette seg etter sine overordnede be-stemmelser. De skal iakttas forsiktighet under arbeidet og har på beste måte å ivareta kanalens tarv.

Skien, 6. februar 1933.

## Bandak-kanalen - En linje eller to . . . . .

En unik «rallarvise» fra anlegget av Bandak-kanalen (gjengitt i Nome Blad nr. 10 1970) gir et godt tidsbilde fra 100 år tilbake langs vannveien under anlegget av Vrangfoss-anlegget:

Til tidsfordriv jeg skrive vil en linje eller to,  
naar jeg i stilhed sidder og finder ingen ro,  
og tænker på den store sum,  
som Staten har tatt or sin pung,  
og siden lagt paa bygden, en byrde slæm og tung.

Ja disse mænd, som dengang her i kommunen sad,  
de havde som bestandigt saa snævert hjertelag  
imod den simple arbejdsmand,  
som slider ondt saa mang en gang,  
for at han kan faa leve iblandt den ædle stan.

Ja den store kanal, som er et mesterverk  
og mangel er for der vet, som kom hid ung og stærk  
her bræktes baade arm og ben,  
og knustes baade led og læm,  
og mange gaa i blinde for al sin framtid hæn.

Ja naar man nu vil tage en riktig lystig tur  
med dampskibet ifra Skien og op til Ulefos,  
da for man se det første haap,  
tre sluser letter skibet op,  
aa der man faar at skue det stolte Hansens slot.

For dette Hansens hotell var saa godt besøgt  
paa denne tid kanalen havde mange arbejdsfolk;  
for vi pænger tjene fik,  
men mest delen gik til drik,  
for mange restrationer laa aabent for vort blik.

Ja denne dam i Vrangfos, den er jo meget høi  
ogjør en seilblaa linie, hvor langt jeg seer ei,  
aa her man ogsaa skue faar,  
et stæd, hvor der i mange aar,  
for da en sund oplysning saa god en fræmgang faar.

Og dette hotell drives udaf en kvindehaand,  
og formandskabet støtter hun med en hjælpsom haand  
for disse mener vist som saa,  
at øltrafikken drives faar,  
for da en sund oplysning saa god en fræmgang faar.

Og disse som blev ansat til slusevoktere,  
de hørte for det meste slet ikke bygden til,  
og dette var saa stor uret  
og af befalet ganske slet,  
for vi, som hørte bygden til, var nermeste til det.

Om nogen lyster vide hvem visen digtet har,  
saa er det Sveinung Lunde en arbejdsmand jeg er,  
min fader alt i graven bor, min mor saa tidlig meg forlod,  
og jeg har siden vandret saa viden om paa jord.

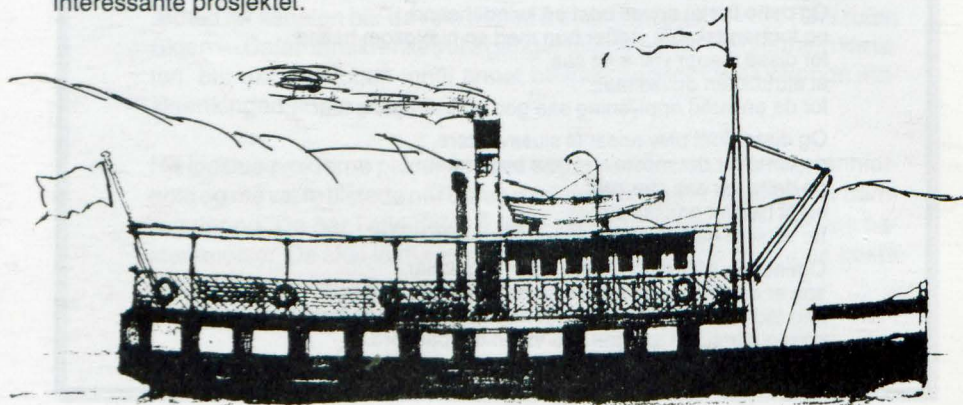
(Teke or Bergit Hanto si visebok) «K I H»



## Båt tilbake på kanalen i gammel skikkelse?



M/S «Dalen» ex D/S «Gvarv» ex D/S Lundetangen, bygget ved Akers Mek. i 1871 er etter vår mening det mest aktuelle restaureringsobjekt i tilknytning til Kanalen. Den er ikke i drift, og er i skroget ganske inntakt i original tilstand. Miljøverndepartementets fartøyutvalg er positivt innstilt til at båten i utgaven «Gvarv» (se tegning) kan inngå i grunnstammen for bevaringsverdige fartøyer, og dermed få offentlig tilskudd. Budsjettene i denne forbindelse er imidlertid meget beskjedne så det vil kreve en stor innsats på det lokale plan for å få gjennomført dette interessante prosjektet.



## D/S «Inland»

D/S «Inland» ble bygget i Gøteborg i 1886 og er dermed 100 år i 1986. Det er Norges eldste stålbåt, og går nå leilighetsvis i trafikk i Lofoten med sement i sekk.

Eieren Anthon Mentzen i Henningsvær sier til undertegnede under en befarings av Inland i august i år, at han er villig til å selge båten til en relativt gunstig pris.

Dette under forutsetning av at det er en organisasjon, stiftelse eller annet som kjøper «Inland» for å ta vare på båten.

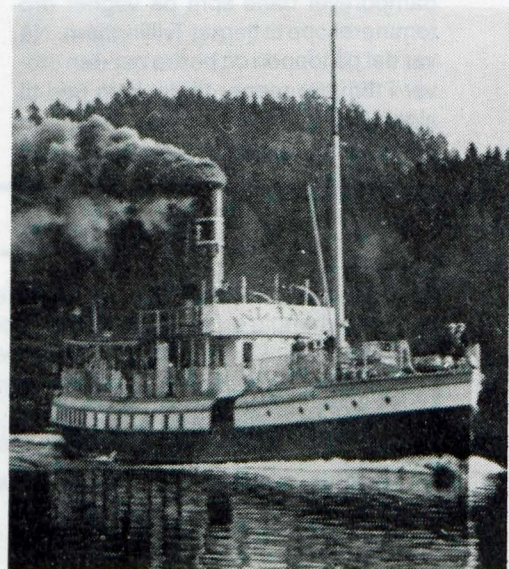
Den er i dag i relativt god stand, og blir malt opp hvert år. Skipskontrollen har uttalt at jernplatene i skroget som er originale vil holde i 100 år til. Forøvrig er ratt og ror originale. Båten er ellers bygget om og er på vel 100 fot.

Motoren er fra 1965 og i god stand, det er en Volvo - Penta på 220 HK som gir båten en fart på 9 - 10 knop, videre en liten Mercedes hjelpemotor.

Båten bør på en eller annen måte bli tatt vare på og kjøpt tilbake til Telemark. Her kan man tenke seg ulike former for stiftelser og foreninger som kan komme inn i bildet, ikke minst Telemarkkanalens Venner. Båten var engang Telemarkkvassdragets stolthet, og var hurtigbåt på kanalen. Det er den eneste av de større båtene utenom «Victoria» som fortsatt ikke er gått ned eller hugget opp. En restaureringsplan bør, i fall båten blir kjøpt tilbake, settes opp, og de rette kilder kontaktes. Her er det flere ulike muligheter, og ikke minst bør man foruten det offentlige, ha i tankene fylkets eget næringsliv, banker etc. Dette er gjort i utlandet flere steder, og med godt resultat.

Imidlertid bør det ikke gå for lang tid nå, da det er flere interesserte ute for å evt. kjøpe Inland til andre deler av landet. Båten er unik ikke bare for Telemarks del.

Arvid Sten Kåsa



Fra «Inland» i sin glansperiode omkring 1920.



## Grasmo Kanal

Skrevet av Harald Lorentzen, en av medforfatterane av boka «Rutebåtene på Telemark-kanalene».

Øst i Norge, inne ved svenskegrensen ligger et lite kjent kanal- og slusesystem — Grasmo Kanal. Det var den kjente kanalbyggeren Engebret Soot som i 1848 lot oppføre denne vannveien fra sjøen Sjervangen til sjøen Mjermen.

På 1840 tallet var tømmerindustrien stor her oppe i skogene inne ved svenskegrensen. Det var for at svenskene ikke skulle få tømmeret, at Grasmo Kanal ble anlagt, slik at det istedet kunne fraktes vannveien ned til de store sagbrukene i Østfold.

Hele kanal- og slusesystemet er bygget opp slik: Fra sjøen Sjervangen leder 10 sluser, alle med staute navn som f.eks. sluse 1 «Norge», frem til et lite tjern. Herifra er det 5 nye sluser opp til vannet Mortsjølungen. Tømmeret skulle ennå videre oppover og nå anla Soot en dampdrevet bane som på vogner dro tømmeret opp til tjernet Tvillingtjern. Nå var det på toppen og herfra bar den utover i tømmer-renner til det kom ned til sjøen Setten. Her lå en liten taubåt og ventet og tauet det over sjøen. Så kunne

tømmeret sendes ned fossen til Mjermen. Taubåten skulle medbringes så den ble fraktet på en tralle over et eide med jernbaneskiner som underlag. Vel nede kunne den dampe videre med tømmerlepet sitt. Nå var de snart fremme ved de første sagbrukene.

Grasmo Kanal eller Sootkanalen som den også blir kalt var i operativ drift 1848 til 1932.

Snart forfalt slusesystemet og etter noen år ble det bestemt at deler av det skulle restaureres. Ved 100 årsdagen var det klart for en nyrestaurert del.

Så forfalt atter slusesystemet, men heldigvis er det også her krefter i sving for å bevare et minnesmerke over norsk byggekunst. Man vil gjerne bygge opp et kanalmuseum rundt den gamle Grasmo-kanalen og så sent som i sommer er det ryddet vei langs kanalen og slusene slik at folk kan ta seg fram på de gjengrodde stiene.

Til slutt: Har dere tid? — lyst — bil, ta en dag med fotoapparatet og kartboken til Grasmo Kanal, dere vil ikke bli skuffet.

### Kilder:

Årbok for Glomdalen 1958,  
s. 100 - 109.  
Div. avisutklipp.  
Egne oppteign.

## VI MÅ BLI FLERE!

Telemarkkanalenes Venner er kommet godt igang med div. arbeider, men vi er avhengig av våre medlemmer for å nå våre mål. Pr. idag er vi ca. 350 stykker. Det er ikke nok! Vi trenger derfor **din** hjelp. Kjenner du noen du tror vil bli medlem? Fyll ut nedenstående slipp og send den til oss — eller ring en av styremedlemmene.

(Navn og telefonnummer finner du på s. 2.)

Til Telemarkkanalenes Venner - Postboks 372 - 3701 Skien

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr./sted: .....

Vår konklusjon er at Forsgrunn bystyrets egenstadsfesting av reguleringsplanen må underkjennes og saken tas opp til ny behandling i de kommunale organer.

4. De luft- og støyforurensende konsekvenser av reguleringsplanen er ikke tilstrekkelig utredet og må oversendes Telemark fylkes miljøvernmyndighet til vurdering.

Slik saken nå står er det i realiteten Vegsjøen som avgjør den endelige løsningen. Dette kan ikke være riktig saksbehandling.

Forlidsminneforeningen  
Telemark afdeling

Med hilsen

for styret.

*Walter Edvardsson*

Vedlegg.

Kopi: Riksamtlivaren,  
Fylkeskonservatoren,  
Forlidsminneforeningen.





# TELE-VERN

FORENINGEN TIL NORSE FORTIDSMINNESMERKERS BEVARING  
TELEMARK AVDELING



**Dyraas-gården**





Medlemsblad for  
Telemark avd. av  
Foreningen til  
Norske Fortidsminnes-  
merkers Bevaring.

Nr. 2 1985 - Årg. 1

Adresse:  
c/o Hans Houensgt. 26  
3700 SKIEN

Utgis i samarbeid  
med Telemark-  
kanalenes Venner.

Medlemsskap i For-  
tidsminneforeningen  
inkluderer tidsskriftet  
«Fortidsvern»,  
foreningens årbok  
og medlemsblad.

Kontingent:  
A-medlemsskap kr. 150  
T-medlemsskap kr. 80  
(uten årbok).  
Kollektivt  
3 x A-medlemsskap.

Redaksjonsansvarlig:  
Knut M. Hegna.

★ ★ ★

Sats:  
VAVICA A/S  
Bjørndalssenteret,  
3901 Porsgrunn

## Redaksjonelt

Utgave nummer to av foreningens «Tele-vern» har sett dagens lys, og vi er ubeskjedne nok til å hevde at medlemsbladet er på rett vei etter debuten i høst.

Denne gang har vi spandert profesjonell setting av bladet, og den tekniske standarden er bedret.

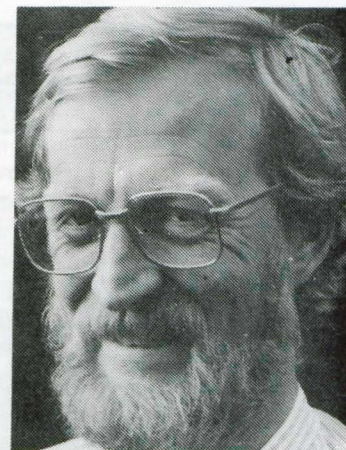
Av sjølskryt forøvrig kan vi nevne at bladet også redaksjonelt er på bedringens vei — og vel så det. Vårt distriktsutvalg i øvre Telemark har spisset blyanten og er med for fullt. Finn Rønning skriver om kulturvernprisen som er gått til «Gjestheim» på Gvarv — og om gamle Lunde Sparebank der bevaringsdebatten (rivingsdebatten) allerede har rast en stund.

Riving er dessverre stikkordet for flere artikler i «Tele-vern» også denne gang. En av Porsgrunns mest interessante og bevaringsverdige bygninger, Dyraas-gården på Vestsida, er revet. Oppsiktsvek-kende er det også at stiftelsen «Gamle Brevik» har engasjert seg FOR riving av Hoffmannsgate 13 i Brevik. Vi har også artikler om fartøyvern og Sun-de bru. Spaltene står fortsatt åpne for de av dere som har artikler eller stoff-tips å bidra med. Neste medlemsblad utgis til våren.

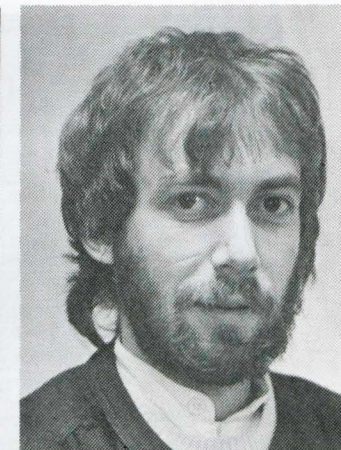
INNHold:	SIDE
Redaksjonelt .....	2
Styret presenterer seg .....	3
Kulturvernprisen til «Gjestheim» .....	4
Kulturvernprisen til «Gjestheim» .....	5
Fartøyvern .....	6
Sundkilen bru .....	7
Gamle Lunde Sparebank .....	8
Hoffmannsgt. 14, Brevik .....	9
Dyraas-gården i Porsgrunn .....	10
Uttalelse sentrumsringen .....	11
Uttalelse sentrumsringen .....	12

## Styret

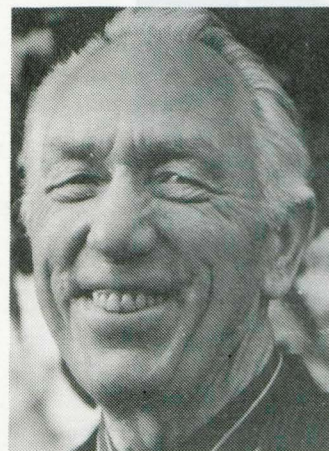
Dette er styret i  
Fortidsminneforeningen,  
Telemark avdeling.  
Det er vanlig at  
vararepresentantene  
møter fast i styremøtene.  
Finn Rønning  
representerer foreningens  
distriktsutvalg  
i øvre Telemark.



Vidar Edvardsen



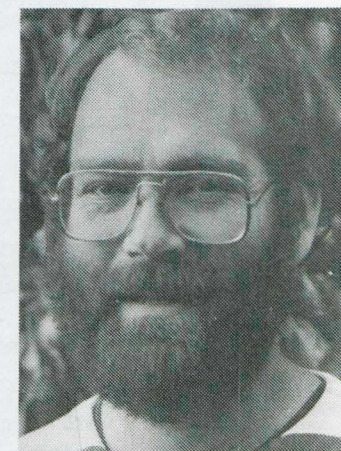
Knut Martin Hegna



Olav Ettestad



Åse Bjerke Jenssen



Finn Rønning



Jahn Jahnsen,



Else Skau



Christian Moulin



## Kulturvernprisen i Øvre Telemark



I samarbeid med avisa Varden har distriktsutvalet i Øvre Telemark oppretta ein kulturvernpris. Saman med ein plakkett vil kr. 2000,- bli deila ut til huseigarar vi meiner har gjort seg fortent til ein slik pris.

Aktuelle kandidatar er huseigarar som har pussa opp huset sitt etter gode antikvariske retningslinjer eller eigarar som har halde verneverdige bygningar kontinuerlig vedlike. Godt tilpassa nybygg til gamle miljø vil og vere aktuelle kandidatar ifølge retningslinjene som er utarbeidde.

Siktemålet med prisen er fleire. For det første ei oppmuntring til huseigarar (om enn ho er lita) som har ytt ein fortenstfull innsats på kulturvernsektoren. For det andre å spreie opplysning om kulturvern

gjennom dagspressa ved omtale av aktuelle kandidatar til prisen.

Styret forsøkte å trekke kulturstyra og bygningsråda i kommunane inn ved å få dei til å foreslå moglege prisvinnarar, men frå desse fekk ikkje styret eit einaste forslag!

Blant mange kandidatar kom nemnda for utdelinga fram til å la Helge Stange i det gamle hotellet «Gjestheim» på Gvarv få prisen for i år. Dette vakre sveitserhuset ligg i «Gamle-gata» på Gvarv, ei parallellgate nerare Norsjø til den noverande gjennomfartsvegen. Bygningsmiljøet her grodde opp i tida fram mot århundreskiftet som eit resultat av båttrafikken på Norsjø og framvoksteren av Gvarv som eit trafikk-knutepunkt i den samanhang.

Gvarv-området har tidlegare vore omtala av Morten Krogstad i Nye Bonytt.

Ferdelsvegane endra seg etter kvart, og nye forretningar voks opp ved den nye veien, og «Gamle-gata» blei liggjande meir eller mindre ustørd til våre dagar.

Ein reguleringsplan som blei utarbeidd for området på slutten av 1970-talet var uakseptabel frå ein kulturvernssynstad, og m.a. Fortidsminneforeningen i Telemark engasjerte seg sterkt for å få planane endra. Enden på ein lang saksgang blei ein reguleringsplan der kulturverdiane er tekne vare på på ein måte som m.a. Riksantikvaren sa seg nøgd med om intensjonen i planen blir følgd.

At eit hus i dette miljøet no blir satt i stand på antikvarisk grunnlag, trur vi er av stor verdi med tanke på alle dei andre husa i området som og treng restaurering. «Smitteeffekten» har synt seg å vere effektiv andre stader, la oss tru den vil vere det for miljøet på Gvarv og.

Vinnaren av kulturvernprisen i år — Helge Stange — har med kjøp av det tidlegare søstrene Nilsens hotell på Gvarv fått realisera ein gamal draum. Han vil i åra framover halda fram med fullstendig tilbakeføring av miljøet kring det gamle sveitserhuset frå 1890-åra. Og sjeldan har vi sett ein lukkelegare kombinasjon av karakteren til huset med tidsriktig interiør og innreiding. Til lukke, Helge, med huset og kulturvernprisen 1985!

*Finn Rønning.*



*God jul og godt nyttår  
takkes alle våre medlemmer*



## ★ FARTØYVERN ★

I Fortidsminneforeningens formålspårafer er det presisert «vern av faste kulturminner». Flytende sådanne er ikke nevnt, men på representantskapsmøtet i Tromsø 1982 ble det vedtatt at foreningen utvider sitt formål til også å omfatte fartøyer.

I fjor ble det arrangert et seminar om fartøyvern på Isegran arkeologiske feltstasjon i Fredrikstad i regi av Fortidsminneforeningen. Fartøyvern er et nokså nytt begrep. Det er først de 10-15 siste årene søkelyset er blitt rettet på gamle fartøyer i noe mer organisert form, men fremdeles drives fartøyvernet av entusiaster. Det er likevel litt mer oppmuntrende å være entusiast i dag enn tidligere.

Norsk Kulturråd har i dag økonomiske støtteordninger for spesielt verneverdige fartøyer, hvor et eget Fartøyutvalg har lagt opp en organisasjonsmodell som inneholder disse hovedpunktene:

— Med utgangspunkt i type, funksjon og en rekke andre kriterier blir det pekt ut en grunnstamme av fartøyer som Staten skal føle et spesielt ansvar for.

— Det blir i tillegg forutsatt at primærkommuner og fylkeskommuner skal ha ansvar for fartøyer som har hatt sin primære tilknytning til regionen og spilt en rolle i lokalmiljøet.

— Norsk Kulturråd skal dessuten kun-

ne gi tilskudd til fartøyer som det knytter seg spesiell interesse eller særskilte aktiviteter til.

Denne tre-delingen er tenkt utbygget med et eget sekretariat som skal sørge for en omfattende fartøyregistrering og være kontaktorgan for alle parter (myndigheter / foreninger og privatpersoner). Foreløpig fungerer dette som en forsøksordning. Det finnes også en rekke andre støtteordninger i forbindelse med undervisning og sosiale rehabiliteringsprosjekter for ungdom.

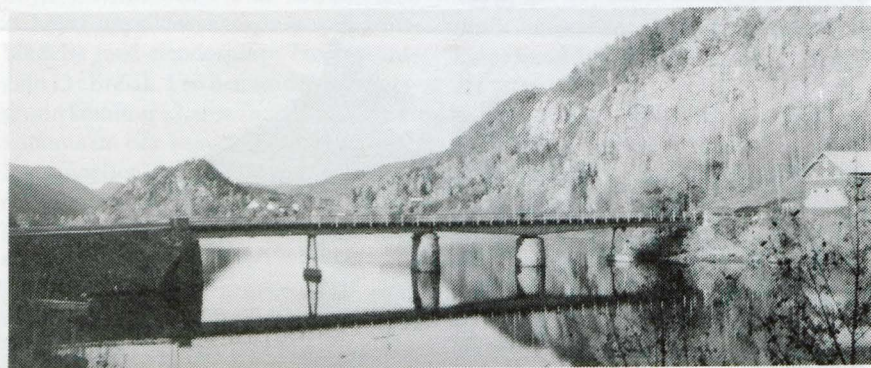
På seminaret i Fredrikstad deltok ca. 50 innbudte deltakere fra blant annet Norsk Kulturråd, Statens Kulturminneråd, Miljøverndepartementet, Riksantikvaren, Norsk Sjøfartsmuseum, Sjøfartsdirektoratet og en rekke andre museer, undervisningsprosjekter, veteransklubber og andre. For første gang ble alle medspillere samlet til en konferanse over tre dager med mange gode forslag, diskusjoner og befaringer.

Livsstil og entusiasme alene kan ikke redde den etterhvert voksende flåte av veterarbåter som må sikres en økonomisk plattform. I forhold til bygningsvernet som har «tak over hodet» og står på fast grunn, er fartøyer en langt mer utsatt vernegruppe hvor årlig vedlikehold er avgjørende.

Jahn Jahnsen



## Tekniske kulturminner i Telemark



Tema for fagdagen på representantskapsmøtet 1986 — som skal arrangeres av Telemark Avdeling med møtested i Lange-sund — skal være *tekniske kulturminner ved vann*. Styret i avdelingen har tenkt å trekke frem følgende objekter:

- Telemarkskanalene, som er det klart mest interessante tekniske kulturminne i Telemark sett i landssammenheng.
  - Isdammer
  - Fløtning (tømmerrenner, lenser etc.)
- På representantskapsmøtet vil det bli befaringer til i hvertfall en isdam, til en tømmerrenne i Mælum og på Telemarkskanalene. Dette for å spore til interesse for disse objektene generelt og fra foreningens hovedstyre.

Det er styrets hensikt å søke å få en oversikt over tekniske kulturminner i Telemark. De som måtte ha opplysninger om tekniske kulturminner i vårt fylke som er av interesse i denne sammenheng og som kanskje er mindre kjent, bes ta kontakt med medlemmer av styret så snart som mulig.

Som et eksempel vil vi nevne Sunde bru i Kviteseid. Denne brua ligger på Rv. 39 ca. 3 km fra Kviteseid sentrum i ytre del av Sundkilen, som er en fjordarm til Kviteseidvatn, ca. 4 km lang. Brua ble bygget i 1901 og forsterket i 1946. I brukonstruksjonen inngår en svingbru med underliggende stålfagverk som hviler på et fundament av hugget stein. Brua som svinger manuelt, blir åpnet ved signal til bruvakta som bor på stedet.

Brua er den eneste i sitt slag i Telemark, og sett i sammenheng med kanalen er den absolutt bevaringsverdig. I Vegvesenet arbeides det med planer om en ny bru over Sundkilen. I denne sammenheng bør fremtidig status for Sunde bru klarlegges. Etter vår oppfatning bør det være et klart ansvar for Vegvesenet å ta seg av det fremtidige vedlikeholdet av den gamle brua.

Vi håper det finnes interesserte personer i Kviteseid, medlemmer av Fortidsminneforeningen eller ikke, som kan tenke seg å engasjere seg i denne saken for å få til en løsning slik at Sunde bru kan bevares.

V.E.



## Sparebankbygget i Lunde sentrum



Når ein i dag reiser gjennom sentrum i Lunde, skil staden seg ikkje stort ut frå liknande sentra i Bygde-Noreg. Her er få trådar som kan hjelpe ein å nøste seg attende til tida før tettstadvoksteren tok til. Frå dei fyrste tiåra av tettstaden si historie er og spora få, og står stadig i fare for å bli enda færre.

Eit av dei få bygga som i dag skil seg fordelaktig ut, er bygget til Lunde Sparebank frå 1924, oppført i ei blanding av nyklassisistisk- og jungendstil. Bygget er til no godt halde vedlike, og det arkitektoniske serpreget er og godt teken vare på.

Banken har bygd nytt bygg ved sida av det gamle, og ein ser her ein av dei klassiske måtane å få bort eit eldre hus på, nemlig å bygge eit nytt så nær at det liksom fell av seg sjøl at det gamle må bort.

Banken har til no ikkje kome med konkrete planar for kva dei vil nytte den ledige tomta til.

Reguleringsplan for Lunde sentrum ligg no til godkjenning hjå Fylkesmannen i Telemark, og der er bankbygningen forutsatt rive. No er saka den at reguleringsplanen ikkje har vore førelagt fylkeskonservatoren eller andre verne-ansvarlege til uttale, og ein har ein mulegheit til anke på sjølve saksgangen.

Det hardnar nemleg til omkring stasbygget til Lunde Sparebank. To gonger har saka no vore oppe til handsaming i Nome bygningsråd, og baa gongene har banken fått rivingsløyve. Siste gong med knappast mogleg fleirtal, fem mot fire.

Fortidsminneforeningen vil, i nært samarbeid med fylkeskonservatoren, henge seg på saka til ho har fått ei lukkelegare løysing. Siste ordet er derfor ikkje sagt i banksaka i Lunde. Interesserte lesarar bør derfor følgje med i dagspressa, der diskusjonane alt lenge har gått høgt om saka.

Finn Rønning.

## Gamle Brevik . . . . .

Stiftelsen Gamle Brevik har kommet med et høyst oppsiktsvekkende utspill i forbindelse med eiendommen Hoffmannsgate 13 i Brevik. I en henvendelse til Porsgrunn kommune har stiftelsen bedt om at kommunen bør benytte sin forkjøpsrett. Begrunnelsen er at bygningen bør rives for å føre fram ny vei mellom Hoffmannsgate og Pilebakken. Det er av sine egne man skal ha det!

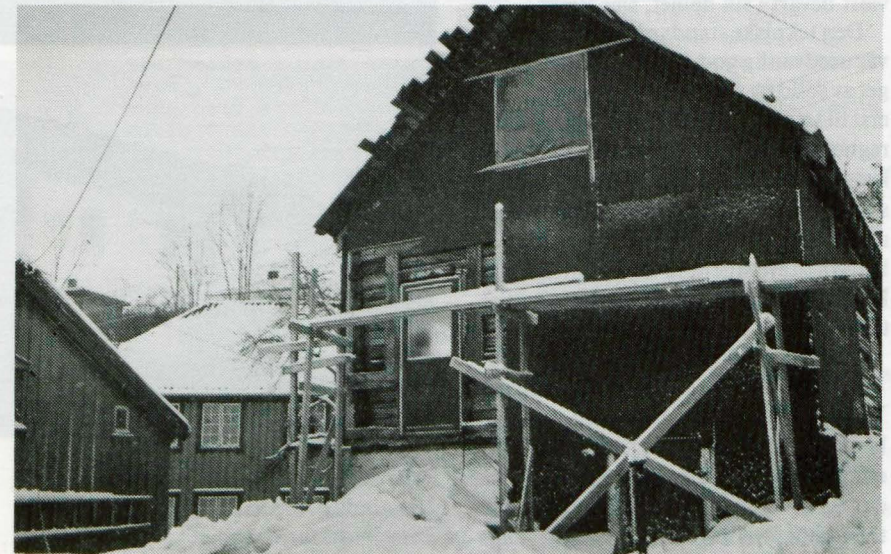
Bygningsrådet i Porsgrunn gikk etter en befaringsenstemmig inn for at Hoffmannsgate 13 i Brevik ikke bør rives. Det endelige utfallet av denne saken er ennå uviss, men for gamle Brevik sin del, får vi håpe at det ikke går slik stiftelsen Gamle Brevik ønsker.

Den tidligere eieren av huset så seg ikke i stand til å fullføre det omfattende restaureringsprosjektet, men boligen var allerede overtatt av en Stathelle-mann da saken kom opp i formannskapet. Teknisk råd-

mann Egil Aadland foreslo at kommunen skulle benytte seg av sin forkjøpsrett og kjøpe huset for 150.000 kroner — for å få det revet.

Det var et eiendomskontor i Porsgrunn som fikk i oppdrag å selge huset på det åpne marked. Huset var da tidligere solgt tre ganger uten at Porsgrunn kommune fant grunn til å benytte seg av forkjøpsretten. Da heller ikke kommunen ved telefonisk kontakt med eiendomskontoret uttrykte ønske om å benytte forkjøpsretten, ble huset solgt for 140.000 kroner.

Hvis ikke kommunen frafaller forkjøpsretten, tar eiendomskontoret forbehold om å komme tilbake til spørsmålet om erstatning for de utgiftene den nye huseieren har pådratt seg. Rådmannen mener at det ikke er noe til hinder for at kommunen kan benytte sin forkjøpsrett, selv om kommunen ikke har benyttet denne ved tre tidligere anledninger.



Stiftelsen Gamle Brevik vil rive gamle Brevik — i alle fall dette huset i Hoffmannsgate 13. For å utvide veien, må vite.



# Dyraas-gården . . . . .

— Vandalisme i særklasse, sier konservator Aasmund Beier ved Porsgrunn bymuseum om rivinga av Dyraas-gården i Vestregate 42 på Vestsida i Porsgrunn. I slutten av oktober ble den bevaringsverdige bygningen jevnet med jorda. Porsgrunn har igjen mistet en av sine uerstattelige bygårder. Porsgrunds Porselænsfabrik A/S står ansvarlig for galskapen.

For en tid tilbake ble det slått fast at Vestregate 42 skjulte den opprinnelige Monrad-gården bak sveitserstildetaljene, og denne gården refererte seg derfor til 1700-tallet. Arkitekt Jahn Jahnsen har laget en rekonstruksjonsskisse av gården på grunnlag av Paul Linaaes samtidige akvareller, som viser hvordan den prektige bygningen har fortonet seg rundt år 1800.

Igjen sitter Porsgrunn bymuseum tilbake med fragmenter og løsrevne bygningsdetaljer fra en av byens flotteste bygninger. Det var en mildt sagt bestyrtet Beier som reddet stumpene idet brøyten ble kjørt fram mot huset. — Gården skulle ha vært bevart i sin helhet, sier Beier.

Den tekniske standarden på bygningen var usedvanlig god. Vestregate 42 var preget av solid og skikkelig håndverk fra innerst til ytterst. Porselænsfabrikken hadde regnet ut at det ville koste rundt en million kroner å sette den to-etasjers bygningen i stand. Men fordi fabrikken ikke fant noen anvendelse for gården, ble den revet av hensyn til eventuelle utvidelser i framtida. Konkrete utbyggingsplaner har imidlertid fabrikken ikke.

Rivingsbølgen har fart hardt fram mot Vestsida de siste 10 - 15 åra. Et sammenhengende trehusmiljø må man snart lete etter. For Vestregates vedkommende har denne utviklinga vært katastrofal. Fortidsminneforeningen i Telemark engasjerte seg både i Dyraas-gården og nabo-eiendommen Vestregate 41. Vi tapte igjen.



Rivinga av Dyraas-gården er ikke en kunstindustribedrift som Porsgrunds Porselænsfabrik verdig.

*Knut M. Hegna*



FORENINGEN TIL NORSKE FORTIDSMINNESMERKERS BEVARING  
TELEMARK AVDELING

Porsgrunn 5.juli 1985.

Fylkesmannen i Telemark,  
Fylkeshuset,  
3700 SKIEN.

Reguleringsplan for JØNHOLT, del av sentrumsringen med tilstøtende veger og arealer.  
Porsgrunn kommune.

## KLAGE

Styret i Fortidsminneforeningen, Telemark avdeling, har i styremøte 26.juni vedtatt å påklage Porsgrunn bystyres egenstadfesting av reguleringsplanen.

Vedrørende de betydelige verneinteresser som reguleringsplanen berører, viser vi til vår uttale til Porsgrunn bygningsråd datert 7.mars 1985 som er vedlagt i kopi.

Når det gjelder saksbehandlingen vil vi bemerke følgende:

1. Vi mener det har vært en klar forutsetning ved godkjenning av hovedplanen at reguleringsplanen skulle utarbeides i nært samarbeid med de antikvariske myndigheter. Av dokumentene i saken kan vi ikke se at slikt samarbeid har funnet sted og vil påstå at vegplanleggerne bevisst har unnlatt å ta opp samarbeidet og manglende kapasitet fra de antikvariske myndigheter har resultert i en reguleringsplan der verneinteressene er blitt overkjørt.
2. I Riksantikvarens brev til Porsgrunn kommune datert 19.april 1985 er det fremsatt 3 nærmere angitte krav for at reguleringsplanen skal kunne egengodkjennes. Disse kravene er ikke oppfylt ved bystyrets vedtak, selv om et stort mindretall stemte for å få saken behandlet på nytt av bygningsmyndighetene. Riksantikvarens 3 krav er etter vår oppfatning minimumskrav som må oppfylles før reguleringsplanen kan godkjennes.
3. Et av Riksantikvarens krav er at tunnelen under Jønholdt gård må forlenges med 25 meter. I brev til Porsgrunn kommune samme dag som bystyrebehandlingen fant sted gikk Vegsjefen imot dette kravet med henvisning til trafiksikkerheten. I og med at bystyret allikevel gjorde sitt vedtak, er de antikvariske myndigheter avskåret fra å kunne imøtegå Vegsjefens uttalelse eller komme med avvikende forslag.



## Grasmo Kanal

Skrevet av Harald Lorentzen, en av medforfatterane av boka «Rutebåtene på Telemark-kanalene».

Øst i Norge, inne ved svenskegrensen ligger et lite kjent kanal- og slusesystem — Grasmo Kanal. Det var den kjente kanalbyggeren Engebret Soot som i 1848 lot oppføre denne vannveien fra sjøen Sjervangen til sjøen Mjermen.

På 1840 tallet var tømmerindustrien stor her oppe i skogene inne ved svenskegrensen. Det var for at svenskene ikke skulle få tømmeret, at Grasmo Kanal ble anlagt, slik at det istedet kunne fraktes vannveien ned til de store sagbrukene i Østfold.

Hele kanal- og slusesystemet er bygget opp slik: Fra sjøen Sjervangen leder 10 sluser, alle med staute navn som f.eks. sluse 1 «Norge», frem til et lite tjern. Herifra er det 5 nye sluser opp til vannet Mortsjølungen. Tømmeret skulle ennå videre oppover og nå anla Soot en dampdrevet bane som på vogner dro tømmeret opp til tjernet Tvillingtjern. Nå var det på toppen og herfra bar den utover i tømmer-renner til det kom ned til sjøen Setten. Her lå en liten taubåt og ventet og tauet det over sjøen. Så kunne

tømmeret sendes ned fossen til Mjermen. Taubåten skulle medbringes så den ble fraktet på en tralle over et eide med jernbaneskiner som underlag. Vel nede kunne den dampe videre med tømmerlepet sitt. Nå var de snart fremme ved de første sagbrukene.

Grasmo Kanal eller Sootkanalen som den også blir kalt var i operativ drift 1848 til 1932.

Snart forfalt slusesystemet og etter noen år ble det bestemt at deler av det skulle restaureres. Ved 100 årsdagen var det klart for en nyrestaurert del.

Så forfalt atter slusesystemet, men heldigvis er det også her krefter i sving for å bevare et minnesmerke over norsk byggekunst. Man vil gjerne bygge opp et kanalmuseum rundt den gamle Grasmo-kanalen og så sent som i sommer er det ryddet vei langs kanalen og slusene slik at folk kan ta seg fram på de gjengroddede stiene.

Til slutt: Har dere tid — lyst — bil, ta en dag med fotoapparatet og kartboken til Grasmo Kanal, dere vil ikke bli skuffet.

### Kilder:

Årbok for Glomdalen 1958,  
s. 100 - 109.  
Div. avisutklipp.  
Egne optegn.

## VI MÅ BLI FLERE!

Telemarkkanalenes Venner er kommet godt igang med div. arbeider, men vi er avhengig av våre medlemmer for å nå våre mål. Pr. idag er vi ca. 350 stykker. Det er ikke nok! Vi trenger derfor **din** hjelp. Kjenner du noen du tror vil bli medlem? Fyll ut nedenstående slipp og send den til oss — eller ring en av styremedlemmene.

(Navn og telefonnummer finner du på s. 2.)

Til Telemarkkanalenes Venner - Postboks 372 - 3701 Skien

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr./sted: .....

Slik saken nå står er det i realiteten Vegsjøen som avgjør den endelige løsningen. Dette kan ikke være riktig saksbehandling.

4. De Luft- og støyforurensende konsekvenser av reguleringsplanen er ikke tilstrekkelig utredet og må oversendes Telemark fylkes miljøvernmyndighet til vurdering.

Vår konklusjon er at Forsgrunn bystyrets egenstadsfesting av reguleringsplanen må underkjennes og saken tas opp til ny behandling i de kommunale organer.

Forlidsmøtneforeningen  
Telemark avdeling

Med hilsen

for styret.

Vidar Edvardsen

Vedlegg.

Kopi: Riksanntikvaren,  
Fylkeskonservatoren,  
Forlidsmøtneforeningen.