

SLUSE

MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENES VENNER



GLØTT

NR. 2 – 1994
10. ÅRGANG

Løveidkanalen — Øvre Jndiöb



Nyheter fra kanalkontoret høsten 1994

Inntrykk fra sommersesongen 1994

En sommersesong er igjen over – og tiden er inne for å reflektere over de erfaringer vi sitter igjen med etter sesongen. Selv med et sommervær som slo alle rekorder mht. solskinn og varme, ble det raskt klart det ikke kom til å bli noen rekordtrafikk i 1994.

I hele fritidsbåtsesongen lå trafikken langt under 1993-sesongen – som hittil har vært den beste. Resultatet for 1994 ligger ca. 25 % under fjoråret – regnet i antall fritidsbåter og kanoer. Vi og mange med oss har studert på hva som kan være årsaken til den store trafikknedgangen.

Følgende forhold nevnes av flere:

– For varmt i innlandet – ved kysten er tross alt noe svalere med solgangsbris etc.

– Markedsføringseffekten fra jubileet avtar etter som tiden går

– OL på Lillehammer kan ha betydd at endel har brukt mye av ferien

– VM i fotball la nok en viss demper på reiseaktiviteten

Et positivt trekk i år er at det ser ut til at andelen av utenlandske båter har økt. Vi har ikke hatt noen markedsundersøkelse i år – slik at dette ikke kan dokumenteres med tall. Noen fritids-

båtturister har forøvrig etterlyst slik spørreundersøkelse. Vi tar derfor sikte på å gjennomføre en slik markedsundersøkelse i 1995-sesongen.

Videre har vi også registrert en økning av kano- og kajakk-trafikken på kanalen. For denne trafikkant-gruppen er det rom for en betydelig volumøkning. Mesteparten av denne trafikken går landeveien opp til Dalen eller Kvite-seid for så å ta vannveien med strømmen ned igjen.

Det er likevel stadig flere som også padler både opp og ned. Etableringen av kanoutleie på Ulefoss Gjestebrygge er meget gunstig mht. å utvikle kano-trafikken på Telemarkskanalen.

Trafikken både med passasjer- og fritidsbåter har gått greit – uten uhell av betydning. Som en følge av nedgangen i trafikken – har ventetiden for de fleste vært meget liten.

Vedlikehold/utbedringsarbeider høsten/vinteren 1994/95.

I øvre kanaldel er forberedelser igang til utskifting av ny port i Ulefoss. Det er port nr. 2 nedenfra som skal skiftes. I høst skal materialene (portstokker osv. skjæres og hølves til). Selve utskiftingen skjer utpå vinteren.

Dersom vi får statlige friluftsmidler til prosjektet, vil det oppstrøms Kjeldal sluse bli bygget en ny gjeste/ventebryg-

ge. Bryggen vil eventuelt bli bygget som en pelebrygge av våre egne mannskaper på vårparten 1995. Med "Kanalheimen" som nærmeste nabo med dusj/toalett, muligens også som base for utleievirksomhet for kanoer, vil en brygge ved Kjeldal dekke mange behov. Det finnes idag ingen brygge ved Kjeldal.

Komplett nytt båtsportkart for kanalsvassdraget til 95-sesongen.

Som kjent ble første del av det nye båtsportkartet ferdig til 94-sesongen. Resten av kartsettet (Flåvann-Kvite-seid-Dalen og Norsjø-Notodden) påbegynnes i høst, og skal foreligge ferdig til 95-sesongen.

Markedsaktiviteter 1994-95.

Omfanget av markedsaktivitetene foran neste års sesong, er enda ikke fastlagt pga. at budsjett-rammene for neste år ikke er vedtatt. I tillegg til noen messedeltakelser, vil det bli satset noe mer på annonsering og framstøt direkte overfor båtforeninger. Over 200 båtforeninger fra Stavanger til svenskegrensen er i høst tilskrevet og fått tilbud om visning/lån av lysbilder og/eller videofilm om Telemarkskanalen.

Av N. S. S. Nergaards etterlatte papirer:

I februar 1867 – jeg var dengang forvalter ved Porsgrunds Mek. Værksted – var jeg på reise op gjennom Telemarken for å forberede en del reparasjonsarbeider, der skulde foretas med maskineriet ombord i den gamle dampbåt «St. Olaf» på Bandakvann ved Dalen, hvor den nu var henliggende. På reisen stanset jeg en eftermiddag i Bøherad for å besøke min svigerfars far (1) Gunnar Olsen Næss. Han hadde i sin ungdom som kommandersersjant ligget i garnison i Fredriksværn. Han var nu i en meget høy alder – noen og otti år – og levet på plassen Glakol sammen med sin anden kone og noen voksne sønner. Han var i full vigør og levende interessert i dagens begivenheter og ved å høre om i sin eldste søns familie.

I sit første ekteskap, som han stiftet i Fredriksværn, hadde han en søn, min svigerfar (2) arsenalforvalter Christofer Gundersen, hvis mor døde tidlig. Gun-

densen, likesom hans kone Hanna, født Ridder, var alltid mine gode venner og hensynfulle svigerforeldre. Deres søn, min kjære svoger (3) skibsfører Gustav Gundersen, gift med Christiane (Janna) Wesmann, var alltid min gode ven. Han døde ved kullseiling i den Botniske Bugt. Deres søn (4) Johnny Gundersen var læge og praktiserte i flere år som kommunelæge i Lardal. Han var gift med Hedvig Koss, og deres eldste søn (5) premierløytnant Ragnar Koss Gundersen, var gift med Erna Ruud og deres eldste barn (6) Kari Koss Gundersen har sittet på mit knæ og rusket i mit nu forlengst grånende skjæg.

Disse seks personer i seks slektledd har jeg personlig kjendt og vært i forbindelse med . . . Stikk den!

(Niels Stockfleth Schulz Nergaard, f. 1839 d. 1928, ingeniør, fra 1863 ved Porsgrund Mek. Verksted, fra 1875 direktør ved Norsk Elektrisk Aktiebolag i Kristiania (som senere ble Norsk Elektrisk & Brown Boveri – NEBB).

Knut Nergaard, Åsgårdstrand

Kanalprisen 1993

På siste årsmøte i vår forening 9. mars i år på Lille Ulefos ble kanalprisen for 1993 tildelt Helge Øverbø for hans innsats for å bevare slepebåten «Ørnen».

Tildelingen av prisen, som er på kr. 5.000,- pluss diplom, er en anerkjennelse for det arbeidet han allerede har nedlagt, men er også ment å være en inspirasjon i det arbeidet han har foran seg. Fartøyvernet er mulig et sterkt forsømt kapittel og Riksantikvaren har små midler til å støtte opp om arbeidet. Til overmål foreslår regjeringen ytterligere nedskjæringer på tilskuddene i neste års statsbudsjett. Det blir tunge tak, og Helge trenger all mulig støtte, både moralsk og økonomisk for å komme «i land» med prosjektet. Han må imidlertid fortsette å søke om offentlige tilskudd i håp om at det lykkes. I mellomtiden får vi tro at han greier å holde fartøyet flytende.

Stå på, Helge.



«Ørnen» er bygget på Ørens mek. verksted i Trondheim i 1902. I 1905 ble den kjøpt av Skiensvassdragets Fellesfløtningsforening og har tilbrakt det meste av sin tid i Fløtningens eie med tømmerseiling på Telemarkskanalen. Helge Øverbø kjøpte båten av Langesundsfjordens Bugserelskap i 1992. Den hadde da ligget i Brevik og forfalt i mange år.

Etter at han kjøpte båten har Helge sandblåst og malt den over vannlinjen, satt istand og malt opp maskinrom og bysse, samt slipt og oljet styrhuset. For å komme videre med istandsettingen må dekket byttes. Når dekket er revet, må det også gjøres noe med rennesteinene og spanter akterut som har stor tæring. Dette kan en bare komme til når dekket er revet. Enkelte plater akterut har så store tæringer at de må skiftes med nye som må klinkes på plass.

Under kanaljubileet og senere har Helge og «Ørnen» bistått oss med sleping av «Mudder'n» til diverse tilstelninger og demonstrasjoner. Dette har vakt betydelig interesse, både lokalt og blant tilreisende. Vi håper at vi også i fremtiden kan dra nytte av «Ørnen» og mener at det langsiktige mål må være å få slepebåten inn under kanalmuseet.

Vidar Edvardsen



«Ørnen» sleper «Mudder'n»

Formannens spalte

Handlingsplan for Telemarkskanalen

Telemark fylkeskommune har satt igang et bredt opplagt planarbeid for Telemarkskanalen. Planopplegget er utarbeidet av kanalkoordinator Helle Stokke Gjerstad som har fått kr. 400.000,- til disposisjon for arbeidet.

Handlingsplanen skal ta utgangspunkt i eksisterende kunnskap og vektlegge planlegging – og senere gjennomføring av konkrete tiltak.

Den overordnede politiske målsetting for kanaldriften som er vedtatt av fylkestinget (eieren) i 1992 lyder slik:

«Målsettingen for kanaldriften fremover er å utvikle kanalen som et kulturbasert reiselivsprodukt for å nå overordnede mål om vekst og sysselsetting i Telemark fylke. Kanalen blir dermed å se på som en del av den infrastrukturen fylkeskommunen i samarbeid med staten og kommunene bygger ut. Kanalen har sin egenverdi som teknisk kulturminne, men har som reiselivsprodukt først og fremst verdi for de ringvirkninger den kan gi reiseliv og annet næringsliv i fylket»

Planarbeidet skal utføres ved konsulenthjelp (Asplan Viak AS), men konsulenten er helt avhengig av å få frem lokale kunnskaper på forskjellige områder.

Som styringsgruppe har kanalstyret (fylkesutvalget) oppnevnt et politisk utvalg. Det er også oppnevnt en referansegruppe av sakkyndige fagpersoner som skal fungere som rådgiver overfor styringsgruppa og konsulenten. I tillegg har hver av kanalkommunene en egen kommunegruppe som skal komme med innspill og forslag til tiltak innenfor sine geografiske områder. Frist for forslag fra kommunegruppene er satt til 15.11.94, og det er et mål at planen skal være ferdig til politisk behandling sommeren 1995.

Innenfor de enkelte hovedområder skal følgende omhandles:

1. Kort beskrivelse av nå – situasjonen
2. utfordringer og muligheter
3. Strategi for måloppnåelse
4. Aktuelle tiltak i handlingsprogrammet for å nå overordnet mål

Telemarkkanalenes Venner er invitert til å delta i planleggingen med et medlem i referansegruppa og blir representert ved formannen.

Vår forening har en vid formålsparagraf. Likevel vil det være naturlig at det er visse deler innenfor planarbeidet at vår representant bør konsentrere innsatsen om. Det gjelder først og fremst verneviden, ved at Telemarkskanalen rangerer høyt som tekniske industrielt kulturminne av nasjonal interesse. Det er viktig for oss å understreke at kanalen har sin egenverdi og skal tas vare på ikke bare ut fra motiver knyttet til inntektsvekst og sysselsetting i reiseliv og annet næringsliv.

Stikkordsmessig bør vår deltakelse først og fremst knyttes til:

- Kanalens verdi som verneobjekt
- Tekniske opprustninger av sluser og kanal
- Tålegrenser i brukssammenheng (trafikk)
- Estetisk utforming av bygningsmassen langs kanalen (gammel og ny)
- Ivaretagelse av natur- og kulturlandskapet langs kanalen

I den økonomiske virkelighet som Kanalen befinner seg ligger det store utfordringer i arbeidet med handlingsplanen. Oppslutningen om arbeidet, både når det gjelder idéinnspill og gjennomføring av tiltakene, vil bli svært avgjørende for resultatet.

Et særlig ansvar hviler på de enkelte kanalkommunene.

Skien 14. november 1994.

Vidar Edvardsen



TELEMARKKANALENES VENNER

Hvem sitter i styret og komiteer?

STYRET	Telefon:
Vidar Edvardsen, formann	35 53 64 35
Brita Lodberg Holm	35 94 54 81
Olav Haugane	35 94 71 17
Torill Knapstad	35 94 56 45
Johannes Skarprud	35 05 35 73

VARAMENN	
Finn Skaardal	35 52 50 59
Lars Hoksrud	35 53 60 64

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

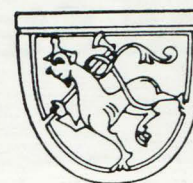
Foreningens adresse:
Telemarkkanalenes Venner
Postboks 372 Sentrum
3701 SKIEN

Bankgiro: 2610.22.15256

Postgiro: 0807 2100949

Forsidefoto:
Fra Løveid – øvre innløp, postkort

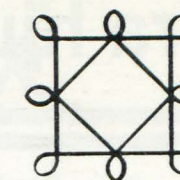
Dette nr. av «Slusegløtt» er satt og ombrukt på Macintosh i Quark Xpress. Bildene er scannet inn i Adobe Photoshop.
1. side etter ide av Kjell Dahl.
Grafisk tilrettelegging: Genius Forlag, Skien.
Trykk: Oluf Rasmussen A/S, Skien.



Fortidsminneforeningen



Telemarkkanalenes Venner



Telemark Historielag

Innbydelse til julemøte Torsdag 8. desember kl. 19.00. I restaurant «Johnsegården», Stathelle



Meny: Juletallerken
Pris kr. 125,- pr. person, ekskl. drikkevarer.

Program:
– orientering om bygningen
ved arkitekt Kristian Amlie.
– Musikalt innslag ved Bamble visegruppe



Bindende påmelding innen torsdag 1. desember.

Fortidsminneforeningens kontor, tlf.: 35 52 50 45, kl. 14.00–18.00, bare torsdager.
eller legg igjen beskjed på telefonsvarer.

Brev fra hjulbåten «Statsraad Stang» på auksjon

Filatelistiske sjeldenheter fra Telemark under hammeren

På F. C. Moldenhauers auksjon i Oslo 5. november ble 2 skjeldne objekter fra Telemark (Telemarkskanalen) budt fram. Det var objekt nr. 591, brevet som vises til høyre, med utrop på kr. 3.000,-. Under tegnede hadde tenkt å gå til det dobbelte, og håpet å få det for den prisen, men nei. På grunn av skriftlige bud begynte budgivingen der jeg hadde tenkt å slutte. Ble allivel med opp til kr. 8.000,- men da fikk det klare seg. Salgssummen ble tilslutt kr. 14.500,- + salær. Ikke dårlig det, for noe det i sin tid (1861) kostet 4 skilling = 12-15 øre å sende.



NK 4 - 4 skilling Oscar - på brevomslag til Ø. Santhon Gaard. Vakkert håndskrevet «St. Stang 15.5.61» over merket. D/S «Statsraad Stang» ble i 1852 satt i rute på Fjærestrand-Tangen i Heddal, og var dermed det første dampskip på Telemarksvannene. Skipet hadde sin rute på Norsjø-Heddalsvannet fram til 1866. Et meget uvanlig objekt i utsøkt kvalitet.

Det andre objekt nr. 609 som vises nede til høyre, med utrop på kr. 1.200,- (merkeverdi kr. 50,-). Kanskje er dette enda skjeldnere enn «Statsraad Stang». Her begynte budgivingen på kr. 1.200,-, til objektet ble solgt for kr. 2.000,- + salær.



Ved siden av dette var det også 4-5 objekter med skipsannuleringer fra kystbåtene på Telemarkskysten. Det var «Foldin», «Ægir», «Fin» og «Helena». Disse oppnådde også meget gode priser. Minst 2 av objektene gikk til kjøpere fra distriktet her. Det er bra, for det er jo her de hører hjemme.

Leif Kr. Wolden, Porsgrunn.

**Husk å sende inn forslag på kandidat(er)
til årets kanalpris**

Kupong side 11

Siste nytt fra

Telemark

REISER

Rekordlang kanalsesong

Kanalbåtene har lagt til kai for i år, men planlegging for kommende sesong allerede er i full gang og de første bestillingene begynner å "tikke inn".

Sesongen 1994 var rekordlang, med start allerede 10. mai og med siste seilingsdag 18. september. I for- og ettersesong seilte M/S "Victoria" strekningen Ulefoss- Lunde t/r 3 ganger pr. uke. Dette nye rutetilbudet viste seg å bli tatt godt imot i vårsesongen, mens høstukene derimot var vanskeligere å få belagt. Av erfaring vet man at en ny rute og nye tilbud tar tid å innarbeide. Vi er imidlertid overbevist om at dette tilbudet på sikt vil bidra til å skape trafikk til Telemark i en periode hvor få andre attraksjoner har åpnet sine dører.

Ruteplanen for 1995 vil dermed være tilnærmedesvis lik den i 1994.

Økning av utlendinger

Totalt var det 39.000 reisende med de tre kanalbåtene i 1994, og dette er en nedgang på ca 17% i forhold til rekordsesongen 1993, hvor det var 47.000 passasjerer. Telemarkskanalen har på lik linje med andre kulturattraksjoner i Telemark, og tildels Norge forøvrig, opplevd en svikt i den norske trafikken. Andelen utlendinger har imidlertid økt, og på kanalen har man registrert en markant økning av bl.a. svenske turister. Kan det være slik at noen kommer for å se hvordan den tidligere M/S "Styrsö" har fått det som M/S "Henrik Ibsen" på kanalen? Noe mer langsveisfarende er de turister som vi har hatt fra Australia.

lia. For første gang er Telemarkskanalen solgt via en turoperatør i Sydney og allerede første år solgte man 40 individuelle pakker fra Australia. Dette er rundturer som varer i 3 uker og går på kryss og tvers i Scandinavia ved hjelp av offentlig transport.

Ny kanalbrosjyre

Det arbeides i disse dager med å lage et "oppslagsverk" for tilbudet på kanalen. Her skal man finne rutetider, priser, åpningstider for fritidsbåter, kanalpakker inkl. overnatting, severdigheter, attraksjoner etc. knyttet til kanalen. En slik publikasjon har ikke vært produsert tidligere og vil være et godt hjelpemiddel ved markedsføring av Telemarkskanalen.

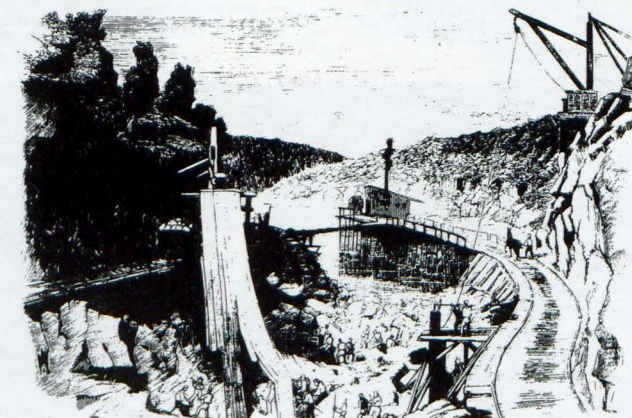
FRA LØVEIDKANALENS ANLEGGSHISTORIE II

For høy fortjeneste for entreprenørene ved Løveid

Av Tor Kjetil Gardåsen

Fra rapporten om anlegget av Løveid kanal, som finnes i Kanalarkivet, gjenga i vi i forrige nummer en beretning om en øsejobb på 25 timer i 1861. Men rapporten fra 1861 inneholder mer fra anlegget av Løveidkanalen:

I 1860 klager rapportskriveren over en enterpenør som etter hans skjønn har skaffet seg en alt for stor fortjeneste på anlegget. Dette var en Christian Hagen, som hadde tatt på seg å mure en del av tørrmuren ved øverste sluseport for 20 skilling pr. kubikkalen. Hagen satte bort muren på akkord til en annen murer for 13 skilling pr. alen mot at Hagen selv skaffet murersten fra det nærliggende arbeidssted for minering. Hagen måtte bringe stenen ut og dessuten holde fri smed med kull og stål. Til tross for dette tjente Hagen 4 skilling pr. alen mur eller 108 skilling på kubikkfavn "hvilket er for meget", som rapportskriveren indignert klager i sin beretning.



Fra anlegget av Løveid kanal. Fra Skilling - Magazin 1859. Gjengitt etter Dalland/Misund: Bandakkanalen 1983.

Også andre deler av arbeidene ble bortsatt på akkord. En Ingebrigt Pedersen fikk akkord på monteringen av de tre nederste par sluseporter med tilbehør, påsetting av halsbånd, tetting til fjellet i nisjene, oppsetting av nisjer med knekter - og i det hele alt vedrørende oppsetting av portene, som etter akkorden skulle være fullt ferdige.

Kanalen var likevel ikke mer forarget på Hagen enn at han en tid etter ble tildelt en ny akkord, denne gang om bortsprengning av det resterende fjell i kanalens vestre ende.

Kilde: Statsarkivet i Oslo. Kanalarkivet. Diverse nr. 1. "Breve, Rapporter, Erfaringer etc. Løveid 1861."

Aaheim – kanalhotellet på Ulefoss

Bandakvassdragets utløp ved Ulefoss har opp gjennom tidene vært et viktig sentrum både for trafikk og industri. Ulefossen var før byggingen av kanalen den eneste store fossen i elven fra Flåvann til Norsjø. De andre fallene ble først fosser etter at kanalbyggingen av ferdig. Dette gjelder f.eks. Vrangfoss som over en strekning på 1-2 km var en samling større eller mindre fall og stryk.

På Ulefoss hadde naturen laget en foss som ga mulighet for utnyttelse. Først for oppgangssagene fra midten av 1600-tallet, som drivkraft for masovn, hammer-, spikersmier og kverner da jernverket ble anlagt midt på 1600-tallet.

Elva var transportveien for tømmer fra Vest-Telemark til sagbrukene. Før og under denne perioden, helt fra 1100-tallet, kanskje før, også for brynestein fra Eidsborg. Kobbverket på Omdal sendte sin malm ned vassdraget. Ulefoss var også mellomlanding

for person- og godstrafikken som gikk over Norsjø. Da hjuldamperne «Statsraad Stang» på Norsjø og «St. Olaf» på Vest-Telemarksvannene ble satt i drift, var den nye veien, en «chausse» er ferdig i 1852 gikk transporten med båt fra Fjærestrand til Ulefoss, med skysshest eller apostlenes hester fra Ulefoss brygge til Strengen. Det kunne stå opp til 75 hester på brygga for å føre gods og personer videre. Ved den nye veien på en tomt utgått fra Heisholt Østre begynte Rasmus Nicolay Hansen (1844-1912) som var av Bergkåsa-slekten i 1871 landhandel. Rasmus hadde vært ute i verden før han slo seg ned for godt i hjembygda. Således var han en tid ansatt hos en skipsreder i Tønsberg.

Landhandelen ble spiren til det som fortsatt er Ulefoss kanalhotell «Aaheim kro og gjestgiveri». Rasmus Hansen var en meget driftig mann, godt støttet av sin kone Andrea, datter av formermester John Andersen på

verket. De så muligheter i trafikken mellom øvre og nedre Telemark som allerede var i gang. Når kanalplanene en gang i fremtiden kunne bli realisert, ville det bli enda livligere på Ulefoss. Han utvidet sin tomt. Landhandelen ble etterhvert til et hotell. Etter flere utvidelser av det opprinnelige hotellet, sto i 1898 det prektige «Aaheim Hotel» bygd i sveitserstil, ferdig. Hotellet har den dag i dag egen brygge. Helt fra starten var det skipsanløp ved brygga, noe som for øvrig har fortsatt i det M/S «Telemarken» anløper Aaheim bygge.

Hotellet ble straks et setrum på Ulefoss som den gangen hadde to andre overnattingssteder Søndresens Hotell ved Ulefoss brygge, etablert ca. 1870 og fra 1874 også skystasjon, og «Johannes Niensens Hotell» på Kastet på elvas ordside på veien mot Romnes.

Langs Lanna fra Tvara bekk til Odden grodde det i løpet av kort tid opp et allsidig handels- og håndverks-



AAHEIM i sveitserstil med sine to gavler. Bakenfor det gamle hotellet. Videre gården der Thelemarkens Apothek ble opprettet i 1888, skredder Jonas Malmstrøms gård der skomaker Johan Edvart Jensen fra Galten begynte sin forretning i 1907, ytterst til h. bakermester C. Grothing gård og øverst i bakken Dahlins gård, «Bredablikk» som huset Ulefoss Private Middelskole.



Det eneste eksisterende bilde av Aaheimparken. Maleriet har en signatur som kan tydes på en spøk «C.F. Ridderspore».

miljø. Grunnen til at dette ikke ble bygd mellom Tvara bekk og Søve bekk var enkel: verkets eier på sydsiden av elva var ikke eier av grunnen som verket sto på og områdene omkring. De hørte til prestegården og ble leid av verkseieren. Derfor ble i disse år meieri, urmakere, apotek, vogmann, vognmaker, smeder, fotograf, leger, salmaker, skreddere, garvere, møbelsnekkere, malere, tannleger, middelskole, kino og en tid også bank henvist til å drive ved veien langs Lanna. Det er neppe for mye sagt at det i nesten hvert eneste hus på denne korte strekningen ble det drevet en eller annen form for næringsviksomhet. Noe som fortsatte langt opp mot våre dager. Midt i dette travle handels- og håndverksmiljøet etablerte Rasmus

Hansen seg. Og han gjorde det godt.

Veien var ikke blitt mer enn 40 år gammel før den måtte omlegges langs Lanna. Vannstanden kom etter kanalen til å stå etpar meter over tidligere nivå. I dag kan en ved klart vann se den gamle veien som et platå under den nåværende.

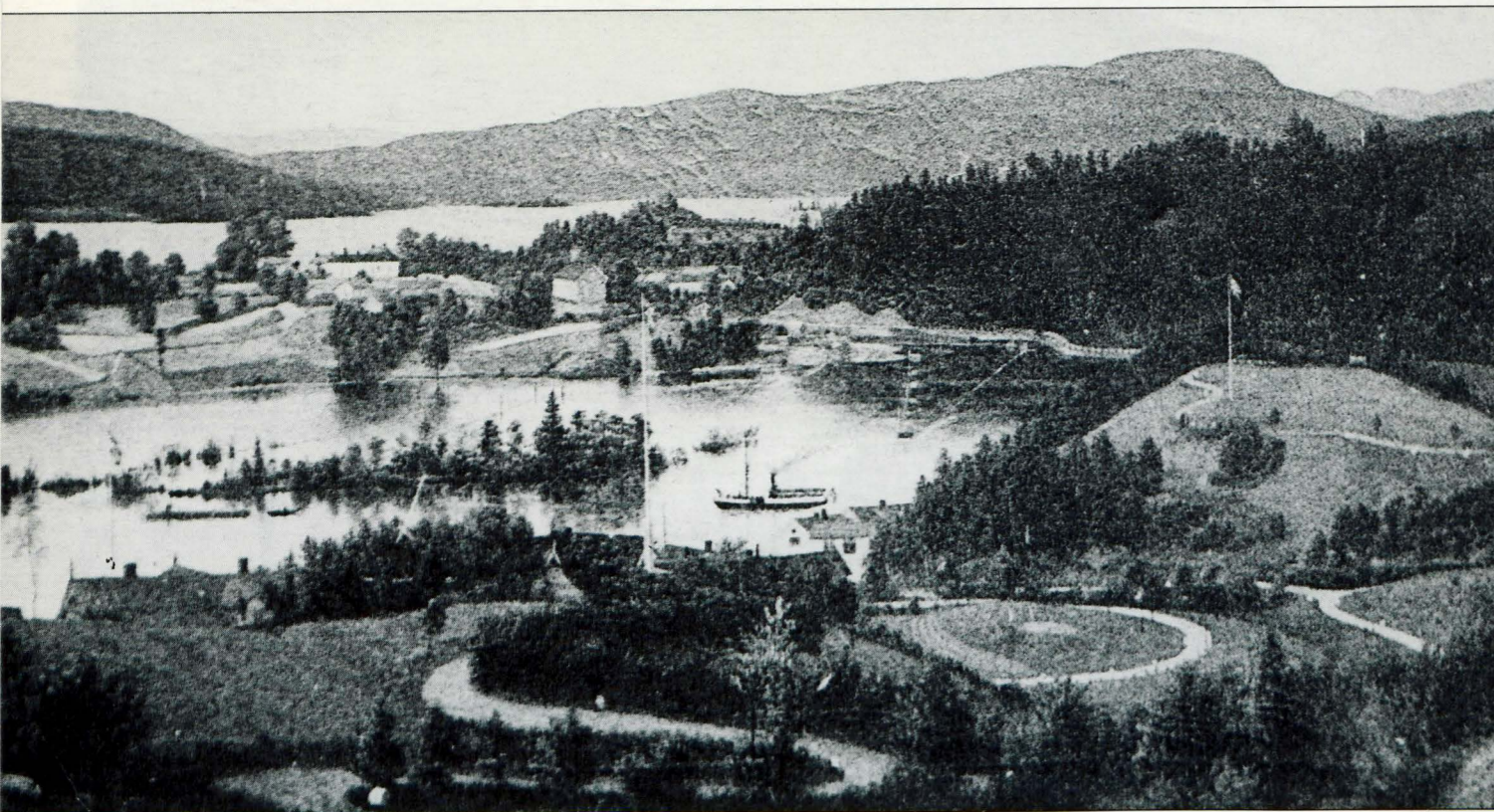
Ved slutten av 1800-tallet var ennå skystasjonene et faktum.

I 1888 blir Rasmus Hansen skysskaffer og hans hotell skystasjon. Noe som sikkert passet ham godt.

Gamle Aaheim var et praktbygg i sin tid. Bandak-kanalen var en av tidens store severdigheter. Hit kom mange utenlandske turister. En engelsktalende dame ble ansatt som tolk. Det hang alltid utenlandske flagg på hotellets veranda. Hotellet hadde vin-

terhave og park. Hotellet hadde tyve værelser, salonger, piano og hester og vogner til rådighet. Aaheim var også notert i Bennetts «Handbook for Tours in Norway». I årboken fra 1902 står det at hotellet er omgitt av en vakker park og er et charmerende hvilested på reisen. Herfra kan utflukter gjøres til Vrangfoss, Holla kirkeruiner, jerngruvene på Fen og til Nomevann. De som vil, kan også ta turen opp til Nunsås (600 fot o.h.) Årboken beskriver ellers kanalen som en stor severdighet.

Aaheim ble et sentrum for fornøyleslivet. Hotells festsal var dansebane, her ble det vist teater, spilt og sunget. Det kan nevnes at verten selv spilte piano. Hauk Aabel og Harald Stormoen opptrådte på Aaheim.



Det eneste eksisterende bilde av Aaheimparken. Maleriet har en signatur som kan tydes på en spøk «C.F. Ridderspore», Litt botanikk forteller oss at ridderspore er en plante av soleiefamilien. Hvem maleren og skøyeren var, vet vi ikke. Det har vært gjettet på en av sønnene til hoffskredder Reiersen som i mange år hadde et sommersted ved Nomevann. En av guttene skal ha vært litt av en kunstmaler. Uansett, et minne fra kanalhotellet er bildet.

Statsministrene Løvland og Bratlie talte på møter der. Her ble vist film i mange år helt fra 1911. Før den tid hadde omreisende i underholdningsbransjen hatt med titteskap der en bl.a. kunne se scener fra boerkrigen. Hotellets nabo, dr. Johan Krohn, stiftet musikkforening som holdt konserter. Hotellet var også første lokale for Holden Middelskole som Kristen Chr. Stenstad opprettet i 1889.

Her holdt herredsstyret sine møter og behandlet den stadig innskrenkede ølrett. Rasmus Hansen var en farverik, dristig, og noe original mann. Et arbeidsjern. Hans nevø, Oslo-ordfører gjennom mange år, Rolf Stranger, var i somreferiene ofte på Aaheim. I boken «I all fortrolighet» skriver Stranger om sin onkel. «Hans engelsk var det villesste, mest tungetalerhistorier, men han trodde at han snakket engelsk.» Han badet i elva - naken- til gjestenes og bygdefolks frydefulle avsky. Rasmus likte en dram. Men hans myndige kone holdt han i ørene. Nevøen Rolfs ankomst om sommeren spredte noen lykksalige dråper over hans tørrlagte liv. Før Rolf kom til Ulefoss, skrev Rasmus et brev der det kryptiske bud-

skapet var: Husk nu endelig, min kjære Rolf, å ta med deg de skistavene du lovet! Koden ble forstått, heter det.

Han er snil mot folk. Tok seg av loffere og omstreifere. Daglig gikk han med en lue med blank skygge og over brystet hadde han et svart band der det sto «Aaheim Hotel» brodert i gult. Han kunne også være herre. I alle fall når han besøkte Bennetts reisebyrå i Kristiania. Da var han kledd i dress etter siste møte, sydd av skreddermester Strigen på Ulefoss. På moteområdet var han en foregangsmann: han gikk i en slags knickersbukser med en blå og en rød knestømpe.

Til hotellvertens pris ble det diktet en vise. Her er et vers:

«Paa Ulefos bur det ein forunderlig mann,
Rasmus Hansen heter han.
Han kjører paa Brygga i Ring og Sving,
og kørpen* kjører han for ingen ting»

* Kørp var økenavnet på jernverkets arbeidere som kom svarte som kørp-fuglen fra sitt arbeid.

Rasmus Hansen deltok ikke i politikken, men han var etter tidens målestokk radikal. Således gjorde han seg bemerket ved å heise det rene norske flagget - uten unionsmerke - ved kong Oscar II's besøk i kanalen i 1893.

Nyttårsaften 1920 brant den staselige hotellbygningen. Dagens Aaheim ble etterpå reist. Sønnen Haakon og hans kone Julie drev stedet. Etter hans død i 1951 solgte enken hotellet som siden har hatt flere eiere. Det har vært en rekke eierskifter etter at hotellet i 1951 ble solgt ut av familien.

Utviklingen løp fra Aaheim. Bilene gjorde sitt inntog og trafikken på kanalen ble etterhvert trappet ned i takt med behovet. Men Aaheim med sin egen brygge er fortsatt i drift som «kanalhotell» og samlingssted.

Gerhard Hedlund

Kanalprisen 1994

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 1994

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!

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 9. januar 1995

Jeg/vi foreslår til kanalprisen:

Begrunnelse:

Innsendt av:

Navn: _____

Adr.: _____

Tlf.: _____

BRENNE BRYGGE I VALEBØ

Brenne brygge er en steinbrygge med betongdekke som i sin nåværende skikkelse er oppført i 1908. På brygga har det stått et vareskur som ble oppført i 1930-årene, men som brant ned i 1896.

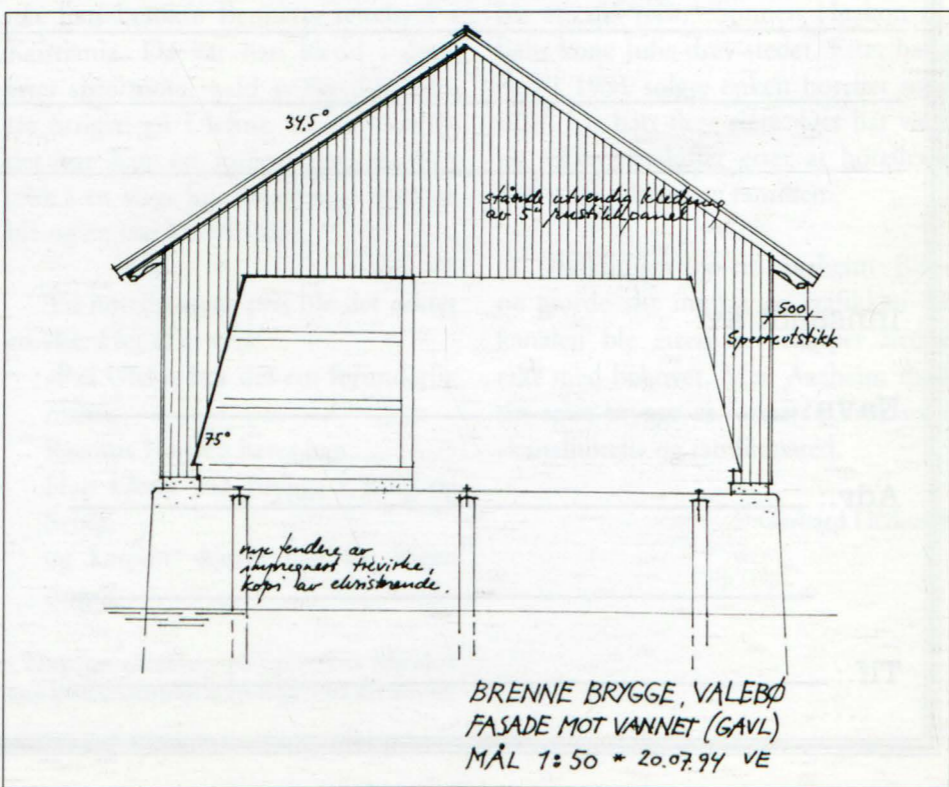
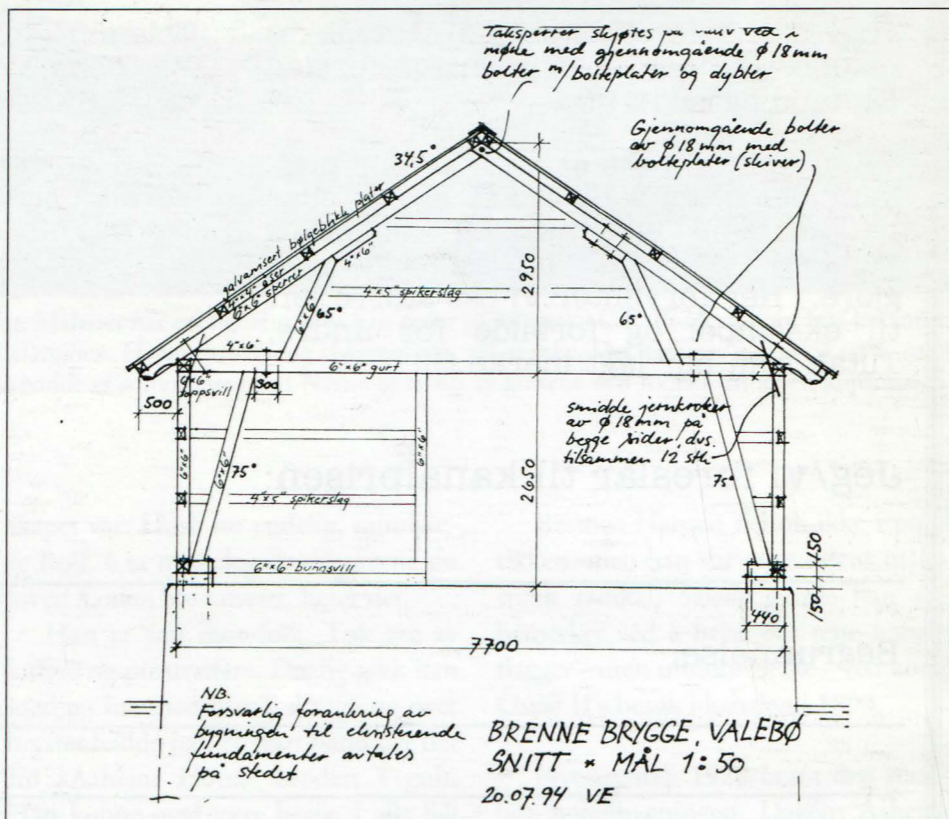
Bygdelaget lokalutvalget i Valebø har vært viktige pådrivere for å få gjenreist vareskuret. Tegninger av bygningen er utarbeidet på grunnlag av gamle fotografier som er tatt før brannen, og utførelsen vil tilnærmet bli en rekonstruksjon. Bærekonstruksjonen er et slags sprengverle av grove trekonstruksjoner, 6 x 6 tomm. Utvendige vegger blir kledd med stående rustikkpanel som males i gul farge kalt «kanaloker». På taket blir det lagt galvaniserte bølgeplater som males sorte.

Brygga eies av Telemark Fylkeskommune og er en del av kanalleggene som fylkeskommunen overtok fra Staten i 1991. Skien kommune er tilbudt å overta brygga vederlagsfritt. Om det er kommunen eller fylkeskommunen som eier selve brygga er i og for seg uinteressant så lenge almenheten er sikret atkomst til brygga og tilstøtende områder med utviklingsmuligheter. Kommunen eier fra før veggrunnen helt ned til brygga og har vedlikeholsansvaret for vegen. I tilknytning til brygga ligger et stort offentlig friområde med badestrand som kommunen også har ansvaret for.

Etter søknad har Skien kommune fått kr. 10.000,- i tilskudd av fylkesmannens friluftsmidler til istandsetting av brygger langs Norsjø (Valebø, Bergan og Suttervika). En del av dette beløpet er brukt i Valebø. Fylkesmannen har imidlertid satt som vilkår at kommunen blir hjemmelshaver til brygga før midlene kan settes inn her.

Søknad om byggetillatelse for oppførelse av vareskuret blir sendt i disse dager, og det er håp om at byggearbeidet kan gjennomføres i 1995. «Slusegløtt» vil komme tilbake til saken når byggearbeidet er kommet igang.

Brenne brygge: fotografi tatt i 1982 i forbindelse med registrering av kanalleggene.



Båtsportkart over Telemarkskanalen

Om Telemarkskanalen

Telemarkskanalen er en Telemarks gamle, viktige ferdselsårer for industri- og person-trafikk. Den består av to kanaldeler: Norsjø-Skienkanalen fra Skien til Notodden, som ble åpnet i 1861, og Bandak Norsjøkanalen fra Ulefoss til Dalen, som sto ferdig i 1892. Som navnene tilsier forbindes disse med hverandre i Norsjø. Norsjø-Skienkanalen består av 2 sluseanlegg hvor båten blir løftet til 15,3 m.o.h., og man kan da fortsette reisen på vassdraget inn til Notodden. Bandak-Norsjøkanalen, 6 sluseanlegg bringer båten 72 m.o.h. Man kan da nå helt inn til Dalen – i hjertet av Telemarks fjellverden. I turistsesongen trafikkeres kanalen hovedsakelig av passasjerbåter, fritidsbåter og kanoer. Utenom turistsesongen er det tømmerfløting på Norsjø-Skienkanalen.

Det «Gamle» Båtsportkartet

I 1985 ble det utgitt et båtsportkart over Telemarkskanalen. Kartet bestod av 6 blad + 1 presentasjonsblad. De 6 hovedkartene var i Målestokkene 1:20 000 – 1:50 000. Papirformatet var 50 x 60 cm. I 1987 hadde vi revisjon/nyopptrykk av kartet.

«Nytt» Båtsportkart

Hvorfor nytt kart.

I løpet av sommeren 1993 ble kartet utsolgt. Trafikken på Telemarkskanalen har økt hvert eneste år. Prognosene sier at dette vil fortsette. Etterspørselen etter båtsportkartet har også vært stort.

Hvorfor ikke opptrykk av det gamle.

Kartgrunnlaget på det «gamle» båtsportkartet er gammelt, og ved ev. opptrykk måtte man inn med en utstrakt redigering. Dette er en omstendelig og dyr prosess. Vi ønsket å bruke digitalt kartgrunnlag i framstillingen av det nye kartet, for derved å stå mye friere hva angår målestokk, kartbladformat, valg av tema osv. Ajourføring og en eventuelt nyopptrykking av kartet vil også være enklere. Videre gjør digitalt grunnlag det lettere å lage temakart oppover kanalen.

Hvordan ser det nye kartet ut.

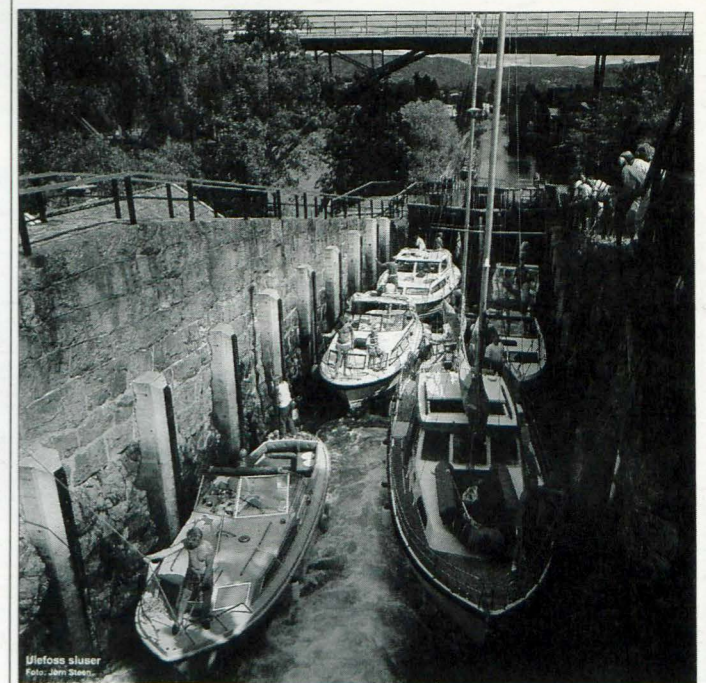
Det er kommet kritikk på at kartbladformatet på det gamle kartet var for stort. De nye kartplatene har fått formatet (36 x 47 cm). Dette er samme formatet som Sjøkartverket's kart. Alle kartene har utsnitt i større målestokker over tettsteder, sluser og trange elvepartier. Kartet består av 9 blad + 1 presentasjonsblad. Til sesongen 1994 er vi ferdig med 5 blad + presentasjonsbladet.

Finansiering.

Statlige, fylkeskommunale og kommunale etater. Statens Kartverk-Telemark, Fylkesmannens miljøvernadv., Telemark fylkeskommune, Kanalkontoret, Porsgrunn kommu-

Båtsportkart
for
TELEMARKSKANALEN

TELEMARKSKANALEN
STATENS KARTVERK
TELEMARK



ne, Skien kommune, Nome kommune, Sauherad kommune, Notodden kommune, Bø kommune, Kviteseid kommune og Tokke kommune.

Ca. halvparten av finansieringen kommer fra forskjellige offentlige parter. Den andre halvparten kommer som inntekter ved salg og inntekter fra private annonsører.

OBS!

De fire siste bladene 6-9 vil være ferdig til sesongstart 1995.

Ring eller skriv til:

Statens kartverk Telemark
Postboks 286, 3701 Skien
Tlf.: 35 52 50 60, fax: 35 52 50 63.

Bestilling av kartblad 6-9 kr. 90,-,
Komplett mappe kr. 250,-.

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

Navn

Adr.

Postnr./sted