

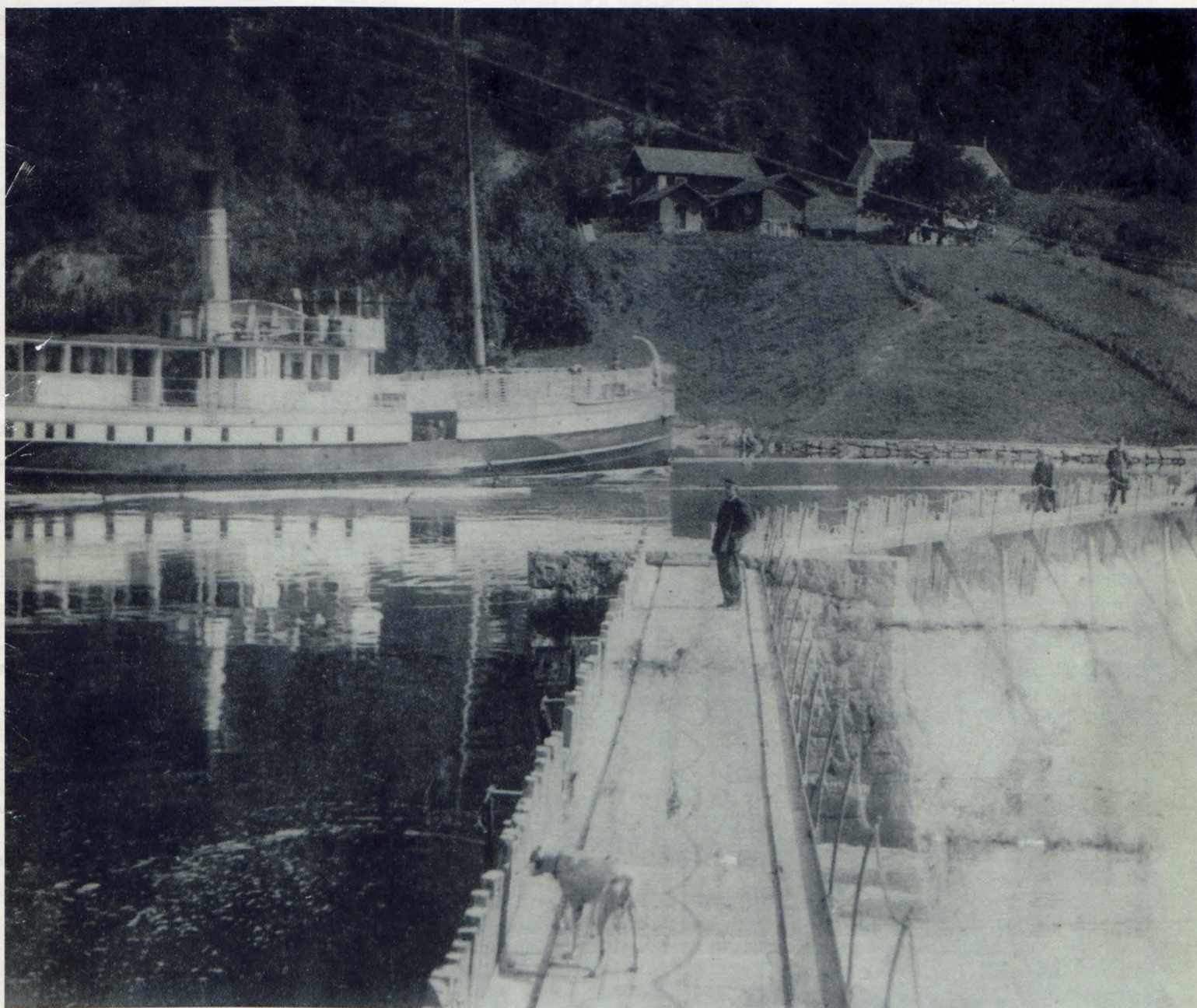
SLUSE

MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENES VENNER



GLØTT

NR. 2 – 1992
8. ÅRGANG



Siste nytt fra

Telemark REISER

Jubileumssommeren som ble en jubelsommer!

Telemarkskanalenens 100-års jubileum er nå gått over i historien. Forut for jubileumssesongen var forventningene mange og store. I alle kanalkommunene jobbet man med planlegging av store og små kulturarrangement, passasjerbåtene ble pusset opp, selve kanalen ble rustet opp, markedsføringen ble intensivert, ja stort sett hele fyleket rustet seg for Jubileumssommeren 1992.

Besøkstall på 98.000 personer

«Kanaljubileet skal bidra til å utvikle kanalen som kulturbasert reiselivsprodukt for å imøtekomme overordnede vedtak om ønsket vekst og sysselsetting i Telemark fylke». Slik lød hovedmålsetningen og i tillegg var det et kvantitativt arbeidsmål på en økning i antall besøkende på kanalen på vel 30% som et resultat av jubileet.

Svarte så resultatet til forventningene? Ja, så absolutt mener vi. Det samlede passasjertallet i 1992 var 41.000 passasjerer og dette er en økning på 58,6% i forhold til 1991. I tillegg vet man at svært mange som besøker kanalen ser denne fra land. I følge en undersøkelse som Norsk Gallup har foretatt nå i høst, viser det seg at hele 52% av de som har besøkt kanalen har sett denne fra land. Legger man så til antall besøkende som kommer med egen båt, blir det samlede besøkstallet for kanalen 1992 ca. 98.000 personer. Sammenlignet med 1991 utgjør dette en økning på 60%. At det kvantitative målet for jubileet er oppfylt er det dermed ingen som helst tvil om!

Mediaomtale - fra A-magasinet til Det Nye.

Jubileumsåret er over, men for kanalen som turistattraksjon er det bare en begynnelse. Nå må vi jobbe videre og ri på den bølgen av oppmerksomhet som kanalen har fått i media i inneværende år. Det er nesten ikke tall på alle de artikler, omtaler, radio og fjernsynsreportasjer etc. som har satt kanalen i fokus. Vi kan nevne redaksjonell omtale i bla. A-Magasinet, Bonytt, Båtnytt, Båtmagasinet,

Ny Teknikk, Det Nye, Familien, Vi over 60, Scandinavian Boarding (SAS flymagasin) Motor (til NAFs 433.000 medlemmer), Hotell & Restaurant Reiseliv, Perspektiv (Widerøe Norsk Airs flymagasin), Vårt Blad (til alle NKLS 275.000 medlemmer), Norway Now (UD's Norges Magasin) 15 artikler i Danmarks største aviser, 17 reportasjer i svenske aviser, tyske, sveitiske og finske aviser i tillegg til den norske dagspressen.

TELEMARKSKANALEN som TV-program

NRK-fjernsynet har hatt flere innslag om Telemarkskanalen. Kronen på verket var imidlertid det 45 minutter lange programmet om Telemarkskanalen som ble sendt onsdag 21. oktober i programserien «Ut i naturen». Vi takker NRK-Telemark for et godt resultat av mange ukers jobbing på og langs vassdraget!

M/S «Henrik Ibsen» - ny båt på kanalen

Det er grunn til å tro at ring-

virkningene fra fokuseringen på sommerens kanaljubileum kommer til å gi økt trafikk også kommende år. Vi har derfor som målsetning å øke besøkstallet med 10% i hvert av de neste to årene. Dette innebærer et forventet besøkstall på passasjerbåtene på 50.000 i løpet av de nærmeste årene.

Det er derfor med glede vi i disse dager har fått bekreftet at det vil seile 3 rutebåter i kanalen også i kommende sesong. I tillegg til båtene som idag trafikerer kanalen, M/S «Victoria» og M/S «Telemarken», har A/S Turist-Trafikk gått til anskaffelse av en svensk båt M/S «Styrso» som vil få navnet M/S «Henrik Ibsen» oppkalt etter både dikteren og en av de gamle kjente kanalbåtene som tidligere seilte under dette navn. Båten har idag en kapasitet på 270 passasjerer og vil i tillegg til kanaltrafikk være velegnet for charterturer i skjærgården.

Se egen omtale av «Henrik Ibsen» på side 13.

Største lass på en kjøll til Notodden



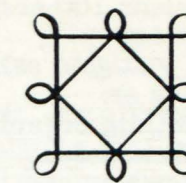
«Union IV» var den største båten som gikk gjennom slusene i Skien/Løveid, 106 fot lang og hadde 6 tommer klaring i slusene, båten er bygget ved Porsgrunds Mek. Værksted i 1911. Kaptein på båten Waldemar Jahnsen, hadde en gang 171 tonn sement ombord, lastet ved Dalen i Brevik, som skulle til Notodden. Kapteinen stod hele tiden i kontakt med folk på Notodden for å måle vannstanden og dyptgående på båten. «Blodspreg» i Sauarelva er det rullestein på bunnen og når båten kom dit rullet man over steinene, båten tok ikke noe skade. «Union IV» gikk i rute på Skien-Notodden og Skien-Oslo, fortrinnsvis med sement.



Fortidsminneforeningen



Telemarkkanalenes Venner



Telemark Historielag

innbyr til hyggelig julesamvær
fredag 4. desember
i Brekkeparken restaurant

Oppmøte i Musikkpaviljongen fra kl. 19.00
for servering av Gløgg

Kjell Oskar Selman
kåserer om:

«Gamle og nye juleritualer i Telemark,
fra tilbeding til rus»

Meny:
Juletallerken
dessert og kaffe
Pris kr 150,- pr. pers.

Påmelding til Åse Bjerke Jenssen,
tlf.: 03 52 12 56

innen fredag 27. desember



Formannens spalte

Det er grunn til å gi honnør til kanalstyret for satsingen og gjennomføringen av kanalens 100-årsjubileum.

Vel blåst!

Den viktigste saken som står på dagsorden nå er:

Fremtidig organisering og drift av Telemarkskanalen.

Spørsmålet skal avgjøres i nær fremtid, da det nåværende kanalstyret etter planen skal avvikles i løpet av inneværende år.

Styret i Telemarkkanalenes Venner (TKV) har drøftet spørsmålet i flere styremøter og har kommet med innspill i saken både i brev form til kanalstyret og fremlagt vårt syn på kanalrådets møte 6.10.92. Dette er:

- Det bør ansettes en person med ansvar for helhetstenkningen omkring kanalens fremtid. Stillingen bør gjøres attraktiv (høyt lønnet) og kreve stor kompetanse. Vedkommende bør samarbeide direkte med fylkesrådmannen.

- Prosjektgruppa for kanaljubileet med representanter for kommunene bør fortsette sitt arbeid, ikke nødvendigvis med de samme personene.

- I det ansvarlige, styrende politiske organ bør det være representanter valgt direkte fra kanalkommunene i tillegg til representanter for eieren (fylkeskommunen).

- De fylkeskommunale etatene: planseksjonen, kulturetaten, samferdselsetaten og næringssetaten må trekkes mer direkte inn i arbeidet (synliggjøres) og gis ansvar for arbeidet.

- Det bør utarbeides en **verneplan** for hele kanalsystemet - en helhetsplan - **før** brygger og andre uklare besittelser tilbakeføres til kommunene.

- Hvordan kanalen skal synliggjøres i møtet med publikum når kanalkontoret blir avviklet og flyttes fra Nedre Hjellegt. til Lagmannshøgda (vegkontoret) har styret i TKV ikke noe svar på.

Kanalstyrets spesialkonsulent Aase Straume har utarbeidet flere modeller for fremtidig drift og organisering av kanalen. I hvilken grad våre synspunkter er sammenfallende med kanalstyrets når avgjørelsen skal tas, gjenstår å se. På ett punkt er vi imidlertid uenige. Det gjelder **verneplanen**. Her er forhandlingene med kommunene om overtagelse av bryggene på det nærmeste avsluttet, og det vil bli opp til kommunene selv å fatte vedtak om eventuelt regulering til spesialområder bevaring. Dette mener vårt styre burde vært avgjort i en helhetlig plan **før** forhandlingene startet. Vi vil imidlertid arbeide videre med å påvirke kommunene til ikke å la eiendommene falle tilbake til grunneierne og dermed ekskludere almenheten og tilreisende fra en rekke attraktive områder ved kanalen



TELEMARKKANALENES VENNER

Hvem sitter i styrer og komiteer?

STYRET	Telefon:
Vidar Edvardsen, formann	03 53 64 35
Finn Skaardal.....	03 52 50 59
Kjell P. Haugene.....	03 99 97 48
Reidun Brauti.....	03 94 74 71
Brita Lodberg Holm.....	03 94 54 81

VARAMENN	
Reidar Jenssen.....	03 52 12 56
Gerhard Hedlund.....	03 94 43 22

KASSERER/SEKRETÆR	
Marie Bergsli.....	03 52 30 65

MARKEDSFØRINGSKOMITEEN	
Gerhard Hedlund.....	03 94 43 22

TEKNISK KOMITE	
Tore Kvaale.....	03 94 22 10

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 Sentrum
3701 SKIEN
Bankgiro: 2610.22.15256
Postgiro: 0807 2100949

Forsidefoto:
D/S «Inland» ved øvre innseiling til Eidsfos sluse.
Foto utlånt fra Fylkesmuséet for Telemark og Grenland

Dette nr. av «Slusegløtt» er satt i World Perfect 5.1 og Mac Write, ombrukt på Macintosh i Quark Xpress. Bildene er scannet inn i Adobe Photoshop.
1. side etter ide av Kjell Dahl.
Trykk: Oluf Rasmussen A/S, Skien.

Kanalprisen 1992

Telemarkkanalenes Venner har opprettet Kanalprisen. Prisen skal gå til personer, bedrifter eller instanser som har gjort en særlig innsats for at det skal se pent og representativt ut i miljøet i umiddelbar nærhet av kanalen. Prisen er på kr. 5.000,- samt et minnediplom eller grafisk blad.

Juryen - som er styret i Telemarkkanalenes Venner - er åpen for forslag til kandidater i 1992.

Vi vil understreke at en ikke blir pris-kandidat etter å ha raket hagen eller plukket opp litt rask og rot langs kanalen. (Det skal en selvsagt også gjøre.) Her forventer vi oss større løft til eksempel og forbilde for andre. Tiltak som blir lagt merke til!

Jeg/vi foreslår til kanalprisen:

Begrunnelse:

Innsendt av:

Navn: _____

Adr.: _____

Tlf.: _____

Vi håper at prisen vil inspirere til innsats slik at opplevelsene på kanalen blir rikere for såvel telemarkinger som besøkende.

Har du forslag til kandidater, så send dette skriftlig til

Telemarkkanalenes Venner
Postboks 372
3701 SKIEN

Forslag sendes
innen 4. januar 1993

Blir kanalkontoret flyttet til Vegkontoret/fylkeshuset?

Det utredes nå en ny organisasjonsform for Kanalen. Kanalstyret drøftet saken i sitt møte 6. oktober 1992. Saken vil bli avgjort endelig i fylkesutvalget/fylkestinget innen utgangen av 1992. De viktigste elementene i de nye forslag som foreligger om organisasjonsform m.v., kan oppsummeres slik:

1 Dagens kanalstyre som idag består av representanter både fra fylkeskommunen og kanal-kommunene, vil bli erstattet av et rent fylkeskommunalt styre med fylkesutvalget som kanalstyre.

2 Kanalkontorets ansatte i Reiselivets hus skal flyttes til Vegkontoret på Lagmannshøgda. Arbeidsoppgaver med informasjon og markedsføring overfor fritidsbåtuturister skal overføres til Telemarkreiser A/L.

3 Innenfor de rammer som kanalbudsjettet gir rom for, blir det opprettet en spesialkonsulentstilling ved fylkesrådmannens kontor. Spesialkonsulentens skal ha ansvar for sekretariatsfunksjonen for fylkesutvalet som kanalstyre, for faglig koordinering av kanalinteresser knyttet til samferdsel, kultur og næringsarbeidet knyttet til kanalproduktet.

For oss som daglig arbeider med kanalen er det naturlig nok liten forståelse for pkt. 1. og 2. Når det gjelder pkt. 1, vurderer vi det slik at kommunene ikke vil få den medinnflytelse på utviklingen i/av Kanalen som de til nå har hatt. Ordningen med kanalarådet er ment å fortsette, men som kjent er dette kun et rådgivende organ. Etter at vi flyttet til Reiselivets hus, har kanalkontoret hatt en

idiell beliggenhet rett ved Hjellevbrygga, i samme hus som Telemarkreiser. Beliggenheten er svært viktig for vår kontakt med turisttrafikken, både mht. passasjer- og fritidsbåttrafikken. Samarbeidet vi har med Telemarkreiser året rundt, og spesielt i sommersesongen vil ved evt. flytting bli sterkt skadelidende.

Det samarbeid vi har hatt om markedsføring skal etter forslaget også opphøre. Den ordning vi har hatt til nå har hatt med en arbeidsdeling mellom Telemarkreiser og Telemarkskanalen om markedsføring, har vi opplevd som en fornuftig og praktisk ordning.

Det blir spennende å følge sakens utvikling i fylkesutvalg og fylkesting.....

De materielle skadene har likevel vært små, og personskader har så vidt vi vet ikke forekommet. I alle fall enkelte av uhellene skyldes nok betjeningsfeil, og opplæringen må igjen settes i søkelyset.

Kanalen bør i det hele fristilles fra Vegvesenets politikk/regelverk ved ansettelse av vikarer. I sommer har svært mange «vært innom» kanalen (BNK) i kortere perioder på 3-4 uker hver. Det sier seg selv at det blir mange nye innom i løpet av sesongen, og når disse tildels begynner midt i den travleste sesongen blir det ikke tid til opplæring.

De vikarene som tas inn i Kanalen bør så langt det er mulig arbeide hele sesongen slik at det ikke blir for stor «gjennomtrekk». I NSK har dette blitt praktisert de siste årene, og dette er minst like viktig i den øvre kanaldelen.

TALL FOR FRITIDSBÅTTAFIKKEN 1992

Vi har de siste årene talt trafikken ved oppslusing ved Ulefoss, og hatt dette som sammenligningsgrunnlag fra år til år. Disse tallene viser svært lave verdier dersom man sammenligner med f.eks. Dalslandskanalen og Gøtakanalen i Sverige, som teller på en helt annen måte.

Vi har tidligere ikke gått ut med noen statistikk for Skien sluser. Etter gjennomgåelse av betalte billetter for alle som har passert Skien sluse opp/ned, viser vi til tabellen nede på siden. Det kan bemerkes til statistikken for slusede båter i Skien at tallet gjelder pr. 1/9-92. Her går det også endel båter senhø-

tes slik at tallet kan bli enda litt høyere. Når det gjelder inntektene fra fritidsbåttrafikken, vises til avsnittet om dette i sammenheng med passasjerbåttrafikken.

PASSASJERBÅTTAFIKKEN

Sesongstart for m/s Victoria var i år 22/5-92. Fra 25/6 - 9/8 skulle m/s Ringnes gå i samtrafikk med Victoria, men denne perioden ble utvidet med en uke på grunn av godt belegg. Victoria gikk også en uke lenger enn opprinnelig forutsatt, og hadde sin siste tur i rute søndag 13/9-92.

M/S Telemarken gikk i rute fra 4/6 - 8/8-92. Imidlertid var det også for denne bra belegg, og den gikk bl.a. i rute alle søndagene i juli, noe som ikke var med i ruteplanen. M/S Telemarken har også hatt et meget stort antall charterturer på Kanalen.

REGULARITETEN FOR PASSASJERBÅTENE

Bortsett fra uregelmessighetene som følge av Ulefoss-uhellet og uhellet ved Kjeldal sluse 15.juni har det ikke vært problemer av betydning med passasjerbåtene. Ingen av båtene har så vidt vi kjenner til hatt driftsstans på grunn av teknisk svikt. Dette bekrefter at alle driverne av båtene er seriøse som i tillegg til å yte service, også holder en god teknisk standard på maskineri og utstyr forøvrig. Fra tid til annen har det oppstått noen mindre forsinkelser, som regel forårsaket av fritidsbåttrafikken. Dette er et problem som en gjennom en sesong vanskelig kan unngå helt, fordi

det kan vise seg under en småbåtslusing forhold som gjør at det av ulike grunner må brukes lenger tid enn normalt.

KANALENS INNTEKTER FRA TURISTTRAFIKKEN 1992

Etter de oppgaver som foreløpig foreligger, utgjør antall passasjerer for de tre rutebåtene totalt 40.000 inkl. chartertrafikk.

VURDERINGER ETTER SESONGEN 1992

For begge trafikktyper må vi kunne sies å være fornøyd rent tallmessig mht. inntektene. Når det gjelder inntektene fra fritidsbåttrafikken må vi selvsagt ta i betraktning at vi har hatt en prisreduksjon på 30 % på billettene. Når vi da likevel får en total inntektsøkning i forhold til 1992 på nærmere 50 %, må dette kunne sies å være meget bra.

Selve avviklingen av trafikken har stort sett gått meget bra bortsett fra de to uhell som skjedde med sluseinnretningene. Etter sesongen sitter vi igjen med erfaringer som er meget nyttige ved planleggingen av framtidige sesonger. Et spesielt område som må fokuseres på er opplæringen av vikarer.

Det bør også være rom for ytterligere trafikkøkning av fritidsbåter i BNK uten økning av åpningstidene der. Dersom det blir noe av kjøpet av m/s Styr-sø, vil kapasiteten for passasjertrafikken bli betydelig større uten at antallet passasjerbåter i Kanalen økes i forhold til 1992.

Rapport fra turistsesongen 1992

Innledning.

Det var ikke fritt for annet enn at forventningene foran 92-sesongen var satt ganske høyt. Med den mediadekning jubileet hadde fått, sammen med at det ble satt inn betydelige midler til markedsføring, lå det an til en betydelig trafikkøkning i 92-sesongen.

Forberedelser var gjort også på den fysiske siden for å ta imot et betydelig øket antall turister, enten de ville komme med egen båt, bil/buss eller være med en av passasjerbåtene.

Nye serviceanlegg på Notodden, Ulefoss og Dalen nevnes spesielt, samt nyåpnet Dalen Hotell.

FRITIDSBÅTTAFIKKEN

Det har alltid vært meget vanskelig å oppnå den ønskede trafikk i for- og ettersesong. Hovedtyngden kommer i juli, selv forsøk med rimeligere sluseavgift i for- og ettersesong har ikke gitt merkbare resultater. Når det gjelder fordeling av trafikken i år - går igjen de samme erfaringer: det er i fellesferien de aller fleste fritidsbåtene kommer.

For å kunne ta imot den forventede trafikkøkning i jubileums-sesongen, var åpningstidene i BNK utvidet i 1992. Fra mandag til fredag var åpent fra

08.00 - 20.00 og på lørdag og søndag fra 08.30 - 17.00. Åpningstidene i NSK er noe kortere, fordi kapasiteten der er vesentlig bedre enn i BNK. Sesongen ble åpnet torsdag 18. juni, og siste åpningsdag var søndag 9. august.

Strømforholdene i vassdraget var meget gunstige fra åpningen av sesongen, og slik forble det også hele sesongen.

Allerede fra åpningen av sesongen i juni kunne det se ut til at trafikken lå opp mot det dobbelte i forhold til 1991. I begynnelsen av sesongen var da også været meget gunstig. Senere et stykke ut i fellesferien ble været noe mer skiftende.

TRAFIKKTOPPER I FELLESFERIEN

Med fellesferien kom også rekordtrafikken. Helgen 11-12.juli var trafikken rekordstor i NSK. Spesielt på Løveid «stokket» det seg helt utpå lørdag 11/7. Samtidig med stor trafikk oppover, kom mange nedover fra lokalbåtflåten i Norsjøvassdraget som skulle ut til kysten. Lørdag kveld ble det derfor sluset til ca. 21.30 for å få trafikken unna.

Denne trafikktoppen forplantet seg etterhvert videre oppover i kanalsystemet og fikk sitt kli-

maks i Vrangfoss torsdag 16. juli. Denne dagen ble det sluset fra 08.00 om morgenen til 22.30 om kvelden, og det passerte ialt ca. 80 båter opp/ned. Et raskt regnestykke viser at man også i Vrangfoss vil kunne sluse ca. 1600 båter opp/ned i løpet av en måned.

Selv om noe av slusingen skjedde på overtid, viser dette at BNK med nåværende åpningstider fortsatt burde ha kapasitet til å ta imot minst 200 flere fritidsbåter enn i 1992, som til nå er rekordsesongen.

Det har ikke vært mange klager på ventetid. Slusevertinnenes innsats er nok en stor del av forklaringen på dette. De trådte til med informasjon og med kaffekopper til voksne og is til barna der ventetiden ble uforholdsmessig lang.

UHELL/SKADER I FORBINDELSE MED FRITIDSBÅTTAFIKKEN

Det har heller ikke i år vært til å unngå at det skjer mindre uhell med slusing av fritidsbåtene. Det har vært et par tilfeller der båtene har ligget for langt tilbake i slusekammeret under nedslusing, med det resultat at akterenden på båten har blitt hengende igjen. Dette har medført skader på propell/ror.

FRITIDSBÅTTAFIKKEN 1992

Ulefoss sluser

1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
442	478	302	STENGT	279	290	616

Skien sluse opp/ned

1987	1988	1989	1990	1991	1992
1.793	1.449	1.255	1.597	1.411	2.714

Turistinntektene de siste år

	1988	1989	1990	1991	1992
Fritidsb.	384.090	184.060	463.140	401.000	590.000
Pass.b.	454.284	454.284	484.063	578.993	846.000
Totalt	838.374	838.374	947.203	979.993	1.436.000

For ordens skyld bemerkes at tallene for 1992 ikke er regnskapstall, men antatt resultat.

Spennende utfordring!

BLI MEDLEM AV
TELEMARKKANALENES
VENNER

Se innmeldingskupong
siste side

Dampdrevet Mudringsapparat ferdig restaurert

Telemarkkanalenes Venner startet i 1984 arbeidet med å restaurere en gammel dampdrevet muddermaskin som har vært benyttet i Telemarkskanalene helt siden 1891 og fram til begynnelsen av 1960-tallet.

Dette er den eneste gjenværende dampmaskin fra Kanalens historie, samtidig som det er den eneste dampmaskin av sitt slag her i landet.

Maskinen ble først brukt under anleggsarbeidene av Bandakkanalen, i perioden 1887-1891. I denne tiden ble maskinen benyttet til å heise store steinblokker på plass i forbindelse med plastringsarbeidet i slusekammere og kanaler.

At Bandakkanalen var et ingeniørmessig mesterverk i seg selv er klart, likefullt som at denne dampmaskinen var et stort framskritt innenfor anleggsvirksomheten. Maskinen markerte starten på dagens moderne anleggsarbeider, og var kanskje opptakten til entreprenørvirksomheten i Norge.

Ifølge Norsk Teknisk Museum er den høyst sannsynlig landets eldste bevarte anleggsmaskin.

Etter at Bandakkanalen stod ferdig i 1891, ble maskinen montert på trelekter, og fungerte siden som mudringsmaskin for mudring av skipsleden i kanalene. Vi vet med sikkerhet at maskina ble brukt til mudringsarbeider så langt ut som i Herre-elva. Mudderapparatet ble brukt fram til ca. 1960. Det ble så plassert på Løveid, ovenfor Skotfoss sluser. Det var i denne funksjonen maskina befant seg da restaureringsarbeidet startet i 1984. Det har også lyktes å bringe maskina tilbake til denne funksjon.

Dette betyr at vi har restaurert både dampmaskin og trelekter. Maskina består av en grabb med fast bom og 360 gr. svingvinkel med kjettingspill. Arbeidstrykket på stående dampkjele var 6 bar.

Dampmaskin

Vi kan med stor sannsynlighet gå ut fra at maskina er produsert hos Priestman Brothers Ltd., Hull, England. Den ble trolig bygget en god del år før arbeidene i kanalen tok til. Vi har grunn til å tro at den ble bygget på 1870 tallet.

Det har vært vanskelig å finne kvalifiserte personer som kunne påta seg restaureringen av dampmaskinen. Det er Brødrene Sørensen A.S. som har utført dette restaureringsarbeidet. Arbeidet ble delvis ferdig vinteren 1986/87. Resterende arbeider ble utført vinteren 1991/92. Maskina ble montert på den restaurerte lekteren i november 1991.

Gjenstående arbeider er å lage hus/tak over kjelen

Det norske Veritas og Kjelkontrollen har vært behjelpelige med målinger og inspeksjon av de sikkerhetsmessige detaljer. Arbeidstrykket for kjelen var opprinnelig 6 bar. Vi må kjøre den på ca. 4 bar, pga. reduksjon i platetykkelsen som skyldes korrosjon.

Trelekteren

Restaurering av trelekteren ble det største økonomiske løftet for oss. All utvendig hud over vannlinja er skiftet ut. Innvendige spant og rammeverk samt beslag er i store trekk beholdt. Arbeidet har pågått i perioder avhengig av finansie-

ring, og ble fullført hos Knardalstrand Slip & Verft A/S (KSV), i Porsgrunn sommeren 1991.

Arbeidet startet opp sommeren 1986. Da ble lekteren tatt opp på slippet, og gått over, tettet/reparert under vannlinja. Da var det slutt på pengene, og lekteren ble tauet til Hjellevannet i Skien for overvintring. Vinteren ble såpass snørik at lekteren sank for oss. Der lå den til juni -88, da vi fikk hevet den ved hjelp av dykker og mobilkran.

Lekteren ble så umiddelbart tauet til Knardalstrand Slip & Verft (KSV).

Arbeidet med videre restaurering startet i september -88. Første fase var:

- Oppmåling av nødvendige detaljer

- Rive alt råttent treverk: Dekk, hytte og sider over vannlinja.

- Tømme lekteren for ballast (kulestein)

- Vurdere omfang/kostnader av gjenoppbygging

Etterhvert som riving av det råtne treverket gikk framover, ble det avdekket mer råte enn beregnet. Derfor ble kostnadene atskillig større enn vi hadde regnet med. Likevel fant vi det riktig å gå videre med arbeidene. Ved hjelp av enkeltstående bidrag fra offentlige instanser har vi nå kommet i mål. Lekteren har blitt et vakkert syn. Dette kan vi takke KSV for, som har bidratt med entusiasme og håndverk av beste klasse. Alt er kopiert etter beste evne. Treverket er innsatt med linolje. Det gikk med ca. 150 liter.

Lekteren er 13,5 m lang og 6 m bred. Den har dyptgående på 0,9 m med flat bunn. Innvendig «reisverk» består av 8 x 8" stående og liggende bjelker med håndsmidde festebeslag.

På dekket står et wirespill med håndsviv. For fortøyning finnes det to solide trepullerter, to jernpullerter samt fire håndsmidde halegatt. For innvendig inspeksjon finnes to «luker» med jernlokk.

Den originale lensepumpa var dessverre defekt, men vi har fått tak i en annen tilsvarende pumpe som må restaureres før montasje på lekteren.



Mudringsapparatet og trelekteren fra gamle dager

Liste over de som har støttet prosjektet i form av penger eller tjenseter

Arne Pedersen, Skien
Birger Bergland, Vrangfoss
Buer og Buer, Skien
Isak M. Nilsen, Skien
Maskinentreprenørenes Forbund
O.B.Wiik, Oslo
Isola Fabrikker (Platon)
Flere anonyme tjenester fra privatpersoner
Gjerpen og Solum Sparebank
Lunde Sparebank
Telemark Fylke (kulturmidler)
Telemark Fylke (miljøpakke)
Kanalselskapet
Telemark Tømmersagslag
Holla Sparebank
Union Bruk
Fortidsminnemerkeforeningen

Norsk Kulturråd, Oslo
Vetlesen presenningutleie
Brdr. Sørensen, Surtebogen
Jotun Fabrikker, Sandefjord
Knardalstrand Slip & Verft

Vi vil nevne at kunstneren Birger Bergland har laget et oljemaleri (80 X 110 cm.) av muddermaskinen, som han har gitt til prosjektet. Dette ble kjøpt av Holla Sparebank på Ulefoss for Kr. 12.000, og henger nå i banklokalet til almen beskuelse.



«Mudder'n» fotografert ved Lunde sluser sommeren 1992

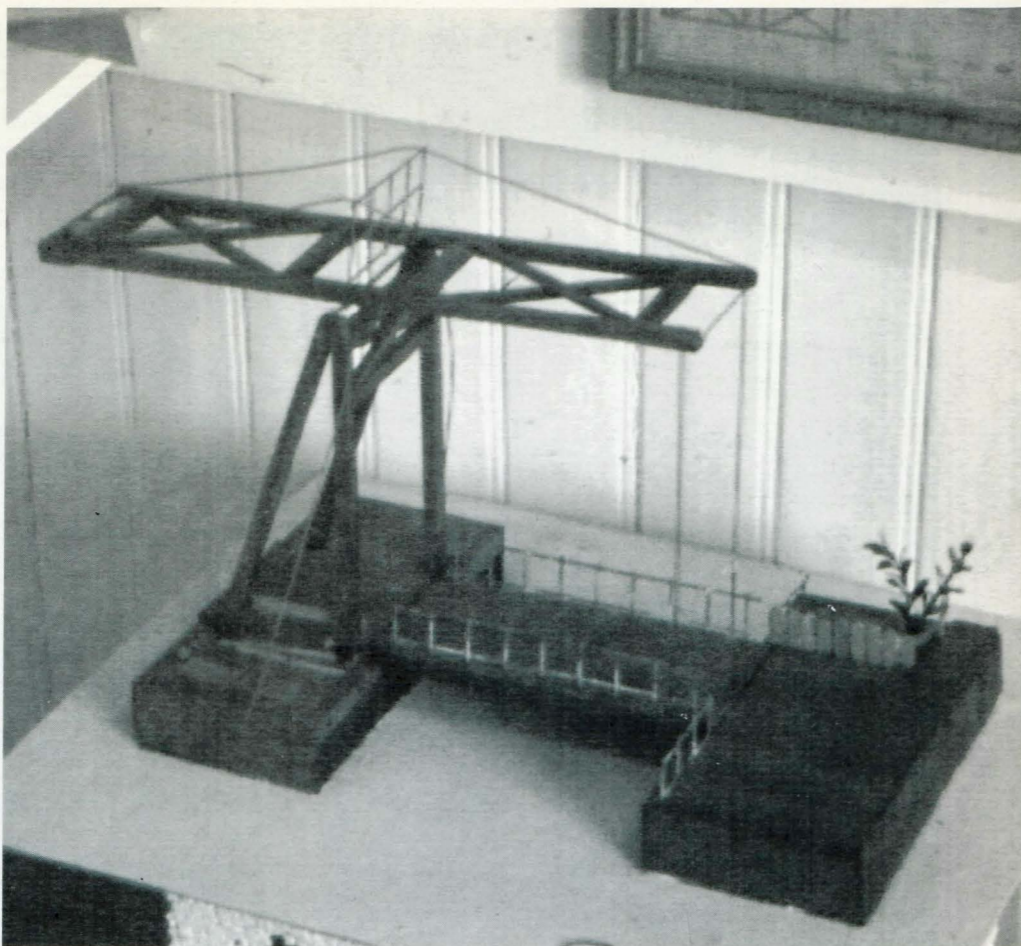
Spennende sak som TKV
ønsker å engasjere seg i

Vippebru på Eidsfoss

Eneste måten å krysse kanalen
ved Eidsfoss sluse er på sluse-
porten.

Som ledd i kulturstien Ulefoss-
Vrangfoss er dette ikke forsvar-
lig for barn, barnevogner, eldre
og funksjonshemmede.

Ved overkanalen bør det reises
en kopi av en gammel vippebru,
utført i trekonstruksjoner slik
som det var ved Skien sluse tid-
ligere.



Dette bildet er tatt av en modell som står utstilt ved Ørje kanalmu-
seum i Østfold

Utstilling om vannveier i Norge

Våre store vassdrag er i dag
ikke lenger i bruk som sam-
ferdselsåre eller som viktigste
vei for tømmertransporten.
Fortiden skal imidlertid ikke
glemmes og derfor har Norsk
Sjøfartsmuseum i Oslo beslut-
tet å ha en utstilling om
emnet. Utstillingen åpner 1.
februar og varer fram til
påske. Skulle man presentere
alle Norges innsjøer og vass-
drag ville det ta et langt større
område enn museet kan huse,
så man har valgt å ta for seg
Norges to mest betydningsfulle
vassdrag.

Telemarkskanalen fra Skien til
Notodden og Dalen vil få en
fremtredende plass på utstil-
lingen, sammen med Halden-
vassdraget, Glommavassdra-
get, Vormå og Mjøsa.

Det er de lokale museer og
samlinger som står for presen-
tasjonen av gjenstander og bil-
ledmateriell, men under felles
tekstskrift.

For Telemarkskanalen's del er
det bidrag fra Kanal-museet på



Norsk Sjøfartsmuseum hvor utstillingen holdes.

Ulefoss og modeller fra modell-
bygger Thor Hansen i Skien,
som vil stå sentralt.

Ellers medvirker Mjøs-samling-
ene på Minnesund, modellbyg-
ger Åge Olav Olsen, Arnes,
Fetsund Lensemuseum, og Hal-
denvassdragets Kanal-muse-
um på Ørje.

Ikke bare vil de lokale museer
stille ut samlet, men det vil

også være lysbildekåserier fra
vassdragene i utstillingsperi-
oden.

Det vil være god reklame for
innlandssjøfarten og sette
søkelyset på en historie som
ikke alle er klar over, hvert-
fall ikke i hovedstaden.

Harald Lorentzen,
Utstillingskoordinator.

Elverhøy ved Bandakkanalen

Det rødmalte sveitserhuset på
Ulefoss har i nesten hundre år
vært fylt med musikk, kunst og
festligheter. I dag er det nen-
somt restaurert og rommer: et
spøkelse som flytter møbler om
natten, en katt som er portvakt,
en huseier som fører musikk og
festtradisjoner videre, og bruker
Elverhøy til kunstgalleri for
lokale kunstnere.

Oppe i bakken for Bandakka-
nen på Ulefoss ligger et rød malt
og romantisk hus; Elverhøy kik-
ker ned på husene og kanalen
langs Lanna. Lanna er navnet
på landstripen langs Bandakka-
nen, tidligere sentrum i indus-
tristedet Ulefoss. Her slo håndt-
verkere og handelsfolk seg ned i
forrige århundre og bygget sine
hus side om side i en lang kurve
langs kanaløpet. Det var doktor
Krohn som for nærmere hundre
år siden lot bygge Elverhøy. I
tillegg til sin legegjerning på Ule-
foss var han musiker på si. Han
elsket musikk og kultur. I det
vakkre parkanlegget foran Elver-
høy dirigerte han sitt eget
orkester til glede for mange til-
hørere. Han fylte rommene i
denne herskapelige villaen med
mennesker, musikk og festligh-
eter. Denne tradisjonen har
husets nåværende eier Kari
Nymo brakt videre. «Ta med
instrumenter og godt humør»,
sier Kari. Hun og huset trives
svært godt i hverandres sel-
skap. De er begge romslige,

Kjøkken og kammers er slått sammen til et stort og trivelig
spisekjøkken



Elverhøy ligger litt opp fra Bandakkanalen og er et stort, rød malt
sveitserhus bygget for nærmere hundre år siden.

gjestfrie og usnobbete. På Elver-
høy holdes det julefest og som-
merfest.

I store lyse rom med god tak-
høyde på 3,5 meter er det nok
plass til både dyr og mennesker.
Med en grunnflate på 200 kva-
dratmeter er det også plass til
to leieboere og et atelier i andre
etasje.

I fellesferien tar Kari Nymo ned
sine egne bilder fra veggene og
inviterer lokale kunstnere til å
stille ut sine bilder. Hun omska-
per Elverhøy til kunstgalleri,
åpent for alle som vil stikke
innom. Det er det mange som
gjør, både folk fra egnen og

turister som ferdes langs Ban-
dakkanalen. Det er bare å legge
til ved brygga og rusle opp bak-
ken.

Oppussing med respekt

Elverhøy ble innkjøpt svært
rimelig for ti år siden, men
istandsettingen ble kostbar.
Huset var nedslitt, men inntakt
uten skjemmende modernise-
ring. Huset ble pusset opp på en
rimelig måte på sine egne pre-
misser. Slitte dørstokker fikk
fortsatt vise sin elde og sine
skavanker. Gamle dører, vindu-
er, lister og panel ble bevart.
«Det er malmfuru», sier Kari
begeistret «og holder i mange,
mange år enda.» Den gamle
kjøkkeninnredningen var inn-
takt og det nye som kom til ble
snekret på stedet. Lagvis av
linolium ble fjernet og fram kom
det fineste furugulv som ble
slipt og istandsatt.

Stuene er fylt med gamle
møbler fra fjern og nær. Allere-
de i sin tidlige barndom i Måls-
elv reddet Kari gamle møbler og
gjenstander som folk ville kaste
på elva. Hun samlet før det ble
populært å omgi seg med gamle
møbler. «Det var en helt annen
pris for tyve år siden», slår hun
fast. De dyreste møblene i huset
er fire gamle stoppede stoler
som kostet tre tusen kroner.
«Det er loslitt og lurvete her»,
sier hun, «men hva gjør vel det
så lenge både jeg og andre tri-
ves?»

Tekst/foto: Brita Lodberg-Holm.

Posten langs kanalvassdraget




I forrige nr. tok vi for oss Bandak postekspedisjon og de stempler som ble brukt der.

I dette nr. skal vi se på postbefordringen på Norsjø vassdraget.

NORDSJØ POSTEKSP.

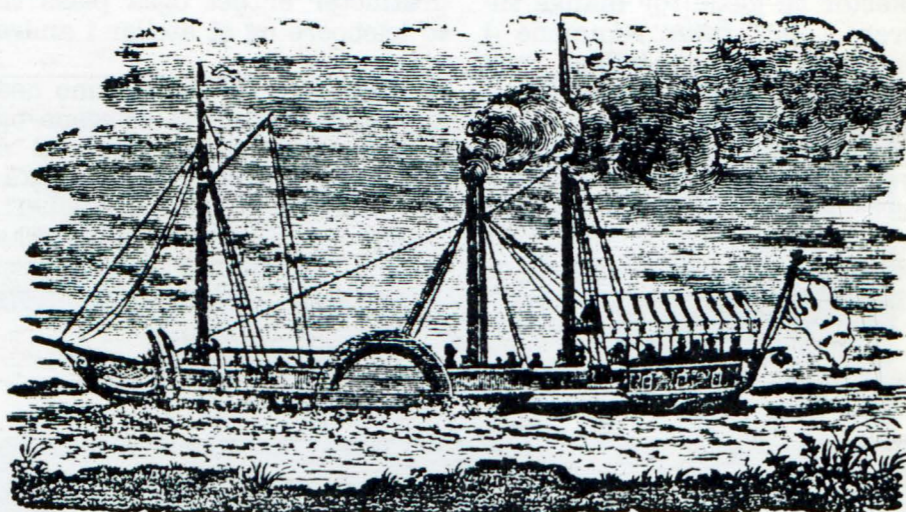
NORDSJØ POSTEKSP. OPPR. 01.07.1888 PXP
 NEDLAGT 15.01.1929

RUTE SKIEN - (HITTERDAL) NOTODDEN

		HJ. 4 RINGS 100	
14.07.88 - 15.05.27	11.12.97 - 26.06.15	-	31.05.10 - 15.01.20

BRUKT OMBORD I
POSTEKSP. C
OKT/NOV 1909

Her er stemplene som ble brukt.



Dampskibet «Statsraad Stang»

**Vi minner om at
saker som ønskes behandlet på årsmøtet
må være styret i hende
innen 15. januar.**

Postekspedisjonen rullerte mellom de til en hver tid trafikkerte båtene. På det meste var det postekspedisjon ombord i 3 båter samtidig.

Leif Kr. Wolden,
og
Dag Aabjørnsrød, Porsgrunn.

M/S «Henrik Ibsen» Ny båt på kanalen

Nå er det ikke noe nytt at man i Telemark kjøper kanalbåter fra Göteborg. En av de mest kjente D/S «Inland» ble jo kjøpt derfra så tidlig som i 1882, og den ble jo på kanalene helt til i 1950-årene. Reddet ble den jo også, men dessverre så falt planene om å restaurere i fisk for båten som nå het «Nessvåg» og lå i Ski-en for noe tid tilbake. Noe mindre kjent er kjøpet av den svenske båten «Elfprinsen», i 1882 også den fra Göteborg. I 1887 kjøpte man oppe i Kviteseid det svenske dampskipet «Braaviken» og ga det navnet «Dalen» og vi må jo ikke glemme «Telemarken» som ble innkjøpt fra Stockholm skjærgård for et par år siden.

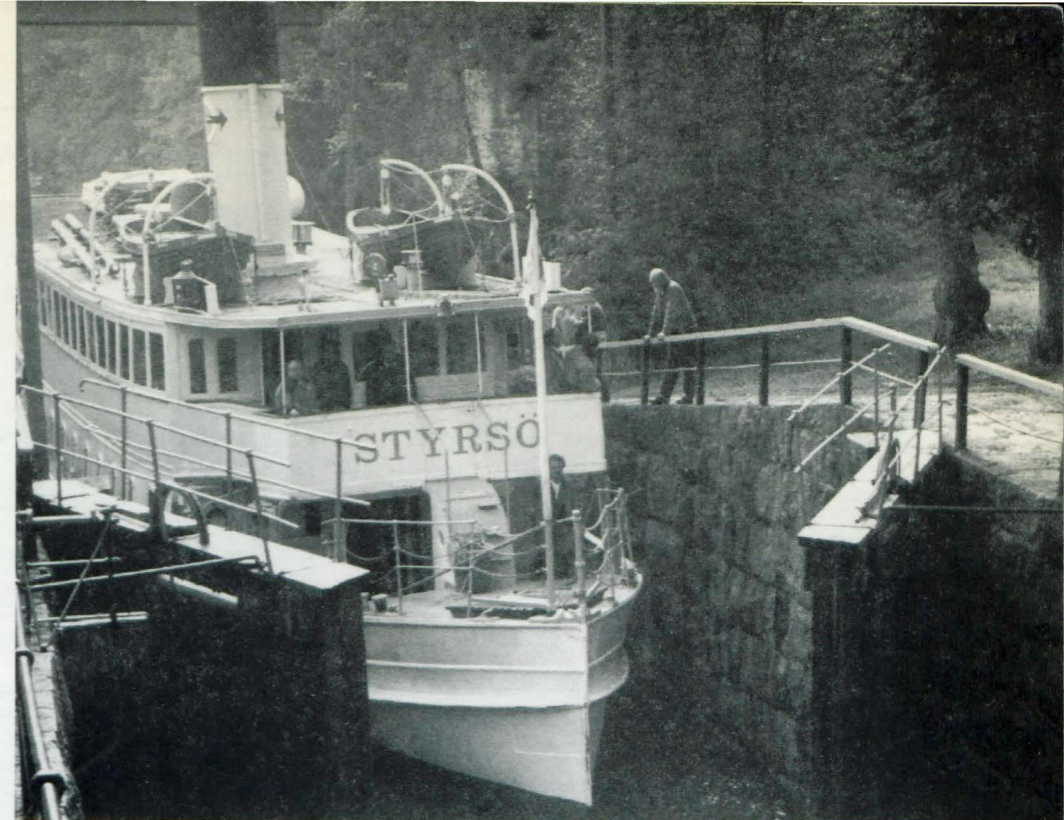
Denne gangen er det altså motorskipet «Styrsö» som er tiltent kanalene, skipet ble bygget ved Eriksberg mek. Verkstad i 1907 for rederiet Göteborg Nya Ångslupsbolag, i badetrafikk fra Göteborg og sydover. Dampskipet som ble døpt «Styrsö» var 30,91 m lang og 6,45 m bred. Den hadde en 2 cyl. dampmaskin som ytet 282 IHK og dette ga båten en fart av 11,8 knop. Skipet ble bygget for å konkurrere med to fartøy som bar navnet «Styrsö I» og «Styrsö II». Begge disse båtene ble snart solgt til Nesodden Dampskipsselskap i Oslo, og «Styrsö I» ligger faktisk i dag ved Akerselva munning som lastebåten «Reigun». I 1952 byttet den ut dampmaskinen med en dieselmotor. Hver sommer siden 1907 har «Styrsö» betjent reisende i Göteborg's skjærgård. I daglig rute hele sommeren, helt frem til 1970.

Fra 1970 har «Styrsö» tilhørt A/B Göteborg-Styrsö skærgårds-traffic og gått i chartertrafikk, i passasjerturer til Marstrand og til skjærgården syd for Göteborg.

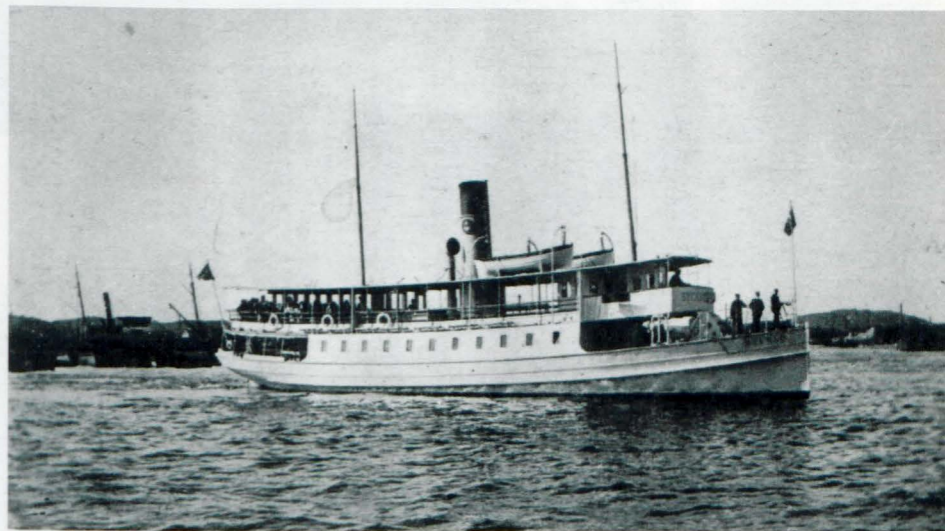
På 1980 tallet fikk den tilbake sitt gamle utsende med høy skorstein og to master.

Harald Lorentzen, Nesodden

Gamle foto: Bertil Søderberg,
Styrsöbolaget «Göteborg»



«Styrsö» på prøvetur i Bandakkanalen, her er den i Vrangfoss sluser. Foto Tom Erik Holland.



«Styrsö» 1907



«Styrsö» 1967

Telemarkkanalenes Venner har dette til salgs

Konvoluttserie

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

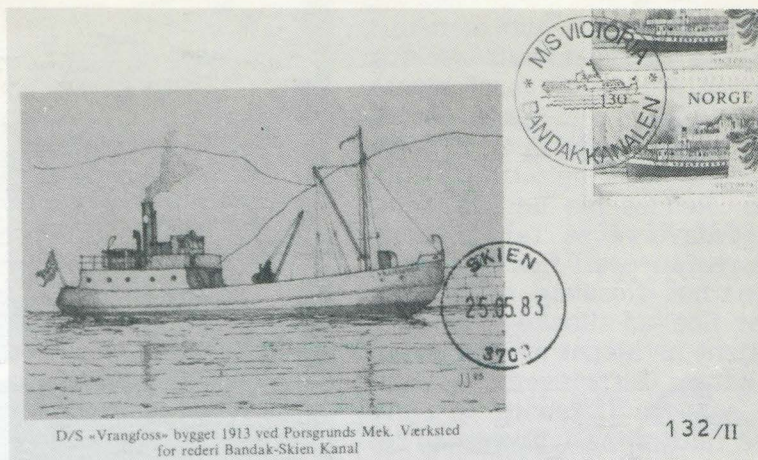
D/S «Erik», D/S «Dyre Vaa»,
D/S «Vrangfoss», alle nummerert fra 1-600.

Konvoluttene er frankert med 2 stk.

«Victoria»-merker, kr. 1,30,

Norsk Katalog, nr. 890, grønn.

Pris kr. 50,- pr. serie.

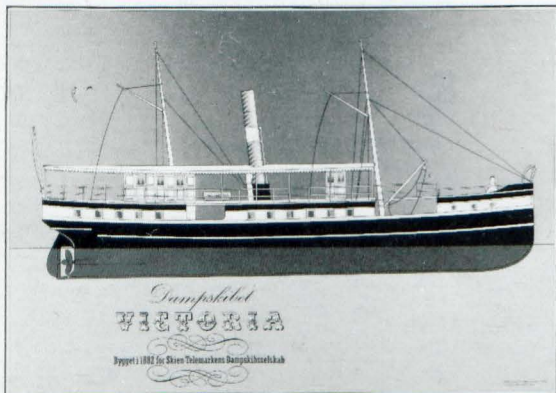
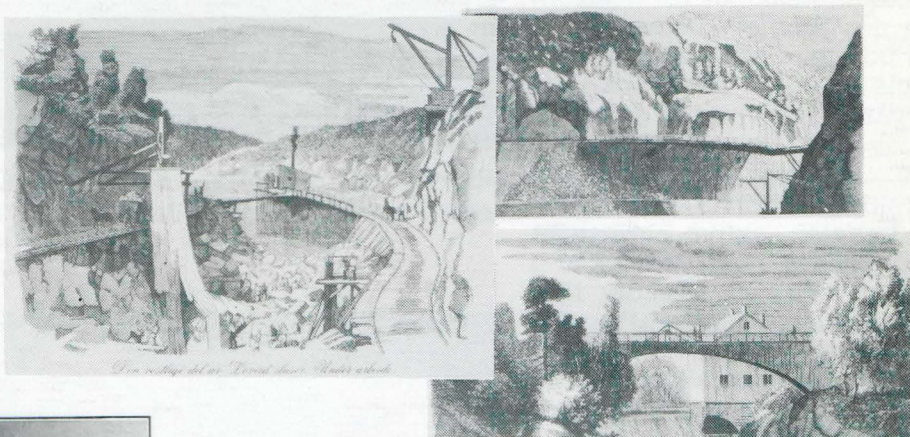


Postkort

4 motiver fra kanalen.

4 kort 29 × 21 cm kr. 30,-

4 kort 15 × 10,5 cm kr. 15,-



Silketrykk

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

Pris pr. stk. kr. 100,-

Undertegnede ønsker å bestille:

..... antall Konvoluttserie à kr. 50,- kr.
 antall kort 29 × 21 cm à kr. 30,- kr.
 antall kort 15 × 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



"Dalen" i Thelemarken.

Returadr.:
Telemarkkanalenes Venner
Postboks 372 Sentrum
3701 SKIEN



Bli kanalvenn!

Meld deg inn i Telemarkkanalenes Venner

Sommeren 1992 vil stå i Telemark-kanalenes tegn. Da runder et av fylkets største turistattraksjoner Bandakkanalen, 100 år, og markeringene vil bli mange i alle kanalkommunene – også din.

Jubileet vil bli en sjelden god anledning overfor omverdenen til å framheve Telemarks betydning for kunst, kultur, byggeskikk og fylkets særegne og vakre natur.

I 1892 var ikke Bandak-kanalen den turistattraksjonen, slik vi kjenner den i dag. Dengang var det et særdeles dristig byggverk av stor ingeniørkunst, og den dag i dag befester Telemark-kanalene seg som en unik ferdselåre her i landet. Også internasjonalt sett er kanalens

monumentale anlegg en levende representant for industrialismens begynnelse i Norge.

At sluseanleggene innover Telemarksbygdene ble vellykket, vitner den store aktiviteten som ble etter århundreskiftet. Etterhvert som veiene ble bedre, mistet båttrafikken på Telemarkkanalene en stor del av sin betydning.

Så kom Turistene. Cirka 25.000 har gjestet kanalbåtene årlig fra midten av 80-tallet og fram til i dag. Det er vel ingen som vet hvor mange som avlegger de mange severdigheter langs den over 100 kilometer lange kanalstrekningen et besøk. At betydningen for de enkelte lokalsamfunn er store, er derimot hevet over tvil.

Telemark-kanalenes Venner er en organisasjon som på fritt og upolitisk grunnlag arbeider for fortsatt drift av Telemark-kanalene, for vern av minnesmerker, natur- og kulturverdier som ligger til vassdraget og er knyttet til driften av kanalene. Telemark-kanalenes Venner ønsker å stimulere til økt bruk av kanalene og vassdraget som ledd i både næringsvirksomhet og ferie/rekreasjonssammenheng.

Medlemsskap i Telemarkkanalenes Venner, koster for privatpersoner kr. 100,- pr. år, firmamedlemskap kr. 500,- pr. år.

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

Navn

Adr.

Postnr./sted