

SLUSE

MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENES VENNER



GLØTT

NR. 2 - 1996
12. ÅRGANG



1. Turistsesongen 1996.

Det skulle vise seg at det ble nedgang i turisttrafikken på Telemarkskanalen i 1996. Nedgangen gjelder både passasjertrafikken og antallet fritidsbåter. Nedgangen i fritidsbåttrafikken i forhold til 1995 ble på 16 % - talt ved Ulefoss sluse. Hvis vi legger til grunn antall slusinger i Skien, blir nedgangen atskillig mindre. I nedre kanal del teller vi trafikken hele året, og bl.a. den økte tilstrømmingen til Bluesfestivalen på Notodden på vannveien, er med på stabilisere trafikken i nedre kanal del.

Etter at trafikken nå har gått ned hvert år etter 1993 - må denne nedgangen ha andre forklaringer enn været - som så ofte får skylda når vi leter etter forklaringer. I 1996 måtte Vêgvesenet pga. knappere bevilgninger fra Fylkeskommunen, kutte sommersesongen med 1 uke. Slike tiltak fører ansynligvis til negative virkninger for trafikkvolumet. I tillegg ser det ut til at det må satses mer midler på markedsføring. Ifølge de siste årenes markedsundersøkelser, er de som reiser på Kanalen meget godt fornøyde. Andelen av de som har vært på Kanaltur før med egen båt øker stadig, slik at det er en manglende "nyrekruttering" som gir trafikknedgangen. Derfor tror vi at manglende markedsføring kan være noe av årsaken til trafikknedgangen. I denne forbindelse kan det nevnes at Dalslandskanalen som er den kanal i Norden som er nærmest å sammenligne med, bruker etter det vi kjenner til, mer en 4-ganger så mye som Telemarkskanalen til markedsføring av fritidsbåttrafikken.

2. Avgiftsreduksjon for fritidsbåter i 1997.

Som ett tiltak for å stanse de siste års nedgang i trafikken - spesielt i øvre kanal del - har driftsstyret for Telemarkskanalen vedtatt at det skal gis en rabatt på kr 200,- til alle som kjøper tur-returbillett Skien - Høgga. Dette betyr at alle som kjøper tur-retur billett ved Skien eller Høgga sluser får hele turen for kr 700,- - mot normalt kr 900,-. Hvis noen velger å dele opp kanalturen - f.eks. å kjøpe billett opp til Norsjø - for

senere å løse ny billett ved Ulefoss for å reise til Dalen, vil turen samlet da koste kr 900,-. Prisen på kr 700,- er forøvrig lik den pris som ble fastsatt for jubileumssesongen 1992.

3. Produktutvikling/servicetilbud.

Forbedret serveringstilbud ved Lunde sluse.

Til sesongen 1996 stod Lunde Slusekro ferdig i ny utførelse. Serveringsstedet i den gamle pakkbu ble opprustet for 250-300.000 kr, og har medført en betydelig forbedring av serveringstilbudet ved Lunde. Pakkbua er innredet slik at det er mulig å sitte inne å spise for de som måtte ønske dette.

Handicapbrygge ved Kjeldal sluse. Ver. Kjeldal sluse ble det for 3 år siden bygget ny gjeste/ventebrygge i vika ovenfor slusen. I forbindelse med at Kjeldal Vandrerhjem (tidligere Kjeldal skole) nå har blitt tilrettelagt for handikappede, kom det forslag om å lage en brygge tilpasset bl.a. rullestolbrukere. Driveren av vandrerhjemmet driver kano/kajak/båttutleie, og etter at Fylkesmannen etter søknad stilte nødvendige midler til disposisjon, ble det bygget en handicapbrygge i forbindelse med nåværende brygge. Kanalens egne folk utførte arbeidene.

Brygga ble i høst testet av en handikappet kajakpadler, som uttalte seg positivt om bryggens utforming/konstruksjon. Med noen mindre justeringer, vil bryggen derfor være ferdig til bruk til neste sesong. I tiden framover vil dette nye tiltaket - som det er meget få av i landet - bli markedsført på ulike måter.

4. Større vedlikeholdsprosjekter høsten 1996/vinteren 1997.

Nytt tak på Tipp slusevokterbolig. Høsten 1996 ble det lagt nytt tak på Tipp slusevokterbolig ved Løveid. Taket var tekket med takstein, og gjennom flere år har det vært problemer med lekkasjer. Arbeidet ble utført av egne

mannskaper, og taket er nå belagt med takstenplater.

Opprustning av Øvre Vrangfoss slusevokterbolig.

Det kom på slutten av sommeren

1996 henvendelse om leie av Øvre Vrangfoss slusevokterbolig til boligformål. De siste årene har boligen stått tom bortsett fra i mindre grad å ha vært utleid til turister for kortere perioder. Boligen og området rundt har som følge av dette vært gjenstand for et visst forfall. Etter at henvendelsen om leie av boligen til boligformål kom, ble det etter drøftinger med den aktuelle leietaker og Fylkeskommunen/Statens Vegvesen, besluttet å inngå avtale om utleie av boligen til boligformål. En forutsetning for dette var at boligen ble rustet noe opp, bl.a. måtte det installeres vannklosett.

Vannklosettet er nå installert (lukket system med tank), boligen er delvis malt utvendig, nye takrenner er skiftet osv. Ikke minst har det som en "bivirkning" av nedgraving av tett tank blir foretatt en viss opprustning/opprydding av utearealet samt utbedring av veien bort til boligen.

Vi mener at dette som nå er gjennomført generelt har gitt området et "løft", og regner med at det også i årene framover vil forbli i en bedre forfatning i og med at det nå vil være fastboende i huset året rundt.

Opprustning av steinbrygge nedstrøms Eidsfoss sluse.

Nedenfor Eidsfoss sluse på høyre side sett ovenfra er det en gammel steinmur/brygge. Den sydligste den av brygga/muren er nå sterkt medtatt, og må repareres før skadene blir enda større. Det antas at rotasjon av vannet som kommer ut fra kraftstasjonen samt generell slitasje som følge av trafikken av de større båtene på kanalen er årsakene til bryggens dårlige tilstand. Samtidig med reparasjonen av brygga vil området ved brygga generelt bli noe pusset opp bl.a. ved tilførsel av jordmasser. Arbeidet beregnes utført innen sesongstart i 1997.

Utskifting av portpar i Vrangfoss sluser.

I løpet av vinteren 1996/97 er planlagt skiftet ut et portpar i Vrangfoss sluser. "Granporten" - dvs. 4 portpar nedenfor står nå for tur til å bli skiftet ut.

Kanalprisvinneren i 1996

Birger Bergland – Bandak-kanalens maler

Birger Bergland har i en rekke store, fine malerier gjort sin arbeidsplass, Bandak-Norsjø-kanalens sluser og landskap kjent. Han har malt de over hundre år gamle gråsteinsmurene og gjort ikke bare dagens opplevelse av det som faktisk er et arbeidende samferdselsmuseum synlig, men også historien bak det levende. Han har funnet skjønnheten i kanalmiljøet, skumspøyten fra elva når den velter seg gjennom nålene i de gamle dammene - og han har fanget inn solstrefet på slusekamrenes vegger. Alt med en realisme forenet med hans store forkjærlighet for det klenodium som kanalen er - ikke bare for fremmede som opplever den en sommerdag, men like meget for bygdefolk.

Å satse helt på kunsten, syns han er for dristig. Men helt fra ungdommen har slusene og kanalen vært hans arbeidsplass. Til å begynne med på deltid, og nå som sluseformann og kanalvokter.

Birger er vokst opp på Kåsa slektsgården som ligger like ved Vrangfoss, Bandak-kanalens perle. Han er et fâmælt mann som holder seg til realiteter. Og han har alltid

holdt seg beskjedent et godt stykke unna rampelyset. Egentlig begynte han ikke å male før han hadde fylt tyve år. I årenes løp har han levert flere store bilder fra kanalen og arbeidslivet der, bilder som i dag er å finne bl.a. i bankene i Holla og Lunde.

Nå skal han ikke påklistres etiketten «kanalmaler», selv om det skinner tydelig gjennom i hans produksjon at kanalen og landskapet omkring den er kjære motiver. Han har et videre motivvalg fra arbeidsliv og hvile. Smeden Arnt Fahre f.eks. har han malt i arbeid ved hans gloende esse. Likedan har han laget flere meget gode barnebilder.

Oljemaling er hans område. Ingen eksperimentering med andre teknikker. Med farver og pensel får han sagt det meste om sine motiver. Men bak dette finner vi en mann som er meget allsidig. Foto-grafering er en av hans hobbyer. Rosemaling en annen. Likedan skjærer han i tre, snekrer og bygger. Barndomshjemmet har han forlatt og flyttet til Lunde der han har bygd seg et originalt hus med plass for sine mange virksomheter.

Vekselvirkningen mellom det

daglige arbeid i skog og mark og på kanalen, før han ble heltidsansatt, har på mange måter vært en uundværlig del av hans kunstneriske virksomhet. På den annen side føler han det slik at arbeidet med bildene må være lystbetont. Han isolerer seg ikke, men følger godt med i utstillinger av andre malere - og gjennom bøker og blad også verdenskunsten.

Maleriene fra kanalen er preget av stor nøyaktighet - og man ser at her har en mann som kjenner motivenes mange nyanser og detaljer ført penselen med sikre strøk.

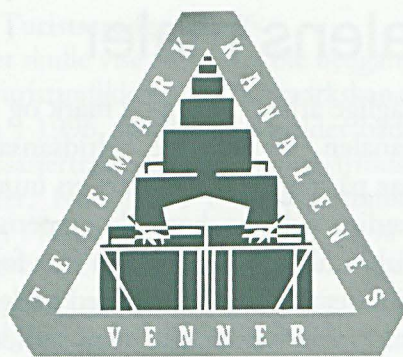
Birger Bergland har gjennom sine bilder bevart minnene om arbeid og mennesker ved de gamle nåledammene for etterslekten. En kulturinnsats utført i det stille - og som burde komme et større publikum til gode. Hva med en utstilling av Berglands bilder? Det ville bli til glede for bygdefolk, turister, kanalvenner og andre som har gleden av å vandre i Birger Berglands motivverden.

Gerhard Hedlund.



Birger Bergland ble på årsmøtet til Telemarkkanalenes Venner overrakt kanalprisen for 1995 av formannen Vidar Edvardsen.

Foto: Frank Chr. Kvisgaard, Varden.



TELEMARKKANALENES VENNER

Hvem sitter i styret og komiteer?

STYRET	Telefon:
Gisle Kavli, formann	35 53 64 35
Merete Moe	35 94 50 02
Torill Knapstad	35 94 56 45
Johannes Skarprud	35 05 35 73
Vidar Edvardsen	35 94 54 81

VARAMENN

Johan Rye-Holmboe	35 50 22 37
Brita Lodberg Holm	35 94 54 81

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 storflommen i 1927.
Båten er bundet i dørklinken til
Bjellands kolonial, på Lanna.

1. side etter ide av Kjell Dahl.

Grafisk tilrettelegging: Genius Forlag, Skien.

Trykk: Oluf Rasmussen A/S, Skien.

Formannen har ordet:

Telemarkkanalen etter 100-årsjubileet og Europa Nostra - en tid for samordning og ny-tenkning?

Telemarkkanalen fikk i 1995 Europa Nostras høyeste medalje og anerkjennelse som kultur- og turistattraksjon, knappe tre år etter det store kanaljubileet. Prisen var også en anerkjennelse til alle gode krefter som i årevis har bidratt til at Telemarkkanalen, 100 år etter byggingen, fremstår blant Norges fremste kulturminner og turistattraksjoner.

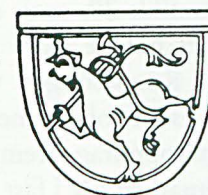
Dette faktum forplikter alle som på en eller annen måte har et ansvar, lite eller stort, for utviklingen av Telemarkskanalen. Dernest forpliktes kommunene og innbyggerne langs kanalen til å ta vare på og utvikle vår unike kultur og natur-attraksjon. Reiselivet og de frivillige organisasjonene, skolene og barnehagene, små og store kanalvenner og ildsjeler, ja alle i Telemark må hegne om og ta sin del av ansvaret for Telemarkskanalen.

Men først og fremst må eieren av Telemarkskanalen, Telemark fylkeskommune kjenne sitt ansvar og sine forpliktelser. Uten at eieren av Telemarkskanalen samordner sin forvaltning og ansvar for kanalen på en bedre og mer hensiktsmessig måte, tror jeg heller ikke at kommunene, næringslivet og befolkningen forøvrig vil kunne yte sitt beste. I dag ligger totalansvaret for forvaltning og drift av Telemarkskanalen hos fylkeskommunen, mens den praktiske gjennomføringen er fordelt på flere instanser. Statens vegvesen har med den tekniske og praktiske drift å gjøre. Telemarkreiser sørger for markedsføringen mens fylkeskonservatoren og kommunene har ansvar for kulturvernet. Til slutt har fylkeskommunen ved kanalkoordinatoren ansvar for samordningen: Hvilken samordning?

Det har gått noen år etter omorganiseringen av kanalen og de ulike forvaltningsnivåene har gjort seg sine erfaringer. Fylkeskommunen har endog brukt et større beløp på å utvikle en handlingsplan for kanalen som ennå ikke har kommet ut av arkivskuffen. Med all respekt for de instanser som er nevnt ovenfor og for de intensjoner man har hatt: Er det ikke nå på tide å stille spørsmålet om dette er godt nok? Som frivillig kanalentusiast og vaktbikkje for Telemarkskanalen tror jeg nå tiden er inne for å reise noen viktige problemstillinger: Hvem hos kanaleieren Telemark fylkeskommune har egentlig ansvaret for å fullføre overdragelsen av brygger og kanalbygninger til kommunene? Hvem skal ta ansvaret for å ta vare på hus og anlegg som står for fall? Er det eieren/fylkeskommunen, kommunene, privatpersoner eller frivillige lag og organisasjoner? Hvem tar tak i handlingsplanen for Telemarkskanalen og gjør sitt til at fylkeskommunen får en plan å arbeide etter? Regionaletaten, det nye kanalstyret eller fylkestinget? Hvem skal sørge for en bedre samordning av kultur- og natur-vernet langs kanalen? Fylkeskommunen eller kommunene hver for seg eller i fellesskap? Hvem sørger for at det blir utarbeidet en estetisk plan eller veileder som kan gi gode retningslinjer for utforming av uterom, ombygging av bygninger, utforming av skilter, parkeringsplasser, rasteplasser, belysning osv? Eller en kan sette spørsmålstillingen på spissen: Hvem tar på seg ansvaret for ikke å ta vare på Kanalen godt nok?

Mye er gjort for Telemarkskanalen de siste 10 -15 årene. Uten ildsjeler, kloke forvaltere og modige beslutningstakere har vi helt sikkert ikke fått hverken 100-årsjubileum eller Europa Nostra-pris. Noen vil hevde at vi ikke ville kommet særlig lang uten penger og at framtida avhenger av prioriteringer og bevilgninger. Selvsagt gjør det det. Men Telemarkkanalens framtid handler også om organisering, samarbeid og hvem som har ansvar for hva. For meg synes dette fremdeles noe uklart når det gjelder forvaltning og utvikling av Telemarkskanalen. I næringslivet hersker en erkjennelse om at alt kan gjøres bedre og at en stadig skal strekke seg mot nye mål. Herved inviteres Telemark fylkeskommune til en fruktbar dialog om forbedringspunktene....

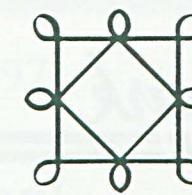
Gisle Kavli



Fortidsminneforeningen



Telemarkkanalenes Venner



Telemark Historielag

Innbydelse til julemøte torsdag 28. november kl. 19.00 i Brekkeparken restaurant.



Vi starter med omvisning på den store **TELEMARKSUTSTILLINGEN**. Her er kulturområdene i fylket skildret med sine særpreg innen folkekunst, håndverk, byggeskikk, bunad og dialekt.



Meny:

Gløgg

Spekemat

Rømmegrøt og saft

(annet drikke kan kjøpes)

Pris kr. 125,- pr. pers.

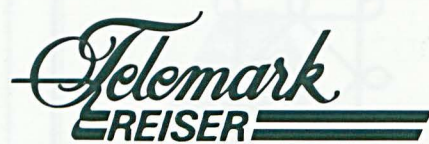
Underholdning:

Visesang ved Frid Ansteensen og Petter Musken.

Bindende påmelding innen mandag 25. november.

Påmelding til: Marie Bergsli tlf.: 35 53 03 00 kl. 8.30-16.00
eller 35 52 30 65 privat.

VELKOMMEN



Kanalsesongen 1996

Trafikken på Telemarkskanalen viste i 1996 en tilbakegang på 15% i passasjerantall i forhold til rekordåret 1995. Totalt seilte 43.500 med de tre kanalbåtene M/S "Victoria", M/S "Henrik Ibsen" og M/S "Telemarken". Dette var under forventet. Vi er imidlertid nå igang med planlegging og markedsføring for sesongen 1997, for forhåpentligvis å slå rekorden på Telemarkskanalen nok en gang.

Kunnskapen om kanalen

Som en oppfølging av markedstiltakene i anledning kanaljubileet i 1992, ble det foretatt en markedsundersøkelse av Norsk Gallup for å teste kunnskapene om kanalen blant det norske folk. Sist høst fikk vi gjennomført en tilsvarende undersøkelse, og denne viser at kunnskapsnivået om kanalen har økt fra 28% til 36,5%. Dette betyr at når en gruppe, som er representativ for det norske folk, får spørsmålet "Hvilke turistattraksjoner forbinder du med Telemark?", så svarer 36,5% av de spurte "Telemarkskanalen". Til sammenligning kan nevnes at Telemark Sommarland topper listen med

51,1%, foran Telemarkskanalen. På 3.plass følger "Vintersportsteder i Telemark" med 15%.

På oppdrag av Telemark Fylkeskommune er det nylig utarbeidet en perspektivanalyse for reiselivet i Telemark. I denne forbindelse ble det foretatt en turoperatørundersøkelse. I denne peker man på at Telemarkskanalen, sammen med stavkirkene i Telemark er attraksjoner som er like konkurransedyktige som andre kjente attraksjoner i Norge, som f.eks. Maihaugen og Trolldhaugen.

Spørreundersøkelse

For å få vite hvordan småbåtgjestene opplever kanalturen, ble det i sommer foretatt en spørreundersøkelse som bl.a. viste at:

32 % har tidligere reist med egen båt på Telemarkskanalen

87 % mener at servicetilbudet langs kanalen er meget bra eller bra

98 % synes at slusepersonalets service var meget bra eller bra

98 % opplever slusingen som lett

96 % mener at det var lite venting, ikke mer enn forventet

Vi mener at dette viser at man er på rett vei når det gjelder tilbudet til båtfolket. Selvfølgelig må man til enhver tid være opptatt av videre produktutvikling av kanaltilbudet, noe som Telemark Fylkeskommune signaliserer gjennom sitt arbeidsprogram.

Rutesesongen 1997

Victoria og Henrik Ibsen begynner i rutetrafikk 20. mai, men allerede 1. mai er båtene klare for charteroppdrag. Rutesesongen varer helt frem til 7. september, med mulighet for charteroppdrag frem til 1.oktober. Telemarken går i fast rute fra Notodden til Lunde tur/retur, alle dager fra 2. juni til 3. august. Det er kun foretatt mindre prisjusteringer, og strekningene utenfor "flaskehalsen" Ulefoss-Lunde vil fortsatt være et rimelig alternativ til publikum.

Posten 350 år

For hver sesong er det spennende å se om det er aktiviteter, markeringer og arrangement i Norge eller i Telemark, som kan knyttes opp mot kanalen. En av "knaggene" som vil bli benyttet å henge vår markedsføring opp mot neste år vil være "post og kanal". Neste år feirer Postverket sitt 350-års jubileum, og i den anledning vil postregion Telemark og Vestfold knytte deler av sin markering til kanalbåtenes betydning for postgangen i fylket. Ombord på båtene vil det bli utstilling om posthistorie knyttet til kanalbåtene. På postens store jubileumsmesse i Oslo, bli kanalen "spydspissen" som blir trukket frem i Telemark og Vestfolds markering. I tillegg blir det laget profesjonelle artikler om post og kanal, som vil bli tilbudt blader, magasiner etc rundt om i Norge.

Lysbildeforedrag

Telemarkkanalenes Venner har stått for utarbeidelse av et lysbildeforedrag om Telemarkskanalen. Foredraget består av 80 lysbilder med tekst. Dette er en lysbildeserie som tar for seg mange sider av det vakre vassdraget: Historiske bilder, detaljer, naturforhold, landskap og arkitekturen samt meget mer. Alle motivene er knyttet til kanalen og de viser kanalen i et stort perspektiv og peker på de mange kvalitetene man finner her. Dette er aspekter som kan oppleves og erfares på egen hånd og studeres videre hvis man ønsker det.

Formålet med lysbildeforedraget, for oss i venneforeningen, er å gjøre Telemarkskanalen enda bedre kjent. Mange er i dag oppmerksomme på opplevelsesverdien knyttet til vannet og reisen, men mange kjenner ikke godt nok til den spennende historien og alle verdiene som ligger i tilknytning til det gamle kulturminnet. Vi håper det vil bli stor interesse for produktet vårt!

Foredraget er utarbeidet av Brita Lodberg-Holm i nært samarbeid med Telemarkkanalenes Venner.

Lysbildeforedraget lånes ut til enkeltpersoner, lag og foreninger.

Medlemmer av «Venneforeningen» kan også holde foredraget til en avtalt pris.

Henvendelse til Marie Bergsli, Telemarkreiser tlf.: 35 53 03 00 eller priv.: 35 52 30 65.

Telemarkkanalenes Venner
aktivt med i Kulturminneåret 1997:

«Forankring fryder!»

Forankring fryder skal være det glade budskap for Kulturminneåret 1997. Sammen med dette flertydige budskap skal frivillige organisasjoner, museer, kommuner, fylkeskommuner og staten dra lasset sammen i kulturminneåret. Målsettingen for kulturminneåret er følgende:

Kulturminneåret skal skape større glede av og bedre forståelse for kulturminnene.

Synliggjøre kulturminnenes verdi og samfunnsnytte

Gi befolkningen mulighet til å bli kjent med sine kulturminner

Utvikle samarbeid og samhandling innenfor prioriterte områder

I samarbeid med Fortidsminneforeningen og Fylkesmuseet for Telemark og Grenland har Telemarkkanalenes Venner tatt initiativ til en fylkesmønstring og et fellesprosjekt i forbindelse med Kulturminneåret og Kulturminnestafetten i 1997.

Tematet for prosjektet i Telemark er vannveien og kanalen med fokus på transport av brynestein og tømmer. Styret for Fortidsminneforeningen og kanalvennene har hatt felles styremøte og har vedtatt følgende målsetting for samarbeidet om fellesprosjektet i kulturminneåret:

1. Formidle kunnskap om brynesteinsproduksjon og kanalen som viktige tekniske kulturminner i lokal, nasjonal og internasjonal sammenheng.
2. Øke engasjementet og samhandlingen lokalt og regionalt for gjennom økt kunnskap og forståelse sikre vern og skjøtsel av kulturminnene Telemarkskana-

len og Eidsborgsbruddet og løse kulturminner knyttet til disse.

3. Få restaurert et teknisk kulturminne.(steinpram)

«Alle» kan samarbeide om kulturminneåret og kulturminnestafetten i Telemark!

Prosjektet vil kreve at foreningene også inngår et samarbeid med såvel Telemark fylkeskommune, kommunene, historielagene og museene. Mangt kan skje i planprosessen, men til nå har vi konsentrert planleggingen om en helg med følgende hovedinnhold:

1. Restaurering av en gammel steinpram som har vært brukt på kanalen.
2. Seminar om vannveien som transportåre
3. Kulturminnestafetten «Handel på vannveien»

En Eidsborgsbryne i glass og ramme og med en hilsen fra Telemarkskommunene fraktes på en restaurert steinpram fra brygge til brygge langs vannveien. I hver av kommunene arrangerer kommunene i samarbeid med organisasjoner, museer og andre et «møte» hvor de respektive kommunenes kulturmanifest for kulturminneåret overleveres av ordføreren og legges i prammen. De enkelte kommunenes manifest overleveres videre i kulturminnestafetten for endelig overlevering i Oslo.

Tidspunktet for gjennomføringen må avklares når den endelige kjøreplan for kulturminnestafetten er bestemt.

Har du synspunkter på planene for kulturminneåret 1997 og ønsker å bidra i kulturminnestafetten; ta kontakt med styreformann Gisle Kavli, eller en annen medlem i styret.

Sundkilen svingbro i Kviteseid

Tekst og foto: Birger Aase

Mange er blitt kjent med brua på riksveg 41 over Sundkilen i Kviteseid. Enten vi kommer med bil etter veien, eller med båt innover den fem kilometer lange armen av Kviteseidvatnet, vil brua over den trange delen av Sundkilen være et kjent bilde.

Gjennom nesten hundre år har denne spesielle svingbrua vært en del av vegsambandet mellom Vrådalen og Kviteseid. Nå skal den snart erstattes med en ny - men gamlebrua vil bli liggende der den ligger, både for å brukes og som et kulturminne.

Gammelt brused

I "Meddelelser fra Veidirektøren" fra februar 1906 heter det at "Sundkilen svingbro er utført af amtsingeniør Grung* med afdelingsingeniør Dahle som arbeidsleder. For en kortere tid under dennes fravær ledes arbeidet af afdelingsingeniør Petersen. Broens overbygning er konstruert ved veidirektørkontoret." Da dette ble skrevet, hadde den nye brua over Sundkilen vært i bruk siden i juli 1901.

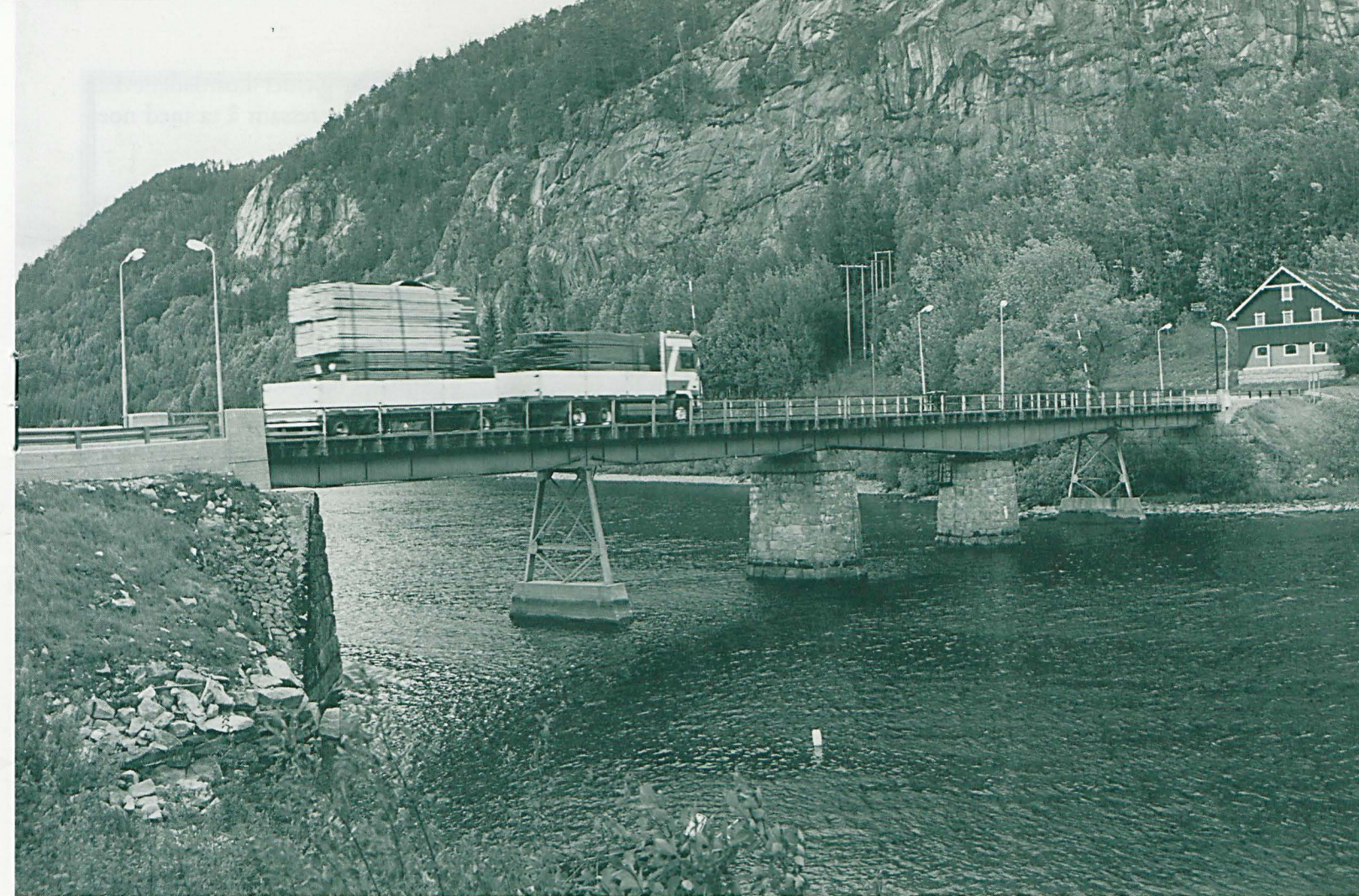
* Amtsingeniør Søren Lorentz Grung ble ansatt i Telemark i 1893 som en av landets to første amtsingeniører. Dette med amtsingeniører var en nyordning og et tillegg til vegloven av 1851 som Stortinget bestemte dette året.

Anleggsarbeidet hadde pågått siden i november 1899.

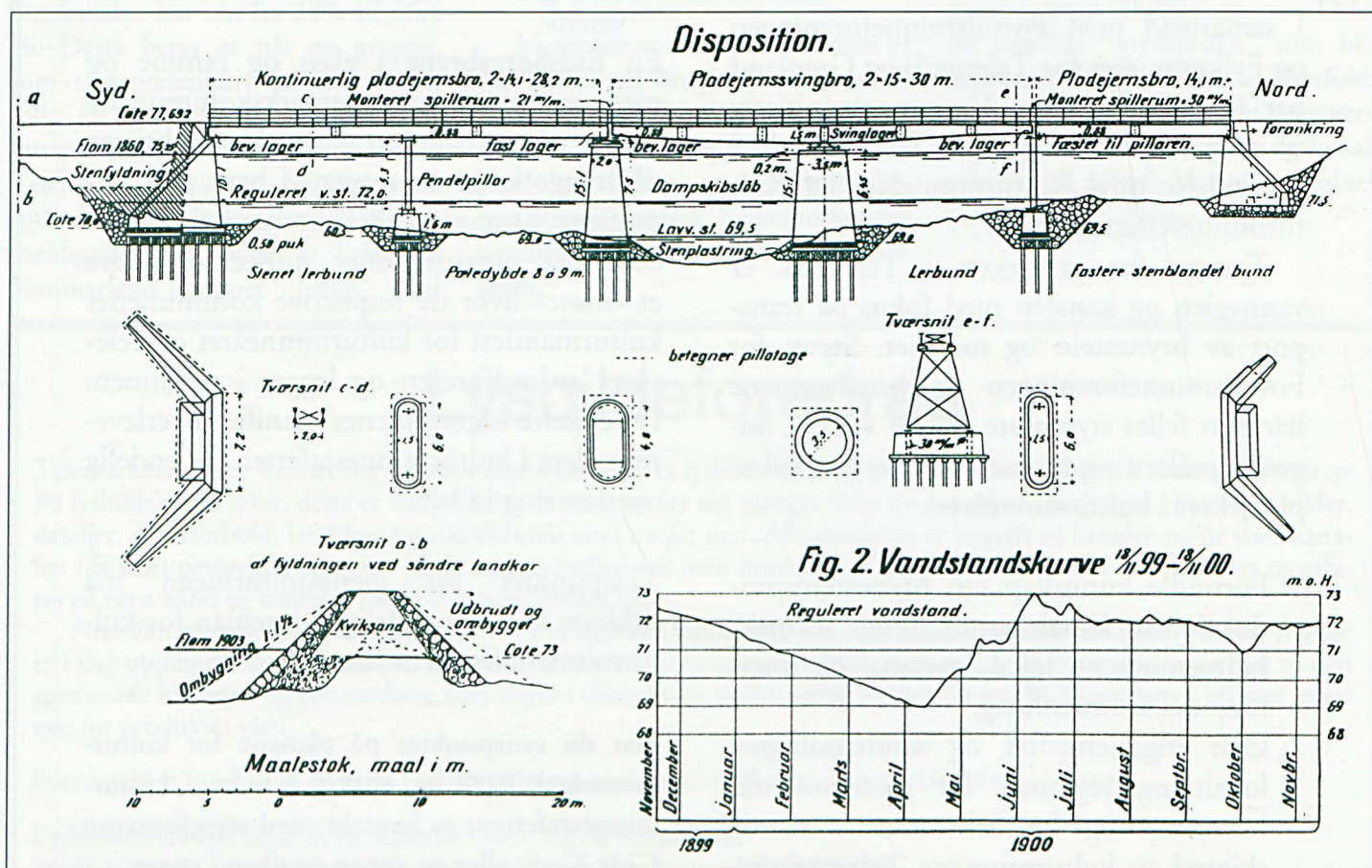
Da brubyggingen pågikk, lå det en annen bru ca 150 meter lenger nede i sundet, en "trøebro paa pøleaag med dobbel vippe over dampskibsløbet". Denne brua var bygd i 1861, men alt i 1897 var forfallet så betydelig at den måtte stenges for trafikk og erstattes med en midlertidig ferge.

I årene 1899-1902 og 1905 bevilget Stortinget i alt kr 74 200,- for "opførelse af ny bro af jern over et tidligere benyttet brosted", heter det i "Meddelelser fra Veidirektøren".

Når det om kort tid blir satt i gang arbeid med en ny bru over



Sundkil bru i Kviteseid ble bygd i årene 1899-1901. I alle år siden har svingbrua over kanalløpet inn til Kviteseid brygge fungert som en del av vegsambandet mellom Vrådalen og Kviteseid/Brunkeberg. Nå blir den snart hundre år gamle brua erstattet med en høybru ca 300 meter lenger ned i sundet. Men svingbrua vil fortsatt bli liggende der den er, både for å kunne brukes av trafikkanter og fordi den har fått status som kulturminne.



Av Veidirektørkontorets tegninger framgår det hvordan svingbrua ble bygd. Av fig. 2 framgår vannstandsmålinger i perioden da fundamenteringsarbeidet pågikk. "Saa lav vandstand indtræder meget sjelden", heter det i rapporten som ble skrevet etter arbeidet.

Sundkilen - Kviteseid bru - blir dette den fjerde brua over sundet.

Sundkilen svingbro fra 1901

Brua består av 5 spenn, der de 2 første spennene er en kontinuerlig stålplatebærer med konstant høyde. De neste 2 spennene, svingspennene, består av en kontinuerlig stålplatebærer med variabel høyde. Det siste spennet er en fritt opplagt stålplatebærer med konstant høyde.

Bruas totale lengde er 74,3 meter.

Landkarene og de 2 midtre pillarene er bygd av stein mens pillar 1 og 4 er bygd av stål.

Pillarene og søndre landkar er fundamentert på svevende peler, nordre landkar er fundamentert direkte på løsmasser.

Om fundamenteringsarbeidene er det fortalt at disse ble påbegynt i desember 1899. Da ble det utført store mudringsarbeider, og "for at

paaskynde mudringen arbeidedes der 14 timer i døgnet, idet der til belysning i mørke benyttedes en Wells brænder. Det opmudrede material styrtes paa fast stillads og transporterdes i land paa trillebør." Fundamentgropene ble gravd ut for hånd etter hvert som vannstanden gikk ned utover vinteren, og "mudringen utførtes paa dagløn a kr 3,00 og gravningen paa akkord med kr 4,00 daglig fortjeneste."

Pearbeidet ble utført etter hvert som fundamentgropene ble klargjort, og "af tidshensyn benyttes stadig to rambukke", den ene montert på flåte og den andre "anbrakt paa fast stillads over vedkommende fundamentgrube." Arbeidet med peling og pelekapping ble ferdig i begynnelsen av april 1900.

Stein som ble brukt for oppmuring av landkar og pillarer ble "dels kiled ud af stenbrudd paa sydsiden,

dels af løse blokke paa nordsiden", og sand og pukk ble "taget fra en sandøre ca 0,5 km fra brostedet og hentedes den første tid med hest, senere med baand fra sammenlagte hauge."

Det foreligger meget detaljerte opplysninger om hele byggearbeid både når det gjelder utførelse, mengder, kostnader og tidsforbruk.

Bruas overbygning var som nevnt konstruert ved veidirektørkontoret, og den ble levert av Kristiania maskinverksted for kr 455,00 pr tonn ferdig montert og fritt levert pa brygge 1.5 km fra brusedet. Vekten på svingspennet er oppgitt til 19,95 tonn, de kontinuerlige platespennene veier til sammen 12,45 tonn og den siste stålplatebæreren 6,15 tonn.

Den første svingmekanismen som ble montert viste seg å ikke være helt vellykket, den var tung å håndtere og ble sterkt påvirket av vind, "brovagten maatte have 1 og i

størk storm op til 3 medhjelpere for at aabne broen". Etter et par års drift ble brua derfor utstyrt med en helt ny svingmekanisme, og da kunne brua "med lethed aabnes af 1 mand selv i stærk storm".

Brua ble opprinnelig dimensjonert for en nyttelast på 300 kg/m² og hadde et tredekke med kjørebarebredde på 2,6 meter.

Om de som bygde brua var fornøyde med den lønn de fikk for innsatsen vet vi ikke noe om, men at de gjorde et solid arbeid er bevist. I nesten femti år fungerte brua uten at det ble gjort spesielle utbedringer. I 1946 ble brua forsterket til lastklasse II/1930/6 t akseltrykk, og det ble lagt et bredere tredekke som ga en føringsav-

stand på 3,2 meter. I 1985 ble stålplatebæerne i spenn 1, 2 og 5 forsterket til Bk 10/50 t. Svingspennet hadde kapasitet for Bk 10/50 t uten forsterkning. Forutsetningen for oppskrivningen var at busser og lastebiler holdt en avstand på minst 20 meter.

Men økende trafikklast førte til en forskyvning av søndre landkar. Dette ble et problem for svingspennet som til tider ble låst helt fast. Derfor ble grusmassene bak landkaret i 1988 skiftet ut med lette Siporex-masser til en dybde på 4-5 meter og det ble støpt nye vanger på toppen av landkaret. I august 1990 ble også slidedekket av tre skiftet ut.

Når det gjelder kostnadene kan det være interessant å ta med noen summer:

1. Underbygning	
- Fundamentering	kr 8 822,93
- Landkar og pillarer	15 536,01
2. Overbygning	
- Bærende deler, rekkverk og brubane	21 897,67
3. Tilstøtende veg	" 8 232,04
4. Stillaser og lenser	" 2 694,13
5. Redskap	" 6 394,69
6. Tilfeldige utgifter	" 2 604,35
7. Administrasjon	" 7 940,31
Samlet kostnad	kr 74 122,13

Hva folk hadde i fortjeneste for snart hundre år siden kan også være interessant å se på.

Hvis vi tar for oss skatteligningen for telemarkskommunene fra årene rundt 1900, var gjennomsnittet for "den antagne inntøgt pr. individ kr. 166,00", og arbeidslønn regnet som dagsfortjeneste for en 10 timers dag lå rundt kr 3,40.

For arbeidet på bruanlegget ved Sundkil var fortjenesten følgende:

Daglønn for mannskap	kr. 2,77
Akkordlønn for mannskap	" 3,72
Daglønn for hest og mann	" 4,90
Akkordlønn for hest og mann	" 5,63

Den nye Kviteseid bru og bevaring av svingbrua

Om et par års tid blir det kanskje byggestart for den nye brua over Sundkilen. I en avstand av ca 300 meter nedenfor svingbrua vil da den nye Kviteseid bru etter hvert ta form, en konstruksjon med stålplatebærere som vil ligge 13 meter over vannspeilet og møte båtfolket når de kommer innover mot Kviteseid. Men innenfor vil den gamle svingbrua også bli liggende der den ble lagt for snart hundre år siden. Den blir der fordi brua skal fungere som en del av en lokalveg i området og fordi den har fått status som kulturminne. Brua er en av de siste svingbruene av denne typen i Norge. Derfor vil den bli bevart som et sjeldenhet og som eksempel på en typisk teknisk løsning etter datidens ingeniørkunst.

Kanalprisen 1996

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.

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

Juryen – som er styret i Telemarkkanalenes Venner – er åpen for forslag til kandidater i 1996.

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!

Forslag sendes innen 7. januar 1997.

Jeg/vi foreslår til kanalprisen:

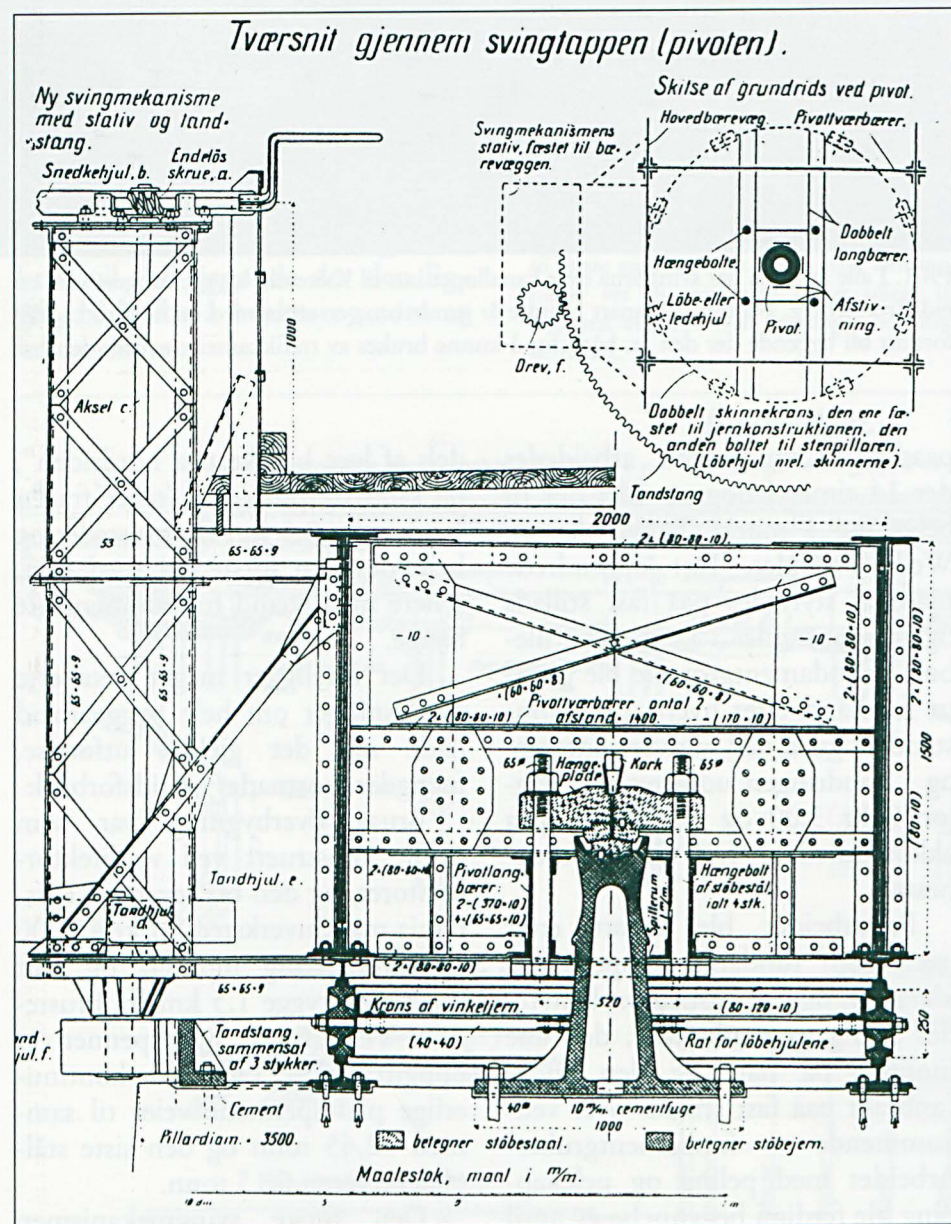
Begrunnelse:

Innsendt av:

Navn: _____

Adr.: _____

Tlf.: _____



Bruas jernoverbygning og den spesielle svingmekanismen ble levert av Kristiania maskinverksted. Hvor mange ganger denne mekanismen gjennom årene har åpnet brua for båtpasseringer, vet vi ikke noe sikkert om - men mange er det. I løpet av en sommersesong er det vanlig at brua åpnes mellom 250 og 300 ganger.

Bandakslí brygge.

Da varer ofte blir liggende uavhentet paa bryggen i længere tid, indskjærpes herved følgende bestemmelser i det ved kgl. resolution av 30. juni 1900 approberte bryggereglement:

§ 3.

Varer maa ikke henligge paa brygge i længere tid end 6 døgn. Overskrides denne frist, fjernes varerne for eierens regning og utleveres ikke, forinden paaløpne utgifter er betalt.

§ 6.

- b. Varer maa ikke uten ekspeditørens samtykke henligge paa pakbod i længere tid end 6 døgn.
- c. For indlægning og opbevaring av varer paa pakbod har vareieren til ekspeditøren at erlægge følgende avgift:

For hvert kolli av vekt 100 kg. eller derover 10 øre.

For kolli av mindre vekt 5 „

Dersom varer — med ekspeditørens samtykke — henligger længere paa pakbod end 6 døgn, betales dobbelt avgift. For sit tilgodehavende er ekspeditøren berettiget til at tilbakeholde varer, indtil betaling sker.

§ 7.

Forøvrig har enhver, der benytter brygge, varehal eller pakbod at rette sig efter tilsynets nærmere bestemmelser.

Skien's kanalkontor, 10. mai 1916.

P. J. Støren.

„Fremskridt“s boktrykkeri, Skien.

Fyrste turen til «St. Olaf»

Den dagen «St. Olaf» var ventande fyrste gongen, vart ein minnedag som dei gamle aldri gløymde. Tenk, at det skulde koma ein stor ting av jarn etter vatni som gjekk sjølv. Ingen trong um å slita og ro hadde dei høyr.

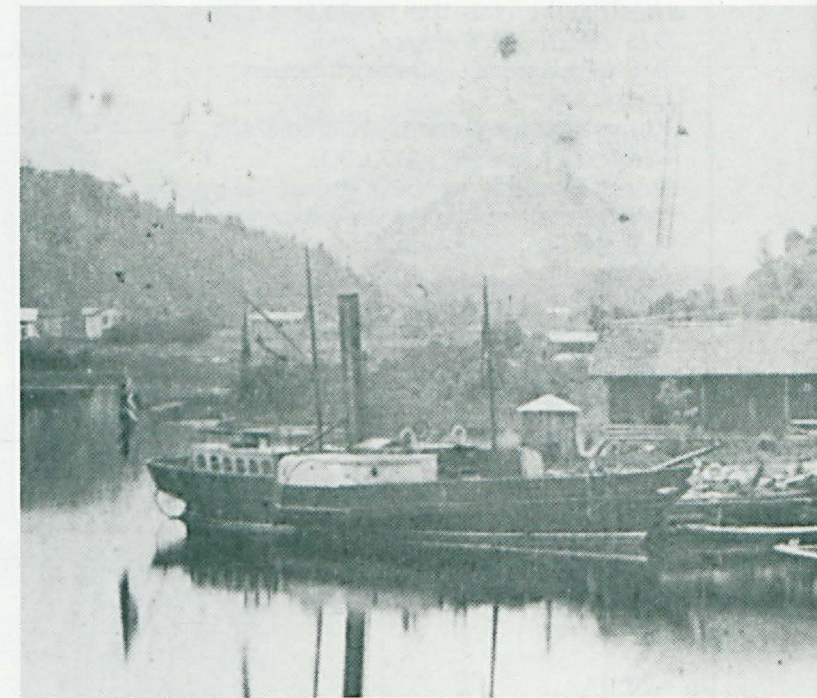
Gamle Olav Bugti og Targeir kom heim på tunet og mange, mange fleire. Gamle Olav hadde fenge på seg rein ny skjurte og den beste nissehuva si. Det var høgtid. Dei lydte og såg ned på fjorden. Dei hadde vore uppe i otta denne dagen. Det galdt å passe på...

Endeleg duna det noko uppe i nuten. Det laut vera omen av båten. Jau visst -- det lyddest høgve og høgve. Dei vart urolege, folki, --- skulde dei på hustaki, so dei såg betre ---

--- Men sjå - der kom han. Og so stor, - og som det fossa -- og so fort som han for.

Olav Bugti drog sist pusten langt - han hadde so lenge halde han: - Berre ikkje folk vert altfor kloke, sa han sist. Var det ikkje «forskrekkeleg Targer».

(Nedskrive av Johannes Skarprud i 1936)



«St. Olaf».

Foto fra boken «Rutebåtene på Telemark-kanalene».

D/S «Kraghnæs»

Det var ein medels stor dampbåt som drog timbertekstar på Songa- elvi, alt frå Dalen til Strengen.

Dei fortalde at det var ein Steinar Kråkenes i Vrådal som hadde kosta båten. Det banka so lydt når han gjekk:

«Tobak, kaffe, Steinar Kråkenes! Tobak, kaffe, Steinar Kråkenes!» sa det.

Han høvde til gange lyst-turar au, denne vesle, fine båten. Eg minnest mor og eg var med på lyst-tur til Tokkedalen ein sundag om sommaren. Det var stappfullt med folk ombord.

Og når «slæpen» kom, var straumen so full av timbertekstar, at «flotarar» laut gange med hakane sine langs strendane og skuve stokkane ut i teksten att. Ja, det låg jamvel att stokkar etter at slæpen hadde trengt seg ut i Nordsto- hylen.

Båten blei kalla «Kråka» av folk her ikring. Det var so sers fint lag på båten, der han blåmåla siglde og slepa timber i vatni her.

(Nedskrive av Johannes Skarprud i 1961, 87 år gamal.)



D/S «Kraghnæs».

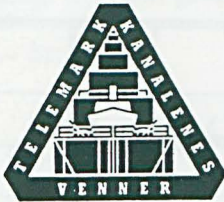
Foto fra boken «Rutebåtene på Telemark-kanalene».

B

1014 000271

WALDEMARSEN AGNAR
KAMPERHAUGGT. 6

3715 SKIEN

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

Adr.

Postnr./sted