

SLUSE

MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENS VENNER



GLØTT

NR. 1 – 2011
27. ÅRGANG

Norsjø-Skienkanalen 150 år





Slusecruise – Telemarkkanalens Venner med M/S "Victoria", fra Skien til Notodden.

Lørdag 7. mai 2011 kl. 10.30 fra Hjellebrygga i Skien.

Som en del av 150 års jubileet for Telemarkskanalen inviterer Telemarkkanalens Venner medlemmer av venneforeningen og andre til hyggelig tur med kanaldronningen M/S "Victoria" lørdag 7.mai. Turen går Skien–Notodden tur/retur.

På turen opp kan du få med deg interessante fortellinger fra kanalens historie, og på veien ned blir det middag og musikk. For en komplett kanaldag kan du ta båten begge veier. Alternativt kombinerer du båtturen med buss.

Tidspunkt:

Avgang Skien (Hjellebrygga) kl. 10.30

Ankomst Notodden ca. kl. 14.30

Avgang Notodden BÅT kl. 15.30

Ankomst Skien ca. kl. 19.30

Restaurant og kiosk
er åpen om bord!

Barn inntil 15 år
1/2 pris.

Pris:

Båttur Skien–Notodden kr. 200,-

Båttur Notodden–Skien kr. 300,- (inkl. musikk)

Middag på turen tilbake til Skien kr 180,-

Telemarkkanalens Venner tilbyr medlemsrabatt på kr. 150,- denne dagen (uavhengig av strekning eller tur/returreise). Ikke-medlemmer kan melde seg inn i venneforeningen denne dagen (kr. 150 for personlig års-medlemskap), og få medlemsrabatt på turen.

Ta en vennetur med dine og Telemarkkanalens Venner,
meld deg på innen fredag **29. april.**

E-post: kanalvenn@gmail.com – eller tlf.: 993 05 643

Årsmelding 2010 for Telemarkkanalens Venner

1. STYRET

Styret har i 2010 hatt følgende sammensetning:

Styremedlemmer:

Arnold Nomme (leder)
Terje Sjøvaag (sekretær og kasserer)
Tine Raisbæk (nestleder)
Marita Veum
Irene Siljan Vestby

Varamedlemmer:

Erling Skoe
Torkjell Fosli

Redaktør for Slusegløtt:

Per Svein Bratsberg

Vedtektene for TKV bestemmer at årsmøtet skal velge styrets formann, og at styret for øvrig konstituerer seg selv. Det har i flere år vært vanskelig å få noen til å påta seg ledervervet. Styret har i løpet av 2010 konstituert seg selv med Arnold Nomme som leder, og Tine Raisbæk som nestleder.

Forslag til modernisering av vedtektene legges etter planen fram for årsmøtet i 2011.

1.1 Redaksjonen for "Slusegløtt"

Per Svein Bratsberg har også for 2010 hatt hånd om redaksjon, produksjon og utgivelse av "Slusegløtt".

1.2 Virksomheten i styret

Styret har hatt 8 møter i 2010, disse har vært på Ulefoss, i Lunde og i Skien. Årsmøtet ble holdt på Vertshuset Ulefoss. På årsmøtet holdt Gunnar Sanden et lysbildeforedrag om sin bok "Telemarkskanalen og livet rundt". Boka inneholder et mangfold av beskrivelser om Telemarkskanalen, båter, folk, næringsliv og natur. Foredraget var svært interessant, og spekket med detaljert kunnskap.

1.3 Gaver

Foreningen har søkt om gavemidler fra Telemark fylkeskommune og banker i Telemark. Dette resulterte i følgende tildelinger:

Kr 8.000,- fra Telemark fylkeskommune.

Kr 5.000,- fra Holla og Lunde Sparebank.

TKV takker for støtten!

1.4 Aksjer

TKV eier 2 aksjer i Skien Dalen Skipsselskap AS med bokført verdi kr 2.000,-.

1.5 Frimerker

Verdien av restbeholdningen av "Victoriamerker" pålydende kr 1,30 er kr 595,-.

1.6 Andeler

5 andeler à kr 200,- i Slepebåten Eriks Venner til en bokført verdi av kr 0,-.

1 andel à kr 1.000,- i Telemarkreiser AL, bokført verdi kr 0,-.

Medlemskontingenten for Eriks Venner er kr 300,-. Som medlem av Telemarkreiser AL betaler vi kr 950,- i kontingent til Telemark Reiselivsråd.

2. MEDLEMMER

Siste oversikt over medlemstallet viser:

Privatmedlemmer	230
Bedrifter/org./kommuner	24
Totalt	254

2.1 MEDLEMSKONTINGENT

Medlemskontingenten for 2010 har vært kr 150,- for privatpersoner, kr 50,- for juniormedlemmer, og kr 500,- for bedrifter, organisasjoner og kommuner.

2.2 MEDLEMSTUR

Styret gjorde forsøk på å få til en medlemstur i juni 2010. Planen var å gjøre turen gratis for medlemmene, og skulle gå med Victoria fra Skien til Norsjø Ferieland. Victoria går i rute på denne tiden av året, og vi måtte velge en mandag for å få dette til. Tilslutningen var for liten til å gjennomføre opplegget.

3. KANALPRISEN 2009

Kanalprisen for 2009 ble tildelt Gunnar Sanden i forbindelse med årsmøtet på Ulefoss 8. mars. Han fikk prisen for sitt arbeid med utgivelsen av boka "Telemarkskanalen og livet rundt", samt andre bøker han tidligere har utgitt, og som omhandler temaer knyttet til Kanalen.

Prisen er på kr 5.000,- og et diplom.

4. EIDSSFOSS SLUSEVOKTERBOLIG

Det har vært en løpende avtale mellom Telemarkskanalen og TKV om drift av Eidsfoss slusevokterbolig gjennom en årrekke. TKV har gjort forsøk på å få etablert en ny "Eidsfoss-gruppe" lokalt, men dette viste seg å være vanskelig. Avtalen med Telemarkskanalen ble derfor sagt opp, og vårt forhold knyttet til slusevokterboligen er avvirket.

TKV har inntil 2010 brukt Eidsfoss slusevokterbolig til oppbevaring av noe arkivmateriale, trykksaker og annet, dette er nå lagret hos Telemarkreiser AL.

5. FYRLYKTER

TKV har satt seg som mål å sette flest mulig av fyrlyktene i vassdraget i stand, og utstyre dem med moderne solcellelys. Av vassdragets 7 fyrlykter er 5 på plass, ingen foreløpig med lys. Vi har overtatt ett fyrhus fra Kystverket, dette var tenkt plassert på Romnes våren 2010. Av forskjellige årsaker ble transporten til Romnes forsinket, og er ikke gjennomført i 2010. Arbeidet skal etter planen gjennomføres i 2011.

Det ble satt av kr 120.000,- i regnskapet for 2008 til restaurering av fyrlyktene, av dette er kr 13.811,- brukt i 2009 og kr 2.865,- i 2010. Resten av beløpet settes av for framtidig arbeid med fyrlyktene.

6. KANALJUBILEUM 2011

Telemarkskanalen fyller 150 år i 2011, og vi ønsker å bidra til markeringen av dette. Planen er nå å arrangere tur med Victoria lørdag 7. mai, og båten skal gå fra Skien til Notodden og i retur. Turen kan kombineres med buss en vei.

I forbindelse med jubileet for øvrig har nestleder deltatt i arbeidet i jubileumskomiteen, og sekretæren deltatt i redaksjonskomiteen for jubileumsboka som er skrevet av Ole Bjørn Ulsnæs.

Styret for Telemarkkanalens Venner ønsker å takke sine medlemmer og samarbeidspartnere for et godt samarbeid i 2010.

RESULTATREGNSKAP FOR 2010

DRIFTSINNTEKTER		DRIFTSUTGIFTER	
Medlemskontingenter	46.500,00	Kanalprisen	5.378,00
Salg av trykksaker	0,00	Kontor/administrasjon	12.781,00
Driftstilskudd fra Telemark fylkeskom.	8.000,00	«Slusegløtt»	20.630,00
Gave fra SpareBank	0,00	Styre-/medlemsmøter	4.303,00
Gave Holla og Lunde Sparebank	5.000,00	Medlemskontingenter	1.250,00
Renteinntekter / utbytte	5.550,53	Eidsfoss Slusevokterbolig	1.833,34
Refusjon strøm Eidsfoss slusevokterbolig ...	0,00	Restaurering av fyrlykter	2865,10
Fra avsetning fyrlykter 2008	2865,10	Årsmøte	1.308,00
	<hr/>		<hr/>
TOTALE DRIFTSINNTEKTER	67.915,63	TOTALE DRIFTSUTGIFTER	50.348,44
	<hr/>		<hr/>
		DRIFTSOVERSKUDD	17.567,19
			<hr/>

Balanse pr. 31.12. 2010

EIENDELER		GJELD OG EGENKAPITAL	
Kasse	0	Egenkapital pr. 31.12.08	199.387,15
Holla og Lunde Sparebank	285.103,23	Årets driftsoverskudd	17.567,19
SpareBank1 2610.22.15256	27.373,02	Åvsatt til kjøregodtgjørelse	1.306,00
SpareBank1 2610.50.28082	6.512,49	Avsatt til restaurering av fyrlykter	103.323,90
Frimerkebeholdning	595,50		
Aksjer ¹⁾	2.000,00		
Tilgodehavende utleie Eidsfoss	0		
	<hr/>		<hr/>
SUM EIENDELER	321.584,24	SUM GJELD OG EGENKAPITAL	321.584,24
	<hr/>		<hr/>

NOTE TIL REGNSKAPET

¹⁾ Aksjer: 2 stk. aksjer i Skien Dalen Båtselskap A/S, bokført verdi kr. 2.000,-.

Skien 31. desember 2010
7. februar 2011

Regnskapet revidert og funnet i orden.
Marit Jørgensen
Revisor.

Budsjettforslag for 2011

INNTEKTER		UTGIFTER	
Medlemskontingent	55.000,-	Slusegløtt	25.000,-
Adm.tilskudd	8.000,-	Kanalpris	6.000,-
Gaver	15.000,-	Kontor/administrasjon	30.000,-
Bruk av fondmidler	100.000,-	Medlemskontingenter	2.000,-
Renter	5.000,-	Styremøter/medlemsmøter	5.000,-
Arrangementsstøtte kanaljubileet	10.000,-	Restaurering av fyrlykter	100.000,-
Inntekter tur med Victoria	40.000,-	Vervekampanje	5.000,-
Salg av plakater	5.000,-	Innhenting av muntlige kilder kanalhistorie	5.000,-
	<hr/>	Tur med "Victoria" 7. mai	60.000,-
	<hr/>		<hr/>
	238.000,-		238.000,-
	<hr/>		<hr/>

VALGKOMITEEN'S FORSLAG

Styret 2010

Styremedlem: Arnold Nomme
Styremedlem: Marita Veum
Styremedlem: Terje Sjøvaag
Styremedlem: Tine Raisbæk
Styremedlem: Irene Siljan Vestby

Forslag til styret 2011

Arnold Nomme Ikke på valg
Frida Sviland Velges for 2 år
Christin Normann Velges for 2 år
Tine Raisbæk Ikke på valg
Irene Siljan Vestby Velges for 2 år

2 varamedlemmer som er på valg:

Varamedlem: Erling Skoe
Varamedlem: Torkjell Fosli

Valgkomitéens forslag:

Erling Skoe Velges for 1 år
Terje Sjøvaag Velges for 1 år

Revisor: Marit Jørgensen

Marit Jørgensen Velges for 1 år

Forslag til valgkomité:

Svein Arntsen

Marie Bergsli

Janne Lindgren

Svein Arntsen

Marie Bergsli
Valgkomitéen 2011

Janne Lindgren

Forslag til arbeidsprogram 2011

1. Igangsetting/restaurering av Fyrlyktene i kanalvassdraget, samarbeid med lokale båtforeninger.
2. Tur med "Victoria" for foreningens medlemmer.
3. Medlemsverving.
4. Innhenting av stoff og historier fra kanalen i eldre dager.
5. Faste samarbeidsmøter med Telemarkskanalen FKF.
6. Samarbeid med reiselivsnæringen o. a. om arrangementer.



Forslag til nye Vedtekter for Telemarkkanalens Venner

Vedtatt på stiftelsesmøtet 27. januar 1982, med endringer vedtatt på årsmøtene

21. februar 1985 og 7. mars 2011.

§1 Formål

Telemarkkanalens Venner har til formål:

- Å arbeide for fortsatt drift av Telemarkskanalen.
- Å arbeide for vern av de minnesmerker, natur- og kulturverdier som ligger til vassdraget og er knyttet til driften av kanalen.
- Å stimulere til økt bruk av kanalen og vassdraget i ferie- og rekreasjonssammenheng, for å øke allmennhetens engasjement og kanalens status.

§2 Medlemskap og økonomi

I sitt arbeid søker Telemarkkanalens Venner samarbeid med andre organisasjoner, institusjoner og enkeltpersoner der dette faller naturlig og ønskelig. Medlemskap er åpent for alle.

Finansiering av foreningens virksomhet skjer ved kontingent fra medlemmene, offentlige og private tilskudd og annen inntektsbringende virksomhet.

§3 Organisering og valg

Foreningen har et styre som består av 5 medlemmer og 2 varamedlemmer. Styrets medlemmer velges for 2 år, varamedlemmene for 1 år av gangen. Etter første år går 2 av styrets medlemmer ut etter loddrekning. Styret konstituerer seg selv med leder, nestleder, kasserer og sekretær.

Styret er beslutningsdyktig når minst 3 medlemmer er til stede, og det tas referat fra møtene. Varamedlemmene kan møte på styremøtene, men har bare stemmerett når de trer inn for et styremedlem.

Arbeid med enkeltsaker kan foregå i utvalg som oppnevnes av styret.

Revisor velges for 1 år, valgkomité på 3 medlemmer velges for 1 år.

§4 Årsmøtet

Årsmøtet holdes innen utgangen av mars. Årsmøtet skal:

- Behandle årsmelding og revidert regnskap for kalenderåret.
- Velge styremedlemmer og varamedlemmer, valgkomité og revisor i samsvar med vedtektenes § 3.
- Fastsette kontingenter.
- Behandle innkomne saker.
- Fastsette arbeidsplan for neste år.

Det innkalles til årsmøte med minst 3 ukers varsel. Med innkallingen skal følge årsmelding, revidert regnskap, forslag fra valgkomité, innkomne saker og arbeidsplan. Saker som ønskes behandlet på årsmøtet må være styret i hende innen 15. januar.

Det kan innkalles til ekstraordinært årsmøte når styret eller minst 1/5 av medlemmene forlanger det.

§5 Vedtektsendringer

Forslag til endringen i eller tillegg til disse vedtekter må sendes styret innen 15. januar. Forslag til vedtektsendringer behandles av årsmøtet og må vedtas med minst 2/3 flertall av de frammøtte.

§6 Oppløsning av foreningen

Eventuell oppløsning av Telemarkkanalens Venner må behandles som forslag til vedtektsendring. Behandlingen må gjøres av to på hverandre følgende årsmøter. Det siste årsmøtet vedtar hvem som skal overta foreningens aktiva og passiva.

Kanalvenn på facebook

Facebook, hjemmesider, twitter og blogger. Overalt dukker nye kommunikasjonsformer opp, og nå skriver vi om dem også i Slusegløtt. Dette skyldes at Telemarkkanalens Venner i 2010 fikk sin egen fanside på Facebook. Tine Raisbæk vil nedenfor beskrive litt om hvorfor, samt noe om hva og hvordan for de som ikke har vært borti Facebook tidligere. Først vil jeg nevne at dette ikke vil gå på bekostning av vår tidligere kommunikasjon gjennom brev og medlemsblad – men forhåpentlig være et supplement til dette. Kanskje vi til og med kan få noen nye medlemmer på denne måten.

Vi har forsøkt å holde det enkelt, og i første omgang satt opp det som kalles en side på Facebook. Jeg antar at en del av dere allerede har en konto i dette såkalte sosiale medie. Likevel tenker jeg en kort introduksjon er på sin plass:

Facebook er et nettsted hvor man oppretter en profil. Her kan man søke opp venner og kjente som også har en profil, og mange bruker det til å fortelle hva de holder på med og oppdatere seg på hva andre gjør. Her finnes også en rekke sider for bedrifter og foreninger, som da kan spre informasjon. De som liker siden kan også dele tanker, stille spørsmål eller legge ut bilder.

Vi har ikke mulighet for å gi ut "Slusegløtt" mer enn én gang i året, og vi ønsker mer kommunikasjon med våre medlemmer. Hvis vi ikke vet hva medlemmene vil, blir vårt arbeide lite verdt. Derfor håper vi dere tar imot denne oppfordring:

Bli med på vår side på facebook, søk etter "**Telemarkkanalens Venner**" og trykk liker...

Send oss din mailadresse, eller send oss en mail. Adressen er: **kanalvenn@gmail.com**

Eller send oss rett og slett et brev med dine tanker og innspill for foreningens videre arbeid:

Telemarkkanalens Venner, Postboks 372 Sentrum, 3701 SKIEN

Bedrifter som er medlemmer av Telemarkkanalens Venner

ABB Automasjonsprodukter

Agder-Telemark Skogeierforening

Bandak AS

Bø Hotell

Cappelen Holding

Color Line

Dalen Næringssamskipnad

Holla Historielag

Holla og Lunde Sparebank

Johre Revisjon

Kviteseid Kommune

Lille Ulefos

Morgedal Hotell

Nome kommune

Norsjø Hotell

Notodden Motorbåtforening

Quality Straand Hotel & Resort

Skien Dalen Skipsselskap AS

Skotfoss Historielag

SpareBank1 Telemark (GS-banken)

Sparebanken Grenland

Telemarkreiser A/L

Telemarksbåtene A/S

Telemark Kanalcamping

Thon Hotel Høyers

Tveito Maskin AS

Ulefos NV AS

Ulefoss skole

Wienerberger AS Bratsberg Tegl

Kanalprisen 2009 til Gunnar Sanden



Her overrekker Terje Sjøvaag fra kanalvennene prisen til Gunnar Sanden.

Tekst/foto: Kirsti Carr, TA.

Jøss, dette var overraskende, men moro, sa forfatter Gunnar Sanden da han ble tildelt Kanalprisen for 2009 på Ulefoss Vertshus.

Prisen fikk han for boka “Telemarkskanalen og livet rundt – om kanalbåter, folk, næringsliv og natur”.

Gunnar Sanden har bodd på Ulefoss siden 1973. Han har bodd på Dalen, og har besteforeldre fra Kviteseid. Han har derfor nærgående kjennskap til området.

Jeg har jobbet med boka de siste tre årene, men interessen for kanalen har jeg hatt i mange år. Det handler ikke bare om kanalen, men også om livet rundt, dugnadslivet og kulturen forteller forfatteren før han røper at hans kanalminner går helt tilbake til da bestefaren jobbet med fløtinga.

Gunnar Sanden mener Telemarkskanalen starter ved Langesund. Der blir havet brutt, og det er både brakk-vann og tidvis saltvann i den 13 mil lange strekningen opp i fjellene, som paradoksalt nok bare ligger 72 m over havet.

Han sier også at Telemarkskanalen har betydd mye for utviklingen av Vest-Telemark.

Roing ble erstattet med damp. Nå var det plutselig mulig å ta båt fra Dalen til Skien. Det var en revolusjon. Det gav store muligheter for industrien, sier han.

Disse har mottatt Kanalprisen:

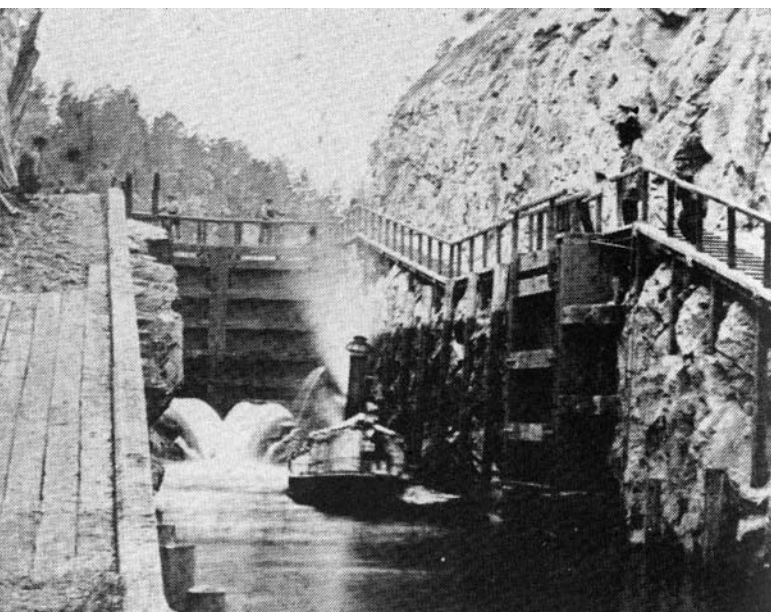
- 2009 Gunnar Sanden, Ulefoss
- 2008 Marie Bergsli, Skien
- 2007 Vidar Edvardsen, Skien
- 2006 Øystein Dalland og Per H. Misund
- 2005 Ingen utdeling
- 2004 Ingen utdeling
- 2003 Ingen utdeling
- 2002 «Viser ved kanalen»
- 2001 Kaptein Johan Rye-Holmboe, Skien
- 2000 Grete Midtbøen, Lunde slusekafe
- 1999 Sverre Lindalen, Nome
- 1998 Skotfoss Historielag
- 1997 Ivar Haukelidsæter, Dalen
- 1996 Skuespillerkompaniet i Sauherad
- 1995 Birger Bergland, slusevokter, Nome
- 1994 Ajersiden Velforening, Lunde
- 1993 Helge Øverbø, eier av slepebåten “Ørnen”
- 1992 Vibeke Mohr, Skien
- 1991 Reidar Jenssen, Skien
- 1990 “Dugnadsgutta i Flåbygd” istandsetting av Strengen og Landstad brygger.

Skien-Norsjøkanalen 150 år

Av Tor Kjetil Gardåsen

Skien-Norsjøkanalen med slusene i Skien og ved Løveid er den eldste av de to Telemarkskanalene, bygd i 1854-61. Det har langt tilbake vært tanke for en kanalisering av Telemarksvassdraget. Allerede i 1805 uttalte statsøkonom Christen Pram at det ville være en stor "Bekvemmelighed" å kunne seile opp Klosterfossen og Skotfossen. I 1831 fremholdt amtmann F. Wedel Jarlsberg for regjeringen ønskelighetene av en forbedret kommunikasjon mellom Norsjø og Skien. Det var imidlertid amtmann i Bratsberg, Hans Jørgen Christian Aall, som fikk overbevist Stortinget om nytten av et slikt anlegg. Planene for kanalen ble utarbeidet av kanaldirektør Engebret Soot, hans assistent Waligorski og kanaldirektørene Røiem og Johan Tullin Thams.

Fra gammelt av kunne det være forbundet med stort strev å reise vannveien fra telemarksbygdene til Skien. Bøndene hadde ikke alltid noen lett reisevei i den tiden da en måtte ro vanna for å komme til byen. Var det motvind og uvær, kunne en risikere å bli liggende på gjestgiveriene langs Norsjø: Fjære, Leirodden, Munken, Ols brygge, Galten, Odden og andre.



D/S "Træk" var den første båten gjennom Løveidkanalen. Foto: Fra boken: "Rutebåtene på Telemark-kanalene"

Heller ikke varer og tømmer hadde noen lett transportvei. Mye av frakten til og fra jernverket på Ulefoss gikk over Norsjø. Skårne bord fra de vandrevne oppgangssagene ble fløtet på flåter over vanna og kjørt med hest mellom dem, eller sendt gjennom en bord- og tømmerrenne, slik som det var ved Løveid, før det igjen ble lagt på flåter og fløtet videre. Tømmer ble fløtet i klubber som drev med vinden over vanna. Før fossene ble klubbene løst opp, og tømmeret ble skutt stokk for stokk ut fossene.

Kanalaneleggene og embetsmannsstatens nytteideologi

Bestrebelsene med å forbedre kommunikasjonene her til lands på midten av 1800-tallet, herunder kanalbygging og dampskip, var et utslag av den norske embetsmannsstatens politiske ideologi på denne tiden. Utover på 1800-tallet fikk statsmakten en stor forkjærlighet for vitenskapenes praktiske nytteverdi. Særlig naturvitenskapene skulle gi mulighet for en teknisk modernisering som skulle utvide menneskets herredømme over naturen. Ut av denne forestillingen vokste tanken frem om å kunne beherske samfunnslivet. En sterk statsmakt med basis i den sosialøkonomiske og tekniske fagkunnskap skulle gi mulighet for en sterk styring av statsapparatet. Den nye ideologi – en vitenskapelig reformisme - ga plattform for en reformerende styringselite som etablerte seg til dels i opposisjon til det gamle maktapparat med dets byråkratiske forvaltere, skriver Rune Slagstad. Det er som en del av denne moderne styringseliten vi må se Skien-Norsjøkanalens "fedre," som amtmann Aall, statsråd Stang, kanalbestyrer Røyem og andre.

Blant de første kommunikasjonstiltak som representanter for denne embetsmannsstaten iverksatte eller oppmuntret til, var dampskip som "Constitutionen" og "Skibladner". På Norsjø kom hjulbåten "Statsraad Stang", som gikk av stabelen ved Fjærekillen i 1852 og gikk i fart mellom Fjærestrand og Tangen i Heddal.

Kanalens planer og forarbeider

Til tross for at det var kommet dampskip på Norsjø i 1852, var kommunikasjonen mellom Bryggevannet,



Løveidkanalen med sluseporter av tre og steinmurte vegger. Et kor av mannsangere med hvite luer er på tur med D/S "Tinn".
Foto: Telemark Museums bildesamling TGM-B.19080.

Skien og Norsjø stadig maktpåliggende å løse. Aasmund Norgaard (1776-1884) fra Lårdal skal tidlig ha fått ideen om å bygge en kanal fra Norsjø til havet. Aasmund Olavsson Vinje skriver om Norgaard at han var: «et mekanisk talent som under andre og mer utviklede forhold maatte ha ervervet sig et stort navn.» Norgaard besøkte bl.a. kanalen i Trollhättan, som stod ferdig i 1801, og skal ha bygget en modell til et kanalanlegg. Statsøkonomen Christen Pram, som reiste i Telemark på begynnelsen av 1800-tallet, påpeker hvilken fordel det ville være å kunne seile opp Klosterfossen og Skotfoss. Fra det offentlige side sendte amtmannen i Bratsberg, Wedel-Jarlsberg, i 1831 en henvendelse til regjeringen der han påpekte hensiktsmessigheten av å "skape en forbedret Transportindretning ved den saakaldte Skotfos".

I 1840-årene ble det satt fart i undersøkelsene omkring muligheten for en bedring av kommunikasjonene mellom Skien og Norsjø, og i midten av tiåret er dette kommet så langt at regjeringen finner mer inngående undersøkelser nødvendig. Assistent hos kanaldirektøren, J. Waligorski, får dette arbeidet overlatt seg. Han forutsetter i sitt arbeid at det bygges en sluse ved Elstrøm foruten sluser ved Løveid, og at det oppføres brygge ved Hjellevannet. Også fløtningsinspektør Engebret Soot kommer med forslag. Kanaldirektør Røyem foreslår i 1852 oppdemming av Hjellevannet med bl.a. fast dam i Klosterfossen. Ved dette kunne slusen i Elstrøm sløyfes.

Flere løsninger for å binde sammen Norsjø og Skienselva ble imidlertid fremmet. En av disse var en jernbane, som skulle bli det mest vanlige kommunika-



Innløpet til overkanalen i Løveidkanalen. Bygningen øverst til venstre er den gamle slusemesterboligen. Til høyre ser vi slusevokterboligen på Tipp som huset 4 familier.

Foto: Telemark Museums bildesamling TGM-B.19008.

sjonsmidlet mellom byene og innsjøene på 1800-tallet. 1800-tallets kommunikasjonssystem besto i realiteten av tre ulike kommunikasjonsmidler i kombinasjon: Jernbane fra byene til innsjøene, dampbåt over innsjøene, og hestetransport opp dalene og over fjellet. Redaktør Herman Bagger i Skien ivret sterkt for en lokomotivjernbane over Geiteryggen, som ville blitt et billigere alternativ enn kanal. Det viste seg imidlertid at stigningen ville bli for sterk. Derimot ble det utredet en hestejernbane fra Skien på nordsiden av elven til Løveid. Det finnes kart for denne traseen, som skulle gå ut Hjellen og over jordene på Bakken.

I tillegg til kanalen som transportåre ville den muligheten som regulering av vassdraget førte med seg, bli en stor lettelse. Flommene vår og høst skapte store problemer i nedre del av telemarksvassdraget, samtidig som vannstanden i vintermånedene var på et lavmål. For brukene i Skiene ville en jevnere vannstand innebære en betraktelig forbedring, ettersom driftsperiodene for sager og møller kunne forlenges. Å få stabil vannføring ville dermed bli en stor gevinst både for brukene og for båttrafikken.

Fra 1840-årene kommer amtmann Hans Jørgen Christian Aall inn som den drivende kraft i kanalarbeidet. Han fører saken frem overfor både lokale og sentrale myndigheter. Hans engasjement, bl.a. over-

for Stortinget, skulle vise seg å være avgjørende for at Norsjø-Skienskanalen ble virkeliggjort. Derfor er han også hedret med byste ved Løveid sluser, avduket i 1897.

Skien-Norsjøkanalen bygges

Det var fire viktige hovedgrunner til at man valgte å satse på kanalanlegg: for det første muligheten for transport av gods og passasjerer, for det andre tømmerfløtingen og for det tredje regulering av vassdraget for å begrense flom og at sagene i Skien skulle få jevnere tilførsel av vann.

Anleggsarbeidene for Skien-Norsjøkanalen ble satt i gang i 1854. Ingeniørøyntnant Joh. Tullin Thams var anleggsbestyrer, og i Skien og på Løveid foregikk arbeidene frem til 1861, da kanalen kunne åpnes.

I 1855 ble det besluttet ved kongelig resolusjon at slusene ved Løveid skulle bygges for fartøy med 100 fots lengde og 21 fots bredde. Samme mål ble godkjent for Skien sluse. Tidligere var det godkjent at disse slusene skulle kunne ta i mot 10 fot dyptgående fartøy. Oppdemmingen av Hjelle vannet ble utført vinteren i 1855-56, og reguleringsdammen i Firingsfoss ble bygget samtidig.

Til kanalanlegget kom en person som etter hvert skulle gjøre seg sterkt gjeldende i kanalen og vassdraget,



Gammelt foto fra Skien sluser.

Foto: Telemark Museums bildesamling TGM-B.19783.

nemlig Axel Borchgrevink (1838-1902). Han ble ansatt som assistentingeniør ved anlegget i 1860, og da kanalen åpnet 1. mai 1861, ble han driftsbestyrer. Samtidig ble han fløtningsinspektør i Skiensvassdraget, og i 1882 ble han Fløtningens direktør. Videre var han konsulent for Skiens Brugseierforening fra den ble opprettet i 1881, og i 1891 ble han overbestyrer for Bandak-Norsjøkanalen. Hans navn er likevel mest knyttet til kanaliseringen av strekningen fra Strengen til Ulefoss.

Det største anleggsarbeidet i Skien-Norsjøkanalen var ved Løveid. I fjellet her ble slått flere kilometer med huller med feisel og meisel (håndkraft) under anlegget før fjellet ble minert ut med krutt. Massene ble transportert ut på en trallebane og tippet i en stor steinfylling ved Tipp. Under kanalarbeidet rant det i vestre del av kanalen ved et uhell i 1861 inn store mengder vann. Vannet måtte vekk, og eneste måte å få det ut på var å øse det ut med bølter. Rapporten forteller hvor-

dan dette foregikk: Vannet ble øst ut av 12 mann med uavbrutt øsing i 25 timer - 6 mann av gangen. Hver mann øste fra 20 til 6 bølter i minuttet alt etter høyden - en respektabel innsats som viste at kanalarbeiderne ikke gikk av veien for å ta i et tak.

I 1860 ble slusene i Skien tatt midlertidig i bruk. Som et punktum for anleggsperioden kunne driftsbestyrer Axel Borchgrevink notere følgende: «Slusene i Skien aabnedes for Trafikken den 16. April 1860 og slusene ved Løveid den 29. April 1861. Canalens regelmessige drift regnes fra 1. Mai 1861.»

Kilder:

Rødseth, Thor Inge og Tor Kjetil Gardåsen: Med gamle kart gjennom Skiens historie. Skien 1984 og 1999.
 Slagstad, Rune: De nasjonale strateger. Oslo 1998.
<http://www.skiensvassdraget.no>

**Husk årsmøtet i TKV mandag 7. mars
 i Sjømannsforeningens lokaler i Skien**

Rugla Skjellsand A/S

Av Thorbjørn Wahlstrøm.

Andreas Raastad var født i Skien i 1899. Etter et omflakkende liv som blant annet innbefattet sjømannsyrke på norske og amerikanske skip under og etter første verdenskrig, tømmer i USA, eier av eget fartøy med fart Karibien – USA's østkyst, skipsoffiser på norske tankskip fra 1928 til 1934, kom han hjem til Skien og slo seg etter hvert ned på Nedre Pollen i "Røde Mølle", en av Skotfoss Bruks tidligere arbeiderboliger. I 1937 startet han Rugla Skjellsand A/S.

Selskapets aksjekapital ble i hovedsak tegnet av Andreas Raastad og hans familie, men også mange personer fra Skien og Skotfoss sluttet opp om foretaket ved å tegne aksjer. Aksjekapitalen var på 25 000 kroner, fordelt på 50 aksjer à 500 kroner. En solid kapital etter datidens målestokk. Jonas Ingulstad (1914-1974) ble ansatt som kontorsjef. Han hadde handelsbrev og selskapet ble drevet på hans papirer. På Rugla ovenfor Skotfoss var en stor forekomst av skjellsand, hvor anlegget ble bygget.

Skjellsanda ble brukt som kalkingsmiddel i jordbruket og som kalkkilde til høns. Denne spesielle sanda er et produkt fra siste istid, d.v.s for ca. 10 000 år siden. Da lå det tre km tykke ismasser over Nord-Europa. Et-



Andreas Raastad. (Foto: Hans Raastad).

Rugla var det mest kjente og benyttede gjestgiveri for ferdafolket på Norsjø i gamle dager, skriver Johan E. Holand i "Skotfoss fram i lyset". Her var det passasje til og fra Mælum, og her tok folk inn i et gjestgiveri som det knytter seg flere interessante beretninger og myter til. Det fortelles blant annet at et sigøynerfølge en gang etterlot seg en liten pike som het Susanne. Hun ble tatt hånd om av folkene på gjestgiveriet, vokste opp der og ble senere gift med Arne Rugla. De fikk mange barn, og mange etterkommere kan spore sine aner til denne Susanne. Rugla er første gang nevnt i 1787 som plass under Omdal. Gården og gjestgiveriet fikk navn etter det gamle elvenavnet Rugla.

ter at disse smeltet over noen tusen år, har landet hevet seg. For Grenlandsområdet er det beregnet at landet har hevet seg nær 150 meter. Når vi så tenker på at alle sluser og kanaler inn til Dalen bringer oss 72 meter over havflata i dag, så trengte ikke Telemark kanaler og sluser i den tiden, da hele Norsjø og landet omkring var en del av havet. Mens landet hevet seg med centimeterer hvert år etter at den trykkende isen hadde smeltet, levde og døde det store mengder skalldyr i de grunne vann- og strandområdene som etter hvert ble land. På Rugla var et sted hvor millioner av skalldyr befant seg. 10 000 år etter at de døde, ble en bedrift etablert på disse restene.

Råsanda ble gravd ut med handmakt og frakta til tørkeanlegget med hest og kjerre. Fire hester eide bedriften selv, men de var likevel avhengige av å leie hester for å greie all transporten. Det var ingen stall ved fabrikkens på Rugla, så hestene var stallet opp på en gård i nabolaget.

Etter tørkingen ble sanda pakket i papirsekker à 50 kg og plassert i lagerskuret. Herfra gikk det en sekkebane ut til bedriftens kaianlegg.

Under tørkeprosessen oppstod en del avfall de kalte spillsand. Denne ble tippet i Ruglatjernet som ligger like ved fabrikkens. Dette tjernet er for øvrig kunstig laget ved at regn og grunnvann etter hvert har erstattet skjellsandmassene som ble gravd ut fra jordene til Rugla gård.



Vinterdag i Rugla. (Foto: Hans Raastad).

Egne frakteskuter

Hestene var viktige i det daglige arbeidet. I tillegg til arbeidet ved anlegget på Rugla, ble de også benyttet til transport av produktene rundt i nærområdet. Men de aller fleste avtakerne av skjellsanda, befant seg langt fra Skotfoss, og da var vannveien løsningen. Fabrikken eide tre frakteskuter som ble benyttet i transporten til mottakere langs Oslofjorden og Sørlandskysten; "Eros", "Astor" og "Tray". Disse skutene var forholdsvis små farkoster, men de gjorde så absolutt tjenesten. To av skipperne, Claus Clausen (1909-1978) og Leif A. Dyvik (1903-1980) var fra Pollen. Den tredje skipperen het Wilberg og var fra Østfold. Han bodde på hybel i tredje etasje hos Raastad i "Røde Mølle", når han ikke var på frakteseilas med skjellsandlast.

Arbeidere ved Rugla Skjellsand i 1944. Fra venstre: Evald Blom, Håkon Anholt, Halvor Eik, Matias Dolva, Eugen Jonassen, Roald Jonassen, Olaf Eik, Håkon Andersen, Morgan Lindgren, Olaf Tovsland, Halvor Tovsland, Thorleif Jonassen og Jonas Ingulstad. (Foto fra boken "Skotfoss fram i lyset")



Bortsett fra at "Eros" ble tatt i en storm og forliste mellom Suttervik og Skotfossen, finnes ingen opplysninger om de øvrige skutenes skjebne etter at deres tjeneste ved skjellsandfabrikken var avsluttet.

Vedprodusent

Opprinnelig hadde Raastad tilrettelagt for oljefyring av tørkeanlegget. Dette med bakgrunn i at han tidligere hadde etablert et annet selskap der import av bildekk og olje var blant produktene. Men krigsutbruddet sørget for at tilgangen på fyringsolje snart stoppet opp, og man var tvunget til å legge om til vedfyring. På denne tiden var det ikke bare skjellsandanlegget som hadde



En av Rugla Skjellsands båter ved Svendshull. Om bord Andreas Raastad og sønnen Hans. (Foto: Hans Raastad)

behov for ved. Energiforsyningen i disse årene var i stor utstrekning ved, både i industrien og i hjemmene. Vedforsyningen til tørkeriet på Rugla skjedde i samdrift med vedforsyningen til hele Solum kommune, organisert av Raastad. Veden ble tildelt på rot i skogene langs vassdraget, og ansatte ved Rugla Skjellsand A/S stod for hogst og transport av vedtømmeret, som dels ble fraktet med fabrikkens båter, og dels med lektere. Mottaksanlegget var ved brygga ved Svendshull, hvor vedkappere sørget for at veden fikk den rette lengden. Under krigen var Svendshull havn og tømmermottak helt sentral i virksomheten. Til dette arbeidet ble anskaffet enda en båt - "Tryggen". Den var opprinnelig en losbåt som ble ombygd til mannskapsbåt i tilknytning til tømmerhogstene som foregikk flere steder hvor folk skulle bringes både til og fra, og dessuten forpleies med mat og annet utstyr mens de utførte arbeidet. "Tryggen" ble også i en viss utstrekning benyttet til transport av ved.

Fabrikkens andel av veden ble kjørt med hest og kjerre fra Svendshull til Rugla. Kommunenes andel ble fraktet videre til flere mottak, blant annet til Skotfoss.

Tidemand Evensen (senere fylkesmann) var ordfører i Solum fra 1948 til 1959. I 1954 skrev han blant annet om vedforsyningen under krigen: "Solum kommune hadde en utstrakt tilførsel av ved fra Telemark i krigsårene og de nærmeste årene etter. Denne ble fraktet vannveien, Andreas Raastad foresto transporten. Forsyningen av ved var et problem for mange kommuner, men i Solum må det sies at det gikk over all forventning bra. Både Telemark Tømmersalgslag og Solum forsyningsnemnd tilskriver Raastad den største del av æren for det. Han fikk oppgaven over den ved som var tildelt kommunen og sørget så for resten – både mottaking og avlevering – alt kom fram. Det var bare en

mann med administrative evner og erfaring i transport som kunne klare dette arbeid".

Under krigen kom fabrikkens på Rugla til å utføre andre oppgaver også. I mangel av bensin, ble de fleste bilmotorer drevet av vedfyrte gassgeneratorer, på såkalt knott. På Vadrette var en slik knottfabrikk. Knott som ikke var tørr nok til bruk i generatorene, ble fraktet til Rugla og tørket med spillvarmen fra tørkeanlegget for råsanda.

Slutt på forekomsten ved Rugla

Etter ti-elleve års drift var det slutt på forekomstene ved Rugla. Det ble da gjort forsøk på å forlenge driften ved å hente skjellsand andre steder. Blant annet ble flere lektere med skjellholdig råsand hentet ved Håøya utenfor Helgeroa. Men kostnadene med denne kompliserte og lange transporten viste seg snart å være så store at det var umulig å få lønnsomhet i en slik drift. Rugla Skjellsand A/S måtte derfor innstille virksomheten. Senere ble fabrikkbygningene revet og i dag finnes få synlige spor etter dette anlegget, som var en viktig arbeidsplass for mange i en svært vanskelig tid. Ikke mange er kjent med at dette var Solums nest største arbeidsplass disse årene, med opp til 40 personer i virksomhet under krigen.

Ny virksomhet

Raastad hadde oppnådd gode økonomiske resultater på Rugla, og da fabrikkanlegget etter Skien Cellulosefabrikk på Vadrette kom for salg, kjøpte han dette, hvor han først etablerte slipp med mekanisk verksted, og noe senere utvidet med verksted for sandblåsing og metallisering. Vadrette slipp var i mange år viktig for lektertransporten på Telemarksvannene, da slippet var godt egnet for vedlikehold av trelekterne som ble benyttet av



Rugla Skjellsands
fraktebåter ved
Svendshull.
(Foto: Hans Raastad)

Tinfos Papirfabrikk og Tinfos Jernverk på Notodden, Aall Ulefoss Brug og S. D. Cappelen på Ulefoss, samt lekertransporten til Unions fabrikker på Skotfoss og i Skien. Da trelekterne ble erstattet med jernlektere på midten av 1950-tallet, forsvant det økonomiske grunnlaget for slippet. Raastad gjenopptok da sitt gamle yrke som sjømann. Først var han i en periode kaptein på M/S "Vrangfoss" og drev isbryting og frakt av maskiner og utstyr fra Oslo til Tokke-anleggene. Da denne perioden var over, avsluttet han sin yrkeskarriere med flere nye år i utenriksfart.

A/S Turisttrafikk

Raastad hadde alltid en levende interesse i båttrafikken på Telemarksvannene. Han engasjerte seg i å få "Victoria" ombygd til turistbåt, etter at den hadde ligget i opplag i flere år, og den tradisjonsrike trafikken var innstilt. Høsten 1960 utarbeidet han et utkast til ombygging av "Victoria" og innhentet pristilbud på arbeidene, som lå langt under hva man ellers hadde planer for. Dessuten stod verkstedet klart til omgående å gå løs på ombyggingen slik at den kunne være seilklar allerede året etter. Men tiden gikk og selv om A/S Turisttrafikk ble stiftet den 24. februar 1961 med eiendomsrett til Victoria og med Skien-Telemarkens Dampskibs-

aksjeselskab som hovedeier, tok det tid å få på plass den nødvendige friske kapitalen fra interesserte kommuner og Telemark fylke. Andreas Raastad var blant stifterne av dette selskapet.

Den 21. juni 1963 gikk "Victoria" sin første tur i ordinær rute, etter ombygging i samsvar på Raastads utkast fra 1960.

Det var et uvanlig omfattende og engasjert liv Andreas Raastad hadde bak seg, da han døde på Skotfoss i 1973, 74 år gammel. Han ligger begravd på Pollen kirkegård.

Kilder:

- Hans Raastad (f.1943).
- Johan E. Holand: "Skotfoss fram i lyset", Skotfoss Historielag 1993.
- Harald Lorentzen, Thor Hansen og Per Svein Bratsberg: "Rutebåtene på Telemark-kanalene", Skien 1985.

Vadrette Fabrikker med Raastads slipp til høyre i bildekanten, ca. 1948. (Foto: Privat).



Slepebåter ved verk og bruk på Ulefoss

Av Per Bernt Tufte.

FRAKT PÅ NORSJØ

I boken "Gamalt frå Telemark" fortelles det om to fraktebåter som skal ha ferdes på Norsjø omkring 1840-årene. Jon Eilefsen fra Skien og landhandler Edvard Sørensen på Gvarv skal ha hatt hver sin båt som fraktet varer fra Fjærestrand og til hhv. Ulefoss og Gvarv.

Det såkalte "Nordsjøselskapet" ble stiftet i 1851 og en hjulbåt, senere godt kjent som "Statsraad Stang", ble kontrahert fra England samme året. Fra mai 1852 ble "Statsråden", som den ofte ble kalt, satt i rute mellom Fjærestrand og Heddal. Den holdt det gående til Norsjø-Skienskanalen var ferdig i 1861.

I boken "Rutebåtene på Telemarkskanalen" finner vi også et par andre som kan kalles fraktebåter på Norsjø, og navnene "TRÆK" og "ELVPRINSEN" nevnes der. "Træk" skal ha vært eid av Lundetangens Bryggeri sammen med Aall's enke. Det har antakelig vært Mariane Aall, enke etter kammerherre Hans Aall, som døde i 1863. Hans Aall var trolig medeier i Lundetangens Bryggeri, noe vi med sikkerhet vet at sønnen Niels (d.y.) var. Han overtok bruket på Ulefoss i 1865. Om "Træk"

er det fortalt at den en tid også var i bruk ved firma S. D. Cappelen.

For øvrig kan det nevnes i forbindelse med Niels Aall (d.y.) at han etter hvert ble byggherre for 7 seilskuter på Ulefoss. Men det er en annen historie.

SLEPEBÅTER

Slepebåtene ved verk og bruk på Ulefoss er også omtalt som "Bugserbaader", og fortsatt brukes jo uttrykket buksere i forbindelse med sleping og tauing på sjøen. Arbeidet på slepebåtene kunne ha sine farlige sider, særlig på vinterstid med isete og glatte partier på båten, og ikke minst på lektere og tømmerklubber. Og det skjedde da også ulykker. Maskinist Hans Hansen og dekksmann Hans Fiskestigen hos Aall, samt fyrbøtter John Hansen hos Cappelen, druknet alle i forbindelse med sitt arbeid.

"VERKSSIDA"

Firma S. D. Cappelen - Ulefos Jernværk har hatt flere slepebåter. Som nevnt skal "Træk" ha vært i bruk der, muligens som den første. Og kanskje var det enda en slepebåt der (?), før "ULEFOS" (HQNG) var i drift i

D/S "Rusla". Foto: Privat.





D/S "Stærk", ca. 1937/38 med Andreas Nilsen i førerhuset og Walter Storhaug Beier i maskinkappen. Cappelen's sagbruk i bakgrunnen. Utlånt av Nils Kristian Nilsen, Ulefoss.

perioden 1881 til 1907. Den ble solgt i 1908 til Realf Ording Helgesen i Porsgrunn for 6 000 kroner. Han skiftet navnet på båten til "REIDAR", trolig etter hans yngste sønn med samme navn.

"Ulefos" ble bygget ved Kristiansand Mek. Verksted som byggenummer 27. Den hadde en dampmaskin på 100 IHK, var 17,3 meter lang, 4,3 meter bred og stakk 2,3 meter dypt. Den er oppgitt å ha vært på 40,3 bruttoregister tonn. Båten hadde gjennom årene flere eiere og fikk montert dieselmotor ca. 1950. Den var i drift fram til 1985 da den ble senket i Nedstrandsfjorden i Ryfylke, 104 år gammel, etter at den fikk vann under kjølen.

Slepebåten "RUSLA", (MDLJ), med navn fra Fens-

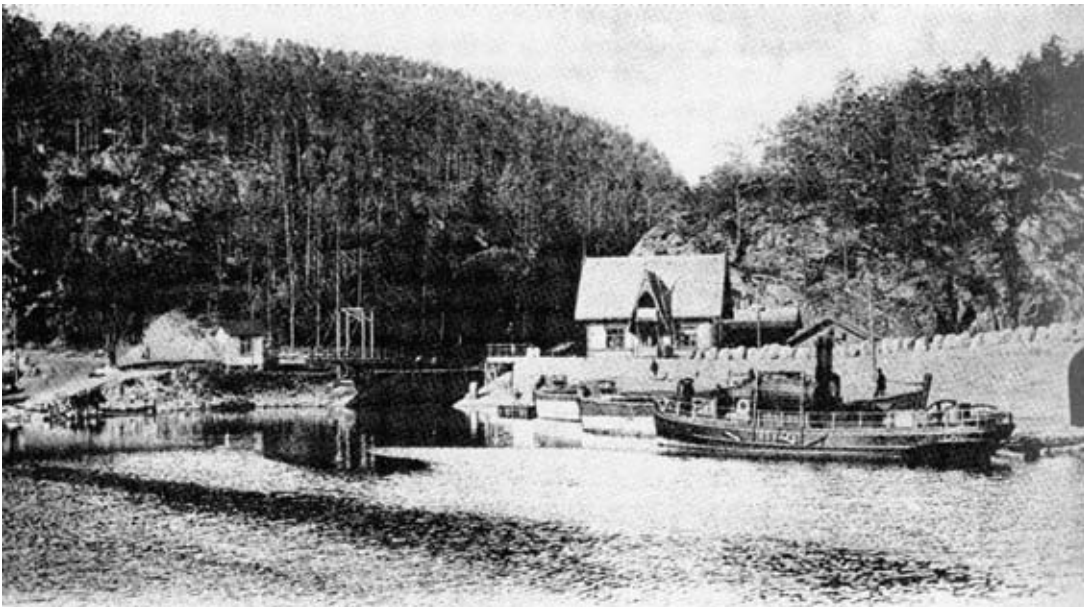
gruvne, ble levert fra Porsgrunn Mek. Verksted i 1907, som byggenummer 48. Dette verkstedet bygde også stallektere for Cappelen, bl.a. "Rauhaug" og "Madammen", også disse med navn fra Fensgruvne. "Rusla" var flott utstyrt med bl.a. innredning i mahogny. Den skal ha vært god som isbryter.

"Rusla", med sine 72 bruttoregister tonn, målte 20 meter i lengde, 5 meter i bredde og den stakk 2,65 meter dypt. Båten hadde opprinnelig en dampmaskin med 150 IHK, men i 1953 ble denne byttet ut med en dampmaskin som var 27 HK sterkere, og er oppgitt til 180 HK. Den kunne da "ganske makelig gjøre sine 11 mil", er det fortalt.

På senhøsten 1958 gikk turen over Skagerrak til Danmark, der en dieselmotor ble montert ved Alpha Motorfabrik i Frederikshavn. Motoren skal ha vært på 310 HK(?) "Rusla" ble tauet til Danmark, men gikk opp igjen for egen motorkraft. Om lag på denne tiden fikk båten nytt ror, laget på bedriftens eget verksted. Roret ble laget med hulrom og fylt med olje. Enkelte kilder oppgir at motoren



"Stærk" ved en utflukt til Mikaelshulen ca. 1920. Foto: Privat.



“Ulefos” ved Løveid sluser tidlig på 1900-tallet.

igjen ble byttet i 1964, men jeg har ikke så langt funnet dette konkret angitt noe sted.

Fra tidlig i 1960-årene overtok ”Rusla” all transport av tremasse fra Ulefoss, også fra Aall’s tresliperi. Båten ble solgt i 1974 til firma Brødrene Sørensen A/S. Båten har siden hatt en rekke eiere og er fortsatt i drift, nå i Sarpsborg under navnet ”BORG”.

I folketellinger nevnes en del personer i forbindelse med ”dampskib” på Verket. Fra 1865 finner vi Mathias Ellingsen, ”dampskibsfører”, Hans O. Qvist, maskinist og i tillegg nevnes Knud Thorstensen, som ”baadfører”. Ti år senere finner vi de to førstnevnte igjen; Mathias Ellingsen, ”dampskibsfører for Verkets Eier” og Hans

O. Qvist, ”maskinist ved Verkets Dampskib”. Dessuten er en Hans Jacob Svendsen nevnt som ”Styrmand” og boende på Verket i 1875.

I 1900 finner vi Karl Pettersen som ”Dampskibsfører” og sønnen Kristian som dekksmann. Kristian ble skipper på ”Rusla” fra 1907 og skal ha vært båtfører i om lag 30 år. Etter ham fulgte Gullik Halvorsen Apalnes som skipper, og senere Jørgen Haugen.

I 1900 finner vi maskinisten Gregar Johnsen og ikke mindre enn tre med tittel fyrbøtter; den nevnte Knud Thorstensen, Eivind Gjermunden og Gunnar Endresen. I året 1910 ser vi at Gregar Johnsen fortsatt var maskinist, samt at Johan Fæbakke og Jørgen Ingulstad, begge var ”ombord i brugsbaat”. Samtidig var Hans Hansen ”dæksgut paa brugsbaat”. (Jørgen Ingulstad flyttet senere til Skien og var i mange år skipper på slepebåten ”Speed”). John Hansen (som druknet) var fyrbøtter på ”Rusla” i 1910. Senere har flere hatt båt og lektere som arbeidsplass hos Cappelen, bl.a. brødrene Nils og Kristoffer Kristoffersen som maskinister, fra om lag 1930, samt Ernst Jørgensen og sønnen Asbjørn som fyrbøtere. Gustav Hansen, Gunnar Karlsen og Einar Lindgren var dekkfolk i en del år.

”SAGSIDA”

Fra firmaet Aall Ulefos Brug kjennes to slepebåter, begge med navnet ”STÆRK”. Eldre folk kunne berette om ”gamle” og ”nye” ”Stærk”, den eldste fra 1873 og den nye fra 1885. ”Gamle Stærk” vet vi lite om, men den hadde i alle fall oppdraget med å buksere den nybygde seilskuta ”Ross” fra Ulefoss til Skien i 1874. Niels Aall (d.y.) var først eier av gamle ”Stærk”, deretter Cato Aall og så Nils Fredrik Aall av nye ”Stærk”.

”Stærk” (HQNR) fra 1885 kjenner vi mer til. Den ble levert fra Akers Mek. Verksted med byggenummer 108. Det er oppgitt at den var på 28 bruttoregister tonn.



Servise fra Egersund som tilhørte ”Stærk”- Utlånt av Nils Kristian Nilsen, Ulefoss.

Foto: Privat.



“Rusla” på utflukt med sang og musikk.

Foto: Privat.

Den var opprinnelig 16,7 meter lang, 4 meter bred og den stakk 2,1 meter dypt. Dampmaskinen – som var meget solid og driftssikker – var på 50 IHK og i 1910 skal den ha fått ny kjele, levert av Porsgrunn Mek. Verksted.

Aall's private salong foran i båten var utstyrt med mahogny innredning og buet sofa trukket med mørk rød plysj. Det var også toalett og kjøkken - ”pantry”-der, med servise for 12 personer levert fra Egersund. Mannskapslugaren var bak i båten, men med enklere innredning.

I mange år slepte ”Stærk” tømmerklubber og lektere – opp til 6 stykker – mellom Vest-Telemark og Ulefoss, og spesielt lektere mellom Ulefoss og Skien/Porsgrunn. Lekterne hadde bl.a. navn etter Aall's eiendommer i Vest-Telemark, så som ”Kilen” og ”Fiskhøl”. Flere av dem var bygget ved Knardalstrand Slipp og Verft. Reparasjoner ble utført på Ulefoss.

Ved Elvestad verksted fikk ”Stærk” installert en to-sylindret ”Volda” semidieselmotor i 1953. Den skal ha vært på 70 HK. Samtidig ble båten sterkt ombygget – nesten ”ødelagt” i fasongen, etter fleres mening. Den var registrert i Telemark som H-905.

”Stærk” var på grunn av sin konstruksjon ikke særlig god som isbryter, er det fortalt. Båten var lite i bruk etter 1963 og den ble solgt i 1973 til Asle Nordskog og Christian Meldalen fra Kviteseid for 15 000 kroner. Etter å ha vært ”på handel” et par ganger var ”Stærk” igjen i eie av Asle Nordskog, og båten fikk i 1986 sitt endelige ved å bli senket på om lag 150 meters dyp ved Bukkøya utenfor Spjotsodd. Motoren og en del utstyr

var demontert først, og er senere havnet på forskjellige steder. Motoren ble gitt til Horten Yrkesskole.

Skippere. 1875: Bent Bentsen, med tittel ”Dampskibsfører”. I året 1900 var Johannes Kristensen Strøm-odden skipper, noe han en tid også hadde vært på ”gamle Stærk”. Senere overtok Andreas Nilsen, med ”certificat” fra Porsgrunn offentlige sjømannsskole i 1936. Etter ham fulgte Endre Hansen.

Maskinister og fyrbøttere. 1875: Bent Guttormsen var maskinist, og samtidig var Jens Brynjulfsen tittelert som ”Fyrbøder paa dampbaaden Stærk, tilhørende N. Aall”, noe som må ses som beviset på ”gamle Stærk's” eksistens. I året 1900 var fortsatt de samme to personene hhv. maskinist og fyrbøtter. Ti år senere finner vi dansken Kristian Jensen som maskinist. Etter ham fulgte bl.a. Hans Hansen, (som druknet), Walter Storhaug Beier, Nils Pedersen, Olav Moen og Sverre Lindquist som maskinister og motormenn på ”Stærk”.

KILDER:

Gunnem, Chr.: ”Gamalt frå Telemark”.

Bratsberg/Hansen/Lorentzen: ”Rutebåtene på Telemarkskanalene”.

Utfyllende opplysninger fra Tom Bjørge Jensen, Fredrikstad, spesielt om båten ”Ulefos”.

Ulefos-Nytt: 1953 og 1958.

Ulefoss Avis, november 1958.

Samtaler med Diderik Cappelen, Per Kristoffersen og Nils Kristian Nilsen, Ulefoss, samt Asle Nordskog, Kviteseid.

Folketellinger for Holla: 1865 – 1875 – 1900 og 1910.

M/S "Henrik Ibsen" – et flytende møbel

Fra driverne av Dalen Hotel og M/S "Henrik Ibsen" har vi fått følgende rapport:

M/S «Henrik Ibsen» er opprinnelig bygget ved Eriksbergs verft i Gøteborg i 1907 for Styröbolaget under navnet D/S «Styrö». Skipet er fullstendig restaurert i 2010 ved Fjærholmen verft i Tønsberg, hos båtbygger Geir Røvik.

Skipet har siden oktober 2010 ligget til kai ved Oslo Rådhus. Hensikten er å vise skipet frem, samtidig som vi informerer om kultur, mat og reisemål i Telemark, Telemarkskanalen og rundt Dalen Hotell, et knippe med Norges mest spennende reiseopplevelser, kun et par timers kjøretur/buss eller tog fra hovedstaden.

M/S «Henrik Ibsen» har gjennomgått en fullstendig "make-over" og er i dag en enestående representant for et mer enn 100 år gammelt luksus dagstur cruiseskip.

Telemarkskanalen med nedre del anno 1861, og øvre del til Dalen anno 1892, Dalen Hotell anno 1894 og M/S «Henrik Ibsen» anno 1907 – representerer alle unike kulturhistoriske attraksjoner, nennsomt oppgradert med dagens krav til komfort og service, og de utgjør sammen en herlig kortreist historisk opplevelsespakke.

Vi har lagt ut videoer og bilder fra oppussingen av skipet på www.youtube.com under MS Henrik Ibsen. Bilder finnes også på www.flickr.com og på www.dalen-hotell.no og til slutt www.telemarkkanalen.no

M/S «Henrik Ibsen» er 100 fot langt, 21 fot bred og stikker ca 8 fot dypt. Bruttotonn ca 200 og i dag registrert for 95 passasjerer. Vi har, i forbindelse med restaureringen, redusert passasjerantall fra 220 til 95 for å få god plass til alle om bord, enten det er i restaurant eller på dekk. Den Agatha Christie inspirerte innredningen er tilpasset med bla originale engelske antikviteter fra slutten av 1800 tallet og røde plysj sofaer, krystall lysekroner, mahogany og messing etc.

Den opprinnelige dampmaskinen ble i 1952 byttet med dagens historiske Alpha 406 Flo på 360 hk.

Alle dekk, styrhus og kahytter er restaurert eller skiftet og alt teknisk, elektrisk etc er av siste type samtidig som vi har gått langt for å bevare det historiske preg og følelse om bord i skipet.

Bilde til høyre: M/S "Henrik Ibsen." (Foto: Jørgen Kasin).

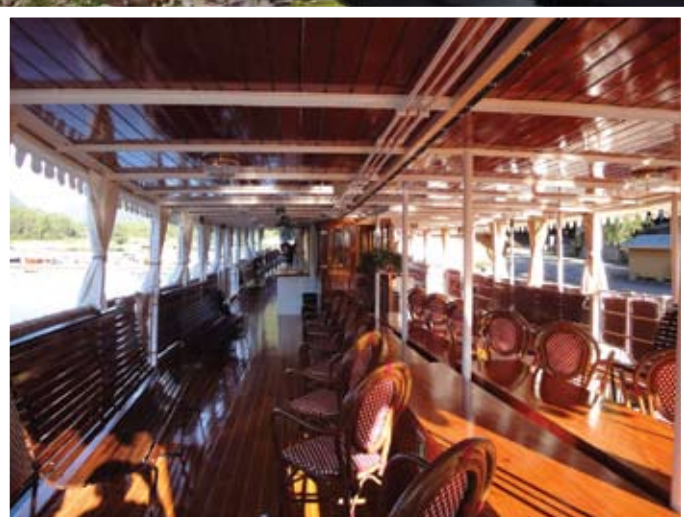
Bilde under: Dalen Hotel. (Foto: Arne Rosland).





HENRIK IBSEN

HENRIK IBSEN



Vedlikeholdsopplegget i Telemarkskanalen 2010–2011

Av Agnar Waldemarsen, driftsleder Telemarkskanalen.

På Telemarkskanalens LTP, eller langtidsplanen, har vi plotta inn oppgaver i prioritert rekkefølge for mange år framover. For 2010-2011 sto storjobber i Vrangfoss sluser og Skien sluser for tur. Allerede lenge før rutebåtene hadde gått sine siste turer i fjor høst, var forberedelsene til å bygge revisjonsdam øverst i Vrangfoss godt i gang. I "gamle dager" hadde som kjent Kanalen en nedtappingsperiode og intensive vedlikeholdsarbeider i forbindelse med påska. Slik nedtapping stoppes i dag av behovene til kraftproduksjonen og miljøhensyn. Dermed har vi blitt nødt til å bygge revisjonsdammer for å kunne gjennomføre vedlikeholdet på en tilfredsstillende måte. Dette er kostbare installasjoner, men vil være en investering for framtida til glede for de som skal overta kanalvedlikeholdet i kommende generasjoner.

Straks revisjonsdammen var på plass i overkanal Vrangfoss, ble øverste port demontert. På forhånd var



Her ser vi øvre port i Vrangfoss. Straks kanalens uteansatte er tilbake etter "sommerferien" sin sist i januar, ferdigstilles portbladene med gangbaner, rekkverk og lukemanøvreringene.



Like før fangdammen øverst i Vrangfoss sluser er ferdigstilt og kammeret nedenfor kan tørrlegges. Fra venstre ser vi kanalens Nils Tore Syvertsen, Geir John Kåsa, og innleid mekaniker fra Fahre's mek verksted i Lunde.

tømmer til ny port bearbeida i "byggesett". Slitedeler blir enten erstatta med nye eller restaurert og brukt på ny. De øvrige portene i Vrangfoss skal også gåes over i vinter, men her er det bare snakk om utskiftning av labanker og overhaling/utskiftning av slitedeler. I tillegg renoveres slusekammer/murer så langt vi rekker før trafikkåpning i mai. Spekking av lekk murer er en viktig del av vedlikeholdet. Gamle fuger har vi tradisjonelt fjerna med meisel, i år har vi testa ut fjerning med høytrykksspyling med enormt kraftig trykk. Dette arbeidet har firmaet Entreprenørservice hatt ansvaret for, og arbeidet gikk ganske brukbart helt til kulda kom for alvor. Da ble slusevegger, rekkverk, stillaser glasert i et tykt islag, og effektiviteten ble naturlig nok sterkt ned-satt. I skrivende stund, midt i januar, er temperaturene blitt mer normale igjen, og vi har håp om at alle kamrene skal bli klare til omspekking når vårsola viser seg.

Som alltid dukker det opp ting undervegs. I et av kamrene oppdaga vi et kjempehull som en gang er blitt tetta med et betonglokk. Likedan viste to påstøpte betongmurer inne i kamrene seg å være modne for pensjon, så disse må vi også få skifta ut innen ny sesong. Tveito Maskin er hyra inn til å forestå disse arbeidene,



Her er arbeidene i gang med fjerning av gamle fuger med trykkspyling. Etter hvert som kvikksølvet sank nedover i gradestokken, fikk stillas, rekkverk og slusekammer preg av det værharde Barentshavet. Alt isa ned. Når stillasene skulle flyttes på, måtte hver del bankes løs fra ispanseret.

som ferdigstilt vil gi en betydelig reduksjon av lekkasjevann.

I Skien har vi tørrlagt nedre kammer og sendt portbladene i stål til overhaling på mekanisk firma. Slusekammeret blir også renoveret. Skien sluse regner vi med skal være operativ fra begynnelsen av februar.

I Lunde sluser, der vi hadde storjobb vinteren 2008 – 2009, med bla tetting av undergrunnslekkasjer på pakkbusida, oppdaga vi på høsten at store deler av grunnen pakkbua står på, var vaska ut. For å hindre at deler av pakkbua skal rase ned i hullet, er strakstiltak

nødvendige. Entreprenør er derfor engasjert for å fylle hullet og utbedre setningsskadene i bygget slik at alt er i orden til vårens kafe-åpning.

Paralelt med disse storjobbene går som vanlig forberedelsene til kommende sesong. En bygningsmasse på 75 hus krever stell. Det samme gjør brygger, veier og annen infrastruktur. Sesongpersonalet vårt, drøyt 30 stk, skal ansettes og kurses til gode ambassadører for kanalen og Telemark. Vi har ingen problemer med å få tida til å gå!



Her ser vi nedre kammer i Skien sluse tørrlagt mot Bryggervannet, og portene i ferd med å bli heist ut og klargjort for transport til mekanisk verksted.



To av kanalens folk nede i det tørrlagte slusekammeret i gang med å bygge ny terskel. Her er det grove dimensjoner, og alt må være på millimeteren for å få best mulig tetting. Tom Erik Glomsrud til venstre, og Geir Waal.

Kanal-arrangementer – Telemarkskanalen 150 år

Jubileet skal åpnes i Skien i helgen 29. april til 1. mai 2011

Åpningshelgen skal sette fokus på Skien sluse fredag og lørdag, og Løveid sluser søndag. Kulturavdelingen i Skien kommune er arrangør i samarbeid med jubileumskomiteen.

Helgen blir preget av kunst, kultur og kanalbåter!

Noen smakebiter fra åpningshelgen kan vi røpe, men endelig program blir annonsert senere:

Fredag 29. april:

Denne formiddagen arrangeres to cruise:

- Mini- slusetur med Skarsfoss Hjellebrygga – Bryggevannet for barnehagebarn i Skien.

- Cruise med Victoria i samarbeid med kultur- og aktivitetssentrene i Skien.

Lysfest kl 21.15–22.30. Vandring langs vannet med opplevelser knyttet til musikk lys og kunst. Vandringen ender opp på Smieøya og Skien sluse. Her lover vi en spektakulær og magisk opplevelse ved vann og slusekammer. Skien Internasjonale Brassfestival arrangeres i Skien denne helgen, og musikere derfra vil sette sitt preg på arrangementet.

Lørdag 30. april

Denne dagen vil det være aktiviteter på Hjellebrygga i tidsrommet

11- 1500. Alle kommuner og andre som arrangerer noe i kanaljubileet er invitert til å ha informasjon og stands.

Kl 12.00 er det offisielle åpning med taler og musikk.

Båtene ligger ved kai: Victoria, Henrik Ibsen, Skarsfoss, Ørnen, Dalen og Erik.

Victoria kjører sluseturer gjennom Skien sluse (Hjellebrygga – Menstadbrua).

Musikk, mat, stands, historisk foredrag, besøk om bord på båtene. Bjarkå vil kjøre i skytteltrafikk.

Kl 18.00 Jubileumskonsert i PM5 (tidligere papirfabrikk) på Smieøya ved Skien sluse.

Kanalbåtene vil ligge ved kai som restaurantbåter.

Søndag 1. mai

Kulturprogram ved Løveid sluser med innslag fra Skotfoss revyteater, Skotfoss historielag, Skotfoss skolemusikk, Skotfoss hornmusikk og 1.mai komiteen på Skotfoss.

Kunstner Sølvi Strand har fått i oppdrag å utsmykke Skien sluse og Hjellebrygga. Strand jobber med foto, både rene fotografier og dobbelteksponerte fotografier. Hennes kunstverk vil bli avduket under arrangementene i Skien denne helgen

Velkommen til Skien og jubileumsåpning!

Åpningsarrangement i Skien 29.4 – 1.5

Stort åpningsarrangement for kanaljubileet
www.telemarkskanalen.no

Tur med M/S Victoria 7.5

Båttur fra Skien–Notodden–Skien.
www.telemarkskanalen.no

Åpning av ny kultursti Rui–Dalen 8.5

www.visitdalen.com

Lårdalsstigen ”Tøffare enn Besseggen” 28.5

Sesongåpning av turstien.
www.visitdalen.com

Telemarkskanalritt 29.5

Sykkelritt langs Telemarkskanalen
www.telemarkspadlern.no

Sluserock 2011 3.-4.6

Rockekonsserter ved Lunde sluse
www.sluserock.no

Dalsmarken på Dalen 17. – 18.6

Salgsmesse, utstillere, konserter med mer
www.dalsmarken.no

Viser ved kanalen 17. – 19.6

Et mangfold av konserter langs hele Telemarkskanalen
www.viservedkanalen.no

Victoriafestivalen i Kviteseid 17. – 19.6

Også med Viser ved kanalen

Skien Kulturskole 18. juni

Picnic og underholdning ved Skien sluse.

Dalsmarken på Dalen 19.-20.6

Salgsmesse, konsert og dansefest i båthavna.
www.dalsmarken.net

Notodden Bluesfestival. 4. – 7.8

Opplev verdensnavn innen bluesmusikken.
www.bluesfest.no

Kartfestivalen 18. – 21.8

Musikkfestival, utstillinger m.m. Gvarv www.kartfestivalen.no

Mersmak i Skien 26.-27.8

Stor matfestival i Skien sentrum
www.mersmakiskien.no

Norsk Eplefest Gvarv 24.9

Åpne hager, gardsutsalg, div. aktiviteter
www.eplefest.no

Telemarkspadlern 24.-25.9

Padleløp på Telemarkskanalen
www.telemarkspadlern.no

Kunstutstillinger langs kanalen:

Kunst i slusa

Arr.: Skien kommune

Lysprosjektet Morild i Løveid sluse

Arr.: Skien kommune

Patmos kulturområde Akkerhaugen

Installasjoner, skulpturer

Kviteseid kunstforenings vannprosjekt

Arr.: Kviteseid kunstforening m.fl.

Kunstutstillinger i Bandakslia, på Lårdal Brygge og Dalen

Arr.: Tokke kommune

www.visitdalen.com

Kunstutstillinger i Nome:

Kunst og kultur i Drømmemila

Ungdommens kunstutstilling

Kanalhistorie på Ulefoss

Kanalstipendiet

www.nome.kommune.no

Båtturer

I tillegg til de faste avgangene vil det bli anledning til å ta kortere turer med MS Victoria, MS Telemarken og MS Skarsfos i løpet av jubileumssesongen. Følg med på våre nettsider for nærmere informasjon om avgangstider og evt. tema for turene.

www.visittelemark.no

NYTT FRA

Telemark

REISER

Travel jubileumssommer

Hos oss på Telemarkreiser er det ekstra travelt i disse dager da mye skal på plass foran jubileumssesongen. Noe vi ser fram til med stor forventning, og selvsagt med håp om en rekordsesong på og langs kanalen.

150-årsjubileet skal markeres i alle kanalkommunene. I tillegg til mange arrangementer og aktiviteter som avvikles årlig i tilknytning til kanalen, blir det i 2011 flere arrangementer som er spesielle for jubileumsåret. Felles tema for disse er kunst og kultur. Jubileet starter med stor markering i Skien kommune helgen 29.april-1.mai. Programmet for hele jubileumsåret ligger på nettsidene til det fylkeskommunale kanalforetaket: www.telemarkskanalen.no

og på www.visittelemark.no

Telemarkreiser tilbyr flotte turer med rutebåtene M/S Henrik Ibsen, M/S Victoria og M/S Telemarken, som trafikkerer vassdraget.

Alle tre kanalbåter er klare for jubileumssesongen

"Henrik Ibsen" vil gå i rute fra 18. mai til 25. september. Det blir avgang fra Dalen til Skien på tirsdag, torsdag og søndag med retur påfølgende dag. På mandager går båten tur/retur Dalen-Lunde. Som kjent for de fleste gjennomgikk båten en omfattende restaurering og oppgradering foran forårs-sesongen, og fremstår nå som en hvit svane med plysj, krystall og mahogny-interiør. Passasjertallet er satt ned til 95.

Kanaldronningen "Victoria" er klar for sin 129. sesong og går til Dalen på tirsdag, torsdag og lørdag med retur påfølgende dag. På mandager går båten tur/retur Skien – Lunde.

Sesongen starter 21. mai og avsluttes den 4. september. M/S Victoria er sertifisert for 180 personer.

M/S "Telemarken" går som tidligere år i daglig rute tur/retur mellom Akkerhaugen og Lunde. Sesongen strekker seg fra 18. juni til 7. august, og som før er det Norsjø Hotell som har en god og sikker styring med det hele. M/S Telemarken er sertifisert for 137 person.

Se for øvrig komplett ruteplan og priser på våre nettsider www.visittelemark.no

Telemarkskanalen kan oppleves på mange måter, både med egen båt, rutebåt, sykling, padling eller vandring.

Reiser du med egen båt, bør du ta deg god tid og nyte de mange opplevelsene og naturperlene på turen. Kanalen og slusingen har sitt eget tempo, og med utgangspunkt ytre Oslofjord/ Sørlandet bør du regne tre-fire dager tur/ retur Notodden, og en uke til Dalen og ned igjen.



Åpningstider alle sluseanlegg fra og med / til og med:

17.6 – 23.6 Konvoislusing, bestilles seinest dagen før på tlf 970 89 449

24.6 – 11.8 Anleggene åpne fra kl 09.00 – 18.00.

12.8 – 21.8 Konvoislusing, bestilles seinest dagen før på tlf 97089449. Resten av året avtales slusing i Skien/Løveid på tlf 97089449 / 91512604. For øvrig stengt.

Slusepriser for småbåt 2011

Skien – Norsjø/ Notodden tur/retur: kr 800/1000/1200 (under 8 m/8 -12 m/over 12 m) Skien – Norsjø – Dalen tur/retur : kr 1900/2200/2500 (under 8 m/8 - 12 m/over 12 m) Kano, kajakk eller robåt = 50% av minstepris. Betalingsterminal finnes ved Skien, Ulefoss og Hogga sluser.

Båtportkart for Telemarkskanalen

Kan kjøpes på turistkontorer langs kanalen, ved Akkerhaugen brygge, og ved Skien, Løveid, Ulefoss og Hogga sluser, pris kr 500,-. Merk: digitale kartverk dekker kun opp til Skien.

På tide med et besøk?

Ta kontakt med en av våre reisekonsulenter, dersom du ønsker forslag til turopplegg i Telemark.

Vi ønsker dere velkommen til Telemark og Telemarkskanalen i sommer!

”Slusegløtt” gratulerer



Foto: Andreas Soltvedt, Vården.

Olav Ajer med Nome kommunes Kulturpris for 2010. Olav er ”en viktig bidragsyter i Nomes idrettsliv, som år etter år gjør en trofast frivillig innsats”, heter det i begrunnelsen for utdelingen.

Olav har vært aktiv med i Telemarkkanalens Venner i mange år, han har også sittet i styret.

Vi gratulerer Olav med Kulturprisen.

Bestille kanaltur:

M/S ”Victoria”

M/S ”Telemarken”

M/S ”Henrik Ibsen”

Telemarkreiser:

Tlf.: 35 90 00 20

www.visittelemark.no



H/B Statsraad Stang

I ”Slusegløtt”s utgave i 2008 skrev vi om Thor Hansen i Porsgrunn som hadde bygd modell av Telemarks første dampbåt, hjulbåten ”Statsraad Stang”. Den ble bygget ved Marshald verft i Shields, England. I 1851 overtok ”Interesseselskapet for dampskibsfart på Norsjø” skipet. ”Statsraad Stang” gikk i rute Fjærestrand (Fjærekilen)–Tangen i Heddal. Nå vil Thor Hansen selge modellen. Ta kontakt!

Telemarkspadler'n gjenoppstår

Av Tine Raisbæk.

24. september 2010 ble padleløpet, Telemarkspadler'n, atter gjennomført på vakre Telemarkskanalen.

Løypen var ny, og gikk fra Notodden til Norsjø Ferieland, noe som ble tatt godt imot av deltakerne.

Også værguderne smilte til arrangementet, og stemningen var god i målområdet, hvor det blev servert bakt potet samt invitert til grilling i forkant av premieoverrekkelser.

Hele 33 padlere deltok i søndagens løp, hvorav 20 startet fra Notodden. Med tanke på den korte markedsføringsperioden var arrangørerne kjempefornøyde. At deltakerne kom fra hele 8 klubber, var enda mer motiverende, i tillegg en sterk representasjon fra padlegjengen på Gvarv på alle tre distanser. Dette lovet godt for neste års arrangement.

Dette var en perfekt gruppestørrelse å teste løypa på, og det var mye positivt å si i forhold til natur og variasjon i omgivelsene. Deltakerne var også fornøyd med sikkerhetsopplegget, hvor flere lokale båtforeninger stilte opp. Heddalsvannet var i etterkant av fredagens vind fortsatt en utfordring for konkurransebåtene, og da er det avgjørende at man føler seg trygg på følgebåterne.

Med vinden i ryggen, og medstrøm passerte første kajakk Lystang camping etter ca en time. Vinner-tiden ble på under to timer, og vinner i herreklassen, Helge Bergmann fra Arendal kajakkklubb var også godt fornøyd med innsatsen. I dameklassen fra Notodden vant Eli Taugbøl, og padlet distansen på under to og en halv time. Imponerende for å være første deltaker på et slikt løp. Herreklassen på mellomste løype ble i år vunnet av Derek Gjessing og makker i kano! Hildegunn Kvalvaag vant dameklassen, med bare 20 sekunder til nummer to, Hilda Sørum.

Fantastisk sponsoroppbakning muliggjorde uttrekspremier i tillegg til til de tre vinnende på hvert lag. Dette viser at der er god oppbakning blant lokalt næringsliv samt at flere kajakkforhandlere ønsker et slikt arrangement velkommen.

Deltakere fra: Arendal kajakkklubb, Morgedal IL, Asker Skiklubb Kajakkgruppe, Fredrikstad kajakkklubb, Bærum kajakkklubb, Grenland havpadleklubb, Vinje Padleklubb, Strand KK og Midt-Telemark.

I år er ambisjonene større, og det jobbes for å få på plass de økonomiske rammer. Helgen 24.-25. september er dog allerede satt av til Telemarkspadler'n. Arrange-



Her klargjøres kajakkene før start.

Foto: Eystein Aarseth, Notodden Fotoklubb.



Klar til Start.

Foto: Eystein Aarseth, Notodden Fotoklubb.



Løpet er i gang.

Foto: Tine Raisbæk.

mentet kommer til å være en del av både kanal-jubileet og Norsk Eplefest.

Kanalprisen 2010

TELEMARKKANALENS 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 TELEMARKKANALENS VENNER – ER ÅPEN FOR FORSLAG TIL KANDIDATER I 2010.

VI VIL UNDERSTREKE AT EN IKKE BLIR PRISKANDIDAT ETTER Å HA RAKET HAGEN ELLER PLUKKET OPP LITT RASK OG ROT LANGS KANALEN. (DET SKAL EN SELVSAGT OGSÅ GJØRE). HER FORVENTER VI OSS STØRRE LØFT TIL EKSEMPEL OG FORBILDE FOR ANDRE. TILTAK SOM BLIR LAGT MERKE TIL!

VI HÅPER AT PRISEN VIL INSPIRERE TIL INNSATS SLIK AT OPPLEVELSENE PÅ KANALEN BLIR RIKERE FOR SÅVEL TELEMARKINGER SOM BESØKENDE.

HAR DU FORSLAG TIL KANDIDATER, SÅ SEND DETTE SKRIFTELIG TIL:

TELEMARKKANALENS VENNER
POSTBOKS 372 SENTRUM
3701 SKIEN

FORSLAG SENDES INNEN 1. MARS 2011.

JEG/VI FORESLÅR TIL KANALPRISEN:

.....

BEGRUNNELSE:

.....

.....

.....

.....

INNSENDT AV:

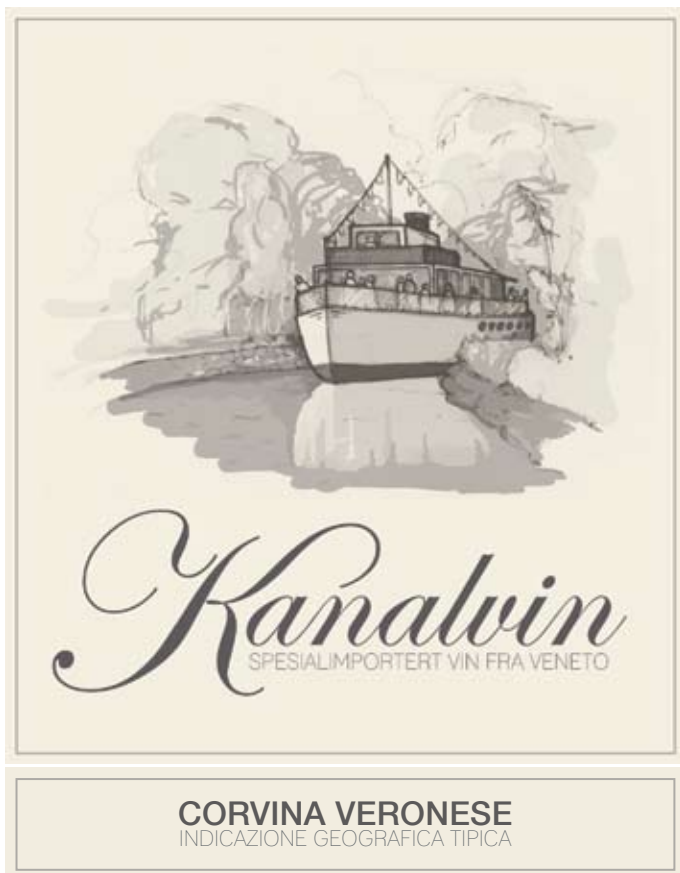
NAVN:

ADR.:

.....

TLF.:

Kanalvin



Kanalvin

Når Telemarkkanalen har 150 års jubileum skulle det bare mangle at de ikke har sin egen Kanalvin, sier importøren av vinen Erik Vestby i Telemark Vinhandel.

Karakteristisk:

Rubinrød farge. Dufter av mørke kirsebær, plommer, lakris og krydder som pepper og kanel. Saftig og pen syrlig vin med god frukt i munnen. Fast, tørr og lett bitter finish.

Druer 100% Corvina. Sukker: 5,5 g/l, syre: 5g/l, alkohol: 13%.

Produksjonametode:

16 måneder i store, franske, annengangs eikeliggere (store eikefat) på 3000 liter.

Matretter:

En allsidig matvin. Perfekt følge til retter av rødt og hvitt kjøtt, og stekt fjærkre. Passer også stuinger og stek, samt faste oster. Denne vinen kan helt fint nytes alene langs kanalene sier Erik Vestby med et smil.

Vinen lanseres medio mars og koster kr. 139,- på Vinmonopolet, bestillingsnr.: 127627.

psb

Ny kanalbok

“Vannveien inn i Telemark” Norsjø-Skienkanalen 150 år.

Ført i pennen av Ole Bjørn Ulsnæs, redaktør og forfatter, Inge Fjelddalen, fotograf og Nina E. Evensen medforfatter.

“Et menneskeskapt underverk” er et sterkt uttrykk for hvilken plass denne kanalen har fått som et arkitektonisk mesterverk. Gjennom steinhardt fjell sprengte man seg vei og bygde et sett av sluser som på en genial måte kunne frakte båter fra havet og inn i Telemarks vakre natur. Datidens dyktigste ingeniører og hundrevis av mennesker bygde stein på stein til slusekamrene, slik vi ser dem i dag”. Skriver bror Yngve Rahm, styreleder Telemarkskanalen FKF, i forordet til boka.

I boken er det i snitt en illustrasjon på hver side, med mange gamle bilder som ikke har vært sett før i kanalutgivelser. Vi må heller ikke glemme alle de nye bildene fra kanalen i dag, tatt av fotograf Inge Fjelddalen, her er det mange hyggelige overraskelse når det gjelder motivvalg.

Boken er et must for kanalentusiaster.

Boken er på 252 sider i et format på 23 X 24 cm.

psb



Returadr.:
Telemarkkanalens Venner
Postboks 372 Sentrum
3701 SKIEN



Bli kanalvenn!

Meld deg inn i Telemarkkanalens Venner

I 1892 var ikke Bandakkanalen den turistattraksjonen, slik vi kjenner den i dag. Dengang var det et særdeles dristig byggverk av stor ingeniørkunst, og den dag i dag befester Telemarkkanalene 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 1980-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.

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

Medlemskap i Telemarkkanalens Venner, koster for privatpersoner kr. 150,- pr. år,
firmamedlemskap kr. 500,- pr. år.

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

Navn

Navn

Adr.

Adr.

Postnr./sted.....

Postnr./sted.....