

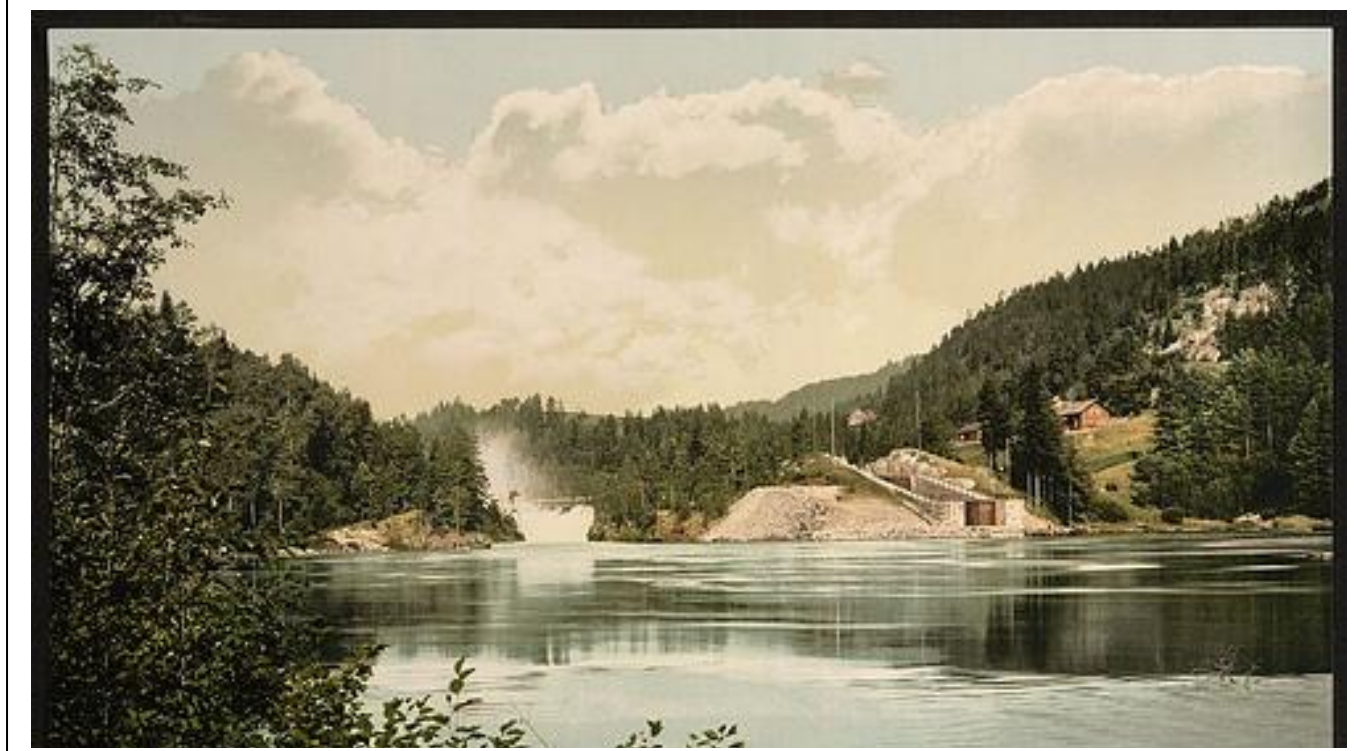
# SLUSE



# GLØTT

MEDLEMSBLAD FOR  
TELEMARKKANALENS VENNER

NR.1 - 2017  
33. ÅRGANG





## TELEMARKKANALENS VENNER

STYRET 2016	Telefon
<b>Christin Normann, leder</b>	<b>909 43 610</b>
Bjørn Andersson	905 69 438
Frida Sviland	414 53 607
Helge Øverbø	907 28 722
Ragnar Nilsen	
Vara: Birger Bergland	
Gunnar Sanden	
Gunnar Sanden, Redaktør	917 48 130

Epost: [kanalvenn@gmail.com](mailto: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: MS Telemarken på veg inn i Ulefoss Sluser. Foto: G.Sanden  
Nederst: Bandak-Norsjø kanalen 125 år i 2017- fra bygginga av Eidsfoss sluser.

Redaktør og grafisk produksjon:  
Gunnar Sanden

Trykk: Superlativ, Ulefoss

# Årsmøte

Det innkalles til årsmøte  
i Telemarkkanalens Venner  
**mandag 24.april 2017**

Vi møtes kl. **18.00**

**i Spiseriet på Øvre Verket, Ulefoss**  
**Adr. Øvre Verket 1 (ta av ved Esso, kjør**  
**til rundkjøringa, ta av til høyre og du ser**  
**de røde husa på Øvre Verket)**

Før det formelle årsmøtet vil evt.  
Kanalprisen for 2016 bli utdelt.

## Dagsorden:

1. Valg av møteleder
2. Årsmelding
3. Regnskap
4. Valg
5. Budsjett
6. Kontingent
7. Innkomne forslag

Enkel servering.

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

## Redaktørens kommentarer:

I denne utgava av Slusegløtt er det mye stoff om  
Kanalbåtene. Redaktøren synes det var riktig å  
trekke MS Telemarken fram i lyset. Arnold  
Nomme har en fin artikkel om MS Dalen, og  
Arvid Sten Kaasa en fin artikkel om MS Styrø's  
omdanning til MS Henrik Ibsen.

Bandak-Norsjø kanalen har jubileum. Og det er  
mye annet stoff.

Gunnar Sanden - Redaktør

# M/S Telemarken - en viktig båt på Kanalen

Av Gunnar Sanden



## Telemarken ved brygga på Akkerhaugen

Norsjø's hvite svane, M/S Telemarken er en av tre passasjerbåter med fast rute på Telemarkskanalen. Den daglige turen i sommer-sesongen går fra brygga på Akkerhaugen til Lunde sluser og retur på samme dagen. Turen tar ca. 3,5 time og går gjennom 10 sluser. I



## M/S Telemarken i Ulefoss sluse

tillegg til fin opplevelse i slusene, får en en fin tur på Norsjø. I tillegg til den faste ruta blir båten brukt til charter.

Båten er velholdt og er den mest stillegående av passasjerbåtene på Kanalen. Alle tre passasjerbåtene på Kanalen er viktige. M/S Telemarken er spesielt viktig for turist-trafikken i Midt Telemark med en basis på Norsjø. Båten blir i større grad enn de andre også brukt på vassdraget opp til Notodden.

Med denne artikkelen og med M/S Telemarken på første sida av Slusegløtt ønsker Telemarkkanalens Venner å framheve denne båtens betydning for trafikken på Telemarkskanalen.

M/S Telemarken ble bygget ved Västerviks nya varv i Sverige i 1951 og var en av båtene i Stockholms skjærgård. Båtens første navn var M/S Freja og etter hvert ble den omdøpt til M/S Kårsön. I 1988 ble båten satt i drift på Telemarkskanalen med navnet M/S Telemarken, etter en av de tidligere kanalbåtene.

Båten er 26 m lang, 5,6 m bred og stikker 1,6 m dypt. M/S Telemarken tar 140 passasjerer. Båten eies av Telemarksbåtene AS og Norsjø Hotell. I 2017 går M/S Telemarken i rute mellom Akkerhaugen og Lunde fra 10. juni til 6. august.



## I kø for å gå ombord ved Lunde sluse

# M/S DALEN. Dens historie frem til 2017

## Båten med mange navn og mange liv

Av Arnold Nome - eier av M/S Dalen og kaptein på M/S Victoria.

Skuta ble bygget ved Aker's Mek. Verksted i 1871 som Byg. Nr.63, for Lundetangen bryggeri og Hans Cappelens enke. På grunn av dårlige kommunikasjoner og høye fraktutgifter, ble den anskaffet for å frakt av varer i første omgang. DS LUNDETANGEN er bygget av jern, 82 engelske fot lang, 14,6 fot bred og stakk 15,1 fot dypt. Maskinen hadde 15 NHK. Skipets nettodrektighet var på 55,23 tonn. Det var altså et stort fartøy i vår sammenheng. Mellom 1875 – 76 gikk den som passasjerbåt mellom Skien og Langesund, hvor den gikk hver ukedag. I 1880 ble den kjøpt av dens mangeårige fører Anders Cristensen som satte den inn på denne ruten som passasjer- og godsrutebåt og lot den gå i rute mellom Heddal - Skien – Kragerø og Kil helt til i begynnelsen av 1890 årene. Ca.1893, anløp den også Valle i Bamble. Maskinisten i disse årene het H.J. Hansen. "LUNDETANGEN" fikk statstilskudd fordi den hadde brevkasse om bord. Det som er spesielt interessant med "LUNDETANGEN" er at den korresponderte med et annet transportmiddel, nemlig med jernbanen, Jarlsbergbanen fra Porsgrunn. Denne banen var ført fram til Skien i 1882.



Noen av de mest aktive i restaureringen: **Sondre Bratsberg, Arnold Nomme og Tore Masteflet.** Johnny M. Hansen er avbildet nedenfor.

Det finnes en artig skildring av D/S "LUNDETANGEN" fortalt av brannmester Knut Knudsen i Kragerø, fra den gangen den gikk mellom Heddal, Skien og Kragerø: "Så må jeg nevne gamle Lundetangen. Den ble ført av Kaptein Christensen og gikk to ganger i uka på Skien. I mange år, helt fra jeg liten gutt, seilte den i fast rute med brød, øl, mel og produkter fra ysteriene i Skien. Ølet var fra Lundetangen bryggeri – bayerøl, dobbeltøl, pottøl og søtøl. Det ble solgt fra forskjellige butikker her i Kragerø, men hovedutsalget var hos frk. Dora (nå Televerkets utsalg). Ølet kom gjerne i kasser på 100 flasker. Jeg husker hvordan bryggesjauerne sleit og basket med dem oppover byen. De kjørte dem ikke, men pleide å velte dem på kant, og når de kom fram var kassene så myke at de nesten ikke holdt sammen lenger. Ellers var det jo en skam at vi måtte få brød helt fra Skien, men det bodde så mange mennesker i Kragerø den gangen. Byens egen baker klare vel ikke å forsyne alle. Jeg glemmer heller ikke gamle Olav Wåsjo som kjørte vinsjen på "LUNDETANGEN". Vinsjen var oppe på kahyttstaket og der sto Olav så behengt med klokkekjeder at det var et syn." Knudsen gav denne skildringen i slutten av 1940 årene. I samtiden var det ikke alle som var like fornøyd med "LUNDETANGEN" Det går fram av et innlegg i Kragerøavisen Vestmar i 1886. Innlegget lyder slik: "Farten Kragerø – Skiensfjorden. I flere aar har dampskibet "Lundetangen" underholdt farten mellom Skiensfjorden og Kragerø, med dels en, dels to ugentlige turer og saaledes efterhanden oparbeidet en ganske lønnende rute, skjønt dampskibet har vært alt andet end tidsmessig, og i stormfuldt veir, ligefrem farlig at betros til. Kravet på en mer tidsmessig baad og en hyppigere anledning til at komme frem og tilbake på nævnte rute har i aarenes løb gjort sig mer og mer gjældende især i den ublide aarstid. Under hvilke der blant reisende fra og til vor by har ytret sig et stærkt ønske om dagelig

forbindelse saa man kunde benytte sig af jernbanen imellem Porsgrund og Østlandet." Vi vet ikke nøyaktig når hun sluttet å trafikere ruten, men i Vestmar for 11. april 1893 står det å lese at D/S "LUNDETANGEN"s rute Skien – Kragerø er indstillet indtil videre. I 1900 ble den



**Johnny M. Hansen i gang med restaurering** overtatt av Skien-Telemarken Dampskipsaktieselskab i Skien og gikk i fart på Telemarks vassdraget. Skuta ble forlenget med 14 fot, ved Porsgrunn Mek. Verksted i 1903. I 1915 skiftet skuta navn til "GVARV" og beholdt dette navnet fram til det ble bestemt å bygge



om til lasteskip. **MS Dalen i 2014 ved Hjøllen**  
I 1953 ble den bygget om til lasteskip og fikk navnet M/S NOTODDEN. Ca. 5. mai 1967 mønstret Kaptein Arnold Nomme på M/S DALEN og var Kaptein fram til November / Desember 1969. I den tiden gikk "Dalen" med sement i bulk fra Dalen Portland sementfabrikk i Brevik og opp til Dalen. Returlasten var kvarts fra

Gulnes på Bandak ned til Borgestad fabrikk i Skien. Det ble også lastet korn i bulk fra Kviteseid silo til Skien silo. Vi lastet også gjødning og veisalt i sekk opp til Bandaksli og Lårdal, en del oljefat hadde vi jevnlig som dekkslast opp til tømmerhuggerne på Flåvann (odden). Oljefata ble losset med bommen to og to i skrevet. Disse ble droppet i vannet og tømmer huggerne kom ut i båt og dro dem inn på land.

Siste lasten som ble lastet på M/S "DALEN" var kvarts fra Gulnes bruddet på Bandak. Avg. fra Gulnes i 1987 ca. kl.0130 og ca. kl.0200 rett nord for Bandaksøy kom et smell og alt ble mørkt p.g.a. at det ene stempelet skar seg. Skuta drev med strømmen. Vi fikk omsider festet en trosse i Sandodd brygge. Der lå "Dalen" en tid før den ble slept ned til Borgestad fabrikk hvor den ble losset. Deretter ble den slept opp til Hjellebrygga for å gå i opplag. Den 19.04 - 1988 ble M/S DALEN solgt til Øyvind Storhaug og Terje Aasane som skulle ha båten til bruk for MC klubben i Lunde. Den ble noe ombygd for deres formål og bruk. Dette var en ikke helt vellykket ombygning etter min mening. Den 06.02 – 1995 ble M/S DALEN solgt til Tom Svendsson som omdøpte den til M/S LUNDETANGEN med skriv fra Sjøfartdep., at navnet gjaldt i bare fem år om dette navnet ikke ble fornyet. Planen var å bygge den tilbake til passasjerbåt, noe som ble skrinlagt etter en tid. Båten ble lagt i opplag på Borgestad.



**Nyoppusset Volvo Penta motor fra 1956/58**  
Den 31.10.2006 ble den kjøpt av Arnold Nomme som ønsker å restaurere den som den lastebåten den ble ombygd til i 1953 for å imøtekomme datidens behov i Telemarks vassdraget. Båten ble slept fra Borgestad til Hjellebrygga, som har vært båtens hjemstedskai

både før og etter ombygning til lastebåt. Ønsket er å få Riksantikvaren til å vurdere båten og at den igjen kan bli den siste og eldste båten i kanalen.



### **DS Lundetangen. Seinere navn: Gvarv, Notodden og Dalen**

Til nå er det foretatt en del opprydding og det har påbegynt skraping pluss mønjing på akterskipet. Det gamle winsj spillet og den ensylindrete sleipner motoren til drift av laste/lossing ble funnet på et jorde. De er plassert på sine plasser i akterkant av formast, og står nå på der de etter hvert skal fastmonteres.

### **Verneverdig**

I mars 2012 fikk skuta endelig status som verneverdig av Riksantikvarens kontor. En

avventer nå det tildelte bidraget for den videre restaurering. Den 17. november 2015 ble Foreningen "Veteranbåten M/S Dalen's venner" stiftet. Etter dette har Volvo-Penta hovedmotoren vært overhaldt og startet. Foreningen er registrert i Brønnøysundregistret og fått Organisasjonsnummer: 916122853 I 2016 ble maskinrom, hjelpemotor, hovedmotor og messerom ferdig oppusset og 12. Desember 2016 ble hovedmotoren kjørt en god stund for å varmkjøre den, og propellen ble koblet inn både forover og akterover. Vi kjørte den i trossene ved kai, så det neste prosjektet med maskindelen er å få overhaldt bunnventilen til kjølevannet.

Vi er en liten fast gjeng som er om bord på mandager fra ca. Kl.0900 og utover dagen. Det er en del jobbing, noen kaffepauser og utveksling av gode historier både fra sjøen og fra kanalen. Så langt er historien til M/S DALEN kommet i begynnelsen av 2017. Vi ønsker interessert med oss både på trivelige dugnader, og til å støtte oss ved å bli medlem av Venneforeningen. Du kan bli medlem ved Venneforeningen har også Facebookside. Følg oss der og trykk gjerne "Like".

## **Bandak-Norsjø kanalen jubileum - 125 år**

Av Gunnar Sanden



**Nybygde sluser på Vrangfoss, selve indrefiletet av Bandak-Norsjø kanalen.**

Bandak-Norsjø kanalen blei åpna 20.9.1892 og feirer 125 års jubileum i 2017. Det er 125 år siden siste del av transport-revolusjonen for det indre av Telemark og spesielt Vest-Telemark kom.

Første del av revolusjonen kom i 1850 åra da dampskipa omtrent samtidig begynte å gå både fra Fjærestrand til Heddal og mellom Strengen og Dalen. Neste trinn i revolusjonen var Norsjø-Skien kanalen i 1861 som muliggjorde transport uten omlasting fra Skien, hovedstaden i Telemark, til Ulefoss og Heddal. Med den siste delen av revolusjonen kunne en seile uten omlasting fra havet og 10-12 mil inn Vestvatna til Dalen. Lunde, Landsmarka, Strengen/Flåbygd, Kilen,

Fjågesund, Kilen, Tørdal, Kviteseid, Vrådal, Brunkeberg, Lårdal, Bandakslid, Dalen og bygdene rundt disse fikk tilgang til "Verden". På grunn av Bandak-Norsjø kanalen blei det også bygd mange vegar til omkringliggende bygder.



#### **På veg ut av underkanalen ved Vrangfoss.**

Vest-Telemark fikk med dette relativt lett tilgang til byene i Grenland, til havet og til jernbanen for f.eks. å komme seg videre til Kristiania eller til utlandet for den del. Midt på 1990-tallet sa Odd Børretzen noe slikt som at Kanalen bandt Telemark sammen med resten av Verden - helt til China. Ikke rart Kanalen blei betegna som "verdens 8.underverk" da den blei åpna.

Rundt år 1900 gikk den raskeste vegen mellom Oslo og Bergen via Kanalen.

Kanalen var viktig for person-transporten, men den var ikke minst viktig for fløtning av Vest-



#### **Jubileumsfeiring 1992.**

##### **Birger Bergland blir forstyrret i slusinga.**

Telemarks "gull", tømmeret. Det var ikke for ingenting at "lensekaran" fra Kviteseid pryda den røde 100-kroners-seddelen i mange år midt på 1900-tallet. Og Kanalen var sjølsagt viktig for

også annen varetransport mellom det indre av Telemark og byene ved havet.

Det føles ikke så veldig lenge siden 100 års jubileet i 1992 for Bandak-Norsjø kanalen. Bandak-Norsjø Kanalen har beholdt det gamle originale preget med sluseposter i tre operert med menneskemakt. Dette medfører større behov for personell, men det gir Kanalen og slusene det spesielle særpreget. Det gir også hele sluse-operasjonen ro og stilhet.

Det er så godt som ingen varetransport på Kanalen i 2016/17. Kanalen er nå innretta på transport av turister og andre som tar turen for opplevelsens skyld. I så måte fikk Telemarkskanalen en spesiell god reklame i 2013?? da NRK viste Telemarkskanalen minutt for minutt på fjernsyn. Det var reklame verdt



#### **Hotell Botn tok del i trafikken fra Dalen til Vestlandet. Bildet er fra 1906. Foto: Wilse**

millioner, men uten at en kanskje har fått den nytten av det som en trodde det kunne bli.

Fløtninga av tømmer på Bandak-Norsjøkanalen tok slutt i 1982. Noen år til blei det fløtta tømmer ned til Strengen for omlasting til biltransport der. Fløtninga over Norsjø og ned Norsjø-Skienskanalen sluttet i 2006. Så seint som på 1960-tallet i forbindelse med bygginga av Tokkeanlegga, gikk mye gods på Telemarkskanalen. Det gjaldt spesielt bensin- og diesel, sement og store maskindeler til anlegget.

Det nederste bildet på framsida av Slusegløtt viser nybygde sluser på Eidsfoss som en markering av jubileet.

I jubileumsåret er Telemarkskanalen ved relativt god "helse". Tre turistbåter trafikkerer regelmessig Kanalen i sommersesongen fra juni til september; MS Victoria, MS Henrik Ibsen og MS Telemarken. Og MS Skarsfos og MS Eirik er også på besøk i slusene med passasjerer.

# Vrangfoss slusepark – et levende museum

Av Frida Sviland, prosjektkoordinator i Telemarkskanalen regionalpark



**Vrangfoss panorama - foto Tom Riis**  
Vrangfoss er det største sluseanlegget i Telemarkskanalen. Det har fem kamre og en løftehøyde på 23 meter, som det tar ca. 45 minutter å sluse båtene igjennom. Anlegget ligger i en vakker park og har mange historiske bygninger. Det er et ypperlig sted for å oppleve slusing og kanalhistorien. Her er noe av det du kan gjøre der:

- Betrakte det flotte sluseanlegget som ble bygget for å komme forbi den vrangfossen for 125 år siden. Anlegget bevart slik som det opprinnelig var, og er under fredning.
- Studere selve slusingen, hvordan slusevokterne åpner og lukker portene med håndmakt, slik de alltid har gjort. Mellom kl. 11.00 og 14.00 kan du se rutebåtene passere på vei opp og ned. I høysesongen er det slusing av fritidsbåter også.
- I slusemesterboligen og bryggerhuset er det utstilling av historiske kanalbilder.



Is og båt på Vrangfoss -foto Vegard Giskehaug

- I låven er det en multimedie-presentasjon av kanalhistorien på 10 minutter. Om den naturlige vannveien som ble skapt av geologiske prosesser. Transport på vannveien før slusene kom, da de måtte gå på land forbi fosser og stryk. Kanalens betydning for tømmertransport og Hydros industrieventyr på Notodden. Frakt folk, fe og gods langs den lange vannveien. Om turisme i gammel tid og nåtid.
- Det er gratis guidede turer kl. 12.00-12.45 hver mandag og torsdag i hele juli.
- I den gamle slusemesterboligen er det servering inne og ute, og på den deilige verandaen som har utsikt over hele anlegget.
- Vil du ha en riktig 'tett på' opplevelse kan du bo i de gamle slusevokterboligene på Vrangfoss eller Eidsfoss, med utsikt til kanalen.
- Ta en vandretur. Opp til det gamle steinbruddet der de tok ut stein for å bygge sluseanlegget og dammen. Eller ned til Eidsfoss, over slusene, forbi slusevokterboligen og videre ned til Ulefos Hovedgaard og Ulefoss sentrum.



## Spisegjester Vrangfoss - foto Vegard Giskehaug

- I området er det merkede sykkelstier som går forbi Vrangfoss. Det er også mulig å padle gjennom sluseanlegget. Vi anbefaler å gjøre det nedover, fordi det spruter mindre. Dessuten er den en flott følelse å synke rolig nedover. Så ta en tur til Vrangfoss slusepark i år. Og som dere ser - det er lurt å beregne god tid. For mer informasjon og inspirasjon, se [telemarkskanalen.no](http://telemarkskanalen.no) og bruk søkeord Vrangfoss.



# Cook's Reisende's Håndbok 1913

## Route XXXI. Oversatt av Gunnar Sanden Fra Christiania til Bergen, via Skien, Bandak-kanalen, Dalen, Røldal og Odda

En bil-tjeneste, hver bil med plass til fem personer med avreise hver morgen i hver retning mellom Dalen og Seljestad, har blitt etablert, og på grunn av begrenset antall biler, må setene være bestilt på forhånd. Ved denne tjenesten er det nå mulig å gjøre reisen fra Dalen til Odda på en dag. Motor-biler vil kjøre hele veien til Odda fra begynnelsen av sesongen 1913.



**Automobiler ved Børte Hotel 1912. Foto: Wilse.**

Denne ruten, som ble åpnet i september 1892, etter ferdigstilling av Bandak-kanalen, såg ut til å bli en av de mest populære rutene mellom Øst- og Vest-Norge, med på grunn av stor knapphet på god hotellovernatting, er turisttrafikken stadig blitt redusert, og i følge hotellene har det ikke bedret seg, og reisearrangører har forlatt ruten, reisende blir ofte forsinket pga mangel på vogner. Det er derfor nødvendig å gjøre alle avtaler før avreise Christiania. Ved hjelp av denne kanalen, har direkte og rask kommunikasjon blitt etablert med dampbåt mellom munningen av Skiensfjord og Dalen, i det indre av Telemarken, en avstand på ca 150 kilom. = 94 engelske miles.

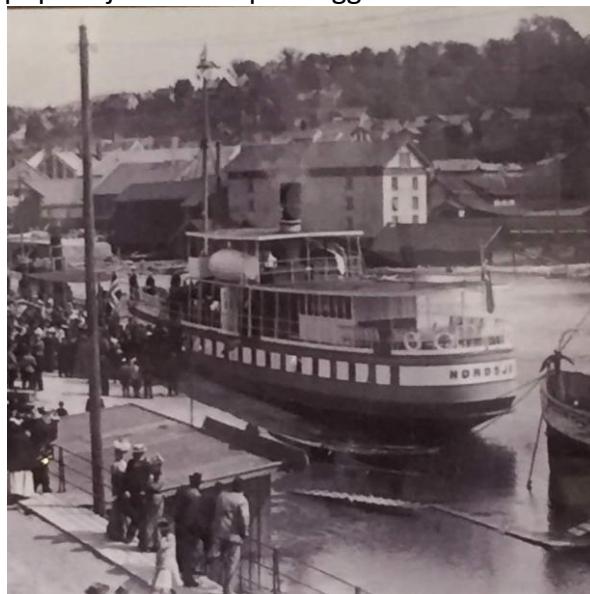
Selv om kanalen er generelt omtalt som Bandak-kanalen, er det i realiteten to kanaler - nemlig

Skien Nordsjø og Bandak kanalene, den første forbinder innsjøen Nordsjø med Skiensfjord, mens sistnevnte kobler sammen to store innsjøer Nordsjø og Bandak. Begge kanalene er tilgjengelige for navigering gjennom en serie av tjueto sluser, og sammen utgjør de en av de flotteste kanalene i Europa. I ingen andre deler av Norge er en mulighet som gis til å trengre så langt inn i det indre av landet på vannet. Kanalen er farbar for skip som stikker syv eller åtte fot vann, og ikke over en lengde på 110 fot. Naturen mellom Dalen og Odda ved Hardangerfjorden er veldig storslått. Hele avstanden blir bare 178 kilom. = 111 engelske miles, noe som kan gjøres på to dager hvis det er nødvendig, men fire eller fem dager bør være tillatt, ellers ville det være tilbøyelig til å være for anstrengende for vanlige reisende.

Vi reiser fra Christiania med ekspressstog til Drammen, 53 kilom. = 33 engelske miles, og via vogner blir noen fantastiske natur-områder passert. På Drammen tar jernbanen (Jarlsbergbanen) til Laurvik og Skien av mot sørvest, forbi forstaden Tangen. Ser en seg tilbake er synet en ser fantastisk. Toget stiger, sakte, Kobberviksdalen blir passert.

**Skouger**, 63 kilom = 40 English miles, det høyeste punktet på denne linja (250 fot).

**Porsgrund**, 195 kilom. = 122 engelske miles, populasjon 5214 på begge breddene av den

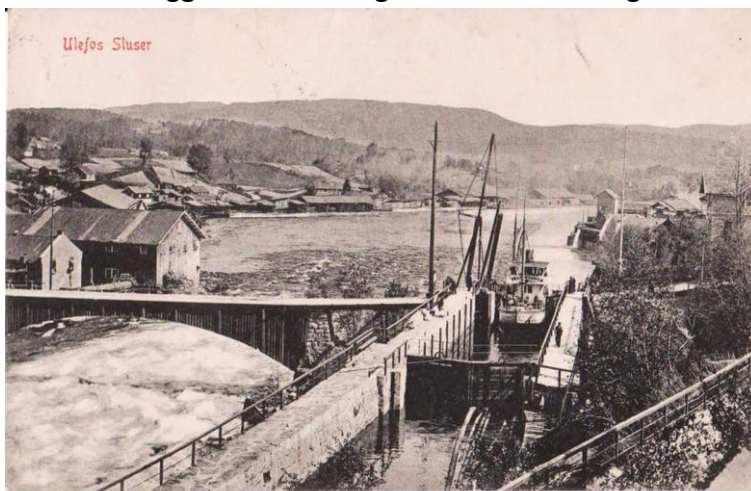


**Stor trafikk på Hjellebrygga**

brede Skienselva, som renner ut av innsjøen Nordsjø, og faller ned i Friefjord, 1 1/2 miles under byen, stor porselensfabrikk her. Britisk visekonsul: Mr. Jas. Franklin. **Skien**, 204 kilom. = 128 engelske miles, på venstre bredd av elva,

befolkning 11891. Byen, som ble grunnlagt i det fjortende århundre, har gjentatte ganger blitt ødelagt av brann (sist i 1886). Den viktigste næringen er tre-cellulose og papir. Skien er fødestedet til dikteren og drama forfatter, Henrik Ibsen (f. 1828). På en liten øy mellom to fosser, Klosterfos og Damfos, dannet av Skienselva, sto tidligere Gimsø Kloster, grunnlagt i det ellefte århundre. Noen trapper bak jernbanestasjonen fører til Bratsberg og det ødelagte kapellet hvorfra en kan ha en fin utsikt. Dampbåtene går opp kanalen og innsjøene forlater kaien og slusen ovenfor Damfos, og bestiger elven, passerer gjennom de tre sluser på Løveid (50 fot), og etter en kjøring på en time går en inn i Lake Nordsjø (18 miles lang). Til høyre kan sees St. Michaels Hulen (av bøndene kalt "Mikkelslulen"), 115 fot over innsjøen. I 1 1/2 timer til ankommer hurtigruten til -

**Ulefos**, hvor den korresponderer med dampbåten til Hitterdal og Notodden. Skysstasjon og små vertshus nær kaien. Et annet lite hotell ligger ca en mil og en halv fra landing-



stedet, og kalles Hotel Aaheim.

Ulefos, ligger meget idyllisk på vestsiden av vannet, og på begge sider av Eidselv, eller Songu, som har blitt demmet opp ovenfor fossen. Om lag en kvarter av en time fra bryggen er den vakre fossen, som stedet har fått sitt navn etter. Det finnes en rekke fine villaer og store bondegårder, i tillegg til butikker og industrietableringer, her. Byggingen av kanalen har i mange aspekter endret aspektet av det omkringliggende landskapet. Ved oppdemming av elva har fosser og stryk i Vrangfos blitt forvandlet til en eneste kunstig foss. På grunn av tung en kontinuerlig nedbør i løpet av høsten 1892, rett etter åpningen av kanalen, svulmet

elva i en slik grad slik at den rant over demningen, og oversvømte hele landet mellom Ulefos, Lundefaret og Strengen, feide bort høystakker og gårdshus, veiene som ble merket av de lange linjer med telegraf stolper, bare toppene var synlige. Omtrent halvveis ligger kirken i Lunde. Ved Strengen kommer dampbåten inn i innsjøen Flaavand, som ved hjelp av denne nye kanalen, har blitt koblet til Hvidesjø og Bandakvand. 15 kilom. fra Strengen, på vestsiden av vannet, går dampbåten inn i det smale Fjaagesundet, snart etter inn i Hvidesjø (185 fot over nivået av havet). Naturen blir gradvis finere. Til høyre stiger den ruvende Brokefjeld (3600 fot) og til venstre den nakne Roholtfjeld (3400 fot), mens i vest, i nærheten av innsjøen Bandak, stenger toppen av Rauberg horisonten. I den øvre enden av vannet ligger den skogkledde øya Bukø, før det styrer dampbåten inn i den smale Sundkilen, passerer vindelbroen som spenner over inngangen. En sjarmerende utsikt åpner ut over flere fruktgårder. Etter å ha besøkt Kirkebø, returnerer dampbåten, passerer på nytt Vindelbroen, og snur til høyre, går langs kysten, inn i den trange kanalen i Skarperudstrømmen, mellom Spjotsodden og Smedodden. Den går så inn i innsjøen Bandak, den flotteste av Telemarken Innsjøene. Dybde, fra 600 til 700 fot. Passerer på venstre den lille øya, Bandaksø og Apuldsø, fjellene antar groteske former, og videre til venstre, er det Kassen (Boksen) og "St.Olaf 's Skib) som blir passert. På høyre bredd anløper dampbåten Triset, i Laurdal, vakkert beliggende, og går videre til **Vegen**



**Vegen ved Dampskipsbrygga på Dalen i 1918. Foto: Wilse.**

Bandaksli på sørsiden. På nordsiden er den merkelige formen på "The monk" (Munken) tydelig synlig. Om 11/2 time etter å ha forlatt Triset ankommer hurtigruten - **Dalen**, endestasjonen på Bandak-kanalen og Telemarken ruten. Dalen er en pen beliggende landsby nær munningen av Tokke elva, som består av små bondegårder, Grand Hotel Dalen, og tre eller fire små hoteller og deres annekser. Flere nye veier har blitt konstruert. Fra Dalen en ny high-vei fører langs elven til den berømte kløften av Ravnedjuv og Eidsberg, forbinder med post- ruten via Sandaak i Nesland. For noen som har tid til overs, kan ekskursjon anbefales. Den nye veien til Odda, som er den korteste, og som vi finner som den beste og mest komfortable og med de komfortable overnattingsstedene, fører over Bjørkeheia og Vinje. Denne veien går først langs elva Tokke et stykke opp i dalen, og deretter snur den seg mot venstre inn i en vill kløft, som blir kalt Rokkedjuv. Veien stiger i svinger langs bratte, overhengende steiner, gir sporadiske glimt av skummende og sydende fosser dannet av elva, langt under



"Soria Moria slottet" fra 1894 på Dalen

**Moen**, 15 kilom. Svært dårlig stasjon. Hester blir sjelden byttet her. Etter å ha kommet opp fra juvet, går veien langs sjøen Børtevand, et vakkert vann omgitt av furukledde bakker og fjell langs automobil-ruta; deretter stiger veien til Børteheia, en stor bakke, og går ned på den andre siden til Vinje, en fattig gård. Flaatebunuten kommer til syne i nord, og blir sett under resten av reisen. Veien krysser Grungedal Elva, deretter svinger den skarpt mot vest, og når den vakre innsjøen Grungedalsvand (1600 fot). Gode fiskemuligheter.

**Rui**, 24 kilom. Veien går langs den pittoreske men grunne innsjøen Grungedalsvand, gir fin utsikt over det høye Gurifjeld.

**Haukeli hotell og skystasjon**, 11 kilom. Dette hotellet ble fullstendig ødelagt av brann i fjor vinter, og vil ikke bli gjenoppbygd. Krysset den skummende og ville Geislaus Elva, veien følger



#### På veg langs Børtevand

venstre bredd av Flaathyl Elva, passerer innenfor synet av Vafos fossene som går ned fra Nedre Langeidvand i en rekke dristige hopp. Etter å ha tvunget seg gjennom store steinblokker og stein, danner Flaathyl Elva en rekke kulper (høl).

**Botnen**, 26 kilom. Fin utsikt over innsjøene. Gode overnattingssteder og gode fiskemuligheter, gratis til gjestene på Hotel Botnen.

Fra Botnen til Stavanger. - En fotgjenger rute fører sør-vest til Jordbrække, 45 kilom. = 32 engelske miles, gode turgåere bruker 14 timer, hvorfra Roaldkvam på Lake Suldal, 7 kilom. = 4 1/2 engelske miles, kan lett bli nådd se side xxx).

Veien går langs Lake Vaagslivand, passerer gården Vaagsli på høyre side, Hotel Haukeli Grænd (drevet av Thjorbjörg Seljestad, egnet for et langvarig opphold) til venstre, 27 kilom., og innsjøene Arrebuvand og Evenbuvand. Regionen blir nå ganske guffen og øde, bare noen få pistrete trær lindrer monotonien av myr. Veien fortsetter til høyre opp bakken, og nådde et punkt med en fin utsikt over de omkringliggende fjelltoppene, blant dem er de mest fremtredende; Vasdalseggen (6000 fot), Kistebunuten, Kalvaasheia, Sveien og Kjælatind. Vegetasjonen blir veldig snau; trær forsvinner helt, og omgivelsene antar en øde karakter av fjell og vilt landskap i Norge.

**Haukeli Sæter**, 18 kilom. = 11 engelske miles, her fortsetter ruten, og kobler seg til Route XXX.

# Årsmelding 2016

## 1 Styret

Styret har i 2016 hatt følgende sammensetning:

Styremedlemmer:

Christin Normann (leder og kasserer)

Helge Øverbø

Frida Sviland

Bjørn Andersson

Ragnar Nilsen

Varamedlemmer:

Birger Bergland

Gunnar Sanden

Redaktør for Slusegløtt:

Gunnar Sanden

Styret har hatt ett møte i 2016, (24. mai) men det har vært god korrespondanse på e-post underveis. Møtet var i Skien. Styret har i henhold til arbeidsplanen utgitt et nummer av Slusegløtt, Kanalprisen for 2015 ble ikke delt ut da det ikke var særlig forslag til kandidater. Det ble arrangert et åpent møte og det er jobbet videre med vedlikeholdsprosjekt. Styret har i år også videreført samarbeidet med Telemarkskanalen FKF og Telemarkskanalen regionalpark. Vi opprettholder kontakten gjennom året for 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. Helge Øverbø har tidsmessig ikke kunnet få på plass de siste 3 fyrlyktene da dette krever flere dagers gjennomføring og vil måtte innebære bruk av taubåt, leker med kran og god organisering sammen med god frivillig hjelp. Det ble vanskelig å få gjennomført i 2016. Planlegging er likevel jobbet med for gjennomføring i 2017. De gjenstående 3 fyrlyktene som skal på plass er Romnesodden ved Nordsjøvannet, Digernes ved Bandak og

Hjuksebø ved Heddalsvatnet. Tjonodde lykt trenger nå kun lys. Det ble søkt om ytterligere midler for dette prosjektet i 2016 og det er innvilget kr. 74.500,- fra Sparebankstiftelsen Telemark - Holla og Lunde. Da de enda ikke er mottatt og brukt vil disse midlene først synliggjøres i regnskapet for 2017. Tilsagnet er gyldig i 2 år.



## Muddernkaia i Lunde Slusepark

Gladnyheten i 2016 var signalene fra Riksantikvaren om at Mudder'n kunne få status

**All grunn til å feire**

**Riksantikvaren vil frede «Mudder'n»**

**LUNDE:** Leder Christin Normann i Telemarkskanalen og venner kan smile sitt bredeste smil. Riksantikvaren sier ja til fredning av «Mudder'n».

ROAR HUSHAGEN  
rsh@hushagen.no  
918 84 819

Ifølge Norsk Teknisk Museum er «Mudder'n» sannsynlig landets eldste bevarte anleggs-maskin og eneste gjenværende dampmaskin fra Telemarkskanalen historie. Som mudderrapparat ble «Mudder'n» brukt fram til 1960-årene. Deretter ble den plassert på Løveid, ovenfor Skotfos skiser. Nå har den funnet sin plass i Lunde slusepark.

- Bare det at den har fått sin endelige plass, det var en stor seier, sier Christin Normann. Det ordnet driftsleder Agnar Waldemarsen i Telemarkskanalen etter at en samarbeidsavtale kom på plass.

- Det neste som gjenstår er ordentlig tak over. Vannet som kommer ovenfra er en større fare enn det som ligger under. Taket kommer til våren, det har Nome kommune vedtatt, sier hun med adresse til ordfører Bjørn Tveito Landdefaret.

Vi er i en vinterpeglet slusepark og betrakter kleskledet, som har fått en stemmedelig behandling av eieren Nome kommune.

- Vi har pratet veldig mye, det har ikke blitt gjort nok, erkjenner ordføreren.

Men et pumpeoppsett er nå på plass. Synker «Mudder'n», så kan den pumpes opp igjen.

**Sunket mange ganger**

For det har skjedd mange ganger før for dette unike fartøyet, som nå endelig ser ut til å bli reddet.

Men det er viktig å fortsatt ta et lite forbehold. Nome kommune forplikter seg ifølge riksantikvaren dersom eier forplikter seg til å følge antikvariske retningslinjer ved restaurering og vedlikehold av fartøyet. Det sier ved at eier signerer og returnerer vedlagte avtale, og får vedtak om tildeling av status som vernet skip i retur.

- Jeg har ikke fått brevet fra Riksantikvaren, og vet ikke helt hva dette innebærer, sier avdelingsleder for kultur, fritid og aktiv Heidi Elise Nvåle i Nome kommune.

Slik lod gladmeldingen fra Riksantikvaren i et elektronisk brev datert 4. november.

På bakgrunn av en samlet vurdering av fartøyet historie, alder, epoke, autentisitet, geografiske tilhørighet, historisk betydning og organisatoriske forhold rundt fartøyet, vurderer Riksantikvaren at «Mudder'n» oppfyller kriteriene som ligger til grunn for status som vernet skip.

som vernet skip. Dette var å lese i fylkesavisen TA i november. Helge Øverbø hadde sammen med Nome kommune jobbet godt med søknaden, men godkjent vernestatus er ikke ensbetydende med å få tilskudd til istandsetting, men det godkjenner for å kunne søke om midler. Arbeidet med berging og restaurering av Mudder'n fortsetter derfor inn i 2017.

Nome kommune har hatt ansvaret for Mudder'n etter at den ble ferdig restaurert av Telemarkkanalens Venner til kanaljubileet i 1992. Venneforeningen tok initiativ til samarbeid med Nome kommune, Telemarks - kanalen FKF og Lunde Slusepark Drift om å få satt Mudder'n i stand igjen og sikre en god utstillingsplass og formidling av historien. Nome kommune har vedtatt at de i løpet av 2017 vil sette opp taket over Mudder'n der Telemarkskanalen FKF har ferdigstilt bryggen som Mudder'n skal ligge ved. Om noen år kan vi antagelig glede oss til å se et svært godt resultat for hele prosjektet inkludert restaurering av Norges eldste dampdrevne industrimaskin.

### 3 Medlemsmøte

I november arrangerte vi et åpent medlemsmøte i Ulefoss der Tor Kjetil Gardaasen fra Telemark Museum holdt foredrag om 'Livet på Telemarksbåtene'. Et godt besøkt arrangement der vi og ga informasjon om Telemarkkanalens Venner sitt arbeid.

## Regnskap og budsjett

### INNETEKTER

Medlemskontingenter	47 050,00
Tilskudd Sparebankstiftelsen	0,00
Renteinntekter	1 082,00

**TOTALE INNETEKTER 48 132,00**

### UTGIFTER

Kontor/administrasjon	13 950,50
Kanalprisen	0,00
"Slusegøtt"	18 700,00
Kontingenter	1 250,00
Møter	274,00

**TOTALE UTGIFTER 34 175,00**  
**DRIFTSRESULTAT 13 957,00**

### BALANSE pr. 31.12.2016

### EIENDELER

Bank konto 2650 11 45725	226 753,58
Bank konto 2610 22 15256	974,20
Kundefordringer	0,00
Frimerker	595,50
Aksjer 1)	2 000,00

**SUM EIENDELER 230 323,28**

### GJELD OG EGENKAPITAL

Egenkapital	206 353,28
Årets resultat	13 957,00
Egenkapital	220 310,28
Leverandørgjeld	10 013,00

**SUM GJELD/EGENKAPITAL 230 323,28**

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 2016/22. mars 2017

Regnskapet revidert og funnet i orden.

Marit Jørgensen  
Revisor

## Budsjettforslag for 2017

### INNEKTER

Medlemskontingent	67 000
Prosjektstøtte	115 000
Plakater/salg "Slusegløtt" mm.	2 000
Renter	2 000

### UTGIFTER

Kanalprisen	7 000
Kontor/administrasjon	23 000
Slusegløtt	20 000
Styre- og medlemsmøter	6 000
Årsmøtet	4 000
Prosjekt	126 000

### SUM INNEKTER

186 000

### SUM UTGIFTER

186 000

### DRIFTSRESULTAT

0

## Valg – Valgkomiteens forslag

### Styret og tillitsvalgte i 2016

Christin Normann, leder og kasserer  
Ragnar Nilsen  
Bjørn Andersson  
Frida Sviland  
Helge Øverbø

### Varamedlemmer:

Gunnar Sanden  
Birger Bergland

Marit Jørgensen, Revisor

### Valgkomité:

Svein Arntsen, Marie Bergsli og Janne Lindgren

### Forslag til styre og tillitsvalgte for 2017

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

Gunnar Sanden Gjenvalg  
På valg

Marit Jørgensen Gjenvalg

### Forslag til valgkomité:

Gjenvalg

## Forslag til arbeidsprogram for 2017

- 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



Innfallsporten til Telemarkskanalen. Foto: Rune Løberg.



DS Gvarv ved Gvarv brygge (etter maleri)

# Prosessen rundt D/S og M/S Styrso, nå M/S Henrik Ibsen

Av Arvid Sten Kaasa



Fra artikkel i TA 28. mai 1993

## Bakgrunn

Undertegnede har i over 40 år vært levende opptatt av Telemarkskanalen dens historie og betydning for næringsliv og reiseliv i Fylket. På 80 tallet var turisttrafikken på kanalen økt betydelig og ønsket om et nytt skip på Kanalen ble diskutert. Dvs. helst et historisk skip som passet inn i Telemarkskanalen, som et motfaseskip til M/S Victoria. Da kunne vi få et skip oppover fra Skien og nedover fra Dalen hver dag i sesongen. Undertegnede benyttet enhver anledning til å sjekke med meglere i Sverige, Danmark, Finland og Nederland etter aktuelle skip som kunne passe inn. Det var ikke enkelt å finne egnede skip. Spesielt i Sverige og Stockholm var det flere egnede skip, men prisen var så høy at det ikke var aktuelt å gå i forhandlinger. Med selskapene i Stockholmsregionen diskuterte vi priser i over 20 millioners klassen. Stockholm har for øvrig de

best bevarte skipene fra 1870 – 1900 tallet, som fortsatt i bruk som perler i Stockholms skjærgård. Flere «ekte ångare» eller dampskip er blant disse. For interesserte anbefaler jeg et besøk i Stockholms skjærgård første onsdag i juni hvert år, under Skjærgårdens dag. Da «steamer» alle de flotte gamle skipene i Stockholmsregionen ut mot Waxholm i kortesje med store festligheter. Et besøk på ærverdige Waxholms hotel med terrasse ut mot havnen, er en uforglemmelig opplevelse som undertegnede har hatt gleden av i mange år. Det faller ofte sammen med tiden for Sveriges nasjonaldag 6. juni. Et av våre virkelig flotte gamle skip var M/S Inland. Gamle Inland hurtigruteskipet på Kanalen og eksisterte fortsatt på 80 tallet, som lastebåt i Henningsvær hos Anthon Mentzen. Jeg besøkte han flere ganger og fikk til en avtale om å kjøpe båten for kun kr 50.000,-. Et interesseselskap ble dannet med Fylkesordfører Per Svardal som leder. Vi som var ildsjeler ble jo skuffet, da vi etter mye arbeid måtte senke gamle Inland i Frierfjorden sommeren 1989. Den var som kjent i for dårlig stand til å kunne seile, uten betydelige omkostninger og ombygginger. Det var også dårlige økonomisk tider i Norge disse år. Inlands mangslungne og interessante historie kommer vi tilbake til i et senere nummer av Slusegløtt. Luften gikk litt ut av ballongen blant oss entusiaster etter nedturen med Inland. Under forberedelsene til 100 årsjubiléet for Kanalen i 1992 hadde jeg gleden av å jobbe sammen med den driftige prosjektlederen for jubileet, Vibeke Mohr. Hun gav meg inspirasjon til å fortsette søket etter en motfasebåt på Kanalen.

## M/S Styrso

I egenskap av leder for Det Norske Shippingakademi arrangerte jeg våren 1992 en internasjonal shippingkonferanse i Gøteborg. Der kom jeg over en annonse i Gøteborgsposten om at ærverdige M/S Styrso var til salgs. Sverige hadde dette året innført den såkalte «turistmomsen» på 25% på tjenester. Selskapet Styrso bolaget så seg derfor ikke i stand til å beholde skipet lenger, grunnet forventet mindre



trafikk. Jeg fikk kontakt med selskapets styreleder og fikk en omvisning om bord. DETTE var skipet for Telemarkskanalen!!!. I god stand, riktig størrelse og design. Perfekt for Telemarkskanalen, og bygget på Eriksbergs mek Verksted i 1907.



### **MS Styrør avbildet i brosjyre i 1992**

Det ble tatt opp videofilm og bilder av båten ut og innvendig. Jeg fikk overbrakt all nødvendig dokumentasjon og salgsoppgave. Dette ble gitt videre til styreformann i Turisttrafikk AS, som den gang eide Victoria, skipsmegler Fredrik Høyer i Skien. Noen uker senere dro Fredrik Høyer sammen med teknisk direktør i Larvik Line AS, Hans E. Berg, som også satt i styret, over til Gjøteborg. Disse ble også begge meget begeistret over det de så. Da begynte snøballen å rulle. Skulle dette bli starten på et nytt eventyr for Telemarkskanalen? Kort fortalt: Hvis vi kunne skaffe 3,5 mill kroner innen 15. oktober 1992, så var skipet vårt! Det ble skrevet en intensjonsavtale med Styrøbolaget AB, og arbeid med finansiering ble satt i gang. Bl.a. ble en del av finansieringen løst ved hjelp av det som den gang het DU, Distriktenes Utbyggingsfond. Båten kunne registreres på Dalen og derved få maks støtte på 35%, - så vidt jeg husker. Videre måtte man også sikre seg at skipet ikke var for stor for slusekamrene i Kanalen. Skipet hadde maksimale mål for slusekamrene med sine 31,0 meter lengde, 6,45 m bredde og 2,50 meter dyptgående. En prøveseiling ble derfor avtalt med selskapet. Det skjedde i september 1992 med kaptein og kjentmann Rye Holmboe om bord - sammen

med Styrørs egen kaptein. Først måtte vi «avmaste» i Langesund, da Styrørs master var for lange til å komme under bl.a. Ulefoss bru. Det var en spennende seilas oppover i Kanalen. Det «lugget» flere steder underveis, bl.a. før innseilingen til Vrangfoss sluser og på Nomevann. Men det var Hogga sluser som skulle være den største utfordringen, da dette slusekammeret skal være noe smalere enn de øvrige i Kanalen. Det gikk veldig bra med prøveseilingen, derved var det nok et hinder mindre å tenke på. Men det skulle vise seg at det var flere som var opptatt av M/S Styrør. Ikke minst lokalt i Gjøteborg. Det ble dannet en venneforening som skulle sikre at skipet fortsatt ble i Gjøteborg. Lokal TV og radio engasjerte seg. Eier av Stena Line, Dan Sten Ohlsson, sa at han ville gjøre alt for å beholde holde dette kulturminne i Gjøteborg, i likhet med den andre gamle skipet M/S Bohuslän, som fortsatt ligger i Gjøteborg. Finansiering kom på plass ila høsten 1992, og endelig kunne M/S Styrør i hemmelighet seile ut av Gjøteborg havn en grytidlig morgen, i tåke og mørke i oktober, med kaptein Johan Rye Holmboe ombord. Det var ikke populært at gamle Styrør skulle forlate Gjøteborg. 3 Teknisk Opprinnelig hadde skipet en dampmaskin på 280 HK fram til 1952, da en dieselmotor ble satt inn, og som har fungert utmerket fram til 2012. Fra sesongen 2013 ble en «ny» dieselmotor av samme type ble satt inn ved et verft i Hirtshals. En utrolig historie er hvordan denne «nygamle» motoren ble funnet i en slepebåt i København, og som skulle skiftes ut. Et nytt selskap: Skien Dalen skipsselskap ble eier av skipet som var klar til seiling 29. mai 1993. Da hadde skipet ligget vinteren over hos Knardalstrand Slip & Verft og blitt pusset opp. Bl.a. nytt styrehus, og på øvre dekk ble det åpnet opp mer på begge sider for å få bedre utsikt for passasjerer. Dermed fikk skipet også en form lik de tradisjonelle kanalbåtene. Dåpsseremoni ble gjennomført i Porsgrunn 28. mai med påfølgende introduksjonskruise for inviterte gjester opp til Skien. Det var stor stemning med fullpakket skip med underholdning, og selveste Henrik Ibsen ombord. Det var god forhåndsbooking på Kanalen etter det flotte jubileet året før, hvor

Vibeke Mohr hadde gjort en utrolig flott jobb. Hele 23000 billetter var booket på begge skipene ved sesongåpning. Skipets navn ble som kjent M/S Henrik Ibsen, samme navn som det elegante hurtigskipet mellom Skien og Dalen i Kanalens storhetstid - fra 1907- 1917. Skipets kapasitet var nå 220 passasjerer, dvs 40 flere enn M/S Victoria. Den hadde opprinnelig en kapasitet på 290 passasjerer og gikk i rute fra Gøteborg til øyene utenfor. Bl.a. til Styrø og Marstrand. De siste årene gikk hun kun som charterbåt i samme område. Som kjent gav Skipskontrollen M/S Henrik Ibsen seilingsforbud høsten 2009. Skipet ble ikke resertifisert og omfattende arbeider måtte utføres før dette kunne skje. Skipsselskapet hadde ikke midler til

## *"Styrø" en hårsbredd fra sluseveggene*



gjøre en lang historie kort: Min gode nabo Thor Morten Halvorsen, som også eier Dalen Hotell, ble redningsmannen. Det var stor glede i alle leire over at Thor Morten forbarmet seg over skipet, med sin entusiasme og genuine interesse for Telemark og reiselivet. Vi fikk mange gode samtaler rundt potensialet for skipet, Telemarkskanalen og Telemark med sitt uforløste potensiale som reiselivsdestinasjon. Etter en stor og meget flott jobb av Geir Røvik ved trebåtbyggeriet på Fjærholmen framstår skipet i dag som et smykke på Kanalen. Skipet er renovert i en Agatha Christie 1920 talls stil med chesterfieldsofaer i plysj, mahognyinteriør, krystall lysekroner og messingdetaljer. Innredningen er delvis antikk og spesielt produsert for skipet av et anerkjent engelsk møbelverksted. 38 krystall lysekroner er også spesiallaget i Spania. Ikke minst må også daværende fylkesordfører i Telemark, Gunn Marit Helgesen, ha sin del av æren som tillot at Thor Morten fikk kjøpe skipet for en krone! Pr i

dag har Thor Morten investert til sammen over 20 millioner kroner i skipet Motoren er delvis utskiftet. Den klassiske Burmeister & Wain Alfa diesel fra 1952 ble skiftet på verft i Hirtshals. En stor operasjon. Dette er en saktegående totakts sekssylindret motor. Skipet er raskt og gir over 12 knop, og motoren på 360 HK har en gange nesten lik de gamle dampskipene. Dette gjør passasjerene «rolige i hjerte og gir fred i sinnet» med kun 375 omdreininger pr min. Farlig vanedannende. Skipet er i dag sertifisert for kun 95 personer. Dette gir mer komfort om bord og man føler at dette er klassisk luksus og med messing og teak hele veien. Damesalongen er riktignok borte, men er erstattet av en original klassisk engelsk bardisk. 4 Jubileer og framtid Under Telemarkskanalen 150 års jubileum i 2011 ble Henrik Ibsen sentral i feiringen ved Ulefoss gamle dampskipsbrygge, hvor flere lokale foreninger bidro. Fylkesordfører, ordfører og Thor Morten holdt taler, og vi organiserte fulltregnet jubileumscruise på Norsjø hvor også M/S Victoria deltok med cruise til Notodden. Bandak-Norsjøkanalen feirer i år sitt 125 års jubileum, og vi håper jubileumsåret blir en ny milepel i denne Europas vakreste vannvei. I året 1993, året etter jubileet reiste hele 47-48.000 passasjerer med skipene på Kanalen. Det er over det dobbelte av dagens trafikk. Vi håper å få komme tilbake til slike tall i tiden framover. Et samarbeid med Verdensarven Notodden – Rjukan blir også viktig. Telemarkskanalen har på langt nær fått utnyttet sitt potensiale som turistmagnet. Vi er overbevist om at Telemarkskanalen Regionalpark og Visit Telemark vil kunne bidra til dette.

dag har Thor Morten investert til sammen over 20 millioner kroner i skipet Motoren er delvis utskiftet. Den klassiske Burmeister & Wain Alfa diesel fra 1952 ble skiftet på verft i Hirtshals. En stor operasjon. Dette er en saktegående totakts sekssylindret motor. Skipet er raskt og gir over 12 knop, og motoren på 360 HK har en gange nesten lik de gamle dampskipene. Dette gjør passasjerene «rolige i hjerte og gir fred i sinnet» med kun 375 omdreininger pr min. Farlig vanedannende. Skipet er i dag sertifisert for kun 95 personer. Dette gir mer komfort om bord og man føler at dette er klassisk luksus og med messing og teak hele veien. Damesalongen er riktignok borte, men er erstattet av en original klassisk engelsk bardisk. 4 Jubileer og framtid Under Telemarkskanalen 150 års jubileum i 2011 ble Henrik Ibsen sentral i feiringen ved Ulefoss gamle dampskipsbrygge, hvor flere lokale foreninger bidro. Fylkesordfører, ordfører og Thor Morten holdt taler, og vi organiserte fulltregnet jubileumscruise på Norsjø hvor også M/S Victoria deltok med cruise til Notodden. Bandak-Norsjøkanalen feirer i år sitt 125 års jubileum, og vi håper jubileumsåret blir en ny milepel i denne Europas vakreste vannvei. I året 1993, året etter jubileet reiste hele 47-48.000 passasjerer med skipene på Kanalen. Det er over det dobbelte av dagens trafikk. Vi håper å få komme tilbake til slike tall i tiden framover. Et samarbeid med Verdensarven Notodden – Rjukan blir også viktig. Telemarkskanalen har på langt nær fått utnyttet sitt potensiale som turistmagnet. Vi er overbevist om at Telemarkskanalen Regionalpark og Visit Telemark vil kunne bidra til dette.



**Ulefoss brygge 11. mai 2011**

# Bruer over brysammt vatn

Av Gunnar Sanden

Med utgangspunkt i Langesund skjer vassdraget og Telemarkskanalen seg 130 km inn i landet. Mange vegar kryssar over vassdraget og frå tidligere tider har det vori eit stort antal ferjestader for å kome over Telemarksvassdraget.

Simon og Garfunkel kom med albumet "Bridge over troubled water" i 1969. Denne tittelen var basert på ein kjærleiksong bla. med teksten: "Eg skal legge meg ned som ei bru over stormfullt vatn og du kan gå over meg". Det kan kanskje vere en god illustrasjon på åssen også ferjestadene og alle bruene over vassdraget fungerte – dei hjelpte folk meir bokstavleg til å kome over brysammt, og av og til straumfullt og stormfullt vatn.



Breviksbrua frå 1962

Ikkje nok med det, alle ferje- og overfartstadene medførte arbeidsplassar ikkje bare direkte i ferjedrifta, men ofte også i vertshus og til transport til og frå ferjeplassen. Ferjestaden var



Grenlandsbrua frå 1996

ofte ein start på det som utvikla seg til ei grend, bygd eller ein tettstad.

Køyrer du båt frå Langesund til Bryggevannet passerer du 6 bruer; Brevik bru, Grenland bru, Frednes bru, Porsgrunn bru, Menstad bru og Kanalbrua ved Bryggevannet. Opp til Norsjø passeres i tillegg 2 bruer; Elstrømbua og Løveid

bru. Tar du det vestre løpet av Telemarkskanalen frå Ulefoss til Dalen, passerer ein 10 bruer; Ulefoss bru, Gamle Ulefoss bru, Vrangfoss bru, Lundefaret bru, Lunde bru, Lunde jernbanebru, Strengen bru, Kviteseidbrui, Sundkilen bru og Spjotsodd bru. Med kanalbåtane frå Hjellen passerer ein altså heile 12 bruer før ein når Dalen. Med ny planlagt bru over Eidselva mellom Ulefoss og Eidsfoss sluser, vil det truleg om få år bli 13 bruer. Dersom ein nå kjem med båt inn ved Langesund, passerer ein til sammen 18 bruer på turen til Dalen.

Velger du det Østre løpet, passerer du 4 bruer frå Norsjø til Notodden. Det er Akkerhaugen bru, Akkerhaugen jernbanebru og den gamle og "nye" Nautesund bru. Båtturen Langesund til Notodden medfører at 12 bruer blir passeret.

I tillegg til dette fins det fleire bruer i nær tilknytning til vassdraget slik som f.eks. Østerå bru og Gamle Østerå bru i Lunde, jernbanebru og bilbru i Gvarv og brua over Tinnåa på Notodden.



Porsgrunn bru i 1925. Foto: Wilse

Ikkje alle bruene er like spennande i form og design. Kva som er fint, kan sjølsagt diskuteras. Begynner vi langt ute ved kysten, har Grenlandsbrua eit spennande design. Fagverksbruene i stål slik som Ulefoss gamle bru og dei to bruene i Lunde frå ca. 1920-talet er vakre og spesielle og eignar seg for eit nærmare studium. Fjågesund bru er også vellykka designmessig og ligg veldig fint til i ein vakker natur. I Fjågesund har ein også hatt "overskudd" til å lage ein lugarbenk midt på

brua der folk kan samlast for å "luge i veg" om det som har skjedd og ikkje skjedd. Sist, men langt frå minst er den eldste brua i Telemarksvassdraget den mest spennande. Ho ligg vakkert til ved innseglinga til Sundkilen i Kviteseid - Sundkilen bru.



**Elstrømbrua**



Telemarksvassdraget er altså i sanning eit interessant område for "bru-tittere" eller "bruspotters". I filmen "Bruene i Madison County" med Meryl Streep og Clint Eastwood blei historien om kva som skjedde med ein som var interessert i bruer. Det er ikkje sikkert det same skjer om du tar ein tur og fotograferer brunen langs Telemarksvassdraget, men at du kan bli forelska både i bruene og landskapet rundt er ikkje heilt utelukka. I alle fall i ferien eller ei frihelg vurderer å ta turen langs Telemarksvassdraget og Telemarkskanalen for å sjå på bruer. Dersom du startar i Skien, køyr gjerne via Løveid over Elstrøm brua, opp til spesielle Skotfoss og Løveid og titt litt på bruene. Fra Løveid ta turen opp via vegen opp til Åfoss og derifrå til Ulefoss. Ved Ulefoss bru kan du gjerne ta ein titt på brygga og den historiske bildeutstillinga der. Lunsjen eller ein kafferast kan du ta på Spiseriet på Øvre Verket. Du kan gjerne parkere ved Øvre Verket og ta gåturen opp til Ulefoss sluser og Gamle Ulefoss bru. På gåturen passerer du Ulefos Jernværk og slottet Holden på innsida av det vakre jerngjerdet støpt på jernverket. Holden er bosted for den eldste generasjon av familien Cappelen. Ta ein titt på dette flotte fagverket på Gamle Ulefoss bru. Her er det også mulighet for å titte på Jern- og Kanalutstillinga rett over vegen.

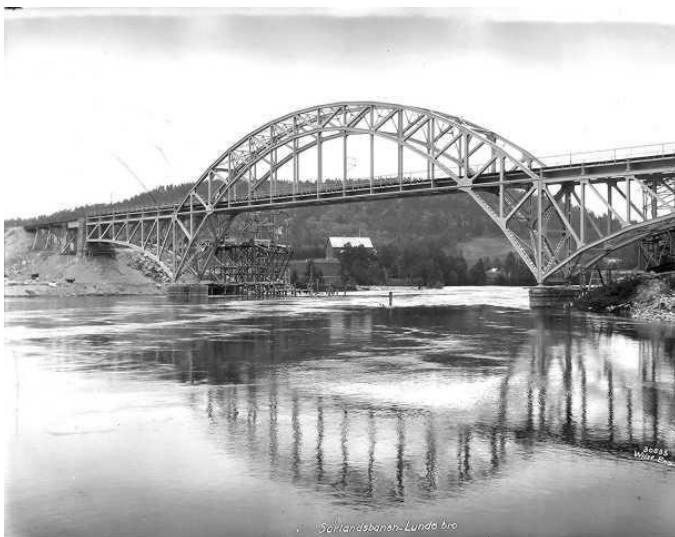
Vrangfoss bru 4-5 km lengre nord er heller kjedeleg i design og utføring, men her er du midt i smørauget når det gjeld sluser. Kanal-



**Vrangfoss sluser og bru.**

**Ulefoss bru øverst tv., og to utgåver av Ulefoss bruene over Ulefoss slusene, viser kanskje litt av utviklinga i brubyggarteknikken.**

anlegget på Vrangfoss er det mest spennande i heile Telemarkskanalen. Dersom du ikkje alt har eti, er det også her mulighet for mat og kaffe. 5-6 km til nord-vestover og du kan sjå tre bruer i Lunde. Dei to fagverksbruene i stål er spesielt vakre. Kjør ned til Lunde slusepark og parker der, og gå gjerne syddover langs vassdraget for å kome i nærkontakt med desse to bruene. Her i den vakre sluseparken kan du bruke resten av dagen dersom du ser deg råd til å sette av tida.



**Øverst: Slepebåten "Axel" jobbar med montering av Lundefaret bru (åpna 1995) i Lunde. Foto: Olav Kantebakke.**

**Nederst: Jernbanebrua i Lunde i 1927. Bil-brua er under bygging. Jernbanebrua blei åpna i 1925 og bilbrua i 1929. Foto: Wilse.**

Du treng raskt meir enn ein dag for å titte på alle bruene i Telemarksvassdraget. Litt inhabil, må eg vel sei at det er så mykje å sjå på i Nome at du brude vurdere ei overnatting på Ulefoss eller i Lunde, før du reiser vidare til Kviteseid. På veg dit passerer du Strengen bru med flott utsyn oppover vassdraget.



**Fjågesund bru frå 1997**

Vegen vidare går opp og ned langs med vassdraget med mange fine kafferast- og bade plassar. Og Fjågesund ber sitt navn med grunn, her er det vakkert (fjåg = vakker). Fjåg er også brua, som sto ferdig i 1997.

Ca. 15 km vidare langs Kviteseidvatnet kjem du til Kviteseid bygdetun og Kviteseid gamle kyrkje. Ein km til og du er på Spjotsodd bru, som er ei hengebru frå 1963.



**Utsikt mot Spjotsodd bru frå Spjotsodd brygge. Foto: John Straume**



**Flytebrua like nord for Spjotsodd kom på plass under 2. Verdenskrig**

Før denne brua kom på plass, gjorde flytebrua som låg et par hundre meter nord for Spjotsodd tenesten.

Før dette var det ferje-trafikk over sundet ved Spjotsodd, sjå bildet frå 1930-åra.



### Fergetrafikk ved Spjotsodd i 1930-talet

En kilometersveg lengre i retning Kviteseid går vegen over Kviteseid bru, som sto ferdig i 2003. Den erstatta den gamle Sundkilen bru frå 1901. Sundkilen bru eller Sondebroi, som ho blir kalla på kviteseid-dialekten, er "brua over alle bruer" langs Kanalvassdraget. Dette er den eldste brua på langs Kanalen, og den har ein sjelden teknikk. Dette er ei sving-bru, som framleis må ha betjening når båten skal inn eller ut av Sundkilen.

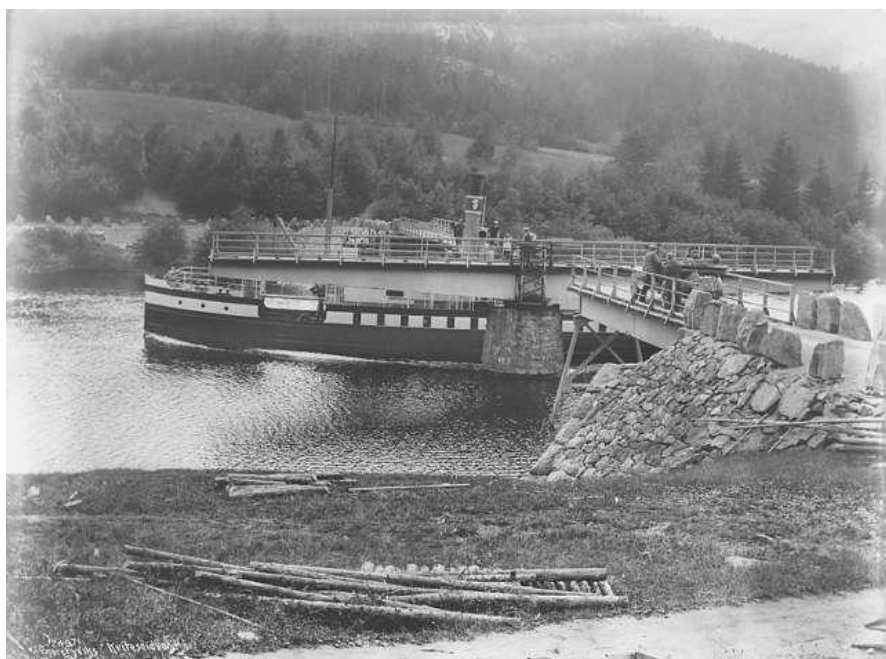
Brua er 74,3 meter lang og har tredekke. Ho har fem bruspenner. Når brua blir opna, svingar to av bruspenna 90 grader slik at båtar kan passere. Sundkilen bru er freda og er ei av to slike bruer i Norge.

Mellom 1861 og 1897 sto ei trebru 150 meter sør for der Sundkilen bru står. Sjå bilde nedanfor.



**Sundkilen bru med Kviteseid bru i bakgrunnen. Under tv Sundkilen bru.**

Denne bru-artikkelen er delvis basert på bøkene "Telemarkskanalen og livet rundt" som undertegna utga i 2009 og "Nomeboka" utgitt i 2001.



# Kongen av Siam på besøk for 110 år siden

Tekst ved Brevik Historielag

**Bratsberg Blad 25.07.07:**

Kongen av Siam's før omtalte reise er nå definitivt fastsatt.

Kongen og hans følge i alt 15 personer kommer hit ombord på lystyachten "Albion" mandag kl. 08.30 morges.

Ekstratoget som skal føre dem til Skien vil da stå på bryggesporet og straks etter ankomst gå til Skien.



## MS Albion som kom med Kongen av Siam

I 4 landauere kjører de så til Telemarksbryggen hvorfra "Victoria" går ekstratur til Notodden. Herfra fortsettes til Tinnoset, Vestfjorddalen og Rjukan. Tilbaketuren skjer ad samme vei.

Kongen og hans følge kommer hit med ekstratog torsdag ved 7-tiden om aftenen.

**Bratsberg Blad 27.07.07:**

Kongen av Siam's

fulle navn er "Pyramindr Maha Chulalongkorn" Han navn er egentlig kulalankaram, hvilket er sanskrift og betyr "Familiens pryd". Han er født i 1863 og har regjert i 29 år, idet han i en alder av 15 år besteg Siam's trone. Hans rike strekker seg over et territorium af størrelse som Storbritannia og Irland tilsammen og dets innbyggerantall er ca. 7 millioner.

Kongens regjering har betegnet en stadig fremgang i Siam. Slaveriet er blitt opphevet.

Skoler er opprettet, også for fattige folks barn, og skattene har gått betydelig ned.

Landet har fått jernbaner og sporveier og den europeiske kultur som i kongen har en varm beundrer, har på mange måter gjort seg gjeldende i dette fjerne østens rike.

Kong Chulalongkorn er sterkt påvirket av engelsk ånd og tankesett. Han taler språket fortreffelig og er vel bevandret i engelsk litteratur. Han er livlig interessert i alskens fremskritt og vil sikkert på sin europatur få mange impulser, der vil bli omsatt til arbeide for Siam's fremgang.

Kongen av Siam ankommer som før meddelt hertil mandag morgen ombord på lystyachten "Albion". Hans følge består av 16 personer, heriblant hans 2 sønner og den danske admiral Richelieu. Kongen reiser privat og incognito og har visstnok overalt frabedt seg offisiell mottagelse, men derimot vil intet være til hinder for alminnelig flagging mandag morgen. Der vil bli flagget fra kommunale og offentlige bygninger.

Kongen skal reise herfra til Skien ved 8 tiden om morgenen med vestbanernes

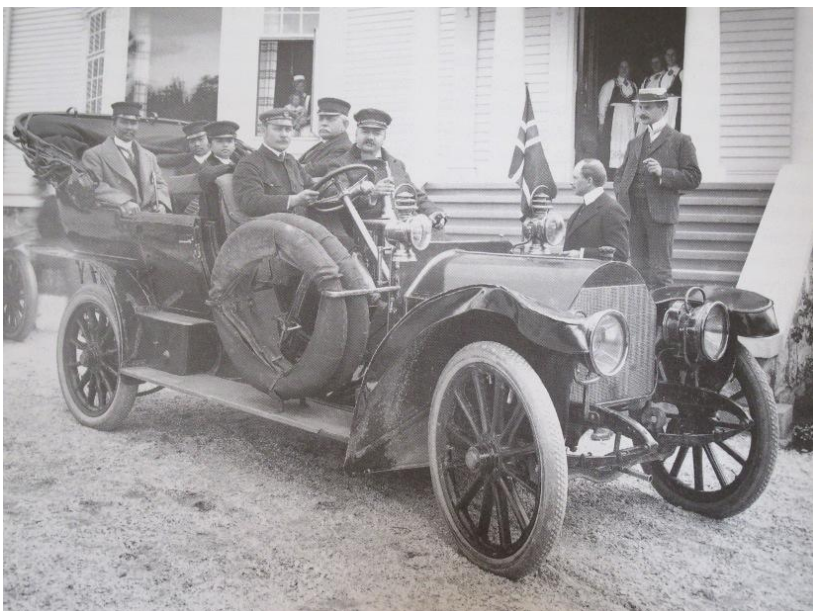


**Kong Chulalongkorn**

kongevogn, der antagelig kommer hit søndag aften.

Norsk skipsfart har en god del interesse-hensyn i Siam, og en flerhet av våre landsmenn har ansettelse i den siamesiske stats tjeneste. Dette er forbindelser som både en og annen nok

kunne ønsket utdypet og forskjæret. Det er derfor ikke bare et utslag av norsk gjestfrihet når vi nordmenn oppriktig ønsker at de sjeldne eksotiske gjester må føle seg vel hos oss og ta med seg hjem et godt og fordelaktig inntrykk av vårt land og folk. Dette skal også være tilfellet idet kongen skal være henrykt over Norges natur og har uttalt at oppholdet i Norge hadde vært det beste av hele europareisen.



**Bilen med kongelig reisefølge, Notodden 1907  
Bratsberg Blad 01.08.07:**

Kongen av Siam

med følge ankom hotel Rjukan kl. 1830 tirsdag aften i øsende regnvær. Hotellet var vakkert dekorert med flagg og grønt og en æresport var reist. Kongesalutt – 21 skudd hilste kongen velkommen ved ankomsten. I går formiddag besås Rjukanfossen. Man hadde åpnet Mjøsvannsdammen for at fossen skulle vise seg i sin storslagne velde. Alle uttalte sin beundring for det imponerende vannfall.

I ettermiddag kl. 18.35 kommer kongen med følge tilbake hertil med et ekstratog. Den nye brygge ved stenbruddet er nå tilbygget en plattform der er dekorert med et siamesisk og norsk flagg samt grønt. Ved avreisen vil der bli salutert fra Strømtangsåsen.

Vår by har stor inntekt av dette kongebesøk. idet kongen og hans følge hittil har nedlagt over 3.000,- kroner her i byen.

---

**Skienbladet "Fremskritt"** skriver følgende, der også passer godt her:

En konge reiste en dag gjennom vår by. Store menneskemasser var i den anledning på benene. Konge satt nesten hele tiden med hatten i hånden og nikket vennlig til alle kanter. Men ytterst få av tilskuerne var det som løftet på hatten til gjengjeld. Det syntes som folkene i byen fattes de mest elementære begreber om høflighet og dannet opptreden. Kongen måtte med forbauselse se på de underlige mennesker.

Bratsberg Blad 03.08.07:

Kongen av Siam

Hans utreise

Ordfører Eriksen dekorert

Kong Chulalongkorn av Siam og hans følge – prinsene Paribatro og Urobonze, kongens bror Sammot, Første kammerherre Phyra Buons, andre kammerherre Phra Nae Schimerschis, oberst Momnarudr Nai Luang Reddhi, kongens gjest under norgesreisen

admiral Richelieu og den siamesiske legasjonssekretær i Berlin Albers, doktor Phistl, samt direktør Eyde og generalkonsul Lorentzen – ankom tirsdag kl. 18.35 hertil med ekstratog fra Skien. Med toget medfulgte dessuten driftsbestyrer Walter, seksjonsingeniør Horn, verkstedmester Rennemo og banemester Ødegaard.

Kongen fikk en særdeles smukk mottagelse. En mengde mennesker fra byen med omegn og fjordens byer stod i tette rekker langs veien fra jernbane-stasjonen og ned til bryggen. Flagg var heist overalt og da kongen kom ut av jernbanestasjonen og steg inn i vognen hilsetes han med kraftige hurrarop av menneskemassen. Under kjøreturen ned til bryggen tilkastes kongen og prinsene blomster. Mengden hilse ærbødig og kongen satt nesten hele tiden med hatten i hånden og hilste vennlig til alle kanter. Ved Englandsbryggen var der reist en flaggport med norske flagg og ved foten av bryggen utbygget en plattform, der var pyntet med siamesiske flagg samt grønt. Bryggen var dekket med tepper. I det kongen med følge steg ombord i "Albion"s motorbåt utbrakte ordføreren. telegrafbestyrer Eriksen, et "Leve Kongen av



Siam”, der etterfulgtes av 3 kraftige hurrarop såvel fra land som fra de tallrike båter der lå utenfor bryggen. Kongen mottok hilsene og smilende denne hyllest. Medens motorbåten sakte seg ut fra bryggen ble det saluttert med 21



**Statue av Kong Chulalongkorn i Brevik**  
 skudd først fra Brevik og dernest fra Stathelle. Salutten fra Stathelle bekostedes av et par privatmenn, der fant ut der også fra Stathelles side burde gjøres noget for at kongens avskjed med Norge skulle bli så vakker som mulig. Kongen hilste hele tiden livlig, hvilket mengden besvarede med nye hurrarop. Fotografiapparater var i flittig virksomhet ombord på motorbåten. Kong sås at ta flere bilder. Etter 2-3 minutters forløp manøvrerede motorbåten seg ut av båtvrimselsen og satte kursen mot yachten. En av kongens reisefølge fortalt oss, at kongen like overfor sine omgivelser uttalte sin store glede og tilfredshet med den viste oppmerksomhet fra kommunens og publikums side. At kongen satte pris på det smukke arrangement viser best den ting at han straks etter å ha kommet ombord i yachten tildelte vår

bys ordfører Kroneordenens 2. kl. Ordenen ble ordfører overrakt av kongens sekretær, der var ledsaget av admiral Richelieu og direktør Eyde. Dette er en sjelden utmerkelse, idet kongen ikke har utdelt mere enn 6-7 ordener på sin reise her i landet, deriblant til Trondhjems og Bergens politimestere, direktør Eyde og driftsbestyrer Walther.

Klokken halv ni lettede ”Albion” anker og stod sakte ut av fjorden med det siamesiske kongelig flagg på toppen. Den var omsvermet av småbåter og motorbåter langt nedover, ombord på disse og fra land viftedes der med hatter og lommetørklær, hvilket ivrig ble besvart ombord på yachten.

Yachten gikk herfra til Kiel. Derfra reiser kongen med følge gjennom Tyskland til Sveits og så til Italia hvor de atter går ombord i ”Albion” som fører dem til London hvor Europareisen slutter. I siste halvdel av oktober skal kongen atter være hjemme i Siam.

--

Med et kongelige ekstratog som ved 8 tiden returnerte til Drammen fulgte foruten jernbanens høyere funksjonærer også direktør Eyde og den siamesiske generalkonsul i Kristiania, Lorentzen. På vår forespørsel uttalte en av herrene at kongen tross det uheldige været hadde vært i meget godt humør under sitt besøk i Telemarken. Særlig hadde han vært begeistret for Rjukanfossen og anleggene ved Notodden og Svelgfoss. Arrangementet i Brevik hadde han rost meget, han var stolt over den umiddelbare ærebevisning som den lille by hadde vist ham.

Kongen hadde reist billig her i landet i sammenligning med andre land. De egentlige reiseutgifter – når unntas yachten. som han betaler 90.000,- kroner i månedlig leie og som eies av en engelsk rikmann og har noe over ?? manns besetning – hadde utgjort?? kr. 13.000,- men derimot hadde kongen brukt 25.000,. kroner til forskjellige innkjøp her i landet. Dessuten hadde kongen gitt bort ikke så få penger til fattige og blomsteroverbringere. En blind mann som kongen tilfeldigvis fikk øye på ved Notodden fikk 30 kroner, og Elise Jacobsen, Steinholmen fikk 10 kroner som takk for en blomsterbukett hun overrakte en av prinsene, da han kom ut fra jernbanestasjonen.

## Bedrifter som er medlemmer av Telemarkkanalens Venner

Color Line	Bø Hotell	Cappelen Holding AS
Holla Historielag	Lille Ulefoss AS	Johre Revisjon
Dalen Næringsssamskipnad	Kviteseid kommune	Sør-Norsk Boring AS
Nome Investeringsselskap AS	Nome kommune	Norsjø Ferieland
Norsjø Hotell	Hotell Dag Bondeheim AS	Morgedal Hotell
Rett Profilering AS	Telemarksbåtene	Villa Bergland AS
Visit 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
Midt-Telemark Næringsutvikling	Holla Skateboardklubb	Grenland Havn IKS

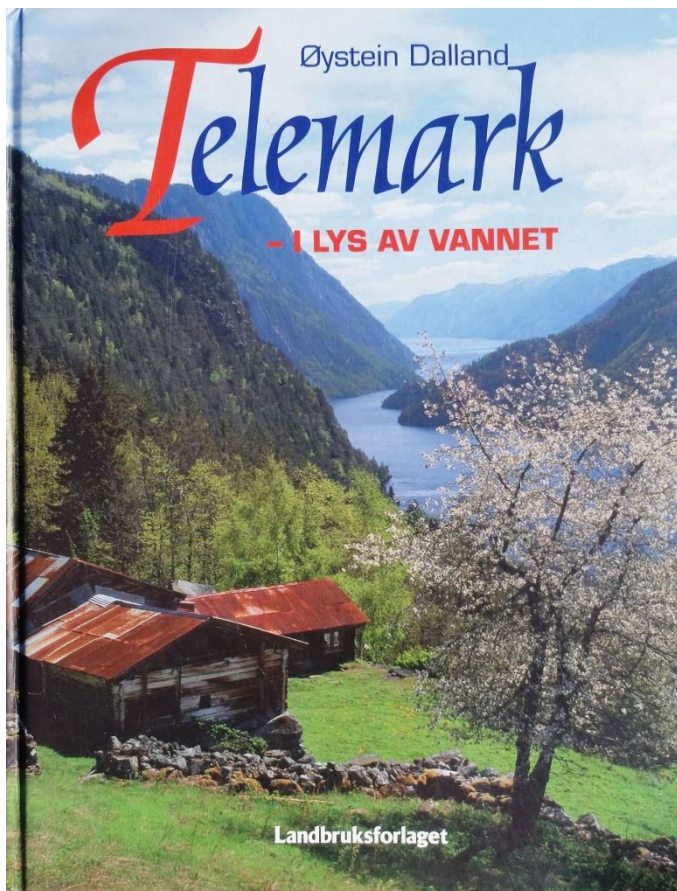
## Trafikk med Kanalbåtene fra 2011 til 2016

I 2011 var det 150 års jubileum for Norsjø-Skien kanalen, og i 2012 var det Telemarkskanalen minutt for minutt i NRK. En gledelig økning på antall passasjerer både i rutetrafikk og med charter i 2016. Flommen i 2015 var en negativ faktor for kanaltrafikken da.

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
2016	18 703	4 731	23 434

År	Antall fritidsbåter	
	Skien sluse	Ulefoss sluse
2011	595	206
2012	590	231
2013	609	265
2014	565	240
2015	434	191
2016	499	241

## Bok om bl.a. Telemarkskanalen



## Kanalprisene

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"

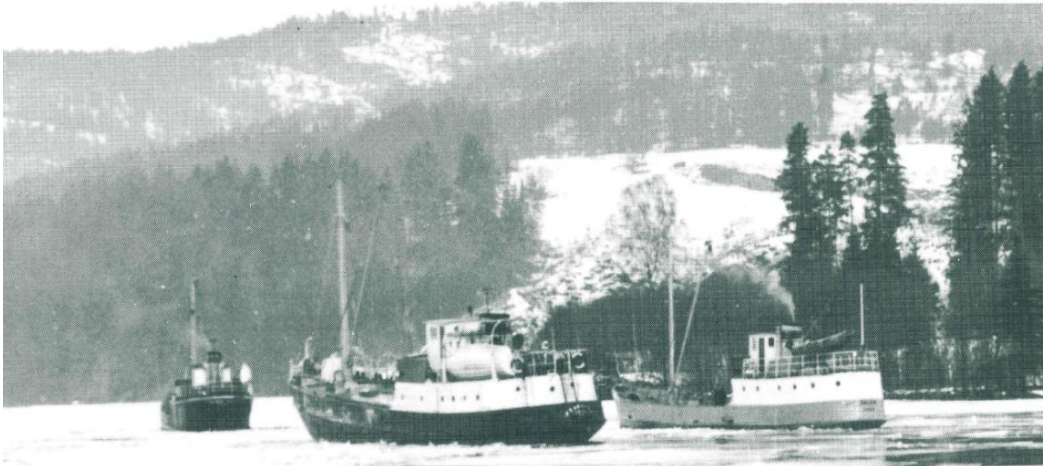
## Då kulda kunne bite

Av Jørund Ruud

Det var ein av desse vinterkvite, kolmørke – nesten – ettermiddagane i advent. Himmelen såg svart ut mellom dei myriader av stjerner som tindra gjennom verdsromet. Over Hommesnip og vidare mot nord og aust dansa gløddande himmelspjot, mest som grønne, lysande logar, men gule og raude innimellom. Nordljuset trylla med ljøs, fargar, rørsler. Det var kaldt. Gjennom mange tiår var vintrane så stabilt kalde og isane så tjukke, at konsekvensane var lagt inn i rutetabellane åt Telemarksbåtane. Frå månadsskiftet november – desember slutta båtane å gå inn Sundkilen til

Kviteseid brygge, og la alle anløp til Spjotsodd brygge. Rett og slett av di det stort sett var uråd å bryte isen inn fjord-armen fort nok. Isen var til stor plage kvar vinter. Damskipsselskapet hadde spesiell isbrytar, «Vrangfos» som også gjekk som lasteskip. Det var ikkje uvanleg at «Vrangfos» gjekk føre gjennom isen, medan ein annan båt, ofte «Victoria» eller «Telemarken» sette baugen i akterenden på isbrytaren og skauv på for å gi endå meir maskinkraft til brytinga av råk. I dei verste høva vart i tillegg mannskapet sett ut på isen med økser i nevene, for å hogge is og dermed svekke isen så mykje dei rakk, før

baugen på «Vrangfos» kom og tok tak. Ei langt frå ufarleg arbeid. Isane forsinka sjølvstøtt båttrafikken med mange timar på kvar opp- og nedtur. Eg har ikkje eigne minne om at nokon båt måtte gi opp, men eg kan hugse at båten kom fram til Dalen ei natt i 3-tida, medan han skulle vore framme på svært tidleg kveld, ved 18/19-tida eller så. Altså ei forsinking pga is på



**Fast i isen:** Isbryteren «Vrangfoss» (nærmest) har fått melding om at to skip, «Dalen» og «Dyre Vaa» (foran), er blitt sittende fast i isen i kanalen nedenfor Eidsfoss. Først må «Dalen» hjelpes løs, og deretter drar «Vrangfoss» fram foran «Dyre Vaa» for å bryte opp råk vidare.

7-8 timar på turen Skien – Dalen. Dette var ein slik kveld. Far Rudolf var dampskipsekspeditor i Kviteseid, og hadde ansvaret for å møte båten også ved anløp Spjotsodd. Trossene skulle takast mot og løysast. Passasjerar skulle «møtast» - om der var nokon. Last skulle i land og om bord. Alt gods skulle i hus under tak, dersom det var for mykje til å få med i den gamle lastebilen attende til Kviteseidbyen og pakkbuene der. I dag måtte det vera mykje is, for det varde og det rakk utan at korkje bil eller far kom att. Gutongen vart lei av å vente, knytte skjerfet kring munnen, drog ned topplua og la i veg frå sentrum i retning Spjotsodd. Skulle hjelpe til, møte båten, møte pappa. Det er langt for stutte bein. Ut gjennom Haukomgrendi, passerte Midtsund-gardane og

Myrann-kullen, forbi Kvitsund, Utsond-Haugan og Smelands-sagi, rake strekkingen til Sundet, over Sundebrui, til venstre ved Neset og langs Sorgenfri, til brygga endeleg var å skimte i vintermørke kveldinga. Nasen og fingrane var det ikkje liv eller varme att i, øyro verke innafør lua og kjakane var kjensleause. Ingen båt var å sjå. Men båten var å høyre. Langt utanfor

Bukkøy dundra det i is mot stål, gnissa det i stål mot is. Båten måtte bryte ny råk, for det hadde frose mykje til etter båten som hadde gått frå Dalen mot Skien same morgonen. Båten måtte bryte is, me måtte vente. Venterom? Ingen visste om noko slikt. Men borte i sandtaket var der eit

lite ljøs, frå ei arbeidsbrakke. Der heldt ein eldre far og ein vaksen son på å taka ut sand til ymse formål. Det var gjestmilde folk, så me vart bedne inn til varmen. Eit ørlite rom, ein buldrande omn, ei gåve til frosen skrott. Denne særeigne atmosfæren av lite rom, ovnsrøyk, ein sveip av olje og arbeidsklede og kokt kaffi, samt velsigna varme, er eit minne som er levande mykje meir enn 50 år seinare. Så kom båten, lossing og lasting gjekk greit, me kravla inn i ein iskald lastebil og tøffa mot Kviteseid og heime, medan båten brøytt seg vidare gjennom isane over Bandak og inn til Dalen. Det var nok natta då han kom dit. Og det kjendest som natta då vi kom heim. Det var lett å sovne under varm dyne etter slik ein kveld.

## Slusegløtt for 25 år siden

Som fast spalte har vi med stoff fra "Slusegløtt" for 25 år siden. Året vi har med her er 1991. Da kom det ut to utgaver av Slusegløtt. Ett årsmøte-eksemplar på 5 sider og et bland seinere med 13 sider trykt i svart-hvitt. I dette året forberedte en seg på jubileet i 1992 og Muddern var i fokus.

### Demonstrasjon av «MUDDERN» under åpningen av kanaljubileet lørdag 23. mai

#### Informasjon om det dampdrevne mudderapparatet

Telemarkkanalenes Venner startet i 1984 arbeidet med å restaurere en gammel dampdrevet muddermaskin som har vært benyttet i Telemarkskanalene helt siden 1891 og fram til begynnelsen av 1960-tallet.

Dette er den eneste gjenværende dampmaskin fra Kanalens historie, samtidig som det er den eneste dampmaskin av sitt slag her i landet. Maskinen ble først brukt under anleggsarbeidene av Bandakkkanalen, i perioden 1887 - 92. I denne tiden ble maskinen benyttet til å heise store steinblokker på plass i forbindelse med plastrings-arbeidet i slusekammere og kanaler.

Etter at Bandakkkanalen stod ferdig i 1892, ble maskinen montert på trelekter, og fungerte siden som mudringsmaskin for mudring av skipsleden i kanalene. Vi vet med sikkerhet at maskinen ble brukt til mudringsarbeid så langt ut som i Herre-elva. Mudderapparatet ble brukt fram til ca. 1960. Den ble så plassert på Løveid, ovenfor Skotfoss sluser.

#### Dampmaskin

Vi kan med stor sannsynlighet gå ut fra at maskinen er produsert hos Priestman Brothers Ltd., Hull, England. Den ble trolig bygget en god del år før arbeidene i kanalen tok til. Vi har grunn til å tro at den ble bygget på 1870 tallet. Det har vært vanskelig å finne kvalifiserte personer som kunne

bar. Vi må kjøre den på ca. 4 bar, pga. reduksjon i platetykkelsen som skyldes korrosjon. Maskinen består av en grabb med fast bom og 360 gr. svingvinkel med kjettingspill.

#### Trelekteren

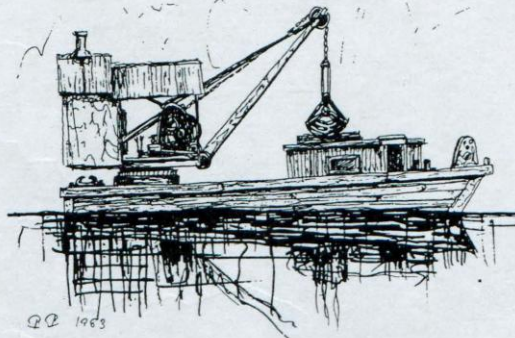
Restaurering av trelekteren ble det største økonomiske løftet for oss. All utvendig hud over

fra offentlige instanser har vi nå kommet i mål. Lekteren har blitt et vakkert syn. Dette kan vi takke KSV for, som har bidratt med entusiasme og håndverk av beste klasse. Alt er kopiert etter beste evne. Treverket er innsatt med 150 liter linolje.

Lekteren er 13,5 m lang og 6 m bred. Den har dyptgående på 0,9 m med flat bunn. Innvendig «reisverk» består av 8 x 8" stående og liggende bjelker med håndsmidde festebeslag.

På dekket står et wirespill med hånd sveiv. For fortøyning finnes det to solide trepullerter, to jernpullerter samt fire håndsmidde halegatt. For innvendig inspeksjon finnes to «luker» med jernlokk. Den originale dekksmonterte lensepumpa var dessverre defekt, men vi har fått tak i en annen tilsvarende pumpe som må restaureres før montasje på lekteren.

Totalkostnadene for restaurering av dampmaskin og lekter har pr. mai 1992 kommet på omkring Kr. 450.000,-.



påta seg restaureringen av dampmaskinen. Det er Brødrene Sørensen A.S. som har utført dette restaureringsarbeidet. Arbeidene ble fullført vinteren 1991/92. Maskina ble montert på den restaurerte lekteren i november 1991.

Gjenstående arbeider er å lage hus/tak over kjelen

Det norske Veritas og Kjelkontrollen har vært behjelpelige med målinger og inspeksjon av de sikkerhetsmessige detaljer. Arbeidstrykket for kjelen var opprinnelig 6

vannlinja er skiftet ut. Innvendige spant og rammeverk samt beslag er i store trekk beholdt. Arbeidet har pågått i perioder avhengig av finansiering, og ble fullført hos Knardalstrand Slip & Verft A/S (KSV), i Porsgrunn sommeren 1991. Arbeidet med restaurering startet i september -88.

Etterhvert som riving av det råtne treverket gikk framover, ble det avdekket mer råde enn beregnet. Derfor ble kostnadene atskillig større enn vi hadde regnet med. Ved hjelp av enkeltstående bidrag

# KANALJUBILEET!

Det stunder mot jubileet i 1992 og Kanalselskapet som er den formelle jubileumskomiteen, har så smått satt i gang med forskjellige tiltak, bl.a. utlyst en konkurranse om utforming av en ny logo.

Prosjektgruppa som er idemakerne for jubileumskomiteen har minst et møte pr. mnd. og skal være ferdige med sitt første utkast i mai måned. Dette er en viktig beslutning og er det program man skal arbeide mot til jubileumsåret. Har du ideer så er det bare å ta kontakt med Vibeke Mohr på kanalkontoret.

Dette nr. av "Slusegløtt" er stort sett viet årsmeldingen som styret har valgt å sende ut på denne måten i år. Etter årsmøtet har styret lagt opp til "Åpent" møte med anledning til utenforstående å komme på arrangementet med Knut Buen som skal underholde med temaet "Slåttevandring langs kanalen", noe som vi håper faller i smak for medlemmene og andre interesserte.

I dette nr. av "Slusegløtt" er det lagt ved årets ruteplan for båtene på Telemarkskanalene, i denne finner man rutetider og priser for M/S "Victoria" og M/S "Ringnes". Men hvor er det blitt av M/S "Telemarken"? Rederiet "Telemarksbåtene" ønsker i 1991 å markedsføre M/S "Telemarken" etter eget opplegg, og er dermed ikke å finne i denne ruteplan.

For en utenforstående kan dette virke forundlig med tanke på hva markedsføring koster og målsetting med å trekke flest mulige passasjerer til kanalene, ikke minst med tanke på kanaljubileet i 1992.



## TELEMARKKANALENES VENNER

Hvem sitter i styrer og komiteer?

STYRET  
Vidar Edvardsen, formann ..... (03) 53 64 35  
Finn Skaardal ..... (03) 52 50 59  
Gerhard Hedlund ..... (03) 94 43 22  
Reidun Brauti ..... (03) 94 74 71  
Gisle Kavli ..... (03) 94 54 81

Telefon:

VARAMENN  
Reidar Jenssen ..... (03) 52 12 56  
Kjell P. Haugene ..... (03) 99 97 48

KASSERER/SEKRETÆR  
Marie Bergsli ..... (03) 52 30 65

MARKEDSFØRINGSKOMITEEN  
Gerhard Hedlund ..... (03) 94 43 22

TEKNISK KOMITE  
Tore Kvaale ..... (03) 94 10 62

VERNEKOMITEEN  
Jahn Jahnsen ..... (03) 56 73 90

HISTORIEKOMITEEN  
Halvor Landsverk ..... (03) 52 08 97

I REDAKSJONEN  
Per Svein Bratsberg ..... (03) 52 31 57

Foreningens adresse:  
**Telemarkkanalenes Venner**  
Postboks 372 - 3701 SKIEN  
Bankgiro : 8150.27.15305  
Postgiro: 0807 2100949

Forsidebilde: "Victoria" i Vrangfoss, skal vi tippe på at alle mannfolka skal på jakt?  
Foto utlånt av fylkesmuseet.



# Nytt lys på brynestein-historien

Av Frida Sviland



**Foto: Gunnar Sanden**

Brynestein fra Eidsborg blei frakta ut i verden alt på 700-tallet, og blir regna som Norges første eksportartikkel. Dette var lenge før slusene blei bygd. Ferden gikk på vann eller is, og over land for å komme forbi fosser og stryk på ferden til havet ved Gråten i Skien. Da Bandak-Norsjøkanalen kom i 1892 blei det mye enklere transport på den nye sammenhengende vannveien.

Den siste boka om brynesteinshistorien kom i 1992. Siden er det kommet ny kunnskap og ikke minst ny teknologi som kan si mer om hvor brynesteinen tok veien. Det er spennende funn både i USA og Russland.

Nå vil Vest-Telemark museum oppdatere brynesteinshistorien. Sammen med Regionalparken har museet invitert lokale historielag til å bidra med å kartfeste transporten og leite fram lokale historier om

transport og bruk av brynesteinen. Avsparket gikk i lokalene til Holla historielag i mars. Det var en interessert forsamling på 19 personer som ga klar tilbakemelding om at dette ville de være med på. Til høsten blir det brynsteinsseminar for fagfolk, historielag og andre interesserte på museet i Eidsborg. På sikt kan det bli både ny bok og en animasjon.



**Kvitbergknapp som veks i brynestein. Foto: Frå Vest-Telemark Boki av Gunnar Sanden**

Dersom du har noe å bidra med, ta gjerne kontakt med ditt lokale historielag eller direkte med Dag Rorgemoen ved [www.vest-telemark.museum.no](http://www.vest-telemark.museum.no)



# Velkommen som medlem.

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

Det første kanalanlegget mellom Norsjø og Skien kom i 1861. Vannveien ble enklere, raskere og billigere. Det ble 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 ble betegnet som det "åttende underverk" i Europa.

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

## 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](mailto:kanalvenn@gmail.com), ring telefon 907 28 722 eller send kontingenten som er kr. 150 til vår konto 2650.11.45725.

## Vers ved Vannvegen

**Vers ved vannvegen har satt opp dikt langs Telemarkskanalen fra Dalen til Skien og fra Notodden og nedover i 6 kommuner. Dette diktet står på Hjuksevelta.**

### Grenser

Når eg tenkjer på grenser  
tenkjer er på slitne lekkjer  
På mor i døra  
og unggutens verjelause rygg  
På den hårfine spindelveven  
og knivseggen  
På ingenmannsland  
og vandring i kornmo  
På støvletråkk i blåklokkeeng  
og på aude vidder  
som bare ein gong let seg innta  
På auge som fer over ein  
som varm sol  
og sidan er stål  
- for det er tynne vegger mellom  
oss

Men aller mest tenkjer eg  
på kjensleslitet  
som ligg avleira i mannskroppen  
Når eg ser kollane i lendet her  
kjenner eg vemod

Liv Holtskog