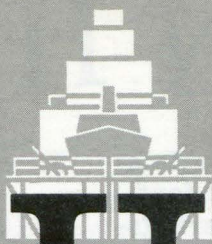


MEDLEMSBLAD FOR  
TELEMARKKANALENES VENNER

NR. 2 - 1989  
5. ÅRGANG



# SLØSE

## GLØTT





## Formannens spalte

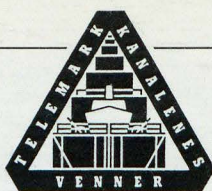
Under deknnavnet «Vannbruksplan for Telemark» skjer det positive ting ved kanalen for tiden. Initiativet kommer fra Plan- og næringsstaten i fylkeskommunen. Jeg vil først nevne de nødvendige reparasjons- og vedlikeholdsarbeidene som er utført på Bergan, Stenstad og Sannes brygger, arbeider som er utført for sylindersettingsmidler og med materialkostnadene dekket av kanalselskapet. Etter befaringer og samtaler med administrasjonene i Kviteseid og Tokke er det håp om at tilsvarende arbeider kan utføres på bryggeanlegg i disse kommunene til våren.

Plan- og næringsstaten hadde også tatt initiativ til en større befarung 16. august i år. Befarungen gikk fra Strengen til Porsgrunn og samlet folk fra fylkeskommunene, kommunene, Riksantikvaren, Olje- og energidepartementet, Norsk kulturråd, vegetaten m.fl. Hensikten med denne befarungen var å få et inntrykk av den helhet som trer frem når opprustningsarbeidene som utføres for Statens regning, nå nærmer seg avslutningen. Helt konkret – og som resultat av befarungen – øyner vi nå muligheten for å komme videre med to prosjekter som foreningen har arbeidet for gjennom lengre tid: Nemlig gamlevegen ovenfor Hogga og steinprammen som ligger ved Vrangfoss.

Til befarungen hadde vegsjefen fått utarbeidet kostnadsoverslag for utbedring av den utraste vegstrekningen Hogga-Saltevje, ca. kr. 200.000. Han antydte en samarbeidsløsning der Vegvesenet kan gå inn sammen med andre parter som Statkraft/Olje- og energidepartementet o.a. for en snarlig utbedring. Når det gjelder steinprammen, lovte kanalbestyreren å ta hånd om denne og plassere den på land ved Vrangfoss sluse. En enkel reparasjon samt fundamentering og understøttelse vil bli utført av kanalen som vinterarbeid. Forslag til plassering og understøttelse er gjort av undertegnede på vegne av foreningen, og er vist på neste side.

Styret i TKV har engasjert seg sterkt for et serviceanlegg og informasjonskontor for båtturene på Hjellevygg i Skien. Senest i brev 6. oktober 1989 har vi purret på kommunen i saken. I prinsippet mener vi dette er et kommunalt anliggende, men for å komme til en løsning har vi gått så langt at vi har sagt oss villige til å påta oss driften av bygningen på nærmere angitte vilkår. Se artikkel side 6 om Hjellevygg.

Bandak-kanalens 100-års jubileum i 1992 nærmer seg raskt. Vi har hørt at det arbeides med saken, men vi kjenner ikke til at det er gjort noe koordinerende tiltak. Nå haster det! Jubileet bør bli et lokalt OL og er en enestående sjanse til å få oppmerksomhet i media. Styret i TKV tar sikte på å invitere til en «brainstorm» i Ibsenhuset i månedsskiftet november/desember. Ideer om jubileet kan meddeles vår sekretær Marie på tlf. 52 92 05. Vi sier som svensken Robert Ashberg: Stå på!



TELEMARKKANALENES  
VENNER

Hvem sitter i styret og komiteer?

STYRET

Telefon:  
Vidar Edvardsen, formann . . . . . (03) 53 64 35  
Finn Skaardal . . . . . (03) 52 50 59  
Gerhard Hedlund . . . . . (03) 94 43 22  
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:

D/S «Løveid» ved brygga på Gvarv.

Foto: Küenholdt, Kristiania

### «Slusegløtt» beklager:

at vi i forrige nr. skrev at forsidebilde tilhørte Telemarkreiser. Det riktige skulle være at bildet tilhører Telemark Arbeiderblad.

psb

# JULEHYGGE

Telemarkkanalenes Venner, Fortidsminneforeningen og Telemark Historielag  
innbyr til julehygge på Curt Adeler, Brevik  
Fredag 1. desember 1989 kl. 19.00.



Gunnar Lier Olsen  
kåserer om gamle juleskikker.

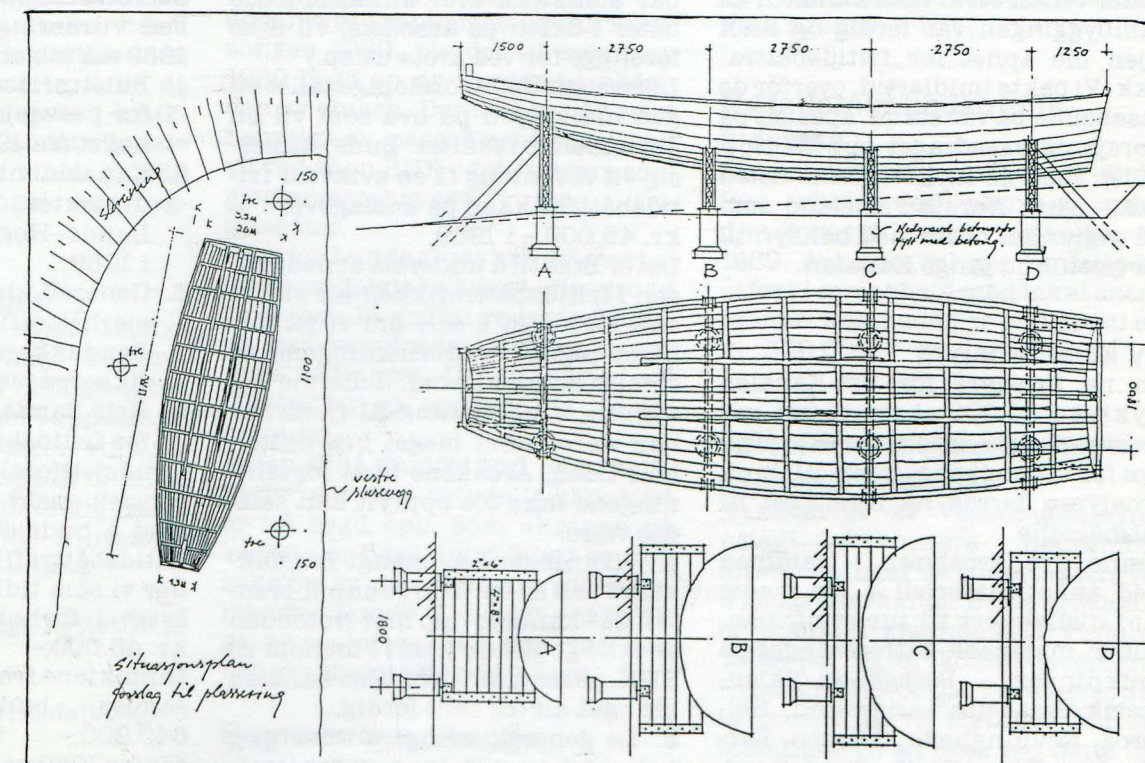
Bamble Viseklubb underholder.

Meny: Juletallerken, kaffe  
Vin eller øl til maten.

Kuvertpris: Kr. 150,- pr. person.

Buss fra Skien kl. 18.00.

Bindende påmelding innen mandag 27. november 1989  
til Åse Bjerke Jensen, tlf. (03) 52 12 56.



Det er dimensjoner over Steinprammen, 11 m lang og 3,50 m bred. Steinprammen ble brukt til steinsetting bl.a. i Kanalen, langs bredden i området hvor det var fare for utglidning i vassdraget.

PLASSERING OG UNDERSTØTTELSE AV STEINPRAM VED VRANGFOSS SLUSE for TKV 13.10.89 Vidar Edvardsen.





## Tilbakeblikk på turistsesongen 1989

Foran 1989-sesongen rådet en viss usikkerhet mht. hvor stor virkningen stengningen av Bandakkanalen ville ha på trafikken for fritidsbåter og passasjerbåter. For fritidsbåttrafikken måtte det nødvendigvis ventes en viss nedgang, mens virkningen for passasjerbåtene forhåpentlig ikke ville ha altfor stor negativ effekt.

### Markedsføring

Før vi tallmessig går nærmere inn på fritids- og passasjerbåttrafikken vil en kort redegjøre for en del av forberedelsene mht. markedsføring før og under 1989-sesongen.

### Messedeltakelser

12. – 15. januar 1989 deltok vi på «Reiseliv 89» i Telemarkreisereisefellesskapet for Telemark som reiselivsfylke. I begynnelsen av februar fulgte båtmesse i Gøteborg og deretter i første uka av april, den årvise «Sjøen for alle» i Oslo. Vi opplevde responsen som god, selv om det nok var en del som ga uttrykk for at de heller ventet ett år med kanaltur til dambyggingen var ferdig og BNK igjen ble åpnet for fritidsbåttrafikk. Vi pekte imidlertid, overfor de besøkende på vår stand, spesielt på Norsjø og vassdraget opp til Notodden med de idyller denne delen har – samt Norsjø Ferieland som vel utgjør det beste med hensyn til servicetilbud langs Kanalen.

### Ny kanalbrosjyre

En ny brosjyre for Øst-Kanalen trykket i 60.000 eksemplarer var dessverre ikke ferdig før 10. juni, like før sesongåpning den 19. juni. Brosjyren burde ha foreligget til båtmesse.

Denne nye brosjyren – sammen med annet materiell – ble medio juni distribuert til turistinformasjon, marinaer, båtforeninger på strekningen Porsgrunn/Skien. Brevik/Stathelle/Langesund, Helgeroa, Nevlunghavn, Stavern, Larvik, Ula, Kjerringvik, Sandefjord, Tønsberg og Tjøme.

Skien Turistkontor tok også med

seg et større antall av den nye østkanalbrosjyren på sine markedsføringsframstøt på Sørlandet.

### Pressemelding

Etterhvert viste det seg at fritidsbåttrafikken ble lavere enn det vi hadde regnet med, derfor ble det 7. juni sendt ut en pressemelding m/bilder til 20 aviser. Problemet med slike pressemeldinger er imidlertid avisene, til tross for «agurktid», ofte ikke tar inn slike meldinger.

Likevel vet vi konkret at tre aviser tok inn medlingen sammen med minst ett av bildene.

### Fritidsbåttrafikken

Fritidsbåttrafikken startet i år 19. juni, dvs. fra denne dato begynte vi med utvidede åpningstider i Norsjø-Skienkanalen. Trafikken var fra starten av meget lav, men tok seg opp i fellesferien. Likevel lå antall slusinger i Skien hele tiden godt under 1988-nivå. I løpet av sesongen (19/6–12/8) viser antall betalende båter ved Skien sluser en nedgang fra 1988 til 1989 på ca. 40%. (En helt sammenlignbar statistikk over antall slusede båter i Skien på årsbasis, vil ikke foreligge før ved årets utløp.) Likevel gir dette foreløpige tallet en god indikasjon på hva som vil bli det endelige resultat. Budsjettmessig vil vi ventelig få en svikt for fritidsbåttrafikken på anslagsvis kr. 45.000,- i 1989.

Det er ikke til å undervurdere at nedgangen i fritidsbåttrafikken ble større enn forventet – selv om vi på forhånd regnet med virkningene av stengt Bandakkanal. I denne sesongen, i motsetning til fjorårets, har været vært meget bra nesten hele tiden. Årsakene til at forventningene ikke ble oppfylt kan således være:

1. Virkningene av stengt Bandakkanal (BNK) var større enn forventet. Øst-kanalen opp mot Notodden er ikke godt nok kjent i forhold til BNK. Brosjyren om Øst-kanalen ble også alt for sent ferdig.
2. De generelt trangere tider gjør nok også utslag for fritidsbåttrafikken. I følge båtfolket sies det at det i år har vært en del mindre tra-

fikk langs kysten enn tidligere. Det er derfor naturlig at også båttrafikken på Kanalen har vært redusert. Rent driftsmessig har det ikke vært større problemer i NSK med avvikling av fritidsbåttrafikken. Det har for øvrig ikke vært uhell av noe slag under slusing av fritidsbåter i løpet av sesongen.

### Problemene med snuing ved Lunde

De eneste problemene av betydning i sommer der Kanalen har vært direkte involvert, er snuingen av «Victoria» ved Lunde. Bryggen ved Lunde ble utstyrt med de fortøyningskroker m.v. som kaptein Rye Holmboe mente han måtte ha til hjelp ved snuingen.

Likevel skulle det vise seg at båten ikke kom rundt ved egen hjelp, og det ble nødvendig å montere en håndvinsj på båtens fordekk for at han ved hjelp av denne kunne få manøvrert båten rundt.

Det neste problem som snart dukket opp var dybdeforholdet utenfor bryggen ved de svært lave vannføringene. Men etter mudring/bortsprenning av oppstikkende fjellnabber ble forholdet forbedret til strekkelig.

De problemer som er nevnt her gjaldt kun «Victoria». «Telemarken» er mindre dyptgående og den har også 2 propellere som gjør den betydelig lettere å manøvrere.

### Samlet vurdering av turistsesongen 1989

Ved vurdering av turistsesongen 1989 må følgende faktorer tas med:

1. Billettprisene/sluseavgiftene for passasjerbåter ble ikke forhøyet fra 1988 til 1989.
2. Kanalen har ikke hatt billettinntekter på strekningen Lunde-Hogga-Kviteseid-Dalen i 1989.
3. Generell ulempe også for passasjerbåttrafikken ved at HELE Bandakkanalen ikke kunne trafikeres med passasjerbåt.
4. Hele Bandakkanalen var stengt for fritidsbåter i 1989.

I budsjettforlaget for 1989 ble det spesielt pekt på vanskeligheten med å budsjettere inntektene fra fritidsbåttrafikken. Det er da også her vi som tidligere nevnt vil få en svikt i forhold til budsjetter på kr. 45.000,-

Inntektene fra turismen i 1989 var samlet budsjettert til kr. 640.000,-. Regnskapsresultatet ser for 1989 ut til å bli kr. 630.000,- dvs. en mindreinntekt på ca. kr. 10.000,-

Totalt sett vil en vurdere sesongen for 1989 å være rimelig bra nevnte forhold tatt i betraktning.

### Andre nyheter fra Telemarkkanalen

#### Servicetilbud

Mye av oppmerksomheten i 1989 måtte nødvendigvis rettes mot Norsjø-Skienkanalen mht. bruk av midler til servicetilbud.

#### Årnes brygge

Årnes brygge har i mange år vært benyttet som utskipningssted for korn som derfra ble fraktet på lekter vannveien ned til Skien. Denne korntrafikken har i de senere år avtatt sterkt, og hadde ingen økonomisk betydning for Kanalen lenger.

I og med etableringen av rutetilbudet fra Notodden med M/S «Telemarken», var det aktuelt med anløp også på Årnes brygge. Dette lot seg ikke gjøre i 1988 pga. at lasteinnetningen for den tidligere korntransporten stod i veien for anløp av rutebåten.

Våren 1989 ble derfor lasteapparatet og tipsiloen fjernet. Videre ble selve bryggedekket skiftet ut og jernkonstruksjonene sandblåst og malt. Selve bryggen på Årnes framstår som meget solid, og egner seg bra for anløp for passasjerbåter. Bygningene på brygga er imidlertid tildels i en elendig forfatning. Kanalen har ved avtale overført disposisjonsretten for brygga til Sauherad kommune. Kommunen har i disse dager inngått leieavtale med interessenter som vil ta 2 av de mest aktuelle bygningene i bruk. Vi regner derfor med at det allerede innen neste sommer vil ha skjedd store forbedringer også med bygningene på brygga.

#### Akkerhaugen brygge

Bryggebygningen er utleid til Akkerhaugen Båtforening. Båtforeningen har i sommer nedlagt et betydelig dugnadsarbeid i oppussing av bygningen. Alle dører/vinduer er skiftet, kledning og tak m.m. er fornyet, slik at den utvendig framstår som nærmest ny. Innvendig gjenstår ennå en del arbeid.

Bygningen er planlagt nyttet bl.a. til disse formål:

- Kafé/kiosk
- Oppholdsrom for fritidsbåtturister.
- Venterom for fritidsbåtturister.
- Klubbaktiviteter for Akkerhaugen Båtforening.

### Andre brygger i Norsjø-vassdraget

En del brygger i Norsjø-vassdraget ble pusset opp i sommer. Oppussingen bestod i skifting av en del kledningsbord samt maling av tak og vegger. Dette ble utført på Bergan, Stenstad (Ols) og Sannes brygger.

### Renovasjonsordning i Norsjøvassdraget

Kanalen tok i 1988 initiativet til å få etablert en renovasjonsordning – i første rekke for naturhavner langs/i vassdraget. I og med at BNK ble stengt i 1989, ble denne ordningen i år satt i verk bare for Norsjø-området.

Ordningen er basert på et samarbeid mellom båtforeninger, kommunene og Kanalen. Tillatelse fra grunneier måtte innhentes for de aktuelle utsettingssteder for søpelstativ, og en del av disse svarte dessverre nei. Likevel fikk vi tillatelse for utplassering av stativer på i alt 18 steder i Norsjø-området. Så vidt vi kan se av de rapporter vi har fått til nå, har ordningen virket tilfredsstillende.

Det bør nevnes i denne sammenheng at Skien kommune fra tidligere har hatt en ordning med en forening fra Skotfoss som hentet søpelsekker fra en del ankringsplasser i nedre del av Norsjø. For øvrig arbeides nå med å utvide ordningen til å omfatte ankringssteder i BNK – dvs. på Vestvanna.

### Ny brygge ved Lunde

Som nevnt i rapporten om turistsesongen 1989, ble det til sesongen 1989 bygd en ny brygge på nedsiden av slusen. Denne har i år vært benyttet av passasjerbåtene, men vil ved åpen BNK også fungere som gjeste/ventebrygge for fritidsbåter.

Ovenfor Lunde sluse har det vært ei evje som delvis har vært igjengrodd av siv osv. På grunn av damarbeidene har vassdraget ovenfor Lunde vært nedtappet. Det lå dermed vel tilrette for en opprydning i dette området.

Evjen er nå mudret opp, og en småbåtbygge med betydelig kapasitet er nå bygd opp. Som «kronen på verket» er også murt/bygd opp en seksjon av den tidligere nåledammen ved Lunde. Arbeidene er ferdige, og avsluttes i rett tid – før vannet er tilbake i normalt nivå.

### Dammene ved Lunde og Kjeldal

Som de fleste nå kjenner til har arbeidene med dammene ved Lunde

og Kjeldal gått raskere enn forutsatt. I våres gikk til og med rykter om at BNK likevel kunne være åpen i sommer.

Disse ryktene var det nok intet hold i, og den offisielle åpningen av dammene skjedde 9. oktober 1989. Med dette er da også BNK gått inn i en ny epoke – og nedleggingsspøkelset er vel forsvunnet for godt får vi tro.

### Opprustningsarbeider

Det ene portbladet på midtporten på Eidsfoss ble i løpet av vinteren 1988–89 skiftet ut. Dette er et omfattende og tidkrevende arbeid. Først må den gamle porten plukkes fra hverandre, og så begynner en møysommelig oppbygging på stedet – helt fra bunnen. Materialene består av spesialfuru av anselig dimensjon som først skjæres på Kanalens egen sag på Vrangfoss. Videre må materialene høvles og tilpasses de aktuelle mål. Nærmest alt arbeid utføres manuelt. Det brukes bare egne mannskaper til dette. Arbeidsstokken har stort sett bestått av 5 mann. Til neste vinter er planlagt skiftet det andre portbladet på dette portparet.

### Ny ledeksjerm nedstrøms Lunde sluse

Arbeidet med ny ledeskjerm på nedsiden av Lunde er i full gang, og vil bli avsluttet omtrent samtidig med damåpningen. Arbeidet blir utført av Aker Entreprenør. Prosjektet er kostnadsberegnet til ca. 1 mill. kroner.

### Ny ledemur nedstrøms Eidsfoss

Ledemuren på nedsiden av Eidsfoss sluser er planlagt utbedret/fornyhet innen utgangen av 1989. Arbeidet vil her ventelig bli utført i samarbeid med lokal entreprenør. Kostnaden er anslått til ca. kr. 500.000,-

### Forsterkning/stabilisering av slusemur Ulefoss

Kanalen er av Vassdragstilsynet pålagt å utføre nødvendige forsterkninger av slusemyren ved Ulefoss overkanal. Disse arbeidene er planlagt gjennomført vinteren 1989/90, og er kostnadsberegnet til ca. kr. 720.000,-. Foruten at dette prosjektet vil forbedre murens stabilitet, vil en også ved dette forhåpentlig få eliminert de tildels store vannlekkasjene gjennom muren.



## Frimerke til 100-års jubileet i Bandakkanalen

Telemarkkanalenes Venner har sendt en henvendelse til Postverket med forespørsel om utgivelse av frimerke til jubileet. Det er tidligere gitt ut et frimerke fra kanalen:

11. juni 1981. Skipsfart på norske innsjøer.

Motiver: 1,10 (kr.): «Skibladner» – som har trafikkert Mjøsa siden 1856 og regnes i dag som verdens eldste hjuldampskip i drift.

1,30 (kr.): «Victoria» – i trafikk på Bandakkanalen. Bygd i 1882.

1,50 (kr.): «Fæmund II» – i trafikk på Femundsjøen. Bygd 1905.

2,30 (kr.): «Storegut» – i trafikk på Tinnsjøen. Bygd i 1956.

Kunstner: Fredrik Matheson.

Gravør: Knut Løkke-Sørensen (1,10, 1,50 og 2,30 kr.) og Sverre Morken (1,30 kr.).

Ståltrykk: Norges Bank.  
Ark á 50. Papir Harrison.

«Victoria»-merkene er ikke lenger å få kjøpt, men TKV har kjøpt opp en del merker som kanskje kunne brukes i forbindelse med 100-års jubileet.

På side 14 i «Slusegløtt» har TKV diverse ting til salgs, bl.a. konvolutt-serie med «Victoria»-frimerkene.



Dette er faksimile av frimerkene som ble utgitt 11. juni 1981. «Skipsfart på norske innsjøer».

## Spennende utfordring!

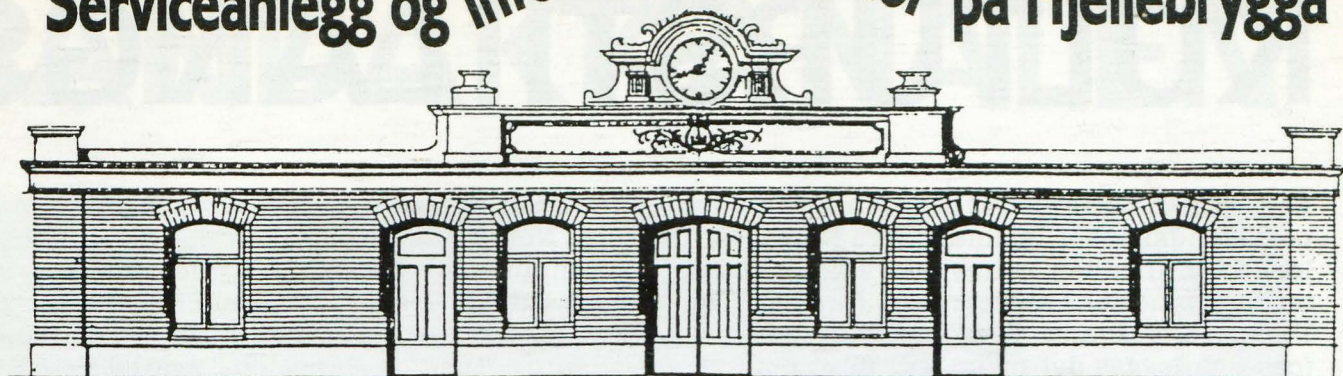
BLI MEDLEM AV  
TELEMARKKANALENES  
VENNER

Se innmeldingskupong  
siste side



Parti fra Akkerhaugen.

## Serviceanlegg og informasjonskontor på Hjellebrygga



Ekspedisjonsbygning. Fasade mot Hjellevannet. (Arkitekt Haldor Børve, 1903).

## Hjellebrygga (Del av N. Hjellegt. 18)

Hjellebrygga er utgangspunkt for «Victoria» som trafikkerer strekningen Skien–Dalen i sommersesongen. Tidligere år – og med høydepunkt omkring 1917 – var det betydelig trafikk av dampbåter ved denne brygga.

Selve bryggekonstruksjonen med flombrygge – fra århundreskiftet – er i huggen stein. På brygga ligger 2 åpne varehaller og den gamle ekspedisjonsbygningen. Disse ble tegnet av Porsgrunnsarkitekten Haldor Børve og oppført i 1903.

### Varehallene

Takkonstruksjonen er utført i klinket stålfagverk med åser av stålprofiler og med galvaniserte bølgeblekkplater. Konstruksjonen står på søyler av støpejern. Søylene med kapiteler og overganger mellom søyle- og takkonstruksjon har interessante detaljeringer. Bærekonstruksjonene er i god forfatning. Den andre varehallen bør «avkles» utvendig

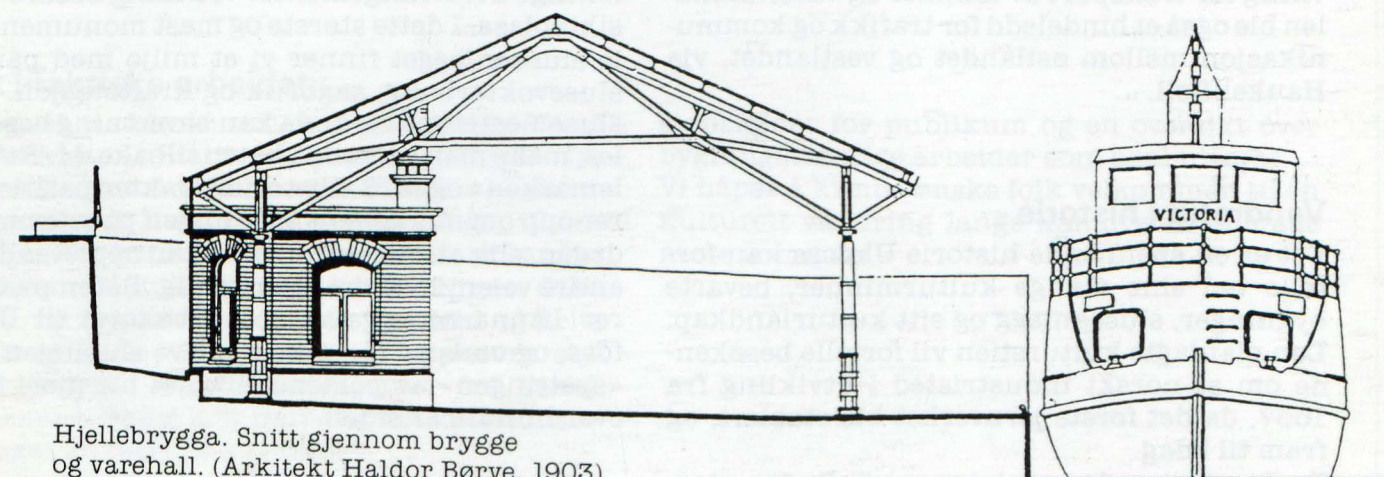
kledning av bølgeblekk mot vannet, slik at konstruksjonen kommer frem. Bakre del av bygningen bør det finnes anvendelse for.

### Ekspedisjonsbygningen

er bygget under den varehallen som ligger nær Skien sentrum, og har en meget spesiell utforming. Bygningen er oppført i glatt teglstein, mur i spekk, med fundament, gesims og andre detaljer i pusset utførelse.

På grunn av setninger i bryggefundamentene er det oppstått store skjevheter og sprekker i bygningen. Dersom bryggefundamentene blir stabilisert, er det trolig mulig å rette opp bygningen noe. Uret som sitter i kronen på gesimsen er fjernet. Et tilbygg til ekspedisjonsbygningen, utført i sementblokker og pusset, bør rives.

Ekspedisjonsbygningen og varehallen som overbygger denne bør reguleres til spesialområde bevaring og restaureres.



Hjellebrygga. Snitt gjennom brygge og varehall. (Arkitekt Haldor Børve, 1903).

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



# KULTURSTI LANGS BANDAKKANALEN

Bandakkanalen skjærer seg gjennom det kupert landskapet i Telemark. Fra Norsjø til Dalen overvinner den en høydeforskjell på 57 meter med sine seks sluseanlegg, fordelt mellom Ulefoss og Flåvann. Mellom Ulefoss og Vrangfoss planlegges det nå en kultursti som vil gi innsikt i både kulturelle og samfunnsmessige aspekter knyttet til den gamle vannveien.

## Industrisamfunnet Ulefoss

Ulefossen er opprinnelsen til industristedet Ulefoss, med sin strategiske plassering ved elvas utløp i Norsjø. Her var kraft nok i fossen og råvarer nok i distriktet til å drive både sagbruk, tresliperi, teglverk og jernverk. På 1700-tallet satset familien Aall på skog og sagbruk på en side av elva, mens familien Cappelen etablerte sitt jernverk på den andre siden. Et lite samfunn vokste fram med arbeiderboliger, håndverkere og småhandel. «Krøsset», området rundt brua over elva, ble et naturlig sentrum. På slutten av 1800 ble det plassmangel i «Krøsset» og bebyggelsen utviklet seg utover langs Lanna, en smal landstripe mellom elva og den bratte lia bak. Sett fra Lanna kneiser Ulefoss hovedgård, familien Aalls tilholdssted, skinnende hvit og majestetisk øverst på bakkekammen.

Selve Bandakkanalen ble bygget i årene 1887 til 1892, og var da et av Norges største anleggsarbeider. Telemark hadde et svært dårlig veinett og manglet jernbane. Vannveien på kanalen ble viktig for transport av tømmer og varer. Kanalen ble også et bindeledd for trafikk og kommunikasjon mellom østlandet og vestlandet, via Haukelifjell.

## Vandretur i historie

Det er en spennende historie Ulefoss kan fortelle ved sine mange kulturminner, bevarte bygninger, sluseanlegg og sitt kulturlandskap. Den planlagte kulturstien vil fortelle besøkende om et norsk industristed i utvikling fra 1657, da det første jernverket ble etablert, og fram til i dag.

Turen starter der sentrumsutviklingen startet, i «Krøsset», ved brua. Her ligger fossen og

sluseanleggene som hjelper båttrafikken opp fra Norsjø via tre slusekammere.

Kanalutstillingen og turistinformasjonen vises. Ulefoss sluser har åpne dører for publikum. Cappelenes jernverk ligger ved kanalbredden og Aalls og Cappelenes kraftverk på den andre siden av kanalen. Det ligger en gammel smie ved brua som skal restaureres og en slusevokterbolig som er satt vakkert i stand skal innredes slik slusevokteren en gang bodde med sin familie. Turen går over brua og gjennom det gamle bygningsmiljøet knyttet til Ulefoss Hovedgård. Hovedgården er åpen for omvisning visse dager og omgir seg med et vakkert parkanlegg og har også et vognmuseum med kjøretøyer fra den gang hest og vogn var framkomstmiddel i Norge.

Spaserturen fortsetter langs den grusdekte «Skaraveien» gjennom kulturlandskap og skogsterreng på høydedraget over kanalen. Ut-siktspunkter er det flere av, blant annet ned mot Lanna. Etter en times rusling dukker Eidsfoss opp med slusevokterbolig og sluseanlegg. Her er det også en ny og en gammel kraftstasjon. Den gamle kan være velegnet til atelier eller verksted. En gammel dampdrevet muddermaskin på lekter skal plasseres på vannet ved Eidsfossen.

Det er nå kort vei fram til Vrangfoss som er et imponerende sluseanlegg med seks slusekammere på rad. En steinskjerm skiller vannet fra fossestryket fra sluseløpet. Det skal gjenoppbygges en gangbro etter gamle tegninger over kanalen og lages en rasteplass godt egnet for offentlige utearrangementer ved Kong Oscars utsiktsplass. I dette største og mest monumentale sluseanlegget finner vi et miljø med park, slusevokterbolig, sagbruk og kraftstasjon. På slusemesterens veranda kan bevertning bestilles, mens man venter på båten tilbake. M/S «Telemarken» og M/S «Victoria» frakter passasjerer opp om morgenen og ned igjen på ettermiddagen, slik at rusleturen også kan oppleves den andre veien, hvis det er ønskelig. Båten passerer Lanna-bebyggelsen på tilbakeveien til Ulefoss, og ombord får man oppleve slusingen og «spettingen» av portene slik det ble gjort for over hundre år siden.



Den gamle brua ved Vrangfoss frem til Kongens utsikt. Planlegges gjenreist i forbindelse med etablering av kulturstien i Nome.

(Avfotografert av G. Midsund etter gammelt foto.)

## Det praktiske arbeidet

Arbeidet med kulturstien er nå i gang i Nome kommune. Initiativ og støtte kommer fra Norsk Kulturråd. Sammen med Nome kommune har Norsk Kulturråd bevilget penger til forprosjektfasen. Den blir utført som et samarbeid mellom kulturkonsulenten i Nome, Gisle Kavli, og arkitektene Olav H. Skjeldal og Brita Lodberg-Holm. En kommunal oppnevnt styringsgruppe, med representanter fra kanalselskapet, Nome kommune og det lokale historielaget vil følge opp arbeidet.

Forprosjektet vil omfatte merking av ruta, eksemplere på skilting, en utarbeidet informa-

sjonsfolder for publikum og en oversikt over bygningsmessige arbeider som skal utføres. Vi håper å kunne ønske folk velkommen til en kulturell vandring langs kanalveien allerede neste sommer!



## Rekordbesøk på Telemarkskanalen

Så er den slått igjen! Rekorden for 1987 er gått over i historien og vi kan på nytt konstatere at interessen for Telemarkskanalen er stigende. Det totale antall passasjerer som har reist med kanalbåtene i 1989 er 26.215. Dette er en økning på 18% i forhold til 1988 og 9% i forhold til 1987. Når man så tar i betraktning at en del av kanalen har vært stengt denne sesongen, må man si seg mer enn godt fornøyd med årets resultat.

Tre båter har i sommer trafikkert kanalen. M/S «Victoria» har gått i daglig rute mellom Skien og Lunde. For de passasjerer som skulle videre til Kviteseid og Dalen, måtte man bruke buss fra Lunde til Hogga, for så å reise videre med M/S «Lastein», som har gått i fast rute mellom Hogga og Dalen.

M/S «Telemarken» har gått i rute mellom Notodden og Lunde. I for- og ettersesong var båten disponibel for charteroppdrag torsdags- søndag, mens man i høysesongen gikk daglig unntatt søndag fra Notodden til Lunde. M/S «Telemarken» har i 1989 hatt ca. 7000 passasjerer i rutetrafikk. Dette er en økning på 220% i forhold til startsesongen 1988! M/S «Telemarken» har i tillegg hatt ca. 20 charteroppdrag i løpet av sesongen.

Rutetrafikken startet 22. mai uten problemer med vannføringen. Noen uker senere måtte man derimot stenge og mudere ved Lunde, da M/S «Victoria» hadde vanskeligheter med å snu. Ellers forløp sesongen uten uhell for såvel M/S

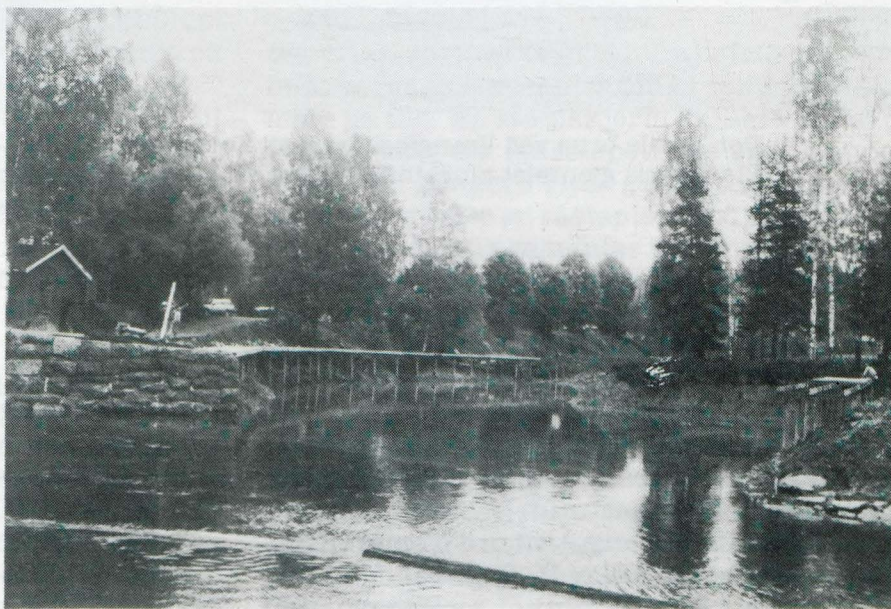
«Victoria» som M/S «Telemarken». M/S «Lastein» hadde en del tekniske komplikasjoner, men disse klarer man å løse underveis.

Værgudene har vist seg fra sine beste sider i hele sesongen. Særlig i juli måned er man avhengig av et godt og stabilt vær. Det viste seg i år at belegget i juli økte med 40% i forhold til sommeren 1988. En sommer som vi husker som svært våt! Samarbeidet med Lindhjemreiser har også i år vært en suksess. 3 ganger ukentlig har «Kanalbussen» brakt og hentet passasjerer på kanalbåtene. Et alternativ har vært en heldagstur fra Skien/Ulefoss til Dalen med guidet retur i en komfortabel turbuss. Fra Lifjellområdet og Bø kunne man ta en kortere dagstur med buss til Ulefoss hvor man så reiste med M/S «Telemarken» til Lunde. Bussen hentet her for retur til Bø/lifjell. «Kanalpakkene» i regi av Telemarkreiser har også i år falt i smak. «Kanalpakken» består av

båtreise fra Skien/Ulefoss til Kviteseid eller Dalen. På bryggen henter hotelbuss for videre transport til hotellet. Middag og frokost er inkludert i prisen og neste dag returnerer man enten med rutebuss eller kanalbåt. Vinje Turisthotell var et nytt «Kanalpakketilbud». Det har i år ikke vært overnattingsmuligheter på Dalen, slik at her var Vinje Turisthotell ett meget godt alternativ for reisende som ville gjøre «pilgrimsferd» helt til Dalen.

Ruteplanen for 1990 er under utarbeidelse og bør foreligge om ikke så altfor lenge. Kanalsesongen vil starte 21. mai og siste seilingsdag blir lørdag 8. september. Bestillingene for 1990 har allerede begynt å strømme inn. Hva ville vært hyggeligere enn å kunne presentere et nyrestaurert servicebygg på Hjellebrygga til de over 10.000 passasjerer som iløpet av sesongen får sitt første eller siste inntrykk av kanalreisen her i Skien på Hjellebrygga!!

## Gjestebrygge ved Lunde sluse



I forbindelse med at elva mellom Hogga og nedstrøm Lunde sluse har vært nedtappet under byggingen av nye dammer, er det bygd en gjestebrygge ved Lunde sluse. Hølen på oversiden av slusene er utgravd og det er laget fortøyningsplasser for båter. Med god vei og kort avstand til handel og service i Lunde sentrum, er dette tilskuddet til bedre service langs kanalen et pluss. Ved gjestehavnen er det også bygd en liten bit av den gamle nåledammen som nå er borte.

## Spennende utfordring!

BLI MEDLEM AV  
TELEMARKKANALENES  
VENNER

Se innmeldingskupong  
siste side

## «Siste nytt» frå kanallekter-prosjektet

Sidan siste rapport om restaurerings-prosjektet vårt i «Slusegløtt» nr. 1 - 1989, har det skjedd ein god del.

Me minner om planen for restaurering:

1. Riving av dekksp plank, hytte, sider ned til vasslina og naudsyn-te spant og bjelkar.
2. Oppbygging av sidene, erstatning av rotne spant og bjelkar. Gjera alt naudsynt arbeid slik at det er klart for å legge dekksp plank.
3. Legging av dekksp plank, bygge hytte. Ellers alt naudsynt arbeid slik at lekteren er «treferdig».
4. Overflatebehandling (tretjære). Av nevnte steg er 1 og 2 heilt utført.

På grunn av den høge arbeidsløysa, og statens tiltak for sysselsetjing av arbeidslaus ungdom, fekk Knardalstrand Slip & Verft 2-3 ungdommar med statleg støtte i juni måned. Desse arbeidde på lekteren fram til fellesferien. Arbeidet dei gjorde var skraping, pussing og overflatebehandling av alle beslag, samt rydding og vasking av lekteren innvendig.

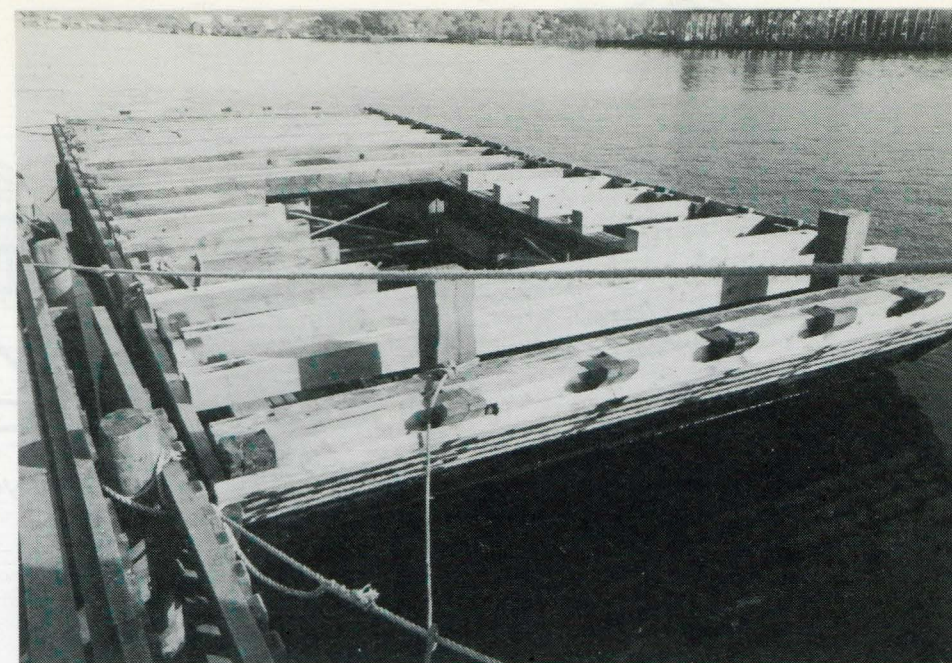
Som alle hugsar hadde me mykje sol i juni/juli, med det resultat at dekksp bjelkane, som ikkje var fastmonterte, begynte å slå seg. Dette fekk fortgang på å gjera underlaget for dekksp bjelkane ferdig.

I september blei lekteren satt på slippet att, fordi bordgangane i vasslina ikkje var tetta tidlegare. Dette gjorde at det stadig seig inn vatn. Nå skulle lekkasjen vera tetta.

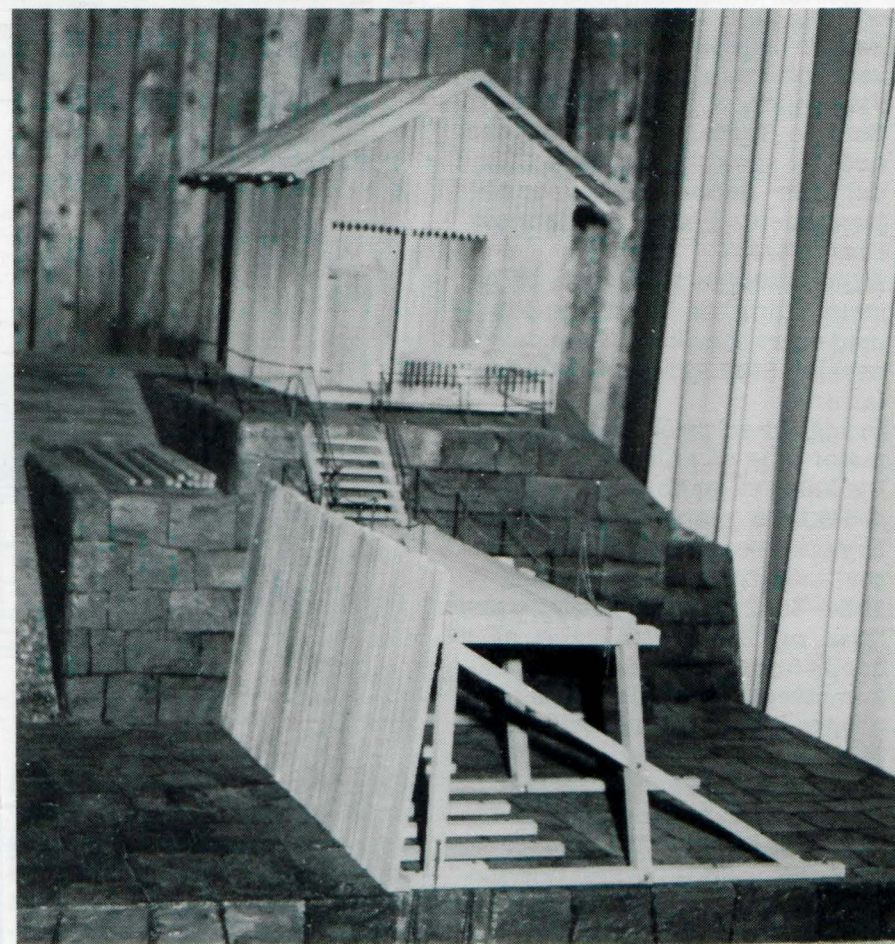
På grunn av den økonomiske situasjonen, er det lite me kan gjera framover. Arbeidet som står att med legging av dekksp plank vil beløpe seg til rundt kr. 100.000,-. Dette arbeidet skulle helst vera ferdig før snøen kjem, men me ser ingen økonomisk sjans til det.

Me må nok innsjå at det med dei økonomiske midlane me rår over, vil det kanskje ta enda eit år før lekteren er ferdig.

Med det størst



## Dam-modeller på kanal-utstillingen



På Kanalutstillingen i Holla Sparebanks tidligere gård ved Ulefoss sluse blir det nå bygd opp en utstilling av dammer. Ingeniørfirma L.Ø. Hoksrud, Skien, utfører modellene. Firmaet har tidligere levert en modell av Vrangfoss sluser med landskap. To nye modeller: En av den gamle nåledammen på Kjeldal og en annen med den nye gummidammen med omgivelser er allerede på plass.



# Slusen i Svanfossen

Elven Vormå strekker seg fra Mjøsa's ende til Årnes hvor den møter Glomma.

Allerede så tidlig som i midten av 1850-årene så man behovet av en vannvei på Vormå. Det ble bygget en steinfylt tømmerdam i Sundfossen, slik at man kunne regulere vannstrømmen fra Mjøsa og nedover Vormå.

Noe senere ble et 32 meter langt slusekammer bygget på stedet. Videre nedover slynger Vormå seg rolig i 13 kilometer frem til neste hinder - Svanfossen.

Her var høydeforskjellen ikke alt for stor, men tilstrekkelig til å hindre transportstrømmen på elven ved unormal vannstand. På Vormå gikk føringsbåter som lastet oppe ved Eidsvold jernbanestasjon og som spredte varer utover i landdistriktet rundt elven. Odalen Verk hadde også egne båter, 6 fot dyptgående som de brukte til å frakte jern og planker med nordover.

Disse båtene var utrustet med seil og dessuten med en krabbekran som ble brukt til å trekke dem opp gjennom fossene. Man anskaffet et dampskip for fast rutetrafikk mellom Mjøsa og Årnes. På grunn av vannstanden kunne den ikke gå mer enn halvannen måned i året. Rundt århundreskiftet ble det bygget et slusekammer i Svanfossen. Man lot sprengte ut en kanal fra elveløpet og anla i enden et slusekammer.

Nå ble det virkelig fart over trafikken på Vormå. Dampskip med passasjerer og last, og viktigst av alt tømmerfløtning.

På 1950-tallet sluttet lastebåtene å gå på elven. Det var bare slepebåter og tømmeret tilbake.

I 1975 ble sluseportene fjernet og i



Slusekammeret sett mot syd med reguleringsdammen.

søndre ende av slusekammeret ble det bygget en reguleringsdam.

Den gang for 15 år siden var det nesten ingen motstand mot å nedlegge slusen. I dag snakker man om påny å gjennåpne slusen, samt bygge nye for å gjøre vassdraget oppover tilgjengelig for den stadig økende lystbåtflåten.

PS! Ønsker dere å se restene etter Svanfoss-slusen så kjør E6 til Li (5 km nord for Jessheim), deretter Rv. 179 18 km. Like før krysset ved Finstad passerer Vormå og man ser den gamle slusen rett ved.

Harald Lorentzen.

Vi har tidligere i «Slusegløtt» skrevet om Grasmo kanal i Østfold (nr. 2/1985), Skjoldstrømmen sluse på Vestlandet (nr. 1/1988), slusene i Killingstrømmen ved Sperillen (nr. 2/1988) og Tista kanal ved Halden (nr. 1/1989).

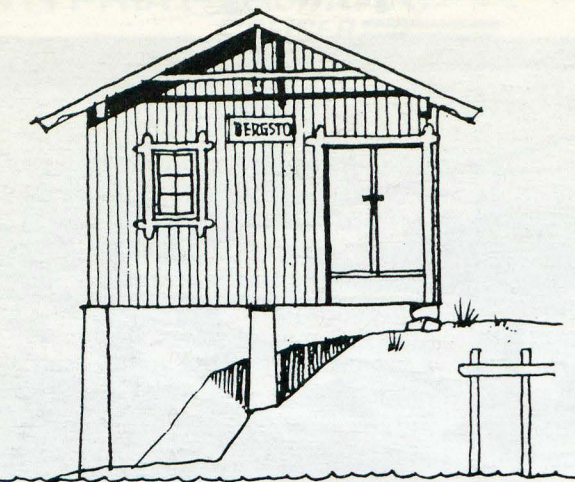
Harald Lorentzen er en av medforfatterne av boken «Rutebåtene på Telemarkkanalene».

## Medlemsturen tirsdag 6. juni

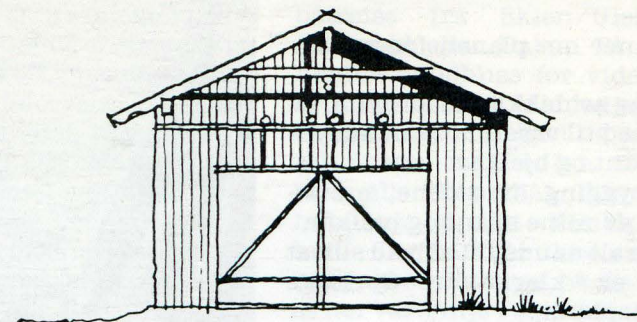
ble vellykket og det var over 60 stk. med i bussen, flere måtte avvises. Turen fulgte det oppsatte programmet, Årnes brygge, Bø-kirkene og Bø bygdemuseum.



Glimt fra den gamle butikken ved Bø Bygdemuseum.



mot nord



mot syd

## Bergsto Brygge

Brygga ligger på sydsiden av Flåvatn omkring 3 km nedenfor Fjågesund. Etter at vegen Bergsto-Tørdal var bygd, var det noen år adskillig trafikk til Tørdal over denne brygga, inntil jernbanen kom gjennom Drangedal.

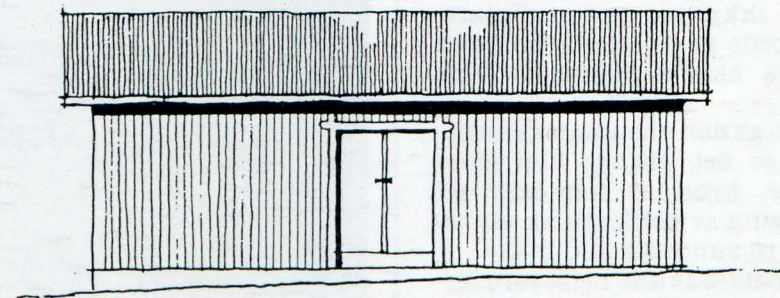
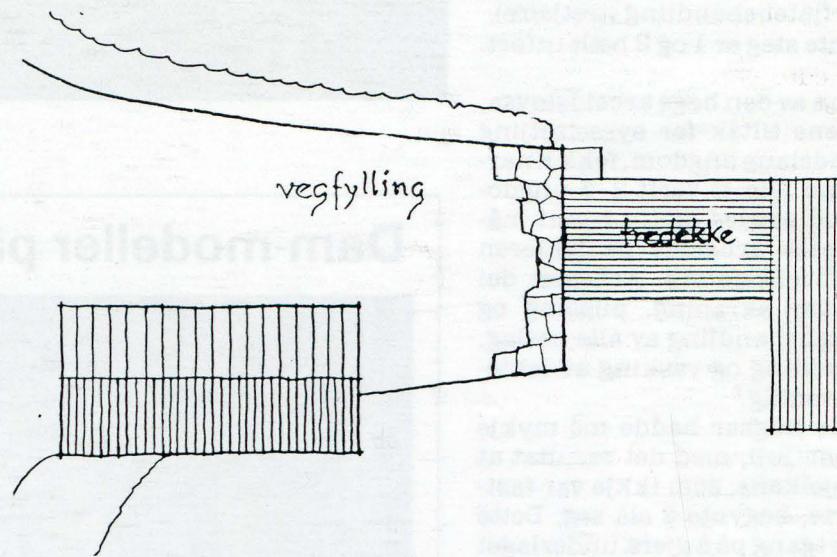
Adkomstvegen til brygga er en steinfylling, ca. 20 meter lang, med murt steinkant i ytre del av brygga. Steinkaret er i god forfatning.

Brygga er en pelebrygge, ca. 8½ meter lang på anløpssiden, med bjelkelag av jernbjelker og bryggedekke av plank.

Brygga slik den ser ut i dag, skriver seg fra en ombygging i 1934-36. Plankedekket, ytre pelerad og fenderrekkverket er i dårlig forfatning. På siden av adkomstvegen og litt innenfor brygga ligger en innkledd pakkbu på ca. 5 x 10 meter. Denne ble bygget i 1912-13, står på støpte pillarer og har 3 inngangsdører: mot brygga, mot atkomstvegen og mot hovedvegen. I en periode ble pakkbua brukt som kullbu for kanalens isbryter.

Pakkbua er i relativt god forfatning, men det trengs noen mindre reparasjoner utvendig, samt skraping og maling av utvendig kledning og bølgeblikktak.

Brygga har i dag liten interesse i kanaltrafikken. Dersom oppsitterne ikke er interessert i å sette brygga i stand, bør den overdras til Kviteseid kommune. Den bør i alle fall være tilgjengelig for besøkende med båt. Det kan vurderes å rive en del av pelebrygga. Pakkbua bør settes i stand og kan fungere som båthus/redskapsbu for oppsitterne.



mot vest





# Telemarkkanalenes Venner har dette til salgs

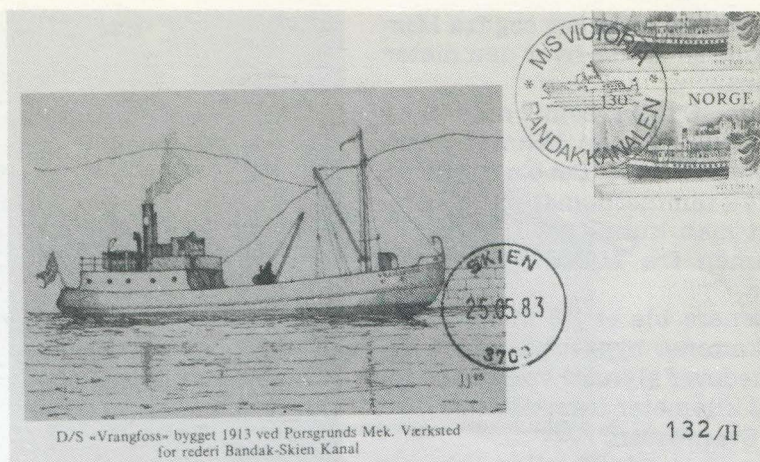
## Konvoluttserie

utgitt av TKV i 1983 i en serie med 3 forskjellige konvolutter med båt motiver:

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.

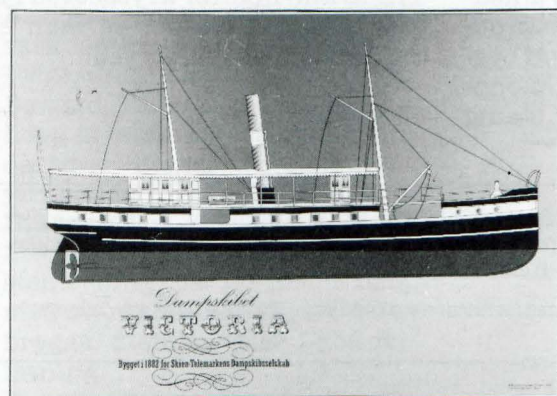
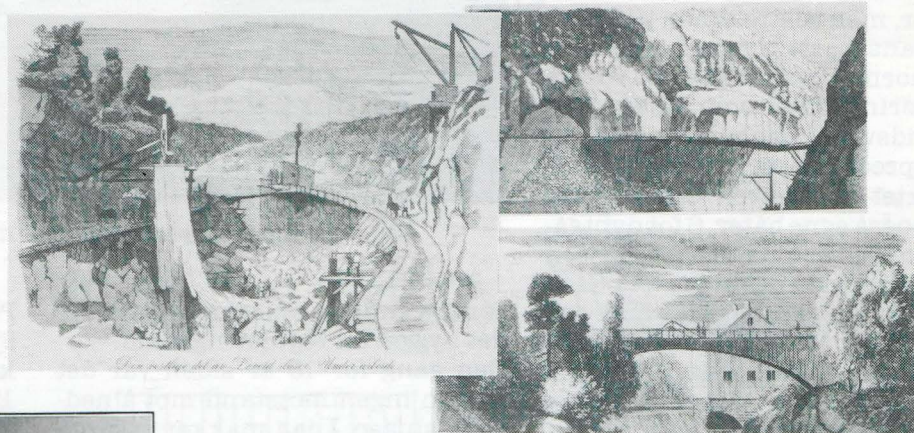


## Postkort

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 Konvoluttserie 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

3590 00 21

# Båtene på Kanalene

Fra boken «Rutebåtene på Telemark-kanalene» skal vi framover presentere båtene som hadde passasjersertifikat og som traffikerte kanalene.

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.

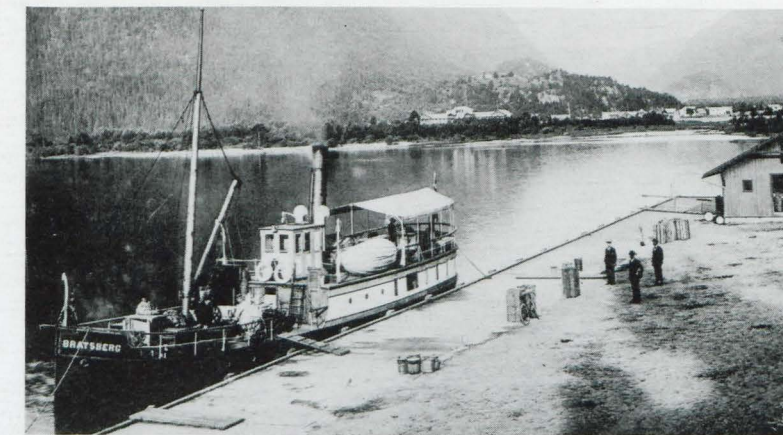


Foto: Norsk Folkemuseum

## D/S «Bratsberg»

1884: Bygget i Moss — satt sammen ved Strengen. 101 brt.

1884: Aamdal Kobberværk.

1900: Skien-Telemarkens Dampskibsaktieselskab.

1905: A/S Helvig-Nesodden, omd. «HELVIG».

1908: A/S Bundefjord-Helvig D/S — Oslo.

1941: A/S Nesodden/Bundefjord Dampskibsselskap — Oslo.

1953: Simon Invær, Bremsnæs.

1954: Arne Røksund, Mosterhavn, ombygget til motorlastbåt, omdøpt «TUNGHOLM».

1963: Kåre Skimmerland, Mosterhavn.

1965: Bernart Hatlem, Florø.

1970: Odd Eide, Bogen i Kvefjord.

1972: Jan Jacobsen, Narvik.

1974: Sverre Engen, Strønstad.

1978: Kjell Engen, Strønstad.

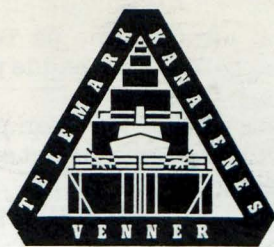
1985: Fortsatt i drift.



«Tungholm». Foto: Eget arkiv



Til Mune Bergshi



## 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 ved 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 loddrekning. 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 .....