



**BAKKESTRANDA:** Bildet viser Bakkestranda rundt 1900. DS Bien, som seiler forbi tømmerbuntene, var en av Flotningens første slepebåter. "Rotterane" utenfor stranda blei brukt til å fortøye tømmer helt fram til 2006 da Flotningen blei lagt ned. Foto: Skiensvassdragets Fellesfløtningsforenings arkiv.

# BAKKESTRANDA

*Tidligere var det tømmer og småindustri som prega strandlinja på Bakken. Fra 1980-tallet er Bakkestranda endra til å bli et attraktivt friområde med mange muligheter for rekreasjon.*

Bydelen Bakken er omgitt av vann. Falkumelva renner i vest, Hjellevannet ligger i sør, og Lundebecken markerte grensa mot Hjellen i øst før den blei lagt i rør. Vannet prega bydelen med tømmer, fløtningsvirksomhet og flommer.

## Veien fra Telemark gikk over Bakken

I tidligere tider kom reisende fra øvre Telemark over Geiteryggen og ned til Faret. De blei skyssa over vannet til Fartangen på Bakken og vandra inn til byen. Stien gikk omtrent der Oscars gate ligger nå. Fra gammelt av var området byens utmark og het Farmarken. Strandlinja på Bakken het Blegebakken. De første husa i bydelen blei satt opp på 1700-tallet i det som nå er Strandgata og Bakkegata. Sjømenn, sagbruksarbeidere, fløtere og håndverkere slo seg ned her. Mange av husa her er bevart siden Bakken unngikk bybrannen i 1886.

Bakken var også et sted for små og større industribedrifter. Mot Falkumelva lå det et teglverk. Navnet Verksgata er eneste minnet om bedriften. Ved Lundebecken etablerte E. M. Olsen ei dampsgag i 1873. Den blei en betydelig arbeidsplass. Rundt 1960 overtok skraphandler Gunnar Vetlesen området. Etter at denne virksomheten var lagt ned, blei tomte utbygd med boliger. Fra 1980-åra blei stranda renoverert med statlige midler, og Bakken har blitt et attraktivt fritids- og boligområde.

## Tømmer

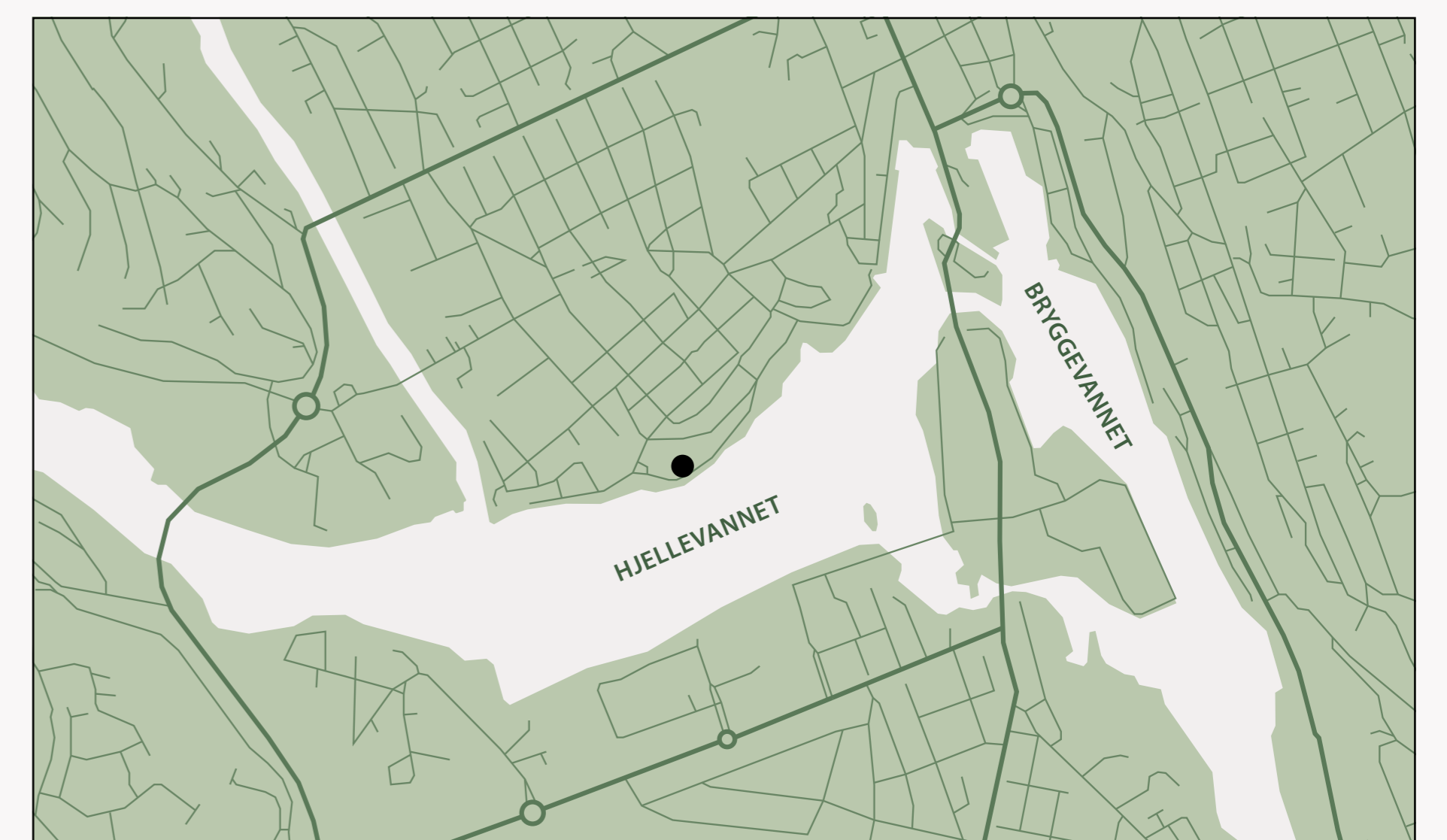
Tømmeret har vært Skiens viktigste eksportartikkel og et grunnlag for rikdom gjennom mange hundre år. Først blei det skipa ut tømmerstokker. Etter hvert var produktene trelast, tremasse og til slutt papir. Tømmeret blei fløta ned til Skien og samla opp i Hjellevannet. Vannveien forbi Bakken har vært lagerplass for tømmer i alle år, helt fram til 2006 da Norske Skog Union blei lagt ned.

## Flom

Terrenget er flatt, og Bakken ligger lavt over vannet. Derfor har bydelen alltid vært utsatt for flom. Før vassdraget blei regulert med bygging av dammer, var det ofte vårflom i mai eller juni når snøen smelta. I åra med mye nedbør kom gjerne høstflommen i september. Mindre flommer var det hvert år, men innimellom sto vannet så høyt at husa på Bakken blei skada. Etter gjentatte flommer ba bakkenfolk i 1879 byens formannskap om at noe måtte gjøres «mod denne stadige Trudsel mod vor Helbred, mod vore Hjem og mod vor Velferd, for ikke at sige mod vort liv.»



**FLOM:** Bydelen Bakken har alltid vært utsatt for flom. Vårflommene kom med snøsmeltinga, og høstflommene kom med mye nedbør. Bildet er trolig fra rekordflommen i 1927 og viser vannstanden nederst i Blekebakkevegen. Foto: Ukjent.



**VANNFRONTEN** | SKIENS TUSENÅRSSTED

I 1987 var det skadeflom i hele Skiensvassdraget, og Bakkestranda sto igjen under vann. Flommen i 2015 var ikke like alvorlig, men Bakken barnehage blei stengt da vannet steg opp til kanten av toalettene i bygget.



**TØMMER:** Steinkara som står på Bakkestranda, blei brukt av Flotningen til fortøyning av tømmer når det var flom. Foto: Ole Bjørn Ulsnæs.



**LUNDETANGEN:** I forgrunnen ligger E. M. Olsens dampsgag, bilforretningen Mobile AS og Lundetangens Bryggeri. Ute i vannet ligger Fløtningens kullhus. Her blei det lagra kull til dampbåtene. Foto: Ukjent.

# LUNDETANGEN

*Kartet fra 1868 viser at Lundetangen var en odde som stakk ut i Hjellevannet. Navnet kommer fra Lunde gård, som lå på bakkekammen ovenfor Hjellen. Gården var sentralt plassert i vika der Skien vokste fram.*

I våre dager forbinder vi Lundetangen-navnet med det nedlagte Lundetangens Bryggeri. Den vesle tungen ut i Hjellevannet er blitt en del av Hjellebrygga.

Skien prestegård, bygd i 1779, ligger på Lundetoppen, omtrent der den gamle Lunde gård lå. Allerede i 1733 blei det oppretta en «fattig- og allmueskole» omtrent på samme sted. Siden har Lundetoppen vært et sentralt skolested i Skien med barneskole, ungdomsskole og videregående skole. Nå er det bare Lunde barneskole igjen. Lundenavnet lever videre i blant annet Lundedalen, Lundeparken og Lundehallen.

## Lundebekken – et gammelt grenseskille

De nedre delene av Lundedalen tilhørte Lunde gård. I dalen rant Lundebekken, og ved utløpet av den lå Lundetangen. Gjennom fellesområdet til leilighetskomplekset Fløtningen er det markert et bekkeløp. Dette er en flomvei som ligger omtrent der Lundebekken rant. Lundebekken har markert skillet mellom bydelene Hjellen og Bakken. Den starta sin vei mot Hjellevannet oppe på Mæla-jordene nord i byen og rant i sin tid åpent gjennom Lundedalen.

## Brygga øl i kamp mot spriten

I 1830 overtok Knud Ibsen, Henrik Ibsens far, et brennevinsbrenneri som lå der leilighetskomplekset Fløtningen ligger nå. Han fikk økonomiske problemer og måtte selge brenneriet i 1834. Etter noen år

blei virksomheten kjøpt av Eduard Jonassen. Han bygde om brenneriet til ølbryggeri fordi han mente det var bedre at folk drakk øl enn den skadelige spriten. Øl blei sett på som sunt og samfunnsnyttig. Det aller første brygget blei satt lille julaften 1854. Omtrent 20 år seinere starta mineralvannsproduksjonen. Noen skiensfolk vil huske Donaldbrus, som blei produsert fra 1963. I 1986 blei den siste ølflaska tappa ved Lundetangens Bryggeri, og 132 års bryggeridrift var over.

## Båten Lundetangen

Lundetangens Bryggeri eide flere båter. I 1870 fikk bryggeriet bygd et nytt skip, som blei døpt etter selskapet: DS Lundetangen. Først og fremst frakta båten øl, men tok også annet gods og passasjerer på ruta Skien-Brevik-Kragerø og oppover Telemarkskanalen. I 1885 fikk båten ny eier. Den har seilt i vassdraget siden den var ny og er Telemarkskanalens eldste fartøy. Nå heter båten MS Dalen.



**BRYGGERI:** Lundetangens Bryggeri har stilt opp bilene sine til ære for fotografen, trolig på 60-tallet. Foto: R. Nyblin



**VANNFRONTEN** | SKIENS TUSENÅRSSTED



**1868:** Kartet viser Lundetangen som stikker ut i Hjellevannet. Den har gitt navnet til området.



**FOLKELIV:** Bildet er tatt en travel dag på Hjellebrygga, trolig før 1940-tallet. Kanalbåtene tok også last. I varehallene ligger tonner og sekker med varer som skal med båtene. Foto: Mittet

# HJELLEBRYGGA

*Siden 1900 har Hjellebrygga vært avgangsbrygge for båtene som trafikkerer Telemarkskanalen. Noen år seinere sto hele brygga ferdig med to varehaller og ekspedisjonsbygg.*

1913 var rekordåret for kanalen. Da passerte 135 000 passasjerer Løveid sluser, som var kanalselskapets tellepunkt. De fleste av disse passasjerene har gått av eller på båten her på Hjellebrygga.

## Godstrafikk

Den første avgangsbrygge for telemarksbåtene lå på Smieøya tvers overfor Hjellebrygga. Da trafikken økte mot slutten av 1800-tallet, blei det behov for ei ny brygge. Bybrannen i 1886 rydda plass for Hjellebrygga. Etter andre verdenskrig sank trafikken på Telemarkskanalen. Bil, buss og tog overtok vare- og persontransporten. I 1956 blei den siste rutebåten lagt i opplag. I åra framover var Hjellebrygga i bruk som lager og

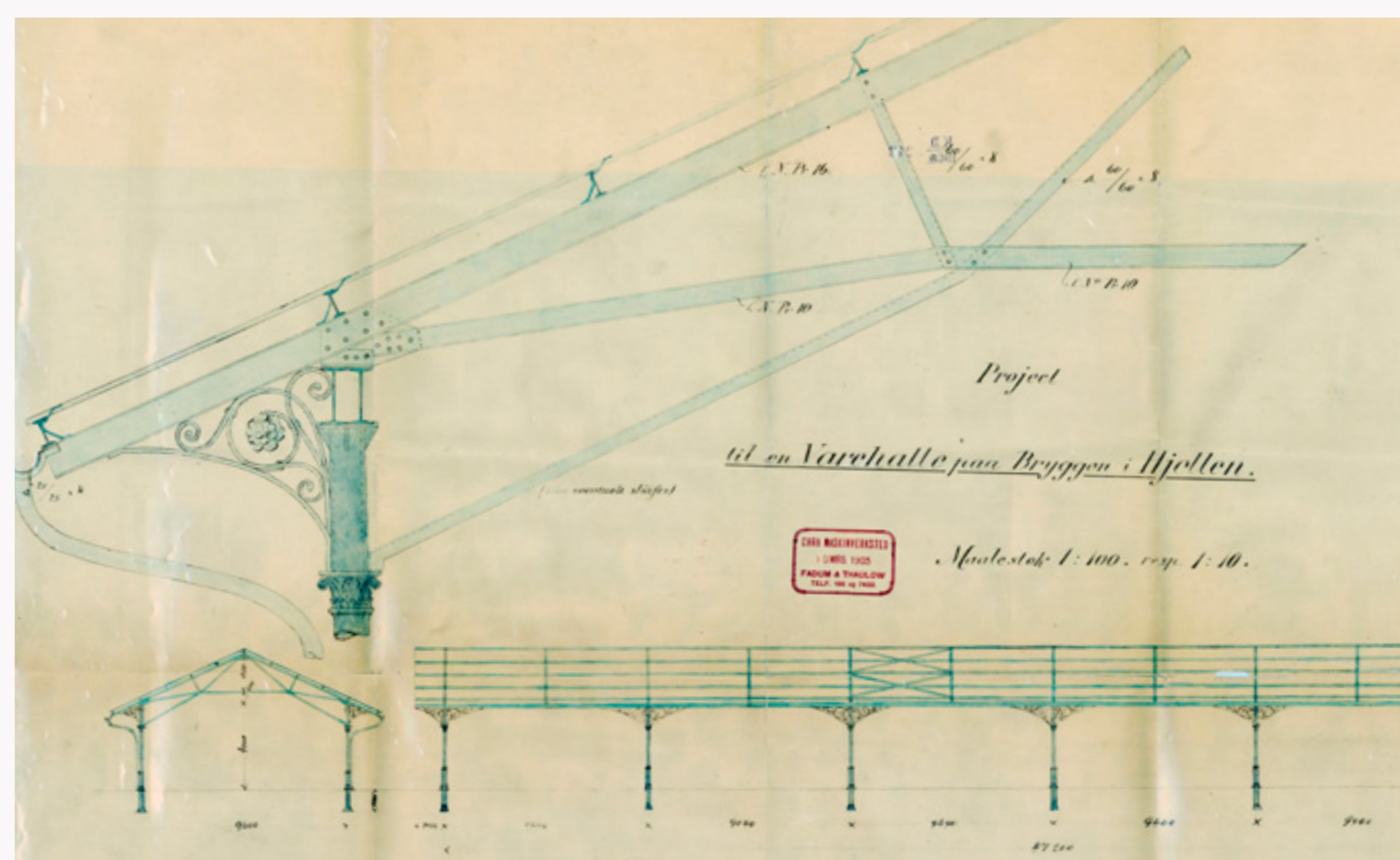
brygge for de fraktebåtene som ennå gikk i vassdraget. I 1963 blei MS Victoria satt i trafikk igjen, nå som rein turistbåt. Etter hvert blei lagervirksomheten lagt ned, og turisttrafikken har nå brygga for seg sjøl.

## Hjellen – skjenkestuer og losjihus

Før brannen i 1886 besto Hjellen av tett småhusbebyggelse langs vannet. Det bodde for det meste arbeidere her, og mange var fløtere. Hjellevannet var vannkilden til beboerne. Her henta de vann til husholdningen, sjøl om vannet nok var forurensa fra utedoer og fjøs. Fra gammelt av blei området innerst i Hjellen kalt Dølevik fordi teledølene leide seg inn her når de kom til byen for å handle. Losjihusa lå på rekke og rad i Hjellegata, og den korte strekningen hadde fem skjenkesteder for brennevin.



**PENJONAT:** Annonse i Telemark Arbeiderblad fra 1936.



**DETALJ:** Arbeidstegning til bærekonstruksjon av søndre varehall. Sjøl utsmykningsdetaljene er arkitekttegna. Varehallen blei rehabilitert i 2020-21.



**BYGGING:** Hjellebrygga sto ferdig i 1911 etter ei byggetid på mer enn ti år. I alt kosta brygga 133 000 kroner. Den høyeste delen av Hjellebrygga blei brukt når det var flom. Foto: R. Nyblin.



**VANNFRONTEN** | SKIENS TUSENÅRSSTED

## Skien hotellgate

Kontrasten til det nye Hjellen som vokste fram etter bybrannen, var stor. Nedre Hjellegate, som går langs brygga, blei anlagt etter europeiske forbilder. Skienfolk kalte den med stolthet «en boulevard etter våre forhold». Trafikken var stor de første tiåra av 1900-tallet. Nye pensjonater og hotell blei etablert, som Heimen, Viktoria pensjonat og det flotteste av dem alle, Grand Hotell nærmest sentrum. Dette hotellet var i drift fram til 1980.



**HOTELLGATE:** Nedre Hjellegate var hotellgata i byen. Ute ved brygga lå losjihusa. Nærmest sentrum lå Grand Hotell, som var det flotteste hotellet i stroket. Foto: Narve Skarpmoen



**SKIENSPANKEN:** Denne gulvplanken er antakelig fra 900-tallet og blei funnet under arkeologiske utgravinger på Handelstorget i 1979. Legg merke til figurfrisen som er rissa inn i planken. Foto: Kulturhistorisk museum.

# SKIEN – MØTEPLASS I 1000 ÅR



*Skien er en av de eldste byene i Norge. Det var vannveien gjennom Telemark som helt tilbake til vikingtida skapte grunnlaget for Skien som møteplass og handelssted. Skiens historie er lang og spennende, sjøl om mange fysiske spor er borte på grunn av mange bybranner.*

## Middelalderbyen Skien

Som en av åtte middelalderbyer er Skien en av Norges eldste byer. De andre sju er Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Tønsberg, Sarpsborg og Hamar. Skien vokste fram som en sjølgrodd handelsplass, og er trolig den eneste av byene som ikke er grunnlagt av en konge eller anlagt som bispesete. Skien fikk sine offisielle byrettigheter i 1358. Rettighetene omfatta spesielt handel med korn og brynestein.

## Vannveien skapte Skien

Arkeolog Siri Myrvoll ledet utgravinger i Skien sentrum i 1978 (Rådhusplassen) og 1979 (Handelstorget). Utgravningene dokumenterte Skiens funksjon som omlastingsplass og utskipningshavn tilbake til siste del av vikingtida. Brynestein fra Eidsborg i Vest-Telemark blei allerede på 900-tallet frakta på vannveien ned til Skien. Herfra blei den skipa videre til Europa, særlig til Danmark, England, Sverige, Polen og Russland. Brynesteinshandelen fra Eidsborg varte helt fram til 1952.

## Hjellevannet og Bryggevanntet

Enkelt sagt var det nivåforskjellen her mellom byens øvre og nedre vannspeil som la grunnlaget for at Skien vokste fram som by i middelalderen. Med den tyske bergeskperen Jørgen von Ansbach i spissen blei det på 1500-tallet hogd ut mange vannrenner mellom vannspeila. Disse rennene blei brukt til å drive oppgangssager for å skjære tømmer.

Trelast blei derfor en betydelig handelsvare for byen, og på slutten av 1500-tallet var antakelig Skien landets største trelastby.

## Klosterøya

Tidlig på 1100-tallet blei Gimsøy Kloster etablert og innleda 400 år med klosterliv på øya. Etterpå kom en ny, lang epoke prega av sagbruk, utskipping av trelast og i nyere tid treforedling og papirproduksjon. Dette fortsatte helt fram til Norske Skog Union blei nedlagt i 2006. Klosterøya har siden blitt transformert til en åpen og ny del av Skien sentrum.

## Skiens tusenårssted

Til millenniumskiftet i år 2000 skulle hver kommune og hvert fylke i Norge velge ut et symbolsk tusenårssted, bygd på historiske og kulturelle verdier. Skien kommune valgte Vannfronten - det nære bylandskapet rundt Bryggevanntet og Hjellevannet.

Telemark fylkeskommune valgte Telemarkskanalen og Skien med vannfronten som tusenårssted for Telemark.

## Skiensplanken – Skiensdyret

Ved utgravningene på Handelstorget i 1979 fant arkeologene en spesiell frise med ni figurer. Den var skåret inn i en gulvplanke i ett av Skiens eldste hus, trolig fra 900-tallet.



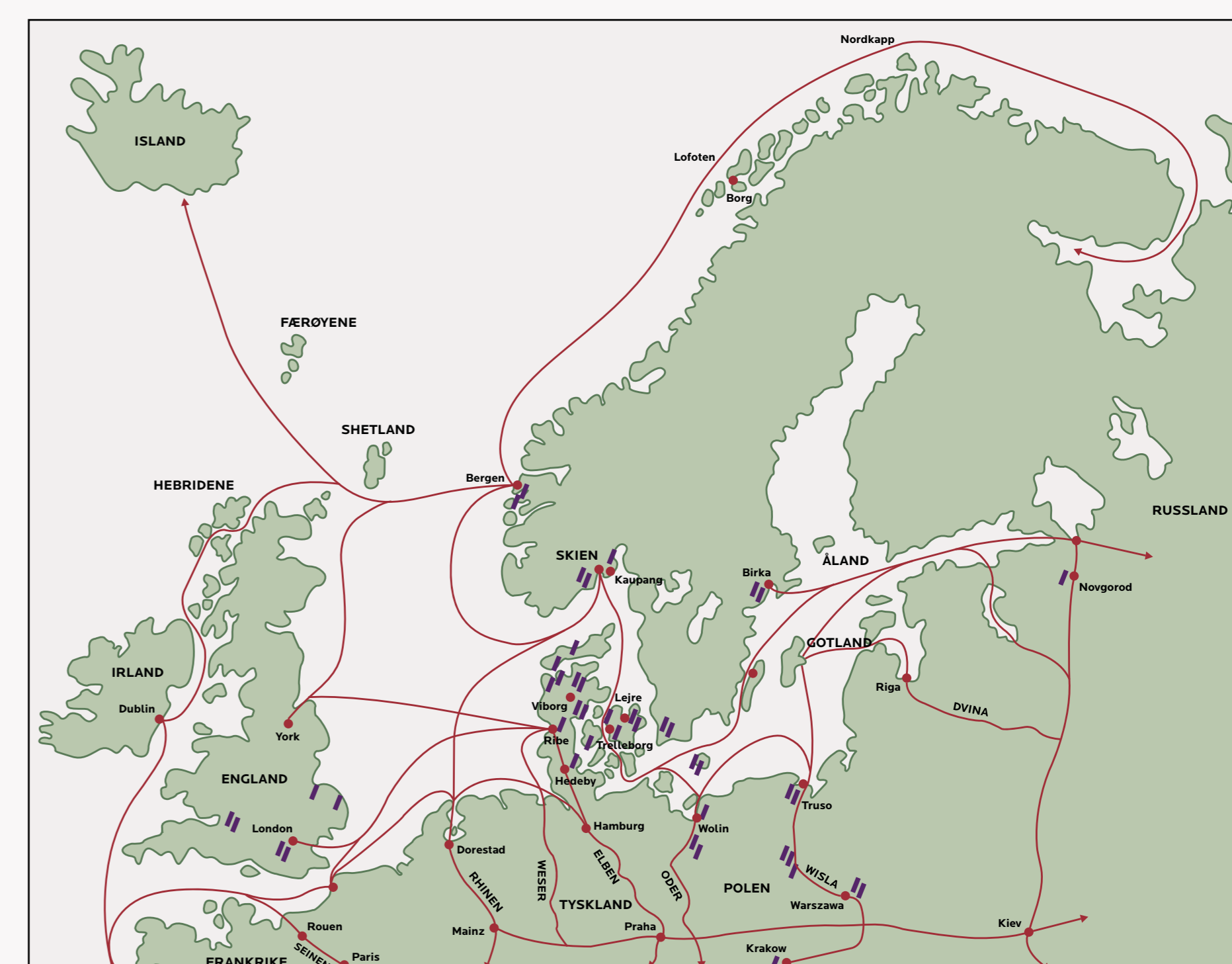
Den ene figuren, et bakoverskuende dyr, blei brukt som offisiell logo da Skien feira sitt 1000-års jubileum i 2000. Under navnet Skiensdyret har denne figuren fått en naturlig plass i Skiens historie.

På steinmuren til høyre for dette skiltet er Skiensdyret rissa inn i muren sammen med signaturene til kong Harald og dronning Sonja fra deres offisielle besøk i Skien 21. juni 2000.



**VANNFRONTEN** | SKIENS TUSENÅRSSTED

**MIDDELALDERBYEN:** Det røde feltet i kartet over viser hvor middelalderbyen Skien lå.



**HANDELSVEIER:** Kartet viser handelsveier i Europa i vikingtida og middelalderen. Alle stedene merka med / viser funn av brynestein fra Eidsborg, skipa ut fra Skien.



**BRUENE:** I området mellom Laugstol Bruk og Smieøya har det vært sager og seinere tresliperier gjennom flere hundre år. Foto: Anders B. Wilse.

# LAUGSTOLPARKEN

*De to store tannhjula her i parken sto en gang i Laugstol Bruk, som blei grunnlagt i 1873. Bedriften var opprinnelig et tresliperi, men eierne var framsynte og tidlig ute med å produsere elektrisk kraft.*

Tidligere gikk Hjellevannet mye lenger inn mot sentrum, nesten helt inn til Telemarksgata. Bollefoss lå innerst i bukta, der Arkaden ligger nå. Fossen blei brukt til å drive vannhjula i Laugstol Bruk. Utfyllinga på 1970-tallet har gjort plass for parkeringsplasser og restaurant med uteservering.

## Laugstol Bruk – først i Norge

Thomas Alva Edisons oppfinnelse, glødelampa, var ferdig utvikla i 1879. Eierne av tresliperiet så nye muligheter, og 1. oktober 1885 blei det nye elektrisitetsverket ved bruket innvia. Skien hadde fått det første elektrisitetsverket i landet som leverte strøm til vanlige husholdninger.

Interessen for det elektriske lyset var stor, og verket måtte snart utvide. Skien var også først med jordkabler for distribusjon av strøm. I 1891 blei de første blykablene lagt, og i 1913 var ledningsnettet spredt over hele byen.

## Bruene

Gatestrekningen mellom Laugstolparken og Skien sluse heter Bruene og går over ei øy som het Eidet. Her har vannkrafta vært utnytta i århundrer. Kraftstasjonen som ligger vegg i vegg med mølla, er et elvekraftverk som utnytter vannfallet fra Hjellevannet til Bryggevannet. Det gjorde også oppgangssagene, som lå i området fra 1500-tallet.

De blei drevet av vannmøller, som lå i renner hogd ut i fjellet. Navnet Bruene kommer av alle bruene som lå over sagrennene. Vannmøllene og sagene var grunnlaget for at Skien vokste fram som trelastby.

Da dampsgene kom, var det slutt for oppgangssagene. Tresliperiene overtok området. På rekke og rad utover Eidet lå Laugstol Bruk, Kittilsen & Hansen Træsliberi og Solskinna Bruk. Union Bruk, det største av dem alle, blei etablert på Smieøya ved Skien sluse i 1873.

## «Lille-helvete»

Innerst i Hjellen kunne vannstrømmene gjøre tømmerfløtinga vanskelig. Stokkene kunne lett kile seg fast. Trolig er det derfor området fikk kallenavnet «Lille-helvete». Navnet har vært i bruk på folkemunne. Det er ikke uvanlig at tømmerfløting har gitt navn i vassdraga. Lille-helvete er brukt som navn i flere fløtningsvassdrag, gjerne der det er dype kløfter eller andre forhold som gjorde det vanskelig å få fram tømmeret.



**LAUGSTOL BRUK:** Elektrisitetsverket lå i bygningen til venstre. Det lave huset ved siden av rommet tresliperiet. På den andre siden av veien, ut mot Hjellevannet, lå kontorbygningen. Foto: Ukjent.



**VANNFRONTEN** | SKIENS TUSENÅRSSTED



**FLYPLASS:** I en periode på 1950- og 60-tallet hadde Snorre Kjetilson en sjøflybase innerst i Hjellevannet. Det var et vanlig syn i Skien å se flyta som kom lavt inn over byen for å lande på vannet. Foto: Bjørn Stensrud



# LAKSETRAPPA



*Skien er en av få byer der vi kan fiske laks i sentrum av byen. Hver sommer fiskes det opptil to tonn laks i Klosterfossen, Skienselva og Hjellevannet. Laksetrapp er helt nødvendig for at laksen skal komme fram til gytestedene sine oppover i vassdraget.*



VANNFRONTEN | SKIENS TUSENÅRSSTED

Lakseyngelen lever i elva i to til tre år før den vandrer ut i havet som smolt (ungfisk) på jakt etter næring. Da er den 12-15 centimeter lang. Laksen vender tilbake til elva for å gyte etter at den har vært i sjøen i ett til fire år. Da har den nådd ei vekt på rundt fire kilo. Som regel vandrer fisken tilbake til elva den vandra ut fra, til og med til den delen av elva eller sideelva den kommer fra.

## Kanalen stengte laksen ute fra vassdraget

Skiensvassdraget har vært et rikt laksevassdrag helt fra siste istid for cirka 10 000 år siden. I forbindelse med at første del av Telemarkskanalen ble åpna i 1861, var det nødvendig å ha dammer som holdt vannet over Skien sluse på et fast nivå. Norsjø ble også regulert med dam ved Skotfossen. Men ingen tenkte på laksen, og reguleringa stengte for fiskens naturlige vandring tilbake til gyteelva. Industrivirksomhet og bygging av kraftverk har også gjort det vanskelig for laksen å vandre.

## Laksetrapp skal slippe laksen opp i elvene

For å lede fisken forbi dammene er det med vekslende hell bygd laksetrapp i Skien sentrum og på Skotfoss. I 1886 blei den første laksetrappa, ei tretrapp, oppført i Klosterfossen for kanalens regning,

men trappa var ikke vellykka. Gjennom åra er det bygd flere trapper i Klosterfossen. Dagens trapp fungerer bra og er laksens hovedvei oppover i vassdraget. Først i 1939 kom den første laksetrappa i Skotfossen. Laksen var altså stengt ute fra Norsjø i nesten 80 år.

Laksevandringa går to veier. Et like stort problem som å få laksen opp fossene, er å få smolten ut til havet. Mye av ungfisken blir most i kraftverksturbinene. Kraftselskapet har bygd en omløpstunell i Klosterfossen, som gjør at smolten kan komme forbi turbinene.

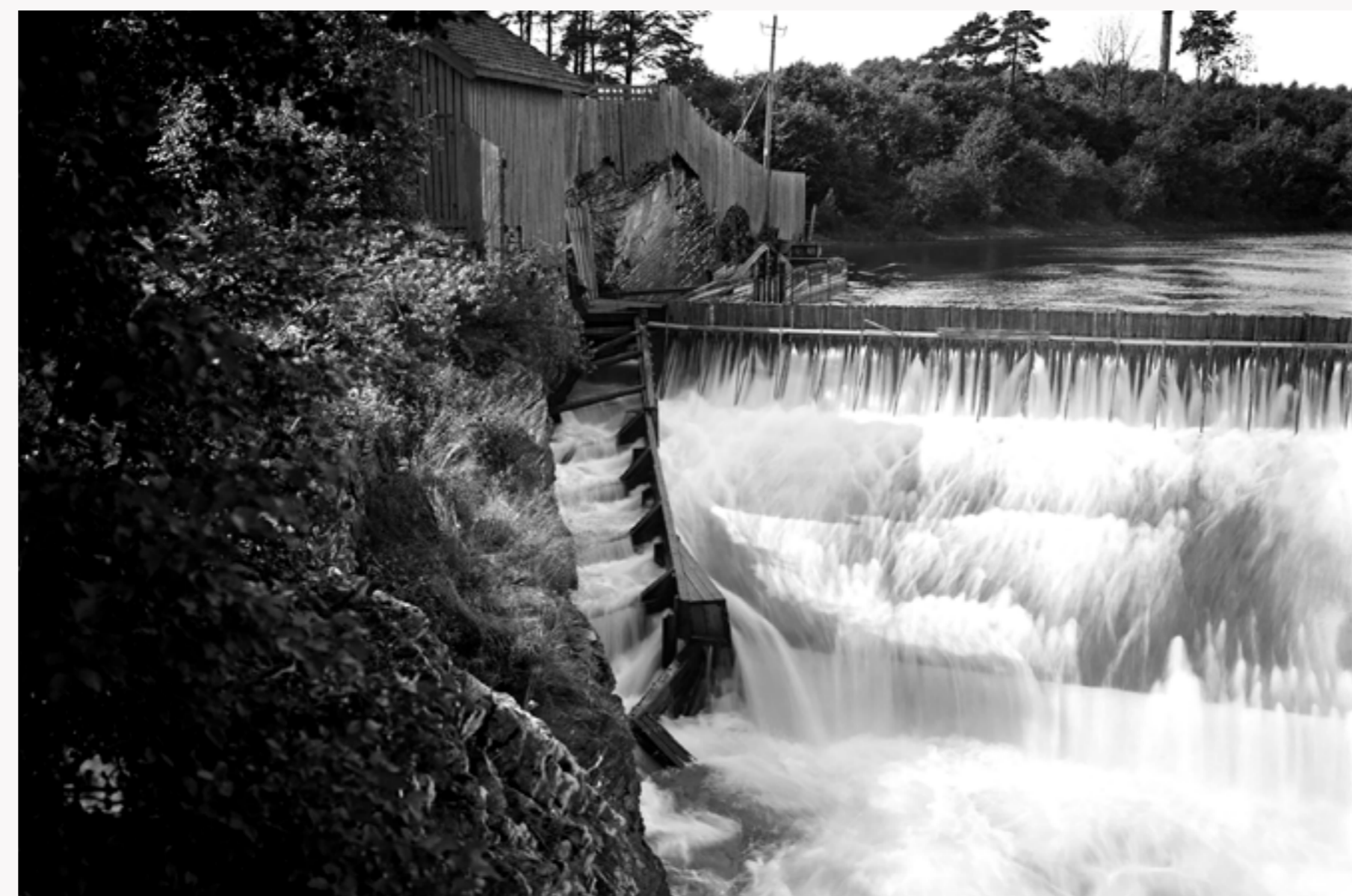
## Ny trapp

Den første laksetrappa som lå her, blei satt opp i 1978. Trappa fungerte aldri godt og blei derfor erstatta av ei ny trapp i 2018. Den nye trappa er 40 meter lang, har 15 kulper og er laga slik at vannet renner saktere enn i laksetrappa i Klosterfossen. Den slipper derfor lettere opp mer svaktsvømmende arter som sjørret, niøye og ål.

Gjennom mange år har Grenland Sportsfiskere jobba med å sette ut fisk og drifte laksetrappene. Slik har foreningen bidratt til å sikre laks i vassdraget.



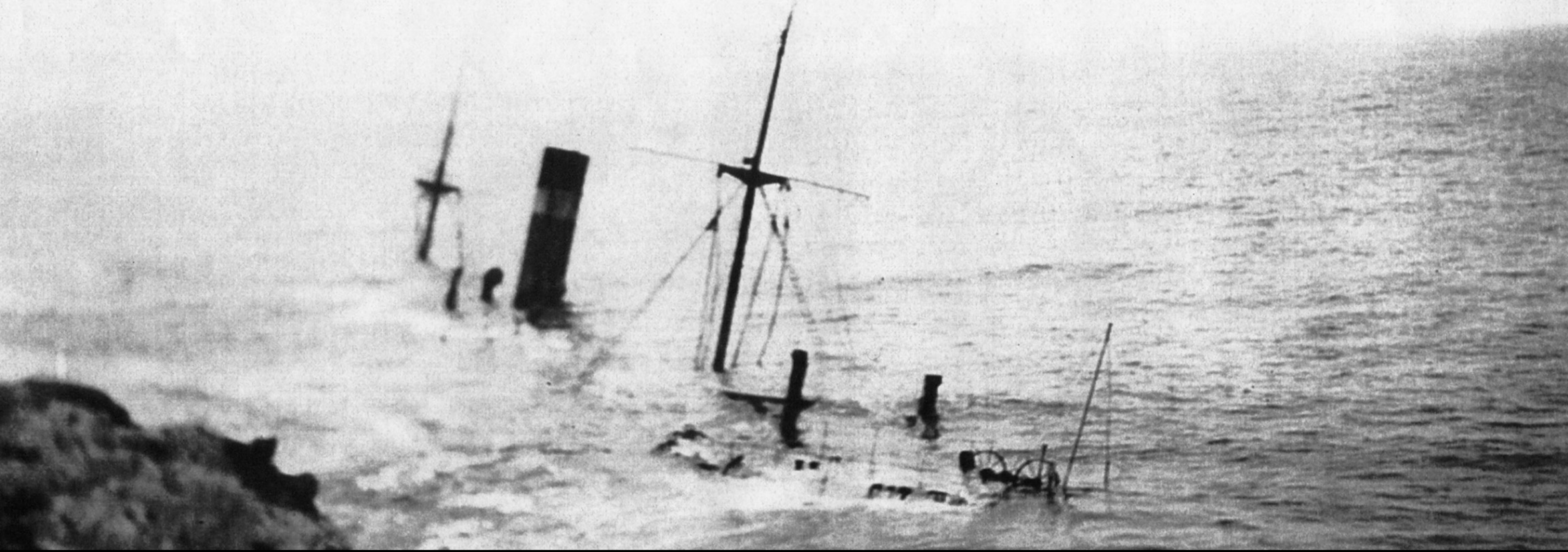
**ØRRET:** Fiskene blir videofilma og telt når de svømmer opp til Hjellevannet. Grenland Sportsfiskere holder oversikt over fisken som går opp i vassdraget.



**KLOSTERFOSSEN:** Da Norsjø-Skienskanalen sto ferdig i 1861, blei laksen stengt ute fra vassdraget. 25 år seinere blei den første laksetrappa bygd i Klosterfossen. Foto: Ukjent.



**NY TRAPP:** Den første laksetrappa i Molleholet blei bygd i 1978. Den fungerte aldri godt og er erstatta av en ny konstruksjon. Den nye trappa fungerer også bra for mer svømmesvak fisk som ål, havniøye og ørret. Foto: Ole Bjørn Ulsnæs



FORLIS: DS Kings County som vrak, fotografert etter uværet. Foto: Ukjent.

# HARALD J. HANSENS BRYGGE



*Denne brygga er oppkalt etter bølegutten Harald J. Hansen (1910–1983). På mirakuløst vis klarte han i 1936 å redde en besetning på 36 sjøfolk fra å drukne på Canadas østkyst. Redningsdåden omtales som en av de mest dramatiske i norsk sjøfartshistorie.*

## Forliset

I 1936 var Hansen lettmatros på DS Kings County, et norsk dampskip på over 9000 tonn. Sein høsten 1936 lå skipet i Montreal, Canada, og lastet korn for Europa. Fordi skipet var i ferd med å fryse inne, anbefalte havnemyndighetene kapteinen å seile før lastinga var ferdig. Skipet skulle få resten av lasta i Saint John, som ligger på fastlandet nordvest for Nova Scotia i Bay of Fundy. Dette var et farlig farvann.

Om kvelden onsdag 10. desember runder DS Kings County sydspissen på Nova Scotia i meget dårlig vær. Klokka to om natta 11. desember høres et kjempesnell. Skipet har gått på grunn og tar inn vann. Sjøen slår over dekket. Skipperen gir ordre om å bemanne styrbord livbåt. Nødsignal sendes ut. Samtidig blir livbåten knust i sjøene. Besetningen på 36 mann ser ingen utvei. Med lyskasteren kan de skimte brenningene der inne på land.

## Redningen

Lettmatros Harald J. Hansen på 26 år melder seg frivillig til å svømme i land med ei line. – Jeg er ikke familieforsørger, kaptein, sier han.

I tredje forsøk, i opprørt sjø og med bare tre grader i vannet, klarer han med store vanskeligheter å svømme i land. Her finner han en stor, vertikal stein som han får lagt livlina rundt. Ved hjelp av denne og skipets båtsmannsstol (klatresele) redde hele mannskapet på 36 i land.

## Sjøhelten

Julaften 1936 kommer Harald J. Hansen hjem til Bøle i Skien. Det er 11 år siden han var hjemme sist. Han hylles som helt og tildeles Kongens fortjenstmedalje i gull for edel død av kong Haakon 7. Seinere mottar han flere utmerkelser og blir den mest dekorerte sjømann i fredstid i Norge.



VANNFRONTEN | SKIENS TUSENÅRSSTED



HARALD J. HANSEN (1910–1983)  
Foto: R. Nyblin



HELT: Harald J. Hansen hylles som helt og går først i 17. mai-toget i Skien i 1937. Foto: R. Nyblin



NYHET: Redningsdåden var førstesidestoff i Daily Herald 22. desember 1936.



**MINEBØSSA:** Avduking av minebøssa 17. mai 1920. I bakgrunnen ligger Skiens Aktiemølle og fiskebasarene. Bygga blei revet på 1970-tallet for å gi plass til Møllebrua. Foto: Ukjent.

# MINEBØSSA

*Minebøssa blei avduka 17. mai 1920.  
Den er reist av Skien Sjømandsforening  
og sjøfartsinteresserte i Skien.*

Minebøssa skulle hedre norske sjøfolk som falt under første verdenskrig, og samtidig samle inn penger til de etterlatte familiene. Forslaget om ei minebøsse kom fra konsul Hans H. Holta høsten 1919 og blei vedtatt av Skien Sjømandsforening i januar 1920. Arbeidet med bøssa blei utført av foreningens formann kaptein Hans Gustav Hansen, viseformann og havnefogd Ole Petter Christoffersen og styremedlemmene los Johan Arent Gustafsen, kaptein Yngvar Hansen og kaptein Frantz Landgraff.

Ulike plasseringer blei diskutert. Den endelige bestemmelsen blei den såkalte Mudringa, her ved byens innerste kailinje. Den høytidelige avdukinga var 17. mai 1920. På plassen foran minebøssa var det samla flere hundre mennesker. Byens ordfører Lars Skjelbred foretok avdukinga og oppfordra byens befolkning til å gi et bidrag til dette gode formålet. Som en kuriositet kan nevnes at første tømning av bøssa skjedde dagen etter – beløpet var kr 1 134,50.



VANNFRONTEN | SKIENS TUSENÅRSSTED







**SKIEN G:** Jernbanestasjonen lå sentralt plassert nær båttrafikken og hestedrosjene på Jernbanetorget (Rådhusplassen). Ved kaia ligger dampskipet Finn, som gikk i rute til Oslo. Rådhusets, som sto ferdig i 1894, er under bygging, og til høyre ser vi den gamle innfartsveien til byen. Foto: Axel Lindahl

# MØTEPLASSEN

*Langbrygga er navnet på gata som går gjennom Bryggeparken fram til Tollboden. Området har lenge vært et kommunikasjonssenter og en viktig møteplass i Skien.*

Bryggevannet er navnet på havnebassenget innerst i Skienselva. For 1000 år siden gikk Bryggevannet helt inn der rådhuset ligger i dag. Langs det som var strandkanten er det gjort funn av brynestein, som var en viktig handelsvare for byen. Det er også funnet rester av det som trolig har vært sjøbuer og ei kai.

## Skien havn

Langbrygga var byens havn i mange hundre år med gods- og passasjertrafikk. Båter kom fra utlandet med varer og for å hente trelast i Skien. En periode gikk lokalbåter til Brevik og Langesund, og det var rute- trafikk til Oslo.

## Unionbåtene

I starten av 1900-tallet gikk Unionbåtene i rute Kristiania – Skien – Notodden. Båtene var lastebåter, men tok likevel med passasjerer. Rederiet kunne ikke ta betaling, for båtene hadde ikke passasjer- sertifikat. Turen til Oslo tok 12 til 14 timer, og passasjerene skulle egentlig holde seg ute på dekk.

## Skien G – jernbanestasjonen i sentrum

I 1882 blei Skien knytta til jernbanenettet, og stasjonen lå ved brygga. Etter at Bratsbergbanen blei tatt i bruk i 1916, blei den nye hoved- stasjon, Skien N, bygd. Den gamle stasjonen i sentrum blei hetende Skien G og var betjent til 1963. Jernbanespolet blei brukt til godstrafikk og tømmertransport etter at persontrafikken tok slutt.

## «Hurtigruten» gikk fra Skien til Dalen

I et par tiår, fram til Bergensbanen åpna i 1909, var Skien et viktig knutepunkt mellom Kristiania (Oslo) og Bergen. Strekningen blei markedsført som den korteste innenlandsruta mellom byene. Den første dagen gikk reisa med tog fra Kristiania til Skien G og videre med båt til Dalen. Båtresa blei markedsført som «Hurtigruten». Så fulgte en to-dagers tur med hest og kjerre over Hardangervidda til Odda. Siste etappe gikk med båt til Bergen. Turen tok fire dager.



VANNFRONTEN | SKIENS TUSENÅRSSTED



**UTVIKLING:** Bildet fra første halvdel av 70-tallet forteller om endring i byen. Skien G er blitt godsterminal, og det er bygd ny innfartsvei. Kort tid etter at bildet er tatt, blei molla og fiskebasarene revet for å gi plass til Møllebrua. Foto: Mittet.



**SJØBUER:** Bildet er tatt i perioden 1880-1890. Transport av varer og folk blei gjort med hest og kjerre, og ennå er det seilskip i havna. Sjøbuene av tre blei revet på 1970-tallet, mens de to sjøbuene i mur står ennå. Foto: Axel Lindahl

# BRYGGEVANNET

*Området rundt Bryggevannet har alltid vært viktig for Skien. Her har det vært handel og lagerplass for varer i flere hundre år.*

Det eldste kartet over Skien er fra midten av 1600-tallet. Der er det tegna inn sjøbuer langs Bryggevannet. Etter en bybrann i 1854 blei det bygd nye sjøbuer i mur. To av dem står fortsatt og er noen av de eldste, godt bevarte bygningene i Skien. Der hotellet ligger, sto det flere store sjøbuer i tre, som blei revet i 1970-åra.

## Tollboden

Skien har vært tollsted siden begynnelsen av 1580-åra. Fra 1650 lå tollboden i Porsgrunn, men i 1843 blei det ved Kongelig Resolution «naadigst befalet» å gjenopprette et eget tollsted for kjøpstaden Skien. Tollboden blei tatt i bruk i 1861 og er et av få bygg i sentrum som er eldre enn bybrannen i 1886. Tollboden var i bruk som tollsted fram til 2010.

## Mølla

I industribygningene mellom Skien sluse og Møllebrua holder møllevirksomheten i Skien til. Opprinnelig het selskapet Skiens Aktiemølle og blei etablert i 1891. Mølla lå først ved Handelstorget, men blei flytta til Bruene, der virksomheten er lokalisert i dag.

Området der mølla ligger, er opprinnelig ei øy som het Eidet. På 1500-tallet blei det brent renner gjennom fjellet fra Hjellevannet til Bryggevannet for å skape nye vannfall. I de kunstige fossene blei det anlagt oppgangssager. Øya var et trelastsenter helt fram til 1900-tallet.

## Landets eneste by med sluse

Skien er Norges eneste by med sluseanlegg. Telemarkskanalen starter her og har to løp. Norsjø-Skienkanalen sto ferdig i 1861 og førte

til at båter kunne seile fra havet helt opp til Notodden. I 1892 åpna Bandak-Norsjøkanalen, og vannveien lå åpen til Vest- Telemark.

Telemarkskanalen har hatt stor betydning for persontrafikk og frakt av varer i mange år – helt fram til jernbane, busser og lastebiler tok over transportoppgavene. Industrietableringa på Notodden og Rjukan hadde ikke vært mulig uten kanalen. Alle varer blei frakta vannveien til Notodden og andre tettsteder langs kanalstrekningen.

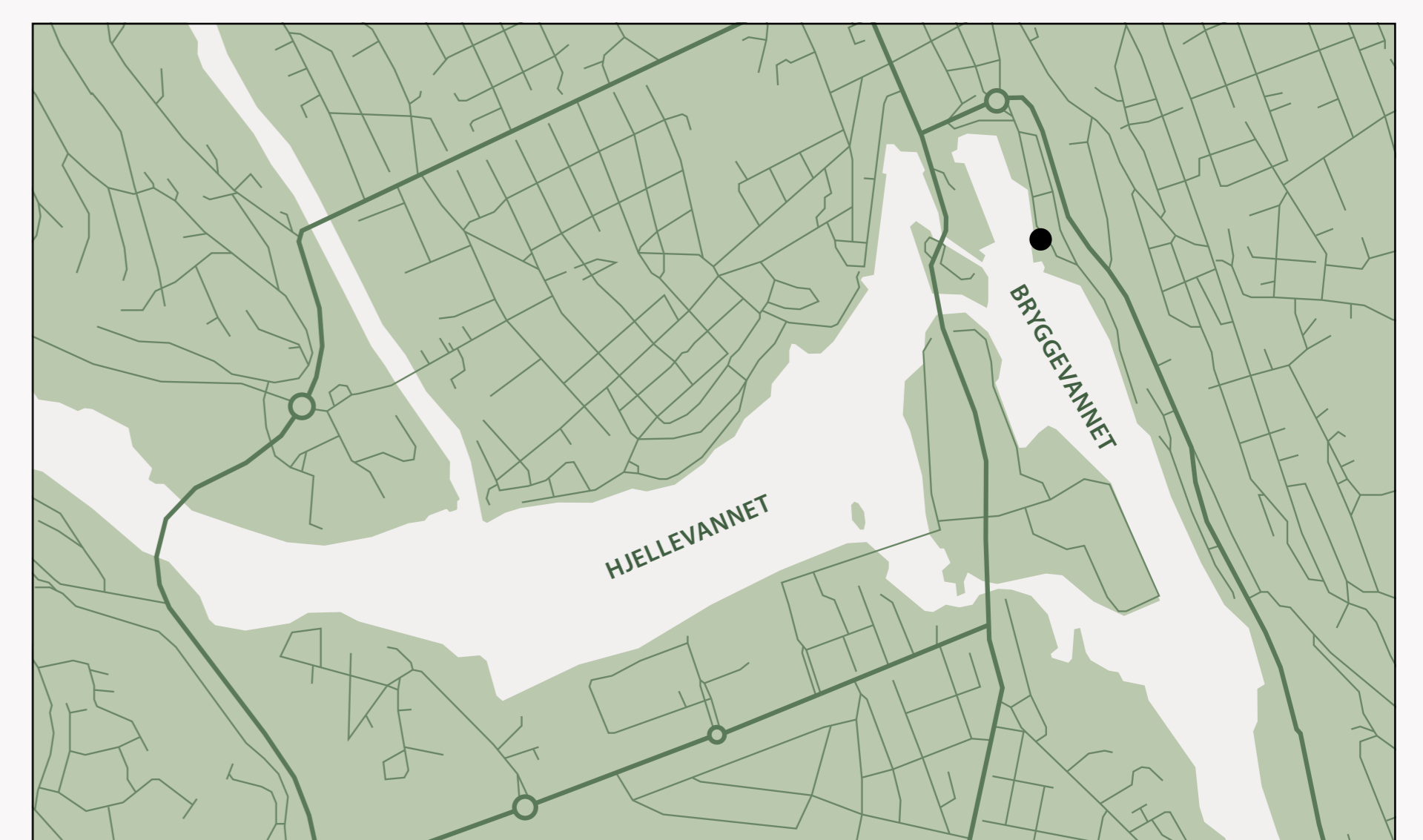
## Klosterøya

Øya har navnet sitt fra nonneklostret som lå der fra 1100-tallet til 1546 da klosteranlegget brant. Klosterøya har vært landfast med bruer fra siste halvdel av 1600-tallet.

På 1800-tallet blei det anlagt sagbruk og seinere treforedlingsbedrifter på øya. I 1916 utvida Union Co. virksomheten til også å omfatte Klosterøya. I 1958 bygde bedriften PM 6, som den gang var landets største papirmaskin. Den siste store utbygginga skjedde på slutten av 1970-



**TOLLBODEN:** Bildet er tatt mellom 1910 og 1920. Dreieskiva ved Tollboden blei brukt til å snu lokomotiva. Det var nødvendig siden Skien G var endestasjon på denne jernbanestrekningen. På Smieøya ligger Unions fabrikk. I det lange bygget langs slusa lå Papirmaskin nr. 5. Huset kalles PM5 og er nå freda. Foto: Narve Skarpmoen



VANNFRONTEN | SKIENS TUSENÅRSSTED

tallet med ny cellulosefabrikk og enda en papirmaskin. I 1999 blei Union Co. en del av Norske Skog-konsernet, som la ned produksjonen i 2006. Fra å være et lukka industriområde er øya blitt en ny og åpen del av Skien sentrum.



**KLOSTERØYA:** Da Union Co. blei etablert i 1873, lå virksomheten på Smieøya (til høyre i bildet). I 1916 kjøpte selskapet Skiens Papirfabrikk på Klosterøya, og etter hvert blei produksjonen gradvis flytta hit. Bildet er tatt etter 1936. Da blei Unions administrasjonsbygg i Klostergata oppført. Foto: Mittet