

SLUSE



GLØTT

MEDLEMSBLAD FOR
TELEMARKKANALENS VENNER

NR.1 - 2018
34. ÅRGANG

Alle fyrlyktene er på plass. Et viktig prosjekt for Telemarkkanalens Venner

Årsmøte torsdag 5.4. kl. 18 på Spiseriet,
Øvre Verket, Ulefoss, se side 2



Muddern - ei spesiell maskin i Norge og et viktig prosjekt for Telemarkkanalens Venner.





TELEMARKKANALENS VENNER

STYRET 2017	Telefon
Christin Normann, leder	909 43 610
Bjørn Andersson	905 69 438
Frida Sviland	414 53 607
Helge Øverbø	907 28 722
Ragnar Nilsen	
Vara: Tor Kjetil Gardåsen	
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.

Forsidebilder:

Øverst: Haugholt-hammeren lykt er plassert på det gamle betongfundamentet. Foto: Helge Øverbø

Nederst: Muddern plassert i Sluseparken i Lunde. Nå venter et overbygg over dette historiske mudringsapparatet

Redaktør og grafisk produksjon:
Gunnar Sanden

Trykk: Superlativ, Ulefoss

Årsmøte

Det innkalles til årsmøte
i Telemarkkanalens Venner
torsdag 5.april 2018

Vi møtes **kl. 18.00**
i Spiseriet på Øvre Verket,
Ulefoss (notér dette)

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 2017 bli utdelt.

Kl. 19 etter årsmøtet blir det foredrag av
Direktør Dag Rorgemoen, Vest-Telemark
museum. Tittel:

Brynestein fra Eidsborg – Norges eldste og
lengstlevende eksportindustri

Foredraget er i samarbeid med Nome
Rotary, Holla Historielag og Øvre Verkets
Venner. Foredraget er åpent for alle.

Inngang foredrag: Gratis for
årsmøtedeltakere. 50 kr. for andre

Dagsorden Årsmøtet:

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

Servering av pizza mm.

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



Gamle bilder viser en overdådig hage rundt slusemesterboligen med 1800-tallets store bestand av grønne vekster, snirklete stier og dekorelementer. Med utgangspunkt i bilder og spor i terrenget ønsker Telemarkkanalens Venner å gjenskape huset og hagen slik de har vært.

Slusemesterboligen ved Løveid 1907.

Foto: Telemark Museums bildesamling.

Kan slusemesterboligen på Løveid tilbakeføres til fordums prakt?

Av Tor Kjetil Gardåsen

Kan slusemesterboligen på Løveid tilbakeføres til slik den en gang var? Dette spørsmålet er reist av Telemarkkanalens Venner og er utgangspunktet for et prosjekt hvor en forsøker å se om det er mulig å få dette til.

Norsjø- Skien kanalen er den eldste av de to telemarkskanalene. Den ble anlagt i 1850-årene

og offisielt åpnet i 1861. Slusemesterboligen ved Løveid med hage sto ferdig på samme tid. Huset er oppført i tidlig sveitserstil hvor senempiren ennå henger igjen. Den har også innslag av neostilen nygotikk. Bygningen er blant de første sveitserstilbygg i distriktet. Slusemesterboligen er i dag telemarkskanalens mest monumentale bygning.



Prosjektet går ut på å tilbakeføre fasadene på slusemesterboligen og hagen rundt til opprinnelig tilstand fra ca. 1860. Det er usikkert om slusemesterboligen er tegnet av arkitekt eller ingeniør, men det skal eksistere bygningstegninger. Imidlertid er så mange opprinnelige bygningsspor bevart i veggene at fasadene uten store problemer vil kunne la seg gjenskape, slik bygningen fremstår på dette bildet, som er tatt da Løveidkanalen var forholdsvis ny.

Foto: Telemark Museums bildesamling.

Isolerglassvinduer og bygningsrådanke

Slusemesterboligen ved Løveid har mye opprinnelig i behold, men har gjennom årene også blitt endret ved moderniseringer. Noen av endringene ser ut til å være utført på 1950-tallet, men på 1980-tallet begynte kanalen å sette inn isolerglassvinduer med hele ruter i bygget, det som på folkemunne gikk under navnet "husmordvinduer", selv om ikke alle slike vinduer var av fabrikatet Husmordvinduet. Fylkeskonservatoren ble varslet om hva som var i ferd med å skje og kontaktet Skien kommune. Arbeidene var ikke byggemeldt, så kommunen stoppet arbeidene og forlangte byggemelding. Kanalens innsendte byggemelding fikk avslag i bygningrådet, men kanalen slo seg ikke til ro med det og anket vedtaket til fylkesmannen, som ga kanalen medhold. Arbeidene med innsetting av de

moderne vinduene kunne derved fullføres. Anken måtte gå til Fylkesmannen i Buskerud, ettersom Fylkesmannen i Telemark var inhabil i saken.

I dag er det likevel så mange spor igjen i fasaden at det er fullt mulig å rekonstruere denne tilbake til slik den var i 1861. Rekonstruksjon av fasadene vil bestå i å lage nye vinduer som kopier av de opprinnelige. Det må tas utgangspunkt i gjenstående fasadedetaljer og tilsvarende vinduer andre steder. Pga. endringer av vindusåpninger o.a. må panelet på deler av fasaden erstattes med panel tilsvarende opprinnelig. En av de originale dørene finnes. Det må vurderes om den kan innpasses i bygget. Fasaden vil bli malt opp i opprinnelige eller tidligere farger.

Arbeidene er i første rekke utvendige fasadearbeider. Innvendige arbeider inngår ikke i prosjektet.

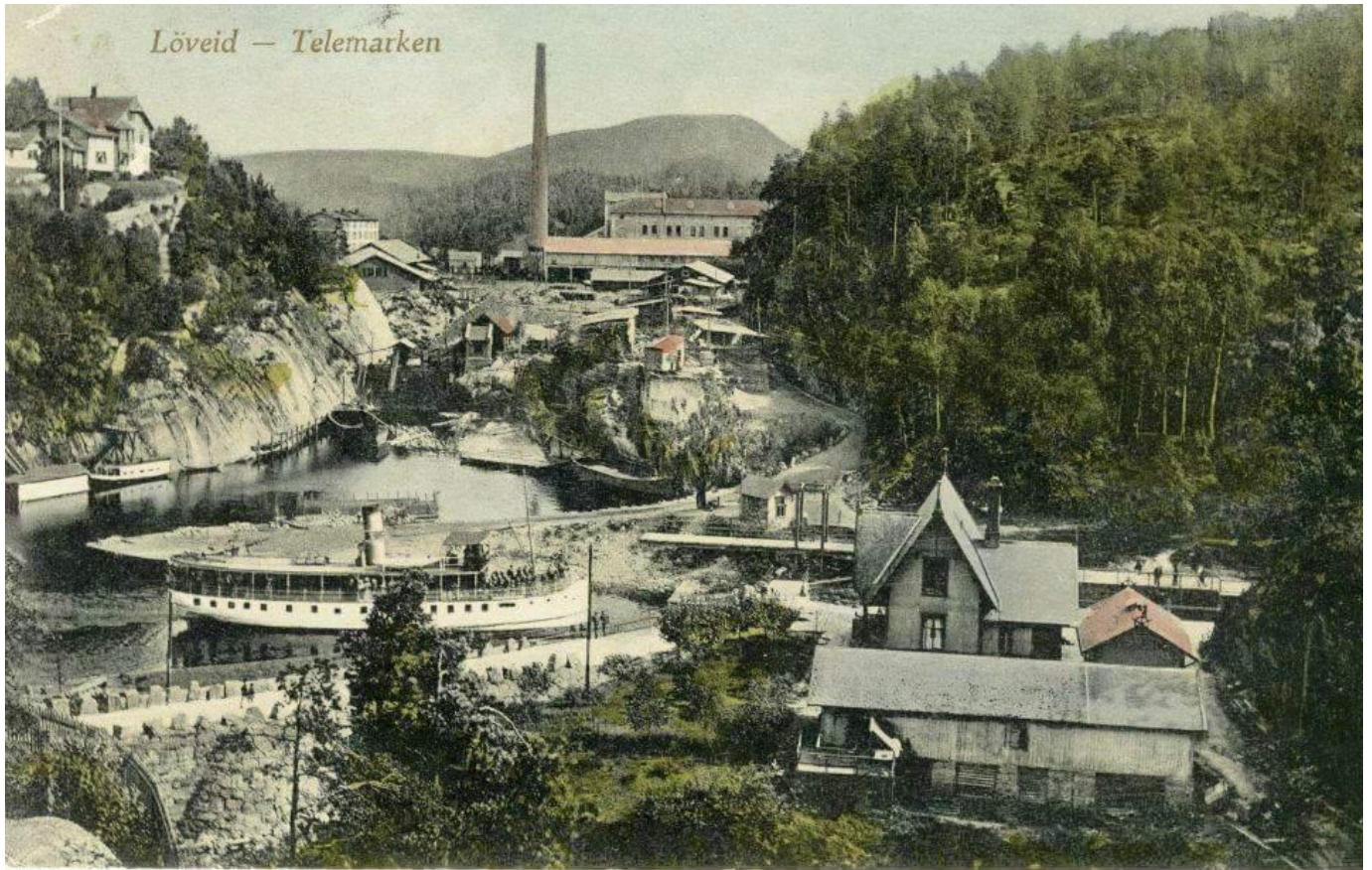


Slusemesterboligen i 2017.

Foto: Tor Kjetil Gardåsen.

Rekonstruksjon av hagen og parken

Prosjektets andre formål er å tilbakeføre hagen rundt slusemesterboligen til en opprinnelig eller tidligere tilstand. Rundt alle sluseanleggene ble det anlagt parker. Ved Løveid kan en fortsatt se veier, stier og store trær. Gamle fotografier viser hagen som en overdådig 1800-tallshage med store grønne vekster, slik hagemoten var i andre halvdel av 1800-tallet. En tilbakeføring av hagen



Et gammelt tidsbilde fra Løveid.

og parken vil kunne gi området rundt kanalen og slusevokterboligen et mer tidsriktig uttrykk og vil skape en attraksjon med stor opplevelsesverdi. Det er innhentet pris på utarbeidelse av plan for hagen fra Feste

landskapsarkitekter.

Tilbakeføring av slusemesterboligen og parken vil være en del av prosjektet Løveid slusepark, som ble igangsatt 2017 som et toårig prosjekt. Telemarkkanalens Venner søker ulike stiftelser om midler til prosjektet, som har en kostnadsramme på ca. 1,5 million.



Svendsengarden i Ørsta, et lignende hus i tidlig sveitserstil. Etter restaurering har huset blitt en perle i Ørsta sentrum. Omtrent som dette kan også slusemesterboligen bli.

Alle fyrlyktene på Telemarkskanalen er nå tilbakeført

Av Helge Øverbø



inn bekymringsmelding til politiet om at noen var i nød og blinket for å tilkalle hjelp. Dette til tross for at vi denne gang hadde underrettet politiet men dette hadde ikke nådd fram til den lokale patruljen.

Det gjenstår nå å ferdigstille følgende lykter med lys; Tjonodden lykt, Haugholthammeren lykt og Digernes lykt. Det endelige arbeidet for lyssetting med solcelle-

Haugholt-hammeren lykt er satt på plass og solcellepanel er montert

Telemarkkanalens venner har høsten 2017 fått på plass de tre siste lyktene som manglet. Ved hjelp av innleid båt med stor kran, fra Espen Saastad, ble lyktene vi fikk av Kystverket heist opp på de gamle fundamentene. Lyktene fra Kystverket er helt identiske med de som har stått der tidligere og passet perfekt.

Lyktene som ble satt på plass var godt fordelt over hele Kanalen, det var Romnesodden lykt utenfor Ulefoss, Haugholt-Hammeren lykt på Heddalsvannet og Digernes lykt på Bandak.

Det var dessverre bare Romnesodden lykt vi fikk ferdigstilt med lys i høst, dette skapte igjen litt oppmerksomhet og avisomtale da det ble ringt

drift er planlagt våren 2018.



Romnes lykt, her kan avtrykket fra den gamle lykten tydelig sees når mosen er skrapet av
Foto: Helge Øverbø

Telemarkkanalens venner er fremdeles på jakt etter historie rundt fyrlyktene, som når de ble montert og bakgrunnen for dette. Vi ønsker å vite hvorfor og når enkelte lykter ble fjernet.

Ta gjerne kontakt med oss på e-post: kanalvenn@gmail.com.

Kommentarer fra Styret:

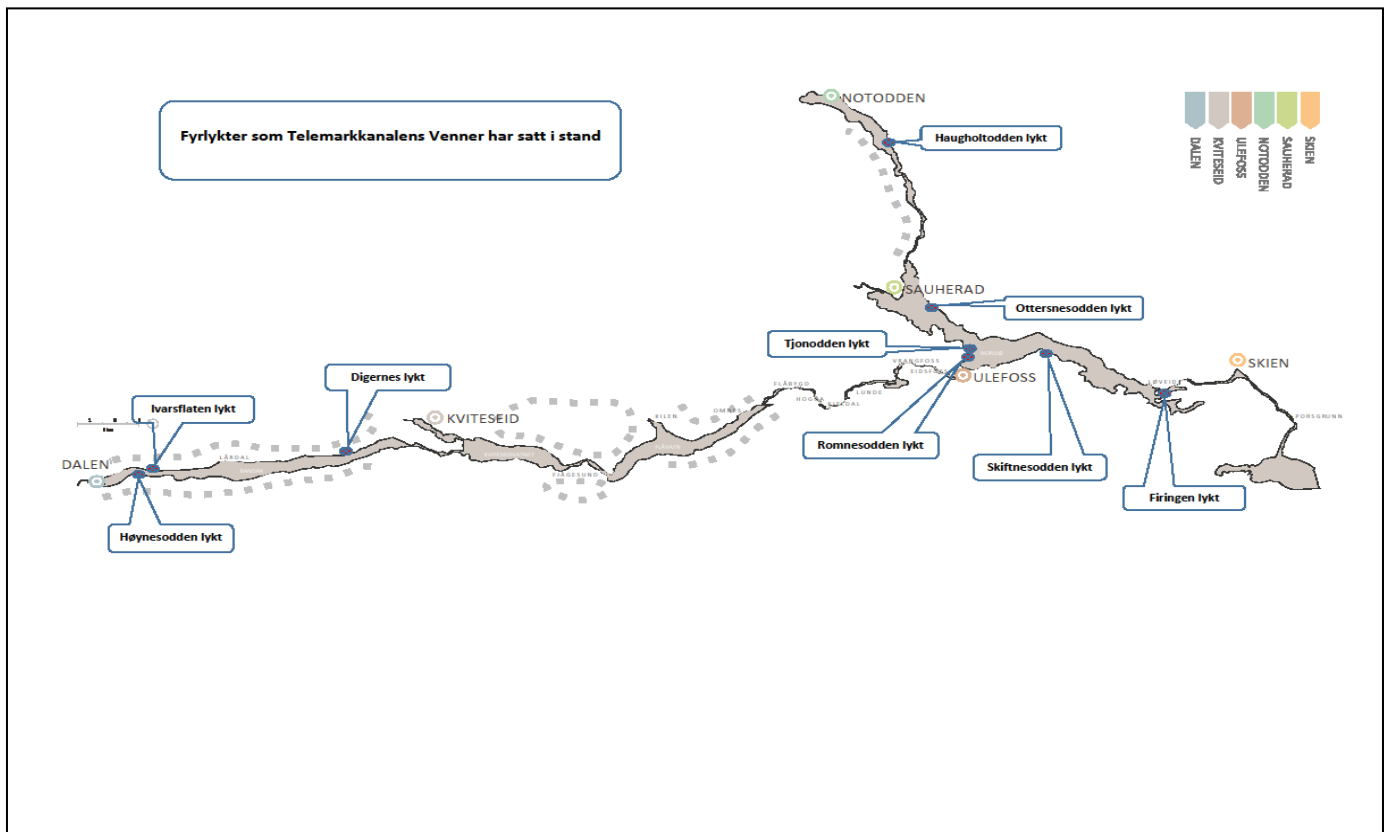
Styret vil spesielt takke styremedlem, kaptein på MS Henrik Ibsen og eier av MS Ørnen, **Helge Øverbø** for dugnadsarbeidet og initiativet han har tatt for å få alle fyrlyktene langs Telemarkskanalen på plass. Takk også til **Asbjørn Lia** for hans bidrag, og til **Arvid Sten Kaasa** for å ha medvirket til å få tak i utrangerte fyrlykter. Takk også til alle andre som har bidratt til denne dugnaden.

Og ikke minst takk til Sparebankstiftelsen Telemark Holla- og Lunde for viktig finansiell bistand.



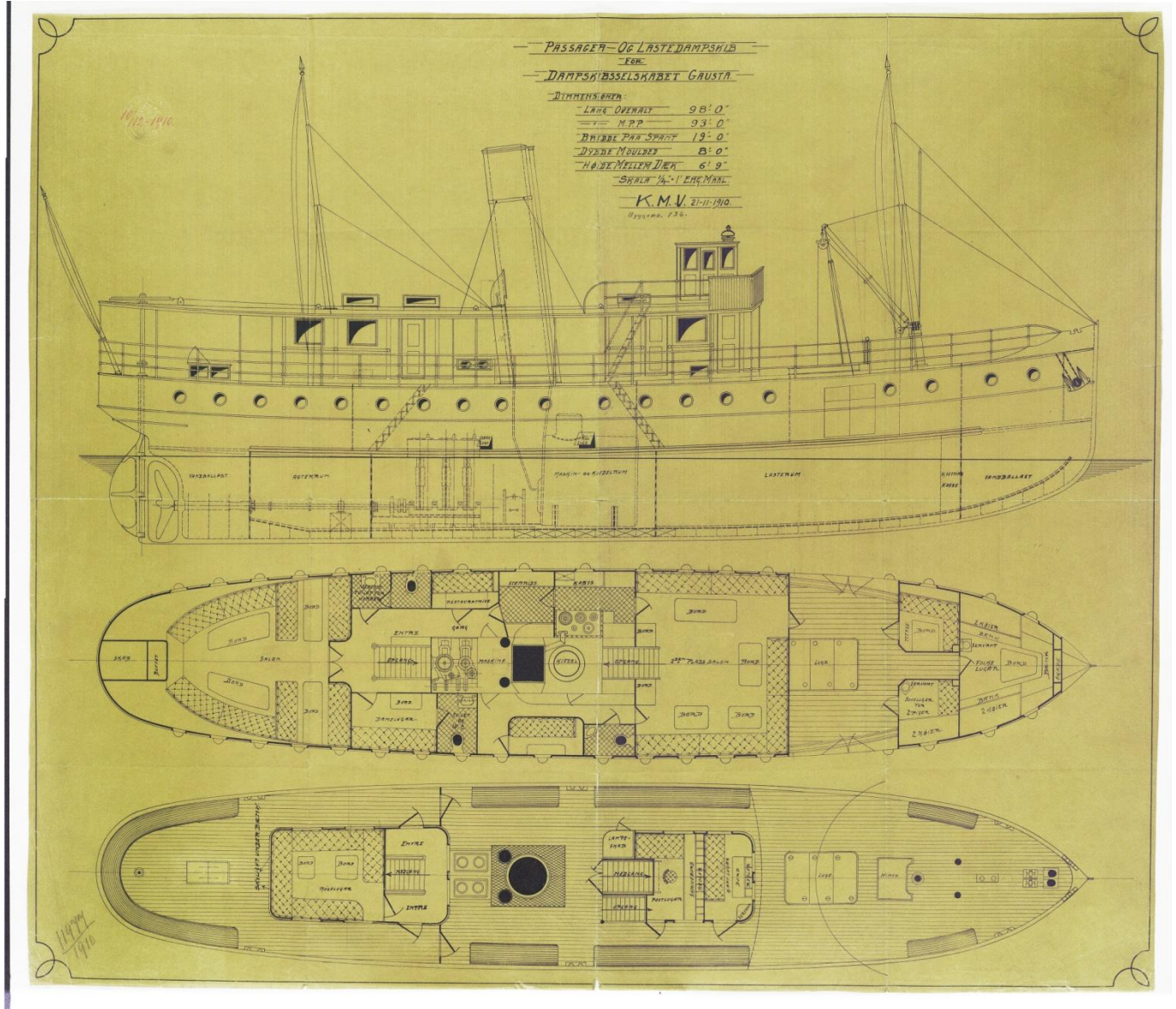
Digernes lykt heises på plass. Foto: John Straume

Nedenstående figur laget av Helge Øverbø viser fyrlyktene som Telemarkkanalens Venner har satt i stand.



Gamle skipstegninger «frem fra glemnelsen».

Av Agnar Waldemarsen, Driftsleder Telemarkskanalen



Tegninger av DS Tinn bygget ved Christiansands Mekaniske Verksted i 1910

Slusegløtt hadde i fjor artikler om båter på Nisser og Vråvatn. Denne artikkelen handler om skipstegninger til en båt fra Tinnsjøen som på forunderlig vis dukka opp på kontoret til Telemarkskanalen i 2016:

Telemarkskanalen har i mange år hatt et tett samarbeide med Statkraft om sikkerhetsarbeidet i Telemarksvassdraget. Sikkerhets folk fra Statkraft har like lenge vært engasjert som såkalt «Vassdragsteknisk ansvarlig», forkorta tittel VTA, overfor Norges Vassdrags- og Energidirektorat. En dag kom

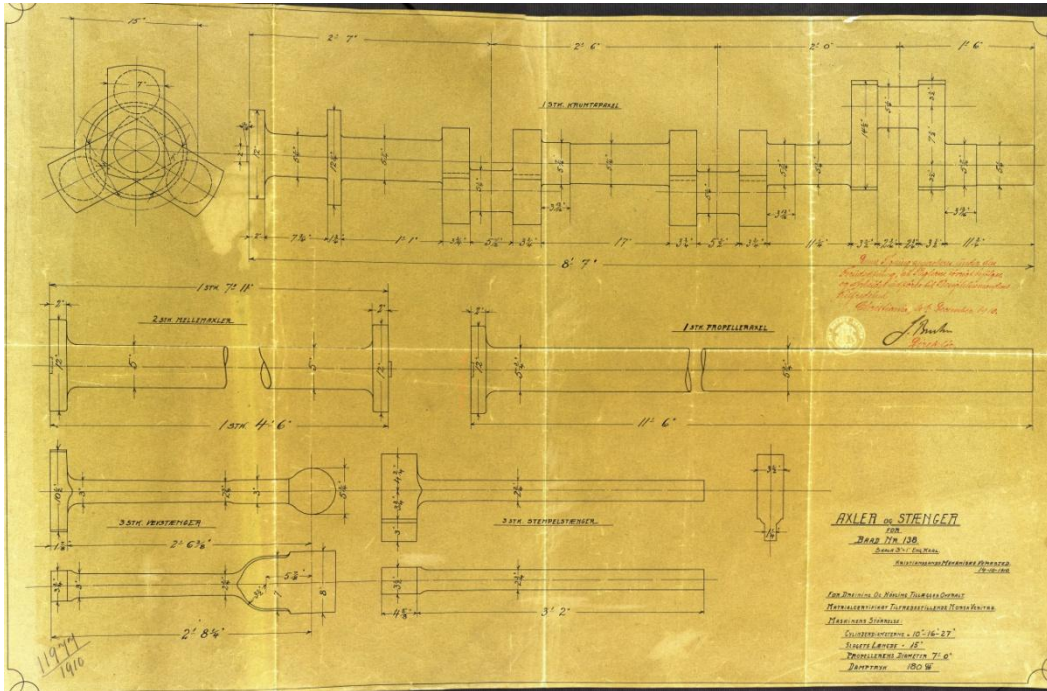
VTA'en vår inn døra på kanalkontoret i Skien med en formidabel tegningsrull under armen og lurte på om vi var interessert i de gamle byggetegningene til passasjerbåten MS Victoria. Det var vi jo så klart! Men etter hvert som vi studerte de mange og gulna tegningsrullene, viste det seg at det slettes ikke var MS Victoria det dreide seg om, men DS Tinn fra 1910. Det var ikke så merkelig at VTA'en trodde dette var en kanalbåt, fordi båten på tegningene har svært mange likhetstrekk med de tidligere

kanalbåtene. Den er også temmelig identisk i størrelse.

Båten DS Tinn som ble bygget ut fra disse tegningene, hva vet vi om den? Jo, livsløpet ble

kort og dramatisk. På Tinnsjøen var det allerede fra 1864 kommet flere dampskip i fart primært for å betjene turisttrafikken.

Befolkningen i Tinn fikk dermed også nå mye bedre kontakt mot Notodden som etter at Norsjø-Skien Kanalen ble åpna i 1861 hadde gjort Heddalsvannet til «en bukt af havet» og gitt byen direkte sjøveis kontakt med hele verden! DS Tinn,



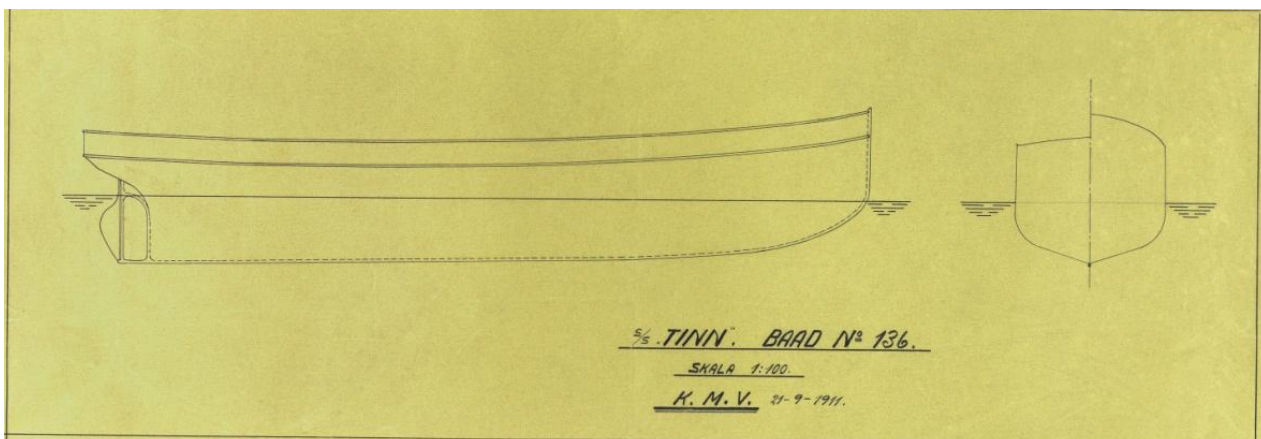
Tegninger av krumtapp, propellaksel og stempelstenger til dampmaskina.

VTA'en fortalte at tegningsrullene hadde dukka opp T opp for mange år siden på et kraftverk oppe i Tinn. Her lå de temmelig utsatt til for å kunne forsvinne, så han tok de med til kontoret sitt på Dalen – der de lå i et skap i en årrekke fram til 2016.

Kanalkontoret tok umiddelbart kontakt med Riksantikvaren ved Erik Småland. Han råda oss til å overlate tegningene til Riksarkivet i Kristiansand siden det var Christiansands Mekaniske Verksted som hadde bygget DS Tinn. Og slik ble det. Tegningene ligger nå trygt forvart i Riksarkivets avdeling i Kristiansand sammen med mye annet arkivmateriale fra

en moderne og staselig kombinert passasjer- og lastebåt, ble kontrahert som nytt flaggskip til Damp-skibsselskabet Gausta for å betjene denne økende trafikken. Og i tillegg kommer nå et voldsomt transportbehov i forbindelse med industrianleggene som er under bygging på Rjukan. Christiansands Mekaniske Verksted fikk tilbudet for kr 88.000,-. Båten fikk byggenr. 136 og ble bygget i deler på verkstedet, og deretter frakta opp til slippen på Sigurdsrud øverst i Tinnsjøen og satt sammen.

24. august 1910 var DS Tinn klar til sjøsetting og fikk en høytidelig dåpen med mange innbudte og prominente gjester. Stabelavløpningen etterpå gikk også greit, men kommet på vannet la båten seg umiddelbart over på babord side og begynte å ta inn vann. Etter 20 minutter

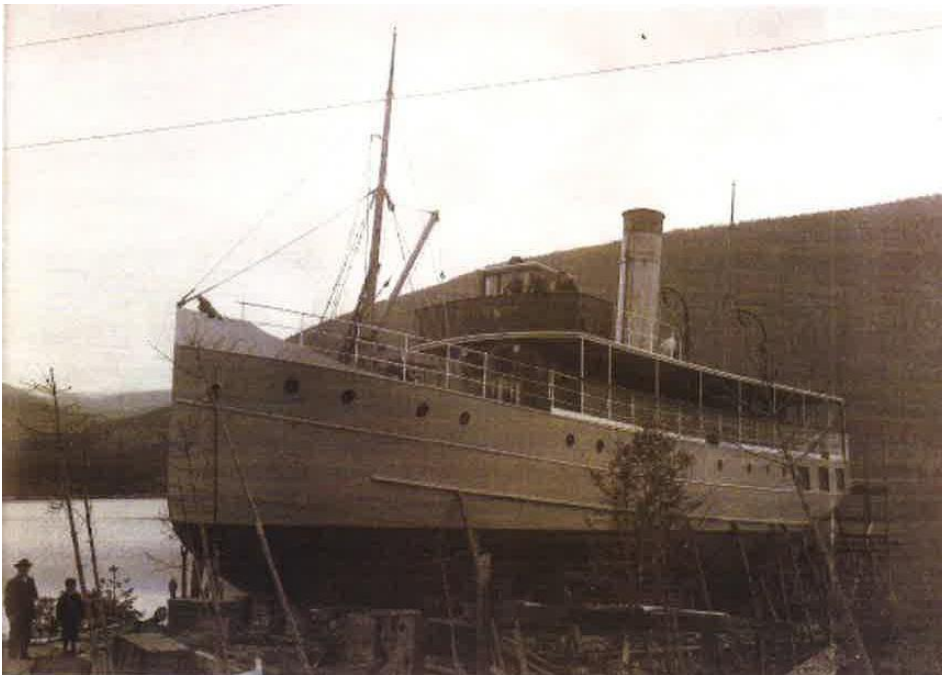


Skrogtegninger nevnte verksted som lå der fra før.

forsvant den i dyptet foran øynene på de lamslåtte tilskuerne på land etter en karriere

enda kortere enn den SS Titanic fikk snaue to år seinere. Flere teorier om hva som førte til forliset ble framsatt i etterkant. En ventil gjenglemt i åpen stilling og/eller manglende ballast er de mest forklarte.

Forsøk på heving ble ganske snart oppgitt pga det store dypet på havaristedet og den tidas bergingsutstyr tilgjengelig på Tinnsjøen. Etter kort betenkningstid, og med forsikringspengene som sikkerhet, kontraherte rederiet en ny DS Tinn på de samme tegningene fra samme verksted. Denne fikk byggenr. 138, var ferdigstilt året etter og ble sjøsatt og satt i drift uten problemer.



DS Tinn (nr. 2) på slipp

DS Tinn fra 1911 er for lengst blitt spiker og borte. Men førsteutgaven av båten ble etter flere mislykkede leteforsøk lokalisert i 1988. Den viste seg å stå fint på kjølen i bekmørket på hele 102 meters dyp. Dykkere har vært nede og tatt bilder og film (søk opp på internett!) som viser at båten synes å være i god forfatning.

Flere har i seinere år foreslått å heve DS Tinn. Noen ønsker båten restaurert og satt i drift, og andre ønsker den plassert i et egnet lokale på

land i en museums-sammenheng. Det er nok sistnevnte forslag som er det mest realistiske for å bevare denne godt bevarte tidkapselen i autentisk stand. Mange av oss har vært i Stockholm og besøkt Wasa-museet som har blitt turistattraksjon nr 1 i byen. Det er helt utrolig imponerende at Sverige har greid å berge dette gamle og skjøre krigsskipet og presentere det for publikum med historiske utstillinger på et tidligere marineverft med veteranskip fortøyd og utstilt i det tilhørende havneområdet. DS Tinn ville blitt et mye enklere (og mye mindre!) prosjekt. Plassert i en museumshall på f eks Mæl ville båten utvilsomt gli inn i miljøet der og bli en

av Tinn's hovedattraksjoner.

Det blir spennende å følge med på hva som skjer videre. I Telemark har vi hele tre ferger i svært original forfatning, DS Ammonia og MF Storegut i Tinn og MF Kragerø (Gamle Kragerø) i Kragerø. Men vi har meg bekjent ingen av de tallrike rutebåtene i nærheten av original forfatning. Som eksempel er «Kanal-dronningen» MS Victoria fullstendig ombygd i forhold til originalutgaven. På DS Tinn i Tinnsjøen er det naturlig nok ikke forandra på så mye som en liten skrue på skrog og

innredning!

Trolig vil det ennå gå mange år før DS Tinn forhåpentligvis kommer opp til overflata igjen. I forkant av det må grundig planlegging på plass – og ikke minst finansieringss spørsmålet være løst! Men tida jobber for at skipet blir berga og utstilt som vitnesbyrd om samferdsels- og industrihistoria i Tinn/Telemark.

Inntil videre står flaggskipet til Dampskibsselskabet Gausta trygt og støtt der det har stått i snart 108 år.

Dalen & Vistad Frilynde Pedallag

Av Birger Bastiansen



Dalen & Vistad Frilynde Pedallag vart stifta av nokre sykkel- og historie interesserte karar frå Dalen i 1992. Dette året var Bandak-Norsjø kanalen 100 år, og vi såg det som ein glimrande sjanse til å markere jubilæet med ein tur te byn (les Skien), og med retur heimatt til Dalen med kanalbåten. Dette var frå gammalt av ein vanleg reisemåte, når dei skulle til byn for å gjere ein handel. Med pargasen full av varer, var det naturleg å nytte rutebåten på returen.

Etter denne fyrste turen, vart me så oppglødde, at me fortsette å sykle kvart år, fram til vi nådde 25 års jubilæum i 2017.

Bildet tv: Før avreise i 1992. Frå venstre: Bjørn Andersson, Erik Bastiansen, Kjetil Såveson Vistad og Jørn Lauvdal

Foto: Gisle Bakkalia, VTB.



Året er 2009. Jan Paulsen med veltepetter for fyrste gong.

Fred & jubel i Vrangfoss

Av Frida Sviland, Telemarkskanalen regionalpark



Vrangfoss 19.6.2017:
Folkefest og markering av fredning av Telemarkskanalen og 125 års jubileum for Bandak-Norsjø kanalen.

I 1995 ble Bandak-Norsjøkanalen satt på en foreløpig fredningsliste. I 2012 satte fylkeskommunen i gang en prosjekt for å konkretisere hva fredningen skulle omfatte og hvilke begrensinger og bruksmuligheter de fredede objektene skulle ha. Etter noe prosess ble fredningsplanen godkjent av Riksantikvaren i 2017. Samme år som Bandakkanalen ble 125 år. Den 19. juni var det folkefest og markering av både fredning og jubileum i Vrangfoss i det deilige sommerværet. Det var Telemarkskanalen regionalpark som hadde ansvar for arrangementet, i nært samarbeid med Riksantikvaren, fylkeskommunen og Telemarkskanalen FKF.

Riksantikvar Ingvar Holme og øvrige gjester kom med MS Victoria fra Ulefoss, med ordfører Bjørg

Tveito Lundefaret som lokalkjent guide. Underveis var det musikalske hyllester til sluseanleggene. I Vrangfoss blei gjestene møtt av en stor flokk stolte telemarkinger som ville være med på festen. Der blei det oppført et lite historisk spel om anleggstida, skrevet av Ole Bjørn Ulsnæs og Nina Evensen, framført av folk fra revymiljøet på Ulefoss.

Så var det taler og høytidelig overrekkelse av fredningsdiplom til berørte grunneiere. Riksantikvaren priste Bandak-Norsjøkanalen som et teknisk-industrielt kulturminne av høy nasjonal verdi og ga en malerisk beskrivelse av båtturen fra Ulefoss til Vrangfoss gjennom de imponerende sluseanleggene, før han avsluttet med «Fred være med dere». I god bursdagstradisjon var det kaker og kaffe til alle, musikalsk underholdning med Kjetil Flatland og Vegard Hasselgård, og omvisning i hele anlegget.



Riksantikvaren delte ut fredningsdiplom til grunneiere som har fått deler av eiendommene sine fredet.

Fra venstre: Carl Diderik Cappelen, Cappelen Holding, Oddvar Steinhaug, Norsjøkraft, Jarand Felland, Tokke kommune, Tarjei Gjelstad, Kviteseid kommune, Bjørg Tveito Lundefaret, Nome kommune, Terje Riis Johannessen, Telemarkskanalen FKF. Th Riksantikvar Jørn Holme
Foto: Anne Lognvik

Her er Riksantikvarens omtale av fredningen i pressemeldingen:

Bandakkanalen, også kjent som Bandak-Norsjøkanalen, utgjør sammen med Norsjø-Skienkanalen det som i dag kalles Telemarkskanalen. Bandakkanalen er et infrastrukturanlegg av nasjonal verdi knyttet til fløting, transport og samferdsel. Bandakkanalen ble påbegynt i 1887 og ferdigstilt i

1892. Med 15 sluser og en samlet løftehøyde på 57 meter fra Norsjø til Dalen, er Bandakkanalen det største anlegget av sitt slag i Norge. Riksantikvaren skal frede et representativt utvalg av miljøer i og langs kanalen som samlet skal gi en helhetlig forståelse av anlegget, samt vise sammenhengen mellom kanalens utstrekning, funksjon og betydning som infrastrukturanlegg knyttet til norsk industri- og samferdselshistorie.

Become a
volunteer

Step 1. Search for opportunities in your local area

Step 2. Choose a role that suits you

Step 3. Sign up for the opportunity



Dette er saksa fra internettsida til det engelske Canal & River Trust der en søker frivillige til nær sagt alt mulig arbeid ved kanalene. Ide for Telemarkkanalens Venner også?

Maritim historisk samling på Ulefoss brygge

Av Gunnar Sanden



Pram i Langen, Landsmarka

Det begynte med en historisk bildeutstilling på Ulefoss brygge på initiativ fra Arvid Sten Kaasa (Ulefoss Tankesmie) og Gunnar Sanden fra Øvre Verkets Venner. Med basis i et tilskudd vi fikk fra Regionalparken blei det mulig å henge opp en del historiske bilder fra båttrafikken i tilknytning til Ulefoss brygge, Norsjø og Eidselva. Vi søkte på nytt og fikk tilskudd til å utvide utstillinga med båter i første omgang en pram. Treprammer laga lokalt i kommunen var i mange 10 år en viktig tradisjonell båttype som blei brukt til nær sagt all slags ferdsel på vannet; til fiske, transport, fløtning, eller til en tur på vannet i fritida.



Pram med fløtnings-spill på Eidselva, Ulefoss

I nærområdet her blei det bl.a. bygd treprammer av Brødr. Wærstad, Flåbygd, Nils Teigen, Landsmarka og på Galten i Valebø. Det er nå få prammer igjen i bruk, og det er på høy tid å ta vare på ett eller flere eksemplar. Vi har fått en pram av Arne Lia i Lunde. Denne er nå delvis pussa opp og er utstilt på brygga.

Den utstilte prammen er bygd av Nils Teigen. I tillegg har vi kjøpt en helt ny pram som er ca. 80% ferdig, og som vi håper å få ferdigstilt i år. Planen er at denne kan ligge utstilt på vannet. Håpet vårt er å samle flere trebåter på vannet ved Ulefoss brygge, slik at det kan bli et trebåtmiljø her på samme måte som i Stavern, men realistisk sett sjølsagt en del mindre. Trekogger og andre trebåter vil være velkomne. Kanskje kan dette være et samarbeidsprosjekt med Ulefoss Båtforening.



Prammer i nyttig bruk ved Lundefaret i Lunde

Vi har også snakket om eventuelt å stille ut plast-båter som har blitt laget på Ulefoss slik som GH 14 (laget i ca. 400 eksemplar her), Arendalssnekka og seilbåten Columbi 66. Er det noen som har denne type båter til salgs for en relativt billig penge, er vi interessert. Likeledes er det plan om å utvide bildeutstillinga med bilder og opplysninger om de større seilskipa som blei laget på "Verven" på Ulefoss og som seilte på "de syv hav".



Motordiskusjon mellom Einar H. Simonsen tv, Ulf Andersson og Tore Masteflet th.

I fjor sommer tok Ulf Andersson og Tore Masteflet kontakt og opplyste at de hadde 11 innenbordsmotorer og 12 utenbords-motorer samt diverse tilhørende utstyr. De lurte på om det fantes plass på Ulefoss brygge eller på Øvre Verket for dette. Nå står disse 23 som har blitt

til 25 motorer utstilt i to rom på Brygga. Vi takker Telemarkskanalen for positivitet i saka. Dette kan trolig bli en gjensidig nytte for begge parter med litt mer liv og aktivitet i området, og slik at en kan bidra til ei ryddig og velpleid brygge. Planen er å samle båt- og motorinteresserte fra Kanalvassdraget. Ulf og Tore har god kontakt med båthistorisk miljø i Langesund og kanskje kan vi spille på dem på Ulefoss også. Initiativtakerne til å stifte Brygga Maritime Samling er Ulf, Tore og undertegna og vi håper å bli ei undergruppe av Telemark-kanalens Venner. Formålet til hovedforeninga passer godt overens med tanken vi har på Ulefoss brygge.

Vaffeljern og kaffetrakter er på plass i et lite klubb-rom på Brygga. Dette var det gamle ekspedisjonsrommet på brygga. Noen møbler fra den tida står her fortsatt. Noen motor- og båtfolk har alt meldt sin interesse, og tanken er å få til arrangementer eventuelt i samarbeid med Øvre Verkets Venner, den lokale båtforeninga og/eller Telemarkskanalens Venner. Lyden av en saktegående semi-diesel eller en stillegående Marna-motor er ikke å forakte. Brygga ligger like ved de historiske bygningene og aktivitetene på Øvre Verket og passer godt som en "utvidelse" av området for historieinteresserte.



Den eldste påhengeren i samlinga tv. er fra 1930-tallet. Den eldste innenbordsmotoren th. er en svensk Solo-motor fra ca. 1911-18

For pengene fra Regional-parken har vi også kjøpt inn en ny pram som er 80% ferdig. Planen er å bøye og klinge eikespanta, sette på tofter og gjøre prammen ferdig i år. "Til sumars så fær me sjå". Til behandling av prammen - hva er best Owatrol eller linolje? Send gjerne gode forslag til epost gunnar.sanden@live.com



Marna-reklame: "En enkel tårn - det er det hele". Det er reklame for en av Norges mange motorprodusenter som fantes før. Både store og mindre Marna-motorer er nå på plass på Ulefoss brygge.



Nok en motor til trilles på plass av Ulf Andersson og Tore Masteflet



Ulefoss brygge. Flombrygga: Under flommen i 1927 måtte båtene bruke flombrygga under lastning og lossing. Her laster båten Nordsjø varer og folk som skal videre oppover i Telemark. Kanalen var stengt videre oppover på grunn av flommen.

Ulefoss brygge med tradisjonsrik historie

Årsmelding 2017

1 Styret

Styret har i 2017 hatt følgende sammensetning:

Styremedlemmer:

Christin Normann (leder og kasserer)

Helge Øverbø

Frida Sviland

Bjørn Andersson

Ragnar Nilsen

Varamedlemmer:

Tor Kjetil Gardåsen

Gunnar Sanden

Redaktør for Slusegløtt:

GunnarSanden

Styret har hatt 2 møter i 2017 (6/6 og 14/11) og 2 i 2018 (8/1 og 7/3) samt god korrespondanse på e-post underveis. Møtene var i Skien. Styret har i henhold til arbeidsplanen utgitt et nummer av Slusegløtt, Kanalprisen for 2016 ble ikke delt ut da det ikke var særlig forslag til kandidater. Det har for øvrig vært et år med stor oppfølging av de ulike pågående vedlikeholdsprosjektene. Styret har i år også videreført samarbeidet med Telemarkskanalen FKF og Telemarkskanalen regionalpark for å se hvordan vi best kan dra i samme retning og jobbe med oppgaver på en god og hensiktsmessig måte.

2 Vedlikeholdsprosjekt

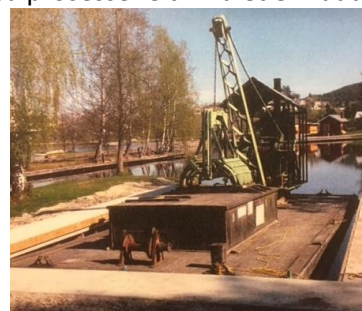
Telemarkkanalens Venner har i en årrekke arbeidet med å sette alle de 9 fyrlyktene i vassdraget i stand, og utstyre dem med moderne solcellelys. I flott septembervær fikk Helge Øverbø sammen med Espen Saastad endelige mulighet til å slutføre et krevende arbeid med de siste 3 fyrlyktene. 4 døgn med en egnet arbeidsbåt med kraftig løftekran gjorde dette mulig. De gjenstående 3 fyrlyktene skulle på plass på Romnesodden ved Nordsjøvannet, Digernes ved Bandak og Haugholt- Hammeren ved Heddalsvatnet. Digerens, Tjonodde og Haugholt-Hammeren lykt trenger nå kun lys. Lys ble det 12. november i lykten på Romnesodden. Av tidligere erfaring ble det gitt beskjed til politiet men litt sen videreformidling endte dette likevel med uttrykning! Fyrllys ble oppfattet som nødlys. Til ferdigstilling av prosjektet ble det innvilget midler i 2016 på kr. 74.500,- fra Sparebankstiftelsen Telemark - Holla og Lunde og hver krone er kommet godt med. Prosjektregnskapet for dette blir først endelig i regnskapet for 2018. Tilsagnet er gyldig i 2 år og utsettelse er gitt.



Lys i fyrlykten på Romnesodden



Gladnyheten i 2017 var at Riksantikvaren ga Mudder'n status som vernet skip. Dette var å lese i fylkesavisen Varden i mars. Dessverre er ikke vernestatus ensbetydende med å få tilskudd til istandsetting og for andre år på rad ble søknad om midler fra Riksantikvaren avvist. 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, Telemarkskanalen FKF og Lunde Slusepark Drift om å få satt Mudder'n i stand igjen og sikre en god plass for bevaring i fremtiden. Etter et års utsettelse vil Nome kommune i 2018 sette opp taket over Mudder'n der Telemarkskanalen FKF i 2016 ferdigstilte bryggen. Arbeidet med restaureringen av Norges eldste dampdrevne industrimaskin går sakte videre og TKV sitter tett på prosessene til målet er nådd.



Resultatregnskap for 2017

INNETEKTER

Medlemskontingenter	46 450,00
Gave Sparebankstiftelsen H&L	74 500,00
Gave Sparebanken Telemark	2 000,00
Renteinntekter	1293,00

UTGIFTER

Kontor/administrasjon	8 686,35
"Slusegløtt"	14 556,83
Kontingenter	950,00
Møter	2 625,00
Prosjekter Fyrlykter	82 624,60

TOTALE INNETEKTER

124 243,00

TOTALE UTGIFTER

109 442,78

DRIFTSRESULTAT

14 800,22

BALANSE pr. 31.12.2017

EIENDELER

Bank konto 2650 11 45725	145 879,58
Bank konto 2610 22 15256	9 010,42
Fordring Sparebankstiftelsen	74 500,00
Andre fordringer	3 125,00
Frimerker	595,50
Aksjer 1)	2 000,00

SUM EIENDELER

235 110,50

GJELD OG EGENKAPITAL

Egenkapital pr. 01.01.2017	220 310,28
Årets overskudd	14 800,22
Leverandørgjeld	0,00

SUM GJELD/EGENKAPITAL

235 110,50

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 2017/12. mars 2018

Regnskapet revidert og funnet i orden.

Marit Jørgensen
Revisor

Budsjettforslag for 2018

INNETEKTER

Medlemskontingent	60 000
Prosjektstøtte	125 000
Plakater/salg "Slusegløtt" mm.	1 000
Renter	1 000

SUM INNETEKTER

187 000

UTGIFTER

Kanalprisen og gaver	9 000
Kontor/administrasjon	23 000
Slusegløtt	20 000
Styre- og medlemsmøter	5 000
Årsmøtet	5 000
Prosjekt	125 000

SUM UTGIFTER

187 000

DRIFTSRESULTAT

0

Valg – Valgkomiteens forslag

Styret og tillitsvalgte i 2017

Christin Normann, leder og kasserer

Ragnar Nilsen
Bjørn Andersson
Frida Sviland
Helge Øverbø

Varamedlemmer:

Gunnar Sanden
Tor Kjetil Gardåsen

Marit Jørgensen, Revisor

Valgkomité:

Marie Bergsli, Arnold Nome og Janne Lindgren

Forslag til styre og tillitsvalgte for 2018

Tor Kjetil Gardåsen, leder	På valg
Christin Normann, kasserer	På valg
Agnar Waldemarsen	På valg
Bjørn Andersson	Gjenvalg
Frida Sviland	Ikke på valg
Helge Øverbø	Ikke på valg

Gunnar Sanden	Gjenvalg
Åpen	På valg

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

Forslag til valgkomité:

Gjenvalg

Forslag til arbeidsprogram for 2018

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

En kanalbåt kan brukes til så mangt. Her heises en forulykka Scania Vabis tilhørende Tokke-anlegget (NVE) opp fra Bandak på Dalen.



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 Investeringselskap 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

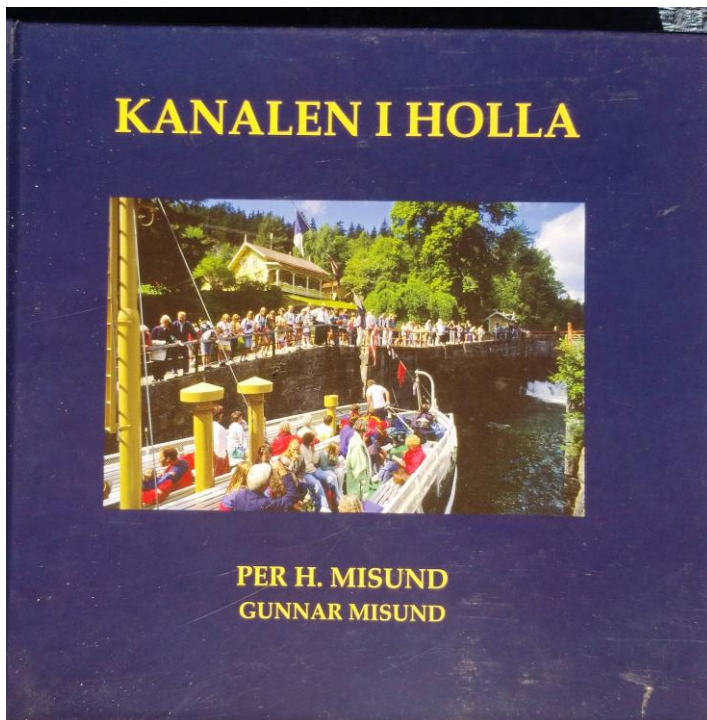
Trafikk med Kanalbåtene fra 2011 til 2017

I 2011 var det 150 års jubileum for Norsjø-Skien kanalen, og i 2012 var det Telemarkskanalen minutt for minutt i NRK. Økningen i 2016 på både antall passasjerer i rutetrafikk og med charter har fortsatt i 2017. Flommen i 2015 var en negativ faktor for kanaltrafikken i det året.

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
2017	20 670	5 275	25 945

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
2017	542	287

Bok - Kanalen i Holla



I 2007 ga Per H. Misund og sønnen Gunnar Misund ut boka med tittelen "Kanalene i Holla". Det er ei vakker bok på 222 sider om en vakker kanal. Spesielt vil en framheve bildene i boka. En får muligens fortsatt boka i bl.a. Nome Antikvariat, Ulefoss eller i bokhandelen i Lunde.

Stoff til "Slusegløtt" 2019

Stoff til Slusegløtt strøymmer ikkje til av seg sjølv. Redaktøren erfarer at han må mase, og likevel er det ikkje lett å få stoff. Oppfordringa til alle som les dette, er å ta pennen eller PC-en fatt og å sende stoff til neste års blad.

Nåverande redaktør meiner at vi bør ha med meir stoff om den gamle båt-trafikken på innlandsvatna i Telemark. Så langt har vi hatt stoff om båt-trafikk på Nisser og Vråvatn, og denne gongen om DS Tinn sin skjebne på Tinnsjøen. Men vi treng meir stoff om båt-trafikken på Tinnsjøen, Fyresvatn, Møsvatn og Seljordsvatn.

Og ein kunne f.eks. skrive mykje meir om trafikken mellom Oslo, Skien og opp til

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"

Notodden både før, under og etter den historiske industrisatsinga på Notodden og Rjukan. Her har både Kanalen og Tinnsjøen vori med i å kunne realisere denne historiske industrisatsinga. Det same gjeld Telemarkskanalens rolle under den store Tokkeutbygginga i Vest-Telemark på 50, 60 og 70-talet.

Og det er mykje anna vi treng stoff om også. Brynestein-historien og gruve-historien både i Vest-Telemark og ned langs vassdraget er ikkje presentert nok. Kanalens betydning for Ulefos Jernværk kunne ein skrive meir om. For ikkje å snakke om fløtingshistorien.

I det heile er eg sikker på at mange sit på ein del spesialkunnskap og foto som det hadde vori interessant å fått fram her i Slusegløtt.

Gunnar S.

Slusegløtt for 25 år siden

Som fast spalte har vi med stoff fra "Slusegløtt" for 25 år siden. Året vi har med her er 1992. Tida går. MS Styrso omdøpt til MS Henrik Ibsen har trafikkert Telemarkskanalen i ca. 25 år.

M/S «Henrik Ibsen» Ny båt på kanalen

Nå er det ikke noe nytt at man i Telemark kjøper kanalbåter fra Gøteborg. En av de mest kjente D/S «Inland» ble jo kjøpt derfra så tidlig som i 1882, og den ble jo på kanalene helt til i 1950-årene. Reddet ble den jo også, men dessverre så falt planene om å restaurere i fisk for båten som nå het «Nessvåg» og lå i Ski-en for noe tid tilbake. Noe mindre kjent er kjøpet av den svenske båten «Elfprinsen», i 1882 også den fra Gøteborg. I 1887 kjøpte man oppe i Kviteseid det svenske dampskipet «Braaviken» og ga det navnet «Dalen» og vi må jo ikke glemme «Telemarken» som ble innkjøpt fra Stockholm skjærgård for et par år siden.

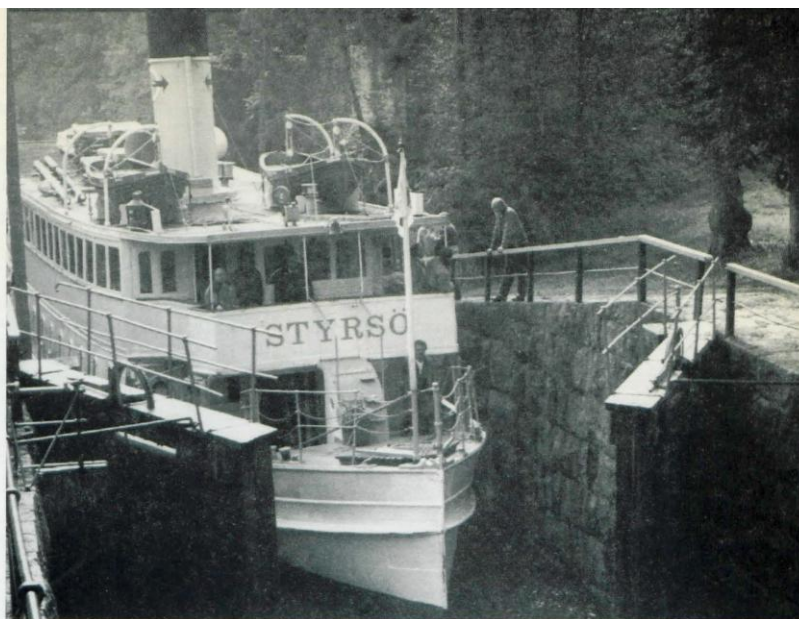
Denne gangen er det altså motorskipet «Styrso» som er tiltenkt kanalen, skipet ble bygget ved Eriksberg mek. Verkstad i 1907 for rederiet Gøteborg Nya Ångslupsbolag, i badetrafikk fra Gøteborg og sydover. Dampskipet som ble døpt «Styrso» var 30,91 m lang og 6,45 m bred. Den hadde en 2 cyl. dampmaskin som ytet 282 IHK og dette ga båten en fart av 11,8 knop. Skipet ble bygget for å konkurrere med to fartøy som bar navnet «Styrso I» og «Styrso II». Begge disse båtene ble snart solgt til Nesodden Dampskipsselskap i Oslo, og «Styrso I» ligger faktisk i dag ved Akerselva munning som lastebåten «Reigun». I 1952 byttet den ut dampmaskinen med en dieselmotor. Hver sommer siden 1907 har «Styrso» betjent reisende i Gøteborg's skjærgård. I daglig rute hele sommeren, helt frem til 1970.

Fra 1970 har «Styrso» tilhørt A/B Gøteborg-Styrso skjærgårds- trafikk og gått i chartertrafikk, i passasjerturer til Marstrand og til skjærgården syd for Gøteborg.

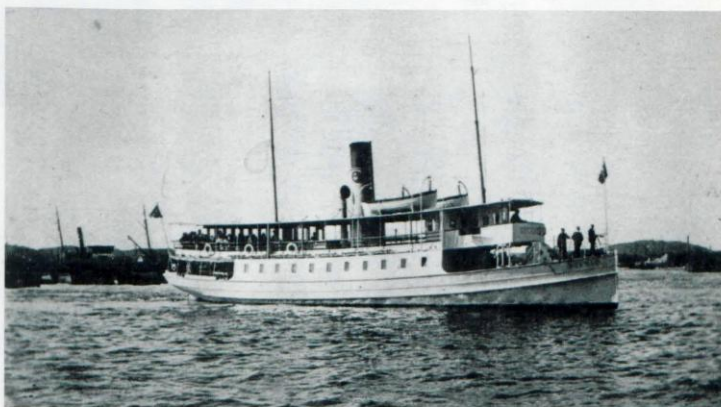
På 1980 tallet fikk den tilbake sitt gamle utsende med høy skorstein og to master.

Harald Lorentzen, Nesodden

Gamle foto: Bertil Søderberg, Styrso-bolaget «Gøteborg»



«Styrso» på prøvetur i Bandakkanalen, her er den i Vrangfoss sluser. Foto Tom Erik Holland.



«Styrso» 1907



«Styrso» 1967

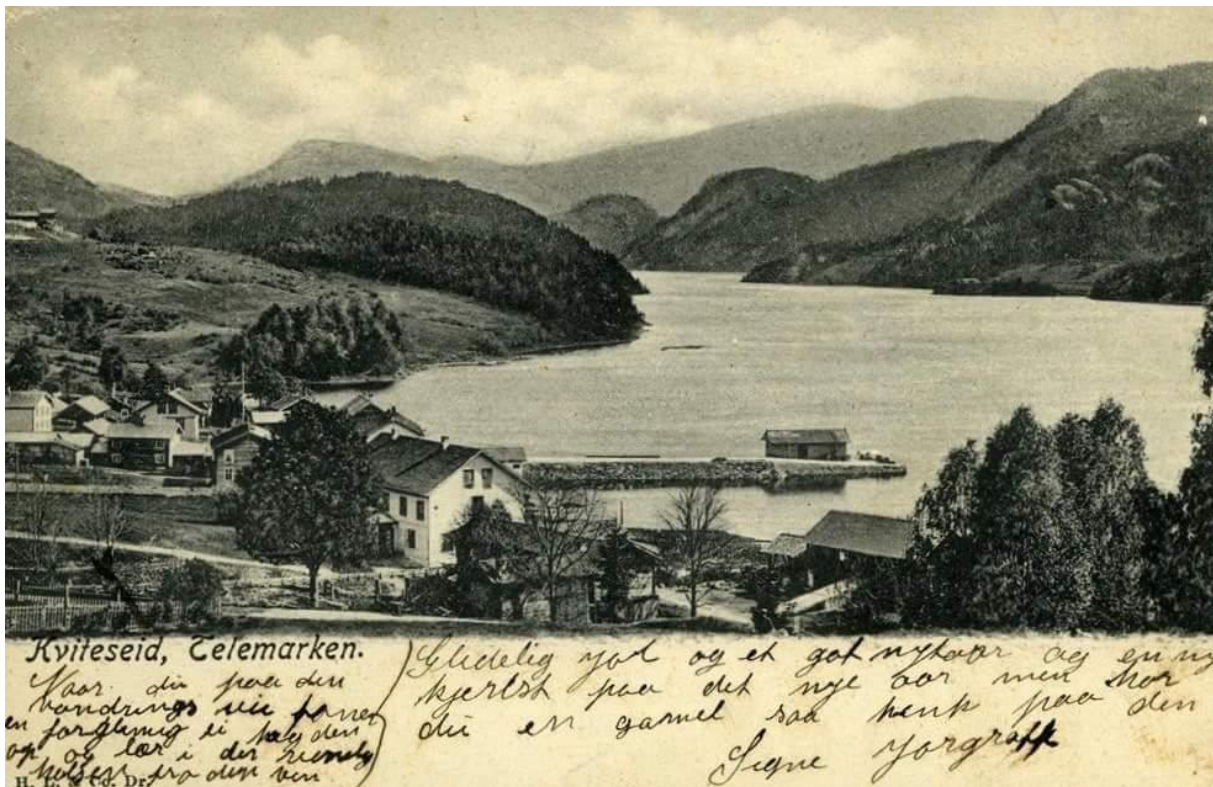
MS Henrik Ibsen inn mot Ulefoss sluse

En utgave i farger og en i blyantstrek

Foto Gunnar Sanden



Bilde frå Vest-telemark



Postkort frå Kviteseid med utsikt over Byen, Brygga og Sundkilen



Frå Lastein, Dalen med brygga i bakgrunnen. Foto Lindahl frå 1880-90-talet.

Hemmelig rom på Telemarkskanalen?

Av Agnar Waldemarsen, Driftsleder i Telemarkskanalen.

På TV ser vi av og til reportasjer fra såkalte «hemmelige rom» forskjellige steder i samfunnet. På Telemarkskanalen har vi et rom som vel ikke akkurat er hemmelig. Men det er svært få utover Kanalens egne ansatte som kjenner til at det i tredje etasje i Hogga slusevokterbolig i Lunde er et rom som har stått urørt og uforandra siden Bandak – Norsjøkanalen ble etablert i 1882. Rommet



Rommet sett mot syd med gamle smårutete vinduer, seng og bord. benytta de tidligere kanalbestyrerne til overnatting og kontorarbeid når de var ute på reise og befaringer på kanalanleggene i Nome.



Her ser vi kontorpult og utgang til trappegangen. Merk tømmerveggene.

Hogga slusevokterbolig romma opprinnelig 3 familier fordelt på to leiligheter i første etasje og en i andre etasje. I andre etasje var i tillegg lokalet til Hogga poståpneri. Kjeller og loft var fellesareal på deling for beboerne – untatt det sydvendte kanalbestyrerrommet som i dag står der som en tidskapsel med mesteparten av interiør og inventar intakt.

På syttitallet ble det foretatt innvendige ombygginger i Hogga slusevokterbolig. Det da nedlagte poståpneriet ble innlemma i leiligheten i andre etasje. De to leilighetene i første etasje ble slått sammen til en leilighet. Utvendig ble slusevokterboligen ikke forandra, bortsett fra at seniorslusevokter Birger Bergland tror vinduene i første og andre etasje fikk noen små endringer. Men med tredje etasje skjedde ingenting. Birger Bergland forteller at Kanalbestyrer Sigurd Aarsrud var den siste kanalbestyreren som benytta seg

av losjiet på Hogga. Han praktiserte å ta rutebåten opp fra Skien om morgenen for å ha møter med personalet og befaringer på kanalanleggene i Nome. Dagen etter gikk turen tilbake til Kanalkontoret i byen samme vei. I dag gjøres samme tur inkl møter/befaringer unna på noen timer med bil. Og underveis er du stadig i kontakt med omverdenen på mobiltelefonen. Det var virkelig en helt annen fart over arbeidsdagen til Kanalbestyrerne før i tida. Til gjengjeld var virkedagene lengre, og kun søndagen var fridag. Etter Sigurd Aarsrud ble rommet et par tiår til utpå åttitallet benytta litt som kontor av den lokale kanalformannen. Standarden på kanalbestyrerrommet er spartansk. Et langbord med pinnestoler. Det fungerte sikkert både som kjøkkenbord og møtebord. I kroken står smijernssenga med ei gedigen madrass. I kroken motsatt henger speil til barbering og kamming. Møbelet med vannmugge og vaskevannsfat er borte. Det

samme er etasjeovnen som sikkert varma godt i kalde vinterkvelder. Den ble tatt vekk for få år siden etter et brannsyn, men er tatt vare på. Ved døra står skrivepult og kontorkrakk. Og over pulten henger en stor, innramma informasjonsplakat som markedsfører at rutebåtene mellom Skien og Dalen den gang var hovedforbindelsen mellom hovedstaden og vestlandet. Ruta ble markedsført som en moderne og rask forbindelse med tog eller rutebåt Kristiania – Skien. Mellom Dalen og Odda var det hesteskys, seinere bil. Og fra Odda gikk det rutebåter til Bergen og de andre vestlandsbyene. Etter tre – fire dager undervegs var du framme! Trafikken forbi Hogga gikk på det meste døgnet rundt med rutebåter, lastebåter og tømmerfløting. De tallrike

slusevokterne jobba skift. Det var kun når isen år om annet ble helt uhåndterlig at forbindelsen måtte legges ned til vårsola ordna opp.

Etter hvert ble det stille på Hogga og resten av kanalen. Samferdselen fant andre veier. På sekstitallet var de fleste av de tallrike kanalbåtene enten solgt ut eller gått til spiker. Tømmerfløtinga i Nome holdt ut til tømmerbilene overtok på åttitallet – omtrent samtidig som politikerne diskuterte å fylle igjen slusene i Nome.

Neste kanalbestyrer, Helge Talseth, benytta bussen når han skulle ut på anleggene. Etterfølgerne hans benytter bil. Dermed står rommet der og vitner om hvordan gamle dagers kanalsjefer måtte ordne seg for å få utført oppgavene sine.

Aslaug Vaa på Kviteseid bryggje

"Vers ved vannvegen" var eit samarbeidsprosjekt mellom kanalkommunane, Skien, Nome, Sauherad, Notodden, Kviteseid og Tokke, som ønska å syne fram sine lokale diktarar langs Telemarkskanalen. Diktet av Aslaug Vaa står på Kviteseid bryggje. Foto: Gunnar Sanden



So rodde dei fjordan

So rodde dei fjordan, so køyrde dei strondi.
So rei' dei lidan, so vassa dei sundi

Og heggeliljune duppa i bakkan,
Paa kyrkjegolvstiljune inn svinga stakkan'

Det var Liv og Tone, og Rannei og Gyri,
Og Gamla paa Fjone, lett trippa fyrri.

Det var Knut og Livaar, og Sveinung og Tore,
Og buggen sin Styrkaar fraa Utigaard Jorde.

Og inn dei seg sessa paa kvaare si side,
So lydde dei messa med' tanken ro/k vide.

Og Knut saag paa Tone, og Rannei paa Livaar,
Og Gamla paa Fjone laut tenkje paa Styrkaar.

Daa klokka ho klemta og kvendi sukka
Og karane kremta og ut dei seg tukka.

Og sunnan og norran dei helsa i hendan
So rodde dei fjordan, so køyrde dei strendan.

Aslaug Vaa

Driftsbestyrer-boligen på Ulefoss

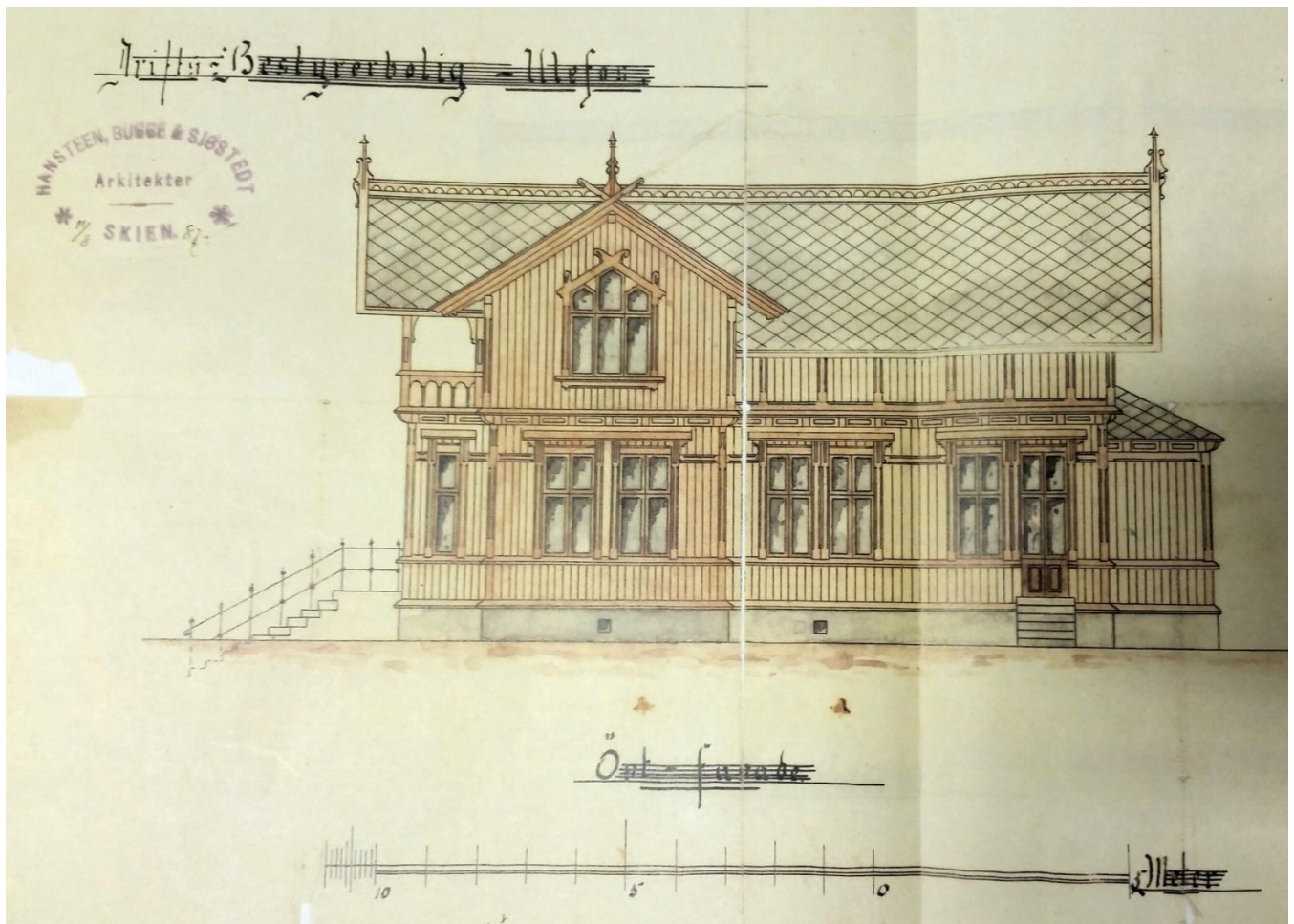
Av Gunnar Sanden

Det fins mye vakker arkitektur blant bygningene som hørte til Telemarkskanalen. Drifts-Bestyrerbolig - Ulefoss, som det står på tegninga, hører til en av toppene arkitektonisk sett. Tegninga er stempla Hansteen, Bugge & Sjøstedt Arkitekter A/S Skien. Dette var boligen til Driftsbestyreren for hele Bandak-Norsjøkanalen, og er bygd samtidig med Kanalen.

En kan legge merke til den vakre borden langs taket, taksteinen og med taket avslutta med fine dekorasjoner på toppen. Kledningsborda er også inndelt med fine kontrastbord og en vannrett bord mellom 1. og 2. etasje. Og verdandagjerdet og vindusomrammingene holder også

mål sammen med trappegjerdet, som trolig er av smidd jern. Huset ligger der den dag i dag, men totalt omformet, og med denne originale arkitekturen aldeles ødelagt, må en ha lov til å si. Bygget huser i dag kafé Slusa i kjeller-etasje, en låsebedrift og leiligheter i 2.etg.

Dette er fasaden slik den var mot øst - altså inn mot Ulefoss gamle bru. Bygget er oppført i forbindelse med bygginga av Bandak-Norsjøkanalen, som blei åpna i 1892. På andre sida av veien over brua ligger Slusevokterboligen, som i dag blir utleid til Holla Historielag. Disse to husa blei bygd før brua kom, og hadde felles hage.





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, 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 Biblioteket i Lunde.

Attersyn 1

Dei største

fiskane

har eg alltid

mist

og dei beste

dikta mine

har eg skrive på

brånande skaresnø

kringom pilkeholet

Alf Haugland

(Facebook-side: Alf Haugland)