


MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENES VENNER

NR. 2 - 1988
4. ÅRGANG



SLUSE

GLØTT



1960. I SLUSEN, ULLEFOS - STEINENS KANAL

K. UDSEN

Formannens spalte

Nye dammer i Lunde og Kjeldal

De gamle nåledammene i Lunde og Kjeldal er i dårlig forfatning og skal erstattes av nye konstruksjoner.

Det er utarbeidet 2 alternative konstruksjonsmåter. Det ene alternativet er synlige betongkonstruksjoner med vanlige klappeluker (4 stk.) og brobane i betong. Det andre alternativet er med gummluker og uten gangbane. I dette alternativet er det bare damfestene som blir synlige over vannspeilet. Så vidt vi har forstått er det alternativet med gummluker som er valgt - se tegning på motstående side.

Planene ble gjort kjent for foreningen på befaring 1. juli 1988 der representanter for Norges vassdrags- og energiverk, Riksantikvaren, fylkeskonservatoren, Nome kommune og TKV v/formannen var til stede.

Verneinteressene ble oppsummert på befaringen og ble oversendt i et notat fra fylkeskonservatoren til Riksantikvaren. Hovedinnholdet i dette notat var:

- Lunde kraftstasjon bevares.
- Stort bjørketre og natursteinsmur på nordre damfeste i Lunde bevares.
- Nålehus, eksisterende vegetasjon og mest mulig av eksisterende natursteinsmur ved nordre damfeste på Kjeldal bevares.
- Hele eller deler av nåledammen på Kjeldal bevares.
- Nye lukehus gis en utforming som er tilpasset det historiske miljø i områdene.
- Det bygges modeller for Statens regning av nåledammer med omgivelser i Lunde og Kjeldal. Modellene stilles til disposisjon for Kanal-museet.

Foreningen TKV v/formannen har også presisert sine synspunkter i brev til Riksantikvaren. (Det er Riksantikvaren som er vernemyndigheten og som kan stille krav til utbyggeren om utformin-



gen av konstruksjonene m. h. t. tilpassning til det historiske miljø på stedet.)

Etter det som senere er skjedd i saken - kfr. brev fra Riksantikvaren til NVE av 3/10 -88 - ser det ut til at Lunde kraftstasjon vil bli revet. Riksantikvaren begrunner dette med at hverken Nome kommune eller fylkeskommunen kan bidra økonomisk til bevaringen. Vassdragsverket kan etter Riksantikvarens mening ikke pålegges å dekke slike ekstra kostnader uten at det gjennomføres en fredning, noe Riksantikvaren mener ikke er aktuelt.

Vår forening må bare ta dette til etterretning, med beklagelse.

Derimot ser det ut til å være mulig å få bevart en seksjon av nåledammen på Kjeldal, ved nordre damfeste.

Damarbeidene vil starte i høst og er planlagt ferdigstilt ved utløpet av 1989. Arbeidet skal bekostes av Staten ved Norges vassdrags- og energiverk.



TELEMARKKANALENES
VENNER

Hvem sitter i styret og komiteer?

STYRET

Telefon:

Vidar Edvardsen, formann (03) 53 64 35
Ellen de Vibe (03) 52 81 86
Øivind Bekkevold (03) 94 48 35
Aina Hellstedt (03) 52 06 60
Gisle Kavli (03) 94 47 75

VARAMENN

Reidar Jenssen (03) 52 12 56
Halvor Landsverk (03) 52 08 97

KASSERER/SEKRETÆR

Marie Bergsli (03) 52 30 65

MARKEDSFØRINGSKOMITEEN

Gerhard Hedlund (03) 94 43 22

TEKNISK KOMITÉ

Tore Kvaale (03) 94 10 62

VERNEKOMITEEN

Jahn Jahnsen (03) 56 73 90

HISTORIEKOMITEEN

Halvor Landsverk (03) 52 08 97

I REDAKSJONEN

Per Svein Bratsberg (03) 52 31 57

Foreningens adresse:

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

FORSIDEBILDE:

Fra Hogga sluser. Bildet er utlånt med tillatelse fra den nye boken «Livet på Telemarksbåtene»

Telemarkkanalenes Venner, Fortidsminneforeningen
og Telemark Historielag



inviterer til

Julehygge

på Lille Ulefos Gård, Ulefoss
fredag 2. desember kl. 19.00.



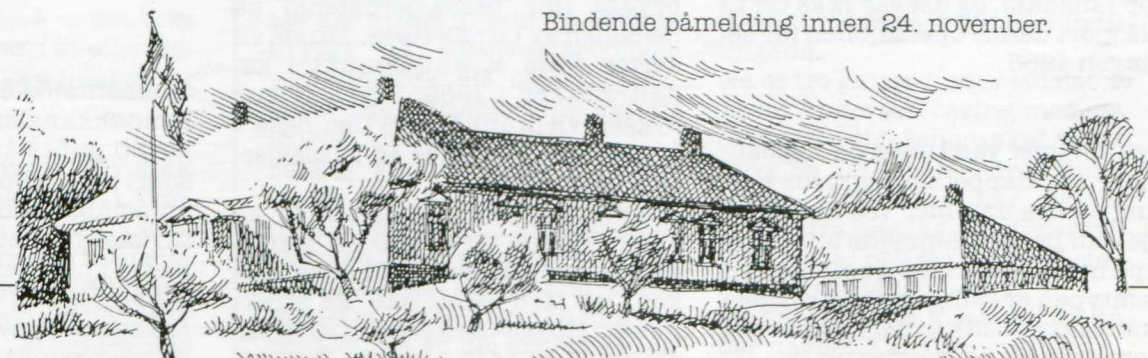
Stanley Jacobsen vil stå for underholdningen utover kvelden.

Aftenens meny består av: - Kokt ørret
- Dessert
- Kaffe

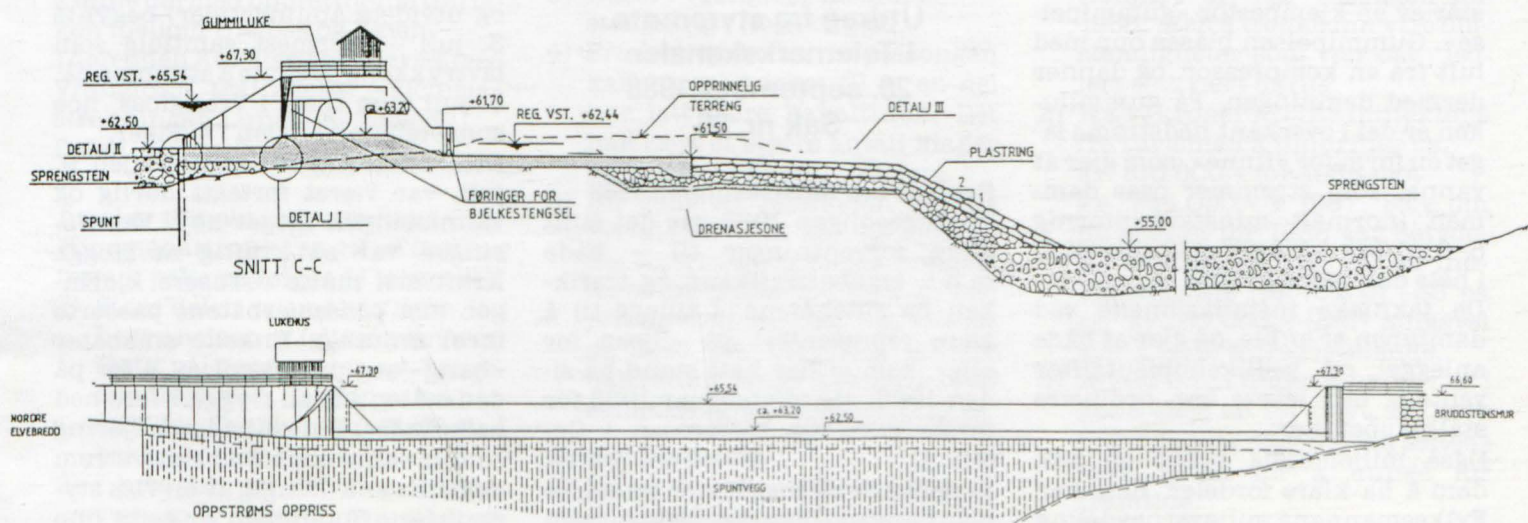
Prisen er ca. kr. 100,- pr. person.

Påmelding til:
Marie Bergsli (03) 52 30 65 (priv), (03) 52 92 05
eller
Åse Bjerke Jenssen (03) 52 12 56.

Bindende påmelding innen 24. november.



LILLE ULEFOS ble bygget i 1814 som bolig for statsråd Niels Aalls forvalter, Morten Thomessen Bredsdorff, og er også en emprebygning - med sine 750 m², dog noe mindre enn hovedgården. Arkitekt for anlegget var Johan Godtfried Boydler. Eiendommen består av hovedbygningen med en midtfløy og to sidefløyer, portnerbolig og 10 mål hage og ligger like ovenfor Ulefossen.



Vidar Edvardsen



Opprustningsarbeider i Telemarkskanalen

I løpet av vinteren/våren 87/88 er det foretatt betydelige opprustningsarbeider ved Eidsfoss sluser. Arbeidene besto i slettsprengning av fjellvegger samt montering av fending av samme type som i Ulefoss sluser. Det er medgått ca.

kr. 800.000,- til disse arbeidene. I tillegg kommer konsulentutgifter. På vårparten ble foretatt tetningsarbeider ved Ulefoss sluser. Arbeidene besto i sandblåsing av fugene i slusemurene samt innsprøyting av spesialbetong i fugene for å hindre lekkasjer. Lekkasjene i murene har i lang tid gjort det problematisk å operere portene. Arbeidene ble avsluttet i juni, og kostet ca. kr. 225.000,- noe som var betydelig billigere enn beregnet. Imidlertid gjenstår tetning av overkanalen. For å få utført dette må det settes opp fangdam, og det var ikke tid til å få gjort denne operasjonen før sesongen 1988.

Nye dammer ved Lunde og Kjeldal

Nå er alt klappet og klart for bygging av nye dammer ved Lunde og Kjeldal. De nye dammene blir en ny type betongdam med gummiluker. Damtypen er tidligere ikke bygget i Skandinavia, slik at det knytter seg stor interesse til prosjektet.

Kort sagt er virkemåten slik: Det bygges et betongfundament tvers over elveløpet. Dette fundamentet blir svært flatt og lavt uten de høye betongsøylene som er tilfelle ved bruk av vanlige stålklappulker. Selve gummiluken plasseres oppå betongfundamentet, og består av en kjempestor «gummipølse». Gummipølsen blåses opp med luft fra en kompressor, og danner dermed demningen. På gummiluken er det i overkant nedstrøms laget en form for «finne», som gjør at vannet som strømmer over dammen (normalt minstavanføring 5-6 m³/sek.) danner et lite fossefall i hele dammens lengde. De tekniske installasjonene ved damtypen er enkle, og gjør at både anleggs- og vedlikeholdsutgifter ventelig blir lavere enn ordinære stålklappulker. Også miljømessig synes en slik dam å ha klare fordeler. Bl.a. har Fylkesmannens miljøvernnavdeling

gitt en positiv uttalelse om det alternativ som er valgt. Anleggsarbeidene vil starte i oktober måned.

SESONGEN 1989

På grunn av dambyggingen blir strekningen Lunde-Hogga helt stengt for ALL trafikk. Strekningen Ulefoss-Vrangfoss vil være åpen for passasjerbåtene, mens den trolig blir stengt for småbåter. En del opprustningsarbeider vil bli utført samtidig med dambyggingen, trolig vil bl.a. skjermen nedstrøms Lunde sluse bli fornyet. Passasjertrafikken til Dalen/Kviteseid vil bli opprettholdt ved bussforbindelse Lunde-Hogga. Det er i denne forbindelse planlagt en ny brygge (for passasjerbåtene) på nedsiden av Lunde sluse. Lunde vil derfor være et knutepunkt i kanaltrafikken i 1989. Bryggen som bygges vil kunne benyttes også i årene framover både av passasjer- og småbåter. Strekningen Notodden-Lunde og Skien-Lunde vil i 1989 bli trafikert av henholdsvis M/S «Telemarken» og M/S «Victoria». På strekningen Hogga-Kviteseid-Dalen ser det ut til at M/S «Lastein» vil bli satt inn. I 1989-sesongen vil det i markedsføringen bli satset på å presentere Norsjø-Skienkanalen og det tilbud denne kanaldelen representerer.

Utdrag fra styremøte i Telemarkskanalen 20. september 1988 Sak nr. 36

Rapport om turistsesongen 1988

Turistsesongen 1988 var det stillt store forventninger til - både m.h.t. småbåttrafikken og trafikken på rutebåtene. I tillegg til å være representert på «Sjøen for alle», som vi har hatt stand på siden 1985, var vi i februar 1988 for første gang på båtmessen i Gøteborg. Vi opplevde en meget stor interesse blant svenske båtfolk, og vi forvent-

et derfor en større andel av svensker på Telemarkskanalen i 1988. I tillegg til messedeltagelsene, har en rekke båtforeninger dels fått besøk fra Kanalen, dels lånt video/diasserie. Videre er spredd brosjyrer/informasjonsmapper til turistkontorer/marinaer på strekningen Skien-Langesund.

TA og Varden kom i juni «som normalt» med et eget kanalnummer. I disse kanalnummerne hadde vi annonser, i tillegg til annonser i en del av det brosjyrematerialet som Telemarkreiser gir ut/distribuerer. Like før sesongstart ble det også klart at den nye passasjerbåten M/S «Telemarken» ville bli satt i trafikk fra begynnelsen av juni. Dette ble bestemt så sent at det ikke var mulig å endre åpningstider o.l. for å innpasse dette.

Småbåttrafikken

Bandakkanalen åpnet for småbåter 20. juni i år. Det er denne dato som i utgangspunktet angir datoen for småbåtsesongen, selv om en del turister før dette går til Notodden. Været i juni var som vi husker meget bra, slik at vi kunne forvente en «pangstart» av sesongen. Imidlertid ble sesongåpningen av helt normal karakter. Junitallet telt ved Ulefoss sluser for småbåter opp var likt med i fjor (63 stk.). Det er tydeligvis ikke noe effekt av prisforhøyelsen på ca. 30% i juli, som vi trodde skulle gi fler båtturister i for- og ettersesong.

Høysesongen (med høyere priser og utvidete åpningstider) begynte 3. juli - nærmest samtidig som lavtrykkene begynte å strømme på. 5. juli kom raset i Vrangfoss, noe som stengte kanalen i 4 dager. Etter åpningen av Kanalen igjen, 9. juli, var været fortsatt dårlig og vannføringen meget høy. Vannføringen var så kraftig at Hogga Kraftverk måtte redusere kjøringen idet passasjerbåtene passerte forbi inntaket. Enkelte småbåter «hang» seg på «Victoria» - for på den måten å få en tryggere ferd ned vassdraget. Det er nedoverkjøring som er vanskeligst ved sterk strøm da båten er avhengig av en viss styrefart. Totalt kan vi sette opp

denne tabell for antall båter opp Ulefoss de siste 3 årene:

År	Juni	Juli	Aug.	Totalt
1986	39	368	35	442
1987	63	379	36	478
1988	63	212	27	302

Uhell under slusing

En negativ erfaring vi har fra den sesong som nå er avsluttet, er en rekke mindre uhell under slusing av småbåter - dels også passasjerbåter. I alt er rapportert om 5 uhell ved nedslusing av småbåter. Nedslusing er normalt det minst vanskelige, og uhellene skyldes i de fleste tilfeller menneskelig svikt der luker ikke er stengt skikkelig eller er blitt glemt lukket. Kanalen har i en del av tilfellene måttet betale erstatning til båtelerne, men det dreier seg ikke om store beløp.

Både M/S «Victoria» og M/S «Telemarken» har nær blitt satt på grunn i slusekammeret pga. glemt avstengning av tappeluker. Av 7 uhell er 6 skjedd ved anleggene Vrangfoss, Eidsfoss og Ulefoss. Dette kan ha sammenheng med meget unge vikarer på denne strekningen - ned til 15 år.

I Norsjø-Skienkanalen er det ikke meldt om uhell verken i år eller tidligere år - såvidt vi kan huske.

Passasjertrafikken

For første gang «i nyere tid» gikk det i år tre passasjerbåter i Telemarkskanalen, M/S «Victoria» åpnet sesongen tidligere enn noensinne - allerede 18. mai. Problemet med såpass tidlig sesongåpning er gjerne vanskelige strømforhold samt knapp tid for Kanalen til å få utført de nødvendige reparasjonsarbeider.

Raset i Vrangfoss 5/7 -88 skapte forviklinger også for passasjertrafikken. M/S «Telemarken» var nettopp gått ut av Vrangfoss sluser på veg ned da raset kom, og den kunne dermed opprettholde trafikken mellom Ulefoss og Skien. I den tiden Kanalen var sperret (ved Vrangfoss) trafikkerte «Victoria» strekningen Lunde-Kviteseid-Dalen.

Årsaker til svikt i turisttrafikken

For småbåttrafikken vil en først og fremst peke på følgende faktorer:

- 1) Store deler av småbåtflåten lå i begynnelsen av fellesferien værfaste på begge sider av Langesundsfjorden. Telefoner fra båtfolk fra Tønsberg til Grimstad bekreftet dette.
- 2) I hele juli var det meget dårlig vær med svært mye nedbør.

Kanalprosjektet går videre i Nome



Slusevokterboligen, Ulefoss.

Kanalprosjektet som ble startet i 1984 går videre i Nome. Opprinnelig ble dette arbeidsprosjektet satt i gang ved avtale mellom skoleverket i Nome og arbeidskraftsmyndighetene for å gi elever fra u-skolen arbeidstrening. Under navn av Holla-prosjektet ble det utført arbeid på Ulefoss brygge og slusevokterboligen ved Eidsfoss ble satt i stand. Seks-åtte gutter under kyndig ledelse utførte arbeidet. Senere gikk prosjektet videre under navn av Nome-prosjektet, men uten av skolemyndighetene var med. Da ble slusevokterboligen på Kjeldal satt i stand. Slusevokterboligen i Lunde ble det også utført en del arbeid på. Senere er slusevokterboligen i Ulefoss (bildet) tatt hånd om.

Denne bygningen med tomt kjøper Nomekommunene av Olje- og energidepartementet for 25.000. Huset var i dårlig stand, men det er gjort en solid innsats slik at råtne deler av konstruksjonen og kledning er skiftet ut. Guttene har også arbeidet med istandbringelse av kanalutstillingene.

Nå er tre gutter under ledelse av Arvid Andersen i sving med maling utvendig. Senere skal det utføres en del arbeider innvendig. Nome kommune har skaffet midler fra næringsfondet og i tillegg også penger fra arbeidskraftmyndighetene. Og nå går dette foretagende under navnet Kanalprosjektet.

- Kjennskap til at mye nedbør også gir vanskelige strømforhold ved kjøring i Kanalen kan ha fått folk til å holde seg borte.
- 3) Raset i Vrangfoss medførte stengning i noen dager.
 - 4) Prisforhøyelsen i høysesongen kan ha medvirket til at en del har latt være kanalturen. Det har vært et større antall klager på prisene i år enn tidligere.
 - 5) En generell reduksjon i folks private forbruk kan ha gjort at det fortrinnsvis velges billigste form for båtferie - eller at den rett og slett sløyfes. Det meldes da også om betydelig mindre båttrafikk langs kysten i 1988 sammenlignet med tidligere år.

Samlet vurdering

Ut fra en samlet vurdering kan det etter administrasjonens oppfat-

ning trekkes følgende hovedslutninger:

- 1) Sett ut fra antall småbåter og antall passasjerer i forhold til tidligere år, har sesongen for 1988, uten å trekke inn ytre omstendigheter som vær osv., isolert sett vært dårlig.
- 2) Målt i kroner ANTAS inntektene fra turismen å innbringe ca. kr. 810.000,- for 1988 mot kr. 744.000,- i 1987. Selv om budsjettet for 1988 var betydelig oppjustert, kan vel en inntektsøkning fra -87 til -88 på ca. kr. 60.000,- (8%) allikevel sies å være tilfredsstillende.
- 3) Antall uhell under slusing har i 1988 vært alt for høyt. Dette er blant de ting som det må settes i verk tiltak for å unngå for framtida.

«Livet på Telemarksbåtene»

Med tillatelse fra Tor Kjetil Gardåsen gjengir vi et utdrag fra boken.

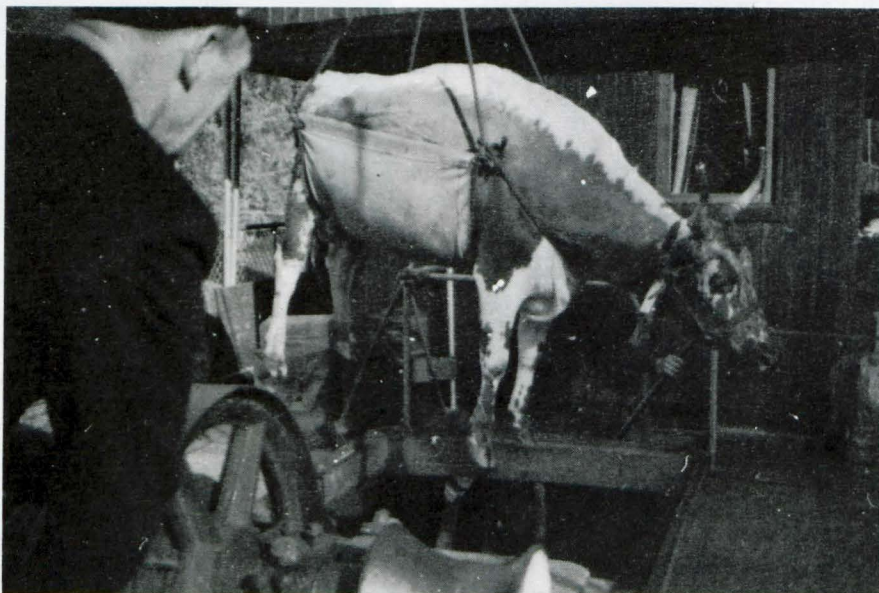
Med ku i rommet og grisunger på annen plass

For lokalbåtene sto altså melke-transporten til meieriet i Skien og frakt av dyr for en stor del av lasten. Mellom Gvarv og Skien gikk D/S «Gvarv» med Jørn Nøset som kaptein som melkerute hver dag. Bøndene på gårdene hadde slått seg sammen i kjørelag, slik at de kjørte melka for seg og noen av naboene en eller to dager i uka til brygga. Til Holtebrygga på Stranna i Nesherad hadde f.eks. gårdene Gurstad, Holte og Holtskog kjørelag sammen, og slike kjørelag var det nedover langs hele Norsjø.

Foruten varer og melk gikk det mye dyretransport med båtene. «Mellomdekket var reine fjøset», forteller kaptein John Staaland på Dyre Vaa. De fleste som har reist med Telemarksbåtene, husker vel nettopp denne dyretransporten med kuene som sto og rautet foran i båten. «Reine dyreparken», skildrer enkelte det som. Det var kuer, hester, sauer, grisunger og mere til. Grisunger i kasser kunne for øvrig settes inn på annen plass når det var lite passasjerer – til forargelse – eller oppmuntring for sine medreisende.

«Båtene var opne, og dyra måtte vi pakke ned så godt som råd», forteller kaptein John Staaland, som hadde mye dyretransport med sine båter. «Det var bare «Nordsjø» som hadde heilt overbygg og som hadde liksom eit fjøs. Vi hadde regel om ikke å ta med dyr når det var kaldere enn åtte kuldegrader. Men folk som skulle sende dyra, hadde ofte sett på gradestokken før de dro hjemmefra. Det var høgt oppe, sammenlikna med brygga. Nede ved vatnet kunne det ofte være dobbelt så kaldt. Det var hardt for disse dyra og for bøndene som skulle sende de til Skien. Men det gikk bra. Her gjorde mannskapet godt arbeid. Dyra vart passa godt på.»

«Hest hadde jeg aldri i rommet»,



Kua i stroppen var et vanlig syn på lokalbåtene, og styrmannen med vinsjen lærer den sikkert ned i rommet.

forteller Staaland videre. «Den tok jeg bare på dekk og heisa de heller aldri i selan. En gang hadde jeg likevel sela på ein liten fåla oppi Bandakslia. Den var like sprek i selan og spente ut ruta på skipperlugaren». Hestene var ikke alltid så lette å få ombord, og ofte måtte en gå et par runder med dem på brygga før en fikk dem med opp landgangen. En annet knep var å rygge dem ombord. De som eide dyra hadde som regel med seg litt høy, og vann var det bare å ta opp med en kapestøs og gi dyra etter hvert som de villa ha. Var det kaldt, hadde mannskapet som regel en del ulltepper ombord på båten å pakke kuene inn i. Staaland forteller at han en gang hadde 64 kuer med til marken i Skien. «Men da var båten lealaus!»

Kyrne gikk opp landgangen – ofte med to mann med ei vedskie som jaget bak. Eller de ble tatt i vinsjen, særlig hvis det var villstyrige dyr. Ungene husker dyra som ble heist opp i stropper og øynene som ble dobbelt så store

på dem når de hang der i løse lufta mellom himmel og jord. Den blandingen av folk og fe som var ombord skapte noe av «miljøet» på disse lokalbåtene. Å være fin på det nyttete lite i slike omgivelser der kuene rautet og sauene brekte rundt ørene på passasjererne, og en tur på dekket nærmest var som en tur i fjøset, slik Samuel Nordskog skildrer i dette verset: Og full musikk er det utum dørider blektar sau og der rautar kyri, d'èr lite mon i ha blanke sko for dei blir lortute baa tvo.

Tor Kjetil Gardåsen
«Livet på Telemarksbåtene»
Utgiver: Fylkesmuseet for Telemark og Grenland
136 sider
Pris kr. 248,-
Til salgs i bokhandelen

Kranlekteren



Det har gått seint framover sidan sist me hadde omtale av dampmaskin og lekter i «Slusegløtt». Årsaken er i store trekk at været har vore ugunstig for flytande restaurerings-prosjekt.

Lekteren var til slippsetting hos Knardalsstrand Slip for 2 år sidan. Det blei da gått over alt under vasslina. Deretter blei han slept til Hjellevatnet, der me fekk «bryggelass» av kanalselskapet. Ved nyttårstider blei snotyngda for stor, og lekteren sakk stille og fredeleg til botn.

I vår blei diskusjonen tatt opp om kva for metode som skulle nyttast for å heve lekteren til overflatestilling. Det enda med å leige den største mobilkrana til Isak M. Nilssen (30 tonn).

Stropping var kanskje det største problemet. Ole Mathisen fra Knardalsstrand Slip er hobbydykkar, og tilbød seg å ta jobben. Nok pumpekapasitet blei ordna frå diverse kantar, alt gratis sjølv sagt, frå

KRAMO, Fløtningen og Skien kommune. Sistnevnte stilte med pumper, mann og bil. Alle saman skal ha takk for innsatsen.

Etter 5 timars innsats flaut lekteren på rette sida av overflata. Dagen etter tok ein slepebåt frå fløtningen lekteren med seg til Knardalsstrand.

Knardalsstrand Slip har fått jobben med å rive den gamle hytta og dekket, og bygge nytt. Det er kjøpt inn trykkimpregnert material for formålet. Fyrste trinn er betalt av løyving på kr. 50.000 frå Norsk Kulturråd. Neste trinn betalast av TKV. Totalkostnader for restaurering av lekter er berekna til noko i overkant av 100.000.

Knardalsstrand Slip vil bygge telt over lekteren, og halde på med restaureringa i vinter. Dermed skulle det vera gode utsikter til at prosjektet er fullført i 1989. Alle som har vore med er glade for at enden nå er nær, for å sitere eit gammalt ordtak.

Me ser fram til å koma med ny omtale på vårparten –89 då me kan fortelja at lekteren er ferdig!

TKV, Teknisk komite
Tore Kvaale

**Spennende
utfordring!**

BLI MEDLEM AV
TELEMARKKANALENES
VENNER

Se innmeldingskupong
siste side

Dette bildet er fra Gvarv brygge, tatt tidlig på 1900-tallet. Ved brygga ligger «Løveid» og på vei ut «Lundetangen».
Foto: J. H. Küenholdt, Christiania.



Turistseesongen på Telemarkskanalen

I forrige utgave av «Slusegløtt» håpet vi å kunne fortelle om en ny rekordsesong på Telemarkskanalen. Nå ble det ikke slik som vi hadde ønsket, men kan allikevel melde om en fortsatt stor interesse for Telemarkskanalen som turistattraksjon.

Tilbudet på Telemarkskanalen var i år utvidet både med hensyn til antall seilingsdager og økt båtkapasitet. Årets nykommer, M/S «Telemarken», fikk en noe nølende start i begynnelsen av juni. M/S «Telemarken», med Notodden som hjemmehavn, gikk i fast rute mellom Notodden og Lunde 5 dager i uken, samt ruten Notodden-Skien noen helgedager i løpet av sommeren. M/S «Telemarken» har i august og september blitt flittig benyttet til charteroppdrag både på hverdager og i helgene.

M/S «Victoria» startet sin seilingsseksong allerede 18. mai og traffikerte kanalen helt frem til 2. september. I perioden 23/6 – 8/8 var det daglige avganger fra såvel Skien som Dalen, da M/S «Vildanden» gikk i samtrafikk med M/S «Victoria».

Passasjerantallet i 1988 var 22.245 mot 24.043 i 1987, noe som innebærer en tilbakegang på 7,5% i forhold til 1987.

Nedgangen kom i sin helhet i juli måned, noe som til stor del skyldes det meget grå og regnfylte været i denne feriemåneden. I juli måned gjør flesteparten av turistene sine



bestillinger kort tid før avreise, dvs. man ser «vær og føre» ann. Dette faller selvfølgelig uheldig ut da «værgudene» ikke er med oss under fellesferien.

I tillegg til gråværet, gikk det et ras ved Vrangfoss, i første uken i juli, slik at det ble et uheldig avbrekk i trafikken under tiden utbedringene pågikk. Problemet ble løst på en, forholdene tatt i betraktning, tilfredsstillende måte. M/S «Telemarken» brakte passasjerer fra Skien til Ulefoss. Her ventet buss fra Lindhjemreiser som kjørte passasjerene forbi rasstedet, til Lunde. På Lunde fortsatte M/S «Victoria» og M/S «Vildanden» videre til Dalen helt ifølge ruteplanen. Det sam-

me opplegg gjaldt rutene fra Dalen og nedover til Skien.

Problem var det dessuten både ved sesongstart og like før sesongslutt p.g.a. den store vannføringen i kanalen. Strømmen ble for sterk, slik at M/S «Victoria» ikke klarte å følge den fastsatte ruteplanen.

Alle disse «naturens uforutsigbare puss» har gjort sitt til at vi ikke klarte å øke passasjerantallet, men vi prøver igjen til neste sesong. Allerede nå begynner de første bestillingene for 1989 å komme inn, til tross for at båtfløytene akkurat har stilnet og det enda vil drøye noen måneder til vi får høre fløyte-ene runge i slusene!

«Einar Senior» ny slepebåt i kanalen

SkienSVassdragets Fellesfløtningsforening har anskaffet ny slepebåt, båten er for øvrig oppkalt etter nåværende adm. direktør Einar Aasaaren.

Under følger detaljer om den nye båten.

Bygget: 1979 v/Scheepswerf Haak B. V., Zaadam, Holland.

Tonnasje: 25,2 brt.

Klasse: Den Norske Skipskontrollen, liten kystfart mellomkl. 3/82.

Dim.: 14,73 x 4,18 x 2 (m).

Hovedmotor: Caterpillar 365 HK, tilsv. gear, slepepropell.

Hjelpemotor: Onan 15 kva.

220 V/380 V/24 V.

Fart: Ca. 10 knop.

Arrangement: Gjennomgående hoveddekk med styrehus og innredning forut. 1 stk. 4-manns lugar, WC. Bysse/messe i akterdel av styrehus. Åpent akterdekk med oppbygging av storesrom akter til høyde med lav rekke.

Utrustning: Autopilot ny innmat skiftet mars 84. VHF, radar, repeterkompass, hy-

draulisk rormaskin, roterende vindu m/varmetræder.

Kran: Hydraulisk kran 3 tonn ved 3 m, uteligger.

Dykkerutrustn.: Undervannskamerautstyr m/display m/100 m kabel på trommel, type Brosan. Kompressor, dykkerleider m/plattform.

Slepeutstyr: Slepekraft 5-7 tonn, komplett slepeutstyr med slepetrosser og utløserkrok fra styrehus., rykkpullere. Fendret «Pushnose» forut med ca. 2 m vertikal høyde over vannlinje (kan fjernes).

Brannvern/lenseutrustning: Vannkanon på styrehustak 2.650 liter pr. min. 9 kg/90 m vannsøyle, lenseuttak på dekk tilsvarende kapasitet 2 hydraulikere på dekk.

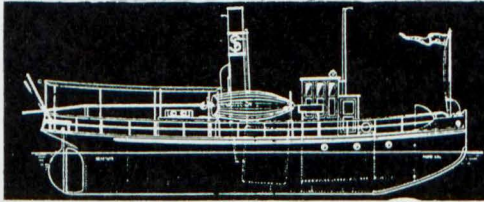
Oljevern: Storesrom under akterdekk for stuving av lenser. 5 m³ tankkapasitet for oppsamling av olje, kan utvides m/ekstra tanker. Fartøyet inngår som beredskapsfartøy for Statens Forurensningstilsyn/vern.

Mannskap: 2 mann. Skipper, Kantebrekke; maskinist, Torsdalen.

«Einar Senior» skal erstatte «Erik» og livsløpet til «Erik» er som følger:

Innkjøpt i 1901 fra Porsgrunn Mek. Verksted, oppkalt etter Erik Rasmussen fra Porsgrunn. Han var medlem av fløtningens styre. Båten var forsynt med en composund maskin på 150 HK ombygget til motordrift med Alpha dieselmotor på 265 HK i 1952. Mannskap før ombygging: 3. Etter ombygging: 2.

Har vesentlig trafikkert strekninger Notodden-Skien, samt sleping av tømmer til Vafoss (Kragelø). Fløtningen vil beholde båten inntil videre.



«Erik»

Slusen i Killingstrømmen

Norge sto i 1850-årene på spranget inn i den nye teknologiske tiden. Dampskipene var begynt å gjøre reisetiden kortere for folk og varer, og innsjødampen var arbeidshesten i denne lille flokken.

Det var nettopp i disse årene en drakamp mellom ekspertene, skulle man bygge vannveier og slusetrapper, eller jernbane, skulle man satse på dampbåter eller lokomotiver i vårt langstrakte land.

Noen distrikter, som Telemark og Østfold satte i gang med kanalbygging, andre med en kombinasjon mellom kanal og tog.

Et av disse sistnevnte distriktene var Drammensvassdraget, et distrikt som fløtningen sto helt sentralt og hvor tømmeravvirkingen skjedde i et stort omfang.

Midtveis oppe i Drammensvassdraget ligger innsjøen Sperillen, som på oversiden har Bægnaelva og på nedsiden Ådalselva.

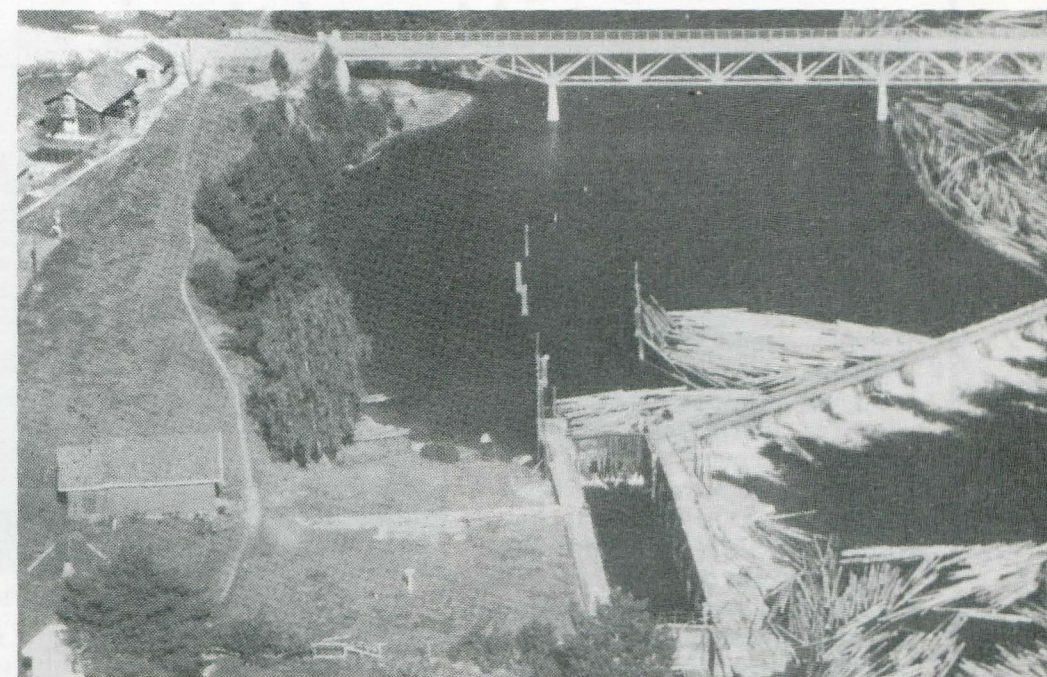
Allerede så tidlig som i 1853 forelå det en plan fra kanalvesenet om opprensning av Ådalselva slik at den kunne gjøres farbar for dampskip til å trekke tømmer.

Først 12 år senere kom imidlertid arbeidet i gang med en håndmudderapparat til hjelp. Man var på dette tidspunkt i gang med byggingen av «Ransfjordbanen». En jernbanelinje som gikk fra Drammen via Vikersund og Hønefoss til Randsfjord stasjon. Eierne av jernbanen lot bygge et dampskip i 1868 med davnet D/S «Bægna». Dette skulle gå i rutefart fra Hen stasjon like ovenfor Hønefoss, opp Ådalselva over Sperillen og opp Bægnaelva til Sørums i Valdres.

Det var altså mye trafikk av reisende i denne tiden, man må huske på at veien til Vestlandet gikk over Valdres i en lang periode. Dampskipet hadde ingen lett vei oppover den grunne elven, og stadig måtte det mudring til i de verste strømmene i elven.

En interesseorganisasjon som sto for mye bruk av den nye vannveien var Bægnaelvs Fellesfløtning som ble stiftet i 1866. Tømmerfløtningen var nok alt i alt det som betydde mest for distriktet i årene rundt århundreskiftet, turister til tross.

Frem mot år 1900 økte turisttrafik-



ken og dette førte til at det ble bygget et rent passasjerskip i 1896 med navnet D/S «Sperillen». I 1905 ble innsjøen Sperillen regulert og for å fortsette dampskipsfarten måtte man bygge en slusetrapp i Killingstrømmen. Slusen hadde bare ett kammer, men ble av stor betydning i de kommende år.

De første 30 årene inn i vårt århundre skjedde det mye som endret på reisemønsteret i distriktet. Bergensbanen gjennom Hallingdal ble bygget i 1909 og dermed forsvant Vestlandstrafikken. Valdresbanen fra Eina til Fagernes ble åpnet i 1906 og dermed reiste folk til dette distriktet over Hadeland med toget. Gjennomreisende turister ble nesten borte og båtene måtte legges opp, først passasjerbåten «Sperillen», senere «Bægna» og de andre små lokalbåtene bl.a. «Valdres». Det ble dessuten bygget en lokalbane – «Sperillbanen» fra Hen stasjon til Sperillen stasjon og dermed var passasjertrafikken med båt på Ådalselva opphørt.

I 1929 gikk den siste rutebåten på Sperillen og Bægnaelva og nå var også bruken av slusen overtatt bare av tømmerpelere.

Slusen skulle imidlertid overleve ennå en del år, frem til i 1961 da det ble bygget en ny dam i Killing-

strømmen. Slusekammeret ble murt igjen og glemt.

Slepebåten som dro tømmeret skulle imidlertid over demningen, og til dette bruket ble en trekkvogn på skinner konstruert.

Da slepebåten «Bjønn» skulle prøve innretningen viste det seg at den var for tung og trekkvognen måtte gi opp.

Snart gikk også alt tømmeret på lastebiler i stedet for på elven som hadde gjort så stor nytte for seg i 100 år.

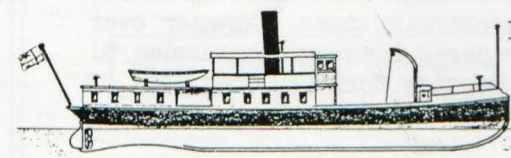
I dag er det stille på Ådalselva, Sperillen og Bægnaelva.

E 68 følger deler av den gamle jernbanetrassen til Sperillbanen, og endestasjonen med vanntårnet er lett kjennelig. Trekkvognen og restene av slusen kan man også finne ved et besøk ved Ådalselva. Slusen i Killingstrømmen er borte, men minnene og bildene som viser oss dens betydning i reiseliv og skogsdrift finnes ennå heldigvis.

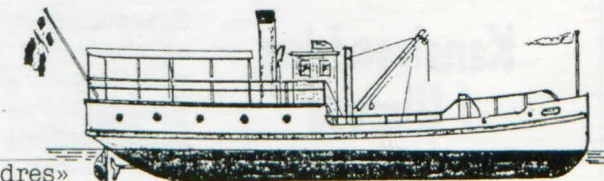
H. Lorentzen

Vi har tidligere i «Slusegløtt» (nr. 2/1985) skrevet om Grasmø Kanal i Østfold og Skjoldstrømmen sluse på Vestlandet (nr. 1/1988).

Harald Lorentzen er en av medforfatterne av boken «Rutebåtene på Telemarkkanalene».



D/S «Sperillen»



D/S «Valdres»

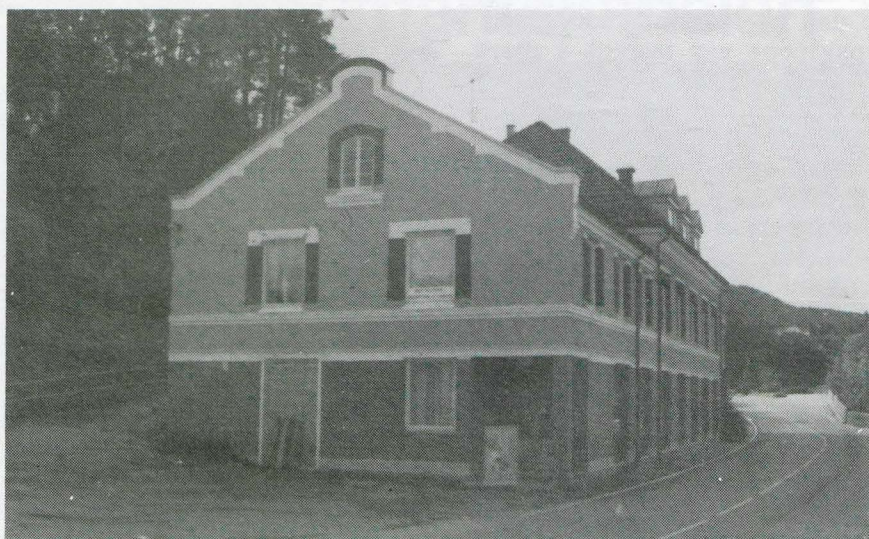
Arbeidet med kanalmuseum på Ulefoss er i gang

Nome kommune har tatt opp arbeidet med å få opprettet et kanalmuseum. Det er av formannskapet nedsatt et utvalg som skal utrede saken, komme med forslag til vedtekter, økonomisk gjennomføring og drift. Utvalget består av Iver Juel, formann, Gisle Kavli, sekretær, Per Bernt Tufte, Gerhard Hedlund, Halvor Røymål og Marit Granhaug.

I utgangspunktet er en utredning fra Tel-Øk, utarbeidet av konsulentfirmaet Devig & Bjørkås, lagt til grunn. Nome kommunes arbeidsgruppe har funnet det riktig at et fremtidig kanalmuseum også bør omfatte fløtningen i vassdraget og dens historie. Problemene med å få tømmeret raskt fra Vestvannene til industrien i Ulefoss, Skotfoss og Skien var den viktigste faktor for bygging av kanalen. Den ga dermed skogbruket i de øvre bygder nye muligheter. Fløtningen opphørte i 1980 og den er nå for dette vassdraget bare historie.

Museet vil således gi informasjon om skogbruket sammen med kanalen.

Kostnadsrammen for etablering av museet er beregnet til ca. 2 millioner kroner. Plasseringen på Ulefoss viser etter en grov beregning at det innenfor to timers



Holla Sparebanks gård tett ved Ulefoss sluser er meget godt egnet som fremtidig kanalmuseum.

bilkjøring bor ca. 450.000 mennesker. 400.000 bilturister passerer stedet om sommeren.

Museets oppgaver blir innsamling og registrering av dokumentasjoner fra kanalens historie, konservering av samlingene, tilrettelegging av utstillinger, undervisning og opplysningsarbeid.

I Ulefoss sentrum, nær den gamle brua og slusene, er flere bygninger aktuelle som hus for museet. Blant disse er den gamle bankbygningen tett ved slusene mest aktuell.

Det pågår for tiden arbeide med et kjøretøymuseum på Ulefoss hovedgård. Denne eies av stiftelsen «Statsråd Niels Aalls Minde». Hovedgården kan bli åpnet som museum. Et samarbeid mellom fremtidig fløtnings- og kanalmuseum og stiftelsen kan bli aktuelt. I konsulentutredningen er det pekt på felles administrasjon for begge.

Midlertidig museumsdrift er antydnet igangsatt i 1989. Forslaget til driftsbudsjett for dette året har en ramme på 360.000 kroner.



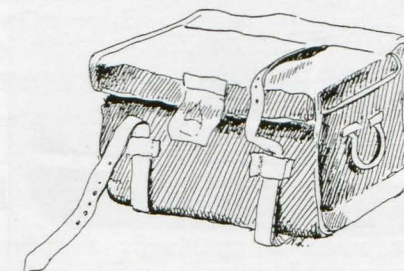
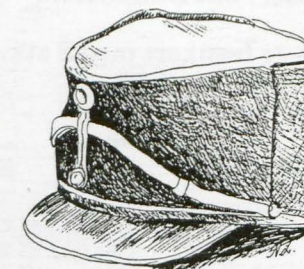
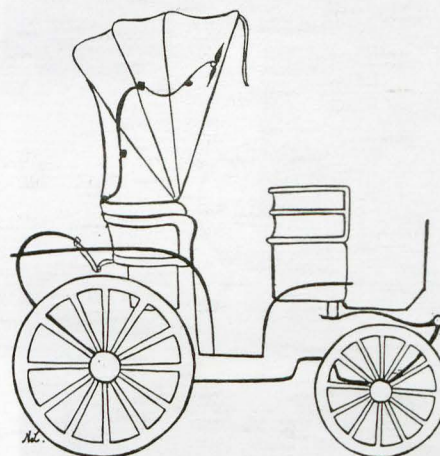
Kanalvandring i Ulefoss

Rundt regnet 35 personer med smått og stort deltok i rusleturen langs slusene, Ulefoss hovedgård og Skaraveien lørdag 10. september i arrangement av Telemarkkanalenes Venner. Utgangspunktet var Ulefoss sluser hvor kulturkonsulenten i Nome kommune, rusletu-

rens guide, fortalte om kanalens historie, tilblivelse og drift. Turen gikk via kanalutstillingen til Ulefoss Hovedgård hvor man var inntil kjøretøysamlingen. Deretter over den gamle fareveien, Skaraveien, til Eidsfoss og derfra til Vrangfoss.

Nytt minimuseum ved kanalen:

Utstilling av gamle hestekjøretøyer på Ulefoss



Stiftelsen Statsråd Niels Aalls Minde og Nome kommune har inngått et spennende samarbeid for å få restaurert og stilt ut de gamle hestekjøretøyene på Ulefoss Hovedgård.

Ved økonomisk støtte fra Norsk Kulturråd, Telemark fylkeskommune og Holla sparebank har man nå fått restaurert og stilt i stand halvparten av i alt 20 hestekjøretøyer fra den tida da hest og vogn var transportmiddel nr. 1 i Norge.

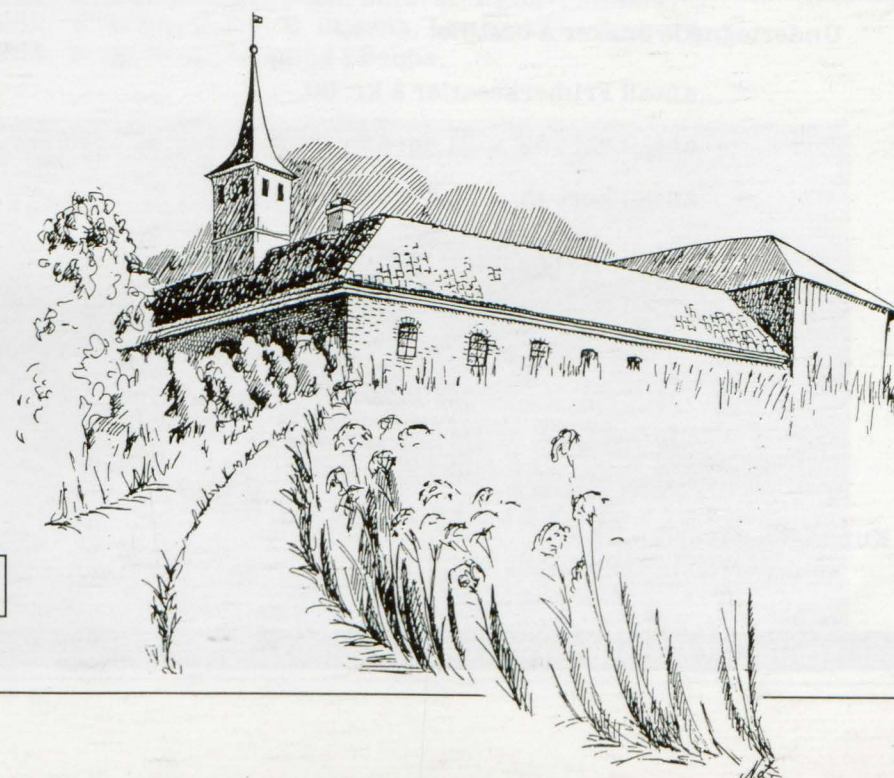
Målet med arbeidet er å skape et minimuseum hvor hestekjøretøyer av ulike slag, seletøy, kuskeutstyr og reiseeffekter kan oppleves av vår tids bilgenerasjon.

Ta for eksempel Hans Aalls reisevogn fra ca. 1850: Den ble benyttet da Hans Aall skulle reise fra Ulefoss til Stockholm i Kong Oscars bryllup og til kroningen av Carl XV i Nidarosdommen i Trondheim i 1863.

Denne og flere spennende historier kan du oppleve ved et besøk på Ulefoss når vognutstillingen åpner sommeren 1989.

Gisle Kavli
Kulturkonsulent
Nome kommune

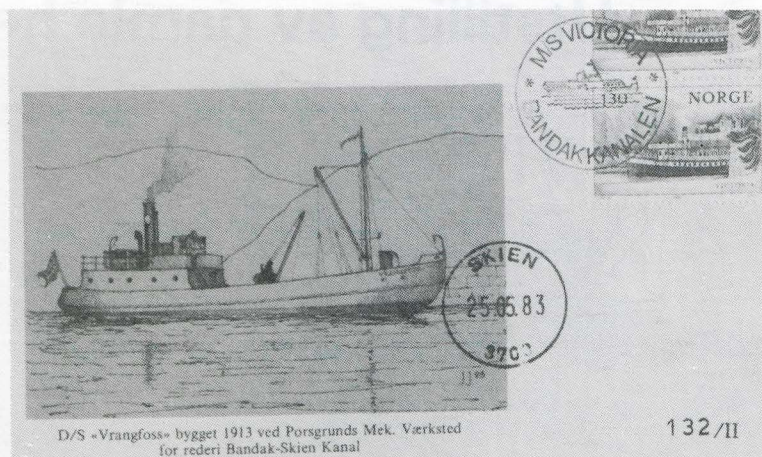
Tegninger: Nina Lillefjære



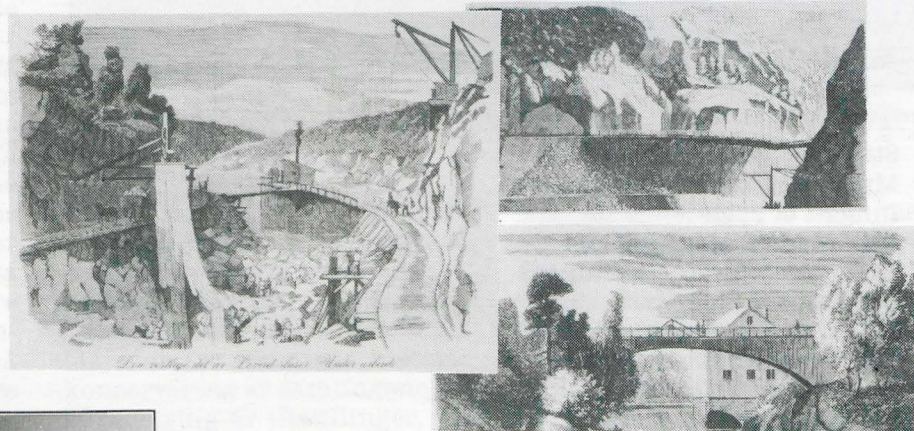
Telemarkkanalenes Venner har dette til salgs

Frimerkeserie,
 utgitt av TKV i 1983 i en serie med 3 forskjellige konvolutter med båtmotiver:
 D/S «Erik», D/S «Dyre Vaa»,
 D/S «Vrangfoss», alle nummerert fra 1-600.
 Konvoluttene er frankert med 2 stk. «Victoria»-merker, kr. 1,30,
 Norsk Katalog, nr. 890, grønn.

Pris kr. 50,- pr. serie.



Postkort
 4 motiver fra kanalen.
 4 kort 29 x 21 cm kr. 30,-
 4 kort 15 x 10,5 cm kr. 15,-



Silketrykk
 av D/S «Victoria»
 og D/S «Henrik Ibsen»
 format: 48 x 68

Pris pr. stk. kr. 100,-

Undertegnede ønsker å bestille:

..... antall Frimerkeserier à kr. 50,- kr.
 antall kort 29 x 21 cm à kr. 30,- kr.
 antall kort 15 x 10,5 cm à kr. 15,- kr.
 antall silketrykk «Victoria» à kr. 100,- kr.
 antall silketrykk «Henrik Ibsen» à kr. 100,- kr.

Navn

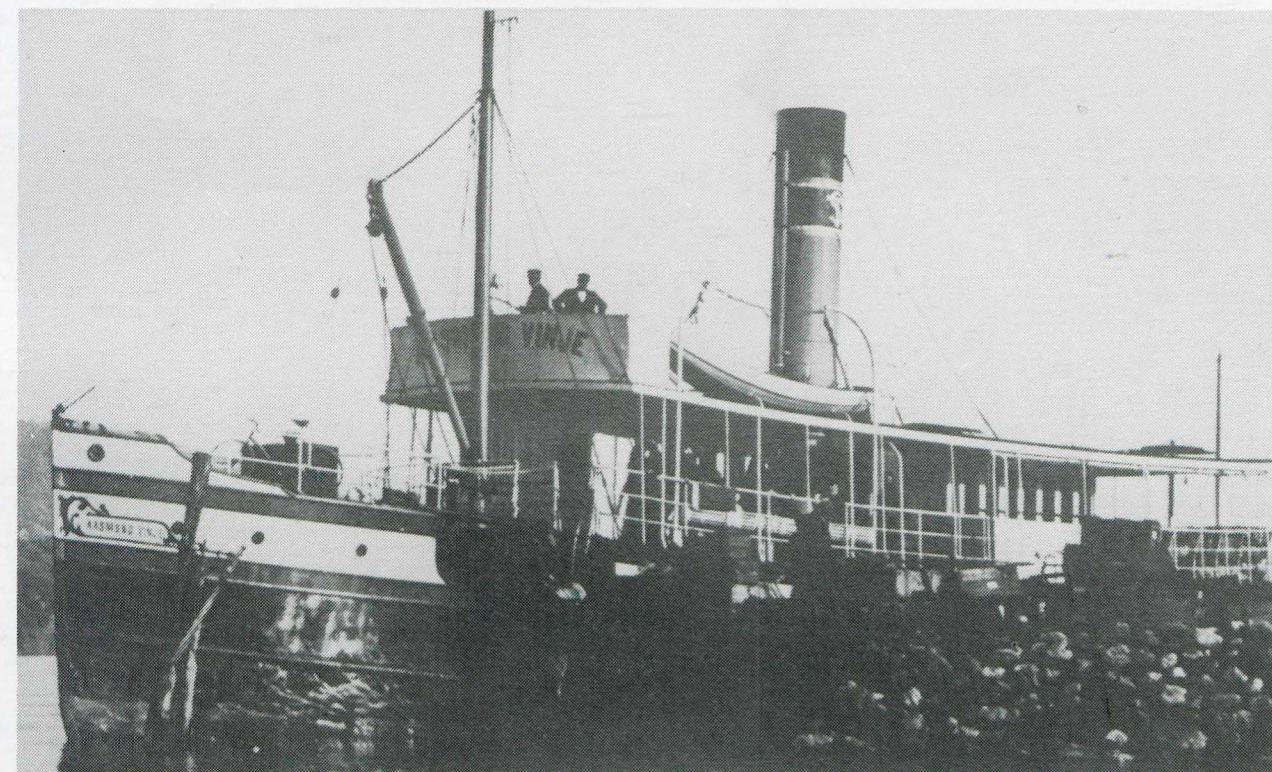
Adr.

Postnr./sted

Kupongen sendes: TKV
 Postboks 372
 3701 SKIEN

Underskrift

Ønsker du å ringe inn bestillingen, ring (03) 52 92 05. Etter kl. 17.00 (03) 52 30 65



Båtene på Kanalene

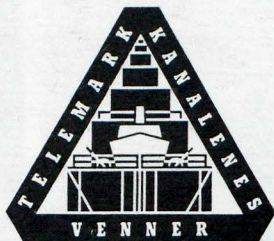
Fra boken «Rutebåtene på Telemark-kanalene» skal vi framover presentere båtene som hadde passasjersertifikat og som traffikerte kanalene. Først ute er D/S «Aasmund Vinje». Det øverste bilde er fra tiden på Telemark-kanalene. Teksten videre er en oversikt over båten og dens videre skjebne etter endt arbeidsdag i Telemark. Det nederste bilde henspiller på den siste epoken i fartøyets livsløp.

D/S «Aasmund Vinje»

- 1906: Bygget ved Porsgrund mek. verksted. 159 br. – Maskin: 2 cy. compound 215 ihk.
- 1906: Skien-Telemarkens Dampskibsaktieselskab, Skien.
- 1917: C. Ugelstad – Skien.
- 1920: S/A Vestodden-Nesodden, omd. «Vestodden I».
- 1921: Bohuslänska Kusten, omd. «Borgila», svensk.
- 1952: K/B Navigator, E. Stjerna, Limhamn – «Øreborg».
- 1953: Solgt til opphugging i Belgia.



S/S «Borgila».
 Foto: Dag Almén



Vi må bli flere medlemmer i Telemarkkanalenes Venner

Vedtekter for Telemarkkanalenes Venner

Vedtatt på stiftelsesmøte 27. januar 1982

§ 1

Telemarkkanalenes Venner har til formål:

- å arbeide for fortsatt drift av Telemarkkanalene
- å arbeide for vern av de minnesmerker, natur- og kulturverdier som ligger til vassdraget og er knyttet til driften av kanalene
- å stimulere til øket bruk av kanaler og vassdrag som ledd i næringsvirksomhet og i ferie- rekreasjonssammenheng.

§ 2

I sitt arbeid søker Telemarkkanalenes Venner samarbeid med andre organisasjoner, institusjoner og enkeltpersoner der dette faller naturlig og ønskelig. Medlemskap er åpent for alle.

Finansiering av foreningens virksomhet skjer vd kontingent fra medlemmene, offentlige og private tilskudd og annen inntektebringende virksomhet.

§ 3

Styret består av formann og 4 styremedlemmer. Dessuten velges 2 varamenn. Formann velges for 2 år, de øvrige styremedlemmene for 2 år ad gangen, slik at 2 trer ut hvert år, første gang ved loddtrekning. Varamennene velges hvert år ved valg. Revisor med varamann velges hvert år. Dessuten velges valgkomite på 3 medlemmer med valgperiode på 1 år.

Styret konstituerer seg selv med nestformann, kasserer og sekretær. Styret er beslutningsdyktig når minst 3 medlemmer er til stede. Det føres protokoll over forhandlingene. Varamennene kan møte på styremøtene, men har bare stemmerett når de trer inn for et styremedlem. Arbeidet med enkeltsaker kan foregå i utvalg som oppnevnes av styret.

§ 4

Årsmøte holdes innen utgangen av februar. Årsmøte skal:

- Behandle årsmelding og revidert regnskap for kalenderåret.
- Velge formann, øvrige styremedlemmer og varamenn, valgkomite og revisor i samsvar med vedtektenes § 3.
- Fastsette kontingenter.
- Behandle innkomne saker.
- Fastsette arbeidsplan for inneværende år.

Det innkalles til årsmøte med minst 3 ukers varsel. Men innkallelsen skal følge: Årsmeldning, regnskap, forslag fra valgkomiteen, innkomne saker og arbeidsplan.

Saker som ønskes behandlet på årsmøtet må være styret i hende innen 15. januar.

Det kan innkalles til ekstraordinært årsmøte når styret eller minst 1/5 av medlemmene forlanger det.

§ 5

Forslag til endringer i eller tillegg til disse vedtekter må sendes styret innen 15. januar. Forslag til vedtektsendring behandles av årsmøtet og må vedtas med minst 2/3 flertall av de fremmøtte.

§ 6

Eventuell oppløsning av Telemarkkanalenes Venner må behandles som forslag til vedtektsendring. Årsmøtet vedtar hvem som skal overta foreningens aktiva og passiva.

✂
Klipp ut og send kupongen til: Telemarkkanalenes Venner
Postboks 372
3701 SKIEN

Navn

Navn

Adr.

Adr.

Postnr./sted

Postnr./sted

Interessert i bøker om DAMPBÅTER?

Genius Forlag i Skien, Norge,

har følgende tilbud:

LOKALBÅTENE på Telemarkskysten

handler om de lokale rutebåtene på Telemarkskysten, båtene som har fraktet passasjerer og gods. Rene godsruiter er ikke behandlet. Boken omtaler båter som var hjemmehørende og som gikk på steder innen Telemark fylke med unntak av Helgeroa.

Boken er på 108 sider med mange bilder.

Pris kr. 150,-

INNLANDSBÅTENE på 10 Telemarksvann

handler om båttrafikken på: Tinnsjøen, Øvre Mår vann, Møsvann, Totak, Seljordsvann, Nisser og Vråvann, Fyresvann, Tokevann og Farris.

Boken er på 144 sider med mange bilder.

Pris kr. 150,-

RUTEBÅTENE på Telemark-kanalene

ble utgitt i 1985 og omhandler 29 båter, alle med passasjer-sertifikat. Båtene seilte på Telemarksvannene fra 1851 til 1985.

Boken er på 120 sider med mange bilder.

Pris kr. 98,-

SJØFARTSBYEN HOLMESTRAND

ble utgitt i 1987 og omhandler skipsbygging av seilskuter, seilskutetiden og damskipsperioden.

Boken har også et register over alle skip i opplag i Holmestrand, fra 1975-1984. (Til sammen 50 skip på ca. 7½ mill. tdw. tonn.)

Boken er på 96 sider med mange bilder.

Pris kr. 150,-



BESTILLINGS- SEDDER

x x x

Porto kommer i tillegg!

.....stk. «Lokalbåtene på Telemarkskysten»	à kr. 150,-
.....stk. «Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann»	à kr. 150,-
.....stk. «Rutebåtene på Telemark-kanalene»	à kr. 98,-
.....stk. «Sjøfartsbyen Holmestrand»	à kr. 150,-

NB! Portofritt = Forskudd til postgiro 3 32 18 17 - bankgiro 8150.20.82000 eller ved kjøp av minst 3 bøker!

Bøkene sendes: Navn:

Adr.: Postnr.:

GENIUS FORLAG Lagmannslia 51, 3700 SKIEN, Norge - Tlf. (03) 52 31 57

Underskrift av kjøper