

Historien kan gjentas!



DS Madam Glatved og Glatved Brygge - Et bypatriotisk spleiselag

Sluttrapport forstudie
11. november 2004

Erik Stokke

Terje Andersen

Terje Dahlen

Forord

Hønefoss historie bygger på utnyttelse og bruk av vannet og fossen som går gjennom byens sentrum. Området langs elvebredden og ved elvemøtet ved Glatved er en historisk skattkiste og en naturopplevelse som vi verken synliggjør eller benytter i dag. Dette er bakgrunnen for denne forstudien som presenteres her.

Arbeidsgruppen har møtt stor velvilje og ikke minst entusiasme hos alle vi har vært i kontakt med i vårt arbeid. En stor takk til alle som har bidratt underveis!

Sist, men ikke minst en takk til våre sponsorer, Ringerikes Sparebank, Hønefoss Sparebank og Ringerikes Blad, som har bidratt med gode innspill og økonomisk støtte.

I sammendraget finner dere også våre konklusjoner og forslag til videre fremdrift. Det er vårt håp at vi sammen skal klare å realisere Glatved Brygge med tilhørende herligheter og gi byen vår en skikkelig ansiktsløftning. Vi ser fram til et fortsatt godt samarbeid!

Hønefoss 11. november 2004

Erik Stokke

Terje Andersen

Terje Dahlen

Nordsiden, byens perle

Av Jan Helge Østlund

For dagens generasjon hønefossinger er byen et stort område som inkluderer alt mellom Hønengaten, Eikli, Heradsbygda og Vestern. I 2004 er ikke dette helt galt, da byen vår har vokst temmelig mye i det tidsbildet vi her skal snakke om. For sett med historiske briller kan ikke dagens geografiske oppfatning av Hønefoss bli mer gal. Det er nemlig slik at om vi snakker om det opprinnelige Hønefoss så snakker vi stort sett om Nordsiden. Det var her det skjedde. Her fantes tilgangen til elvesystemet, her fantes hotellfasiliteter, her fantes sager, møller, brennevinsutsalg, skole og handel. I markedstiden kom store ku- og hestedrifter fra dalførene med folk kledd i maleriske drakter og slo seg ned for å handle. Lirekassemenn, «postispillere» og utenlandske musikere spilte i bakgårder og gårdsrom, og det var et sydende liv over hele Nordsiden.



For å rydde opp litt i begrepene foreslår vi derfor en liten rundreise på Nordsiden for å sette det hele i perspektiv.

Fra Weienfossen til Hønefossen

«Den reisende der besøker Kleven og Ringerige, bør ei undlade at besøge idetmindste Hønefossen, der er det nærmeste og tilgjængeligste af de ovennævnte vandfald. I sommertiden vil man finde sig kvæget ved at staae paa disse Broer, der føre over Elven og stirre du paa de bebægede, skummende, høit oppsprøitede Vande, ved at lade sig bade af fra Fossen flygende Vandstøv». Slik beskrev eventyrsamleren Peter Christen Asbjørnsen Hønefossen etter sitt besøk. Og det er naturlig å starte med det som alltid har ligget der, nemlig elvene Bæгна, Storelva og Randselva. Det er jo nettopp elvesystemet byen opprinnelig ble utviklet rundt. Mange kaller Hønefoss for et kommunikasjonsmessig sentrum, og elvene var det første kommunikasjonsmiddelet som ringerikingene forholdt seg til før mer tekniske nyvinninger utvidet begrepet.

Hønefossen har generert næringsliv og utvikling alt fra tidlige tider, og Bægnas fossefall er beskrevet helt tilbake til 1337. Da ble fossen kalt Weienfossen. Dette hadde sammenheng med at fossefallet den gang lå under gården Weien som eide grunnen på sydsiden av fossen. I et skinnbrev står det at prestene fra Mariakirken i Oslo har rett til

hugst i Weien skog for å vedlikeholde sin kvern i Weienfossen.

På nordsiden av fossen var grunnen eid av gården Hønen, og det er etter at man begynte med sagbruk også på denne siden av fossefallet at navnet Hønefossen og Nordsiden ble tatt i bruk.

Det var på Bilthuggertangen det skjedde

For mange av dagens generasjoner er også begrepet Nordsiden blitt ganske omfattende. Vi skal derfor spisse vår lille rundreise enda litt mer, og fokusere på det området som de gamle hønefossingene kalte Bilthuggertangen. Med andre ord området hvor vi finner Glatved og Riddergården.

Navnet Bilthuggertangen henspiller på at den første Ridder drev med finere treskjæring, det vil si altertavler, døpefonter og lignende. Som vanlig var, ble området kalt opp etter hva man drev med på stedet. Akkurat som vi finner navnet «Pottemakerbakken» ved bruenden. Flattumgården var det opprinnelige navnet på Riddergården. Det var onkelen til Fredrik Ridders kone Maren, en mann ved navn Anders Hanssøn Flattum, som opprinnelig eide stedet, derav navnet Flattumgården. Da Fredrik Ridder tok over gården og begynte utbygging

en gang i 1870-årene ble gården i stedet kalt Riddergården.

Gårdsanlegget har gjennom tiden vært en sentrum i byvirksomheten. Ikke bare fordi sagfogdene holdt til her, men også som kulturelt sentrum med eget bibliotek, osv. Den siste Ridder døde ut i 1968, og gården var testamentert til Ringerike kommune. I dag er gårdsanlegget en pulserende kulturarena hvor konserter, utstillinger og ulike aktiviteter finner sted.

Rett ved siden av Riddergården lå Glatved hotell. Det blir sagt at det har vært gjestgiverivirksomhet på Glatved helt siden 1776. Helt konkret vet vi i at Lars Malstein Glatved fikk gjestgiverbevilling i 1838. Etter hans død var det enken Maren Semmen (1809-1885) som tok over driften. Og det var Maren som fikk det glamourøse oppnavnet «Madame Glatved». Og at madamen var et dyktig kvinнемenneske er det ingen tvil om, for det var under hennes tid at hotellet fikk et ry som et av Norges flotteste hoteller. Så flott var det faktisk, at det ble oppført med hele tre stjerner i den kjente Baedeker-guiden. Bare Hotell Victoria i Kristiania kunne måle seg med Glatved Hotell.

En rekke notabiliteter har overnattet på Glatved Hotel. Hør bare: De to amerikanske presidentene Ulysses Grant og Woodrow Wilson, Baron Rotschild, Keiser Napoleon III, Kong Oscar II, Keiser Wilhelm, Ole Bull og Fridtjof Nansen. Om Fridtjof Nansen blir det



forresten fortalt at han var på besøk på Ringerike vinteren 1906 for å se på landsted til Norges nye kongefamilie. Ask Gods skulle visstnok ha vært på tale.....

Det var forøvrig et imponerende

gårdsanlegg man fant på Glatved. I hvert fall etter Hønefossmålestokk. Hovedbygningen ble modernisert til sveitserstil i 1872, og var en

stor bygning som inneholdt tre spisesaler. Bare den ene av dem hadde plass til hele 200 mennesker. I tillegg fantes tre salonger, biljardrom og kjeglebane. Utvendig hadde bygningen fire store verandaer samt åpen



altan som gikk rundt hele bygningen. Innvendig var en av stuenes dekorert av den kjente bygdekunstneren Peder Aadnes som

også har dekorert Hesselberg gård i Norderhov. Her fantes en rekke unike motiver fra det gamle Hønefoss og livet rundt fossen. I tillegg til selve hotellet fantes også en rekke andre fasiliteter. Først og fremst var den 10



mål store hagen imponerende, og den var et meget benyttet samlingssted for de gamle hønefossingene. Derfra kunne de betrakte både fossen og ikke minst båttrafikken på elva over et glass øl eller vin. I tillegg fantes ti garasjer samt egen bensinstasjon.

Selv om Grand Hotell i Stabellsgaten var selve jernbanehotellet i Hønefoss, tok nok også Glatved Hotell unna en vesentlig del av trafikken fra toget, og det gikk fast transport med charabanc eller karjol mellom Glatved Hotell og Hønefoss jernbanestasjon flere ganger om dagen.

Natt til den 3. desember 1941 var imidlertid Glatved-epoken over. Da brant hotellet ned til grunnen etter en fest for tyske offiserer.

Hjuldampere

Å beskrive aktiviteten på Bilthuggertangen uten også å beskrive dampskipstrafikken på Storelva blir feil. For det er intet mindre enn imponerende at nettopp innlandsbyen Hønefoss skulle bli den første byen i Norge hvor man bygget dampskip. Stedet var Øya, omtrent der hvor Ringerike stormarked i dag ligger.

Sommeren 1837 var dampskipet Kong Ring ferdig, og den kastet loss den 9. juli 1837 fra bryggen utenfor Glatved Hotell. En stor menneskemengde hadde samlet seg, og skipsrederne grev Wedel Jarlsberg, rittmester Jens Lange og kjøpmann Thorne rev i en stor fest på Glatved med fyrverkeri i anledning stabelavløpingen.

Dessverre viste det seg raskt at den 10 hestekrefter store Motaladampmaskinen var alt for liten til å klare de oppgavene skipet var påtenkt, nemlig tømmerbuksering samt vare- og passasjertrafikk. I 1851 ble derfor skipet tatt ut av trafikk og hugget opp.

Vi bør også tillate oss å stoppe litt ved Kong Rings søsterskip Halfdan Svarte som ble bygget nedenfor Berger gård på Jevnaker. Skipene var identiske, og også Halfdan Svarte ble sjøsatt i juli 1837, men noen uker senere enn Kong Ring. Dessverre svarte heller ikke dette skipet til forventningene, og i 1838 ble Halfdan Svarte besluttet flyttet til Hønefoss hvor man planla at skipet skulle slepe i par med Kong Ring.

D/S KONG RING

- Første norskbyggede dampbåt

«Søndag 9. juli 1837 var det stor festivitas i Hønefoss. Første norskbyggede dampbåt ble sjøsatt “i mangfoldige jublende Menneskers paasyn”. Båten, en såkalt hjuldamp, var bygd på Øya nedenfor Hønefossen, og fikk det stolte navnet Kong Ring. På motsatt side av Storelva lå Glatved hotell der sjøsettingen ble feiret med stor middag, dans, musikk og fyrverkeri.

Bak byggingen av båten sto grev Johan Herman Wedel Jarlsberg og to kjøpmenn og trelasthandlere i Drammen, Johan Fredrik Thorne og Jens Lange.

Grev Wedel Jarlsberg var amtmann i Buskerud fra 1806, og kort etter var han med og stiftet Drammensvassdragets Fellesfløtningsforening.

Kong Ring skulle først og fremst brukes til tømmertransport over Tyrifjorden, til å slepe tømmergrimer og trelastflåter fra Storelva til Vikersund. Men båten skulle også frakte varer og mennesker. Dampmaskinen, som kom fra Motala Mekaniske Verksted i Sverige, var bare på 10 hestekrefter, og det viste seg snart at den var for svak til de store oppgavene Kong Ring var tiltenkt. Etter godt og vel 10 års drift ble båten hugget opp og dampmaskinen solgt.» (Kilde: Hole Historielag)

Det skulle bli en dramatisk transport. Kjelen var blitt vedlikeholdsfyrt hele høsten, og det seks tonn tunge skipet ble på nyåret 1839 rodd inn mot Bergergrinda før man med manns- og hestemakt trakk skipet over Eggemoen. Delvis på isen og delvis på stokker. Ved skrenten ut mot Egge gikk det galt da kolossen slet seg, og med stor fart forsvant utforbakke før det omsider stoppet på jordet ved Eggestua. Etter iherdig innsats fikk man i gang transporten igjen, og skipet ble på vårparten sjøsatt på Randselva og seilt ut til Tyrifjorden. Men noen erstatning eller medseiler for Kong Ring ble skipet aldri. I stedet ble skipet solgt og satt i trafikk mellom Sylling, Lier og Busund inntil den ble tatt ut av trafikk i 1854. På farten mellom Svangstrand og Busund seilte den med en pram etter seg hvor det var halv pris for de som reiste i prammen. Våren 1862 ble et nytt skip satt i trafikk på Storelven. Det var det 113,5 fot lange dampskipet D/S Anna Colbjørnsdatter. Hun var bygget ved Akers Mek. på bestilling, og hadde et dampmaskineri på hele 130

hestekrefter. Også denne maskinen var levert fra Motala fabrikker. Klok av tidligere erfaringer hadde man denne gangen sikret at skipet hadde tilstrekkelig motorkraft. Skipet hadde også en romslig passasjeravdeling, og det var en populær tur fra Tyrifjorden og opp til Hønefoss.

Det skulle imidlertid vise seg at Storelven ikke var det enkleste farvannet å trafikkere med et så stort skip. Rederiets intensjon var å trafikkere Glatved, men i kanaldirektørens rapport kan det leses følgende: **Det støttes i elven paa mange Hindringer, saa farten kun meget uregelmæssigt kunne vedlikeholdes der.** I hele august og september kunne for eksempel ikke skipet komme forbi Folefoss og Slepå. Det måtte derfor omfattende arbeider til for å opprettholde trafikken. I 1864 var opprenskning av Storelven gjennomført, og Anna Colbjørnsdatter kunne igjen gå helt opp til Hønefoss. Igjen forsøkte man å trafikkere Glatved, men det var stadige uregelmessigheter. I 1864 ble derfor anløpsstedet flyttet til Benterud, omtrent der hvor Ringerike Rådhus ligger i dag. Selv om Folefossområdet var rensket opp, var det likevel stadige trafikkproblemer på denne distansen, og skipet måtte gjentatte ganger trekkes med mannekraft for å komme forbi. Nå hadde imidlertid eierne fått nok, og etter sesongen 1864 ble skipet solgt på auksjon. Frem til 1868 seilte skipet bare fra tid til annen opp til Benterud. I 1869 var også dette slutt, og skipet ble deretter solgt og fraktet til Randsfjorden i 1871.

Etter Anna Colbjørnsdatter har det ikke vært fast rutegående båttrafikk på Storelven. *Men hvem vet, kanskje vi også i fremtiden får se røkstrimen fra et dampfartøy som pruster seg oppover strykane?*



D/S Anna Colbjørnsen. Fotograf og årstall er ukjent. Bildet er kopiert fra boka Med nikkel i lasten an forfatter Asbjørn N. Jakobsen.

D/S ANNA COLBJØRNSSEN

D/S Anna Colbjørnsen ble bygget som passasjerbåt i 1861-62 ved Akers Mekaniske Verksted. Båten fikk en dampmaskin på 80 eller 130 hestekrefter (ulike kilder) og hadde plass til 240 passasjerer. Et selskap i Hønefoss sto bak byggingen av båten.

I april 1862 blir det i Drammens Tidende og Buskeruds blad avertert etter en båtfører og en restauratør til Anna Colbjørnsen som fra mai skal settes i fart mellom Hønefoss, Vikersund og Svangstrand. Stoppesteder på turen kunne være Nes brygge i Utstranda, Domholt på Røyse, Skjærdalen på Tyrifstrand og Furetangen på Modum. Båten gikk opp Storelva til Hønefoss. Men da vannstanden i Storelva ofte varierte, særlig i tørre perioder sommer og høst, så heter det at ruta opp til Hønefoss var meget uregelmessig.

Det er bevart en rutetabell for sommeren 1863 som viser at båten tre dager i uka gikk fra brygga ved Glatved Hotell i Hønefoss. Barn under 12 år reiste gratis, og de reisende måtte møte fram minst ett kvarter før avgang. Etter 10 års seiling på Tyrifjorden ble båten solgt til Randsfjorden og omdøpt til D/S Harald Haarfagre. Det fins ulike opplysninger om opphuggingen av båten, både like før 1914 og på slutten av 1930-tallet.

Båten er i noen yngre kilder kalt Anna Colbjørnsdatter, sikkert et forsøk på å bruke korrekt navn på kvinnen som båten var oppkalt etter. Men Anna Colbjørnsdatter ble etter sin heltmodige innsats under svenskeslaget i Norderhov prestegård 1716 av ettertiden kalt Anna Colbjørnsen. Som en slags æresbevisning ble «datter» endret til «sen» (sønn), for hun var «en kvinne med mannsmot og mannsnavn, en krigshelt som omsorgsfullt lurte fienden i et bakhold av varme og vin», skriver folkeminneforsker Anne Eriksen 1991. I dag er Anna igjen oftest omtalt som Colbjørnsdatter. (Kilde: Hole historielag)

Prosjektide - Et bypatriotisk spleiselag

- Vi deler en visjon om at byen trenger positivitet.
 - Vi deler en visjon om at byen trenger en identitet.
 - Vi deler en visjon om at byen trenger en bevissthet om egen historie.
 - Vi deler visjonen om at byen bør åpne seg mot elven og ta vannveiene i bruk .
- Dette var initiativtakernes utgangspunktet for 18 mnd siden.**

Vi mente at ideen om D/S Madam Glatved og Glatved brygge kunne forene disse visjonene i en konkret ide.

Vi mente at visjonen kunne materialiseres i mer enn tanker og flyktige streker på et papir. Vi ønsket å bidra med svar fremfor spørsmål og permer fulle av papirer.

Alle vet at visjoner er verdiløse på et stykke papir.

Alle vet at de først er interessante dersom de blir satt i en fornuftig sammenheng og realisert .

Alle vet at visjoner krever en stor porsjon mot og galskap for å virkeliggjøres

Times they are a changing...

Vi lever i en tid da samfunnet forandres hurtig.

Vi har vokst opp i en sosialdemokratisk virkelighet der det offentlige tok ansvar - både for den enkelte og for fellesskapet. For få år siden ville det vært utenkelig å «plage» private aktører med den type prosjekt vi her snakker om.

Stedsutvikling har ikke vært en arena for private. Dette har forandret seg dramatisk. Det er lite som tyder på dette at skal reverseres og «normalisere» seg. Det «unormale» blir «normalt». Utfordringen blir å finne en effektiv måte å forholde seg til dette.

Et bypatriotisk spleiselag

Bypatriotiske spleiselag er å ta konsekvensen av virkelighetens verden. Bypatriotiske spleiselag er muligheten vi har for å realisere mange felles utfordringer i fremtiden. Det har vi allerede sett mange gode eksempler på lokalt. Oppgraderingen av Fengselet er ett av

Utdrag fra kommuneplanen

Ideen om å utnytte elevområdet er langt fra ny, og det er også en uttalt målsetning for Ringerike Kommune å sørge for en utvikling der elvene våre spiller en sentral rolle.

Vi har valgt å ta med følgende utdrag fra kommuneplanen for å synliggjøre dette:

Visjon

Gjennom samspill mellom private og offentlige aktører skal Ringeriksregionen utvikles til å bli en attraktiv bo- og næringskommune, gjennom bl.a. å tilrettelegge for:

- En bærekraftig utnyttning av regionens fortrinn og egenart (bl.a. natur, kultur, historie, nærhet til hovedstaden og naturlig avgrensning mot storbyen).
- En målrettet satsing på tiltak som øker lysten til å bo og etablere seg her (bl.a. trygge oppvekstmiljøer, fritidstilbud m.m.).

Strategi nr. V : Ta elvene og fossen i bruk!

Stikkord:

- Fossen og elvene som positivt element for innbyggere og tilreisende
- Kobling til merkevaren Ringerike
- Tilgjengelighet, fiske, friluftsliv, båttrafikk, rekreasjon. Båthavn i Hønefoss?
- O- pplevelsestilbud knyttet til elva, (f.eks. båttrafikk mellom Petersøya og Tyrifjorden, sjømerker m.m.)

dem. Byggingen av Langhuset på Veien er et annet. Dette har vært gode og allmenntilgittige prosjekter som i betydelig grad har vært en stimulans i lokalsamfunnet .

Går man lenger ut fra bysentrum ser man ennå mer folkelig engasjement. Tyristrand er i ferd med å revitaliseres på ren entusiasme. Vi våger å påstå at prosjekt D/S Madam Glatved og Glatved Brygge kan ta dette ennå et hakk videre - kanskje inspirert av Tyristrand....



Hvordan?

Vi bringer inn lokalpatriotismen som et avgjørende moment - ikke bare som en «naiv» og sjarmerende bieffekt. Vi sier at det folkelige engasjementet skal fungerer hånd i hånd med de økonomiske aktørene. Alene er det folkelige engasjementet utilstrekkelig, dersom man skal realisere noe så omfattende som D/S Madam Glatved og Glatved Brygge. Det er imidlertid all grunn til å innse at heller økonomiske muskler alene er tilstrekkelig. Dette har man også gode eksempler på lokalt..

Patriotene er i ferd med å våkne...- også i Hønefoss

Vi påtar oss litt av æren for at det ble snakk om patriotisme i Hønefoss igjen. Patriotisme er et begrep som svært lenge har vært fraværende i vårt lokalmiljø. Plutselig så man en gryende interesse for nordsiden. Omsider fant man ut at det var fornuftig å forene krefter og spisse innsatsen mot ett satsningsområde. Kanskje blir det et lokalpatriotisk spleiselag som også realiserer ideen om et oppgradert torv.

Vi brakte pottemakerbakken inn i diskusjonen. Kanskje er det nok et bypatriotisk spleiselag som kan løse denne kommunale utfordringen.

Gleden

Entusiasmen har vært motoren i prosjektet fram til nå. Forhåpentligvis har vi lyktes i å generere noe av den. Uansett har den strømmet tilbake til oss fra alle kanter - også fra det offentlige.

Prosjektets grunnide er altså å stimulere denne entusiasmen maksimalt. Forene det folkelige engasjementet med det vi håper lokale institusjoner kan bidra i tillegg legge forholdene maksimalt tilrette for et offentlig engasjement innenfor de rammene man kan forvente. Vi tror verdien av denne «treenigheten» vil overstige alles forventninger - også når man regner i kroner og ører.

Engasjementet som vi vil påstå at Glatved-prosjektet allerede har synliggjort, har kommet som en følge av at visjonene er riktig, og tiden er moden. Den er ikke kommet fordi vi har vært usedvanelig dyktige selgere. Prosjektets visjon har solgt seg selv, og begeistret!

Gleden ved å bidra og delta, er betydelig når forholdene blir lagt tilrette.

Det fikk vi et bevis for da Glatvedområdet for få dager siden ble ryddet av 175 flittige barn ved Hønefoss skole, og et betydelig antall voksne patrioter. Dette var et bypatriotisk spleiselag i praksis. Kapitalen var vår arbeidskraft - resultatet var et stykke arbeid som fellesskapet ellers ville måtte betale et seksifret beløp for å få utført. Så mye ville dette ha kostet, at kommunen trolig ville skjøvet problemet foran seg i årevis. Resultatet ville vært at den grønne veggen som inntil nylig stengte Glatved inne, hadde vokst seg (om mulig) ennå mer ugjennomtrengende...

Lærdommen

Det er disse erfaringene vi finner all grunn til å ta med oss videre inn i et eventuelt båt-og brygge- prosjekt. Viljen til innsats er der - blant folk flest. Visjonen er «salgbar» - til folk flest. Tiden er moden - synes folk flest. Kommunen er svært velvillig innstilt. Spørsmålet er om også det lokale næringslivet finner timingen og visjonen tilstrekkelig interessant.

Vi innser at dette er et spørsmål som må besvares med mer enn følelser, patriotisme og entusiasme. Vi mener imidlertid å kunne bevise at det også utfra bedriftsøkonomiske vurderinger vil være fornuftig, og at samfunnregnskapet tilsier at dette er en fornuftig investering for og av fellesskapet

La oss våge å gi naiviteten et ansikt! Ingen gode visjoner er realisert uten en betydelig prosjon naivitet....!

Internett

I tillegg til det som er beskrevet ellers i rapporten, har prosjektet valgt å sikre seg domenenavnene www.glatved-brygge.no og www.glatved.no. Dersom prosjektet videreføres kan disse tas i bruk til informasjonsformål umiddelbart og vi sikrer oss samtidig at ingen andre utnytter prosjektet.



Bilder fra dugnaden på Glatved 4. og 5. november - bypatriotisme i praksis!

Dampbåten

Det er ingen overdrivelse å påstå at det lille men høyst kompetende damskipsmiljøet i Norge har fulgt vårt prosjekt med interesse. Noe av forklaringen er at vi her snakker om svært dedikerte, hyggelige og høflige mennesker. Men, det har også sammenheng med at vi forholder oss til en viktig del av vår kulturarv, som svært mange menesker og fagmiljøer ofrer mye tid, krefter og penger på å

holde levende. Arven vi her snakker om er i ferd med å smuldre bort.

Det finnes i dag 13 flytende, autentiske dampskip igjen i Norge.

De som er igjen blir passet på av kjærlige hender. Organisert i venneforeninger og kulturstiftelser med mer eller mindre tette bånd til det offentlige.



D/S Tyrvi ved brygga på Sundøya. Foto: Ringerikes Samferdselsmuseum.

I dette miljøet er det en liten sensasjon - i alle fall en glad nyhet- at noen amatører på Hønefoss finner et brukbart damskipsskrog, (og har en viss lokal entusiasme i ryggen i forhold til å restaurere det). Et skrog som til alt overmål har en lokal og regional historie. Og som ikke det var nok - der dampmaskinen fortsatt eksisterer..!

Vi har ingen illusjoner om at dere skal hoppe i stolene av pur begeistring over funnet, men for det lille damskipsmiljøet i Norge er dette interessante nyheter...

Båten flyter!

Historien er i korte trekk som følger.

Lenge , lenge før Røkses bestefar ble født, produserte Aker Mek damskipsskrog. Håndklinket jern.

Det passet godt for lokale forretningsmenn.



D/S Tyrvi i dag

De hadde allerede lange tradisjoner for skipsfart på Tyrifjorden og på Randsfjorden. Stimulert av tidens eksportartikkel nummer 1 - tømmerstokken.

Viljen til investering var stor - og man tok betydelig risiko

Som dere nå vet var vi til og med først! Det aller første damskipet i Norge ble sjøsatt på Hønefoss i 1837, og investeringen i DS Tyrvi var bare en i rekken av mange flotte og stolte skip som trafikerte lokale farvann. Skipene ble eiet delevis av private dampskipsredere og delevis av De Norske Statsbaner.

Titusner av mennesker er fraktet over Tyrifjorden og Randsfjorden. Vi snakker her om hovedfartsårene nordover - lenge før veinettet var et alternativ og lenge før byggingen av skinneganger var noe mer enn på skisseblokken. Dette er en felles kulturarv som hele regionen med 8-10 lokale kommuner deler.

Vi er nå tilbake i slutten av 1860-årene. Propelldriften hadde overtatt for skovhjulene. DS/Tyrvi (det gammelnorske ordet for Tyri=Tyrifjorden) og dens søsterskip DS/Lettvint (sjøsatt på Mjøsa) var en av de første skrogene som ble bygget for den hypermoderne propellen.

DS Tyrvi gjorde god nytte for seg i Tyrifjorden, i kombinert gods og person-trafikk. Etter ca 30 års drift ble den solgt videre til, eiere på Randsfjorden ved århundreskiftet. (som så mange andre båter som gikk fra Tyrifjorden til Randsfjorden - ogf motsatt)

Vi fant, vi fant

På Randsfjorden fant vi den! For oss ganske UTROLIG, men sant!

Fortsatt flytende og tilsynelatende i god stand, men fullstendig ombygget.

Det var når sant skal sies ikke en «forandring som frydet». Likevel var skroget inntakt og muligheten for å bringe skipet tilbake i original stand var god.



Vi har på vegne av prosjektet gjort en foreløpig intensjonavtale om å kjøpe dette lille skipet på 55 fot. Intensjonsavtalen varer frem til 1. mai 2005 til en makspris på 730 000,-

Maskinen eksisterer!

«Gamle skipperen» som døde i 1962, hadde i en bisetning fortalt de nye eierene at maskinen var overlevrt Drammen museum.

En rask telefon til museet var nedslående. Ingen hadde noen sinne hørt om en dampmaskin i museets eie...men de lovet å dobbeltsjekke.

Og for å gjøre en lang historie kort:

I en driftsbygning på Gullskogen Gård stod den. Ensom, glemt og forlatt, men tilsynelatende i god behold.

Og derved våre herrer; begynner dette å smake av et mulig prosjekt.

Riktignok snakker vi ikke om en maskin anno 1867, men en maskin fra Glommen mekaniske i Fredrikstad som ble satt inn i DS Tyrvi i

1916...men selv det er når sant skal sies en voksen alder for en dampmaskin - og den er vakker!.

Det vil forundre oss mye dersom Drammen museum ikke vil låne oss denne maskinen å se verdien at den igjen skal få «tøffe» i sitt rette element. Det vil også forundre oss mye om ikke mekaniske entusiaster vil stå i kø for å få lov til å sette en gammel dampmaskin tilbake i fordums prakt...

Mulighetene

Hva er så mulighetene med dette utgangspunktet?

- 1) Man trenger mye galskap
- 2) Man trenger utømmelig entusiasme
- 3) Man trenger 6-7 millioner. Dette beløpet kan reduseres betydelig gjennom offentlige midler og støtteordninger.
- 4) Man trenger gode støttespiller hos riksatikvaren (hvilket vi har!)
- 5) Man trenger god tid

...og vips så har man et stort og viktig symbol på en historie som er i ferd med å gå i glemmeboka.

Man skaffer seg et trekkplaster som i kombinasjon med en «riktig» helhet vil kunne ha potensiale til å trekke titusner til Hønefoss -

Byen er damskipenes historiske vugge, og det området i Norge som ga vesentlige bidrag til den tidlige industrielle historien i landet. (jmf utnyttelsen av fossekraften opp gjennom århundrene...) Det tror vi på at vi i fellesskap kan utnytte kommersielt

Ingen illusjoner...

Ingen må ha illusjoner om at en eventuell restaurering av DS Tyrvi vil være «plankekjøring», men den er i aller høyeste grad mulig å gjennomføre dersom viljen er tilstede. Den vil by på skuffelser, overraskelser og hysterisk lykkefølelse...i skjønn forening

Riksatikvarens fartøyansvarlige har forsikret oss om mulighetene.

De har erfaring med tilsvarende prosjekter. Mulighetene og kvalitetssikringen av det eksisterende skroget kan utredes for 50.000 kroner

Hva gjør vi i mellomtiden

Som nevnt er det 13 flytende dampskip i Norge.

En unik entusiasm i Ørje - Asbjørn Braarud - har kontroll over 6 av dem.

Dersom «prosjekt Glatved» ønsker å innlede et samarbeid med Braarud, åpner det seg store muligheter på flere områder. Vi kan dersom vi ønsker det, bli tilført uvurderlig kompetanse i form av personer med en ubetalelig erfaring på området.

Vi kan dersom vi ønsker det, bringe en «levende» dambåt tilbake i våre farvann - i påvente av at vi eventuelt igangsetter og avslutter vårt eget prosjekt.

Det er innledet samtaler om dette med Braarud, som det er vår ambisjon å slutføre dersom prosjektet åpner opp for det,



Charterbåt

For å få til en lønnsom drift på elva , må man i tillegg til den historiske dampbåten ta i bruk en noe mer moderne båt. Dette må til for å kunne frakte gjestene med den komforten som forventes i dag.

Vi tror at det er riktig for dette prosjektet å bruke samme modell for drift som Asbjørn Braarud har valgt for Øymark Damp & Supply AS i Ørje. Ideen her er å bruke dampbåten i hovedsak som symbol, samt å kjøre kortere godværsturer og selvsagt når noen bestiller den, men den bør etter vår mening ligge mye og «trone» ved Glatved brygge, som den attraksjonen den blir.

En noe mer moderne båt kan også ha et «veteran» utseende, men må kunne ha følgende fasiliteter:

- Størrelsen bør være 50-60 fot
- Båten må kunne ta om bord en full buss, som er ca 50 gjester
- Gjестene må kunne fraktes tørt og varmt (Norsk sommer!) og for å kunne forlenge sesongen
- Båten må ha tilfredstillende sanitær fasiliteter.
- Båten må ha tilstrekkelig med strøm for restaurantekniske installasjoner.

Et prisanslag på en slik båt bør etter vår mening ligge på fra: NOK 1,5 mill til NOK 2 mill. for et bra brukt eksemplar. Dette er vurdert ut i fra forskjellige båtmegleres hjemmesider fortrinnsvis i Sverige.

Noen nøkkeltall for Øymark Damp & supply AS 2004:

Gjester: ca 10 000
Omsetning: 2,2 mill (eks mva)
Overskudd: ca 500 000,-

Noen tall på utgiftsiden pr tur:
1 stk skipper 170,- pr time
2 stk mannskap a“ 100,- pr time“
Sluseavgift: 600,-
Dieselforbruk: 25 l pr. time
(ca NOK 700,- pr. tur.)

Charterturer / Gruppeturer / Ruteturer

Slik har Øymark Damp & Supply AS definert sine forskjellige turer , noe som også virker veldig aktuelt for dette prosjektet.

I Ørje fordeler trafikken seg slik :

- Mai :** - Grupper + Charterturer
- Juni :** - Grupper + Charterturer
- Juli :** - Kun ruteturer
- August:** - Rute + grupper + charterturer
- September:** - Grupper + Charterturer

Billettpris (2004) for en tur på 3,5 timer NOK 250,-

Pris på Chartertur NOK 2800,- til NOK 3500,- pr time avhengig av spiseplikt.

Disse turene er på min. 3,5 time. Utover dette NOK 1000,- pr. time.

Det er vanlig praksis å gi 10 % rabatt på gruppeturer

På Charterturene ligger omsetningen pr. pers. på mellom NOK 500,- til NOK 1000,- (mat/ drikke)



«Havnebyen Ørje»

- om hva man kan få til med entusiasme og pågangsmot



HAVNEBYEN ØRJE

— og noen av skipsrederne der

Nei, dette er ikke et forsøk på å spre sarkasme om et lite sted i indre Østfold. Tvert imot er det en fantastisk historie om entusiaster og dampbåtene deres.

TEKST: JØRGEN SEEMANN HERS
FOTO: EOL NORDLÉN

Øymark Damp & Supply AS. Ah, tenker du, et annet navn på Ørje Steamrens og Jernvarer – eller noe slikt. Men nei, det er faktisk navnet på et fremgangsrøkt rederi med hovedvekt på dampskip. Øymark er området sprover fra Ørje, retning Halden, og det er i denne delen av Haldenvassdraget det meste av aktiviteten foreløpig er henlagt.

Men før jeg beskriver havnebyen Ørje, skipene og rederne, er det helt nødvendig med et lite repetisjonskurs i historie. Haldenvassdraget er et system av innsjøer og elver som er sammenbundet av et antall sluseanlegg. De sørøstlige grensetrakters mest berømte mann, Engebret Soot, født på en husmannsplass i Aurskog, er opphavsmannen til hele eventyret.

Han forsto i ung alder at det var nødvendig å sørge for at en større del av de avvirkede tømmerstokkene i indre Østfold, Hedmark og de tilstøtende skoger på svensk side av grensen på en rimelig og effektiv måte kunne forflyttes til Halden. Saugbruksforeningen og alle sagbrukene i Tistedalen. Soot fikk bygge sine sluser og kjerre- og andre for sin tid moderne innretninger i et område som før resten av Norges innvånere hadde, helt ufortjent, forholdsvis perifer interesse.

Dette førte til en utrolig aktivitet,

og på det meste var mer enn 400 personer i aktivitet med å forflytte tømmerstokker mellom Skulerud i Søndre Høland og Tistedalen. En del som mannskap på en armada av slepebåter, de fleste som "vanlige" fløtere.

Haldenkanalen har den særegenhet at den ikke har forbindelse med

salvann. Dette er trolig årsaken til at den kun i særdeles beskjeden grad er blitt kjent hos det norske båtfolk. Mens "alle" båtentusiaster i Sverige kjenner Dalslands kanal og Göttakanalen, har Haldenvassdraget vært et sjøfartsmessig stebarn man tilsynelatende helst ikke ville vite av.

Skoleturer

Riktignok ble mange barn – i hovedsak fra Oslo-området og i dag mellom 55 og 70 år – gjort kjent med kanalens eksistens gjennom skoleturer. For det var ikke bare tømmersepende arbeidshester som trafikkerte dette vassdraget – det var også D/S "Turisten". Et vakker, dampdrevet passasjerskip som i sin tid hadde nesten like høy status som "Skibladner".

For syvendeklassingene mellom 1945 og 1960 var en tur med toget fra Oslo Ø til Halden, videre med D/S "Turisten" fra Tistedalen til Skulerud i Søndre Høland, derfra 57 km med smalsporet, dampdrevne tog til Sarumsand, og til slutt tilbake til Oslo Ø med lokaltog, den ultimative skoletur. Det hele kunne gjennomføres på én dag, og elevene hadde både lært litt historie

Forts. side 58



Hilde og Ashjorn Otto Braarud om bord på D/S "Ara" (over). De eier en del skip i fart på Haldenkanalen – og driver enda flere, foruten Soots Brygge & Cofø i Ørje (i.h.).



Ordet entusiast er egentlig en høflig eufemisme for gærning

og litt geografi da de var vel tilbake hos mor og far. I motsetning til vår tids tredagers alpineturer til Hemseidal.

Men 30. juni 1960 gikk siste tog på Aurskog-Hølandsbanen, og en vesentlig del av grunnlaget for å holde D/S "Turisten" i drift var borte. I 1963 måtte Haldenvassdragets dronning legges i opplag. I løpet av tre år var en institusjon i norsk turistliv effektivt avlivet.

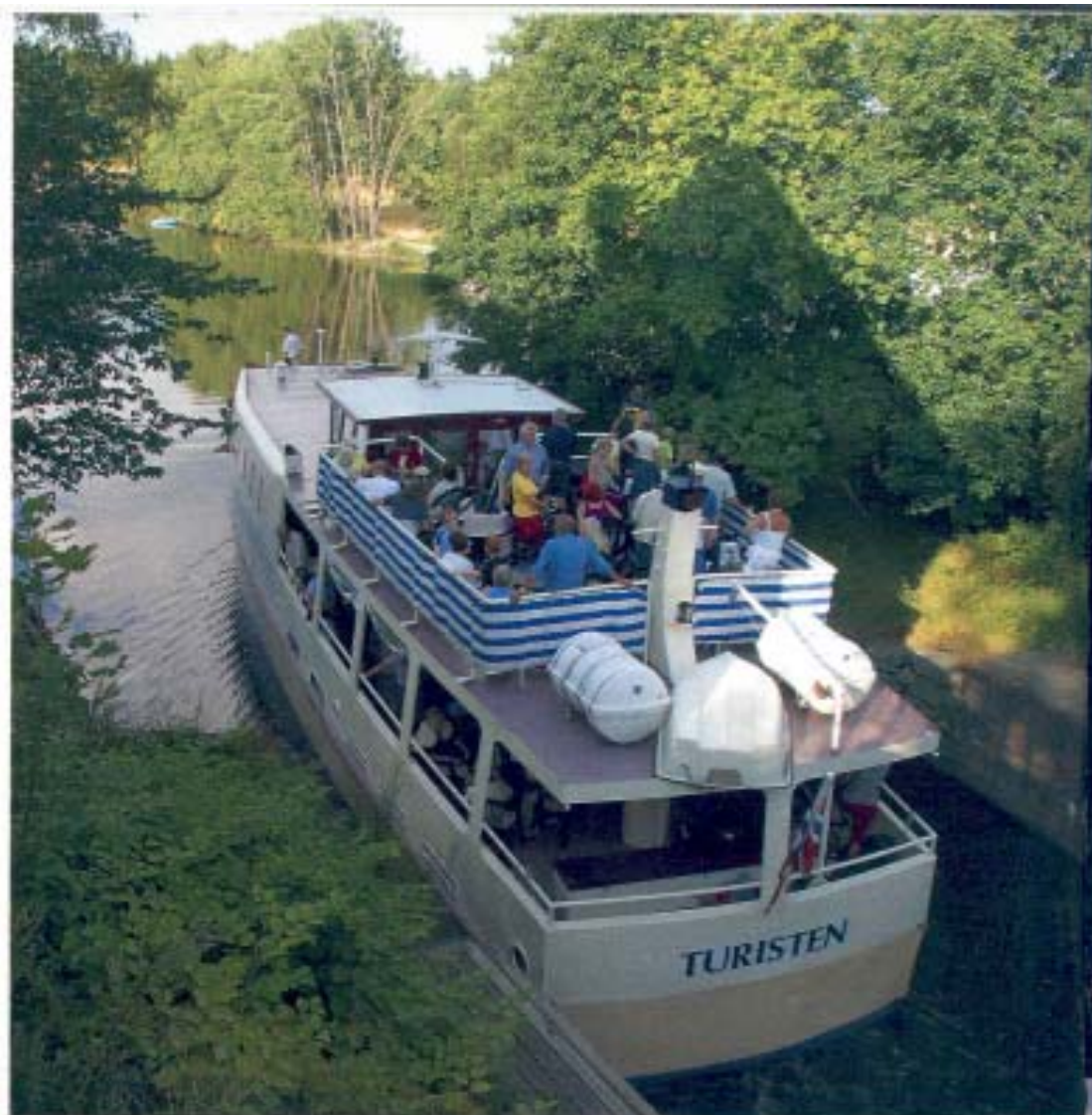
Og som om ikke det var ille nok – i 1967 ble skroget slept ut på Femsjøen og senket. En liten del av Aurskog-Hølandsbanen ble bevart, men i feil ende i forhold til livet på Haldenvassdraget. Som en skjebnens ironi ble det første museumsstøget på den bevarte jernbanen kjørt i 1963, altså omtrent samtidig med at D/S "Turisten" gikk i opplagsbøyene.

Året før "Turisten" ble senket, altså i 1966, var det andre "flaggskipet" på Haldenvassdraget, D/S "Engelbret Soot", også lagt i opplag, og Haldenvassdragets fremtid som turistattraksjon så mildest talt bedrøvelig ut. Denne båten var for øvrig byggenummer 1 ved Nylands Mek. Verksted i Oslo anno 1861 – og ble altså bygd omtrent der det nå bygges ny opera.

Inn med entusiastene

Ordet entusiast er egentlig en høflig eufemisme for gærning. Men hadde det ikke vært for disse gærningene, hadde verden fortsatt vært i svart/hvitt. Heldigvis finnes det noen slike som sørger for at verden er i farger, og to av dem er altså skipsredereparet fra Ørje, Hilde og Asbjørn Otto Braarud. Det er de som står bak rederiet med et navn som man skulle tro var jernvarebutikken i Ørje; Øymark Damp & Supply AS.

Fotograf Nordlién og jeg møder oss på Soots Brygge & Café i Ørje, og forteller hvem vi er og hvorfor. Vi er tidlig ute, og ekteparet Braarud tilsvarende litt sené. Ventetiden blir "prime time". Soots Brygge & Café er en flytende – og noe videreutviklet – fløterbrakke,



M/S "Turisten" ble importert fra Tyskland i 1985, og er pr. i dag den største passasjerbefordrer i Haldenvassdraget. D/S "Turisten" (nederst) var dronningen i mange år.



der det skjuler seg en bedre restaurant. Ved den ene siden ligger D/S "Ara", et dampskip fra tidlig i forrige århundre restaurert til en tilstand hvor hun ser helt original ut.

Og tro meg – å få en restaurering til å se original ut er vanskeligere enn å få den til å se altfor blank og overrestaurert ut! Blare å sitte der og nyte god mat og drikke samt synet av båten er alene verdt turen fra hovedstaden til Ørje.

– Det har totalt vært 40 store båter i dette vassdraget, hvorav 28

Forts. side 80



Noen er i driftsmessig stand, andre så dårlige at de vil forbli rustne minner stående bevart på land

var dampbåter. Nå er det totalt 12 skip, hvorav seks er dampdrevne, forteller Ørje-skipsrederen Ashjørn Otto Braarud.

– Foruten D/S "Engbret Soot" var det bare en virkelig passasjerbåt her, og det var selveste D/S "Turisten". "Engbret Soot" ble avløst som passasjerskip allerede i 1887, og deretter var D/S "Turisten" selve dronningen på Haldenvassdraget, forklarer Braarud, som forteller at han som liten gutt syklet langs Haldenvassdraget når D/S "Turisten" gikk forbi, for å få sett så mye av det vakre skipet som mulig.

Her snakker vi om gammel kjærlighet som ikke har rustet. Og det rustet som kjent mye mindre i ferskvann!

– Vi mener at Haldenvassdraget virkelig er en turistperle, og ønsker å få folk til å komme hit og oppleve den og naturen rundt, sier rederekteparet med entusiastiske røster.

Eller som de sier i brosjyren – Øymark Dump & Supply AS samarbeider med stiftelser, organisasjoner og private aktører i vassdraget for å skape et helhetlig reiselivsprodukt tilpasset dagens krav. Og vi nevner i parentes, med spesiell tiltrekningskraft på dampskipsentusiaster.

D/S og M/S "Turisten"

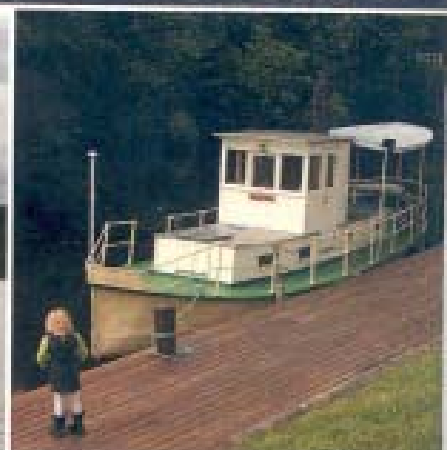
Flere enn skipsrederekteparet har sett et turistpotensial i Haldenvassdraget. På 80-tallet var Odd Berg, innehaver av Vaglen Tours, så optimistisk at han gikk til innkjøp av et passasjerskip fra Tyskland og døpte det M/S "Turisten". Skipet het tidligere "Wappen von Maasbühl", og det ble bygget i 1965.

I 1985, 22 år etter at D/S "Turisten" var blitt tatt ut av tjeneste, ankom det moderne motorskipet Haldenvassdraget. Det er som skredersydd til slusene – det kunne ikke

"Engbret Soot" ligger vanligvis ved kai nedenfor Ørje sluser. Her befinner også slusemuseet seg.



"Høbe" har opprinnelig gått i Stockholms-området. Nå er hun nesten ferdig ombygd til å bli Haldenvassdragets "vinterbåt".



vært mange millimeterne større. Denne skipet drives i dag også av Øymark Dump & Supply.

Og det finnes enda flere entusiaster i indre Østfold, for gamle D/S "Turisten" er blitt hevet fra sin vilte grav i Femnsjøen. Eierne har satt seg fore å bringe den tilbake til original stand. Dette er hva denne kommentator vil kalle en mega-restaurering,

og ifølge informert hold er jobben kommet svært godt i gang – med en ikke liten økonomisk innsats fra de to eierne.

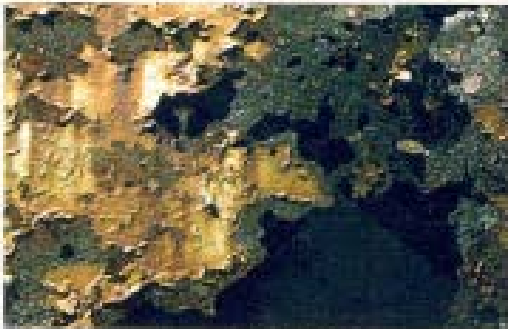
Ikke bare er dette en kulturell innsats som de to eierne burde få en kulturpris for, de har også til hensikt å la publikum få ta del i gleden. Båten skal nemlig inn i den kommersielle skipsfarten på

Haldenvassdraget. Vi henstiller til fylkesordføreren i Østfold om å gjøre dagen for jomfruturen til fylkesfestdag i Østfold, med skolefri og det hele. Det vil ikke være mer enn rett og rimelig.

Det ligger en rekke fartøyer langs kanalen og venter på restaurering. Noen er i driftsmessig stand, andre

Forts. side 62

Noen av de gamle dampbåtene fra Haldenkanalen vil aldri mer få kjennes vann under kjelen, men de blir likevel bevart. I det hele tatt ligger kultursminnene tett langs vassdraget.

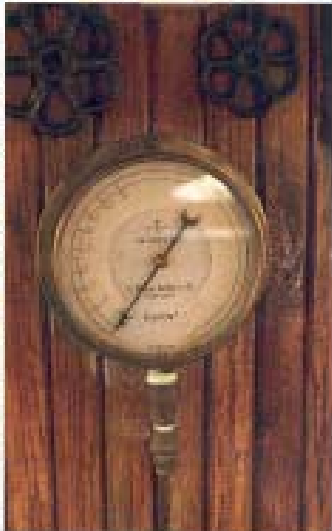


så dårlige at de vil forbli rustne minner stående bevart på land. D/S "Pæop" er et av fartøyene. Hun ligger ved Haldenvassdraget Museum og venter på sin tur.

D/S "Tryg" ligger på sin side kjekt ved kai i Tistedalen. Hun har hatt en mer omflakkende tilværelse og har blant annet trafikkert Stora L.

Hun har dessuten skiftet fra diesel til dampmaskin en rekke ganger.

En av de eldste er D/S "Lelling", og som navnet indikerer tilbrakte hun det meste av sitt yrkesaktive liv på innsjøen Lelling i Sverige. Hun var imidlertid eid av Sangbrugsforeningen i Halden, og ble bygd på Akers Mek. i 1873. Dermed er hun en av de eldste, men dessverre også



Ingen detalj blir oversett når entusiastene går til verket.



så berjet av tidens tann at det er svært tvilsomt om hun noensinne vil komme til å flyte igjen.

"Hebe" og andre

Et annet prosjekt er Kroksandferja, som bindt øst- og vestsiden av Rødtjessjøen sammen ved Kroksund, 16 km nord for Ørje. Denne bilfergen, med kapasitet for fire personbiler, ble tatt ut av drift i 1964 og reddet fra skjerebrenneren i 1995. Hun er nå under restaurering. Alle disse fartøyene tilhører forskjellige personer og foreninger, men alle som står bak skipene har en genuin interesse for Haldenvassdragets skipsfartshistorie.

"Hebe" er et annet av skipene på Haldenvassdraget, men hun har en helt annen historie. Hun ble nemlig bygd av Motalla Mekaniske Verkstad, med Stockholms Ångslups AB som oppdragsgiver, for å gå i lokaltrafikk i Stockholm i konkurranse med trikken. Hun var derfor meget lav. Men hun var også et rimelig alternativ for Öymark Damp & Supply da de så behovet for økt kapasitet, og ikke minst gikk det an å bygge et dekk til på henne.

Asbjørn Braarud er utdannet møbelsnekker og interiørarkitekt. Han satte i gang med å designe det nye dekket, slik at "Hebe" skulle se ut som om hun opprinnelig var bygd for å gå på Haldenvassdraget. Og det ser i aller høyeste grad ut til å ha lyktes.

– Et nydelig stykke arbeid, kommenterer Vi Menn Båt, – hvem er det som har utført dette?

– Det er gårdsgutten og jeg, sier skipsrederen og smiler. Og det har hun all mulig grunn til, for her blir det mahognipaneler og god mat.

– Dette blir vinterbåten, for her skal det bli peis og ulyfyr, sier Braarud. – Så sant ikke isen ligger tjukk, blir det nye møre om bord i gamle "Hebe" også vinterstid.

Der skulle det i grunnen vært ganske gøy å være med på...

seemberg@online.no

Dybdeforhold og fremkommelighet i Storelva fra Glatved til Tyrifjorden

Et vesentlig usikkerhetsmoment i prosjektet har vært hvorvidt det måtte gjøres store inngrep i elveløpet for å kunne trafikker strekningen med båter på om lag 50 fots størrelse. Prosjektgruppa har i denne sammenheng hatt samtaler med Jon Friis, som har gitt gode og konstruktive innspill i arbeidet. Videre er saken tatt opp på uformell basis med NVE og Fylkesmannen i Buskerud.

Søknad om tillatelse til mudring må sendes Fylkesmannens miljøvernavdeling for godkjenning. Dersom det ikke dreier seg om større inngrep i elven stiller de seg i utgangspunktet positive. Søknad om mudringstillatelse er under utarbeidelse og sendes Fylkesmannen innen kort tid. Det som mangler før søknad kan sendes er avkalring på hvordan massene man tar ut skal håndteres/deponeres.

Befaring og konklusjoner

Prosjektet har gjennomført befaring i Storelva, for å sjekke dybde og grunnforhold i samarbeid med Ringerike Dykkeklubb. Resultatene kan oppsummeres på følgende måte:

Det ble i prosjektet foretatt befaring i Storelva Lørdag 23.10.04

Dette ble gjort i samarbeid med Hønefoss dykkeklubb og en kjentmann.

Utstyret som ble brukt var :

- Dykkklubbens båt
- 2 utstyrte dykkere
- Ekkolodd.

Målet med befaringen var å kartlegge dybdeforhold, behov for mudring og hva slags bunnforhold det var i områder som måtte mudres.

Utgangspunktet for dybden i en led for de båttypene som er aktuelle i dette prosjektet bør være minimum 2 meter. På den aktuelle dagen var vannstanden ved Glatved ca 30-40

cm høyere enn normalt. Befaringen ble startet ved Onsakervika ved munningen.

Her lå dybden på 1- 1,5 meter i en lengde på ca 200 meter. Dette området må mudres til en dybde på 2 meter ved normalvannstand.

Bunnforholdene består av sandbanker

Videre oppover målte vi tilstrekkelig dybde (ca 2-4 meter) til vi kommer til området ovenfor Busundbrua - Slepaområdet, der elva deler seg i tre løp. Her er det en strekning på ca 50 meter som må mudres opp til 2 meters dybde ved normalvannstand. Bunnforholdene består av grus og småstein.

Dybdeforholdene videre opp til Glatved er varierende mellom 2-5 meter.

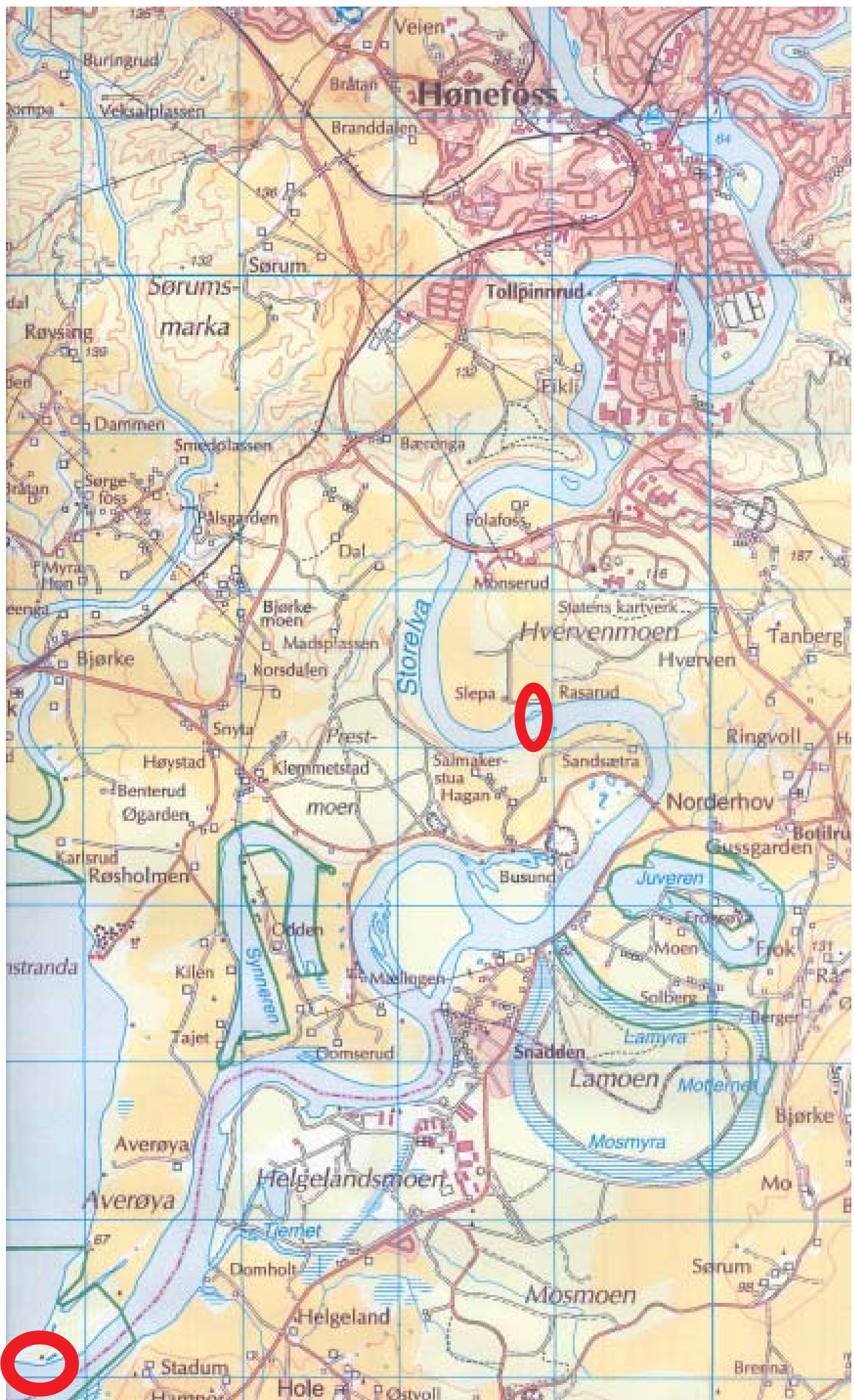
Konklusjonen etter befaringen er at man må mudre på disse to angitte stedene.

Mudringsarbeidene kan gjennomføres av Kystverket Produksjon. De har gitt en prisantydning for mudringsarbeidene på ca 150 000,- pluss transportkostnadene for mudringsutstyret. Det er imidlertid også mulig å utføre denne jobben via lokale entreprenører, da mudringsarbeidene ser ut til å være forholdsvis enkle å utføre uten spesialutstyr. Det er også helt avgjørende å merke en led hele strekningen. I dag må man være «lommekjent» for å kunne ferdes trygt med motorbåt.

Det bør også lages et kart over elva med leden påtegnet, samt dybdeforhold.

I den sammenheng har prosjektet vært i kontakt med Roger Stokke, som er salgssjef hos Ugland AS (Tidl. Statens kartverk) og kan være behjelpelig med å få utført dette evt. i samarbeid med dykkeklubben.

De totale kostnadene ved mudring av de nevnte strekningene, utarbeidelse av elvekart og merking av led anslås til mellom 300 - 350 000,-



Bryggeanlegg

Bryggeanlegget er sammen med charterbåten nøkkelen til å kunne drifte konseptet på en forretningsmessig måte – og må konstrueres for å dekke et sett av mulige aktiviteter, bra salg og kafedrift til konserter, og andre kulturaktiviteter.

Det er gjennomført samtaler med Ringerike kommune angående tilgang til å bruke området, og signalene er entydig positive. Søknad om rammetillatelse til utbygging av området kan sendes på basis av de skisser og tegninger som er utført.

Prosjektgruppen har samarbeidet med Erik Karlsen hos Sæther & Gythfeldt og Vidar Gullaug hos Norconsult for å tegne og utrede bryggeanlegget på Glatved. De har utarbeidet skisser løsningsforslag ut fra gruppens ideer og grunnlagsdokumenter. Behovene som må dekkes ved et bryggeanlegg kan kort oppsummeres i følgende hovedpunkter:

1. ca 30 meter lang båtbrygge (plass til 2 båter a 50 fot)
2. Hovedbrygge rundt dagens pumpestasjon, med muligheter og størrelse til å dekke servering, minikonsert og andre kulturaktiviteter



3. Forblending av pumpestasjon og tilbygg med serveringsmulighet, enkelt kjøkken og sanitæranlegg.
4. Enkel gjestebrygge

På skissene som er lagt frem vises ytterligere to bygninger utover det som er planlagt gjennomført i fase 1. Dette er tegnet inn for å vise en mulig videre utvikling av området. Et eksempel på dette er eget bygg for drift av kano- og kajakkutleie på «hjørnet» mellom Begna og Randselva og et eget hus bygget i tilknytning til hovedbrygga.

På bakgrunn av de forarbeidene som nå er gjort, anslås kostnadene ved utbygging av bryggeanlegg i trinn 1 til mellom 3,5 - 4 mill kr, avhengig av hvilken teknisk løsning man velger.



Cafèdrift på Glatved brygge

For å lykkes med et slikt prosjekt, økonomisk blir både charterbåten og en serveringsdel på brygga helt sentrale.

Vi mener at der bryggeanlegget er tenkt plassert, er et av byens fineste områder, med nærheten til elva, Riddergården, festivalplassen på Glatved, parkering, nærhet til byen osv. Det ligger til rette for at man her kan få til et konsept som blir en attraksjon for byens befolkning og forhåpentligvis også turister etter hvert.

«Engebret Soots cafe» i Ørje

Vi har også her valgt å bruke noen eksempler fra Ørje, på hvordan de har valgt å løse serveringsdelen der (bilder og mer utfyllende stoff fra denne virksomheten ligger vedlagt i denne rapporten)

Engebret Soots cafe åpner sesongen St.Hans og har åpent alle dager frem til 01.09.

Dette tilsvarer ca 90 driftsdager i sesongen.

Åpningstiden er: kl 12:00 til 01:00

Antall besøkende i 2004 var ca 10 000

Betjeningen varierer mellom 2-5 stk avhengig av ukedag. Lønn NOK 100,- til 120,- pr time.

Stedet har alle rettigheter.

Menyen består av hovedsakelig av lettere sommerretter, samt enklere middagsservering.

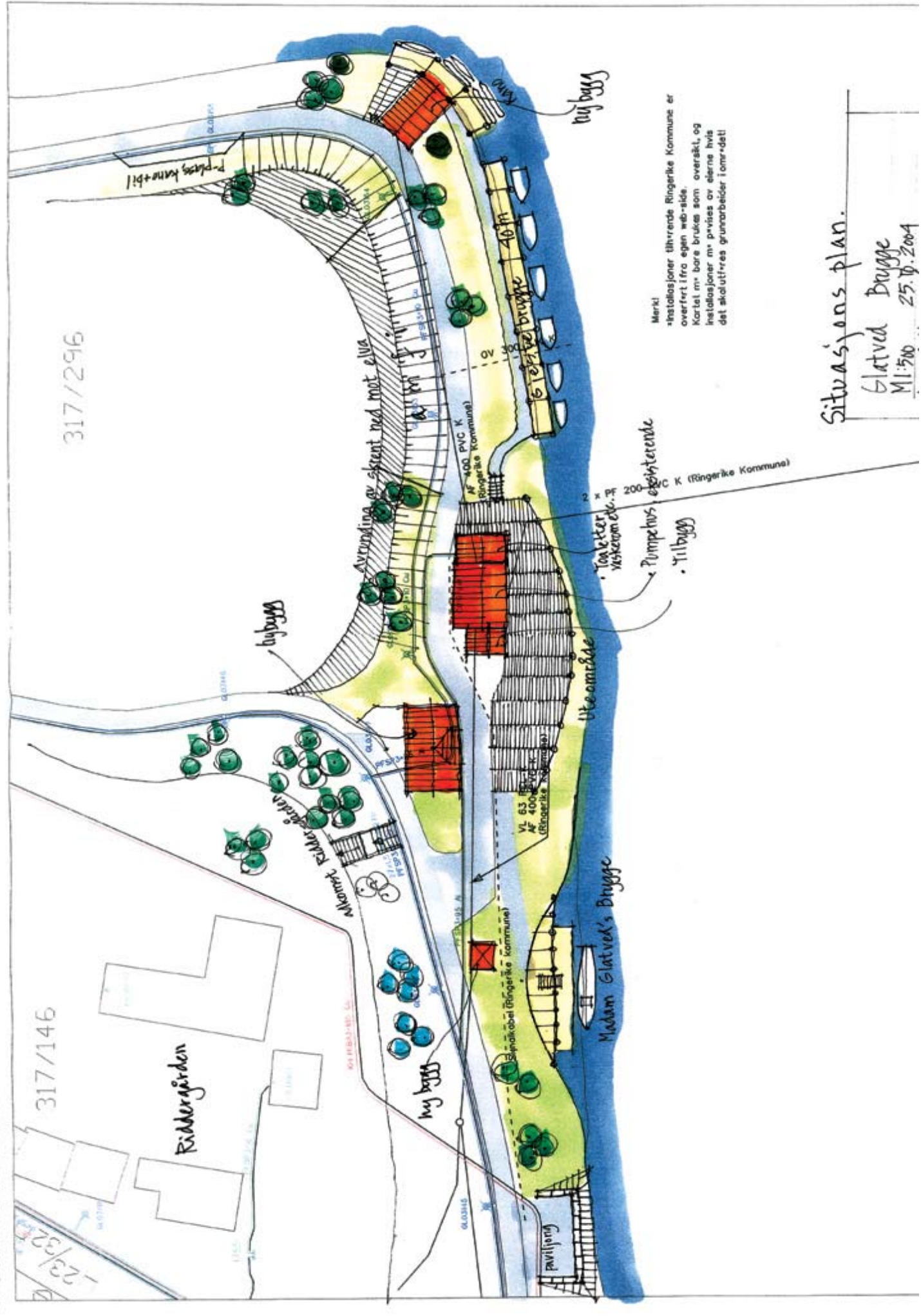
Gjennomsnittlig omsetning pr. gjest ca NOK 150,-

Stedet hadde i 2004 ca NOK 1,3 mill i omsetning (eks mva) og gikk med et overskudd på NOK 150 000,-

Vi mener at vårt prosjekt har et noe større potensiale mht antall besøkende, enn i Ørje. Dette pga.befolkningstettheten i vårt område er betydelig større, samt at nærheten til Oslo, Hadeland glassverk, Blåfarveverket osv er



viktig. Dette kombinert med å satse bevisst på barn/familie/folkelighet tror vi vil styrke graden av suksess.



Merk!
 • Installasjoner tilhørende Ringerike Kommune er overført ifra egen web-side.
 Kartet m. bore brukes som oversikt, og installasjoner m. plassering av elerne hvis det skiluttes grunnarbeider i området

Situasjons plan.
 Glatved Bruge
 M1:500 25.10.2004

Videre fremdrift

Gjennom det siste halvannet året har arbeidsgruppen jobbet aktivt med å realisere dette prosjektet. Gjennom dette arbeidet har det stadig dukket opp nye og interessante ideer og forslag. Bare et fåtall av disse er omtalt i denne forstudien, men vi tror også at de målene vi har satt opp her er de viktigste hjørnesteinene for å sikre en god utvikling av området og gi byen noe å være stolt av.

Som det fremgår av rapporten gjenstår det fortsatt noe arbeid før man kan iverksette hovedprosjektet. I hovedsak består dette av følgende:

- Detaljprosjektering og innhenting av anbud til bryggeanlegg
- Innhenting av anbud for mudring av elva
- Innhente tilbud på egnet charterbåt
- Videre kartleggingen av D/S Tyrvi iverksettes. I neste steg vil det innebære røntgenfotografering av skroget og utarbeidelse av et generalarrangement for å kunne beregne kostnadene ved tilbakeføring til original stand.
- Prosjektledelse og koordinering
-

Etter prosjektgruppens mening er det gjennom denne forstudien godtgjort at prosjektet kan realiseres innenfor de rammer som tidligere er antydnet. Forutsatt at søknader om tillatelse til bygging på Glatved og mudring i elva godkjennes, mener vi at prosjektes neste fase bør være følgende:

1. **Det opprettes en Kulturstiftelse eller annen hensiktsmessig organisasjonsform. Styret består i utgangspunktet av initiativtakerne og representanter fra sponsorene.**
2. **Stiftelsen/organisasjonen starter arbeidet med å etablere en egnet prosjektorganisasjon og finansiering av det videre arbeidet.**
3. **Målsetningen er å starte arbeidet med mudring av elva og bygging av bryggeanlegg våren 2005.**

Anslag investeringer:

Glatved Brygge: ca 3,5 - 4 000 000,- kr

Charterbåt ca 1,5-2 000 000,- kr

Kjøp av D/S Tyrvi 730 000,- kr

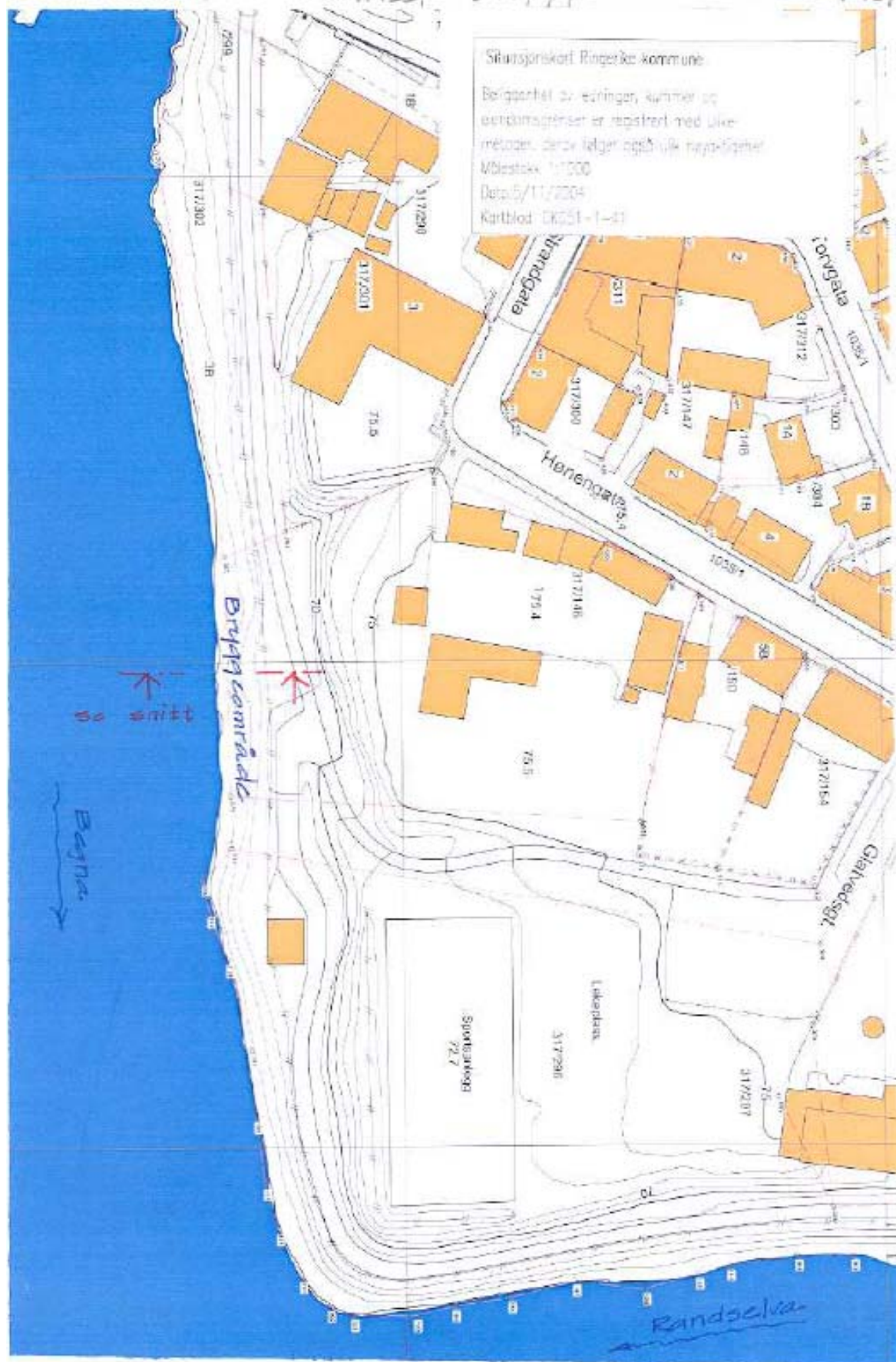
Mudring/elvekart/merking 300 - 500 000,- kr

Diverse uforutsette: 300 -500 000,-

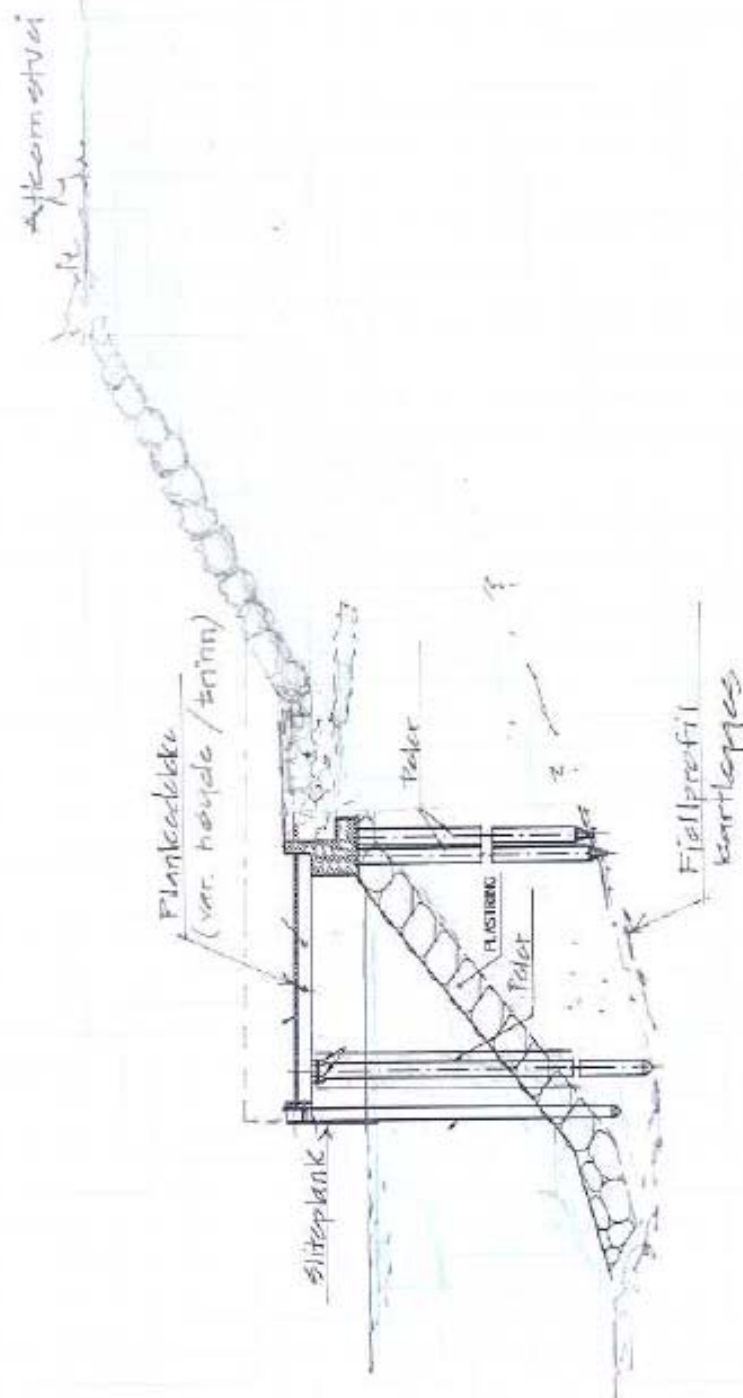
Totalt ca 6,5 - 8 mill kr

I tillegg kommer kostnadene ved ferdig prosjektering av anleggene, videre konseptutvikling og prosjektadministrasjon. Forutsatt skissert fremdrift i 2005 anslår vi disse kostnadene til mellom 250 - 350 000,-

Skisser Bryggekonstruksjon



Vannstansdisponer
- kaff, flomsekert



Sign.

VGA

Dato/ Date

9/11-2003

Prosjekt/ Project

Vannstand ved flom

Prosj.nr./ Proj.no

Krt./ Chart

Dato/ Date

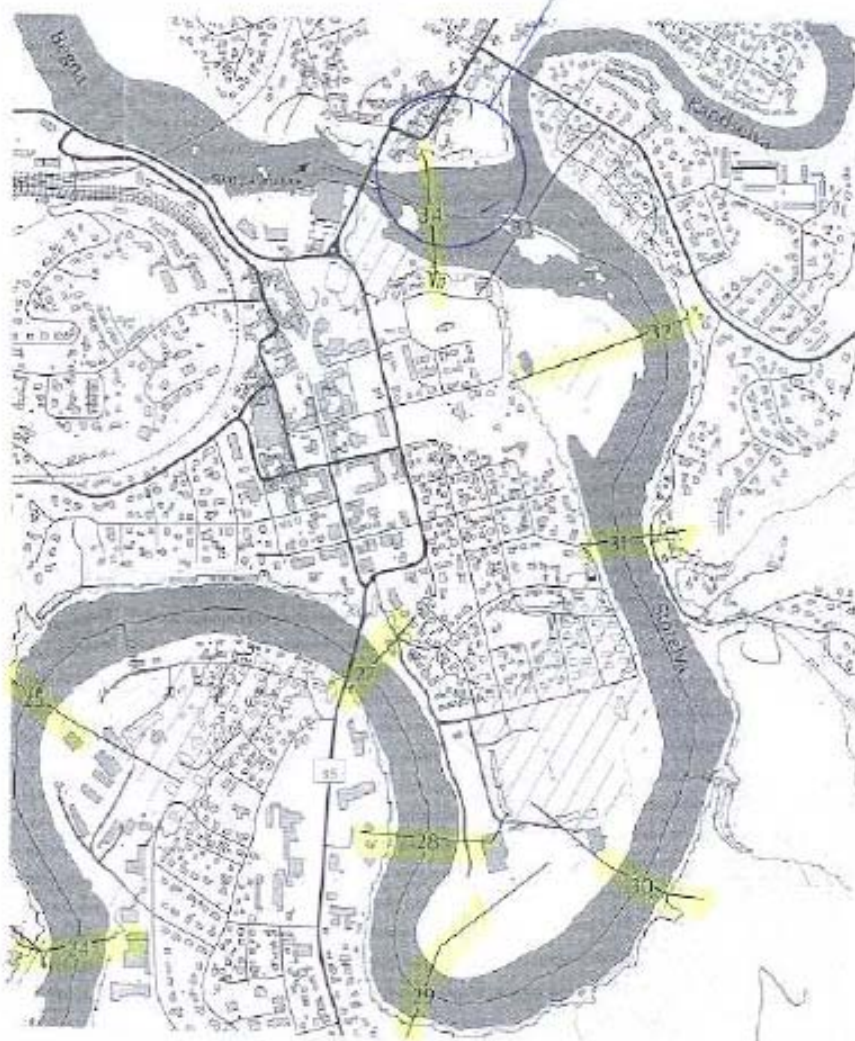
Ref.

VANNSTAND VED TVERRPROFIL

STORELVA

Profilnr	10 år	20 år	50 år	100 år	200 år	500 år
14	65,3	65,7	65,9	66,3	66,6	67,0
15	65,7	65,9	66,1	66,6	66,9	67,3
16	65,8	66,1	66,3	67,0	67,1	67,5
17	65,9	66,2	66,4	67,1	67,2	67,6
18	66,0	66,3	66,5	67,2	67,4	67,8
19	66,2	66,5	66,7	67,3	67,7	68,1
19	66,4	66,6	66,9	67,7	67,9	68,3
20	66,5	66,8	67,0	67,8	68,0	68,5
21	66,6	66,8	67,1	67,9	68,0	68,4
22	66,8	67,0	67,3	68,1	68,3	68,7
23	66,9	67,2	67,4	68,3	68,5	68,9
24	67,0	67,2	67,5	68,3	68,5	68,9
25	67,1	67,3	67,5	68,4	68,6	69,1
27	67,3	67,5	67,8	68,7	68,9	69,3
28	67,4	67,7	67,9	68,8	69,1	69,5
29	67,5	67,7	68,0	68,9	69,2	69,6
30	67,6	67,8	68,1	69,0	69,2	69,7
31	67,8	68,0	68,3	69,3	69,5	70,0
32	67,9	68,1	68,5	69,4	69,7	70,1
33	68,0	68,2	68,5	69,5	69,8	70,3
34	68,0	68,3	68,6	69,5	69,8	70,3

Kopi av
flomsondekart
for Hønsfoss
av 23. des 2003



Sign. ✓G	Dato/ Date 9/11-2004	Prosjekt/ Project Alternativ - betong/peler	Side/ Page Prosj.nr / Proj.no
Krt. / Chrt	Dato/ Date		

Ref.

