

SLUSE



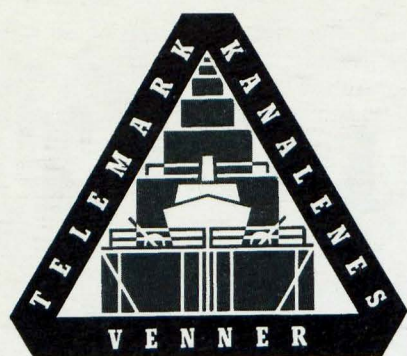
GLØTT

MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENES VENNER

NR. 1 – 1995
11. ÅRGANG



Prestisjetung utmerkelse til Telemarskanalen
se side 8



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,	
Tore Kvaale.....	35 94 22 10

I REDAKSJONEN	
Per Svein Bratsberg.....	35 52 31 57

Foreningens adresse:
Telemarkkanalenes Venner
Postboks 372 Sentrum
3701 SKIEN

GS-banken bankgiro: 2610.22.15256

Postgiro: 0807 2100949

Forsidefoto:
Fra flommen i 1927, Hjellevrygga,
Skien.

1. side etter ide av Kjell Dahl.

Trykk: Oluf Rasmussen A/S, Skien.

Årsmøte

Det innkalles til årsmøte i Telemarkkanalenes Venner

torsdag 9. mars kl.19.00.

Sted: «Lille Ulefos Gjestegaard», Ulefoss



ANNO 1814 - HERSKAPELIG ATMOSFÆRE VED TELEMARKSKANALEN.

Dagsorden:

1. Valg av møteleder.
2. Årsmelding for 1994.
3. Regnskap for 1994.
4. Valg.
5. Arbeidsplan og budsjettforslag for 1995.
6. Kontingent.
7. Innkomne forslag.

Kanalprisen for 1994 vil bli utdelt på årsmøtet.

Program for årsmøtet:

Tokke Samfloting:
Videofilm fra de siste fløtninger i Tokke-Vinjevasdraget
med bielver.

Årsmelding 1994 for Telemarkkanalenes Venner

1. Styret

Styret har i 1994 vært sammensatt slik:

Formann: Vidar Edvardsen
Styremedlemmer:
Brita Lodberg Holm
Olav S. Haugane
Toril Knapstad
Johannes Skarprud

Vararepresentanter:

Finn H. Skaardal
Lars Ø. Hoksrud

Sekretær/kasserer:

Marie Bergsli

1.1 Teknisk komité

Ansvarlig i teknisk komité Tore Kvaale har møtt jevnlig i styremøtene for teknisk komité.

1.2 Redaksjonen for «Slusegløtt»

Per Svein Bratsberg møter fast i styremøtene. «Slusegløtt» er utkommet med 2 nummer i 1994.

1.3 Virksomheten i styret

Styret har hatt 5 styremøter siden forrige årsmøte. Vi får fortsatt holde møtene i lokalene i Reiselivets Hus i N. Hjellegate 18 i Skien. To av årets styremøter har vært holdt annet sted; hjemme hos Brita på Ulefoss og på Ulefoss Vertshus i forbindelse med et foredrag om kanalen.

De viktigste sakene styret har arbeidet med i 1994 er omtalt under pkt 3.

1.4 Tilskudd

Fra Telemark Fylkeskommune har vi fått kr. 3.000,- i drifts- og administrasjonstilskudd for 1994. Fylkeskommunen gjennomførte i 1994 en revisjon av opplegget for tildeling av midler og ønsket i den anledning innspill fra organisasjonene. Vår forening ga uttrykk for at et alternativ til dagens ordning er å øke den økonomiske støtten til prosjekter og vi la vekt på at det blir innarbeidet rutiner for dette,

dvs. å ha en fast, årlig dato for søknad om midler. Vi har foreløpig ikke mottatt noen tilbakemeldinger fra Fylkeskommunen vedr. evt. forandringer i dagens tilskuddsordninger. Fra Kanalavdelingen hos Statens Vegvesen har vi fått en økonomisk støtte på kr. 5.000,- til belysningen på Hjellevrygga.

1.5 Gaver

Det er mottatt kr. 6.000,- i gave fra GS-Banken i Skien og kr. 1.000,- fra Holla Sparebank på Ulefoss.

1.6 Aksjer

1 stk aksje i Skien-Telemarkens Dampskibsaksjeselskab, verdi kr. 0,-.

1 stk aksje i Turist-Trafikk Dalen A/S, verdi kr. 1.000,-.

1.7 Frimerker

Verdien på restbeholdningen (Victoriamerker a kr. 1,30) er kr. 595,40.

1.8 Andeler

5 andeler a kr. 200,- i Slepebåten Eriks venner, bokført verdi kr. 0,-. 1 andel a kr. 1.000,- i Telemarkreiser a.l., bokført verdi kr. 0,-.

I begge selskapene/foreningene betaler vi en årlig medlemskontingent; kr. 200,- til Eriks Venner og kr. 750,- til Telemark Reiselivsråd (som medlem i Telemarkreiser).

2. Medlemmer

Siste oversikt over medlemstallet viser:

Privatmedlemmer	372
Bedrifter/organisasjoner/kommuner	32
Totalt	403

Foreningen har i 1994 gjennomført en postal vervekampanje i Nome,

Kviteseid og Tokke kommuner. Dette resulterte i ca 40 nye medlemmer. For å opprettholde medlemstallet er det svært viktig med regelmessige vervetiltak, da det hvert år er frafall på ca 20 - 30 medlemmer. Det er planlagt nye vervetiltak i 1995.

2.1 Arrangementer for medlemmene

Det har i 1994 vært gjennomført to arrangementer for medlemmene.

Mandag 20. juni inviterte TKV i samarbeid med Turist-Trafikk Dalen til en 4 timers kanaltur med M/S «Henrik Ibsen» fra Skien til Norsjø. Dette ble et meget vellykket arrangement, ikke minst takket være det flotte været og formann Vidar Edvardsen, som guidet på turet. Det deltok 89 medlemmer fra TKV og i tillegg deltok det ca 50 personer fra teknisk sektor i Skien kommune. Alle barn fikk et flott diplom, som bevis på at man hadde vært på kanaltur.

Torsdag 8. desember ble det i samarbeid med Fortidsminneforeningen og Telemark Historielag arrangert et julemøte i restaurant «Johnsegaarden» på Stathelle. Kristian Amlie orienterte om bygningene «Johnsegaarden» og det var musikalt innslag ved Bamble Vise-gruppe.

2.2. Medlemskontingent

Medlemskontingenten har i 1994 vært kr. 100,- for private medlemmer og kr. 500,- for bedrifter, organisasjoner og kommuner.

3. Viktige styresaker i 1994

3.1 » Mudder'n»

Restaureringen av «Mudder'n» er nå avsluttet for TKV's vedkommende. Alt arbeide vedr. vinterla-

gringskonstruksjonen er nå avsluttet og «Mudder'n» ligger nå i vinterlagring ved Lunde overkanal.

Reidar Jenssen har i løpet av året sluttført sitt arbeid med restaurering av den gamle ovnen som har stått ombord.

Tore Kvaale har utarbeidet en «bruksanvisning for fremtidig vedlikehold, drift og tilsyn. Han har i tillegg hatt møte med de personer i Nome kommune som skal ha det fremtidige ansvar for vedlikehold og drift av maskinen.

Formannen har tatt initiativ og deltatt i flere møter med Nome kommune i løpet av det siste året, med tanke på å få avsluttet vår forenings engasjement med «Mudder'n».

TKV har nå overdratt «Mudder'n» til Nome kommune, vederlagsfritt og slik den ligger fortøyd ved Lunde overkanal. Det er gjennom et gavebrev knyttet visse vilkår til overdragelsen bla. at det forutsettes av Mudder'n er registret som gjenstand under Nome kommunes kanalutstilling, at den skal brukes aktivt i markedsføringen av kanalen, at Nome kommune er ansvarlig for vedlikehold og at den ikke kan overdras eller selges til andre uten samtykke fra TKV.

TKV har fått muntlig tilsagn om at Nome kommune v/kultursjefen aksepterer gaven, men dette er foreløpig ikke skriftlig bekreftet.

3.2 Samlet plan for Telemarkskanalen

Telemark Fylkeskommune har i 1994 igangsatt sitt arbeid med utarbeidelse av en handlingsplan for kanalen. Arbeidet med handlingsplanen har vært en prioritert oppgave for vårt styre i 1994.

Det er kanalkoordinator Helle Stokke Gjerstad og konstituert kanalkoordinator Elisabeth Skjelbred (fra 01.12.94) som koordinerer arbeidet med handlingsplanen. Telemark Fylkeskommune har engasjert ekstern konsulentbistand fra Asplan Viak, til følgende hovedområder:

1. Drift, vedlikehold, økonomi og organisering av kanalen.
2. Markedsføring, produktutvikling og produktsammensetning
3. Kanalen som teknisk industrielt

kulturminne og verneobjekt
4. Det visuelle miljøet og lokalsamfunnet langs kanalen

Brita Lodberg Holm er engasjert av Asplan Viak til å arbeide med pkt. 4. I den grad det vil være behov for ytterligere innsats, vil TKV benytte de midler man har fått fra Haldor Viriks legat, kr. 25.000,-, til å forsterke denne delen av arbeidet.

Arbeidet er organisert med en styringsgruppe, en referansegruppe og kommunale arbeidsgrupper i kanal-kommunene.

Vidar Edvardsen og Marie Bergsli er medlemmer av referansegruppa, som er sammensatt av personer med spesielle fagkunnskaper. Denne gruppa har hatt 3 møter i 1994.

Handlingsplanen skal være ferdig til politisk behandling sommeren 1995.

3.3 Belysning på Hjellebrygga

Det er bestilt spotlights for belysning av ekspedisjonsbygget på Hjellebrygga. Selve ferdigstillingen vil skje innen utgangen av januar 1995. Vi har fått et tilskudd fra kanalavdelingen i Statens Vegvesen på kr. 5.000,-. Fra før disponerer vi et tilskudd på kr. 5.000,- fra Lullo og Ole Kikuts legat til anlegget.

4. Diverse saker

4.1 Kanalrådet

I henhold til vedtak i fylkestinget skal det minst 1 gang i året innkalles til møte i kanalrådet. Rådet er sammensatt av representanter for kanalkommunen, de viktigste brukerne og interessegrupper. Hensikten med rådet er «å fremme samarbeidet mellom dei mange som har interesser knytt til framtidig utvikling og drift av Telemarkskanalen». Formannen deltok for vår forening i kanalrådet 21.03.94. I kanalrådet ble det orientert om den økonomiske situasjonen, forventninger og utvikling. Formann i kanalstyret Jarle Helle la i sin oppsummering vekt på at det må legges langsiktige

planer for kanalen og at arbeidet med den kommende handlingsplanen må være grundig.

4.2 Lysbildeserie

Brita Lodberg Holm har fått oppdrag med å utarbeide et forslag til en annerledes lysbildeserie med tekster. Serien skal være en dokumentasjon og presentasjon av detaljer typiske for kanalen, gamle håndverkstradisjoner, arbeidsmetoder etc. Man har gått til innkjøp av endel slides med kanalmotiv, bl.a. fra Birger Bergland. Man tar sikte på at lysbildeserien skal være komplett i løpet av 1995.

4.3 Annen virksomhet

* Styret deltok på et foredrag i regi av Holla Historielag på Ulefoss Vertshus. Fylkesarkeolog Helge Braathen holdt et meget interessant foredrag om fornminner langs Telemarkskanalen.

* Formannen har utarbeidet tegninger for gjenoppføring av Brenne brygge i Valebø. Etter planen skal bygdelaget i Valebø oppføre bygningen på dugnad i 1995. Fylkesmannen i Telemark (miljøvern-avdelingen) har gitt tilskudd til oppføringen.

* Reidar Jenssen, tidligere styremedlem og ildsjel ved restaureringen av «Banegården» på Løveid, har sammen med sin kone Åse Bjerke Jenssen mottatt GS bankens kulturpris for 1994, bla. for sin innsats i Telemarkkanalenes Venner i en årrekke.

4.4 Kanalprisen

Kanalprisen 1993 ble tildelt eieren av slepebåten «Ørnen», Helge Øverbø. Han fikk prisen som er på kr. 5.000,- som inspirasjon til videre arbeid med restaureringen, sammen med diplom og blomster. Prisutdelingen fikk omtale i lokalpressen (TA og Varden) samt NRK Telemark.

Kanalprisen for 1994 vil bli utdelt på årsmøtet.

RESULTATREGNSKAP FOR 1994

DRIFTSINNTEKTER

Medlemskontingenter	49.800,00
Salg av bilder/trykksaker	395,00
Administrasjonstilskudd	3.000,00
Renteinntekter	4.918,88
Gave fra GS-banken	6.000,00
Gave Holla Sparebank	1.000,00
Andel av belysning Hjellebrygga fra Statens Vegvesen	5.000,00
Ovrskudd medlemstur	2.185,00

TOTALE DRIFTSINNTEKTER..... 72.298,88

DRIFTSUTGIFTER

«Slusegløtt».....	18.788,00
Kanalprisen	5.000,00
Kontor/administrasjon	22.260,55
Styre-/medlemsmøte	1.798,50
Medlemskap	850,00
Muddern, vinterlagring ²⁾	42.406,50
Vervekampanje.....	9.663,00

TOTALE DRIFTSUTGIFTER 100.766,55
DRIFTSUNDERSKUDD (1) 28.467,67

Balanse pr. 31.12.94

EIENDELER

Kasse	3,55
Postgiro	13.861,60
GS-banken 2610.22.15256	7.444,63
GS-banken 2610.50.28082	99.847,47
Frimerkebeholdning	595,40
Aksjer ³⁾	1.000,00

SUM EIENDELER..... 122.752,65

GJELD OG EGENKAPITAL

Egenkapital pr. 31.12.94	151.220,12
Årets underskudd ¹⁾	28.467,67

SUM GJELD OG EGENKAPITAL 122.752,65

NOTER TIL REGNSKAPET

¹⁾ Gavemidlene på 55.000,- som ble innteksført i 1993 er kun delvis utgiftsført i 1994, da prosjektene fortsatt ikke er avsluttet. Av det totale beløpet på kr. 55.000,- er kr. 15.000,- fra Nome kommune og kr. 10.000,- fra Eckbos legater brukt til opparbeidelse av vinterlagring for Mudder'n. Det reelle driftsunderskuddet er dermed kun på kr. 3.467,67. Det resterende beløpet, samt tilskuddet fra Statens Vegvesen på kr. 5.000,- er fortsatt øremerket prosjekter (belysning på Hjellebrygga og Handlingsplan for kanalen) som vil bli avsluttet i 1995.

²⁾ Dette er finansiert av Nome kommune med kr. 15.000,- av Eckbos legater med kr. 10.000,- og det resterende beløp over TKV's eget budsjett.

³⁾ Aksjer: 1 stk aksje i Skien-Telemarkens Dampskipsaksjeselskap bokført verdi kr. 0,-.
1 stk. aksje i Turist-Trafikk Dalen a/s bokført verdi kr.1.000,-

Skien 31. desember 1994
25. januar 1995

Regnskapet revidert og funnet i orden.
Sigurd Bergsli.
Revisor.

Budsjettforslag for 1995

Inntekter

Overført fra 1993:	
Lullo og Ole Kikuts legat	5.000,-
Haldor Viriks lagat	25.000,-
Overført fra 1994:	
Statens vegvesen.....	5.000,-
Renteinntekter	4.000,-
Medlemskontingent	50.000,-
Adm.tilskudd	5.000,-
Gaver	3.000,-
Salg av trykksaker.....	500,-
Underskudd.....	4.500,00

102.000,-

Utgifter

Belysning Hjellebrygga	15.000,-
Arbeid med Handlingsplan	25.000,-
Slusegløtt	22.000,-
Lysbildeserie	5.000,-
Kanalpris	5.000,-
Kontor/administrasjon.....	20.000,-
Bortsatt arbeid	5.000,-
Styremøter/medlemsmøter.....	5.000,-

102.000,-

VALGKOMITEEN'S FORSLAG

De 2 styremedlemmene velges for 2 år og varamedlemmene velges for 1 år av gangen.

Følgende personer er på valg:

Valgkomiteén's forslag:

Styremedlem styremedlem	Torill Knapstad Olav Haugane	Styremedlem styremedlem	Torill Knapstad Merete Moe
Varamedlem til styret varamedlem til styret	Finn H. Skaardal Lars Hoksrud	Varamedlem til styret varamedlem til styret	Johan Rye-Holmboe Borghild Stahl
Revisor:	Sigurd Bergsli	Revisor:	Sigurd Bergsli
Forslag til valgkomitée:			
Gisle Kavli	Per Bjørn Solvang	Finn Skaardal	
	Gisle Kavli	Per Bjørn Solvang Valgkomitéen	Geir Haatveit

5. Arbeidsprogram 1995

- | | |
|---|--|
| 5.1 Delta i prosjektet «Handlingsplan for Telemarkskanalen» | 5.4 Belysningen på Hjellebrygge, ferdigstillelse |
| 5.2 Arrangement for medlemmene | 5.5. Mudder'n; avslutte forhandlinger med Nome kommune vedr. eierforholdet |
| 5.3 Lysbilserieserie | 5.6 Vippebru v/ Eidsfoss overkanal |
| | 5.7 Vervekampanje |

Ovnen til Mudder'n ferdig restaurert

Da styret drøftet restaureringen av lekeren, var det enighet om at det også burde undersøkes om den gamle ovnen som sto i kahytten kunne settes i stand.

Ovnen hadde i første omgang havnet på skraphaugen som et rustent vrak. Nå ble den gjort ren, og den viste seg å være adskillig bedre enn først antatt.

Det er en koiiovn med to kokehull fra Ulefos Jernværk. Med noe sakkyn-dig hjelp er den nå satt så å si i full stand.

Det eneste som mangler er et sett ringer med diameter 29,5 cm.

Kan noen hjelpe oss med det?



Markedsaktivitetene 1995:

Reiselivsmessen ble gjennomført 12.–15. januar 1995. I år var messearrangementet for Telemark et samarbeid mellom Telemark Sommarland og Telemarkreiser. Telemark Sommarland feirer som kjent sitt 10-års jubileum i år, og de ønsket å markere dette på reiselivsmessen. Hytten som i flere år har vært det sentrale elementet på Telemarksstanden, var i år byttet ut med opplegg som var regissert av Telemark Sommarland. Telemarkskanalen hadde stand sammen med Nome kommune.

Inntrykket vi hadde, var at de aller fleste var fornøyd både med arrangementet på Telemarksstanden og publikumstilslutningen. Tryllekunstneren/klovnen Melvin Tix hadde til faste tider underholdningsinnslag for barna på en liten scene på standen, og samlet mye folk. Mens barna storkoste seg under forestillingen, ble foreldrene informert om Telemark «der ferie er ferie».

Etter at tilbud om besøk med lysbilde- og videovisning var sendt til mer enn 200 båtforeninger, har responsen til nå

(som ventet) vært relativt liten. Til nå er kommet henvendelser om slik besøk fra

båtforeninger i Stathelle, Langesund (2 foreninger), Eidanger, Moss og Tønsberg. Noen har allerede fått besøk, mens andre har års- eller medlemsmøte noe senere på vinteren.

I de båtforeninger vi besøker, er interessen for Kanalen stor, og det er alltid nyttig å komme i dialog og nærkontakt med båtfolket.

Virksomheten ute på sluseanleggene.

I Bandakkanalen har det i høst vært drevet vedlikeholdsarbeider. Bl.a. har det blitt skiftet ut portbeskyttere og fendere i Vrangfoss. Videre arbeides det på saga ved Vrangfoss med tilskjøring/høvling av portstokker til ny port på Ulefoss. Noe av tiden har også vært benyttet til fullføring av oppussing/utbedring av spise/hvileforholdene for betjeningen i Vrangfoss.

I Norsjø-Skienkanalen foregår foreløpig endel tømmerlusing. Etter en betydelig nedgang i tømmerlusingen i 1994, ser det nå ut til at dette tar seg opp igjen i 1995. Tømmerlusingen

vil fortsette utover vinteren så lenge det ikke lar seg hindre av isforholdene.

Justerte åpningstider i 1995-sesongen.

Åpningstidene for 1995-sesongen er forlengst fastlagt. Den eneste endringen er at åpningstiden fra morgenen av er kuttet noe. Tidligere åpnet slusene kl. 8.00, mens de nå åpner kl. 9.00 alle ukedagene. Dette betyr at vi teoretisk får en noe mindre kapasitet mht. antall fritidsbåter. Det har imidlertid vist seg vanskelig å utnytte den første timen om morgenen fordi det er liten trafikk så tidlig. I praksis vil derfor denne reduksjonen av åpningstiden få meget liten negativ virkning.

Uendrede priser for fritidsbåttrafikken i 1995.

Fylkeskommunen har vedtatt å holde prisnivået i 1994-sesongen også i 1995. Prisene for slusing Skien-Dalen og retur vil dermed være kr 900,-. Tilsvarende Skien - Notodden - retur kr 300,-.

FRA LØVEIDKANALENS ANLEGGSHISTORIE III

220 tommer pr. dag i minering

Av Tor Kjetil Gardåsen

Anlegget av Løveidkanalen omkring 1860 ble drevet frem «ualminnelig hurtig», står det å lese i rapporten om anlegget, som vi har sett på i de to foregående numrene av «Slusegløtt». I desember 1860 gikk arbeidet svært raskt, årstiden tatt i betraktning. Om kvelden ble det arbeidet dels ved fakkellys. I begynnelsen av måneden ble all jord bragt ut av kanalen, og på grunn av kulden var den så hard at den kunne mineres som fast fjell. Sprengingen forgikk både i østre og vestre ende av kanalen, det ble murt og tømret porter og nisje, steinhuggerne arbeidet på uthugging av slusenisjer, og smedene arbeidet med stålsetting av bor og bolter for nisjer og knekter. I februar 1861 berettes at tømmermennene arbeidet med bl. a. til-

hugging av friholderstokker. To mann hugget og høvlet på akkord 2 stokker pr. dag på 10 timer. Plankene til sluseportenes kledning ble høvlet og pløyet av en tømmermann som klarte 7 planker pr. dag à 9 timer.

Framdriften av mineringen var slik at en regnet med at et minererlag kunne slå 220 tommer (ca. 5,50 m) gjennomsnittlig pr dag. Materialet ble kjørt ut på traller på jernbane. Det ble arbeidet 5/4 dag, dvs. til kl 8 om kvelden.

Februar 1861 var en meget våt måned, og vannet skapte problemer for framdriften av sprengningen, særlig under 40 fots koten. Vannet ble ledet ned i nederste slusekammer, der det ble pumpet ut ved hjelp av en dampmaskin, som en tid var i gang dag og natt. I en fordypning i kanalens vestre ende var et par mann nesten hver dag beskjeftiget med å øse ut vann som stadig strømmet inn. I mars 1861 berettes at vannet var meget til hindring, og 3 - 4 mann var da natt og dag beskjeftiget med vannøsing.

Telemarkskanalen har blitt tildelt Europa Nostras høyeste utmerkelse for bevaring og restaurering. Medaljen er tildelt for "den vellykkede restaureringen av kanalen, omgivelsene og passasjerbåtene og vil sikre bruk av kanalen til glede for kommende generasjoner."

Telemarkskanalen forbinder Skien og Porsgrunn med Dalen i Telemark. Da den var ferdig i 1892 ble den sett på som en av de mest oppsiktsvekkende av Europas vannveier. Den ble brukt både til tømmertransport og lokal rutetrafikk, og også til ren turisttrafikk. Etterhvert som landtransport overtok, mistet kanalen sin betydning som den viktigste ferdssåre på strekningen. Slusene og anlegget forfalt, og p.g.a. høye omkostninger til drift og vedlikehold, ble det foreslått at kanalen skulle stenges. Kanalen ble imidlertid ansett for å være et enestående teknisk og historisk kulturminne, og etter press fra både Riksantikvaren og den offentlige opinion ble det nedsatt en komité som skulle vurdere situasjonen. Det ble dannet en støtteforening for bevaring av kanalen, og med sterk innsats fra Telemark Fylkeskommune og frivillige ble hele kanalanlegget med sluser, damanlegg, brygger, tilhørende bygninger og båter restaurert for 130 millioner kroner. Det er Telemark Fylkeskommune som eier kanalen. Den er en av de mest besøkte turistattraksjoner i Telemark om sommeren, med totalt ca 100.000 besøkende, hvorav ca 45% reiser med passasjerbåt, 5% med egen båt og ca 50% opplever kanalen fra land.

Prestisjetung utmerkelse til Telemarkskanalen



Europa Nostra Prisen

Europa Nostra prisen ble innstiftet i 1978 for å gi anerkjennelse til prosjekter som gir et vesentlig bidrag til bevaring og styrking av Europas arkitektoniske og miljømessige kulturarv. Norge har bare ved to tidligere anledninger mottatt denne prestisjetunge utmerkelse: I 1984 for gjenoppbygging og restaurering av Militærhospitalet i Oslo og i 1991 for bevaring og restaurering av Tyholmen i Arendal.

Bedømmelsekomitéen under ledelse av Professor James Dunbar-Nasmith C.B.E., består av eksperter innen restaurering og bevaring, arkitekter og kunsthistorikere. Årlig utdeles æresmedaljer og diplomer og i år var det flere hundre prosjekter med i konkurransen om disse. Det ble i 1994 utdelt totalt 7 medaljer og 41 diplom.

Europa Nostra

Europa Nostra er en europeisk organisasjon med mer enn 200 frivillige bevaringsorganisasjoner, over 100 kommuner og en rekke universiteter som medlemmer, foruten mange individuelle medlemmer i hele Europa. Europa Nostra har konsultativ status ved både Europarådet og den Europeiske Union.

Formålet med Europa Nostra er å bevare og styrke den arkitektoniske og miljømessige kulturarv, oppmuntre til høy standard på arkitektur ved planlegging i byer og regioner over hele Europa og å forbedre miljøet generelt.

Tømmerfløting og tømmertrekking på Østlandet

Hvorfor ble det slutt og hvordan gikk det med båtene?

Hvordan ser folk flest på dette med tømmerfløting? Var det bare noe som foregikk i gamledager før tog og biler tok over og gjorde frakten billigere og mer effektiv? Myten er brukt så mye og så lenge at folk har en tendens til å tro på den, derfor er det moro å gå saken etter i sømmene. Da fløterne i Trysil la haken på nakken å gikk hjem en sommerdag i 1991 hevdet mange at den siste kommersielle elvefløting i Norden var over for godt. Men årsaken til nedleggelsen lå ikke i fraktutgiftene, der kunne ingen konkurrere med fløterne, men i lagringen. En trengte større lagerkapasitet siden alt tømmeret kom på en gang, med tog og bil ville det bli jevn tilgang hele året. Dessuten fikk man barken bedriften brukte til fyring, slik kunne de slippe utgifter til olje.

Andre vassdragene i vårt område med fløting var bl.a. Glomma med Mjøsa, Øyern og tilstøtende vann i Østerdalen.

Her fikk en fra 1950 til 1965 en stor oppblomstring med fornyelse av båtmaterialer. I 1949 kjøpte de inn to krigsbåter fra England, "Willy" og "Winnie", en gammel varpebåt, "Start" ble helt ombygget i 1950, og 10 år senere fikk den største av dem "Sævat" byttet både overbygg og motor. I mellomtiden, 1958, var importen fra England også ombygget.

Ved inngangen til 60-årene sto en toppmoderne tømmertrekkerflåte klar i Mjøsa. Det samme var tilfelle i Øyern, med den nybygde "Rauma", 1959, og stadige forbedringer av "Mørkfos". På Storsjøen i Rendalen og Osensjøen i Trysil fikk "Storsjø" og "Trysil Knut" dieselmotorer og nye overbygg i 1958. Lenger sør i Glomma kom den nybygde "Vister" i 1967.

Det var nå avisene begynte å skrive om nedleggelse av fløtingen. Bilfrakt kunne komme på tale, med nye og større maskiner på tremassefabrikken ville en forlange ferskt virke hele året, og da var fløtingen en saga blott. Andre mente frakting i vann var for gammeldags og for dyrt. Dermed måtte en regne på priser. Nå slo

Tømmertrekkere på museum. «Mørkfos» og «Rauma» på Fetsund.

Foto: Arve M. Nordsveen.



fløterne til, aldri er det trukket større tømmerlep gjennom Mjøsa. Sommeren 1964 ble det satt rekord 2 ganger den siste på 109162 stokker. I 1970 tok de anbud på frakt mellom Gjøvik og Lillehammer, prisen på slepingen lå langt under hva landveisfrakt ville koste.

Utover 70 tallet opprettes tømmerterminaler i Mjøsa. Hit kunne leverandørene komme med tømmeret, og deretter tok båtene over og slepet dit det skulle. Tømmermengdene steg, og alt så lyst ut. Hvordan kunne nedleggerne nå få siste sticket?

For Mjøsa henviste en til Tofte fabrikk, tømmeret skulle dit, og geografien tilsier at det går ingen elv fra Minnesund til Hurum.

En så på muligheten for lokal sleping i Mjøsa. Gjøvik Bruk kjøpte båten "Winnie", og planene var klare. Neste trekk var etableringen av Mjøsbruket på Biri. Det ble lagt på oversiden av riksvegen, og uten kontakt med Mjøsa. Eneste transportmulighet ble bil. Tømmerlageret fikk de ved siden av fabrikk, og vann til fukting måtte pumpes fra fjorden. Fløterne regnet nå på priser, drivstoffutgiftene steg med 600% i forholdet båt bil. Men dette var det ingen som hørte på. 19. juli 1980 gikk siste tømmerlepet gjennom Mjøsa. Hva med båtene? "Sævat" er privat turbåt i Mjøsa, og lite forandert. "Start" tilhører Toten Økomuseum og Mjøsamlagene. "Winnie" er også tur båt, men den er betydelig forandret. Derimot er "Willy" fortsatt slepebåt, den eies av Glomma og Lågens Brukseierforening og har senest

høsten 1994 vært i slepeoppdrag i forbindelse med mudring ved Lillehammer.

I Glomma overlevde tømmertransport i vann til 1985. Men i august dette året gikk det siste slepet. Man regnet og kalkulerte, og kom her som andre steder til at fløting var billigst, men hva med lagring og brekarse? Jo, i vannet knakk 1,5% av stokkene. Dessuten hadde de fått nye tremassemaskiner, disse skulle gå hele tiden, og trengte ferskt virke. Fløting er tross alt sesong betont, og mottakerne måtte lagre det de fikk. Dermed var det slutt.

Båten i Øyern, Østerdalen og Glomma er tatt godt vare på. "Trysil Knut" eies av Norsk Skogbruksmuseum, og inngår i et fløter museum på Søndre Osen. "Storsjø" er solgt til Mjøsa som privat turbåt. I Øyern er "Mørkfos" og "Rauma" en del av Fetsund Lensemuseums samlinger. "Vister" er solgt til Bamle som privat turbåt.

Drammens Vassdraget med bl.a. innsjøene Randsfjorden, Tyrifjorden, Sperilen og Krødern opplevde det samme som Glomma. Invisteringene var store på 50 og 60 tallet. Det begynte med "Greven" i Tyrifjorden i 1953, deretter "Rond" i Randsfjorden i 1955. "Norefjeld" i Krødern og "Bjønn" i Sperilen i 1961. Begge levert av Elvestad Verksted i Skien. Tilsist ble dampbåten "Trygve" i Randsfjorden fra 1868, bygget om til en moderne slepebåt med dieselmotor i 1962.

Slik var det ingen gammel og utslitt tømmerleperflåte som møtte nedleggelsteoretikerne når disse begynte og spekulere midt på 1960 tallet. En artikkel i Gjøvik avisen "Samhold/Velgeren" fra 5/6 1965, konkluderer med at elvefløtingen fra åsene og ned i Randsfjorden koste mindre enn det rentene av ett veganlegg for skogsbilger ville komme på, dessuten gikk tømmeret mye fortere i elva enn det kunne kjøres med bil.

Tre år senere selges de største båtene. "Trygve" skulle klare all sleping i Randsfjorden. 16. oktober 1970 leverte den sitt siste slep i Jevnaker. Denne høsten solgte en like godt alt båtmateriell i vassdraget og fløtingen var nedlagt.

Båtene er også i dette tilfelle i god forfatning. "Rond" og "Greven" er slepebåter på



Tømmertrekker i nye oppdrag, og i nye omgivelser. «Rond» i Hjørungavåg (1992).

Foto: Arve M. Nordsveen.



Tømmertrekker som turbåt. «Mette Meng» i Haldenvassdraget (1992). Foto: Harald Lorentzen

Sundmøre. "Bjønn" har tilhold hos et dykkerfirma i Svelvik, og "Norefjeld" er stasjonert i Soon. Mens "Trygve" fortsatt tøffer rundt i ferskvann. Den er privat turbåt på Randsfjorden.

Haldens vassdraget opplevde samme utvikling. Her kom fornyelsene med nybygde "Skulerud" i 1960, ombyggingen av "Mette Meng" i 1962 og nybygde "Ragnvald Bødtker" i 1964. Nedleggelsen fant sted i 1983. Etter at skogeierne noen år i forve-

gen ble pålagt å bygge skogsbilveger. Fløtingen skulle vekke, og uten disse investeringene måtte tømmeret bli hvor det var! De tre nevnte båtene ble med til slutt. "Mette Meng", som forøvrig har navn etter en mektig skogeierdame fra Halden, er turbåt på Halden-kanalen, "Ragnvald Bødtker" er slepebåt i Oslo under navnet "Sjøs-service" og "Skulerud" hører hjemme i Asker og bærer navnet "Kyane". Bare et sted i Norge slepes det fortsatt.



«Axel Borchgrevink». Foto: Arve M. Nordsveen.

Skien vassdragets Fellesfløtningsforening lever i beste velgående. Noe nedleggings-spøkelse svever heller ikke over båter og fløterhaker på de kanter, det er kanskje derfor de har gått fri for massemedia?

Tar en turen med "Victoria" eller "Henrik Ibsen" ser en slepene som ligger ved Hogg, disse skal lastes opp og sendes videre med bil. Siden de fredede sluseanleggene i Bandak egner seg dårlig til moderne tømmerfløting.

Derimot går tømmeret fortsatt gjennom Løveid og Skiens sluseanlegg. Avtakerne for tømmeret som fløtes i Telemark er Union i Skien og Borregaard - Vafoss A/S i Kragerø.

Båtene som sleper er "Axel Borchgrevink" bygget i 1903. Den fikk nytt overbygg og dieselmotor i 1954. Kollegaen heter "Triser", bygget i Nederland for 11 år siden og innkjøpt til Telemark i 1993.

To mindre båter "Ørna" og "Maar", begge fra midten av 1960 tallet, brukes bl.a i nærheten av slusene ved Unions fabrikk. En samlet Norsk Tømmertrekker flåte består altså i 1994 av fire slepere og noen varpebåter. Alle med adresse i Skien.

Arve M Nordsveen, Gjøvik

Kilder:
Fetsund Lensemuseums Arkiv
Elvestad Mek. Skien
Anders M Øen, Steinberg
Gisle Eilertsen A/S Harcid
Reni Brårud, Ørje
Harald Lorentzen, Nesodden
Skien Vassdragets-Fellesfløtningsforening, Skien
Diverse artikler fra avisene: Oppland Arbeiderblad, Gjøvik Samhold, Gjøvik, Romerikets Blad og Eidsvoll Blad

Nytt hefte fra Genius Forlag, Skien «Båtene i Halden-kanalen»

Heftet om «Båtene i Halden-kanalen» er nå kommet. Genius Forlag i Skien, som tidligere har gitt ut en rekke bøker om innenlands skipsfart i Telemark, har nå kommet ut med heftet «Båtene i Halden-kanalen».

Forfatteren er lokalhistorikeren Harald Lorentzen som siden 1981 har viet sin interesse for vår innsjøfart og skrevet 3 bøker om emnet. Dessuten har han skrevet bøkene «Fjordbåtenes Saga» og «I Oslofergenes øyrike». Han var også en av medforfatterne av boken «Rutebåtene på Telemark-kanalene».

Årets utgave er en hyllest til de små gamle tømmerleperne, til passasjererbåtene og minnene om vannveiens betydning for lokalsamfunnet.

Heftet er illustrert med en rekke bilder, og noen tegninger i riktig skala av båtene som gikk i Halden-vassdraget. Av innholdet ellers er det en meget fyldig «skipsliste» av 40 båter som forteller hver sin båts historie fra oppspanting til dens eventuelle opphør. For å få den riktige stemningen, har Harald Lorentzen fått en tidligere reisende til å skrive et eget kapittel om sin reise med toget «Tertitten» og dampbåten «Turisten».

Harald Lorentzen var også en av ildsjelene bak utstillingen «Vannveiene» som ble vist på Norsk Sjøfartsmuseum vinteren 1993.

ISBN 89-991292-7-3
«Båtene i Halden-kanalen»
Tekst: Harald Lorentzen
Utgiver: Genius Forlag, Lagmannslia Nord 51, 3715 Skien.
Tlf.: 35 52 31 57

Båtene i Halden-kanalen



UTGIVER: GENIUS FORLAG - 1994

Mange møtte fram til kanaltur'n 20. juni



Det var i underkant av 100 personer små som store som møtte fram til kanalturen som Telemarkkanalenes Venner (TKV) i samarbeid med Turist-trafikk Dalen arrangerte mandag 20. juni.

Båten vi for anledningen hadde chartet var M/S «Henrik Ibsen».

Turen startet fra Hjellebrygga, Skien og gikk opp til Norsjø hvor vi gikk forbi Mikaelshulen og innover mot Fjærekilen. På turen passerte vi også «Ørnen». Kanalprisvinneren for 1993 Helge Øvebø som er eier av «Ørnen» fortalte litt om båtens historikk og hva han selv hittil har gjort med båten.

Været hadde vi virkelig flaks med og selv om vi ikke var tilbake ved Hjellebrygga før kl. 22.30 tror TKV at det var turen vært.

Underveis passerte vi også «Mudder'n», bilde nede til høyre.



Slusene i Lindås

Mange kjenner til at det finnes sluser rundt om i Norges land, men det er mest ferskvann som renner gjennom kamrene. På Vestlandet har man dog flere slusesystemer i saltvann, i Slusegløtt har bl.a. slusene i Skjold blitt presentert tidligere.

I Lindås kommune ved Bergen ligger et annet slusesystem, som muliggjorde en ferdsel med rutebåt i nær innpå 80 år.

På 1870 tallet skjøt utviklingen med rutebåter i Nordhordland fart. Lindås kommune mente at også inn til dere måtte dette nye vidundet komme, men det var en hake ved planene, to strie strømmer Kjerringstrømmen og Skallestrømmen.

Her var strømmen stri og bare ved høyvann kunne båten ha mulighet til å passere. Det ble til at rutebåten lå på utsiden og ventet ved kaien, som betegnende nok fikk navnet «Pinebenken» til strømmen la seg.

Penger til sprenging av grunner i strømmen kom etter hvert og arbeidet gikk sin gang frem til 1889 da det var avsluttet. Dessverre viste det seg at strømmen ble enda striere enn før og nye planer måtte til. Nå kom sluseplanene inn i bildet. Arbeide med å lage sluser kom i gang i 1903 og etter fem års arbeid kunne Spjutø sluse i Skallestrømmen åpnes den 12 juni 1908.

Årene gikk og rutebåtene til Lindaas Masfjordens Dampskibsselskab dam-

pet inn og ut av slusen. Sakte men sikkert ble veinettet bygget ut, rutebilene tok over transporten av passasjerene og slusen ble mindre og mindre i bruk. Mot slutten av 1950-tallet ble sluseportene åpnet for siste gang, og i åpen stilling ble de festet. Forfallet gjorde sitt inntog med de gamle portene som engang var så viktige for bymann og bonde. Ennå kan man se restene etter en av Norges få saltvanns-sluser der vest i Lindås kommune.

Harald Lorentzen, Nesodden.

Gamle slepebåter i kanalen

Fra Kjell Malmgren i Skien har redaksjonen mottatt 2 bilder og noe stoff om 2 slepebåter som har gått i kanalen.

D/S «Fram», bygget 1871, er trolig den første spesialbygde isbryter/slepebåt som har brøytet is på Norsjø.

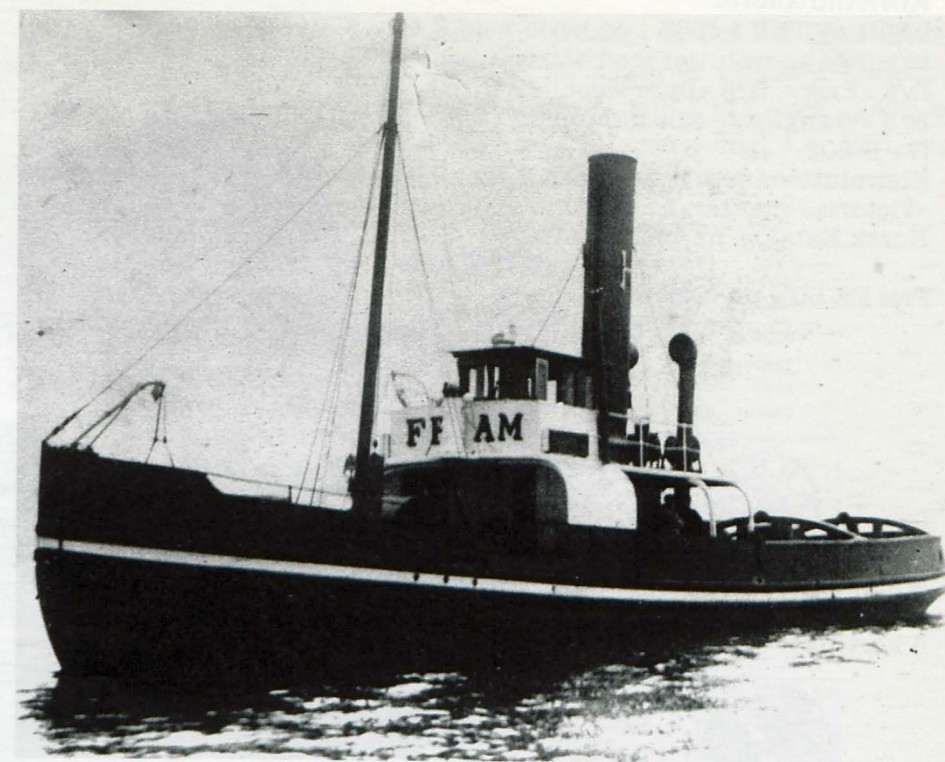
Skipet ble bygget for regning av Chr. Knudsen i Porsgrunn. Han var medlem av styret for D/S «Trafik» som gikk i rute Langesund-Skien. Dette skipet som var bygget i England i begynnelsen av 1850-årene som hjulbåt ble både gammel og sliten, så det ble bestemt at det skulle bygges en ny båt, men det anbudet som Chr. Knudsen hadde fått fra Aker mek. verksted på 8000 spesidaler mente de andre i styret var for mye for denne taubåten så Chr. Knudsen bygget båten for egen regning.

Den 9. mai 1881 var trolig første gang den var og brøt is på Norsjø, på grunn av at vinteren var hard det året måtte den bryte is fra Løveid til Ulefoss, og først 16. mai ble isen brutt opp fra Tangen til Heddal av D/S «Nordsjø». D/S «Fram» ble i 1880 overtatt av Langesundsfjordens Dampbuxerselskap sammen med tre andre slepebåter og med Gunnat Knudsen som disponent.

D/S «Fram» ble solgt til Fredrikstad i 1893 og ble hugget i Grimstad ca. 1955.

M/B «Toris» ble fotografert i Kristiansand for en del år siden uten å vite hva jeg tok bilde av. Bildet ble liggende i en del år før noe hendte. Først fikk jeg en tegning av M/B «Snøgg» som var bygget for Bandak-Norsjøkanalen i 1911, ved Porsgrund mek. verksted som bygge nr. 62.

Det er en ting som er litt merkelig i denne sammenheng, det er at når jeg spurte folk som jeg trodde hadde greie på det så fikk jeg til svar at denne lille båten ikke var bygget eller at den rett og slett ikke hadde eksistert alt etter som hvordan spørsmålet ble stillet og hvordan vedkommendes forhold var til båten.

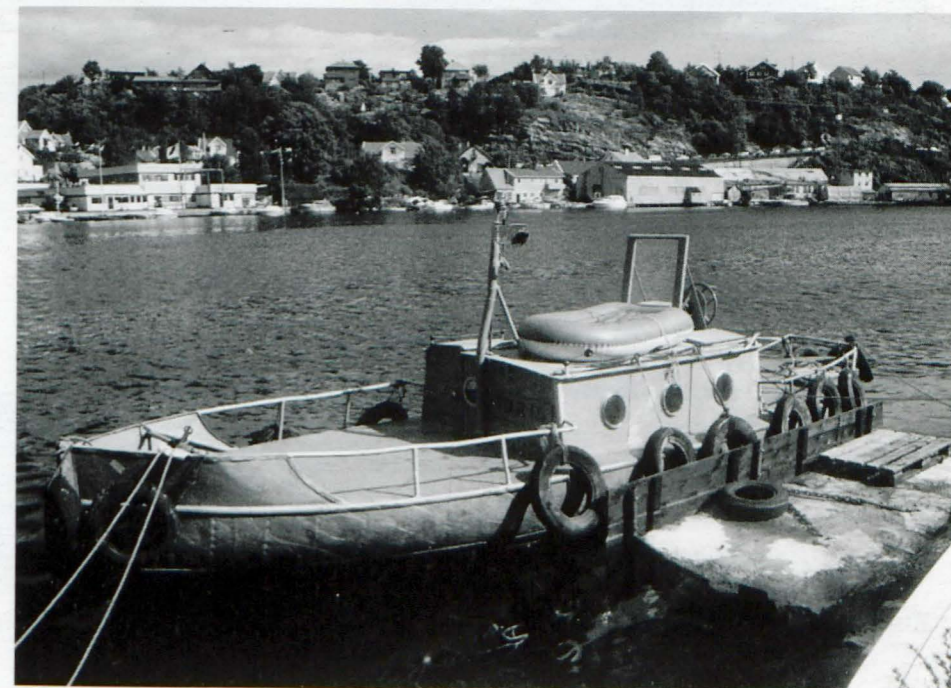


D/S «Fram», bygget 1871 på Aker for Chr. Knudsen, Porsgrunn.

Men alle problemer er til for å løses, en samtale jeg hadde med Birger Bastiansen ved Gruvemuseet i Åmdals verk gjorde at jeg koblet tegningen med fotografiet. Og i en samtale med Georg Hanes en gang fikk jeg rede på at «Snøgg» lå i opplag sammen med «Vrangoss» og at den ble solgt til Kristiansand i begynnelsen av 1950-årene,

samtidig som D/S «Vrangfoss» ble overtatt av Skien-Telemarken Dampskivsaktieselskab og bygget om til motordrift.

Båten ble bygget slik at den kunne trekke tømmerflåter i Vrangfoss uten at den behøvde å snu, den var utstyrt med slepekroker i begge ender.



M/B «Toris», ex «Snøgg» bygget ved Porsgrund mek.verk. bygge nr. 62. bygget 1871 på Aker for Chr. Knudsen, Porsgrunn.

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

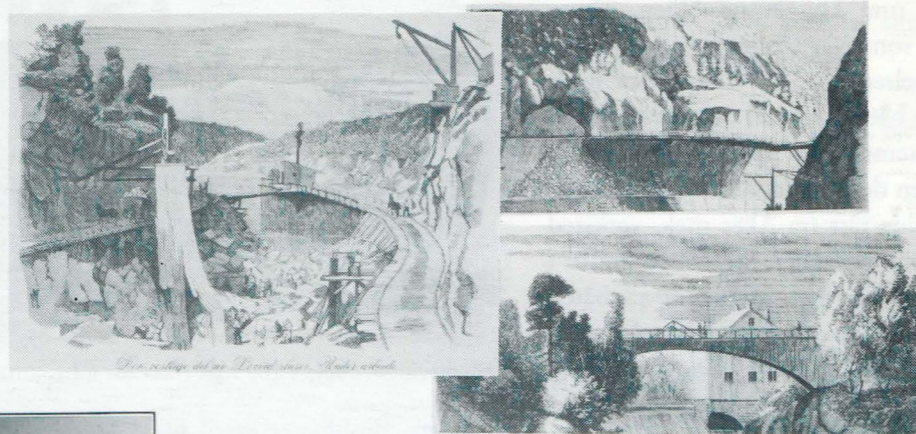
132/II

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 35 53 03 00. Etter kl. 17.00 35 52 30 65

Posten langs kanalvassdraget

I forrige nr. skrev vi om poststedene i Kviteseid kommune, men fikk ikke med Spjotsodd. Vi tar med dette nå. Spjotsodd ligger ved utløpet av Straumane og var tidligere ferjested. Ble opprettet som brevhus i 1900 og het da Spjotsod. Ble poståpneri i 1917 og skiftet navn til Spjotsodd, for så i 1921 å endre navnet til Spjotsodd. Nedlagt i 1963.

Mon tro om ikke navnet kommer av beliggenheten, der det ligger som en spydsodd mellom Sundskilen og Straumane.

SPJOTSODD

SPJOSOD OPPR. 01.09.1900 BRH
 ST. ENDR. 01.01.1917 PÅ
 SPJOTSODD N. ENDR. 01.10.1921 PÅ
 NEDLAGT 01.07.1963

DAMPSKIPSANLØPSTED - FERGESTED. 16 FAMILIER SOGNET TIL BREVHUSET I 1900.

07.07.07 - 03.08.11	24.01.22 - 21.12.22	02.04.24 - 7.11.53	17.10.55 - 03.01.63

SENDT FRA KRISTIANIA 30.08.1900

Straumane ja, det er «elva» som binder Kviteseid- og Bandak vatn. Oppe i, eller på Bandak er vi nå over i Tokke kommune.

Det første poststed vi kommer til er Bandakslid. Postsedet ligger på sydsiden omlag midt på Bandak. Dette hadde sin forløper fra Skafe/Eikeland. Dette ble nedlagt samtidig som Bandakslid ble opprettet i 1901. Endret navn til Bandakslid i 1921, og ble nedlagt 1.11. 1966.

BANDAKSLI

BANDAKSLID OPPR. 01.10.1901 PÅ
 BANDAKSLI N. ENDR. 01.10.1921 PÅ
 NEDLAGT 01.11.1966

P.Å. FLYTTET FRA EIKLAND I 1901

07.02.02 - 23.01.23	13.01.25 - 13.12.46	01.09.47 - 06.09.47	18.12.47 - 08.12.58

Nesten rett over, på nordsiden av Bandak, ligger Lårdal. Da det ble 1.7.1849 hrt poststedet Laurdal i Thelemarken. I 1883 skiftet navn til Laurdal, til Laardal i 1890, og endelig til Lårdal i ca. 1921. Ble nedlagt 1.4. 1991 etter 142 års drift.

LÅRDAL

LAURDAL I THELEMARKEN OPPR. 01.07.1849
 LAURDAL N. ENDR. 1883
 LAARDAL N. ENDR. 1890
 LÅRDAL N. ENDR. CA. 1921

16.05.55 - 09.01.66	28.05.61 - 28.11.69

SENDT FRA KRISTIANIA 07.02.1859 FÅTT STEMPEL 1883

09.12.15 - 10.07.27	27.07.10 -	04.02.28 - 04.05.53	08.03.51 - 22.05.51

FÅTT STEMPEL 1897

20.05.53 -	20.12.54 - 09.06.69	24.02.71 - 14.12.82	16.04.85 - I BRUK	29.04.81 - I BRUK

FÅTT STEMPEL 1969

LÅRDAL OG OMEGN TIL VINJE GRENSE

Poststemplene er hentet fra: Katalog over poststempler i Telemark. 386 s. Utgitt av Skien Filatelistklubb 1989.

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 40.000 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 Navn

Adr. Adr.

Postnr./sted Postnr./sted