

SLUSE

MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENS VENNER



GLØTT

NR. 1 – 2012
28. ÅRGANG

Igjen Fyrlykt ved Romnes

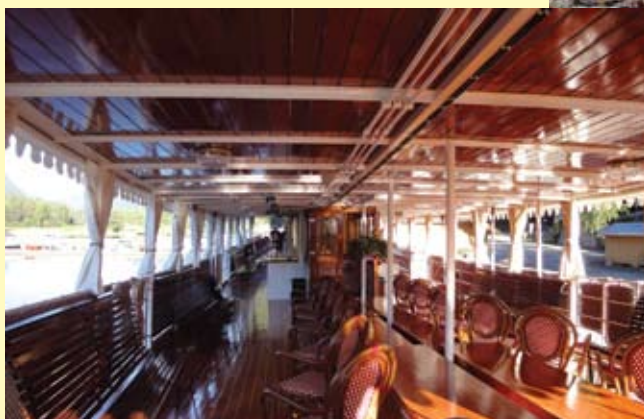


**Slusecruise –
Telemarkkanalens Venner
med M/S ”Henrik Ibsen”,
fra Skien til øya Munken
i Norsjø.**

**Lørdag 12. mai 2012
kl. 12.00 fra Hjellebrygga
i Skien, Ulefoss kl. 14.00**



Foto: Jørgen Kasin.



Om bord blir det lysbildeforedrag av **Telemarkskanalen** vedrørende vedlikeholdsprosjekter som kanalen holder på med og fremtidige prosjekter, tanker om hva Telemarkkanalens Venner kan bidra med.

Vi får besøk av forfatterne av **jubileumsboken, Ole Bjørn Ulsnæs, og Nina E. Evensen** som vil holde foredrag på turen.

Tidspunkter:

Avgang Skien (Hjellebrygga)	kl. 12.00
Avgang Ulefoss	kl. 14.00
Ankomst Munken	kl. 15.00
Avgang Munken	kl. 16.30
Ankomst Skien	kl. 18.20

Pris inkludert servering:

For medlemmer kr. 525,-.
For ikke medlemmer kr. 675,-.
Melder du deg inn i Venneforeningen (kr. 150-),
får du turen for medlemspris.

Barn inntil 15 år
1/2 pris.

Restaurant og kiosk
er åpen om bord!

Ta en vennetur med dine og Telemarkkanalens Venner,
meld deg på innen mandag **2. mai**.

Helst på e-post: kanalvenn@gmail.com – eller tlf.: 414 53 607



TELEMARKKANALENS
VENNER

STYRET 2011 Telefon:
Arnold Nomme, leder 995 05 416
Irene Siljan Vestby, nestleder 952 31 706
Tine Raisbæk 993 05 643
Frida Sviland 414 53 607
Christin Normann 909 43 610

VARAMEDLEMMER
Erling Skoe 959 46 720
Terje Sjøvaag 951 48 824

KASSERER/SEKRETÆR
Tine Raisbæk 993 05 643

I REDAKSJONEN
Per Svein Bratsberg 480 33 037

Telemarkkanalens Venner e-post:
kanalvenn@gmail.com

Foreningens adresse:
Telemarkkanalens Venner
Postboks 372 Sentrum
3701 SKIEN

Sparebank1: 2610.22.15256

Holla og Lunde Sparebank: 2650.11.45725

Forsidebilde:
Igjen Fyrlykt ved Romnes.
Foto: Tine Raisbæk.

Grafisk tilrettelegging: Genius Forlag AS, Skien.

Trykk: WERA AS,.

Årsmøte

Det innkalles til årsmøte i
Telemarkkanalens Venner
torsdag 22. mars 2012.

Vi møtes **kl. 18.00**
på Spiseriet, Øvre Verket, Ulefoss

Før årsmøtet starter, vil
Kanalprisen for 2011 bli utdelt.

Dagsorden:

1. Valg av møteleder
2. Årsmelding for 2011
3. Regnskap for 2011
4. Valg
5. Arbeidsplan og budsjettforslag for 2012
6. Kontingent
7. Innkomne forslag

Enkel servering.

Etter årsmøtet:

Prosjektkoordinator Telemarkskanalen regionalpark,
Frida Sviland:

Presentasjon av Telemarkskanalen regionalpark

Årsmelding 2011 for Telemarkkanalens Venner

1. STYRET

Styret har i 2011 hatt følgende sammensetning:

Styremedlemmer: Arnold Nomme (leder)
Irene Siljan Vestby (nestleder)
Tine Raisbæk (sekretær og kasserer)
Frida Sviland
Christin Normann

Varamedlemmer: Erling Skoe
Terje Sjøvaag

Redaktør for Slusegløtt: Per Svein Bratsberg

Vedtektene for TKV bestemmer at årsmøtet skal velge styrets medlemmer og varamedlemmer. Styret konstituerer seg selv med leder, nestleder, kasserer og sekretær. I 2011 ble Arnold Nomme valgt som leder av årsmøtet, og styret konstituerte deretter seg selv med Irene Siljan Vestby som nestleder og Tine Raisbæk som sekretær og kasserer.

1.1 Redaksjonen for "Slusegløtt"

Per Svein Bratsberg har også for 2011 hatt hånd om redaksjon, produksjon og utgivelse av "Slusegløtt".

1.2 Virksomheten i styret

Styret har hatt 7 møter i 2011, disse har vært i Skien. Årsmøtet ble holdt i Skien Sjømannsforenings lokaler på Langbrygga i Skien. På årsmøtet var Guro Honningdal fra Skien kommune invitert til å holde et innlegg om program og aktiviteter for jubileumsåret.

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 30.000,- fra SpareBank 1.

Kr 30.000,- fra Holla og Lunde Sparebank.

I tillegg fikk vi i anledning av Telemarkkanalens 150 års jubileum gratis slusing til gjennomføring av turen med Victoria 7. mai. TKV takker for støtten!

1.4 Aksjer

TKV eier 2 aksjer i Skien Dalen Skipsselskap AS à 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	305
Juniormedlemmer	1
Bedrifter/org./kommuner	34
Totalt	340

2.1 MEDLEMSKONTINGENT

Medlemskontingenten for 2011 har vært kr 150,- for privatpersoner, kr 50,- for juniormedlemmer, og kr 500,- for bedrifter, organisasjoner og kommuner.

2.2 MEDLEMSTUR/VICTORIA TUR

Telemarkkanalen fylte 150 år i 2011, og TKV bidro til markeringen av dette. Det var arrangert tur med Victoria lørdag 7. mai, og båten gikk fra Skien til Notodden og retur. På turen opp fortalte Ole Bjørn Ulsnæs litt om historien og landskapet rundt, og vi var en tur innom Ulefoss Brygge hvor det var stort arrangement. På returen var det middag og musikk på dekk ved Kalle Bratsberg Band.

3 STAND ÅPNINGSHELGEN SKIEN

TKV hadde stand under åpningshelgen for kanaljubileet i Skien, Vi fikk noen få nye medlemmer, og fikk testet ut ny roll-up.

3.1 Stand Ulefoss

Under Victoriaturen 7. mai stod Ragnar Otterstad på stand for TKV på Ulefoss Brygge. Her ble vervet en god del nye medlemmer, og noen eksemplarer av "Slusegløtt" ble delt ut.

3.2 Utstilling Øvre verket

Øvre Verket har i år hatt en temautstilling om Telemarkkanalen. Vi bidro med en del gamle eksemplarer av "Slusegløtt," samt roll-up'en.

4 KANALPRISEN 2010

Kanalprisen for 2010 ble tildelt Per Svein Bratsberg i forbindelse med årsmøtet i Skien 7. mars. Han fikk prisen for sitt store arbeid med utgivelse av "Slusegløtt". Og for jobben han har gjort for TKV helt siden starten i 1982.

Prisen var en tur for to personer med kanalbåten M/S «Victoria» til Dalen Hotell med overnatting og retur med buss til Skien neste dag og et diplom.

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 et Fyrlykt fra Kystverket, dette ble plassert på Romnes våren 2011. Det må fortsatt gjøres noe arbeid på fundament, men løsning på lys med solcelledrift er satt i gang og det forventes lysatt i 2012.

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. I 2011 blev det brukt kr 10.937,50. Resten av beløpet settes av for framtidig arbeid med fyrlyktene.

Styret for Telemarkkanalens Venner ønsker å takke sine medlemmer og samarbeidspartnere for et godt samarbeid i 2011.

Glimt fra Kanalutstillingen ved Øvre Verket sommeren 2011, hvor TKV hadde en stand for medlemsverving.

Til høyre Mette Sanden, leder av Øvre Verkets Venner.



RESULTATREGNSKAP FOR 2011

DRIFTSINNTEKTER		DRIFTSUTGIFTER	
Medlemskontingenter	50.010,00	Kanalprisen	5.941,00
Driftstilskudd fra fylkeskommunen	8.000,00	Kontor/administrasjon	26.442,70
Gave fra SpareBank1	30.000,00	”Slusegløtt”	34.300,00
Gave Holla og Lunde Sparebank	30.000,00	Styre- og medlemsmøter	84,60
Renteinntekter / utbytte	6.754,34	Medlemskontingenter	1.250,00
Avsetning fyrlykter 2010	10.937,50	Årsmøtet	1.680,00
Deltakerbetaling Medlemsturen	22.990,00	Restaurering av fyrlykter	10.937,50
		Medlemsturen 7. mai	46.960,00
		Renteutgifter, gebyr	720,00
TOTALE DRIFTSINNTEKTER	158.691,84	TOTALE DRIFTSUTGIFTER	128.315,80
		DRIFTSOVERSKUDD	30.376,04

Balanse pr. 31.12. 2011

EIENDELER		GJELD OG EGENKAPITAL	
Kasse	0,00	Egenkapital pr. 31.12.10	216.954,34
Holla og Lunde Sparebank	326.327,57	Årets driftsoverskudd	30.376,04
SpareBank1 2610.22.15256	10.778,52	Avsatt til restaurering av fyrlykter	92.386,40
SpareBank1 2610.50.28082	5.618,49	Avsatt til kontor/adm.	15.000,00
Frimerkebeholdning	595,50	Avsatt administrativt	518,70
Aksjer ¹⁾	2.000,00	Avsatt møte	84,60
Tilgode Sparebank1	10.000,00		
SUM EIENDELER	355.320,08	SUM GJELD OG EGENKAPITAL	355.320,08

NOTE TIL REGNSKAPET

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

Skien 31. desember 2011
16. februar 2012

Regnskapet revidert og funnet i orden.
Marit Jørgensen
Revisor.

Budsjettforslag for 2012

INNTEKTER		UTGIFTER	
Medlemskontingent	57.000,-	Kanalpris	6.000,-
Arrangementsstøtte fylkeskommunen	10.000,-	Kontor/administrasjon	27.000,-
Gaver	15.000,-	Slusegløtt	35.000,-
Renter	6.000,-	Styre- og medlemsmøter	1.000,-
Bruk av fondmidler	90.000,-	Medlemskontingenter	1.300,-
Deltakerbetaling Medlemsturen	30.000,-	Årsmøte	2.000,-
Arrangementsstøtte kanaljubileet	10.000,-	Restaurering av fyrlykter	90.000,-
Plakater/”Slusegløtt” salg	5.000,-	Medlemsturen 12. mai	50.000,-
		Renteutgifter, gebyr	700,-
	213.000,-		213.000,-

VALGKOMITEEN'S FORSLAG

Styret 2011

Styremedlem: Christin Normann
Styremedlem: Irene Siljan Vestby
Styremedlem: Arnold Nomme
Styremedlem: Tine Raisbæk
Styremedlem: Frida Sviland

Forslag til styret 2012

Christin Normann, leder Ikke på valg
Irene Siljan Vestby Ikke på valg
Arnold Nomme Velges for 2 år
Tine Raisbæk, sekretær og kasserer Velges for 2 år
Frida Sviland Ikke på valg

2 varamedlemmer som er på valg:

Varamedlem: Terje Sjøvaag
Varamedlem: Erling Skoe

Valgkomitéens forslag:

Terje Sjøvaag Velges for 1 år
Helge Øverbø 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 2012

Janne Lindgren

Forslag til arbeidsprogram 2012

1. Igangsetting/restaurering av Fyrlyktene i kanalvassdraget, samarbeid med lokale båtforeninger.
2. Organisere kanaltur 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.



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	Norsjø Hotell
Agder-Telemark Skogeierforening	Notodden Motorbåtforening
Bandak AS	Quality Straand Hotel & Resort
Bø Hotell	Skien Dalen Skipsselskap AS
Cappelen Holding	Skotfoss Historielag
Color Line	SpareBank1 Telemark (GS-banken)
Dalen Næringssamskipnad	Sparebanken Grenland
Holla Historielag	Telemarkreiser A/L
Holla og Lunde Sparebank	Telemarksbåtene A/S
Hotell Villa Bergland	Telemark Kanalcamping
Johre Revisjon	Thon Hotel Høyers
Kviteseid Kommune	Tveito Maskin AS
Lille Ulefos	Ulefos NV AS
Midt-Telemark Næringsutvikling AS	Ulefoss skole
Morgedal Hotell	Wienerberger AS Bratsberg Tegl
Nome kommune	

Medlemstur med M/S "Victoria"

Av Frida Sviland

Den 7. mai 2011 inviterte Telemarkkanalens Venner på en unik tur med Kanaldronningen Victoria, fra Hjellevygga i Skien, til Notodden og retur. Vi ønsket å gi medlemmene våre sjansen for å oppleve Norsjø-Skienkanalen, og ikke minst strekket fra Akkerhaugen til Notodden hvor det ikke er fast rute.

Det var den første del av Telemarkskanalen som åpnet i 1861, og 2011 var dermed året for feiring 150-årsjubileum. Ekstra fornøyde var vi med at vi hadde engasjert forfatter av Jubileumsboken, Ole Bjørn Ulsnæs, som guide på turen. I samarbeid med Nina E. Evensen ble turen til Notodden krydret med smakebit-er på historien, og det var også flere som fikk seg en prat med forfatterparet.

Holla Lunde Sparebank og Sparebank 1 har begge bidratt til foreningens arbeide med blandt annet restaurering av fyrlykter, og disse var derfor invitert ombord for å bli takket behørig. Kaptein og leder av venneforeningen, Arnold Nomme, tok imot og takket på Hjellevygga før han med rutinert hånd førte Victoria opp Telemarkskanalen. Representanter for begge banker ble med på tur til Ulefoss Sluse hvor det var et stortilt arrangement på Ulefoss Gjestebrygge. Her lå både Henrik Ibsen og Victoria ved bryggen under talen til olje- og energiminister Terje Riis Johansen. Det var morsomt å se så mye liv og røre, og det var gledelig at noen nye medlemmer kom til gjennom vår stand på brygga, som Ragnar Otterstad hadde tatt på seg ansvaret for.

Videre mot Notodden og forbi M/S Telemarken på Kullhuset brygge, Blodspreg og Nautesundbrua ble passert, Hjukse Brygge og Simones Kvartsbrudd. Victoria anløp Notodden uten stor oppmerksomhet, men en del gjester gikk av og noen nye kom på for å oppleve kveldsturen ned igjen og middag om bord på båten.

Kalle Bratsberg Band tok over for historiefortellerne på Notodden, og stemningen var god på dekk. Det var plass nok for alle. Da de siste toner ebbet seg ut ved innseilingen til Skien lå allerede Henrik Ibsen og ventet ved Hjellevygga. Vakre båter og en unik og vakker kanal setter i gang drømmer om enda mer aktivitet og liv på vannet fremover. . .



Vedlikeholdsarbeider i Telemarkskanalen 2011–2012

Av Agnar Waldemarsen, driftsleder Telemarkskanalen

Som artikkelen i fjorårets Slusegløtt beskriver, ble siste vinter en voldsom utfordring for storprosjektet vi hadde i Vrangfoss. Ekstrakostnadene rant på, og budsjettet sprakk. Dette går utover denne vinterens vedlikehold-saktiviteter – som må reduseres i forhold til opprinnelig plan. Tre større arbeider satser vi likevel på å ferdigstille innen neste årsskifte:

1. Utbedring av hydraulikken til lukene i dam Damfoss i Skien (Ja, det er faktisk Telemarkskanalen som har endt opp med ansvaret for denne dammen – selv om vi ikke får ei eneste krone av kraftinntektene den er med på å generere !!)
2. Utskiftning av ny øvre port ved Hogga sluseanlegg. Dette prosjektet er i skrivende stund litt usikkert fordi det samkjøres med vedlikeholdsarbeider Statkraft skal ha på Hogga dam, og som er utsatt til 2013.
3. Flomporten ved Løveid sluser, se bildet over. Og det er den jeg tenker å skrive litt om denne gangen.

Flomport ble opprinnelig montert øverst i flere av anleggene for å sikre at anlegget kunne operere lengst mulig i flomperiodene. I dag er kun denne og flomporten i Skien tilbake. Begge er tatt ut av bruk og ikke lenger en del av flomberedskapen. Som bildet viser, er den i Løveid i begredelig forfatning. Siste gang den var i bruk, var under storflommen i 1987.

Løveid overkanal med flomport i opprinnelig utførelse.



Løveid gamle flomport “settes” for siste gang. De siste 25 år har den ikke vært i bruk, og heller ikke hatt noen beredskapsmessig betydning. Det har derfor vært nokså misvisende når enkelte journalister har dratt fram bilder av nettopp denne porten for å illustrere sikkerhets-standarden i Telemarkskanalen.

Som vi ser er porten flikka på og forsterka opp gjennom forrige hundreår. Her ser vi også de gamle lukespakene, og på land er det rester etter jekkeanordningene – samme prinsipp som fortsatt benyttes på strekningen fra Ulefoss sluse og oppover når portene skal manøvreres. Rekkverket som fortsatt står, er trolig en mer moderne utgave enn de som opprinnelig sto der. Gamle fotografier studeres iherdig for å finne ut av både dette og andre detaljer vi lurer på.

Når ny port er på plass, skal den fungere som våre øvrige manuelle porter. Informasjonsskilter skal settes opp og fortelle historie og funksjon. Med andre ord en ny attraksjon for alle våre besøkende og de som benytter kulturstiene i området.

Denne porten er den siste i sitt slag av de opprinnelige i Løveid fra 1861. Her ser vi helt tydelig slektskapet til svenske kanaler som fortsatt i dag benytter denne konstruksjonen. Da Bandak-Norsjø strekningen ble bygget tretti år seinere, ble en annen konstruksjon med horisontale portbjelker og labanker valgt.

Tidligere olje- og energiminister Terje Riis Johansen, nå fylkesordfører, skal ha æra for at denne porten nå blir restaurert som et minnesmerke over gammel byggeteknikk og flom- og reguleringsproblemene kanalen kjempa med helt fra oppstarten. Under et besøk i Telemark i 2010 fikk kanalen kr 500.000 som ble øremerka restaurering av Løveid flomport. Før jul starta vi opp med å løfte ut de gamle portene. I forberedelsene hadde vi inspeksjonsdykk på porten for å dokumentere til-

Slettes ikke dårlig tetning til så gammel port å være!
Hvor gammel porten er, har vi ikke greid å finne helt ut av. Levetida for materialer under vann kan gjerne være 70 – 80 år og enda lengre når seinvokst malmfuru er benytta. Trolig er porten fullstendig fornya i hvert fall en gang på de 150 åra som er gått.

standen. Under vann viste det seg at forfatningen var mye bedre enn synet over vann skulle tilsi. Terskler og portkarmene var også i overraskende god forfatning. Til og med de gamle lukeføringene var operative. Vi bestemte oss derfor for å “sette” porten en siste gang for å sjekke lekkasjene rundt portbladene. Krana på arbeidsbåten vår ble benytta til å skyve portene ut og på plass. Deretter ble lukene på neste port åpna forsiktig opp. Det viste seg at den gamle porten fortsatt ”holdt på vannet”!

Før i tida ble det benytta store bukker, bjelker og manuelle kjettingtaljer under arbeider som dette. Stedet flomporten står er svært vanskelig tilgjengelig med størrelsen dagens kraner og lastebiler har. Så vi fikk en stri jobb med å få portene ut. Det endte med at portbladene måtte kappes horisontalt i to etter å ha blitt buksert opp overkanalen til Pollen der innleid lastebil med stor kran kunne overta. Deretter ble alt kjørt ned til vakthuset vårt på nedsida av kanalen. Her blir alt av deler oppmålt, registrert og dokumentert før og under demontering av de gamle portbladene. Det samme blir alt av beslag og manøverutstyr.

Seniorslusevokter Birger Bergland skal sammen med slusevokter Tom Erik Glomsrud ha hovedansvaret for prosjekt ”Ny flomport i Løveid”. I skrivende stund er de i gang med å hente inn trematerialene som trengs. Her er det grove dimensjoner! Noe har vi selv på lager, og noe må kjøpes inn fra leverandører som har spesialisert seg på slikt virke - som også trebåtbyggeriene benytter. Mest mulig av beslag og utstyr i jern skal overtales og benyttes på ny port. Dersom leteaksjonene Birger og Tom Erik for tida har i kanalens gamle verksteder og smier etter det som mangler ikke gir resultater, smir Birger kopier i smia på Vrangfoss.

De nye portene skal bygges i et stort arbeidstelt som er satt opp på parkeringa vår ved vakthuset ved Hølen. Her vil ny flomport oppstå i månedene som kommer. Dersom alt går bra, har vi et lite håp om å ha de på plass til kommende sesong. Vi får se.

Er du forbi, og det er aktivitet i teltet, er det bare å komme innom!



Over: Da hovedbjelkene i portbladene ble kappet over, konstaterte vi at materialene hadde overraskende god kvalitet. Her ser vi tydelig betydningen av å benytte malmfuru. Lukta av friskt trevirke var fortsatt sterk!

Under: Bit av det stående plankedekket med bolt og spiker. Merk freste spor og tettelist som sveller og tetter.



Pål Kleffegård – Trønder fra Gvarv skal lede Telemarkskanalen regionalpark

Av Ole Bjørn Ulsnæs

– Vi må få folk til å sette skotuppene i samme retning. Samarbeid mellom reiseliv, næringsdrivende og alle andre aktører er viktig for å lykkes i arbeidet med Telemarkskanalen regionalpark, fastslår Pål Kleffegård. 2. januar starter han i jobben som daglig leder av den nyopprettede regionalparken. Jeg kommer ikke bare til å sitte på kontoret i Fylkeshuset i Skien. En viktig del av jobben må gjøres ute i kommunene og hos næringsaktørene i regionalparken. Jeg skal møte alle som er engasjert i arbeidet og få til samhandling. Det er nøkkelen til å lykkes.

Pilotprosjekt

– Jeg gleder meg til å ta fatt på jobben. Regionalparken skal bygges opp fra bunnen av. Den er fundert på den europeiske landskapskonvensjonen og blir på den måten et pilotprosjekt. Det blir en utrolig spennende utfordring.

Kleffegård er opptatt av å samle gode krefter for å jobbe i samme retning. Seks kanalkommuner, fire regioner, Telemark fylkeskommune og Telemarkskanalen skal jobbe sammen for å utvikle regionalparken.

Arbeidet må starte med å skape en felles virkelighetsoppfatning. Hvem er vi? Hva er våre ambisjoner? Hva

kan hver enkelt bidra med? Det er spørsmål som må få sine svar.

– Alle aktørene i regionalparken sitter i samme båt, bokstavelig talt. Vi må unne hverandre å lykkes. Det må skapes ny næringsvirksomhet, og besøket må økes. Det er på de punktene vi kommer til å bli målt, fastslår Kleffegård. Lykkes vi ikke på disse områdene, har vi ikke gjort jobben vår.

Ønsker vekst

Kleffegård legger vekt på at satsingen skal bidra både til vekst og til at regionalparken blir et bedre sted å bo.

– Det betyr at vi ønsker å skape nye tilbud og aktiviteter knyttet til service og opplevelser. Vi er også fokusert på næringsutvikling. Dette er turistene også opptatt av, så jeg ser bare fordeler med denne satsingen.

Den europeiske landskapskonvensjonen er sentral i arbeidet med regionalparken. Det innebærer at ny aktivitet må skapes, samtidig som landskapskvalitetene i parken skal bevares og utvikles. Kleffegård ser at det kan ligge konflikter i denne problemstillingen, men mener det er mulig å få næringslivet med på tankegangen.

– Nye aktiviteter må skapes. Reiselivet og næringsaktører må tjene penger. Samtidig skal vi bevare området. Jeg er optimistisk og tror det er mulig å få til begge deler - selv om det utvilsomt kan bli vanskelig.

Fakta Telemarkskanalen regionalpark

Telemarkskanalen regionalpark er et partnerskap mellom de seks kanalkommunene Skien, Nome, Sauherad, Notodden, Kviteseid og Tokke sammen med kanalforetaket Telemarkskanalen FKF og Telemark fylkeskommune. Telemarkskanalen er en av tre regionalparker i Norge, og deltar i et nasjonalt nettverk for regionalparker.

- Vi ønsker en langsiktig utvikling bygd på prosjekter som henger sammen og skaper en positiv utvikling for både reiseliv, landskapspleie og bolyst, sier fylkeskultursjef Geir Berge Nordtveit om parken. Et av prosjektene er «Drømmemila» på Ulefoss, der seks attraksjoner bindes sammen for å danne et opplevelsesnettverk.

Daglig leder for regionalparken er Pål Kleffegård (40) bosatt på Gvarv. Frida Sviland (58) er prosjekt-koodinator. Begge tiltrer 1. januar 2012.

Kommunalminister Liv Signe Navarsete har lovet at det kommer 10 mill. kroner i neste års statsbudsjett til et eget verdiskapingsprogram for regionalparkene.





VINTER: Sommerdagene er mer idylliske og trivelige på Aarnes brygge enn en novemberettermiddag med snø og vind. Telemarkskanalen Regionalpark skal bidra til vekst og utvikling for både turister og fastboende – hele året forteller Pål Kleffelgård.

– Jeg er forberedt på å håndtere uenigheter, men mener det er viktig at vi klarer å få til samhandling basert på enighet. Det er en forutsetning for suksess.

– Hva vil myndighetene med regionalparken?

– Målet er utvikling av områdene parken omfatter. Regionalparken er et nytt grep for å nå målene. Men det er ennå uklart hva som blir parkens rolle i forhold til de andre aktørene rundt oss.

Ikke mer byråkrati

Regionalparkens rolle må avklares, men en ting er den nye sjefen helt klar på: Telemarkskanalen Regionalpark skal ikke bli en ny byråkratisk enhet.

– Vi trenger ikke mer byråkrati. Vi må finne en rolle der vi bidrar positivt og ikke blir en hindring for utvikling. Det finnes en rekke destinasjonsselskap som jobber for reiselivet sammen med Telemarkreiser. Telemarkskanalen har sin rolle. Vi må gå noen runder for å se hvor vi kan passe inn i bildet, og hva vi kan gjøre for å bidra positivt. Det er mye som ikke er avklart ennå.

Innflytter

– Hvem er Pål Kleffelgård?

– Jeg er innflytter til Telemark. Det er kona mi som har trukket meg til fylket. Vi bor nær Aarnes brygge, og de siste seks årene har jeg jobbet i Midt-Telemark Næringsutvikling.

40-åringen har sin utdannelse fra Universitetet for miljø- og biovitenskap på Aas. Etter studiene har han arbeidet i Landbruksdepartementet, hos Naturviterne og i AT-Skog før han kom til MTNU.

– Hos MTNU har jeg jobbet med en rekke ulike prosjekter, også noen rettet mot kanalen. Så dette er ikke helt ukjent for meg, forteller Kleffelgård. Jeg har vært prosjektleder for Telemarkspadler'n og jobbet med utviklingen av Øst-kanalen og med Sykkelprosjektet. Det er en type arbeid jeg vil ta med meg videre. Jeg er opptatt av å tilrettelegge for opplevelser i regionalparken.

Litt mer om slepebåter på Ulefoss

Av Per Bernt Tufte.

I "Slusegløtt" for 2011 skrev jeg om slepebåter ved verk og bruk på Ulefoss. I etterkant har jeg besøkt Statsarkivet på Kongsberg og sett nærmere på arkivet for Nordsjø-Skienkanalen. Det jeg fant der – i protokollene for utførte slusinger – står noe i motsetning til det jeg skrev i 2011, og til de kilder jeg viste til den gang. Det er derfor et visst behov for litt avklaring.

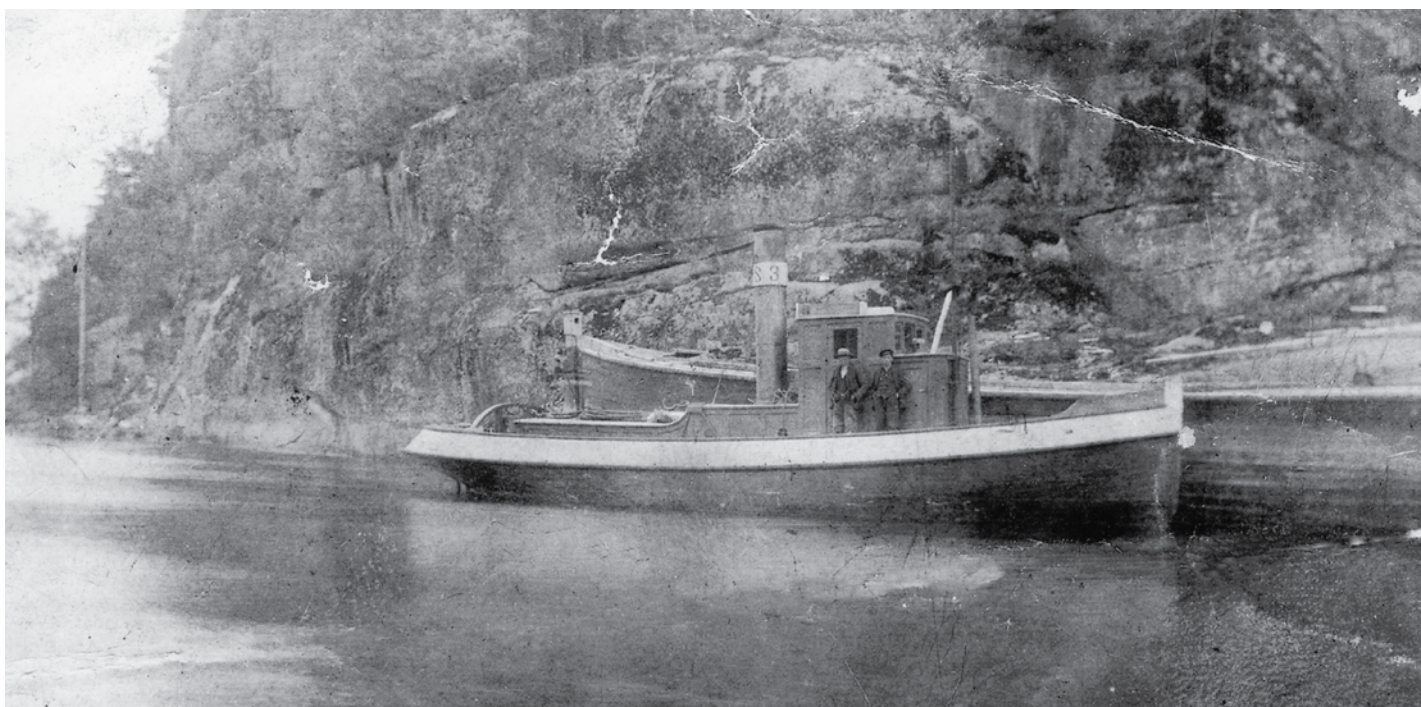
Det første større dampskipet som passerte slusene, i 1862, og som kunne gå i rute i hele kanalens utstrekning, var "Amtmann Aall". Skipet hadde som kjent navn etter Hans Jørgen Christian Aall, av mange kalt "Kanalens far". Fra og med året 1865 kom det i følge sluseprotokollene flere dampskip i drift på den nye kanalen; "Træk", "Skien" og "Falken". Dampskipet "Skien" var eid av handelshuset H. Cappelens Enke og Lundetangens Bryggeri. "Falken" kjenner jeg ikke så mye til, men trolig var både "Skien" og "Falken" mer frakteslepebåter enn slepebåter. "Træk" er nok identisk med slepebåten "Trækkeren" som ble levert fra Nylands Mek. Verksted i Oslo i 1865, og kontrahert av jernverkseier Cappelen på Ulefoss. I en av sluseprotokollene står det at "Træk" hadde en dampmaskin på "10 Hæstekræfter", og at båten "buxerede Jernværkseier S. D. Cappelens og Brugseier N. Aalls Plankepramme og Jernpramme mellem Ulefos og Skien". Båten fraktet varer i retur og kom i drift fra midten

av juni 1865. Opplysninger i de samme protokoller tyder på at "Træk" var i Cappelens eie fram til slepebåten "Ulefos" kom i bruk der i 1881. Om Niels Aall var medeier i "Træk" en tid, eller om båten ble leid for å dra "Plankepramme" er usikkert. Det som er sikkert – og som jeg skrev i 2011 – er at Aall satte slepebåten (gamle) "Stærk" i drift fra 1873, og at en ny båt med navnet "Stærk" kom i bruk hos Aall fra 1885. Cappelen fornyet sin slepebåt med "Rusla" i 1907.

Videre kan det sees av sluseprotokollene at "D/S Nordsjø" begynte i rutetrafikk i 1868, "Løveid" i 1870 og "Lundetangen" i 1871. Deretter steg trafikken betydelig, bl.a. ved "Sirius" fra 1875, "Hiterdal" fra 1876, "Turist" fra 1877.



Parafinlampe brukt på Cappelens slepebåt "Rusla" frem til den ble utstyrt med elektrisk lys.
Foto: Arvid Høgvoll.



Slepebåten som er vist på bildet er trolig gamle "Stærk" avbildet ved Strømodden. Kanskje noen av våre lesere kan bekrefte våre antagelser. Bildet er utlånt av Nils Kristian Nilsen, Ulefoss.

M/S Henrik Ibsens motorbytte

Av Thor Halvorsen

M/S Henrik Ibsens motorbytte B&W Alpha 406 FLO sommeren 2011.

Det skulle vært en herlig dag om bord på nyoppussede M/S Henrik Ibsen som var på vei fra Skien til Dalen onsdag 1. juni. Etter å ha passert Hogga sluse øverst i kanalsystemet seilte skipet videre innover Flåvatn og Kviteseidvatn mot Bandak. Rett før kl 1600, halvannen time før Dalen, hørtes en kraftig lyd fra maskinrommet nesten som om skipet hadde gått på en grunne. Kaptein Helge Øverbø forstod umiddelbart at det hadde oppstått et alvorlig problem med skipets hovedmaskin og stoppet motoren fra broen. Mannskap og passasjerer ble informert og skipets prosedyrer vedrørende motorhavari ble iverksatt.

Etter nærmere inspeksjon av motoren ble det konstatert at skipet måtte på verft for å repareres. Det viste seg å være en større skade enn først antatt og nå var tiden kostbar. MS Henrik Ibsens ruteplan tilsier kun ca 100 seilings dager og motorhavariet skjedde bare 18 dager inn i sesongen. Hvis vi skulle redde kanalsesongen måtte vi agere raskt. Om bord var Kaptein Helge Øverbø, Kaptein Jon Olav Ørnes og maskinist Jens Olesen i tillegg til stuert Håkon Straume. Kanalselskapet ble umiddelbart varslet og slepebåt rekvirert. Skipets hovedmaskinist ingeniør Kurt Olesen i Danmark ble kontaktet og han begynte umiddelbart forberedelser til reparasjon ved Vestkajen maskinverksted i Hirtshals. Danmark ble ansett som det beste stedet å være for å skaffe deler og kompetanse for reparasjon av motoren som opprinnelig er fra Fredrikshavn. Skipet ble allerede fredag slept ned kanalsystemet med bergingsbåt forut

og motorisert lekter akterut og ankom Langesund lørdag 4. juni for klargjøring til å bli tauet over Skagerak. Ny slepebåt henter oss søndag ettermiddag og mandag morgen er skipet hos Vestkajen Maskinverksted i Hirtshals.

Telemarkskanalen Skipsselskap og reder Thor Halvorsen oppretter samme dag kontor ombord i skipet for å lede søket etter motordeler og ekspertise.

Medhjelp fra Vestkajen Maskinverksted, Westergaard Maskin og maskinrådgiver Kurt Olesen kontraheres arbeidslag for 24 timers arbeid som starter umiddelbart. I skutesiden skjæres det opp en 2x2 m åpning i siden av skipets motorrom for å kunne demontere og ta ut motoren, en Burmeister & Wain Alpha 406 FLO fra 1952. Motoren veier ca 18 tonn og er på 360 hk. Den er en av de siste sekssylindrede totakts motorer fra B&W som eksisterer.

Vi hadde hørt at det skulle kunne finnes delmotorer i Danmark. Flere mulige leverandører og skipshuggere ble kontaktet og besøkt uten hell.

Onsdag 8. juni, en uke etter havariet får vi kontakt med Brian Grusgaard hos Man Diesel i Fredrikshavn. Han hadde, i arkivene til Fredrikshavn Maskin eller Alpha fabrikken, en liste over 6 skip med vår motortype. Eieren til en av disse hadde noen måneder tidligere forespurt om muligheten til å skifte motor for å modernisere skipet. Denne eieren var fremdeles interessert i å selge sin motor og fredag 10. juni ankommer han med slepebåten Goliath til Man diesels verksted i Fredrikshavn for vår inspeksjon.

Vi var meget spente da vi gikk om bord i Goliath.

Motoren murret og gikk og vi kunne høre den deilige lyden fra skipets sekssylindrete Alpha 406 FLO. Overraskelsen og gleden ble enda større da vi i tillegg til en nydelig velholdt motor også så at girkassen var av





B &W Alpha 406 FLO 1952 med ødelagt veivaksel på kaien.

samme type som hos M/S Henrik Ibsen. Martin som eier Goliath var glad for at motoren hans skulle settes inn i et veteranskip i daglig drift. Han hadde avslått flere tidligere bud på motoren av forskjellige årsaker. Hans båt Goliath skulle inn i daglig virke igjen som slepebåt men for at den skulle sertifiseres måtte det installeres toalett og spiserom i slepebåten. Den eneste plassen til-



Slepebåten Goliath som vi henter motoren fra.

gjengelig for dette var i maskinrommet, men da måtte han bytte til en mindre volumiøs motor.

I lykkerus etter å høre bakgrunnen til salget, historien på motoren, inspeksjon og prøvekjøring avtaler vi umiddelbart kjøp av motor og girkasse.

Tirsdag 14. juni begynner Man diesel demonteringen av motor og gir i Goliath under ledelse av Claus Pedersen.

Samtidig begynner vi å nærme oss slutten på demonteringen av vår egen havarerte motor oppe i Hirtshals. Det viser seg at maskinskaden er forårsaket av en av to bolter som holder rådelageret fast til veivakselen i sylinder seks. Bolten er rett og slett brukket tvers av på midten og man hevder at det kan synes som en produksjonsskade i selve bolten. Uansett årsak så skapte den ene bolten mye hodebry for rederiet.

Det arbeides døgntkontinuerlig både i Fredrikshavn og i Hirtshals for å klargjøre til montering av ny motor i M/S Henrik Ibsen.

Vi aner nå at det kanskje er mulig for oss å reparere M/S Henrik Ibsen og reise tilbake til Telemark uten å miste hele sesongen så gleden om bord på rederikontoret er stor.

Goliats girkasse ankommer Hirtshals allerede torsdag 16. juni. Det blir laget en rekke løfteanordninger og stålstativ for å heise inn gir og nye motordeler. Det er trangt og ikke helt enkelt å løfte inn de tunge delene.



Hovedmotor ute fra Goliath.

Motoren som veier ca 18 tonn og giret på ca 3 tonn blir allikevel buksert inn på en elegant måte ved hjelp av en rekke taljer og støtteanordninger.

Alle deler som kommer fra Goliath blir inspisert og sjekket på verkstedet til Man Diesel i Fredrikshavn før de sendes opp til Hirtshals for montering. Mange av M/S Henrik Ibsens tidligere motordeler blir og sendt til Fredrikshavn for å maskineres og settes tilbake i skipet.

Vi tar med andre ord de beste delene fra begge motorer og setter sammen en ”ny” overhelt motor i den gamle damen fra 1907.

For monteringen av den nye motoren får vi og hjelp fra Man Diesels senior manager Jesper Larsen som kjenner motortypen fra tidligere, I tillegg har vi Jonny fra Vestkajen Maskin, Benny fra Westergaard og Kurt Olsen, alle ”gutter” med totakt Alpha diesel i blodet.

Monteringen går raskt fremover og allerede fredag kveld 24. juni, 8 dager etter de første delenes ankomst, gjøres skipet klart til å sjøsettes. Det gjenstår ennå mye montering men skipet må i vannet minst to dager for å stabiliseres før motor og gir kan justeres inn for fastmontering. Alle resterende større deler som ikke er montert blir plassert inne i motorrommet før det sveises igjen. Sveisingen begynner fredag ettermiddag og fortsetter til alt er klart sent lørdag formiddag. Deretter slippes M/S Henrik Ibsen, etter noe om og men, tilbake i sjøen.

Lørdagen blir en merkedag og Helge og Thor feirer med restaurantbesøk, biff og rødvin.

Mandag 27. juni starter Jonny og hans arbeidslag med å rette opp motor og girkasse. Samtidig arbeides det på spreng med å feste og montere alt som ennå er løst eller demontert i forbindelse med motorreparasjonen.

Vi er alle i perlehumør og forbereder optimistisk oppstart av motor på tirsdag ettermiddag. Det myldrer av folk om bord, men tirsdag kveld er vi nødt til å erkjenne at vi ikke får startet motoren før på onsdag 29. juni.

Hjemme i Skien har Telemarkreiser vært travelt opptatt med å booke om og flytte de 2100 passasjerene som hadde bestilt tur med M/S Henrik Ibsen i juni. Mange av disse er nå svært spente på når skipet kommer tilbake og vi har optimistisk lovet å være tilbake i kanalen innen den 1. juli.

Onsdag morgen er det igjen stor aktivitet om bord i skipet. Motorens oljesystem har blitt spylt gjennom hele natten slik at eventuelle urenheter i systemet skulle skylles ut av motor og lager før oppstart.

Etter en del forarbeider startes motoren opp til stor jubel ca. kl. 11 på formiddagen. Motoren sjekkes, og overvåkes og litt senere tar vi skipet ut på prøvekjøring. Alt virker som det skal og etter ca tre timers testing blir motoren erklært ”frisk” av Man Diesel. Vi kan gjøre klart for hjemtur.



Ny hovedmotor på vei inn i M/S Henrik Ibsen.

Igjen myldrer det med folk om bord før vi kl 17.30 endelig legger på vei til Skien. Seilasen er på ca 90 sjømil og vi har gudene med oss da det er flatt vann og fint sommervær.

Skipet ankommer Langesund kl 04.00 og laster om bord det utstyret som ble satt igjen før turen over Skaggerrak. Deretter seiler vi til Skien og er fremme torsdag morgen den 30. juni. Formiddagen går med til å klargjøre skipet og ta imot skips- og motorinspeksjon fra Stasjon Larvik med skipsinspektør Sørensen.

M/S Henrik Ibsen blir klarert for passasjertrafikk av Sørensen og fredag morgen kl 08.20 seiler hun fra Skien mot Dalen på sin regulære rute opp Telemarkskanalen fullt lastet med passasjerer. Det var nesten ikke til å tro.

Endelig tilbake i kanalen, venter på åpning i Skien sluse kl. 07:00.



Resten av sesongen gikk knirkefritt og M/S Henrik Ibsen seilte med til sammen 6.500 passasjerer i 2011.

2012 sesongen ser meget lovende ut og målet er 10.000 passasjerer for M/S Henrik Ibsens 105 års jubileums-sesong.

Det å taues til Danmark fra Bandak i Telemark, demontere to skipsmotorer, sette sammen en ”ny” motor av delene og montere alt tilbake i skipet, samt seile for egen maskin tilbake til Skien på litt under en måned er mest sannsynlig ny rekord i alle fall når det gjelder B&W Alpha 406 FLO 1952 modell med girkasse.

Dersom du er mer interessert i detaljer fra motorbytte kan du gjerne se mer på www.youtube.com og søk etter M/S Henrik Ibsen. Her har rederiet lagt ut 8 videofilmer som omhandler motorskiftet i tillegg til fylldig dokumentasjon av hele oppussingen av M/S Henrik Ibsen, til sammen 36 videofilmer for entusiaster.

Avslutningsvis vil vi gjerne få rette en inderlig takk til de mange entusiaster som deltok i vår suksesshistorie med blant andre:

Helge Øverbø, Jon Olav Ørnes, Telemarksreiser, Kanalselskapet, Man diesel v/ Brian Grusgaard, Claus Pedersen, Jesper Larsen, Vestkajen Maskinverksted v/ Jonny og Benny.

Tonny Jensen, samt sveisegutter og montører, Kurt og Jens Olesen, Kragerø Sjøtjeneste, Mørland & Karl- sen, Oslo Fjordcruise v/ Dag Eriksen, Dalen Hotel v/ Peter Kumlin og Toril Sikko, Telemarkskanalen Skips- selskap AS v/Håkon Straume, Erling Kristensen og Pål Reinertsen.

ØL-Transport på kanalen

Av Thorbjørn Wahlstrøm.

Lokalhistorikeren Thorbjørn Wahlstrøm avsluttet i januar 2012 manuskriptet til "Lundetangens bryggeris historie", "Slusegløtt" har fått et utdrag av boken som kommer ut høsten 2012.

Lundetangens Bryggeri ble etablert i 1854. De første årene hadde bryggeriet en beskjeden produksjon, og ølet ble nok i hovedsak solgt i byen og nærmeste omegn. Men produksjonen tok seg snart opp, og nye markeder var nødvendig å nå om utviklingen skulle fortsette. Med hest og vogn var distribusjonen begrenset, selv om skipet brakte øl til både Porsgrunn, Brevik og Langesund.

Da Norsjø-Skienkanalen åpnet i 1861, åpnet også mulighetene seg for å nå ut til et langt større marked for bryggeriet. Nå kom vannet til å bli hovedferdselsåren mellom Nedre Telemark og Aust- og Vest-Telemark. Bare mellom Skotfoss-Ulefoss-Notodden ble det i løpet av få år bygd hele 28 brygger, mange i umiddelbar nærhet til et landhandleri. For Lundetangens Bryggeri betydde dette 28 nye leveringspunkter.

Den 30. desember 1864 besluttet bryggeriets styre sammen med en anden at Indkjøbe et Damskib fra Akers Mek. Verksted for ca. 1800 Spd og bestyreren bemyndiges til at bruke indtil 1000 Spd. Skipet som da ble innkjøpt sammen med firmaet Hans Cappelens Enke, fikk navnet D/S SKIEN, og ble levert i 1865. På folkemunne ble skipet kalt "Øllebrød" da hovedvekten av varene som ble transportert var øl og mel. Melet hadde til-

knytning til Hans Cappelens Enke, som blant annet drev møllebruk.

D/S SKIEN var i bryggeriets og Cappelens tjeneste til 1870. Da gikk Lundetangen for egen regning, til anskaffelse av et større skip, også det bygget ved Akers mek. Verksted. Skipet fikk navnet D/S LUNDETANGEN, og kom til å bli en viktig del av distribusjonssystemet i årene som fulgte. Regnskapene viser at dette var en fornuftig investering som gav gode overskudd. Det er grunn til å tro at det var bryggeriets grunnlegger og bestyrer, Eduard Otto Jonassen (1823-1893), som hadde ideen om å skaffe et slikt skip. Han var en person med nese for gode forretninger. Da saken ble fremmet for styret, var beslutningen i møte 2. april 1870 at E. Jonassen bemyndiges til at anskaffe for Bryggeriets Regning et nyt Dampskib for indtil 4000 Spd og til at afhende d/s Skien fordelaktigst mulig. Det nye skipet ble ikke satt i fart for bare å frakte øl, men tok også annet gods på sin rute, foruten passasjerer. Det vekslet med å gå Skien- "utstederne", d.v.s. Brevik-Stathelle-Kragerø og Skien-Telemarken som var Norsjø/Heddal. Denne farten var nok i direkte konkurranse med "Norsjøselskapet" som gikk i rute til Heddal. 1. juli 1871 behandlet styret en skrivelse fra Norsjøselskapet om at forhøye passasjertagstene for Dampskibet Lundetangen. Selskapet hadde registrert at Lundetangen tok lavere priser for passasjertransporten enn de selv praktiserte, og nå ønsket de at bryggeriet skulle øke takstene slik at de kom i overensstemmelse med deres egne. Selv om hovedhensikten for Lundetangen var å frakte bedriftens egne produkter, så ledelsen at

Fortegnelse
over
afsendte Varer med Dampskibet "LUNDETANGEN" den 2^{de} Septbr 1879
fra Skien til Tangen

N ^o	M ^o .	Colly.	Modtagernes Navne.	Vægt eller Cubikindhold.	Fragtens Beløb.		Eftorkrav. Kr. Øre	Anmærkning.
					Franco. Kr. Øre	Porto. Kr. Øre		
1		3 1/2 Sgll. Bønder	E. M. & H. Jensen		3	2		
2	K 1	1 Sgll. Kaff.	Th. Bror & Hella			67		
3	"	1 Sgll. Selsk.	Jann. Bror & Hella			51		
						4 20		

M. d. d.

Faksimile av pakkседdel fra D/S Lundetangen.



D/S Lundetangen ved Skien havn i 1870-årene.

det var penger å tjene på annen frakt også. Da styret fikk henvendelsen, hadde det ingen sans for konkurrentens utspill og besluttet *ingen forandring at gjøre*. Kontakten mellom de to "rederiene" har nok likevel fortsatt, til tross for Lundetangen Bryggeris kontante avslag. Blant annet viser bryggeriets protokoller at "Norsjøselskapet" fremmet ønske om å overta skipet. I bryggeriets styremøte 1. juli 1872 gjøres følgende beslutning som bekrefter dette: *Dampskibet Lundetangen kan afhendes til*

Nordsjødampskibernes Interessentskab, for en Kjøbesum af 7 000 Spd, i mod at Bryggeriet tilstaaes ret til Befordring af dets producter paa vilkaar som nærmere maatte aftales. Betingelsene bryggeriet her satte var nok ikke i tråd med "Norsjøselskapets" ønsker, for det ble ingen handel ved denne anledningen. I 1875 kom nok en henvendelse fra "Norsjøselskapet" hvor de meddeler at de igjen ønsker å forhøye sine vare- og passasjertakster, forutsatt at Lundetangens Bryggeri gjør det samme. Bryggeristyret var klart i sitt svar på denne henvendelsen også: *Man forbeholder sig efter omstendighetene at forhøie eller nedsætte Lundetangens Fragter efter egne Anskuelse og finder det ikke hensigstmæssig at binde sin Handlefrihet.* Her var det ikke snakk om å la seg styre av andre, dessuten gav skipet et solid tilskudd til bryggeriets regnskap dette året, så en takstøkning hadde man ikke behov for å gjennomføre.

Even Thorstensen Lunde kjøpte eiendommen Galten i Valebø på auksjon i 1873. Den 1. mars dette året behandlet bryggeriets styre en søknad fra Lunde om bidrag til bygging av en brygge ved Galten. Det ble bevilget 10 Spd. til formålet, men det ble satt visse betingelse, nemlig at bryggeriets dampskip fritt kunne benytte bryggen, og at det ble innkrevd *en passende afgift hvorved dens vedlikeholdelse sikres*. Det ble altså satt krav og gitt instruks til bryggebyggeren Lunde. Om det var Lundetangens Bryggeris krav som ble innfridd, eller om det var bryggeeierens eget ønske, kjenner vi ikke til. Men det ble innført en avgift på to øre fra alle som gikk om bord fra Galten brygge. Denne avgiften ble neppe "satt på bok" for å møte fremtidig vedlikehold. Den ble nok helst en liten ekstraintekt for Galten-mannen. Det er interessant å registrere at Lundetangens Bryggeri var villige til å bidra til at denne bryggen ble bygd, noe som helt klart må ha hatt sammenheng med at Valebø var et



Skipsklokka til D/S Lundetangen, som til daglig er å finne på museet til Lundetangens Venner i Lundetangens Bryggeris tidligere lokaler.

av områdene bryggeriet leverte øl, og at dette var en grei måte å sikre seg fremtidig gratis bruk av bryggen på.

I 1913 gav Norsjø-Skienkanalen ut "En oversigt over kanalens anlægs- og driftshistorie til 1911". I denne oversikten er det spesifisert en rekke varesorter som ble sluset gjennom Løveid. Fra 1865, da bryggeriet anskaffet sitt første skip, til D/S Lundetangen ble solgt i 1885, ble det gjennomsluset 22 436 hektoliter øl. Alt dette var nok ikke produsert ved Lundetangens Bryggeri, men hovedmengden kom ganske sikkert herfra.

Etter hvert oppdaget flere og flere mulighetene for å tjene penger på båttrafikken på Norsjø. Konkurransen økte stadig, og i 1883 var det slutt på lønnsomhet for D/S Lundetangen. Ytterligere et par år med dårlige regnskap for denne driften ble gjennomført, men i 1885 ble skipet solgt til dets mangeårige fører Anders Christensen for kr. 20 000,- og satt inn på ruten Skien - Kragerø. Her gikk hun til 1900 da hun ble innlemmet i det nye selskapet "Skien-Telemarkens Dampskibsaktieselskab" som ble stiftet 6. juni 1900¹. D/S Lundetangen ble da satt inn i ruten Skien-Notodden. Senere ble båten ombygd og omdøpt flere ganger. Nå ligger veteranen ved Hjellebrygga hvor den startet sitt virke i 1870. Kanskje er dette den eldste båten bygget av Akers mek. verksted, som fortsatt "lever" i 2012?

Kilder:

Lundetangens Bryggeris protokoller.

Harald Lorentzen, Thor Hansen og Per Svein Bratsberg: "Rutebåtene på Telemark-kanalene", Skien 1985.

"Norsjø-Skienkanalen. En oversikt over kanalens anlægs- og driftshistorie til 1911", Skien 1913.

Per Bernt Tuft: "Galten i Valebø. Roskifte, gjestgiveri og boplass", artikkel i "Holla-Minner".



Skipslista til D/S "LUNDETANGEN"

- 1870: Bygget ved Akers mek. verksted. 68,7 fot lang, 15,1 fot bred og 6,1 fot dyp.
- 1870: Lundetangens Bryggeri.
- 1885: Kaptein Anders Christensen.
- 1900: Skien-Telemarkens Dampskibsaktieselskab, Skien
- 1903: Forlenget 14 fot, hovedrep. ved PMV.
- 1915: Omdøpt "GVARV".
- 1953: Ombygget til motorlastebåt, omdøpt "NOTODDEN".
- 1965: Omdøpt "DALEN".
- 1985: I opplag i Skien.
- 1988: Lundeheringene Øyvind Storhaug og Terje Aasane nye eiere og fikk henne tauet til Lunde.
- 1995: Tom Svensson, Skien. Omdøpt "LUNDETANGEN".
- 2006: Arnold Nomme, Skien. Omdøpt "DALEN".



M/S Dalen ved Hjellebrygga i Skien februar 2012.

Foto: Thorbjørn Wahlsrøm.



Kanalvin

som ble lansert under Telemarkkanalens 150 års jubileum i fjor har solgt i undertkant av 2000 flasker. Et antall som Erik Vestby i Telemark Vinhandel er godt fornøyd med.

De fleste polutsalg i Telemark har ennå flasker igjen.

Vi gjentar noen av vinens egenskaper som vi skrev i fjor:

Rubinrød farge. Dufter av mørke kirsebær, plommer, lakris og krydder som pepper og

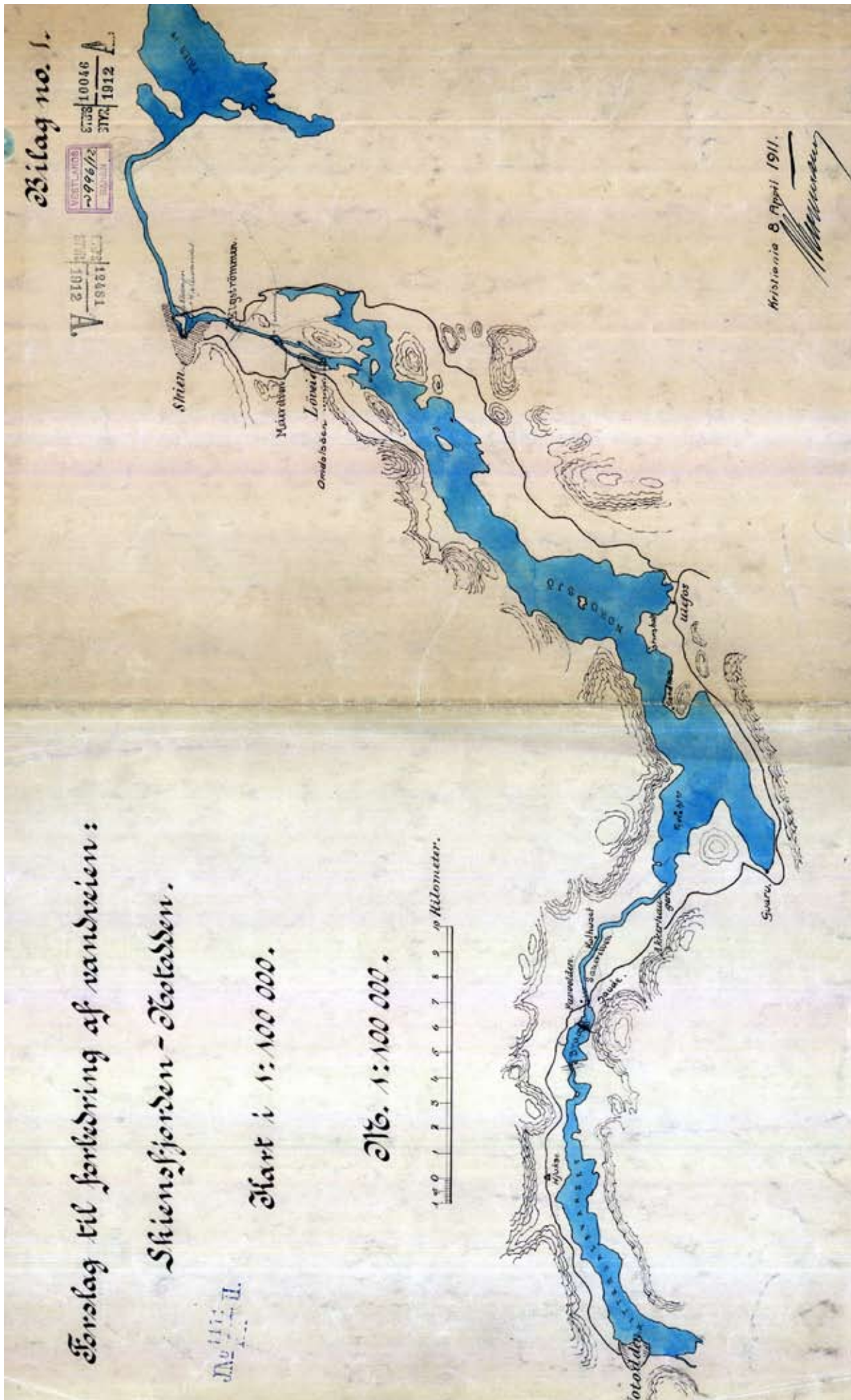
kanel. Saftig og pen syrlig vin med god frukt i munnen. Fast, tørr og lett bitter finish.

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

Produksjonsmetode:

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

psb



**Forseggjorte og vakre
 kart over
 Telemarkskanalen**

I kanalselskapets arkiv, som nå er overført til Statsarkivet på Kongsberg, finnes det et rekke kart over kanalen. Kartene er håndtegnert i tusj og kolortert med vannfarger. De inneholder mye interessant informasjon om slusene og vassdraget. Dessuten er mange av kartene vakre "kunstverk".

Før de ble overført til Statsarkivet ble alle kartene scannet. Det var Gunnar Berg ved kanalkontoret som sørget for å få dette gjort. Det fins digitale kopier av scanningene både ved kanalens kontor og Telemark Museum.

Tor Kjetil Gardåsen

NYTT FRA

Telemark
R E I S E R

Kanalbåtene klare for ny sesong

2011 feiret Telemarkskanalen sitt 150-årsjubileum med brask og bram, og nå er alle kanalaktører spente på om den ekstra oppmerksomheten og markedsføringen som dette førte med seg vil gi seg utslag i økt besøk på og langs vår flotte kanal. Båtselskapene er i alle fall i rute med klargjøring for ny sesong.

Hos oss i Telemarkreiser er det full fart med deltagelse på reiselivsmesser, brosjyreutgivelser og presentasjon av Telemark på nett for både sommer- og vinterproduktet. Nytt i år er kanalpakker i samarbeid med Suleskarekspresen, som vi håper vil bringe ekstra mange vestlendinger til kanalen.

På nettsidene www.visittelemark.no ligger også både 360 graders panoramabilder fra både Ulefoss og Eidsfoss, og Telemarks nye reklamefilm med kanalen og Dalen Hotel som attraksjon. God dugnadsinnsats ble lagt ned i året som gikk for å få dette til. Telemarkskanalen har også i år blitt presentert på nasjonal TV, i Til toppen av Norge på TV2, og man skal ikke se bort fra at det kan dukke opp et TV-kamera eller to langs kanalen i 2012 også.

Se våre nettsider www.visittelemark.no for film, bilder og informasjon. Vi anbefaler også alle å følge [visittelemark](https://www.facebook.com/visittelemark) på facebook i tillegg til Telemarkkanalens Venner.

M/S "Henrik Ibsen" går i rute i perioden 18. mai til 23. september. Det blir avgang fra Skien til Dalen på onsdag, fredag og søndag med retur påfølgende dag. Mandag går båten tur/retur Dalen – Lunde – Dalen. Noe redusert ruteplan fra 3. september.

M/S "Victoria" vil gå opp til Dalen på tirsdag, torsdag og lørdag med retur til Skien påfølgende dag.. Mandager går båten tur/retur Skien – Lunde – Skien.

Sesongen starter 19. mai og avsluttes den 2. september.

M/S "Telemarken" går som tidligere år i daglig rute mellom Akkerhaugen og Lunde. Sesongen strekker seg fra 16. juni til 12. august, og som før er det Norsjø Hotell som har en god og sikker styring med det hele. Nytt stopp på Telemarkens rute i år blir Norsjø Golfpark.

Alle tre båtene tilbyr charterturer utenom rutetidene og før og etter sesongen.

Ta kontakt med våre dyktige reisekonsulenter; Kjerstin Timland og Lene Pedersen på tlf.: 35 90 00 20 dersom du ønsker forslag til turopplegg i Telemark.

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 Skien bør du regne tre-fire dager tur/ retur Notodden, og en uke til Dalen og ned igjen.

Janne Lindgren ny daglig leder i SDS

Janne Lindgren, mangeårig medarbeider i Telemarkreiser, tar over jobben som daglig leder i Skien Dalen Skipsselskap etter Hege Bjørnerud. Janne tiltrådte stillingen 1. februar og vi ønsker henne lykke til med nye, spennende oppgaver.

Båtsportkart for Telemarkskanalen

Kan kjøpes ved Skien, Ulefoss og Hogga sluser, samt hos Akkerhaugen Båtforening på Akkerhaugen vestre brygge. Pris kr 500,-. Merk: digitale kartverk dekker kun opp til Skien.

På tide med et besøk?

Telemarkskanalen kan oppleves på mange måter, både med egen båt, rutebåt, sykling, padling eller vandring. Telemarkreiser tilbyr dagsturer og pakketurer med rutebåtene, M/S Henrik Ibsen, M/S Victoria eller M/S Telemarken, som trafikkerer vassdraget. Her kan dere velge mellom ulike turer som varer fra 2 til 11 timer. Det er også mulig å chartre en av kanalbåtene på kveldstid eller utenom sesongen.

Vi ønsker dere velkommen til Telemarkskanalen i sommer!

Småbåtsesongen 2012

Slusene holder åpent for privatbåter i følgende perioder:

15. juni – 21. juni	Konvoislusing *
22. juni – 5. august	Kl 09.00–18.00
6. august – 12. august	Konvoislusing*

*Konvoislusing bestilles seinest dagen før

på tlf.: 970 89 449

Resten av året avtales slusing i Skien/Løveid

på tlf.: 970 89 449 / 915 12 604. For øvrig stengt.

Slusepriser

Det vil ikke bli noen endringer i sluseprisene for 2012.

	Under 8 m	8-12 m	Over 12 m
Skien – Norsjø –			
Notodden tur/retur	kr 800,-	kr 1.000,-	kr 1.200,-
Skien - Norsjø –			
Dalen tur/retur	kr 1.900,-	kr 2.200,-	kr 2.500,-
Kano og kajakk halv pris av minstepris			
Slusene i Skien, Ulefoss og Hogga har betalingsterminal.			

Fyrlykt fra Homborsund på plass ved Romnes

Av Tine Raisbæk

Gjennom en rekke år har en egen gruppe i Telemarkkanalens Venner jobbet for å få gjenetablert gamle fyrlykter langs vannvegen. Fredag 1. april 2011 kom fyrlykten på Kjonodde ved Romnes endelig på plass, men før det kom så langt krevde det sin dose av ildsjeler, gode hjelpere og ikke minst utfordringer.

Lederen for fredagens operasjon var Per Bjørn Solvang, som hadde trommet sammen Halvor Braaten, båthavnsjef ved gamle Ulefoss brygge, Morten Rask Arnesen fra Nome kommune, Arnold Nomme og Tine Raisbæk fra Telemarkkanalens Venner og ikke minst en ivrig gjeng fra Hogstservice Halvor Eie, Gregory Franklin og Per Espen Rui som stilte med skogsmaskin.

Tidligere har det vært gjort forsøk med å få ut fyrlykten på en av kanalens lektere, men den ble rett og slett for tung. Også for skogsmaskinen var det et øyeblikk på vippen, men litt snarrådige justeringer og så var plutselig lykta på plass oppå vognen. Derfra gikk det lett gjennom terrenget, og helt innpå fundamentet hvor båtforeningen allerede hadde gjort forarbeid. Nå gjenstår en jobb med fundamentering, maling, innsetting av nye vinduer og montering av solcelle-panel og lykt.

At fyrlyktehuset i det hele tatt fant veien til Tele-



Foto: Denne side Tina Raisbæk.
Kraftig redskap trengs for å få Fyrlykta på plass.





Foto: Britt Eriksen, "Kanalen".

Glad gjeng som har fått Fyrlykta på plass. Fra venstre: Halvor Braathen, Per Bjørn Solvang, Halvor Eie, Arnold Nomme, Gregory Franklin, Per Espen Rui og Morten Rask Arnesen. Foran Fyrlykta har Tine Raisbæk den store oversikten.

mark skyldes målrettet jobbing inn mot Kystverket. De driver og bytter ut eldre fyrlykter langs kysten med mer moderne lykter, og den som nå står på Romnes sto tidligere ved Homborsund. På denne måte kan vi gjenetablere et stykke Telemarkshistorie og samtidig ta vare på en del av Norges kysthistorie. Spesielt morsomt er dette om man tenker over hvordan kanalen nettopp binder sammen sjø og fjell.

Opprindelig fandtes det 7 fyrlykter langs Telemarkskanalen, hvis man medregner både østre og vestre løp. Noen av disse har imidlertid blitt borte over tid, enten av naturlige eller menneskeskapte årsaker. At fyrlyktene representerer en viktig del av kulturarven, og synliggjør at kanalen engang spilte en langt større rolle enn i dag er dog uten tvil.

Forhåpentlig kommer mange til å sette pris på den "nye" fyrlykt rett utenfor Ulefoss. Helt sikkert er at den ble satt pris på da Telemarkkanalens Venner hadde sin årlige tur med M/S Victoria d. 7 mai. I år var turen i anledning av 150 års jubileet for Telemarkskanalen lagt fra Skien til Notodden og retur, begge veier med et stopp på Ulefoss, og fyrlykten ble passert ganske nær. Neste målsetting er å få den endelig vatret opp og lys-satt, og det er nå i gang forsøk med solceller som energikilde.

Telemarkkanalens Venner har planer om å rydde rundt Fyrlykta på Firingsodden, vaske og male. Av utstyr til Fyrlykta trengs en regulator, solcellepanel og batteri, i tillegg til lyskilde inne i Fyrlykta.

**Husk årsmøtet i TKV torsdag 22. mars
på Spiseriet, Øvre Verket, Ulefoss kl. 18.00.**

Bandak-Nordsjø-kanalen (Åbnet for almindelig trafik 1ste Juli 1892)

Bandak - Nordsjø - Kanalen forbinder Bandaksvandene med Nordsjø, som igjen ved Nordsjø-Skiens-Kanalen staar i Forbindelse med Havet.

Bandaks Høide over Nordsjø er 57 m. og over Havet 72 m.

Åfstanden fra Dalen til Skien er 105 km., hvoraf det kanaliserede Vasdrag fra Strengen til Ulefos 22 km.

Faldet i Elven mellem Bandak og Nordsjø overvindes ved 14 Faldsluser, nemlig ved:

Hogga 2.

Kjeldal 1.

Lunde 1.

Vrangfos 5 og 1 Flomsluse.

Eidsfos 2.

Ulefos 3.

Løftehøiden i hver Sluse er gjennemsnitlig lidt over 4 m.

Slusernes Dimensioner er de samme som ved Nordsjø-

Skiens-Kanalen, nemlig Længde 37 m., Bredde 6,9 m.,

Dybde paa Tærskelen 2,6 m.

Kanalen byggetes i Aarene 1887—1892.

Anlægsomkostningerne udgjorde ca. 3 Mill. Kroner.

Kanalen fører gennem en naturskøn Egn og frembyder i alle Henseender flere Severdigheder end noget andet Vandkommunikationsanlæg i Skandinavien. Særlig er Vrangfos, baade hvad hvad Natur og Anlæg angaar, enestaaende i sit Slags.

Dammen ved Vrangfos, som har en Høide af 37 m. eller 120 Fod, løfter Vandstanden 23 m. eller 73 Fod. Den ved Dammen frembragte Fos er en Seværdighed af Rang. Anlæggets Udførelse har frembudt overordentlige Vanskeligheder.

Dampskibsturen fra Dalen til Skien kan gøres paa ca. 8 Timer, hvoraf omtrent 2 1/2 Time medgaaer til Farten gennem Bandak-Kanalen.

Til Passage af Sluserne ved Vrangfos bruges 25 Minutter. Man bør her gaa iland for at bese Fossen fra Broen over denne og hele Anlægget fra »Udsigten« nedefor Sluserne.

Paa Nedtur har man Tid til at gaa fra Vrangfos paa en smuk Skovvej langs Elven til de nedefor liggende Sluser ved Eidsfos, hvor man atter stiger ombord i Dampskibet.

Paa Optur bør man derimod helst blive ombord for at overraskes af Udsigten til Vrangfossens vældige Fald og skummende Vandmasser, idet Dampskibet svinger ind i Underkanalen.

Fossefaldene ved de øvrige Sluser sees fra Dampskibets Dæk; særlig bør man være opmærksom paa Hogga, Eidsfos og Ulefos.

Bandak-Nordsjø-Kanalen. Udgivet 29 Juli 1893.

Oppstart av fredningssak for Bandakkanalen

David Hauer, rådgiver kulturminnevern,
Telemark fylkeskommune.

Det nye året er nå godt i gang og det er med glede kulturminnevernet i Telemark Fylkeskommune kan melde at vi nå har begynt å utarbeide forslag til fredning av Bandakkanalen. Denne delen av det som i dag helhetlig omtales som Telemarkskanalen, har i mange år vært av spesiell interesse for kulturminnevernet. Bandakkkanalen ble blant annet vurdert som nasjonalt kulturminne i Norsk kulturråds Tekniske og industrielle kulturminner 1988 og Riksantikvarens Verneplan for tekniske og industrielle kulturminner 1994.

En slik verdsetting av Bandakkanalen er lett å forstå for de som kjenner denne delen av Telemarks vannvei. I tillegg til at den var viktig for personbefordring i landets øst/vest-akse, var hovedformålet med kanalen tømmerfløting og sikring av vannkraft til sagbruk i Skien – med andre ord har vannveien vært en livsnerve for store deler av regionen. Omtalen av Bandakkanalens sluser etter åpningen i 1892 reflekterer også at dette er noe av det ypperste av datidens ingeniørkunst som fremdeles står her som en del av vår kulturarv. I norsk sammenheng må også slusekanalen i Telemark betegnes som noe av en sjeldenhet, ettersom den kun er ledsaget av Halden-

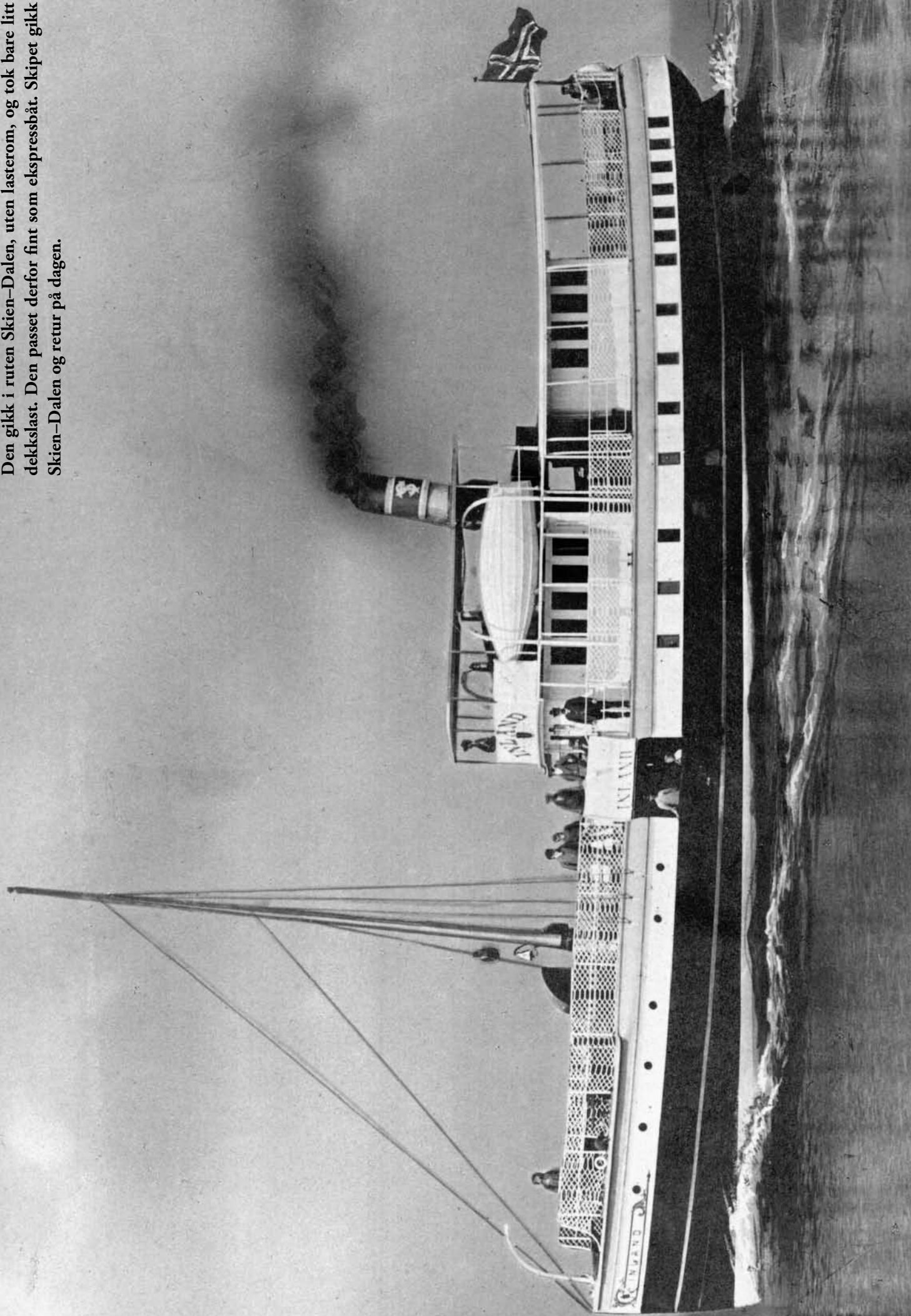
kanalen. Et annet forhold vi er heldige med er at sluser, tekniske bygninger, boliger og andre installasjoner i tilknytning til Bandakkanalen i liten grad har vært gjenstand for endringer og er relativt intakte.

I begynnelsen av januar inneværende år startet vi i kulturminnevernet en kartleggingsfase hvor vi skal se nærmere på kanalens bygninger og installasjoner. I første omgang vil vi vurdere avgrensningen av anlegg som skal innlemmes i forslaget til fredning. Det som allerede er klart er at samtlige sluseanlegg vil inngå i arbeidet med fredningen. De neste skrittene i fredningssaken er varsling av involverte parter og utarbeidelsen av selve fredningsforslaget med respektive høringsrunder. Det endelige forslaget skal så behandles politisk før oversendelse til Riksantikvaren. Mange aktører med tilknytning til kanalen har imøtesett en avklaring på fredningsarbeidet. Av ulike årsaker har det gått lang tid siden fredningsplanen for Telemark forelå. Gleden er desto større for at vi nå er i gang. Vi ser frem til å samarbeide med ressurspersoner med kjennskap til kanalen, og andre med tilknyttede interesser. Målet for fredningsarbeidet er større forutsigbarhet i forvaltningen av kanalmiljøet, og å sikre at dette fortsatt kan være en viktig kulturell verdiskapingsfaktor og kilde til opplevelser.



Vrangfoss sluser.

D/S "INLAND" bygget i 1876 var turistbåten framför noen. Den gikk i ruten Skien-Dalen, uten lasterom, og tok bare litt dekkslast. Den passet derfor fint som ekspressbåt. Skipet gikk Skien-Dalen og retur på dagen.



Telemarkspadler'n – kanal-løpet 2011

Av Tine Raisbæk.

Med 114 deltagere på vannet i løpet av helgen 24.-25. sep ble Telemarkspadler'n 2011 en suksess både for arrangører og deltagere. Starten gikk fra Notodden båthavn på lørdag og med et strålende høstvær var forholdene lagt til rette for å padle seg medstrøms ned til Norsjø Ferieland på Akkerhaugen. På Lystang Camping gikk starten på kort løype, hvor også en mengde kanoer med 4H`ere og kajaker med deltakere fra Seljord Folkehøgskole deltok.

Den som kom aller først i mål og dermed ble vinneren av lang løype i herreklassen var den tidlige olympiske mesteren Eirik Verås Larsen fra Flekkefjord padleklubb med tiden 1:31:22. Mathias Hamar fra Strand KK gjorde en kjempeinnsats og var inne på tiden 1:31:28. På kvinnesiden var det Mira Verås Larsen som gikk av med seieren på tiden 1:43:50. Med andre ord... rent bord for familien som stakk av med pengepremiene fra Holla & Lunde Sparebank. Blant uttrekspremiene stakk en av elevene fra folkehøgskolen av med en ny kajakk fra Citius kayaks og mange andre reiste hjem med annet utstyr.

Søndagen var satt av til mer sosial padling, og vi tok turen fra Norsjø til Vrangfoss. Birger Bergland viste rundt og gav kajakkfolket et helt annet perspektiv på Telemarkskanalen. Deretter hadde Telemarkskanalen bidratt så kajakkene ble sluset gjennom Eidsfoss og Ulefoss sluser – en flott opplevelse.

Som arrangører sender vi en stor takk til alle som gjorde en strålende innsats i løpet av helgen! Både padleklubber, båtforeninger og reiselivsarrangører. Håper dette kan få vokse videre. Av planer for neste år kan nevnes en 46 km rundløype fra Norsjø til Notodden og retur, samt mulighet for lengre tur på søndagen. Også start og målområder skal bli enda bedre for både deltagere og publikum.



Foto: Eystein Aarseth, Notodden Fotoklubb.



Foto: Eystein Aarseth, Notodden Fotoklubb.



Foto: Eystein Aarseth, Notodden Fotoklubb.



Vi ønsker velkommen til Telemarkspadler'n 2012 som er satt til helgen 22. – 23. september!

Kanalprisen 2011

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 EN TUR FOR TO PERSONER MED EN AV KANALBÅTENE TIL DALEN HOTEL, OVERNATTING OG RETUR MED BUSS TIL SKIEN NESTE DAG, SAMT ET DIPLOM.

JURYEN – SOM ER STYRET I TELEMARKKANALENS VENNER – ER ÅPEN FOR FORSLAG TIL KANDIDATER I 2011.

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 16. MARS 2012.

JEG/VI FORESLÅR TIL KANALPRISEN:

.....

BEGRUNNELSE:

.....

.....

.....

.....

INNSENDT AV:

NAVN:

ADR.:

TLF.:

Nyutgivelse av "Lokalhistorisk reise på Telemarkskanalen"

"Lokalhistorisk reise på Telemarkskanalen" er nå kommet i et 3. opplag, og igjen ført i pennen av Tor Kjetil Gardåsen. Vi siterer fra Gardåsens forord: "Vannveien gjennom Telemark fra Skien til Dalen og fra Skien til Notodden går gjennom en mangfoldighet av landskap, som til sammen danner et tverrsnitt av telemarksnaturen". Hoveddelen i boka – selve reiseguiden – er delt inn i fem bolker, noe som gjør at det er lett å finne fram. Det er deltaljerte kart over tre områder i kanalen med anmerkninger over severdigheter i området. I boken er det også en generell informasjon for den som er interessert i kanalhistorie. Her er det mye interessant å lese. Visste du at en sluseport veier 11,5 tonn? Det er mange flotte illustrasjoner i boken, både i farger og sort/hvitt. Med et sidetall på 160 sider er dette blitt mer enn en "Lokalhistorisk reise på Telemarkskanalen", ikke minst all lokal historie med mange detaljer.

"Lokalhistorisk reise på Telemarkskanalen"

ISBN 978-82-900-77-0

Utgiver: Fortidsminneforeningen.

psb



Kanalprisen 2010



Leder for Telemarkkanalens Venner Arnold Nomme overrekker Kanalprisen 2010 til Per Svein Bratsberg. Foto: Tore Svarverud.

Kanalprisen for 2010 ble tildelt Per Svein Bratsberg i forbindelse med årsmøtet i Skien 7. mars. Han fikk prisen for sitt store arbeid med utgivelse av "Slusegløtt". Og for jobben han har gjort for TKV helt siden starten i 1982.

Prisen var en tur for to personer med kanalbåten M/S «Victoria» til Dalen. Overnatting på Dalen Hotel og retur med buss til Skien neste dag og et diplom.

Et besøk på brua hos kaptein Arnold Nomme hørte med på turen.



Disse har mottatt Kanalprisen:

- 2010 Per Svein Bratsberg, Skien
- 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.



Bli kanalvenn!

Meld deg inn i Telemarkkanalens Venner og bidra til å bevare vår kulturarv

Før var vann og elver den veien folk i Telemark brukte når de reiste og fraktet varer. Da de to første sluseanleggene kom mellom Norsjø og havnivået i Skien i 1861 ble vannveien eklere, raskere og billigere. Det ble lettere å fløte tømmer og vassdraget kunne reguleres for å hindre flom. Den gang ble Telemarkskanalen beskrevet som et særdeles dristig byggverk og stor ingeniørkunst. I internasjonalt perspektiv er dette et levende uttrykk for industrialismens begynnelse i Norge.

Fra 1887 arbeidet 500 mann i fem år med å sprengte seg gjennom fjellet for å lage de seks

sluseanleggene mellom Bandak og Norsjø. Da de var ferdig i 1892 ble Telemarkskanalen betegnet som et "åttende underverk" i Europa.

I dag har industri- og passasjertransporten funnet andre veier. Men Telemarkskanalen består som et stort teknisk-industrielt kulturminne, et nasjonalt klenodium og en attraksjon med internasjonalt tiltrekningskraft. Rutebåtene frakter mange passasjerer, enda flere opplever kanalen fra land og den er et fantastisk rekreasjonsområde for folk som bor her.

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.

Vi vil gjerne ha flere venner, både aktive medlemmer og økonomiske støttespillere.

Medlemskontingenten er 150 kr for privatpersoner og 500 kr for bedrifter i året. Pengene går til en årlig utgave av medlemsbladet «Slusegløtt», ulike arrangementer for medlemmene og tiltak langs kanalen. I 2011 hadde vi for eksempel en medlemstur med Victoria tur/retur Skien – Notodden med historisk guide og musikk. Dessuten fikk vi på plass den gamle fyrlykten ved Romnes.

Slik blir du medlem:

- Kontingenten betales til konto 2650.11.45725 i Holla og Lunde Sparebank.
- Eller skriv til kanalvenn@gmail.com eller Telemarkkanalens Venner, Postboks 372 Sentrum, 3701 Skien, så sender vi en bankgiro.
- Husk å skrive navn, adresse, telefonnr. og e-postadresse i informasjonsfeltet i nettbanken eller bankgiroen.

Du finner oss også på **Facebook**, søk på Telemarkkanalens Venner.

Med kanalhilsen fra styret i Telemarkkanalens Venner