

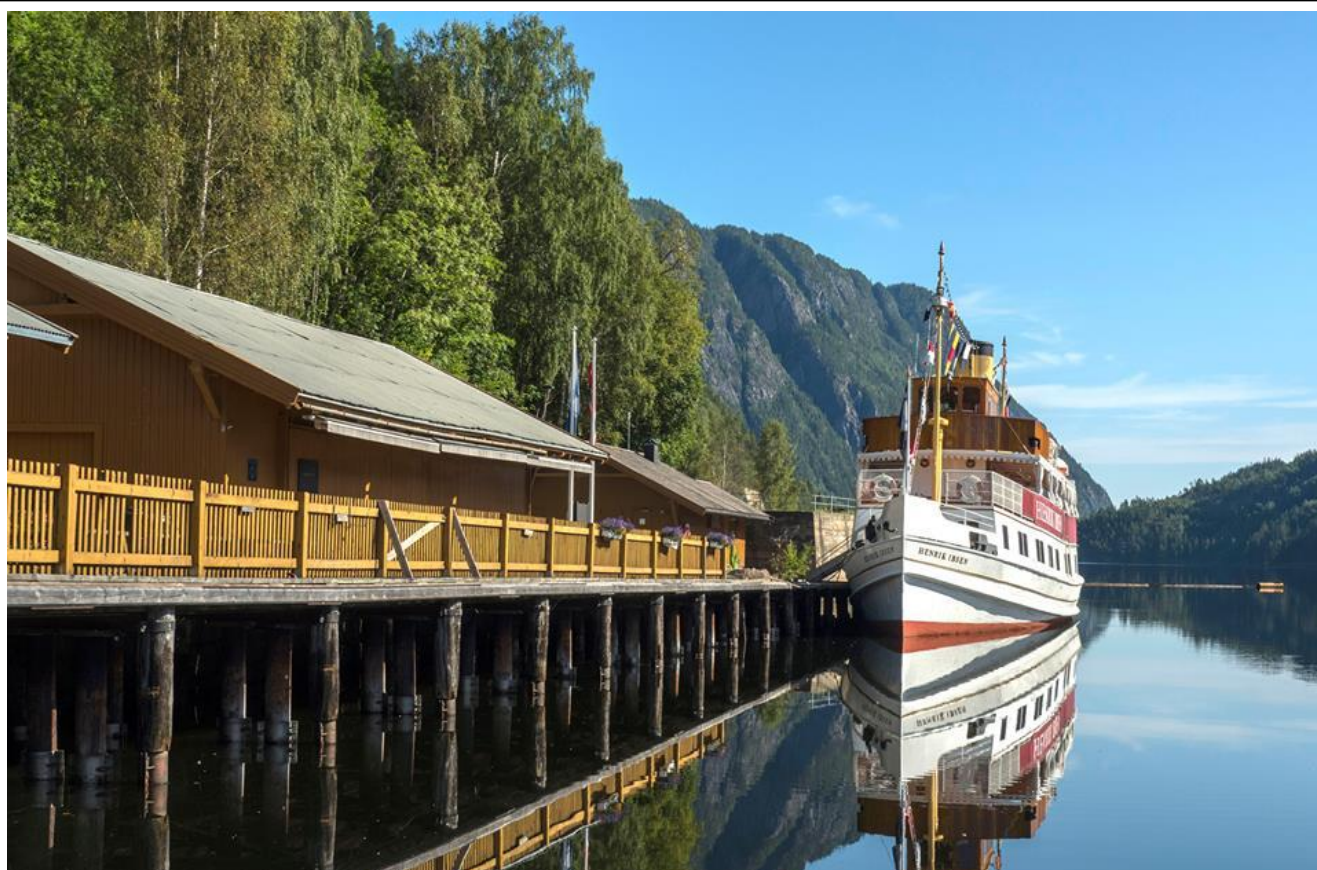
SLUSE

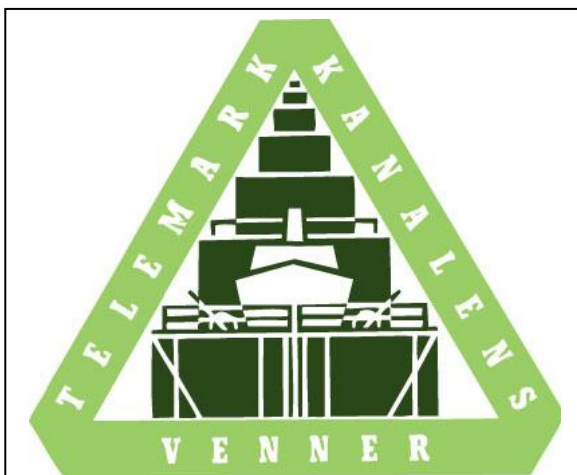


GLØTT

MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENS VENNER

NR.1 - 2016
32. ÅRGANG





TELEMARKKANALENS VENNER

STYRET 2015	Telefon
Christin Normann, leder	909 43 610
Jon Harald Aspheim/sekr.	994 11 253
Frida Sviland	414 53 607
Helge Øverbø	907 28 722
John Straume	911 83 766
Vara: Birger Bergland	
Gunnar Sanden	
Gunnar Sanden, Redaktør	917 48 130

Epost: kanalvenn@gmail.com

Adresse: Telemarkkanalens Venner
Postboks 372, Sentrum
3701 Skien

Bankkonto i Sparebank1 Telemark:
2610.22.15256

Facebook: Søk etter "Telemarkkanalens Venner" og trykk liker.

Forsidebilde: Øverst: *Henrik Ibsen ved Dalen bryggje. Foto: Bjørn Evensen.*
Nederst: *Fra Notodden 1916.*
Foto: Wilse

Redaksjon og grafisk tilrettelegging:
Gunnar Sanden

Trykk: Superlativ, Ulefoss

Årsmøte

Det innkalles til årsmøte
i Telemarkkanalens Venner
onsdag 27. april 2016

Vi møtes **kl. 18.00**
i Slusevokterboligen, Ulefoss
(på "Krøset" ved Ulefoss sluser,
adr. Jernværksveien 16)

Før det formelle årsmøtet vil evt.
Kanalprisen for 2015 bli utdelt.

Dagsorden:

1. Valg av møteleder
2. Årsmelding
3. Regnskap
4. Valg
5. Arbeidsplan og budsjettforslag for 2016.
6. Kontingent
7. Innkomne forslag

Enkel servering.

Velkommen til alle medlemmer. Det er
også anledning til å bli medlem før
møtet.

Redaktørens kommentarer:

I tillegg til stoff om Telemarkskanalen har vi i
dette nummeret bl.a. artikler om kanal- og
sluseanlegg i Russland og fra den tredje kanalen
i Telemark. Og som vanlig fyldig stoff om
arbeidet ved Kanalen i året som har gått.
Innholdet i alle artikler står for forfatterenes
regning. Artikkene er på bokmål, nynorsk og
dialekt.



Havfrua er blitt eit ynda fotomotiv for folk som ferdast i kanalen. Foto: John Straume

Havfrua på Svånaugsteinen

Av John Straume

Svånaugsteinen er ein stein som stikk opp over vatnet i Sundkilen. Fram til 3. mars 2011 var det bare ein stein som trollkjerringa Svånaug hadde kasta mot kyrkja som blei bygd.

Men denne søndag føremiddag kom det ei lita havfrue – ein skulptur støypt som ei etter likning av havfruekopien i København.

Den italiensk-svenske kunstnaren Gino Manca sto for originalen. Havfrua på steinen har sjølvstøtt blitt døypt Svånaug.

Sentralt plassert

Om du seglar inn Sundkilen passerer du Dritarodden og Notodden, før du køyrer inn under Kviteseidbroi, den gamle svingbrua, Sundkil bru. På vegen vidare stikk det opp ein stein. Den ligg om lag midt mellom Skrikarberget på sida der garden Neset ligg og på andre sida ligg Drammen.

Namna tyder på at det har vore trafikk og utnytting av vatnet lenge før veg og kanal blei bygd for motorisert ferdsle.

Svånaugsteinen og historia rundt den er interessant. Men det er få som kjenner til den i dag. Forfattaren Dina Lea gjesta biletehoggarprofessor Gunnar Utsond på garden Neset i 1936. Ho skreiv denne versjonen i Bergens Tidende.:

Sagnet



Havfrua dukka opp på Svånaugsteinen ein klar dag i mars 2011. Foto: John Straume

”Skjult bak skogen ligger, nær den andre bredden, Kviteseid gamle kirke. Sagaen forteller at Olav den Hellige lot bygge en stenkirke i Telemark, og bygdepatriotismen så vel i Bø som i Seljord striden med Kviteseid om æren av å eie den. Den siste forekommer meg ærverdiggst og vakrest.

På Hågåas bodde et gammelt trollpar, Søren og Svonog på den tiden da Kviteseid-kirken ble bygd, og de likte selvsagt ikke at man bygde kirken. Så fikk de denne tanken. om at det gikk an å steine den. Svanaug tok da en stein og kastet etter kirken. Steinen falt ned i øverste ende av Sundestraumen, er veldig stor og kan sees den dag i dag. Den heter Svanaug-steinen. Så kastet Søren en stor stein, men ikke så stor

som Svanaugs. Den ble liggende langt nede i Sundestraumen og heter Sørenshella.”

Men det var før havfrua kom på plass. Kven som plasserte den der, er det mange som undrast over den dag i dag. Den dukka liksom bare opp frå det ukjente.

Det skal visstnok ha vore planar om å invitere playboydama og tidlegare elev på Norsk Luthersk Misjonssambands skule, Lillian Müller, til ei avduking. Men slik blei det ikkje. Den vesle havfrua dukka bare opp. Til glede for mange-som og stiller spørsmål om korleis ho hamna på Svånaugsteinen.

Nå er den kjent frå mange foto. Den var også med då NRK filma kanalturen minutt for minutt.

Flommen 2015



Flommen i Vrangfoss 17.9.2015



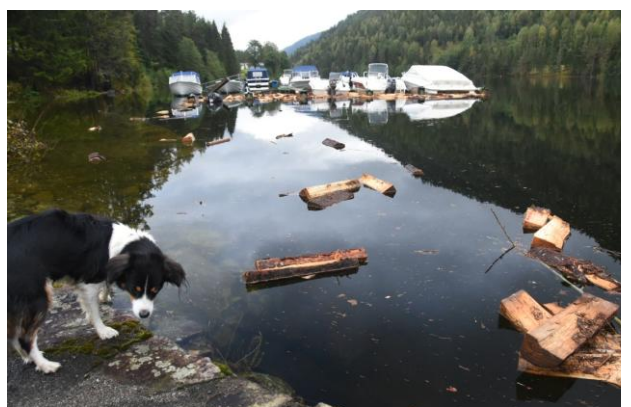
Ulefoss brygge fotografert 18.9.15

Til tross for regulering av store deler av Skiensvassdraget fikk vi en flom i 2015 også. Det blei en mellomting mellom såkalt 20 års flom og 50 års flom. Vannstanden i Norsjø toppa ca. 17,5 MOH, dvs. ca. 2,30 m over normalvannstanden.

En måtte ha høye støvler f.eks. for å vasse inn på Ulefoss brygge. I tillegg til mye nedbør på kort tid, hadde en før flommen latt Tinnsjøen stige for å kunne dokksette ei av de historiske Tinnsjø-ferjene. Dette økte flomproblemene fra Tinnsjøen og langs hele vassdraget ned til Skien.



Flombilde Kviteseid. Foto: J. Straume



Årsmelding 2015

1 Styret

Styret har i 2015 hatt følgende sammensetning:

Styremedlemmer:

Christin Normann (leder og kasserer)
Helge Øverbø
Frida Sviland
John Straume
Jon Harald Aspheim

Varamedlemmer:

Birger Bergland
Gunnar Sanden

Redaktør for Slusegløtt:

Gunnar Sanden

Styret har hatt 5 møter i 2015, (6. jan, 5. mai, 15. juni, 28. sept og 15. des). Alle møtene var i Skien. Styret har i henhold til arbeidsplanen utgitt et nummer av Slusegløtt, delt ut Kanalprisen for 2014, arrangert et åpent møte og jobbet videre med vedlikeholdsprosjekt.

Flere fra styret deltok på Telemarkskanalen regionalparks studietur til Sverige og Gøta kanal i september, noe som var svært lærerikt og nyttig for alle som har kanalen som virkeområde. Vi som var med fikk gode ideer om organisering av ulike organisasjoner og hvilke krav som de stilte for en best mulig tilrettelegging for sine besøkende. Trenden langs Gøta kanal er at det blir stadig færre fritidsbåter, men at det er en enorm økning på landbasert besøk som f.eks. med bil. Dette er en trend som også har kommet til Telemarkskanalen og tilrettelegging er derfor svært viktig. Kanalbåtene på Gøta kanal har en annen organisering enn det vi har og noen har overnatting med fullpensjon om bord.

Styret har i år også videreført samarbeidet med Telemarkskanalen FKF og Telemarkskanalen regionalpark. Det er viktig å se hvordan vi kan dra i samme retning og jobbe med oppgaver på en god og hensiktsmessig måte.

2 Vedlikeholdsprosjekt

Telemarkkanalens Venner har satt seg som mål å sette alle de 9 fyrlyktene i vassdraget i stand, og utstyre dem med moderne solcellelys. Da vi manglet 3 fyrlykter var det gode nyheter fra Kystverket i Bergen at vi kunne ta imot 5 fyrlykter i mars. Helge Øverbø har sammen med gode hjelpere høsten 2015 fått lys i ytterligere 2 lykter; Skiftenes lykt og Ottersnes lykt. Det vil si at vi har nå lys i 5 av 9 lykter. De resterende lyktene krever ganske mye

arbeid med frakt og tilrettelegging, og til det vil vi trenge ytterligere midler. Dette vil vi jobbe med til vi er i mål. De resterende 3 fyrlyktene som skal på plass er Romnesodden ved Nordsjøvannet, Digernes ved Bandak og Hjuksebø ved Heddalsvatnet. Tjonodde lykt trenger nå kun lys. Se artikkel i bladet.

Med støtte fra Telemarkskanalen regionalpark har vi våren 2015 satt ut to benker fra Ulefos jernverk på Spjotsodd brygge. Se artikkel i bladet.

Den største innsatsen i år ligger også i planlegging av berging og restaurering av Mudder'n. Nome kommune har hatt ansvaret for Mudder'n etter at den ble ferdig restaurert av Telemarkkanalens Venner til kanaljubileet i 1992. I dag er den i svært dårlig forfatning igjen. Venneforeningen tok initiativ til samarbeid med Nome kommune, Telemarkskanalen FKF og Lunde Slusepark Drift om å få satt Mudder'n i stand igjen og sikre en god utstillingsplass og formidling av historien. Flere parter har og kommer til å bidra økonomisk, men vi må særskilt takke Sparebankstiftelsen Telemark-Holla og Lunde for tilskudd på 1 million kroner til restaureringsarbeidet. Foreløpig nytt overslag på kostnader, kun for restaurering, er antagelig 3,5 -4 millioner kroner. Men det er stor optimisme. Telemarkskanalen FKF har ferdigstilt bryggen som Mudder'n skal ligge ved i Lunde Slusepark og Nome kommune har startet sine forberedelser til å sette opp taket som skal over Mudder'n. Videre er vi i dialog med Riksantikvaren avdeling fartøyvern. Vi ser frem til visning og fremlegging av prosjekt våren 2016. Arbeidet så langt er svært viktig for videre hjelp fra Riksantikvaren. Om noen år kan vi antagelig glede oss til å se et svært godt resultat for hele prosjektet inkludert restaurering. En stor takk så langt til partene som har bidratt til at Norges eldste dampdrevne industrimaskin vil bli tatt vare på.

3 Kanalprisen

Kanalprisen for 2014 ble tildelt Asbjørn Lia på årsmøtet 2015. Se artikkel i bladet.

4 Medlemsmøter

I november arrangerte vi et åpent medlemsmøte i Lunde der historiker Ingvar Skobba holdt foredrag om 'Kanalens rolle i moderniseringen av Telemark'. Et godt besøkt arrangement som bidro til flere medlemmer. Helge og Christin har også stilt opp på møte hos Lions i Porsgrunn sammen med Gunleik Kjestveit med foredrag om kanalen og informasjon om Telemarkkanalens Venner sitt arbeid.

Resultatregnskap for 2015

INNEKTER		UTGIFTER	
Medlemskontingenter	47650,00	Kontor/administrasjon	26 545,00
Tilskudd Sparebankstiftelsen	20000,00	Kanalprisen	7 019,00
Renteinntekter	2 949,00	"Slusegløtt"	14 943,95
		Kontingenter	2 200,00
		Møter	3 884,00
		Prosjekt fyrlykter	28 033,25
		Annonser	1 112,50
TOTALE INNEKTER	70 599,00	TOTALE UTGIFTER	83 737,70
		DRIFTSRESULTAT	-13 138,70

BALANSE pr. 31.12.2015

EIENDELER		GJELD OG EGENKAPITAL	
Bank konto 2650 11 45725	198 684,08	Egenkapital pr. 01.01.2014	219 491,98
Bank konto 2610 22 15256	948,70	Årets underskudd	- 13 138,70
Kundefordringer	4 125,00	Egenkapital pr. 31.12.14	206 353,28
Frimerker	595,50	Leverandørgjeld	0,00
Aksjer 1)	2 000,00		
SUM EIENDELER	206 353,28	SUM GJELD/EGENKAPITAL	206 353,28

Noter til regnskapet:

- 1) Aksjer: 2 aksjer i Skien Dalen Skipsselskap AS til bokført verdi kr. 2.000.
 1) 15 andeler a kr. 200 i Slepebåten Eriks Venner og 1 aksje a kr. 1.000 i Visit Telemark AS er bokført til kr. 0.

Skien, 31.desember 2015/22. februar 2016

Regnskapet revidert og funnet i orden.
 Marit Jørgensen
 Revisor

Budsjettforslag for 2016

INNEKTER		UTGIFTER	
Medlemskontingent	67 000	Kanalprisen	7 000
Prosjektstøtte	115 000	Kontor/administrasjon	25 000
Plakater/salg "Slusegløtt" mm.	3 000	Slusegløtt	15 000
Renter	3 000	Styre- og medlemsmøter	6 000
		Årsmøtet	5 000
		Prosjekt	130 000
SUM INNEKTER	188 000	SUM UTGIFTER	188 000
		DRIFTSRESULTAT	0

Valg 2015 – VALGKOMITÉENS FORSLAG

Styret 2015

Christin Normann, leder og kasserer
Jon Harald Aspheim, sekretær
John Straume
Frida Sviland
Helge Øverbø

Varamedlemmer:

Gunnar Sanden
Birger Bergland

Marit Jørgensen, Revisor

Valgkomitéen i 2015:

Svein Arntzen, Marie Bergsli og Janne Lindgren

Forslag til styre med varamedl. for 2016

Christin Normann	Gjenvalg
Ragnar Nilsen	Ny
Bjørn Andersson	Ny
Frida Sviland	Ikke på valg
Helge Øverbø	Ikke på valg

Gunnar Sanden	Gjenvalg
Birger Bergland	Gjenvalg

Marit Jørgensen	Gjenvalg
-----------------	----------

Forslag til valgkomité for 2016

Marie Bergsli, Janne Lindgren, Arnold Nomme

Forslag til arbeidsprogram for 2016

- Jobbe med vedlikeholdsprosjekt i Telemarkskanalen som vi søker finansiert eksternt
- Utgi et nummer av Slusegløtt
- Dele ut Kanalprisen
- Arrangere flere åpne møter med ulike aktuelle tema



Fra nedtappinga ved Vrangfoss i 2015. Bl.a. ved flommen tidligere på året hadde mye sand og leire rent ut i kanalen slik at kanalbåtene slo ned i bunnen.
Foto: Gunnar Sanden

Historiske bilder på Ulefoss brygge

Av Gunnar Sanden



Gamle brygger er det verdt å ta vare på. Det er en viktig del av kulturen rundt Telemarkskanalen. Til Ulefoss Dampskipsbrygge, som noen kaller den, er det ikke ordinær kanaltrafikk lengre. Av og påstigning på

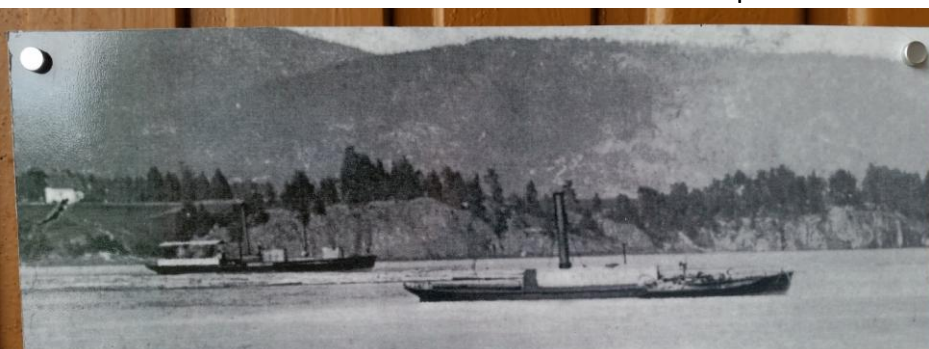
Ny historisk bildeutstilling på Ulefoss brygge.

Likeledes har vi avmerka hvor høyt vannet gikk under flommen i 1927. Det er satt ut bord og benker, og i samarbeid med Vakre Ulefoss har en pynta med blomster. Nome kommune gjør en god jobb med plenklipping på en tilgrensende plass.

Bildene kosta 16.000kr. og dette blei dekt av gaver fra Telemarkskanalen Regionalpark kr. 10.000, Nome kommune kr. 5.000 og Øvre Verkets Venner kr. 1.000. Vi sier takk.

Planen videre er nå å få tak i et par gamle prammer som er laget i området. Vi tenker på

en Wærstad pram fra Flåbygd og en Galten pram laget i Valebø, som før 1961 hørte til Holla kommune. Mange treprammer er i ferd med å råtne bort, og vi synes det er viktig å ta vare på denne delen av vår lokalhistorie langs vassdraget. Dessuten kan det være interessant for skoleelever, fastboende



② **Dampskip 1860-tallet.** De to første passasjer-dampskipa på Norsjø var Statsråd Stang bygd i 1852 og Amtmann Aall bygd i 1862. Dette var en transport-revolusjon. Bildet er tatt fra Ulefoss brygge. I bakgrunnen Romnes kirke fra 11-1200-tallet.

Kanalbåtene på Ulefoss foregår vanligvis litt lengre oppe ved Ulefoss sluse. Brygga blir i dag brukt til noe trafikk for litt større private båter. Dessuten ligger Telemarkskanalen rambukk der og diverse utstyr. Arvid Sten Kaasa og undertegna mente at det var på tide å gjøre brygga og området rundt mer attraktiv for turister og fastboende.

Med ide fra Bandakslis brygge har vi fått laget og hengt opp en del bilder fra kanalhistorien.

og turister. Vi håper også vi kan ta vare på diverse fløtningsutstyr under tak på brygga.

Lesere av Slusegløtt er velkomne til å stikke nedom og ta en titt. Kanskje kan det være interessant for en kulturinteressert leser også å ta en tur på Øvre Verket som ligger 100 meter fra for å se på f.eks. Skogsmuseet med bl.a. mange motorsager, Uthusmuseet, Jern-utstilling fra Ulefoss Jernværk og to museumsleiligheter.

Bedrifter som er medlemmer av Telemarkkanalens Venner

Color Line	Bø Hotell	Cappelen Holding AS
Ulefoss Jernværk AS	Lille Ulefoss AS	Johre Revisjon
Dalen Næringsssamskipnad	Kviteseid kommune	Sør-Norsk Boring AS
Nome Investeringselskap	Nome kommune	Norsjø Ferieland
Vsit Telemark AS	Quality Strand Hotel	Skotfoss Historielag
Notodden Motorbåtforening	Sparebanken Telemark	Telemark Kanalcamping
Kanalen AS	Telemarkskanalen FKF	Telemarkskanalen Skipsselskap
Thon Hotell Høyers	Tokke kommune	Tveito Maskin AS
Dalen Hotell AS	Ulefoss Skole	Telemarkskanalen Regionalpark

Trafikk med Kanalbåtene fra 2011 til 2016

I 2011 var det 150 års jubileum for Norsjø-Skien kanalen, og i 2012 var det Telemarkskanalen minutt for minutt i NRK. Effekten av det siste er sjølsagt vanskelig å anslå, da bl.a. vær-forholda også er viktige i det enkelte år. Flommen i 2015 var en negativ faktor for kanaltrafikken i fjor.

År	Antall passasjerer på kanalbåtene		
	Rute	Charter	Totalt
2011	20 390	3 786	24 176
2012	17 038	2 947	19 985
2013	19 533	2 732	22 265
2014	15 814	7 093	22 907
2015	17 094	3 535	20 629

År	Antall fritidsbåter	
	Skien sluse	Ulefoss sluse
2011	595	206
2012	590	231
2013	609	265
2014	565	240
2015	434	191

Den tredje av Telemarkskanalane

Av John Straume

Arendalsvassdraget, med sine sluser i Småstraum og Storstraum i Vrådal, er Telemarks tredje og minste kanal. Like fullt var kanaliseringen av vassdraget et stort og kostbart prosjekt.



«Fram» med sitt sertifikat på 90 passasjerer ble en flott veteranbåt på en av Telemarks eldste kanaler og på en av Telemarks største innsjøer.

Om året 1865 står det skrevet i "Kanalvæsenets Historie":

"Det laa nær at søge disse tvende Vande sat i seilbar Forbindelse med hinanden væsentlig for ved Anskaffelse af et for begge Søer fælles Dampskib at fremme Flødningen over Søerne, og med Skrivelse fra Amtet af 1ste Mai fremkom der Andragende om at faa anstillet Undersøgelser og opgjort Forslag til en Kanalisering af Strømmene mellem Vraa- og Nisservandene.

Det anlegget kanaldirektøren omtaler er det første sluseanlegget i kanalen.

I 1914 ble dagens sluser tatt i bruk. Det var Arendals Vasdrags Brugseierforening som sto for det solide og vakre arbeidet som fremdeles er viktig for trafikken og vassdragsreguleringen. De fantastiske slusemurene fyller oss med beundring for karene som utførte arbeidet.

Nidaråvassdraget har vært selve livsnerven for folket. Fra de første menneskene oppdaget området og slo seg ned her, har vassdraget vært viktig.

Skipstrafikken

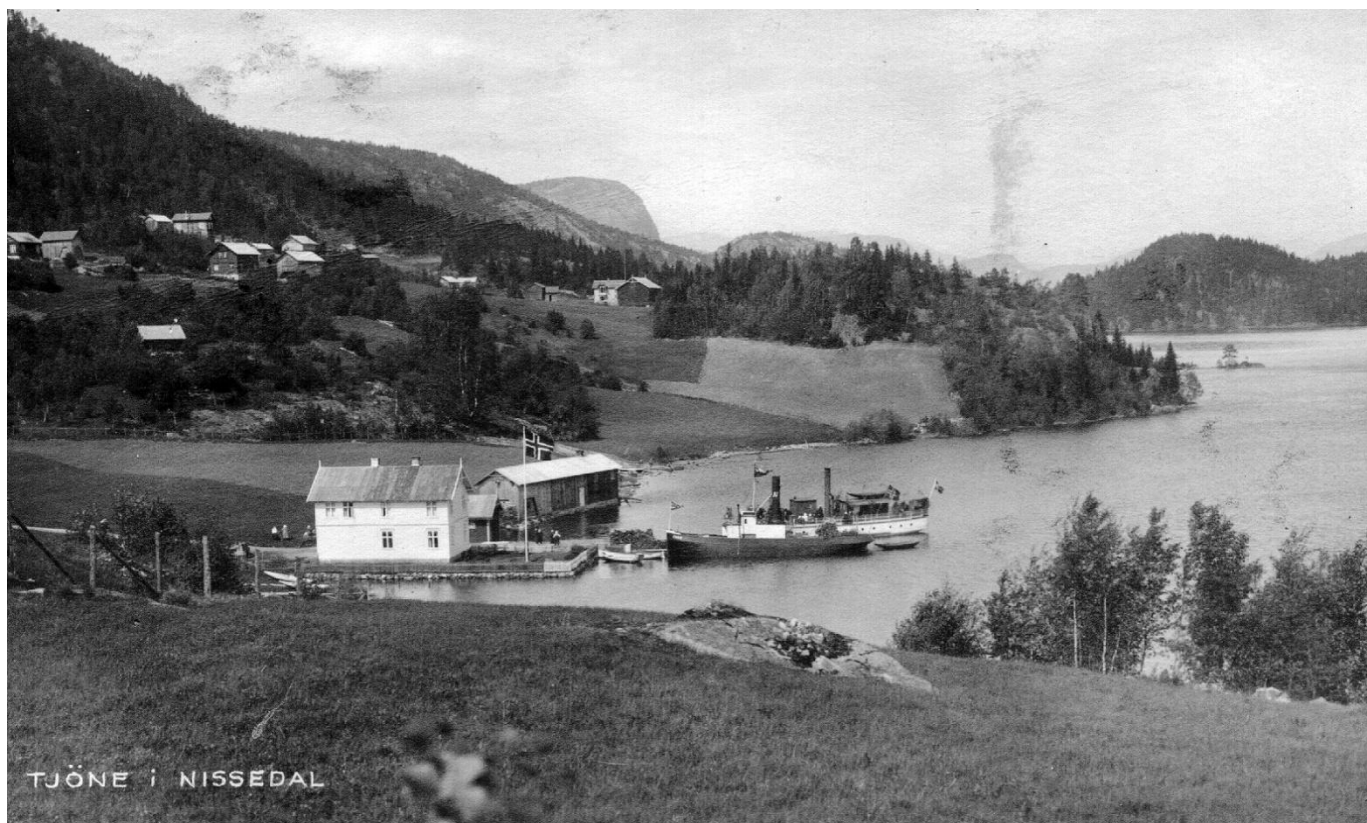
Vassdraget fikk skipsfartshistorie. Båter ble bygget for å frakte millioner av kubikkmeter tømmer. Tusenvis av reisende, til og fra bygder og by, brukte båtene på innlandsvanna.

Men tidene skifter. Vegene kom, bilene kom og transporten gikk landeveien. Båtene ble kondemnert. Unnataket var "Fram" som ble lagt i opplag ved Fossøy i Vrådal.

Her er noen glimt fra historien om båttrafikken og livet langs vassdraget. Noe av historien kan også oppleves på museet ved Småstraum sluser og ved besøk på Søftestad Gruvers anlegg hvor jernmalm ble tatt ut av fjellet.

Men det var tømmeret, millioner av kubikkmeter tømmer som var det viktigste. I tillegg kom tusenvis av passasjerer, tonnevis med gods ble fraktet med båtene «Dølen», «Nissen» og «Fram».

Mer av historien kan man fordype seg i bildematerialet på slusemuseet. I museet ved Småstraum sluse blir man slått av hvor stor og viktig næringsvei vassdraget for folket som



"Fram" og "Dølen" ved brygga til Fjone landhandel

Erstatning hvorom der i Anledning af Arbejderne maatte blive Søgemaal.

bodde her og for byen Arendal. Arendals Vassdrags Brukseierforening har en stor del av æren for at vassdraget fikk sitt museum ved det ene av de to sluseanleggene selskapet er konsesjonsforpliktet til å holde i stand.

Småstraum og Storstraum

I slutten av 1860 årene ga staten klarsignal og bevilget nødvendig beløp 5000 spesidaler (20.000 kroner) for bygging av sluser med 90 fot store slusekammer. Bygget med håndkraft og tilpasset dampskipstrafikken.

Det var Storstraum (slusen på veien til Vrådal skisenter) og den andre slusen, Småstraum, der også slusemuseet ligger har en samlet fallhøyde på to til tre meter.

I Kanalvæsenets Histore skrives det: Endelig foreslog Kanaldirektøren Anlægskapitalen bevilget helt ud av Staten, paa Betingelse af, at Distriktet anskaffede for et for Tømmerflødning hensiktsmessig Dampskib til Fart paa disse Vande overtog de anlagte Værkers Vedligeholdelse samt Udredelsen af den

Moderne tider

Utviklingen gikk ikke i favør av skipstrafikken på Nisser og Vråvatn. Vegene kom, bilene kom og transporten gikk landeveien. Jernbanen, Treungenbanen, bygd i 1913 holdt stand helt til 1967. Da var det slutt.

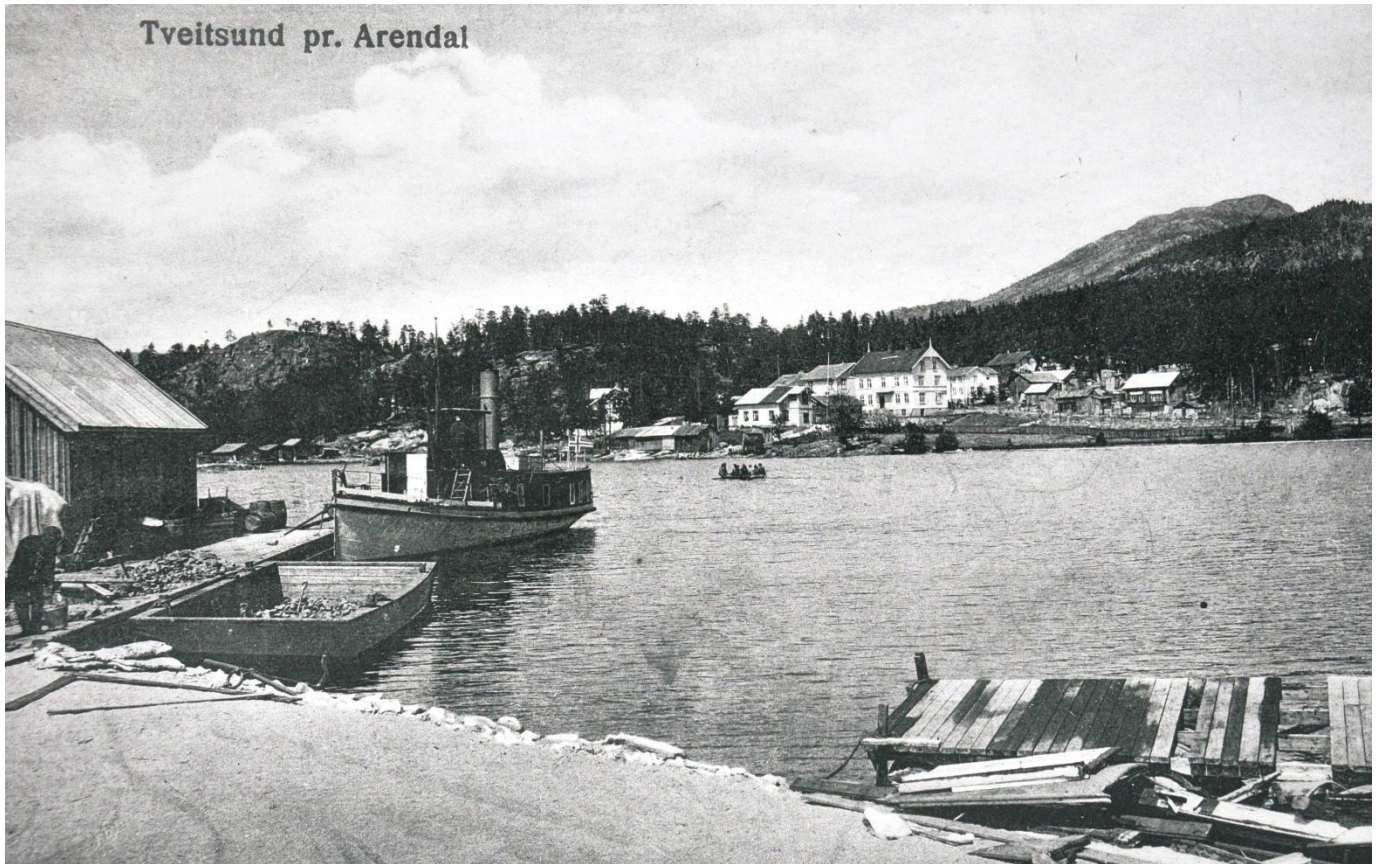
I dag er det bare veteranbåten «Fram» som er det levende minnesmerket over den viktige skipsfarten på Nisser og Vråvatn. Takket være arbeidet som ble gjort for å bevare den siste av båtene i dette vassdraget kan du være med og nyte den samme naturen. Om bord på 106 år gamle «Fram» – den yngste av båtene i trafikk på de store vanna i Arendalsvassdraget - får du også levendegjort en den lokale historien om livet på og langs vassdraget som gav liv til bygdene og byen Arendal.

«Dølen»

I 1867 ble "Dølen" på 70 fot og plass til 120 passasjerer sjøsatt.

«Dølen», med sin dampmaskin på 10 hestekrefter, sørget etter den tids målestokk for rask transport på den 60 kilometer lange

forunderligt – ligeledes med telegrafen paa neste hele Jorden, ja over Jord og Hav.



Ett av de få bildene av "Nissen" som gjorde tjeneste fra 1883 til 1921.

vannveien fra Vråliesen i nord, over Vråvatn og videre over Nisser til Treungen i syd.

Tømmertransporten var viktigst. Men en dag i uken var satt av til passasjertrafikk. Båten hadde plass til 100 passasjerer. Det var alltid en begivenhet når «Dølen» la til i Nissedal, Fjone, Eidsto, Vråliesen. På hele strekningen var det etablert 25 brygger. Båtturen fra Treungen til Vråliesen, med anløp på flere av bryggene kunne gjøres unna på fem timer.

Jon Jonson på Fjalestad filosoferte i dagboka si:

Jeg vil skrive den 19de Oktober 1867 saa bi det nyt ankomne Dampskibet komme seilende paa Nisservand den første Gang. Denne Baad siges skal koste 8000 spd,--- Se hvordan verden bliver tilrett med Dampskib og veier. Det er

«Nissen»

Skipsfarten skapte den nye tid for hele Vest-Telemark. Også på de andre store innlandsvannene bidrog skipsfarten til økt aktivitet og behov for mere transport. Det ble behov for en ny dampbåt i vassdraget. I 1883 ble "Nissen" på 55 fot sjøsatt. En passasjerbåt, bygget ved Porsgrunds Mek. Verksted.

Da båten var ferdig bar det mot fest og sjøsetting. Formannen i direksjonen fikk brev med følgende tekst: «Til Brug ved det nye Dampskibs Aflevering bedes pr. dampskib sendt 12 fl. Cognach a kr 2 incl. Fl., 4 fl Portvin a kr 1,60 incl. Fl. Og 150 Bayerøl.»

Med plass til 80 passasjerer om bord på den 8 knop hurtiggående «Nissen» ble "Dølen" frigjort til tømmertransport.

«Fram»

Tiden kom da Arendal Vassdrags Fællesfløtningsforening mente at det måtte en skikkelig slepebåt til for å bedre båttrafikken.



”Dølen” ved brygga i Vråliosen ved Vråliosen hotell. Dølen var på 70 fot og ble bygget på Akers Mek. Verksted, fraktet til Nissedal og klinket sammen i Dølhusbukta i 1867. Den holdt det gående til 1937.

«Fram» ble bygget i Fredrikstad, men måtte fraktes i deler til Vrådal. Fra en av bryggene i Telemarkskanalen, Smeodden i Kviteseid, gikk kjempetransporten på nesten 69 tonn og over

1000 kolli opp de bratte Kviteseidkleivene. Hester og vogner fra Straand Hotell og Skysstasjon utførte det store transportoppdraget.



I 1909 var skroget klinket sammen og båten ferdig. Fram ble sjøsatt på Nisser 12. mai. Ei ny tid for vannverts transport på de store innlandsvanna.

”Fram” fikk et nytt liv og er vassdragets stolthet etter ombygging og tilpasset dagens behov. Her er båten i Småstraum sluse hvor slusemuseet også ligger.

Tømmeret.

Millioner av kubikk med tømmer til skurlast og slip ble samlet opp i

ringlenser. Slepebåten «Fram» med kaptein Magnus Tveitane til rors tok de store tømmermengdene over Arendalsvassdragets store innsjøer fra Vråløsen til Treungen. Tømmeret ble foredlet og skapte nye arbeidsplasser og næringsvirksomhet.

Over i historien

Det som kalles utvikling innhentet også skipsfarten på Nisser og Vråvatn. «Dølen» holdt det gående til 1937, mens «Nissen» forsvant alt i 1927.

Bare deler av skroget og en propell eksisterer fremdeles i Treungen. «Dølen» ble fraktet til Porsgrunn og solgt for 1500 kroner på auksjon.

Men «Fram» gjorde fremdeles jobben som slepebåt på Nisser og Vråvatn. Ombord sto Magnus O. Tveitane som kaptein. Det hadde han gjort siden 1929. Siden 1909 har det alltid vært en Tveitane ombord i båten.



«Fram» fikk et nytt liv

Rundt 1970 var det ikke lenger behov for «Fram» i tømmertransporten. Båten gikk i opplag. Den en gang så moderne slepebåten, som sikret transporten av råvarer for milliarder av kroner, var det ikke bruk for lenger. Den ble regelrett kjørt opp på grunt vann. Bare «Fram» sin trofaste kaptein Magnus O. Tveitane følte for båten. Regelmessig var han om bord og sjekket forholdene. Tørnet motoren og lenset båten for vann. Men kapteinen kunne ikke annet enn å registrere at tiden hadde løpt fra dem. Forfallet preget båten.

«Fram» sine venner

Det var flere enn kaptein Magnus som hadde det vondt med å se Nidaråvassdraget skipshistorie ligge til forfalls.

En av dem var hotelldirektør Johan Straand. Sammen med Freddy Henriksen og Steinar Bjørnskau startet arbeidet for å gi «Fram» et nytt liv. En stiftelse som bærer navnet til «Fram» sin legendariske kaptein Magnus Tveitane ble etablert og båten som var i privat eie ble kjøpt i 1986.

En moderne veteran

Fire millioner kroner ble satset i løpet av et år. Sammen med betydelig frivillig innsats ble slepebåten forvandlet til en vakker innlandsbåt. Ombygget og klar for sin første tur i 1987.

Dermed var båten varig vernet for bruk og kunne seile inn i en ny tid.

Med denne innsatsen og en ombygging tilpasset dagens behov, fulgte stiftelsen opp de gamle tradisjoner for innenlands skipstrafikk. De gamle båtene er blitt ombygd og tilpasset. Dermed har de også blitt reddet fra kondemnering.

Det er Quality Straand Hotel som har ansvaret for drift og vedlikehold av båten. Båten har sitt «Framheim» ved Straand Sommerland i Vrådal.

I Austerveg - på kanaler fra St. Petersburg til Moskva

Av Gunnar Sanden



MS Lenin - en av elvecruisebåtene fotografert på elva Neva i St.Petersburg.

I Slusegløtt frå i fjor tok vi leserne med på den nest største kanalen i Norge i Halden-vassdraget og til nokke kanaler i Sverige. I denne utgava av bladet, tar vi en tur på den andre kanalen i Telemark, i Vrådalen, og til ei reise på kanaler og vassdrag i Russland, mellom St.Petersburg og Moskva. Å ferdes her kalte vikingane å dra i Auste

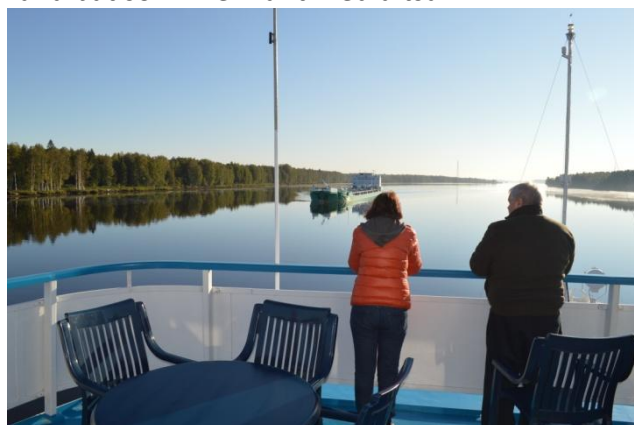
rveg - altså å dra på Østvegen. Og vi skal inn i et spennende område med mange minner fra vikingene. Hva ordet russ i Russland kommer av er noe usikkert. Noen mener det opprinnelig er svensk og kommer fra Roslagen i Sverige: Ro, de som ror. Et av de første rikene i Russland hette Kiev-Rus. Uansett, vikingene brukte elvene i Russland flittig fra ca. 800 tallet helt ned til f.eks. Miklagard, Konstantinopel.

Vi skal på en tur på 1270 km på vannvegane mellom to store byer i Russland. Fra en by som før har vært hovedstad til nåværende hovedstad i dette kjempelandet. Vi skal bl.a. innom det russerne ser på som si nasjonalelv, Volga, og som også med kjærlighet blir kalt - Matusjka-Kjære lille mor. Volga er Europas lengste elv på 3690 km, og ho har sitt utspring nordvest for Moskva og renn ut nær byen Astrakhan ved Det Kaspiske Hav, 28 meter under havflata. Turen du blir tatt med på tar 6 døgn med nye opplevelser

hver dag, spesielt viss en er interessert i vassdrag, kanaler, båter og gammel kultur.

Båtene

Elvecruiseskipa er temmelig like. Skipet vårt, MS Russ tar 288 passasjerer med lugar til alle og det er et mannskap på ca. 100. Skipet er 129 m langt, 17 m bredt og er på 3850 tonn. Båten er moderne med god standard. Ikke noen liten kanalbåt som vi er vant med altså.



På Neva elva på veg inn i det flate Karelen.

Vassdrag, kanaler og sluser.

Vi skal på ei reise i vikingenes fotspor. Ei reise på kanaler, elver og naturlege og oppdemte innlandsvatn, eller hav på heile 1270 km. Ei reise

som er like lang som mellom Telemark og Bodø. Og heile tida på ferskvatn. Vi skal sluses gjennom kjempesluser, vi skal kjøre på Europas største innlandssjø. Vi starter på havnivået på



I ei av kjempe-slusene sammen med en russisk "pusher" som puffer på en lekter med noen 1000 tonn kull.

elva Neva og vi skal opp i 162 meters høgde over havet like før Moskva. Turen ender på 122 moh i Moskva. For å komme til Volga må vi stige 102 meter. Vi skal gjennom 21 sluser.

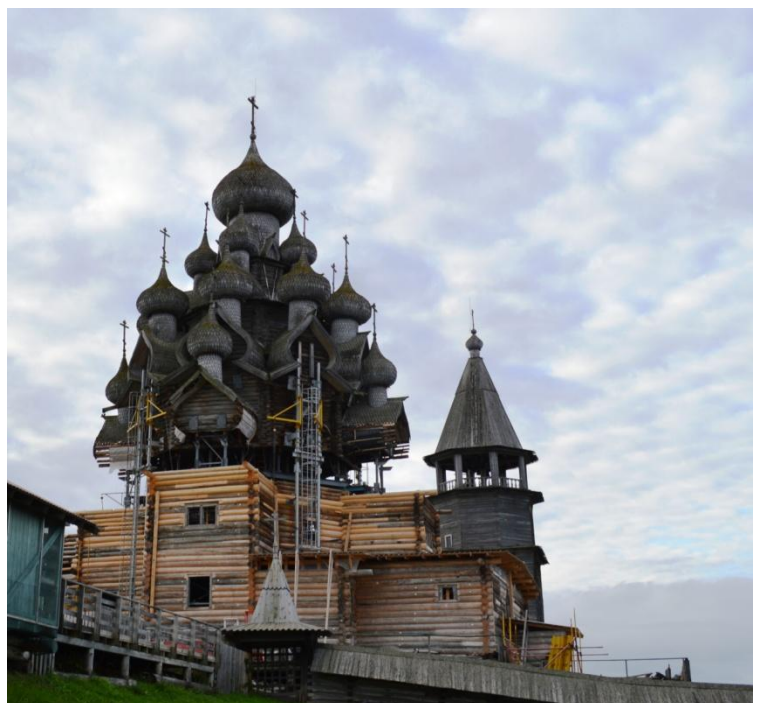
Slusene er mellom 250 og 310 meter lange og ca. 30 meter breie og kunne derfor ta mange store skip i same operasjon. Elvecruisebåtene gikk også om natta og slusene var døgnåpne. Løftehøyda varierte frå 1 til 14 meter. Turen vår starta på elva Neva i St.Petersburg, men en kan sjølsagt starte frå Moskva også. En følger Neva i vel 7 mil opp til Europas største innsjø, Ladoga-sjøen. To sluser løfter en vel 4 meter frå Østersjøen opp til Ladoga-sjøen. Vi beveger oss på vassdraget med kanaler som blir kalt **Volga-Østersjøkanalen**.

Ladoga-sjøen renn ut i elva Neva ved Sjllisenburg, som er en by med ei borg bygd av svensker i 1299, men gjenerobra bare 2 år etterpå av Republikken Novgorod. Etter det har byene veksla ei rekke ganger mellom å være svensk eller russisk. Fra 1702 under Peter den store har byen vært russisk, bortsett fra at byen blei erobra av Hitlers nazistyre på 1940-talet og gjenerobra av russiske styrker i 1943. Navnet er fra det tyske Schlüsselburg, hvor schlussel er det tyske navnet for nøkkel. Peter den Store meinte borga var enn nøkkel for å holde på Ingermanland. Sverige var lenge ei stormakt og

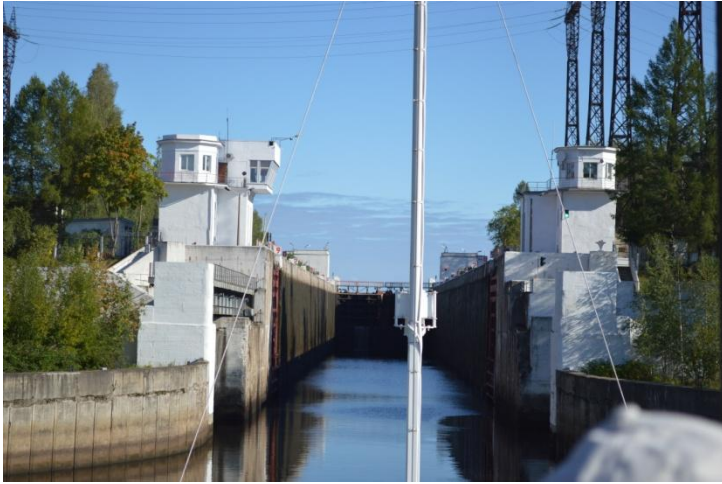
Ingermanland som bl.a. omfatta landskapet nord for Neva elva var svensk frå 1600 til 1702. Borgia står på UNESCOs verdensarvliste.

En stor del av overfarten på Ladoga-sjøen på ca. 15 mil blir tatt om natta. Innafor den søndre bredda av sjøen blei Ladoga kanalen på 12 mils lengde bygd frå 1719 og framover. Hensikten var å slippe å seile på Ladoga sjøen som ofte kunne være stormfull. På østsida av sjøen seiler enn på elva Svir i 20 mil opp til Onega sjøen. Svir har et fall på 27 meter, og båten blir løfta av to sluser.

Vi kjører fra Europas største innsjø til den nest største; Onega sjøen med et største djup på 230 meter. Og her tar båten ei rute mot den nordre delen av sjøen til ett av høgdepunkta på turen, til Kizhi øya med enn åpenbaring av spesielt trekirker med for oss den spesielle russiske arkitekturen med såkalte løk-kuplar. Den avbildta kirka er den største med 22 løk-kupler. Hele kirka tømra uten en eneste spiker.



Kizhi: Kristi Forklarelseskirke med 22 kupler. Tømra trekirke i furu med takspon i osp. Bygd uten spiker. Under restaurering i 2014. Øya Kizhi er på UNESCO's verdens-arvliste.



Fra sluseanlegg på elva Svir mellom Ladoga og Onega sjøen.

Løkforma på kuplene symboliserer *himmelen* i den russisk- ortodokse tradisjonen. Vi er i den russiske delen av Karelen. Et fattig område der de fleste har utvandret til større byer. Et område som opp gjennom tidene også har vært utsett for kriger med bl.a. Sverige, Polen, Litauen og i 1941-44 med Finland.

Kishi er et russisk Maihaugen. Mange mindre kirker, hus og møller der er flytta hit frå andre steder. Den eldste kirka er fra 1400-talet. Vår vakre og dyktige russiske guide fortalte at



Ei av flere kirker som var demt ned. Skiltet på kirka er et SOS-skilt.

treverket ikke holdt så lenge i dette klimaet, som også i deler av året var fuktig. Dessuten var de ikke så flinke til å impregnere treverket. Norske eksperter både på tømring og vedlikehold har vært med på å reparere bygninger på området. Ho fortalte også fra sin oppvekst litt lengre nord i Petrozavodsk var det mange som da ho var unge som snakka finsk, men at det nå var på veg ut.

I retning Volga

På dag 4 seiler vi videre på elva Vytegra og på 6 sluser blir vi løfta og inn på Kvitesjøen som ligg på ca. 113 moh. Dette er ikke det vi kaller Kvitsjøen i nord, og som russerne kaller Kvitehavet, men enn mindre innsjø langs Volga-Østersjø-kanalen. Deretter er det to sluser ned



Innløpet til Volga. Statue av Lille Mor Volga.

til Rubinsk reservoaret for å komme ned til ca. 100 moh. Rybinsk-reservoaret er enn kunstig oppdemmt innsjø påbegynt i 1935, og er en nødvendig del av Volga-Østersjøkanalen og for koblinga videre via Moskva-kanalen og Moskva elva til Moskva. Og med koblinga til Volga blei det åpna for skipsfart via elva og sluser/kanaler frå Østersjøen ned til Svartehavet. Rybinsk reservoaret var datidas største menneskeskapte innsjø, og var et prosjekt starta under Stalin. Store områder og vel 600 landsbyer blei demt ned. Og noen kirker også.

For å koble oss inn på Volga må skipet løftes opp 4 meter via to sluser. Skipet går så ca. 9 mil

sør-østover på Volga til byen Jaroslavl med ca. 600 000 innbyggere. Som mange andre byer er dette en gammel by, som så mange andre på



På Volga - utsikt fra båten

denne vannvegen, der vikinger har sett spor etter seg. På veien inn på denne kjente elva



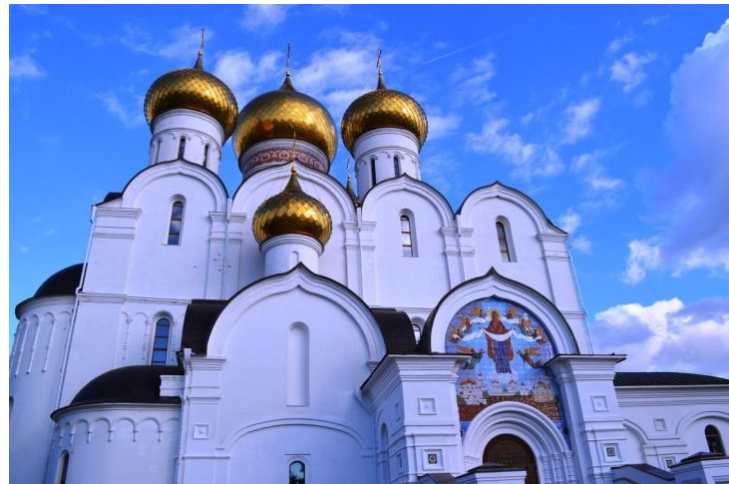
Volga - enn hydrofoil suser forbi

passerer vi statuen av Lille Mor Volga, se bilde. Under den polske okkupasjonen av Moskva i 1612 var Jaroslavl hovedstaden i Russland.



Mye å se på langs Volgas bredder.

Jaroslavl og området rundt var også et viktig område for vikingene og deres interesser og for



Ei ny kirke i Jaroslavl gitt privat av en russisk oligark. Gull på kuplene - sjølsagt. (Men hvor hadde oligarken fått pengene fra?)

deres ferdsel på Volga. I dag er sentrum av byen på UNESCOs Verdensarvliste med sine gamle kirker og minnesmerker. Byen hører til den såkalte Gyllne Ring med kulturhistoriske Middelalder-byer nord og nordvest for Moskva.

Moskvakanalen og Moskvaelva

På den 5.dagen på vannet seiler vi videre vel 140 km, nå mest sørover på Volga. Skipet blir ført opp ei sluse og inn i nok et menneskeskapt reservoar ved den historiske byen Uglisj. Nok enn by i "Den gyllne ring" med bl.a. flotte russiske kirker og spor etter vikinger. Etter 140 km sørover på Volga, tar elva av vestover, og skipet vårt går inn i den nesten 13 mil lange Moskva-kanalen. Det betyr 6 sluser opp på det høyeste punktet på turen, 162 moh. Etter 5 mil blir vi slusa ned igjen med 3 sluser. Skipet glir da på Moskvaelva og det siste strekket på 3,5 mil på elva kan starte. Snart kommer Moskva til syne med sine høye hus i horisonten.

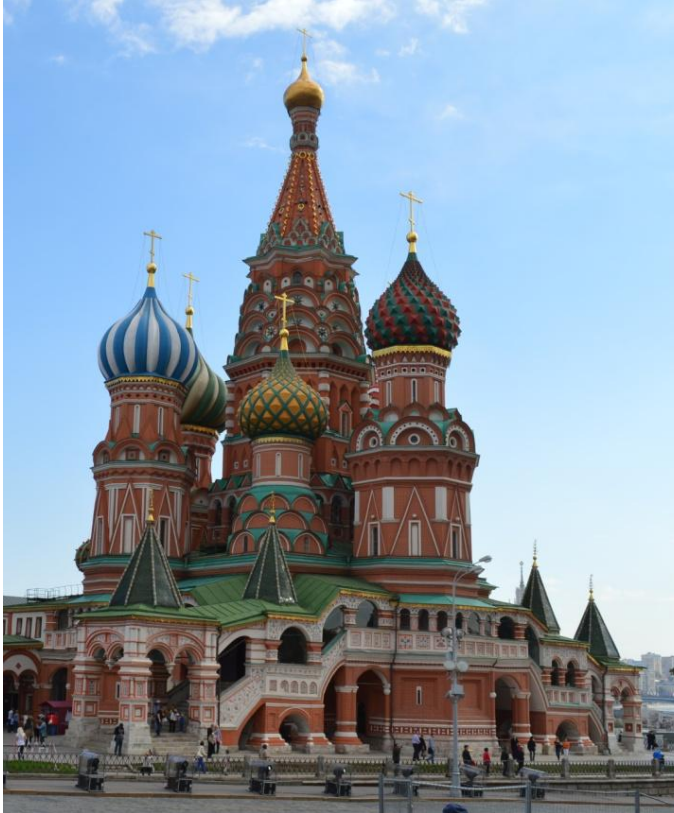
Moskva ligger langt inn i innlandet, men byen blir også kalt "havnebyen til de fem hav". Årsaka er at Moskvakanalen gjør det mulig å seile fra Moskva til 5 hav: **Kvitsjøen (og dermed inn i Barentshavet), Østersjøen, Kaspiske hav, Azovhavet og Svartehavet.**

Moskvakanalen blei bygd i 1932-37. Kanalen har ei mørk side ved at kanalen dels blei bygd av fanger på Stalintida. Mange mista livet på dette tvangsarbeidet.

Moskva

Hovedstaden i Russland er oppkalla etter den **50 mil lange Moskvaelva** som renner gjennom byen. Det uklart hva navnet egentlig betyr.

Moskva i seg sjøl er reisa verdt. Forfatteren av denne artikkelen trudde jeg kom til en heller grå og trist hovedstad. Kanskje var jeg prega av ei



Vasilijkatedralen ved Den Røde Plass. Kirka ligner et Disney fantasi-slott.

mørk og dyster bok om Moskva som far min hadde kjøpt på en Moskvatur i 1957. Så feil kan en ta. Byen hadde en åpenbaring av vakre bygninger over og under grunnen.



I det kjente varehuset Gum ved den Røde Plass var det utstilling av gamle russiske biler. Volga gikk som drosjebil i Norge på 1960-tallet.



Vaktene på Kreml hadde ikke lett for å smile.

En tur på undergrunnsbanen bør være obligatorisk i Moskva. Vakker kunst, reint og fint - ikke hærverk eller tagging å spore her.

Byen var også rein og fin og det var ikke lett å se på folk om de var russiske eller utlendinger. Og så Den Røde plass da, og Kreml!!! Kreml er eit gammelt festningsverk som grensar ned til Moskva-elva. Innafor Kremles murar er det i tillegg til vakre offentlige bygninger bl.a. flotte kirker. Mange bygninger er tegna av italienske arkitekter under Ivan den store på slutten av 1400-talet.

I den Polsk-Russiske krig var Kreml og Moskva under polsk herre-dømme i åra 1610-12 og i 1812 hadde Napoleon herredømme der i 5 uker. Under 2. Verdenskrig blei Tyskland stoppa bare 3 mil frå Moskva, i en forstad i nærheten av flyplassen, Sjeremetjevo.

Åssen reise?

En kan bestille tur rett fra båtoperatørene, men en anbefaler å kjøpe ei pakke med fly og båttur fra ein nordisk turoperatør. Det ser ut til å være billigere og enklere, og ikke minst kan det være greitt å reise sammen med andre med nordisk språk. En får da med guide som snakker norsk eller svensk. Dessuten spiser en middag ved samme middagsbord hele turen. De fleste vil da finne det enklest å kunne snakke norsk. Vi reiste med Norsk Tur, men Albatros og andre har også tilsvarende turer. Turen på 11 dager med fly fra Norge til St. Petersburg og retur frå Moskva ligger i 2016 på ca. 14.000 kr. Alle måltid på båten er inkludert, men drikkevarer, drinks og noen ekstra utflukter kommer i tillegg.

Kanalprisen 2014 til Asbjørn Lia

Kanalprisen for 2014 gikk til en person som i lang tid har jobbet for at historie, aktiviteter og miljø langs Telemarkvassdraget skal bli stadig bedre. **Asbjørn Lia** har gjennom 15 år bygd opp M/S Skarsfos til en passasjerbåt. M/S Skarsfos gikk tidligere på Tinnsjøen som slepebåt. Den ble deretter tatt ned til Porsgrunn og skulle



Asbjørn Lia blir overrakt Kanalprisen 2014 av Christin Normann

være oljevernått, men den ble liggende ubrukt helt til Asbjørn var om bord. Han kjøpte den og bygget den om til passasjerbåt og i perioden med ombygging solgte han hus og andre eiendeler for å finansiere det hele og bodde i båten under prosessen. M/S Skarsfos har nå trafikkert Telemarkvassdraget i snart 15 år. Asbjørn Lia har prøvd å bruke båten i rutetrafikk mellom Langesund og Skien men dette ga dessverre ikke god nok økonomi til å fortsette, derimot er M/S Skarsfos blitt en populær charterbåt.



Skarsfos ved Løveid under Hanne Boel konserten.

Disse har mottatt Kanalprisen:

2014 Asbjørn Lia, Skien
2012 Ole Bjørn Ulsnæs og Nina Evensen, Skien
2011 Thor Morten Halvorsen, Dalen/Oslo
2010 Per Svein Bratsberg, Skien
2009 Gunnar Sanden, Ulefoss
2008 Marie Bergsli, Skien
2007 Vidar Edvardsen, Skien
2006 Øystein Dalland, Per H. Misund, Bø/Ulefoss
2005, 2004, 2003 Ingen utdeling
2002 Viser ved Kanalen
2001 Johan Rye-Holmboe, Skien
2000 Grete Midtbøen, Lunde slusekafe
1999 Sverre Lindalen, Ulefoss
1998 Skotfoss Historielag
1997 Ivar Haukelidsæter, Dalen
1996 Skuespillerkompaniet i Sauherad
1995 Birger Bergland, Lunde
1994 Ajersida Velforening, Lunde
1993 Helge Øverbø, Skien
1992 Vibeke Mohr, Skien
1991 Reidar Jenssen, Skien
1990 "Dugnadsgutta i Flåbygd"

Videre har Asbjørn Lia engasjert seg med å restaurere 3 arbeiderboliger som tidligere tilhørte Union. Som nabo til de store papirlagerhallene til Skotfoss bruk har han og vært voldsomt engasjert for å berge papirlagerhallene. Dette endte i et stort arbeidsoppdrag med utskifting og oppretting av alle takene på hallene.

For noen år tilbake begynte han et nytt engasjement med opprusting av Saglandet også kalt Kabba som ligger på Nørdsjøen mot Skotfoss. I tidligere tider trakk de her opp tømmer og videre kuttet det opp for bruk til Skotfoss papirfabrikk. Asbjørn Lia har nå fått godkjent at området kan bli brukt til å bygge ut båt plasser for leie samt at det blir tilrettelagt for å ta opp båter med plass til vinteropplag. Utover dette ser vi ofte at Asbjørn bidrar der han kan ved de fleste av Telemarkkanalens Venner sine prosjekter. Dette setter vi stor pris på.

Slusegløtt for 25 år siden

Som fast spalte er det her med stoff fra "Slusegløtt" for 25 år siden. Året er her 1990.

En tur på og om kanalen

Av kaptein Rye-Holmboe

Når en har seilt i utenriksfart - World wide - i over 40 år kan vel spørsmålet bli hvilke steder en ikke har vært rundt om i verden. Med utgangspunkt i dette, - og de stadige spørsmål jeg får om hvordan det er å seile i Telemarkskanalen, har etter hvert mitt standard svar blitt: "Telemark-kanalene er en perle på denne jord, - det finnes ikke et sted i verden som har en slik natur, og en så interessant seilas som Kanalene gir"

For mitt vedkommende som har ført "VICTORIA" hver eneste dag i de siste 6 sesonger (bortsett fra et hvileår i år med annen beskjeftigelse) så gir faktisk hver eneste tur meg den samme glede av å få være i vassdraget.

Men la det også være sagt, - været spiller en stor rolle, ihvertfall når det gjelder en tur med "VICTORIA" og hva passasjerene kan få oppleve av natur og serverdigheter. "VICTORIA" i seg selv er en liten båt, så i alt vesentlig er det jo det en ser rundt seg som gir det inntrykk en sitter igjen med etter en tur på kanalen. Og da må været være godt.

Jeg blir jo også spurt om hvor er de peneste partier, og hva gjør størst inntrykk. Vanskelig

å si, - da hele kanalen fra Skien til Dalen må oppleves. Men selvfølgelig er det enkelte steder som kanskje utmerker seg. Min erfaring med passasjerene er, etter avgang Skien, innseilingen til Løveid, og slusingen her er av stor interesse. Det er jo lik som førsteinntrykket en får av trangt farvann og sluser. Videre bør jo strekningen Eidsfos Vrangfoss nevnes hvor en også kan ta en spasertur på denne strekning, men jeg ville nok heller bli ombord etter som innseilingen mot Vrangfoss er særdeles imponerende, for ikke å snakke om når Vrangfossen går. Innseilingen til Kjeldal sluse er interessant, kanskje ikke så meget nytt for passasjerene, men for skipperen ombord, ettersom svingen inn til leden før slusen er meget vanskelig, og er en ikke "heldig" her går en rett i land med baugen og må bakke ut igjen. Dette synes for øvrig passasjerene er artig! Så innseilingen til Hogga sluse er jo helt fantastisk, da har en virkelig følelse av seilas i skogen. Videre seilas gjennom Flåbygd og over vannene er av en mere avslappende karakter for passasjerene. Noen nyter naturen, mens andre benytter restauranten ombord til god mat. Innseilingen til Kviteseid er imponerende, særlig når en opp-

lever denne i sol og speilblankt vann. Fra Kviteseid er det pent gjennom Straumane, men passasjerene synes nu mettet av inntrykk, og ser nu mere frem til å være ferdig med turen. Så de få som tar turen helt til Dalen virker nu nokså trette...

Vi er kanskje nu inne på et noe ømtåelig punkt.

Bør en fortsatt gå helt til Dalen?

Jeg mener, - ja, men en gang i uken må være nok.

En viser ihvertfall da ansikt for å gå til Dalen slik trafikken gikk i gamle dager. De øvrige turer snur vi på Kviteseid.

Men som med alt annet, noe er det å sette fingeren på. For å ta meg selv først! - Guidingen ombord - (som jeg selv har forfattet og lest på bånd), er for dårlig, burde være gjort mere profesjonelt, både hva som sies, og måten det sies på.

Besetningen ombord, - og slusemannskap bedre uniformert.

Og, det bør være bedre ettersyn og plassering av stakene i Kanalen.

Herved fikk jeg sagt dette . . .

Vel, dette er noen refleksjoner over en tur på, og om, kanalen.

M/S "RINGNES" gammel kjenning tilbake på kanalene i 1991

1942: Bygget i Kristiansand som slepebåten "Beisfjord". For De Deutsche Kriegsmarine men disponert av Westgaard & Co. i Oslo.

1945: Overtatt av Den Norske Stat v/Direktoratet for Fiendelig eiendom.

1946: Det Helgelandske Dampskipsselskap, Sandnessjøen. Ombygget til passasjerskip med navnet "Tomma". Satt i rutefart Sandnessjøen-Mosjøen.

1957: Helgeland Trafikklag (selskapets navn endret).

1963: Solgt til Drammen kommune og omdøpt "Snapp". Satt i baderute Drammen-Rødtangen.

Ble i 1970-årene brukt til hjelpebåt ved bygging av oljeplattformen på Vestlandet.

1985: Karl Söderholm, Skien overtar båten og setter den i fart på Skiensvassdraget med navnet "Villanden".



1987: Egil Halås Shipping & Trading, Oslo overtar båten.

1990: Solgt til Trollcruise etter lenger opplag i Sarpsborg.

1990: Omdøpt i august til "Ringnes" (i teorien ble den omdøpt i april 1990, men registrert i sjøfartsdirektoratet med navnet først i august.

Båten ble malt grønn og hvit med bryggeriet Ringnes sitt emblem og måten bryggeriet skriver sitt navn på.

M/S "Ringnes" ligger i dag ved Utstikker 4 nedenfor Rådhuset i Oslo.

H. L.

Ein benk, ein båt og ei brygge

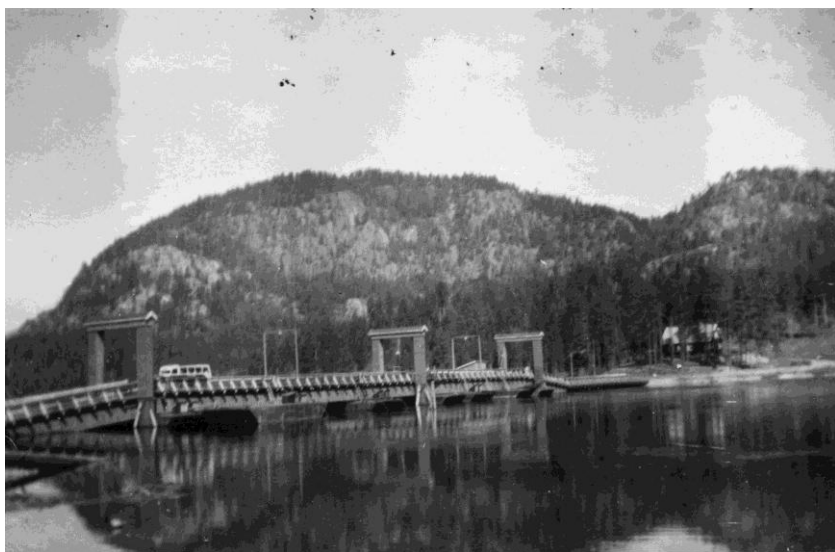
Av John Straume



Telemarkkanalens venner ordna benkar på brygga der Henrik Ibsen legg til.

Foto: John Straume

Sidan det bare er kanalbåten Victoria som går inn Sundkilen til Kyrkjebø brygge i kommune-



Pontongbrua ved Spjotsodd.

senteret Kviteseid, har Spjotsodd brygge på nytt blitt viktig for kanaltrafikken.

Her stoppar Henrik Ibsen på ruta frå Skien til Dalen. Telemarkkanalens venner såg behovet for benkar på brygga. Med tilskot frå Regional-parken blei det kjøpt inn benkar som reisande på rutebåtane og andre kan nytte.

Spjotsodd brygge og området rundt har vore eit viktig knutepunkt for trafikken langs vassdraget. Her har kongar og prinsar gått i land. Frå Spjotsodd her har farande fantar tatt båten til byen.

Brygga slik den står i dag blei bygt slik i 1896 - fire år etter at kanalen blei opna. Brygga er karakteristisk for Skiensvassdraget. Ho har varehall og er bygt for å fungere ved flaum og på

normal vasstand i kanalen. Spjotsodd brygge var

spesielt viktig vinterstid sidan Sundkilen inn til kommune-senteret Kviteseid fraus til med tjukk is som stoppa båttrafikken. Spjotsodd er ein gamal fergestad og eit knutepunkt for trafikken over sundet. Sidan 1763 skal det ha vore fast fergemann her.

Fergetrafikken blei etterkvart erstatta med bruer. Den fyrste var ei flytebru som kom inn på

Bratsberg Amt sine budsjett i 1843. Den blei avløyst av ei bru på pontongar. Midtre stykket på desse bruene kunne svingast til side for at båtane i vassdraget kunne passere.

Hengebrua over sundet blei ferdig i 1963. Den er 290 meter lang. Hovudspennet er 150 meter. Tårna på brua er 38 meter høge. Seglingshøgda er 14 meter på høgste regulerede vasstand. Som

ein kuriositet kan det nemnast at Spjotsodd bru aldri er blitt offisielt opna. Ho blei bare tatt i bruk.



Eit kjent postkortmotiv frå Spjotsodd

Nye lenser ved Hogga

Tekst: Birger Bergland og Gunnar Sanden. Foto: Birger Bergland og Jon Årbakk



Tv. Fagverkslensa før utskifting tilvokst med gras og kratt.

Dei gamle lensene på oversida av Hogga hadde kanskje gjort teneste sidan kanalen blei bygd i 1892. Ein del av overdelen på stokkane var rotne bort og fagverkslensa var "invadert" av planter og småbuskar. Ein del av jernbeslaga var rustne og hadde sett sine beste dagar. Andre jernbeslag var i god stand Det har opp gjennom åra blitt lagt nye stokkar under fagverkslensa for å bedre flyteevna. Lensene på oppsida av Hogga består av to lenser: Ei fagverkslensa som går 100 m ut til et lensekar mura av stein. Derifrå går den andre lensa av enkeltstokkar 250 m over til den andre sida av vassdraget. Desse to lensene



er plassert her med formålet å lede fartøy og tømmer vekk frå fossen og inn til

kanal-leia.

Fagverkslensa hadde fått ein del skader opp gjennom åra, og då ein skulle ta vekk den lensa hekk det ein del stokkar ned i grunnen. Ein må regne med at den gamle lensa har stått mot mange harde støt frå fløtninga, og mange og store flommar hadde også påført lensene skader. Her måtte ein ha dykkarhjelp for å fjerne stokkane som gjekk ned i botnen, slik at ein kunne tauga vekk lensa. Dykkarane monterte også nye glidestokkar på begge sider av steinkaret som fagverkslensa glir opp og ned på avhengig av vatnstand og straum.

Under ei nedtapping knakk øvre del av lensa, og ein måtte dele lensa i to då ho blei tauga vekk.

Den gamle fagverkslensa blei tauga opp til Kåsa litt lengre oppe i straumen og tatt på land der.

Då den gamle fagverkslensa blei tatt opp datt mange delar frå kvarandre. Det var planlagt å ta vare på et kryss på ca. 5x5 meter, men ein måtte gje opp dette då det var for dårleg hald i koplingane i fagverket.

Ein er noko usikker på alderen på de gamle lensene, men det er ikkje skrivi noko i vedlikehaldsrapportane til kanalen om at fagverkslensa har blitt bytta etter at kanalen blei åpna i 1892. Det er derfor mest sannsynlig at lensa er frå 1891-92, bortsett frå at enkelte stokkar kan vere bytta ut gjennom vanleg vedlikehalds-arbeid.

Den nye lensa

Statkraft såg heldigvis det kulturelle og bevaringsverdige i å ta vare på den gamle byggemetoden i lensene. Fagverkslensa slik ho ligg nå er truleg unik i Norge. Når det bleir brukt fagverk i denne lensa er det fordi presset mot lensa ned mot fossen her er stor. Kostnadsmessig seier prosjektledar Jon Aarbakk

Utsetting av ny fagverkslense ved Strengen:



Fagverkslensa i Statkraft at ei moderne lense ville koste omtrent like mykje som ei fagverkslense. Men det er ikkje regna på dette i detalj. Dei to lensene kom på ca. 2,5 mill.kr.

I gamle dagar blei nye stokkar til lensene vanlegvis hogd om vinteren. Om det blei gjort pga av det praktiske med f.eks. å køyre fram stokkar på snøen, eller om det hadde tre-tekniske fordelar å hogge vinterstid, er ein usikker på. Før blei store lenser som dette som regel laga og lagt på isen. Dette var mest praktisk. Den gamle fagverkslensa blei nok gjort på isen i si tid.

Tømmeret til den nye lensa blei hogd i mai ved Heivatnet i Kviteseid på heiene mellom Kvitesied



Den nye fagverkslensa på plass

og Seljord i ei nordvendt dalside på 550 meters høgde. Dette for å få å få seinvokst tømmer - gran- med lite kvist av god kvalitet. Det er viktig å plukke stokkar som spetar lite (som smalnar

lite) då dei skal koplust sammen, og det er då ein fordel at dei er mest mulig javntjukke oppe

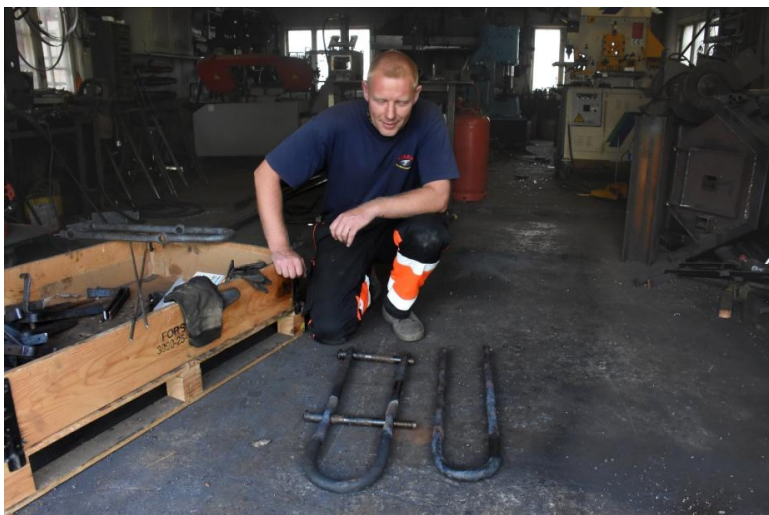


Barking med barkspeade. Foto: Jon Årbakk

og nede. Stokkane blei barka på gamlemåten med barkspeade. Kvistane blei tatt av med øks for å unngå skader på stokken og for å oppnå at fibrane blir tette. Behovet var på 1000 løpemeter tømmer pluss svinn. Tømmeret blei kjørt på spesialbil som tok store lengder. Det blei lagra i ett år på industriområdet i Nordbygdi i Seljord. Tømmeret blei lagt i kryss for å få rett tork, og med tak over. Resultatet var flotte stokkar uten store sprekkar.



Montering av lenseklave.



Scania med tømmeret på ekstra lang tilhenger

Foto: Jon Årbakk

Birger Bergland har bidratt med oppmåling og tegning av denne store konstruksjonen på fagverkslensa, som har dimensjonen ca. 100 m x 5,5 m eller vel eit halvt mål i flate. Han har vori Kanalens representant og konsulent for prosjektet både i konstruksjonsfasa og ved bygginga på vatnet.

Fagverkslensa er laga i gran bortsett frå to gangplankar i 3x8 toms malmfuru skori på Veum sag i Fyresdal. Alt er laga i ubehandla tre. I den gamle lensa var det bernakre-kreosot impregnert gangplank . Bygginga av fagverkslensa blei gjort av Torkjell Flatland og Ole Gunnar Aase fra Seljord. Helge Inge Bruhaug og Birger Bergland var med på monteringa. Lensene er lenka sammen med lenseklavar, boltar mm. frå Kilen smie i Kviteseid, sjå artikkelen nedanfor. Ein har vori nøye med at alt treverk og jerndelar skal vere i originaldimensjoner. Det er ikkje bruka "kjøpeskruvar". Alt av skruvar er gjenga på gjengemaskin i Kilen smie. Det blei brukt tømrrarar med god erfaring frå tømmerarbeid. Nå er håpet at den nye lensa står i vel 100 nye år. Det som er mest utsatt er treverket over vatn og det som ligg i skiljet mellom vatn og luft. Statskraft har vist stor vilje og positivitet for å gjere dette på gamlemåten, og dei har betalt alt.

Kanalsmeden i Kviteseid

Av John Straume

Bilde tv.: Klavane frå Kilen smie skal halde lensa på plass.

Den nye hovudvegen, kanalen frå Skien til Dalen, førde til ei stor utvikling langs vassdraget. Ei av etableringane var Kilen smie i Kviteseid. Kittil Kilen fyra opp essa si i 1908. Handverkaren var smed og etablerte verkstad for bygging og reparasjonar av



Tømmerhake etter modell frå klubbetida på Sundkilen

kjørereidskap. Også lensekarane, tømmerfløtarane, skogsarbeidarane hadde stor nytte av smeden i Kviteseidbyen. Tømmerhakar, knivar og anna nødvendig utstyr blei laga etter ønske og med stor fagleg dugleik.

Noe nytt i det gamle

Av Frida Sviland

Regionalparken arbeider for at flere skal besøke og bruke Telemarkskanalen og området rundt. Kanalen i seg selv er et teknisk-historisk kulturminne som har ligget der i mange år og som blir her i evig tid. Det er en utfordring å skape interesse for noe 'evig'. Folk tenker at 'det kan vi ta seinere' - og så blir det kanskje aldri. Derfor gjelder det å skape noe nytt i det gamle, som gir ny oppmerksomhet og ny reiselyst. I regi av regionalparken har Feste landskapsarkitekter samarbeidet med kanalkommunene om landskapsanalyser, om å finne fram til og utvikle særtrekk knyttet til kanalen. Det har etter hvert utviklet seg til ideer om å lage nye elementer av arkitektur, kunst og lys i alle kommunene. Ideen er at de både skal

I dag, 108 år seinare, er det oldebarnet Stian Sollid som fører handverket vidare etter oldefar. Kunnskapen og rettleiing fekk han overført frå bestefar Rolf som dreiv smia frå 1950 åra. Og Stian gjer det godt i faget. Den unge smeden er dagens problemløysar for mange som står i beit.

Då kanalen måtte fornye den store lensa oppstraums Hogga, var det Stian som fekk jobben med det grove smiearbeidet. Klavane, som skal halde lensa, stø og samanhengande, i minst hundre nye år, smidde 41 åringen frå Kviteseid. Dette året blei han såleis for retteleg for kanalsmed å rekne.

Men kanalsmed Stian har meir enn grove lenseklavar på ambolten. Også kunstsmiing er ein av tradisjonane i den over hundre år gamle smia. Lampettar, leselamper, lysekroner er produsert. Stian fekk oppdraget med å smi premiar til den store årlege kappleiken i Seljord. Bjørneskallar blir til når smeden får ein ide medan jarnet raudglødande i essa.

Han har eit ljost hovud, Stian. Og oppdraget med lensa i kanalen var gildt å få. For oss vener av kanalen er det også gildt å vita at det framleis er gode handverksbedrifter langs kanalen. Bedrifter som faktisk etablerte seg på grunn av den utviklinga kanalen skapte.

være moderne uttrykk for stedets kanalhistorie, og at de sammen forteller en større historie om kanalen.

I forstudien valgte kanalkommunene ut sentrale steder langs kanalen og har utviklet ideer til aktuelle installasjoner:

- Skien - bruforbindelse mellom Klosterøya og Smiøya m/Skien sluse og sentrum.
- Nome – skulptur/installasjon ved inngangen til Bandakkanalen i Ulefoss
- Kviteseid – en flytende fiskeplass i Sundkilen etter inspirasjon av fløterbrakkka
- Tokke – en badstue ute i Bandak

- Sauherad - kunststopp for syklisten i fruktlandskapet
- Notodden – bruk av den gamle kranbanen på Tinfoskaia

I neste fase vil disse ideene bli videreført og kanskje forandret.

Gjennomføring av alle ideene er beregnet til flere titalls millioner. Vi kan ikke be kanalkommunene betale det. Så vi satser på at mesteparten av pengene må komme fra bankstiftelser osv. Og de første millionene er



Illustrasjon av prosjektet på Dalen

allerede i boks! Sparebankstiftelsen Dnb har gitt 4 mill. til de to første prosjektene.

Det ble til prosjektene på Dalen og i Ulefoss, som hadde kommet langt i prosessen. Det ble satt sammen tverrfaglige team av kunstnere, landskapsarkitekter og arkitekter som kommer

på besøk for å oppleve stedet før det kom med skisse til prosjektene.

På Dalen har prosjektet fått navnet 'Soria Moria', inspirert av gullslottet til Theodor Kittelsen. Det består av belysning fra brygga til vannfronten ved hotellet, gangveier av tre og et badstuebygg med brygge. Badstua skal driftes av Dalen Hotel, men skal være åpen for alle.

På Ulefoss er prosjektet laget av en dansk gruppe. Tittelen 'På begge sider' spiller på sagsida og jernsida på Ulefoss. Det består av en installasjon av tre ved elva nedenfor Lille Ulefoss, en forbindelse over elva og en plattform av jern ytterst på underkanalen.



Illustrasjon av prosjektet på Ulefoss

Nå er arbeidet med å konkretisere prosjektene i full gang. Hvis alt går som det skal, kan vi feire 125-årsjubileet for Bandak-Norsjø kanalen med en ny spennende attraksjon i hver ende i 2017.

Bergsto brygge, rehabilitert av lokale krefter.

Av driftsleder Agnar Waldemarsen.



Bergsto brygge er en av Telemarkskanalens virkelige idyller enten du kommer fra vannsida eller landsida. Midtvinters solløst, mens om sommeren er her kveldssol til seint på kveld. Så får vi håpe brygga nå får et nytt liv som stoppested for små og store båter!

Bergsto brygge beskrives slik i Registreringsrapport for bygninger og anlegg i Telemarkskanalene, utarbeida 1982 – 1984 av Vidar Edvardsen og Jahn Jahnsen: «Brygga ligger på sydsida av

Flåvatn omkring 3 km nedenfor Fjågesund. Etter at vegen Bergsto - Tørdal var bygd, var det noen år adskillig trafikk til Tørdal over denne brygga, inntil jernbanen kom gjennom Drangedal (1927).



Oppmålings-tegning fra registreringsrapport 1982-1984 Vidar Edvardsen og Jahn Jahnsen

Under: Nils Østenå og Hjørtur Pålsson. Stålbjelkene er nymalte med spesialmaling som benyttes i Nordsjøen på oljeinstallasjonene.



Adkomstvegen til brygga er en steinfylling, ca 20 m lang, med murt steinkar i ytre del av brygga. Steinkaret er i god forfatning.

Brygga er ei pelebrygge, ca 8,5m lang på anløpssiden, med bjelkelag av jernbjelker og bryggedekke av plank. Brygga slik den ser ut i dag, skriver seg fra en ombygging i 1934 – 36. Plankedekket, ytre pelerad og fender-verket er i dårlig forfatning. På siden av adkomstvegen og litt innenfor brygga ligger en innkledd pakkbu på ca 5 x 1 meter. **Noe av brygge-dekket før rehabilitering.** Fjågesund brygge



ligger til venstre utenfor bildet. Leden mot Kviteseid og Dalen ser vi øverst til venstre. Denne ble bygget i 1912-13, står på støpte pillarer og har 3 inngangsdører: mot brygga, mot adkomstvegen og mot hovedvegen. I en periode ble pakkbua brukt som kullbu for kanalens isbryter.



Noen av ildsjelene i bryggelaget under planlegging av prosjektoppstart. Flere av pælene fra trettitallet var nesten av pga is-skuring.

Pakkbua er i relativt god forfatning, men det trengs noen mindre reparasjoner utvendig, samt skraping og maling av utvendig kledning og bølgeblikktak.

Brygga har i dag liten interesse i kanaltrafikken. Dersom oppsitterne ikke er interessert i å sette brygga i stand, bør den overdras til Kviteseid kommune. Den bør i allefall være tilgjengelig for besøkende med båt. Det kan vurderes å rive en del av pelebrygga. Pakkbua bør settes i stand og kan fungere som båthus/redskapsbu for oppsitterne.»



Nils Østenå under brygga. Arbeidsforholda var til dels svært fuktige pga

bølgesprut og varierende vannstand.

I likhet med mange andre brygger i kanalen, ble heller ikke Bergsto brygge overført til respektive kommune. En generasjon seinere, i 2014, var status at stolpebrygga i tre var i enda dårligere forfatning. Vi vurderte å stenge for adkomst

både fra land- og sjøsida, eventuelt fjerne den slik som foreslått i rapporten til Edvardsen/Jahnsen. Men selve steinkaret var i god forfatning fortsatt. Og så utpå høsten 2014 er rivinga i gang. En solid utført konstruksjon ble avdekka. Det meste av stålet kunne benyttes om igjen. Bryggedekket bestemte vi oss for å skifte ut. Og pakkbua har Bryggelaget i Fjågesund tatt seg av på en veldig god måte i mange år, akkurat som de har gjort for Fjågesund brygge. Bryggelaget har snekra og mala. I forbindelse med tv-programmet Minutt for minutt på Telemarkskanalen i 2012 hadde de en omfattende dugnadssjau der de avslutta med å sette tilbake det gamle navneskiltet og male opp vannstandsmerkene fra flommen i 1927.

Det ville derfor være for galt å amputere brygga ved å rive tredelen. I samarbeide med Telemarkskanalen Regionalpark bestemte vi oss for å rehabilitere den slik at kanalbåter igjen kunne legge til på en trygg måte, samt tilrettelegge for framtidig bruk av fritidsbåter og padlere. Bryggelaget ble forespurt om de kunne tenke seg å ta på seg å rehabilitere stålkonstruksjonen og bryggedekket. Ja, det ville de gjerne være med på!



Bryggelagssjef Sverre Øigarden i gang med nytt plankedekke.

Mht de solide bryggepålene, som alle var mer eller mindre ødelagt av isen,

funderte vi lenge og vel på hvordan det skulle kunne gjøres på en god og mest mulig varig måte.

Her blir nye



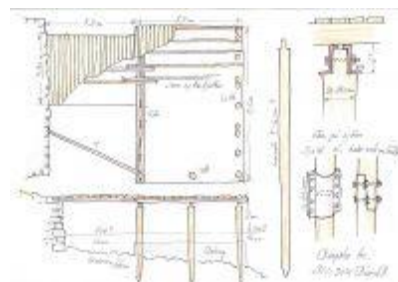
solide bord skrudd på plass. Legg merke til strimler med takpapp som ble lagt som «tak» over bjelkelaget. Et av forbedringsforslaga til Bryggelaget.

Fire sentrale fra Brygge-laget, fra venstre: Nils Østenå, Trond Fjågesund, Sverre Øigarden, Ole



Jakob Bratås. I utgangspunktet ønska vi å erstatte stolpene med nye i full lengde. Imidlertid avdekte befaringer og nøye studier av gamle tegninger fra ombygginga på trettitallet at stolpene var solid innstøpt i en solid undervannsbetongkloss. Konsultasjon med et entrepenørfirma konkluderte med at skulle vi gjøre det slik det ble gjort i 1934, ville prislappen bli formidabel – langt over det budsjettene våre tillot. Enden på visa ble etter hvert at vi bestemte oss for å skjøte stolpene en for en med nytt solid tømmer etter en teknikk som var vanlig på kanalen tidligere også.. Bla hadde vi ei ventebrygge på Hogga der alle stolper var skjøta ved hjelp av påskrudde halvskjold i stål. Se

skisse som beskriver teknikken.



Skisse ved Birger Bergland som beskriver skjøting av stolper

Egentlig hadde vi tenkt å sette bort

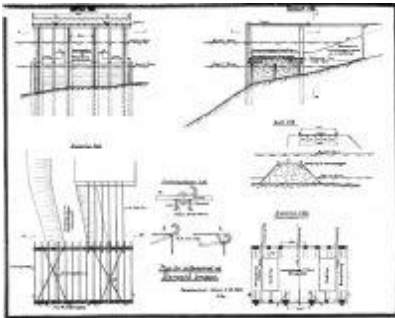
denne jobben til en profesjonell entrepenør.

Men så fikk vi henvendelse fra Bryggelaget om ikke de kunne få lov å utføre dette også. Og siden de tidligere har bevist at de har kompetanse på det meste, og ikke minst tilgang på maskiner og utstyr, ble vårt svar etter kort betenkningstid ja.



Harde bud i det kalde vannet! Hjørtur Pålsson fintilpasser med meiselen.

Høsten 2014 satte Bryggelaget i gang med å demontere bryggedekket. Som ofte er tilfelle, dukka løsningsene opp undervegs i prosessen. Så også her. Rehabiliterings-opplegget nedfelt skriftlig i sam-arbeidsavtalen ble justert flere ganger undervegs av den kreative gjengen – som nokså ofte ringte opp kanalkontoret i Skien og lurte på om det var greit at de gjorde sånn og sånn. Gode, malmne skjøtestokker i diameter 21 – 26 cm ble funnet lokalt. «*Individuell tilpasning*» av hver eneste fenderstokk. Emner til skjøterør fant de til slutt hos et vannborrefirma i Melum. Som eksempel på kreative forbedringsforslag nevnes: I stedet for å dele røret i to halvør, splitta de røret på ei side med vinkelsliper. Deretter ble røret tilpassa de litt varierende stokkdiametrene med å «rulle» røret under gravemaskinskuffa til det fikk ønska diameter.



Skisse til ombygging på 30-tallet

For å få tredd røret på, ble borra hull til bolter som tvinga røret ut ved å benytte innvendige

muttere. Deretter påsveising av ører og sammenbolting. Dersom stokken ikke var helt rund, ble åpning fora ut med tilpassa tre fra avkapp. Skjøtestokkene ble, som praktisert på kanalen, satt med rota opp fordi denne enden er mest malmen. Motsatt ende, som står i vann, er mindre utsatt og holder seg svært lenge.



Odd Gustav Haugan, en av ildsjelene som var med hele

tida. Men siden han også fungerte som Bryggelagets dokumentar-fotograf, ble han ikke med på så mange bilder som de andre.

Etter ei pause midtvinters satte de i gang igjen på ettervinteren/tidlig vår. Målet var å ha brygga klar sommeren 2015. For å få så gode forhold som mulig til skjøtinga av pælene, søkte

vi Statkraft om de kunne holde vannet litt nede en periode rundt påske -15. Dette ble heldigvis innvilga. Men likevel fikk Bryggelaget mange ufysiske dugnadsøkter i det kalde vannet. Bergsto brygge er også nokså vindutsatt. Bølgene kan slå friskt innover bryggekonstruksjonen når det står på som verst. Men ildsjelene holdt ut. Resultatet ble som bildene viser, veldig bra.



Brygga ferdig og overflate-behandla. Flaggstang og kanalfagg er tilbake på plass! Bildet tatt i fjor høst under flom. I 1927 sto vannet midt opp på pakkbuveggen, ca 2 meter over vannstanden vi har her.

Telemarkskanalen fortsetter det gode samarbeidet med Bryggelaget i 2016. Da er håpet at vi får til en bryggeløsning i tilknytning til selve pælebrygga som kan benyttes av fritidsbåter og padlere. På land er tanken å bygge opp en grillkrok som kan benyttes av både besøkende og lokale. Inne i selve bua vurderer vi løsninger for å tilby enkel overnatting for padlere og syklister.

Håpet er også at vi nå får tilbake kanalbåtanløp i forbindelse med sykkelturnister og charter. I litt vind har det ikke vært helt lett å legge til på Bergsto. Bl a MS Victoria har opplevd å få ruter knust av utstikkende bryggekanter. Bryggelaget har derfor også påtatt seg å fendre bryggehornene med solide, vertikale rundstokker skroget kan skure mot under utbaking.

Telemarkskanalen FKF og Telemarkskanalen Regionalpark takker Bryggelaget for hyggelig samarbeide og flott innsats gjennom prosjektet!

Fyrlyktene på Norsjø blinker igjen

Av Helge Øverbø og Christin Normann



En Scania fra Nome Containerservice full-lasta med fyrlykter.

Det har trolig ikke vært lys i lyktene på Norsjø siden Tinfos jernverk la ned på Notodden og det ble slutt på lekertransporten.

Telemarkkanalens venner har nå finansiert og montert lys i fem fyrlykter. Dette er **Skiftnes lykt** nedenfor Ulefoss, **Ottersnes lykt** mellom Ulefoss og Akkerhaugen, **Firingen lykt** på oppsiden av Løveid, **Ivarsflaten lykt** og **Høgnesodden lykt** på Bandak. Monteringen av lys i Ottersnes og Skiftnes lykt er tidligere i høst forberedt med utskifting av glass og montering av batteriskap. Søndag 18.10.2015 var



monteringen sluttført med montering av LED lamper og solcellepaneler.

Det var totalt ni fyrlykter i Telemarksvassdraget. I tillegg til de fem som nå er i drift, er det Digernes lykt på Bandak som er ødelagt av steinras, det var også en lykt nedenfor Hjuksebø i Heddalsvannet og Romnesodden og Tjonodde utenfor Ulefoss, som av ukjent årsak og årstall ble fjernet. I 2012 fikk Telemarkkanalens Venner

satt opp igjen en lykt på Tjonodde. Denne fikk vi fra Kystverket, og er en tilsvarende lykt som stod der tidligere. Telemarkkanalens venner har våren 2015 fått flere lykter fra Kystverket i Bergen for å kunne erstatte den ødelagte lykta på Digernes samt sette tilbake lykter på Romnesodden og ved Hjuksebø. Dette arbeidet er ennå ikke finansiert, men vi fikk støtte fra **Sparebankstiftelsen Telemark - Holla og Lunde** med kr. 20 000,- for transport av fyrlyktene fra Bergen. Telemarkkanalens venner har som mål at Tjonodde lykt skal gjøres ferdig og blinke igjen våren 2016.

Telemarkkanalens venner takker medlemmer av **Ulefoss båtforening** for innsatsen med maling av lykter og hjelp til arbeidet med å få satt tilbake Tjonodde lykt. Ulefoss båtforening vil også være med på ettersyn av lyktene fremover. Vedlikehold og reparasjoner av den elektriske installasjonen vil bli foretatt av Telemarkkanalens venner.

Lyktene har forskjellige blinkemønstre for at en sikkert skal skille de fra hverandre og annet lys. På grunn av lite sol for ladning av batteriene på vinteren er lampenes innebygde klokke programmert til å slå av lyset i perioden 1. Desember til 1. Mars.

Telemarkkanalens venner er fremdeles på jakt etter historie rundt fyrlyktene, f.eks. når de ble montert og bakgrunnen for dette, samt hvorfor og når noen lykter ble fjernet. Ta gjerne kontakt med oss på e-post: kanalvenn@gmail.com



Velkommen som medlem.

Som medlem av Telemarkkanalens Venner er du med på å bevare vårt kulturarv i Telemark.

Det første kanalanlegget mellom Norsjø og

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.

Bli medlem

Mer opplysninger om Telemarkkanalens Venner finner du bl.a. på vår Facebookside. For medlemskap send epost til kanalvenn@gmail.com, ring telefon 907 28 722 eller send kontingenten som er kr. 150 til vår konto 2650.11.45725.

Skien kom i 1861. Vannveien blei enklere, raskere og billigere. Det blei lettere å fløte tømmer og vassdraget kunne reguleres og hindre flom.

Fra 1887 arbeidet 500 personer i fem år med å sprengte seg gjennom fjell og mure og tømre seks sluseanlegg og en rekke bygninger tilknyttet sluseanlegga mellom Bandak og Norsjø. I 1892 sto kanalen ferdig og den blei betegna som det "åttende underverk" i Europa.

I dag er Telemarkskanalen et nasjonalt klenodium med stor attraksjon for fastboende og turister.

Vers ved Vannvegen

Vers ved vannvegen har satt opp dikt langs Telemarkskanalen fra Dalen til Skien og fra Notodden og nedover i 6 kommuner.

MORRASOL

Det ække Rema eller Rimi, Mega eller Kiwi
Som gjør at jeg blir lykkelig og glad.
Det ække Duesund og Bakke eller Christensen og Fossli
som gjør at jeg syns jeg har det bra.

Men det er morrasol på Eikeskar og kveldssol over Himing,
en skjæreflokk i flukt, et barnslig smil.
Det er blomstene på marken og alle mine venner
som gjør at jeg er glad at jeg er til.

2. Det ække alder eller visdom, gudsord og formaning
som gjør meg bedre menneske enn før.
Det ække det jeg ser i Telen eller bluesmusikk om morran
som gjør at jeg får ekstra godt humør.

Men det er morrasol på Eikeskar og kveldssol over Himing,
en skjæreflokk i flukt, et barnslig smil.
Det er blomstene på marken og alle mine venner
som gjør at jeg er glad at jeg er til.

3. Det ække siste bilmodellen eller seidelen på bordet
som gjør at jeg nynner på en trall.
Det ække luftige visjoner eller høye ambisjoner
som gjør at dagen funker slik den skal.

Men det er morrasol på Eikeskar og kveldssol over Himing,
en skjæreflokk i flukt, et barnslig smil.
Det er blomstene på marken og alle mine venner
som gjør at jeg er glad at jeg er til.

Brynjar Torset