

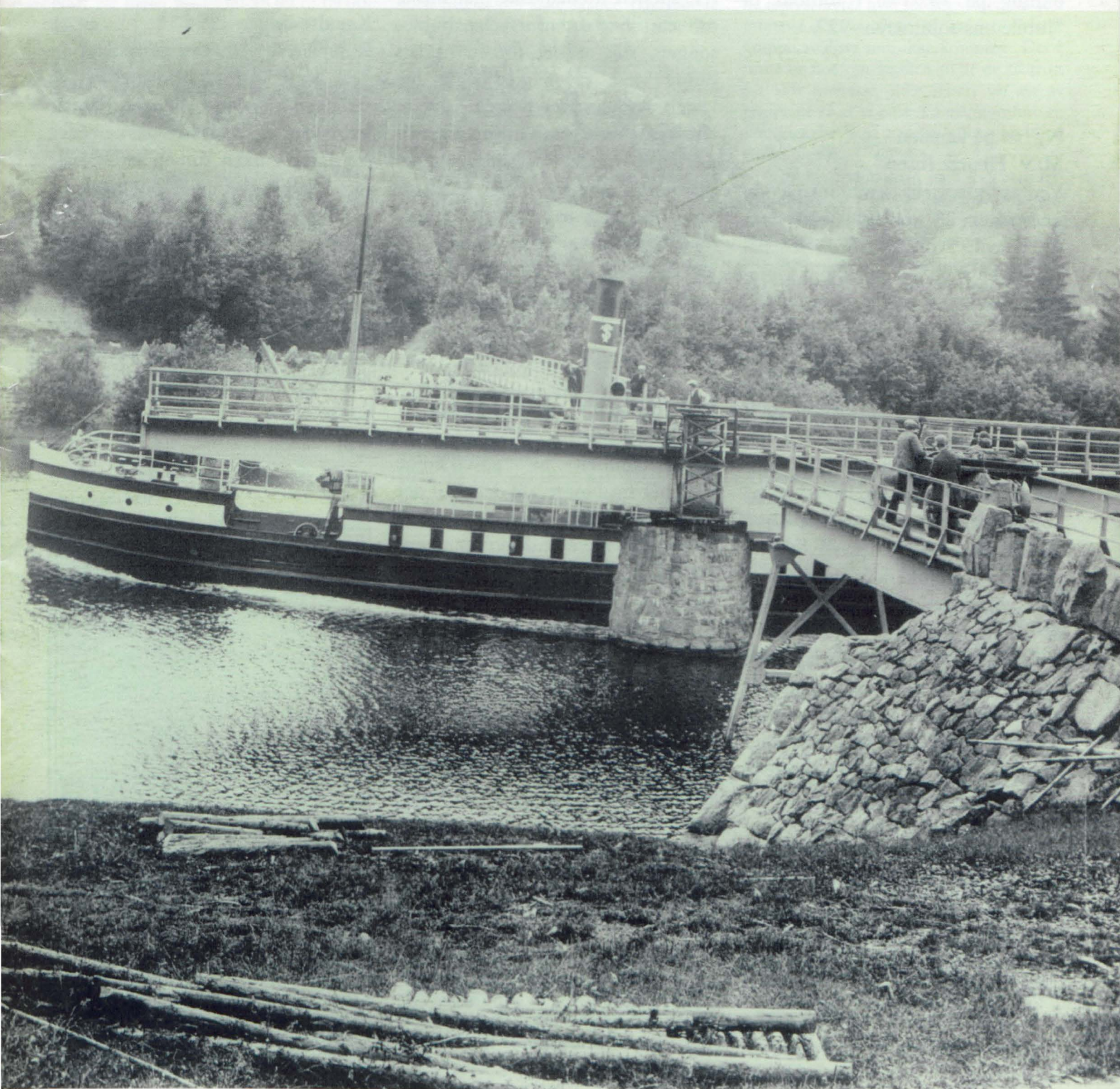
SLUSE

MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENES VENNER



GLØTT

NR. 3 – 1993
9. ÅRGANG



Rekord på Telemarkskanalen

Nok en gang kan vi se tilbake på en suksessrik sommer når det gjelder trafikken på Telemarkskanalen. Jubileumssommeren 1992 slo alle tidligere rekorder i moderne tid med en økning på 58,6% i forhold til 1991.

Målsetningen for 1993 var å øke med ytterligere 10%, og dette skulle vise seg være et beskjedent mål.

Det samlede passasjerantallet på de tre kanalbåtene M/S "Victoria", M/S "Henrik Ibsen" og M/S "Telemarken" ble 47.056 passasjerer, en økning på 19,7 % i forhold til "Jubileums-sommeren -92".

Ny båt på kanalen - M/S "Henrik Ibsen"

Ved en høytidelig seremoni i Porsgrunn den 28. mai fikk båten sitt nye navn, M/S "Henrik Ibsen", etter å ha seilt siden 1907 i Göteborgs skjærgård under navnet M/S "Styrso".

Gudmor ved begivenheten var fylkeskultursjef Rigmor Grande. M/S "Henrik Ibsen" ble tatt godt imot fra første dag, og båten har høstet mange lovord i løpet av sommeren. Båten har en kapasitet på 220 passasjerer og denne økte kapasiteten på kanalen har selvfølgelig vært en medvirkende årsak til at trafikkøkningen har vært så stor. M/S "Henrik Ibsen" har seilt i samtrafikk med M/S "Victoria", og det har vist seg at båten fungerer teknisk meget godt i kanalen, dette til tross for endel skepsis, før sesongstart, med tanke på båtens størrelse.

Lang kanalsesong krever økt servicetilbud

Sesongen som ligger bak oss har vært lang, med start 19.5 og siste seiling 12.9.

Som vel de fleste husker har ikke sommeren vist seg fra sin beste side

Nytt fra

Telemark REISER

og heller ikke høsten har svart til forventningene her. Dette var sannsynligvis en av årsakene til at siste del av kanalsesongen ikke fikk det passasjertallet som vi hadde ønsket. Vi har imidlertid forhåpninger om at høsten skal bli et godt alternativ til vårtrafikken. Mange turoperatører, spesielt utenlandske, har ønske om et tilbud utenfor selve høysesongen, slik at det for framtiden burde være et marked også for kanaltrafikk utover høsten. Dette vil også være en utfordring til næringsdrivende, severdighetene, turistkontorene etc. langs kanalen. Servicetilbudet må være på et tilfredsstillende nivå også utenfor høysesongen, for at man skal kunne lage et attraktivt tilbud til turistene.

Målsetningen er økt andel av utenlandske turister

Grunnstammen av passasjerene kommer fra Norge, og dette vil det sannsynligvis være også i den nære fremtiden, men andelen av utenlandske besøkende er på vei oppover.

Våre nærmeste naboland er de områder vi prioriterer når det gjelder markedsføring av kanalen. Da tenker vi spesielt på Jylland i Danmark, Vest-Sverige og Nord-Tyskland. Her har dagspressen gjennom sine reportasjer lagt en del av grunden for økt kjennskap til området vårt, og vi arbeider nå med å få de utenlandske turoperatørene til å legge kanalen inn i sine sommerprogram.

Overnattingsbedriftene i Telemark er gode samarbeidspartnere, ikke minst når det gjelder å stille opp med kost/logi i forbindelse

med studieturer for turoperatører og presse. Samtidig arbeider overnattingsbedriftene med sine kunder, hvor mange av disse har kanalatur som et fast innslag under oppholdet.

Kanalsesongen 1994

Ruteplan for 1994 er nå fastlagt og den største forandringen er at sesongen vil starte allerede 9. mai, hvor man de to første ukene seiler tre dager i uken tur og retur mellom Ulefoss og Lunde. Sesongen vil vare frem til 18.9, hvor den siste uken er lik den de to først i sesongen.

Prisene blir nærmest uforandrede, samtidig som man vil friste med en spesialrabatt på 75% på returbillett i for- og ettersesong.

Kanalprisen for 1993

Kom med
forslag!

Send inn
kupongen
på side 13



Kanalkontorets tilbakeblikk på sesongen 1993

Etter "jubel-sesongen" i 1992, var vi spente på hvilke resultater det ville bli i 1993. Med den pressede dekning, kulturaktiviteter, all den oppmerksomhet som medførte økt trafikk, kunne det jo hende at året etter kunne bli et antiklimaks. Det var vel likvel knapt noen som trodde på noe slikt.

Med atskillig mindre penger i "sekken" enn i jubileumsesongen, ble det foran 93-sesongen nødvendigvis en streng prioritering av tiltak som kunne gjennomføres. Noen nye og viktige tiltak ble likevel gjennomført til 1993-sesongen:

1. Åpningstidene på søndagene i NSK ble flyttet fra 13.00-18.00 til 09.00-15.30.

2. På hvert skift var det i 1993 alltid en "voksen" vikar. Disse ble tatt inn 14 dager før de ordinære sommervikarene, og fikk opplæring i disse 14 dagene.

3. Alle sommervikarer i 1993 var fylt 18 år.

4. Grundigere opplæring av sommervikarene. Bl.a. var for første gang utarbeidet et detaljert hefte om praktisk slusing, med detaljerte beskrivelser for det enkelte anlegg. Hefet kan godt kalles for "slusevokterens ABC".

5. Ordningen med slusevertinner ble videreført - for noe kortere tidsrom enn i 1992.

6. Utvidet mulighet for opp/nedslusing i første uka før og etter sesongen.

Av tekniske forbedringer/servicetilbud kan nevnes:

1. Ny ventebrygge nedstrøms Ulefoss i ca. 90 m lengde stod ferdig til sesongens start.

2. Permanent brygge v/Michaelshula i Norsjø. Brygga gjør det betydelig lettere å gå i land til denne serverdigheten, som er den mest besøkte blant fritidsbåtturistene.

3. Nedre port på Vrangfoss ble skiftet ut før sesongstart.

4. Eksteriørmessig oppussing av verandaseksjon, slusemesterbolig Vrangfoss.

Sesongens forløp.

Tidlig i sesongen var det svært mye vind. Dette medførte nok problemer for endel som hadde tenkt seg på kanalatur med egen båt. Trafikken i starten på sesongen lå da også noe under 1992-nivået.

Utover i fellesferien var også været relativt dårlig - med tidvis sterk vind. Regnvar var nok ikke den største "plagen", men det var kaldt. Badelivet florerte neppe denne sommeren - hverken i kanalen eller andre steder i Sør-Norge. Trafikken skulle likevel vise seg å nå "1992-høyder", og vel så det.

Det som var mest gledelig ved den høye trafikken, var at det ikke ble de kø-dannelsene av fritidsbåter som vi var vitne til i 1992. Dette har trolig sammenheng med bedre åpningstider på søndag i NSK, samt at trafikken ser ut til å ha spredd seg noe mer enn i fjor. Bedre kommunikasjon sluseanleggene imellom samt bedre informasjon har ventelig også bidratt i positiv retning.

Det har ikke vært noen alvorlige uhell eller skader i løpet av sesongen. Hvert år er det fritidsbåter som blir skadet under slusing. I år har vi ikke fått erstatningskrav fra noen båteier om slike skader. (Det eneste som er rapportert er en båtuturist som fikk vann i trekkspeilet sitt !!!)

Dessverre har det i sommer igjen blitt rapportert om fritidsbåttfolk som i Norsjø har blitt trakassert av ungdommer i hurtiggående passbåt. De som stod bak dette er kjent, og politiet er koblet inn i saken.

Også trafikken med passasjerbåtene har for kanalens tekniske del gått uproblematisk, uten uhell av noe slag. Den skepsis som tidligere gjorde seg gjeldende på grunn av størrelsen til den nye m/s Henrik Ibsen, er blitt gjort grundig til skamme. Men så må da heller ikke båtene som skal trafikere Kanalen være større enn denne!

Tallmessige resultater fra 1993-sesongen.

De siste årene har vi brukt Ulefoss sluse som utgangspunkt for våre statistikker. I 1992 ble talt opp totalt 616 båter i løpet av sommeren. I år ser det endelige resultatet til å bli 642 båter. Trafikken i år var noe mindre i juni, men det var flere både i juli og august - i forhold til i 1992. Målet for 1993 ble satt til 700 båter. Vi er ganske sikre på at dette hadde blitt nådd dersom det hadde vært noe mindre vind langs kysten. En markedsundersøkelse vi har gjennomført nå i høst bekrefter dette.

Vårt andre tellepunkt er Skien sluser. Der er slusen åpen hele året, og det er derfor en viss lokal trafikk til langt utpå høsten, og den begynner i april/mai på våren. I 1992 var det i løpet av hele året sluset 2.130 fritidsbåter opp/ned i Skien. Antall fritidsbåter vil i 1993 trolig bli noe høyere enn dette.

Tallene fra passasjertrafikken regner vi med blir redegjort for av Telemarkreiser, slik at vi ikke skal komme inn på dette her.

Markedsundersøkelsen høsten 1993.

I de senere årene har det blitt gjennomført en rekke spørreundersøkelser blant de som har reist på Telemarkskanalen med egen

båt. Disse undersøkelsen har blitt gjennomført på den måten at alle som har blitt sluset gjennom i Skien sluse har fått et spørreskjema. Skjemaet blir levert tilbake til Skien sluse på nedtur eller det har blitt sendt i posten. Disse undersøkelsen har bl.a. gått ut på turistenes mening om servicetilbud, slusebetjeningens service, åpningstider, kartverk, miljøspørsmål osv.

Fra Telemarkreiser, Skien Turistkontor og Kanalkontoret sendes det på forespørsler i løpet av et år ut betydelige mengder informasjonsmaterieill. Det synes å være en kjennsgjerning at selv om disse forespørsle- ne representerer hver for seg vitner om stor interesse for kanalatur, så er det en stor gruppe av disse som ikke kommer. Det å finne ut noe om årsaken til at de til tross for stor interesse, ikke reiser, var en av grunnene til at vi ønsket å gjennomføre en undersøkelse med en noe annen vinkling enn tidligere.

Det ble i samarbeid med Telemarkreiser utarbeidet et spørreskjema, som ble sendt til 446 adressater. For at flest mulig skulle svare, ble utlyst to premier: gratisbillett med egen båt Skien - Hogga - retur, samt 1 billett med passasjerbåtene for 2 voksne Skien - Lunde - retur. Det vil føre for langt å komme inn på resultatene fra undersøkelsen her, men de som er spesielt interesserte i resultatene av undersøkelsen, kan få denne ved henvendelse til Kanalkontoret på Vegkontoret.

Arbeider utover høsten/vinteren og fram mot 94-sesongen.

Etter sommersesongen har det vært gjennomført endel reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på lenser på strekningen Ulefoss - Hogga. Dårlige/brukne stokker skiftes ut, nye lenseklaver monteres osv., slik at ingen lenser skal ligge og drive i seilingsleden når sesongen begynner til våren igjen.

I løpet av vinteren vil et portpar bli skiftet ut. Hvilket portpar som skal skiftes er foreløpig ikke bestemt, det blir enten port nr. 2 nedenfra på Ulefoss eller nr. 3 nedenfra på Vrangfoss. Skjæring av materialer til portbladene starter i høst.

I smia/verkstedet i Vrangfoss vil det i samarbeid med Fylkeskonservatoren bli utført noen arbeider som er nødvendig i forbindelse med arbeidsmiljøet samt brannsikkerheten.

Det vil ellers bli arbeidet videre med å bedre ventebryggene ved enkelte sluseanlegg. Spesielt på oversiden av Eidsfoss sluser er det behov for ny ventebrygge.

Kanalveien - en opplevelsesvei?

Vår forening - Telemarkkanalenes Venner - har brukt spalteplass på denne saken tidligere. Men vi har ikke tatt den helt på alvor, for vi har trodd at bru i Fjågesund måtte være et «dødfødt» prosjekt.

Etter pressen å dømme er det nå tydeligvis alvorlige hensikter:

- Staten stiller 23 mill. kr. til disposisjon.
- Fylkeskommunen inviteres til å bevilge 11 mill. kr.
- Kommunene Nome og Kviteseid inviteres til å ordne restfinansieringen av brua som er kalkulert til 39 mill. kr.

Vi har tidligere konkludert med at prosjektet vil være en ulykke for Telemarkskanalen som besøksobjekt, der stillhet og ren luft og rent vann, flora og fauna er vesentlige kvaliteter for opplevelsesverdien. Prosjektet er meningsløst av flere grunner:

Opplevelsesverdien:

Vegstrekningen langs vassdraget fra Lunde til Kviteseid er en opplevelsesvei slik den ligger idag. Landskapet, naturen, bygninger og anlegg og trafikken på vannet gir i sum en opplevelse som skiller kanalveien fra andre veier. Bilfergen i Fjågesund er en del av opplevelsen. Men opplevelsesverdien forutsetter at man tar seg tid, og det må man gjøre idag, ellers må man velge en annen rute. Det kan ikke bli på samme måten som f.eks. på Dovre, der man kan kjøre gjennom et stort landskapsrom med hastighet 80-100 km pr. time. og med full sikkerhet nyte landskapet omkring seg. Til det er vårt landskap helt annerledes småknudret og fullt av detaljer. Ved å bygge bru i Fjågesund vil man gjøre kanalveien til gjennomgangsvei og redusere opplevelsesverdien i stedet for å øke den. Det er derfor direkte misvisende å henge dette bruprojektet på begrepet opplevelsesvei. Det man kan oppleve er å kjøre av veien.

Sikkerhet:

Nåværende veg har lav standard og er ikke bygget med henblikk på gjennomgangstrafikk. Dette gjelder særlig strekningen Strengen-Kilen-Fjågesund. Dersom det blir bygget bru i Fjågesund, vil dette automatisk utløse krav om utbedring av tilstøtende vegnett. Ikke først og fremst p.g.a. økt trafikkmengde, men av sikkerhetsmessige grunner. Det vil enhver forstå som har kjørt denne vegstrekningen. Terrenget er vanskelig på mange steder, og breddeutvidelse vil kunne kreve store terrenginngrep eller omlegninger med tilsvarende store kostnader.

Kostnader/prioritering:

Ifølge pressen er bru i Fjågesund kostnadsberegnet til 39 mill. kr. Med utbedring av tilstøtende vegnett er dette prosjekt i 100 millioner klassen.

Vi mener nei. Telemark Reiselivsråd og hotellnæringen er av samme oppfatning, og mener at pengene bør brukes på å oppruste andre og viktigere deler av vegnettet i fylket.

Med 4 nye vegbruer i sine planer, en i Fjågesund, to i Lunde og en i Ulefoss kan kanalkommunen Nome skifte navn til «brukommunen». Og bru over Eidsfoss i Ulefoss, som kunne løse problemene med tungtrafikken forbi Lanna, har fått laveste prioritet. Forklaringen fra Nomes ordfører om at man ikke kan takke nei til 20 mill. kr. fra Staten til bru i Fjågesund fordi midlene ikke kan flyttes til et annet prosjekt, kan ikke aksepteres. Det er jo falitt m.h.t. politisk styring.

Konsekvensvurderinger

Det er mange uavklarte spørsmål i denne saken. Hvem foretar den økonomiske konsekvensvurderingen? Og konsekvensene for miljø, landskapstilpassing og estetikk osv? Kan vi regne med at fylkesmannens miljøavdeling og planseksjonen/kulturetaten i fylkeskommunen får tid og anledning til å foreta nødvendige vurderinger før det fattes vedtak om bygging? Eller er det slik at disse instansene ikke får uttale seg eller mister innsigelsesretten fordi det er Staten og fylkeskommunen som er bevilgende myndighet? I tilfelle vil det være et slag under beltet for en demokratisk planprosess.

Vi tør fremdeles håpe at fornuften seirer og at planene om bru i Fjågesund med det den vil føre med seg blir skrinlagt.

Vidar Edvardsen



TELEMARKKANALENES VENNER

Hvem sitter i styret og komiteer?

STYRET	Telefon:
Vidar Edvardsen, formann	35 53 64 35
Reidun Brauti	35 94 74 71
Brita Lodberg Holm	35 94 54 81
Olav Haugane	35 94 71 17
Torill Knapstad	35 94 56 45

VARAMENN	
Finn Skaardal	35 52 50 59
Kjell P. Haugene	35 99 97 48

KASSERER/SEKRETÆR	
Marie Bergsli	35 52 30 65

TEKNISK KOMITE, vedr. «Mudder'n»	
Tore Kvaale	35 94 22 10

I REDAKSJONEN	
Per Svein Bratsberg	35 52 31 57

Foreningens adresse:
Telemarkkanalenes Venner
Postboks 372 Sentrum
3701 SKIEN

Bankgiro: 2610.22.15256

Postgiro: 0807 2100949

Forsidefoto:

Fra Sundkil bru, Kviteseid.
Foto: A. B. Wilse/Norsk Folkemuseum.
Bildet er tatt i 1924.
Kopi fra Fylkesmuséet for Telemark og Grenland

Dette nr. av «Slusegløtt» er satt i World Perfect 5.1 og Mac Write, ombruddet 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.

Telemark Fylkeskommune
v/ Fylkesrådmannen
Fylkeshuset
3706 SKIEN

Skien , den 25.04.93

Satsingen på Telemarkskanalen de siste fem til ti årene har ført til resultater. Særlig etter fjorårets 100 års jubileum ble vassdraget utpekt som satsingsområde for kulturbasert reiseliv i Telemark.

Telemarkkanalenes venner arbeider for økt bruk av kanal og vassdrag både knyttet til næringsvirksomhet og ferie- og rekreasjons tilbud. Vi synes denne utviklingen er svært positiv. Men vi arbeider også med vernesiden av minnesmerker, natur- og kulturverdier og er opptatt av kanalen som kulturminne. Det er i den forbindelse vi ønsker å rope et varsko !

Vi har ved flere anledninger tatt til orde for at det bør lages en samlet plan for Telemarkskanalen. Mange kommuner har glede av vassdraget med sine mange brygger, bygninger, tekniske anlegg og uberørt natur. Vi mener en samlet plan kan ivareta flere sider ved Telemarkskanalen som miljø, kulturminne og natur. Det er også mulig å lage en samlet plan for satsing knyttet til reiseliv og rekreasjon. Dette vil sannsynligvis kunne virke stimulerende på næringen og ivareta kvalitets- og opplevelses aspektet for gjester og lokalbefolkning. En samlet plan vil kunne føre til at Telemarkskanalen forblir en helhet med felles holdninger til bruk og bevaring. Planen vil også være et viktig redskap for kommunene og utbyggere ved igangsetting av reparasjoner, nybygging og vern.

Vi er redd for at uten en slik plan og en helhetlig tenkning kan vassdraget bli utsatt for tilfeldig satsing i tråd med den enkelte kommunes politikk og næringsplan. Det vil kunne forringe helheten, særpreget og den vakre naturen.

Med dette initiativet ønsker Telemarkkanalenes Venner å oppfordre Riksantikvar og Telemark Fylkeskommune til å lage en samlet plan for et av Norges største og flotteste nasjonalkulturminner. Vi håper at arbeidet kan bli igangsatt så raskt som mulig, før utbygging og satsing skyter fart i kommunene.

Telemarkkanalenes Venner vil svært gjerne engasjere seg i arbeidet, i den grad dette er ønskelig. Vi ber om en tilbakemeldning på denne henvendelsen og at vi holdes orientert om utviklingen.

Med vennlig hilsen

for TELEMARKKANALENES VENNER

Vidar Edvardsen
formann

Likelydende brev er sendt Telemark Fylkeskommune v/ Fylkesrådmannen og Riksantikvaren.

Kopi: Fylkeskonservatoren



RIKSANTIKVAREN

Telemarkskanalens venner
Postboks 372

3701 SKIEN

DERES REF.

VÅR REF. (Bes oppgitt ved svar)

DATO

93/2337 D-161-176 GJ/IG

1. juli 1993

SAMLET PLAN FOR TELEMARSKKANALEN

Vi viser til Deres brev av 25. april 1993.

Riksantikvaren er oppmerksom på den store kulturhistoriske verdi Telemarkskanalen representerer, og mener en samlet plan for dette kulturminnet er et meget viktig virkemiddel for bevaring av de kulturminnene anlegget og vassdraget tilsammen utgjør.

Fra årskiftet 1990/91 ivaretar Riksantikvaren det nasjonale ansvaret for tekniske og industrielle kulturminner. Til grunn for arbeidet ligger Innstillingen fra Norsk Kulturråds utvalg for teknisk og industrielt kulturvern fra 1988. I innstillingen er Telemarkskanalen sammen med Haldenkanalen gitt høyeste prioritet.

Riksantikvaren er idag involvert i bevaringen av en rekke større tekniske og industrielle kulturminner, og det er derfor ikke ressurser til å ta initiativ til en samlet plan for Telemarkskanalen før allerede igangsatte prosjekter er ført videre. Riksantikvaren anser imidlertid dette initiativet så viktig at vi likevel vil kunne bidra økonomisk for å få utarbeidet planen. For et eventuelt senere engasjement fra Riksantikvaren side vil det bli lagt vekt på lokalt, kommunalt og fylkeskommunalt engasjement og økonomisk støtte.

Riksantikvaren foreslår at det utarbeides en skisse til et prosjekt for en samlet plan i samarbeid med antikvariske myndigheter, og at man på grunnlag av denne skissen søker midler fra aktuelle bidragsyttere.

I en samlet plan for kulturminnet Telemarkskanalen er det viktig at alle tiltak for sikring, istandsetting og tilrettelegging planlegges i samråd med antikvariske myndigheter, og at det utarbeides retningslinjer for slike tiltak. Det er også av avgjørende betydning at kulturminnene er sikret et formelt vern for eksempel gjennom fredning (Lov om kulturminner) og regulering (Plan- og bygningsloven), gjennom overdragelse til en stiftelse, museum eller en annen juridisk person. Likeledes må det utredes ansvaret for forvaltning, drift og vedlikehold av kulturminnene. Tilknytting til det allerede etablerte museumsvesen er viktig for å kunne ivareta det museumsfaglige aspektet ved kulturminnene.

Arbeidet med tekniske og industrielle kulturminner er ressurskrevende, og betinger tverrfaglig samarbeid både for prioritering, planlegging, gjennomføring og oppfølging. Gradvis bedre rammebetingelser for kulturminnevernet de senere år har gjort innsats og engasjement større og bredere enn tidligere. Til tross for dette vil finansiering fra flere kilder være nødvendig i de aller fleste prosjekter.

Riksantikvaren arbeider med en nasjonal verneplan som har som mål å bevare et representativt utvalg av tekniske og industrielle kulturminner. Både bransjemessig og geografisk fordeling skal ivaretas. Planen skal gi oversikt og status for verneobjekter samt angi retningslinjer for det videre arbeid med disse kulturminnene. I forprosjektet for verneplanen, som vil foreligge i inneværende år, foreslås en egen nasjonal verneplan for større vassdragsinnretninger. Telemarkskanalen vil naturlig inngå i en slik plan.

For Riksantikvaren

Åse Moe Torvanger
avdelingsdirektør

Francine Lampe

Saksbehandler: Grete Jarmund, antikvar, telefon 22 94 04 97

Gjenpart:

- Telemark fylkeskommune, Kulturetaten
- Norsk Kulturråd
- Norsk teknisk Museum

Rutefarten på Reddalskanalen

Vi har i tidligere nr. av «Slusegløtt» omtalt andre kanal-områder i Norge. I dag presenterer vi Reddalskanalen ved Grimstad.

Mens vi haster nedover den travle E 18, så passerer vi litt syd for Grimstad en liten kanal. Reddalskanalen er navnet på denne i dag så unnselige vannvei. For 100 år siden var den en viktig del av kommunikasjonen med omverdenen.

Her ligger to store vann, Reddalsvann og Landviksvann. Disse ble bundet sammen med den 500 meter lange Dolhol elv. Fra det nederste vannet og ut i fjorden gikk den 1400 meter lange Åkre elven som munnet ut i Bufjorden og Saltvannet.

Som på så mange andre steder var det skogens gull man ville ha fram på en så rask måte som mulig. Sørlandet var i disse årene på slutten av forrige århundre avtager av tømmer til sagbruk og skipsindustri. Her var en vanskelig vei å fløte,



I 1805 ble Vestlandske Hovedvei fullført som kjørevei fra Telemark grense til Kristiansand. Veien passerte Eineid, mellom Landvikvann og Reddalsvann, og da kanalen ble bygd her fra 1876, måtte veien legges om, og det ble bygd bro over kanalen. Men allerede rundt århundreskiftet ble denne veitraseen oppgitt som hovedvei, og i 1915 kom den nye bygdeveien langs Reddalsvannet, med ny bro lenger oppe i kanalen. Den gamle trebrua kom i forfall og ble tatt ned rundt 1930 av sikkerhetshensyn. I 1933 ble denne delen av vestlandske Hovedvei valgt ut som et særlig interessant kulturminne, og det er gjort store restaureringsarbeider på strekningen mellom Dolholt og Kaldvell ved Lillesand, der både fylke, kommuner, historielag og veivesen har deltatt. I forbindelse med dette store prosjektet ble det også mulig å bygge ei ny bru, en tro kopi av den opprinnelige sprengverk-brua. Så nå er faktisk hovedveien fra 1805 på god vei til å bli en flott sykkel-trase mellom Grimstad og Lillesand.!

via dammer og over land måtte tømmeret føres.

Det første forslaget om en vannvei ut til Saltvannet kom i 1864.

Man foreslo å senke vannene ned til havets nivå og lage en kanal i elveløpet. Her var fløtning og kommunikasjon via dampskip de beste argumenter.

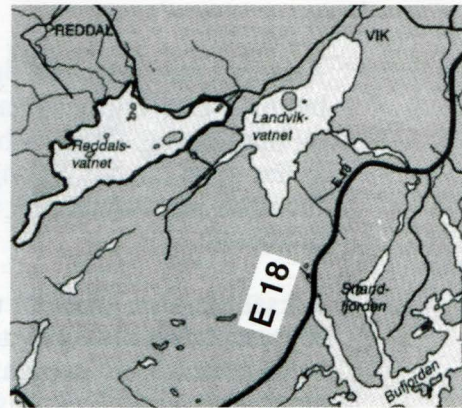
De negative sidene var at to møllebruk ved vannene måtte rives. Kanaldirektøren bifalt prosjektet, men som i slike saker ble bygden delt i to deler, for og imot.

I 1873 tok man det neste steget i saken. Det ble innkalt til et møte på Landvik av kanalkomiteen. Dette møte endte opp i en søknad til departementet.

Nå var det bare å håpe at departementet ville gi sin godkjennelse til prosjektet slik at man kunne komme i gang.

I søknaden nevner komiteen fire punkter.

1. Kanalen vil lette transporten av skogsprodukter fra Reddal.



Reddalskanalen ligger like øst for Grimstad.

2. Når kanalen er ferdig vil interessenter i Grimstad sette i gang en dampskipsrute mellom byen og Reddal.

3. Kanalen vil hjelpe det ved Landvikvann liggende båtbyggeri for fremføring av deres ferdige produkter.

4. Senkningen ville muliggjøre en ny vei fra Reddal til den vestlandske hovedvei.

Ved en kongelig resolusjon av 6. november 1875 fikk komiteen som hadde startet prosjektet grønt lys av departementet.

Endelig i juli 1876 kunne arbeidet begynne ved dammen i Strandefjorden. Som kanaldirektøren tidligere hadde foreslått ble det til at man førte kanalen gjennom Eineid i stedet for Dalholelven.

Så kom dagen da den første etappe av Reddalskanalen sto ferdig. Året var 1877 og som et synlig bevis ble det meislet inn i fjellet årstallet 1877 på vestsiden av sundet, ca 150 meter ovenfor Ågre bro.

De første dampskip kommer på kanalen.

Nå gikk byggingen fram med stormskritt. I 1879 gikk den første tømmerflåte fra Reddal og året etter kunne man se den første dampbåten på den nye kanalen.

Det ble nå dannet et dampskips-selskap i Grimstad med navnet Grimstad og omegn dampskibssels-

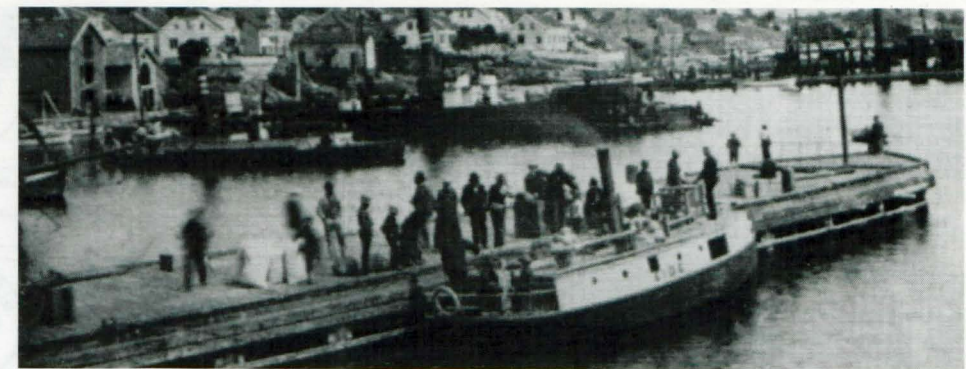
skab. Man lot bygget en båt ved Kristiansand mek verk vinteren 1880/81. Dampskipet «Tryg» ble båtens navn da den kom til Grimstad første gang 20. april 1881, ført av kaptein R. Salvesen.

D/S «Tryg» var ingen stor båt, 45.6 fot lang, 10.9 fot bred og 4 fot dypgående.

Selskapet betalte 12.545 kroner for dampskipet. Da «Tryg» kom i fart viste det seg snart at enkelte utbedringer av leden måtte gjøres. Man sprengte endel og dessuten sikret man kantene langs kanalen, da dampskipet dro med seg endel sjø.

Grimstad Adressetidende forteller i august 1881 at «Tryg» gjorde en prøvetur gjennom seilingsleden med ing. Sætren, dampskibsdireksjonen og Landviks herredsstyre. Turen gikk godt tross kraftig vind og sterk strøm. Man skriver at båten synes meget skikket til farten i smale kanaler som det også gjør i sjøen. Når dampskipsfarten kommer i gang vil Reddal bli et tilfluktssted for byfolk som ønsker en utflukt skrev avisen engang.

Etter at dampskipet «Tryg» hadde vært i drift i en sesong skriver dampskips-selskapet «farten på Eide



Båten «Eide», en av de dampbåter som gikk mellom Grimstad, Reddal og Eide.

sogn har vært jevn og lønnende, skjønt Engesund først åpnes for trafikk på ettersommeren, driften ga 800 kroner i tap».

Ruten båten trafikkerte gikk fra Grimstad to ganger daglig med anløp av Eide og Reddal. Denne ruten gikk man 3 ganger ukentlig, hver torsdag lå båten stille for rengjøring og overhaling og hver søndag ble «Tryg» brukt til lystturer. Det var stor tilstrømning av folk som ville se det fine kanalverk.

I 1882 gikk «Tryg» således på søndagsturen sin: «Til Reddal hvis godveir afaar «Tryg» herfra søndag 9 juli kl. 1 1/2 em. Afgang fra Reddal om aftenen kl. 7 em. Tour og retour: Voksne 90 øre, børn 30 øre. Grimstad 8.7.1882. Bernt Einer-sen.



Idag er Reddalskanalen først og fremst en turistattraksjon, kjent blant båtfolk over store deler av Sør-Norge. Særlig når vinden ute i skjærgården er i friskeste laget, er det mange som styrer inn i Strandfjorden og oppover det lune og idylliske kanalsystemet. En naturperle er kanalen, men for den vitebegjærlige båtturnist ligger det kulturhistoriske godbiter rundt hver sving!

Her er det den aller nyeste Ågre Bru som bringer bilfolket raskt og effektivt over kanalen og videre langs E 18, og kanskje totalt uvitende om hvilken idyll de nettopp har gått glipp av!

På generalforsamlingen 1885 ble det besluttet å oppløse selskapet og selge skipet.

Av andre skip som trafikkerte var D/S «Eide», D/S «Reddal», D/S «Flid» og D/S «Glimt».

Takk til Harald Lorentzen, Nesoddtangen for stoff og Roald Hanssen, Grimstad for bilder.

Skipliste for Reddalskanalen

D/S «Eide»
1887: Bygget i Vikkilen av tre. 37.0-10.0-3.0 fot. 2
1887: Gikk som slepebåt fra Landvikvann til Kalvell
1891: Solgt til Hardanger. Videre skjebne ukjent
D/S «Flid»
Opplysninger mangler.
D/S «Glimt»
1880: Bygget ved Kristiansand mek verksted
1880: Reg. i Arendal. Gikk i Reddalskanalen
1901: Registrert i Kristiania. Videre skjebne ukjent.
D/S «Reddal»
1888: Gikk i rute Langesund-Kiil.
D/S «Tryg»
1881: Bygget ved Kristiansand mek verksted
30.2 brt.45.6-10.9-4.0 fot. Maskin compound 5 nhk/35 ihk.
1881: Grimstad og omegn dampskips-selskab
1885: Solgt til Holmestrand. Rute Holmestrand-Sandebukten
1893: Tatt ut av ruten.
1906: J. W. Prebensen. Risør. Rute Risør-Søndeled-Lauget.
1914: Ny maskin Glommens mek verk
1919: Tromsunds dampskibsselskab, Johannesen. Eydehavn
1926: Rute Arendal-Kongshavn-Eydehavn. Hadde postbidrag.
1928: Kjøbmann J. Jensen. Tvedestrand. Videre skjebne ukjent.

Posten langs kanalvassdraget

Vi fortsetter her artikkelen om poststeder langs kanalvassdraget. Denne gang tar vi for oss Nome kommune eller Holden/Hollen/Holla og Lunde kommuner som det het den gang.

Etter å ha kommet et stykke opp på Norsjø, der kanalen deler seg, tar vi fatt på Bandakkanalen. Det første poststedet vi kommer til da er Ulefoss. (Det er også et av de eldste i indre Telemark). Ble opprettet som poståpneri i 1835. Hva navnet var den gang er usikkert, men de eldste brev jeg har sett er håndskrevet Uhlefos. Det er nærliggende å tro at poststedet da het Uhlefos og at navnet Holden kom inn noe senere. Fra 1841 til 1858 er begge navn sett brukt om hverandre. Kan denne navnforandring komme av flytting av poststedet?

ULEFOSS			
UHLEFOSS HOLDEN HOLLEN ULEFOSS	OPPR. 13.05.1835 PÅ		
	N. ENDR. 1890 PÅ		
	N. ENDR. 01.10.1917		
DAMPSKIPSANLØPSTED.	NYTT POSTNUMMER FRA 01.04.1987		
12.01.38 - 17.01.58	12.11.41 - 16.12.76	08.03.57 -	18.05.61 - 24.05.84
FÅTT STEMPEL 1856 SENDT FRA KRISTIANIA 07.02.1859			
30.09.86 - 21.06.96	14.09.01 - 31.10.17	23.12.10 -	05.03.18 - 15.07.50
FÅTT STEMPEL 1885 FÅTT STEMPEL 1897			
13.08.36 - 27.02.81	03.10.56 - 27.11.70	02.02.63 - 30.10.70	16.07.71 - 06.10.80
30.12.70 - 31.03.87	19.09.77 - 31.03.87	11.06.81 - 31.03.87	06.05.82 - 31.03.87
FÅTT STEMPEL OKTOBER 1970			
26.04.80 - 31.03.87	30.10.80 - 31.03.87	10.12.86 - 31.03.87	01.04.87 - I BRUK

01.04.87 - I BRUK	01.04.87 - I BRUK	02.07.87 - I BRUK	01.04.87 - I BRUK
HELGJA			
01.04.87 - I BRUK	01.04.87 - I BRUK	11.11.88 - I BRUK	
FEN			

I 1890 skiftet stedet navn til Hollen, men brukte stemplet Holden helt fram mot århundreskiftet. Fra 1917 fikk poststedet sitt nåværende navn Ulefoss.

Øst for Ulefoss, langs veien til Skien, lå Fen post-

FEN			
FEN	OPPR. 01.07.1920 PÅ		
	NEDLAGT 30.01.1988		
NYTT POSTNUMMER FRA 01.04.1987.			
30.07.21 - 22.10.70	27.10.70 - 31.03.87	01.04.87 - 30.01.88	02.07.87 - 30.01.88
FÅTT STEMPEL OKTOBER 1970		FÅTT STEMPEL 01.04.1987	

åpneri. Dette poststedet, opprettet i 1920 hadde neppe noen direkte kontakt med kanalen. Fikk nok all sin post via Ulefoss så lenge posten ble sendt på kanalen. Ble nedlagt i 1988.

Etter å ha passert Ulefoss sluser kommer vi til «Lanna» med et par brygger og en god del bebyggelse langs elva mot Eidsfoss.

Fra Eidsfoss til Vrangfoss gikk en populær spaservei som båtturistene ofte brukte. (som i dag er restaurert og brukes både av båtturistene og fra landsiden) Vrangfoss ja, dette var nok den vanskeligste delen av kanalen. Her ble det opprettet poståpneri i 1901. Dette ble omgjort til brevhus i 1950, for så å bli nedlagt i 1959. Herfra kjennes bare ett stempel.

VRANGFOSS
13.06.06 - 17.12.51

Poststemplene er hentet fra:
Katalog over poststempler i Telemark. 386 s.
Utgitt av Skien Filatelistklubb 1989.
Leif Kr. Wolden, Porsgrunna

«Siste nytt» frå kranlekter-prosjektet

Vinteren 92/93 har "Mudder'n" enda ein gong hatt tilhaldstad ved Knardalstrand Slip og Verft. Det er den siste utvendige finish som har blitt utført.

Til kanaljubileet i 1992 rakk me ikkje å få ferdig overbygget over dampmaskina. Det har nå blitt gjort, med ein enkel konstruksjon av vinkeljern. Takplatene er tradisjonelle galvaniserte bølgeblikk-plater. Dette beskyttar sjølve dampmaskina mot nedbør. Det originale piperøret med pipehatt har kome på plass att.

Fotografiet viser korleis "Mudder'n" ser ut idag, nokså lik slik han ser ut på dei gamle bildene.

Fødevatn-pumpa er reparert. Her var stempel og sylindervegg serkt angripe av rust. Det gamle dampørret til dampcyklindrane er skifta ut. Sikkerhetsventilen har blitt utstyrt med snor for manuell utløysing.

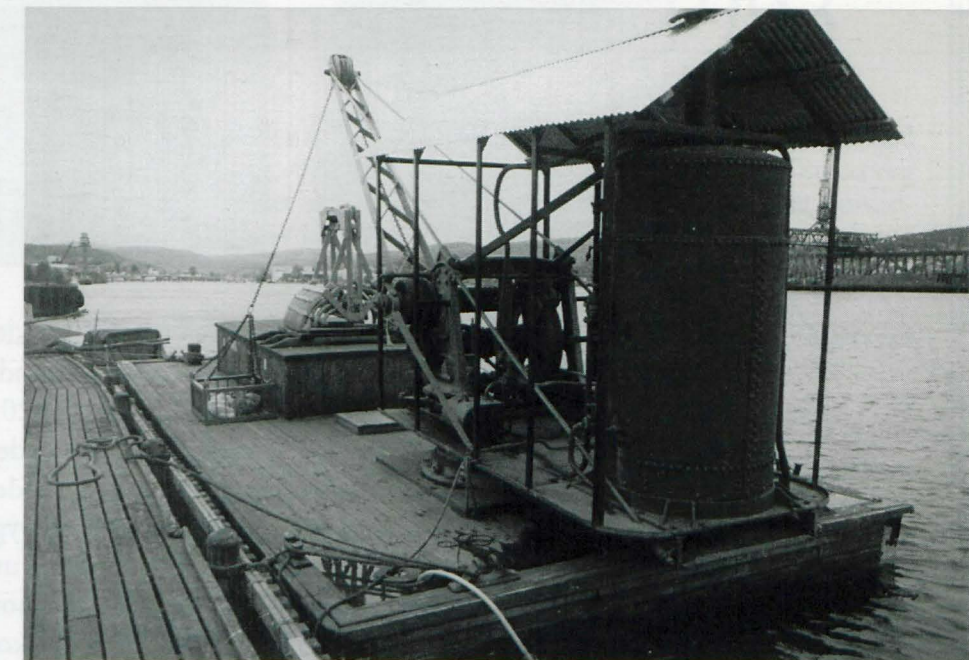
Helge Øverbø (skipper på "Ørnen") har gitt oss ei gammal dekksmontert lenspumpe. Ho er nå restaurert, har fått ny gummi-belg og eit strøk måling, og står montert på dekket der det tidlegare sto ei tilsvarande pumpe.

Det er laga ny solid dekksluke over åpninga til lagerromet. Den første me hadde var for svak. Ho knasa stygt når nokon tråkka på ho.

Endeleg er natene i dekket gått over, slik at dekket er brukbart tett.

Det som står att, er innreieing av kahytt, slik som det opprinneleg var med vedovn, køyeseng, bord og stolar. Den jobben får me overlata til kanalmuseet.

I vinter blir "Mudder'n" liggande i elva mellom Hjellevatnet og Skotfoss. Der er det isfritt, og det er



lett å koma til for tilsyn. Det kan nok bli behov for snømaking og lensing av og til.

Neste sommar blir det mogeleg å sjå "Mudder'n" ved Lunde sluse.

Med dette ser styret i Telemarkkanalenes Venner og teknisk komite seg ferdige med restaureringsprosjektet!

TKV, Teknisk Komite
Tore Kvaale

Lanna- kampen for trivsel ved kanalen

Lanna er boligområdet langs kanalen. Det ligger rett etter Ulefoss sluse i retning Lunde. Husrekka langs kanalen er bygget fra 1850 og fram til ca. 1920. Lanna var den første sentrumsdan- nelsen på Ulefoss. Uttalige er de næringer som har hatt lokaler i de gamle husene på Lanna; skreddere, skomakere, maler, garver, snek- kerverksted, møbelforretning, bygg-mester, pølsemaker, bakerier, sal- maker, vognmaker, vognmann, urmakere, bokbinder, blomsterforret- ning, vaskeri/- strykeri, smeder/hovslagere, møbeltapetserer, fotografer, leger, tannleger, apotek, middelskole, meieri, hotell, kino, kafeer, dag- ligvareforretning og bokhandel. Folk reiste til Lanna for å handle og utføre sine ærend.

Litt etter litt har handel og næring forlatt stedet som nå er blitt et bolig- område. Men de gamle husene står ennå i sin mer eller mindre form. På 1850 tallet var det bare en kjerrevei mellom vannet og husrekka.

I dag er riksveien og gjennomgangstrafikken som mest av alt preger Lanna- miljøet.

Fram til 1980 ble tømmeret fløtet på kanalen. Da tømmertransporten skulle over på veien oppklassifiserte Statens Vegvesen den smale vegen til 10 tonn. Tømmer- lass og annen tungtrafikk dunderer forbi vegger og vinduer helt opp til annenetasjes høyde.

I 1980 samlet Lanna og de ovenforliggende Oddenbeboere seg til en trafikk-komite som arbeidet for bedring av beboernes livsmiljø. Henvendelse og møtene med Statens vegvesen og Nome kommune ble mange. Komiteen påpekte vantrivsel, fare for myke trafikkanter og skader på bygningene på grunn av rystelser fra tungtrafikken. Det ble også påpekt manglende skilting som viser at dette er et bomiljø, mangel på trafikkontroller. Ikke var det fortau eller gangsoner, stedvis bare en kjørebane, og ingen sikkerhetssone for gående. Tidlig på 80-tallet utredet vegvesenet muligheten for å legge en gang- og sykkelbane ut i kanalen. Det sies at prosjektet ble skrinlagt da det selv ikke på ca. 40 meters dyp ble funnet fast grunn.

Veikomiteen ble avløst av det nydannede Lanna Vel, som i mange år kjempet iherdig for at riksveien skulle legges utenom Lanna. En alternativ veitrase Kaste- Stoadalen ble valgt i 1983, men ingenting er gjort for å realisere planen. Kastnad i dag er 40 mill. mot 27 mill. tidlig på 80-tallet.

I dag, 13 år etter, er beboerne like langt. Den opprinnelige kjerreveien er fortsatt riksvei, og billister presser seg forbi trapper, verandaer og utkjørseler. Ved hver ny asfaltering har vegvesenet sneket seg lenger innpå husene. Gangsonen på forsiden av husene og det grønne feltet mot veien er blitt borte. Riksvegen ligger i dag delvis på de private grunneiernes boligtomter.

Grunnforholdene er dårlige på Lanna, i hovedsak leire og silt. Rystelser fra trafikken påskynder utglidninger i grunnen og gir skader på grunnmurer, piper og brannmurer. Det er også sprekker i tapet og treverk. Mange hus- eiere har antakelig grunnlag for skadeerstatningskrav mot Statens vegve- sen. Veien raste ut ved nedtapping av vannet i 1984 og det var også utglidninger og veireparasjoner tidlig på 90-tallet. Hva skjer med boligområdet i dag?

Lanna Vel sendte i juni 93 hen- vendelse til vegsjefen om nedsatt hastighet fra 50 til 40 km i timen. Pr. i dag, slutten av september, er det ikke kommet svar. Nome kom- mune er i ferd med å utarbeide reguleringsplan for området Lanna og Odden. Som en del av denne planen skal det lages en bevarings- plan for Lanna. Beboerne vet det er umulig å ta vare på de gamle huse- ne og miljøet, uten at riksveien leg- ges om.

Det er ikke satt av midler til ny alternativ riksvei i «Forslag til lang- tidsplan for Statens vegvesen Tele- mark; Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97». Den er heller ikke nevnt som et mulig tiltak i neste fireårspe- riode. Veien har ikke vært prioritert i Nome kommune fram til nå. Området synes «uoppdaget» av kommunale politikere. Velets ar- beid for å ta vare på miljøet har ikke møtt noen forståelse til nå.

Vegsjefen har flere ganger understreket «at det er mange som har det verre». Det er et dårlig argu- ment for å sende tungtrafikk gjen- nom et bevaringsverdig boligområ- de til alle døgnets tider, mens bygningene rister og folk ligger søvnløse.

Riksantikvaren sier i et intervju i august 93 at det skal legges større vekt på å ta vare på helhetlige mil- jøer som har en historie å fortelle om menneskers liv og levemåte, enkeltmenneskers eller generasjo- ners innsats; at det må satses på mer helhetlig vernetiltak i brobygging mellom kultur og naturmiljøene. Kanalen, den gamle vannveien, og Lannabebyggelsen er et samlet mil- jø som absolutt må tas vare på. Det må derfor bygges ny riksvei utenom Lanna og Odden snarest. Inntil dette skjer må det legges sterke restriksjoner på gjennomgangstra- fikken.

Torill Knapstad

Kanalprisen 1993

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 umid- delbar nærhet av kanalen. Prisen er på kr. 5.000,- samt et minne- diplom eller grafisk blad.

Juryen – som er styret i Telemarkkanalenes Venner – er åpen for forslag til kandidater i 1993.

Vi vil understreke at en ikke blir priskandidat 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!

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 skriftelig til

Telemarkkanalenes Venner
Postboks 372 Sentrum
3701 SKIEN

Forslag sendes innen 10. januar 1994.

Jeg/vi foreslår til kanalprisen:

.....

Begrunnelse:.....

.....

.....

.....

Innsendt av:

Navn:

Adr.:

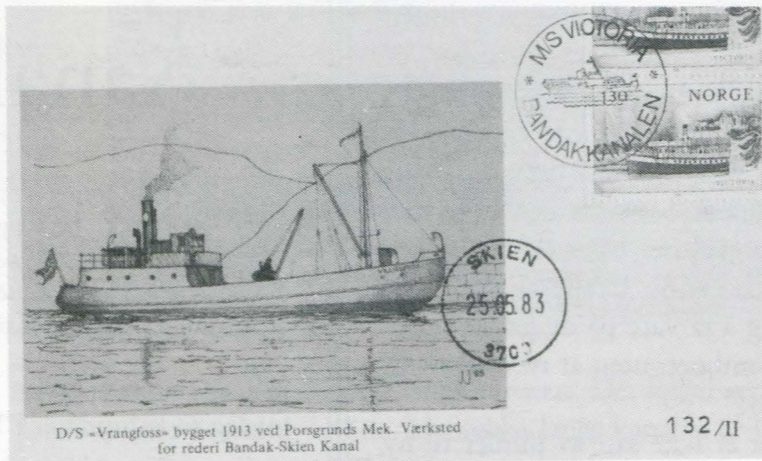
Tlf.:

Telemarkkanalenes Venner har dette til salgs

Konvoluttserie

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.

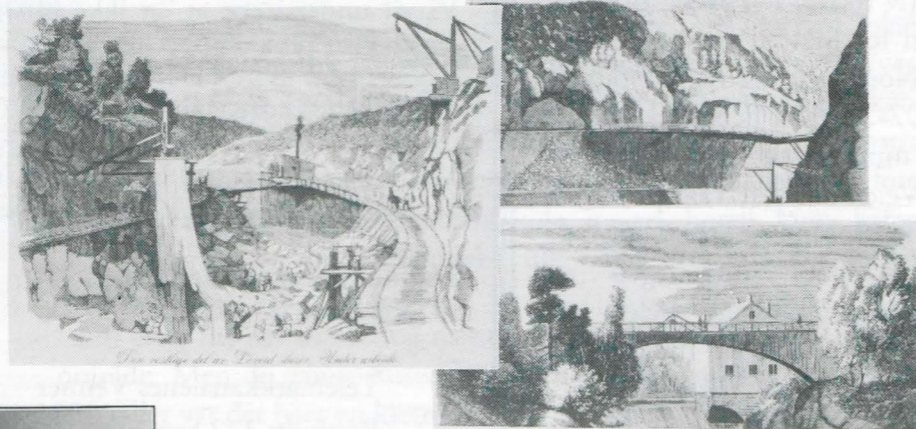


D/S «Vrangfoss» bygget 1913 ved Porsgrunds Mek. Værksted for rederi Bandak-Skien Kanal

132/II

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

Det var stor stas den sommerdagen da «Statsraad Stang» for første gang la til i Ulefoss.

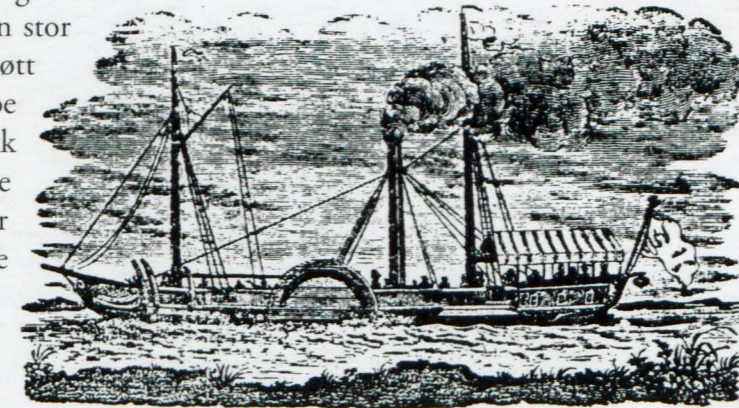
En av dem som var tilstede var den ti år gamle Aaste Berget. Sammen med mange andre bygdefolk sto hun på stranda hvor ro- og seilbåter hadde sine plasser og ventet på hjuldamperen som seg inn mot elveosen. Aaste som var en av de mange som hilste «statsraaden» velkommen har i et intervju i «Varden» i 1935 fortalt om denne hendelsen. Riktignok i knappe vendinger, men vi ser at folk oppfattet dette som en viktig begivenhet i bygda. Hun sier at en stor menneskemasse var møtt fram for å se. Dette var noe helt nytt. Et skip som gikk med egen drift. Det ble ikke drevet med seil eller med pramroernes tunge åretak. Hornmusikken var der og spilte najongsangen. Den gangen het den «Sønner av Norge». Det

var også første gang folk på stedet hadde hørt hornmusikk. Fele og fløyte hadde hittil vært musikken for bygdefolk. Ulefoss hadde ikke den gangen egen hornmusikk. Tradisjonene forteller at et tysk blåseensemble sto for det musikalske innslaget ved dampskipets første anløp.

Ved opprettelsen av fast dampskipsrute Fjærekilen-Heddal ble Ulefoss et viktig knutepunkt for trafikken langs vassdraget fra Norsjø til Flåvann og videre til Vest-Telemark. Ny vei var bygd mellom Ulefoss og Flåvann. Bandak-kanalen var ennå bare en tanke.

Byggingen av brygge på Ulefoss ser ikke ut til at amts(fylkestinget) har lagt vesentlig vekt på. Heller ikke de transportmuligheter som båt og ny vei kunne åpne. I alle fall heter det i fylkestingets behandling av anlegg av brygge på Ulefoss at «man hen hensyn til landingsbryggen på Ulefoss først bør se forholdene an, før dette foretagendet set-

«Statsraad Stang» første anløp på Ulefoss ble feiret med hornmusikk



tes ut i livet, da bryggen for det første ikke er absolutt nødvendig.» Først i 1857, da båtene hadde trafikkert Norsjø i fem år og regelmessig la til ved Ulefoss, ble det bygd brygge.

Aaste Berget var plassjente fra Gunnerud under prestegården. Hun forteller levende om bygda slik den var da dampskipstrafikken gjorde sitt inntog på Norsjø. Bjørn og ulv kunne folk ofte se. Bare en kilometer fra barndomshjemmet drepte bjørnen en ku da Aaste var åtte år. Ofte var både bjørn og ulv nærgående og helt innpå fjøsveggen. Ulven tok noen ganger sauer på gårdene, slik at folk måtte passe vel på dyrene sine. Det hendte også at folk så bamsen tasse over Håtvedtjordene som ligger inn mot skogen.

Hun forteller også om bjørnene som den danske grev Rahben skjøt i Høidalen. De ble kjørt veien over Heglandsheia til Ulefoss der greven bodde i Peder Jensens vertshus på

Sagene. Greven var stor og tung. Han var virkelig en storeter. Det fortelles at han på turen med «Statsraad Stang» fra Fjærestrand til Ulefoss spiste en hel sau.

På Ulefoss var det vanskelig å få i stand en fast betjening av brygga. Men i 1874 fikk Ole Petter Sondresen, stamfar til kjøpmannslekten Sondresen i Skien, bevilling på drift av stedets skysstasjon mot en godtgjørelse på 100 spesiedaler. O.P. Sondresen får av Holla formannskap attest «som en udmærket, ædruelig og ordentlig Mand, og nu er i Besiddelse av de nødvendige Heste og Reserveheste»

Han var sønn av Sondre Møller ved Sagbruket og ble født i 1843. I 1865 finner vi ham som tjener hos Diderik Cappelen i hans nybygde hus Holden. Ole Petter skal ha avtjent sin verneplikt ved det kongelige slott.

Han var således vant med å servere og delta i organiseringen av standsmessige selskaper. Noe både Diderik Cappelen og Niels Aall dro nytte av. Sondresen drev sitt hotell til 1924 da han flyttet til Skien og startet forretning der. På Ulefoss ble dampskipstrafikken et viktig element i dagliglivet. Opp til 75 hester sto klare til å frakte varer og folk inn i Telemark fra båtene i tiden før Bandak-kanalen ble bygd. Sondresen var gift med Dorte, datter av kjøpmann Hans Chrf. Hansen på Kjerringteigen ved Gråten.

Ole Petter Sondresen ble den siste som drev hotellet ved Ulefoss brygge. Kanalen som først kom og gjorde det mulig å seile helt til Dalen og senere bilene på nyanlagte og utvidede veier skapte løpet av 50-60 et helt annet trafikkbilde enn det som eksisterte da Aaste Berget og bygdefolk med henne ropte hurra for «statsraaden»s ankomst til Ulefoss.

Gerhard Hedlund

B

Returadr.:
Telemarkkanalenes Venner
Postboks 372 Sentrum
3701 SKIEN



Bli kanalvenn!

Meld deg inn i Telemarkkanalenes Venner

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