



KYSTVERKET

**Kystverkets
Landsverneplan
for
maritim infrastruktur**

FORORD

Kystverket er i navnet en ung etat, men har i gagnet lange tradisjoner. Etaten ble etablert i 1974 ved en sammenslutning av Statens Havnevesen, Fyr- og merkevesenet og Losvesenet, og representerer dermed en vesentlig del av norsk samferdselshistorie.

Formålet med landsverneplanen er å verne et utvalg kulturminner som dokumenterer virksomheten og historien til Kystverket. Landsverneplanen for Kystverket må oppfattes som en helhet, der samtlige bygninger, objekter og anlegg inngår i et representativt utvalg som skal vise bredden og variasjonen i kulturminnetyper knyttet til sektoren.

En del av Kystverkets viktige kulturminner er allerede fredet etter Kulturminneloven. I 1997 gav Riksantikvaren ut "Norske fyr – nasjonal verneplan for fyrstasjoner" (Riksantikvarens rapporter nr. 24 1997). Dette var en tematisk verneplan, hvor kun fyrstasjonene og tåkeklokkene ble vurdert. I perioden frem til 2001 ble 83 fyrstasjoner og 5 tåkeklokker vedtaksfredet. Selv om prosessen med vern av disse kulturminnene er slutført, er det naturlig å ta dem med i landsverneplanen, slik at planen gir et helhetlig bilde av virksomheten og kulturminnene. Det videre arbeidet med å fastsette hva slags vern de øvrige foreslåtte kulturminnene skal ha, vil følgelig ikke berøre de fredningsvedtakene som allerede er fattet for fyrstasjonene og tåkeklokkene.

Det var positivt at fyrstasjonene ble vernet så tidlig, men samtidig medførte dette at alle de andre kulturminnene som fortalte om Kystverkets virksomhet, ikke i samme grad ble sett og tatt vare på. Derfor er det viktig at det nå blir utarbeidet en helhetlig plan, som viser nettopp mangfoldet, og ikke bare de monumentale byggverkene som fyrstasjonene representerer. De fleste av Kystverkets kulturminner er ikke primært interessante som enkeltobjekter, men først og fremst gjennom sin funksjon som del av en maritim infrastruktur. Det er farleden som gjør de fleste av dem meningsbærende, og dermed viktig som kulturminner. Foruten å trekke frem eksempler fra samtlige typer av Kystverkets objektstyper, har vi for å synliggjøre sammenhengen mellom disse i en brukssammenheng, foreslått å verne grupper av representative objekter i ulike områder. Vi tror dette vil bidra til å gi større forståelse av kulturminnene så vel som Kystverkets virkefelt i et helhetlig perspektiv.

Ålesund mai 2009,

Kirsti L. Slotsvik
Kystdirektør

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD.....	3
INNHOLDSFORTEGNELSE.....	4
ORGANISERING AV ARBEIDET.....	9
Styringsgruppen.....	9
HISTORIEDELEN.....	10
KATALOGDELEN.....	10
DET VIDERE ARBEIDET MED ETATENS KULTURMINNER.....	10
KYSTVERKETS HISTORIE.....	11
HISTORISK BAKGRUNN.....	11
OLDTID OG MIDDELALDER (FØR CA. 1350).....	11
De eldste spor.....	11
Landnåmabok.....	11
Landslover og retterbøter.....	12
Leidsogumadr.....	12
Havner og fortøyning.....	12
PRIVILEGIER OG TILFELDIGHETER (CA. 1350- CA.1700).....	13
Generelt.....	13
Losplikt.....	13
Privilegiedrift.....	14
Fortøyninger.....	14
Sjømerker.....	14
Den første flammen.....	15
DET OFFENTLIGE TAR MER ANSVAR FOR SjøVEIEN (CA. 1700- 1814).....	15
Losvesenet etableres.....	15
Forordninger av 1720 og 1725.....	15
Konkurranselosning.....	15
Losbåter og kår.....	16
Kimen til et havnevesen.....	16
Havnekommisjonene.....	16
Primitive fyrstasjoner.....	17
Ad hoc etablering.....	17
Fyrvippe.....	17
SPESIALISERING OG NASJONSBYGGING (1815-1900).....	18
Generelt.....	18
Direktorater etableres.....	18
Fyrbygging.....	18
Havrallarene fra Sunnmøre.....	18
Fyrteknikk.....	19
Havnelover og fond.....	20
Havnestyret.....	20
Statlige og kommune havner.....	20
Havner for fiskeriene.....	20
Havnefondet.....	21
Lostjenesten moderniseres.....	21
Sammenfattet loslov.....	21
Colin Archer.....	21
Losing til felles kasse.....	22
SELVSTENDIG NASJON I KRIG OG FRED (CA.1900 - CA.1950).....	22
Generelt.....	22
Maritim infrastruktur en forutsetning.....	22
Vedlikehold og oppgradering av fyr- og sjømerker.....	22
Konsolidering og utvikling.....	22
Nye navigasjonshjelpemidler.....	23
Okkupasjon og gjenreisning.....	23

Fiskerihavnebygging.....	24
Mudrings- og moloarbeider.....	24
Havneloven av 1933.....	24
Gjenreisning av havner.....	24
Statens havnevesen.....	25
Losvesenet.....	25
Utviklingen av loskorpset.....	25
Ny loslov av 1948.....	26
MODERNE TID (CA. 1950 -)	26
Fyrvesenet rasjonaliseres og moderniseres	26
Nedleggelse og oppgradering.....	26
Bedre kår for fyrbetjeningen.....	26
Automatisering og avbemannning av fyrstasjoner.....	26
Los og maritime tjenester	27
Nytt utstyr og materiell.....	27
Kompetanse og organisering.....	27
Trafikksentraler.....	27
Havneplaner og ny samferdselsstruktur	28
Behov for helhetlige havneplaner.....	28
Havne- og farvannsloven av 1984.....	28
Norsk havneplan.....	28
Norsk fiskerihavneplan.....	28
Desentralisering og samling av de maritime etatene	29
Utflytting.....	29
Kystetaten – Kystdirektoratet – Kystverket.....	30
Bibliografi.....	32
DEL 2 - KATALOGDEL AV ULIKE OBJEKTER	33
KYSTVERKETS EIENDOMMER	33
Administrasjonsbygg/sentre	33
Hovedkontor Ålesund.....	33
Senter for marint miljø og sikkerhet.....	34
Regionkontor Sørøst - Arendal.....	34
Regionkontor Vest – Haugesund.....	34
Regionkontor Midt-Norge – Ålesund.....	35
Regionkontor Nordland – Kabelvåg.....	35
Regionkontor Troms & Finnmark – Honningsvåg	35
Fyrstasjoner	36
Innledning.....	36
Forhistorien.....	36
De første fyrene.....	36
Kullblussfyret.....	37
Fremmed preg.....	37
Lys og lyd.....	38
Nye navigasjonssystemer på fyrene.....	39
Nye materialer.....	39
Fyrtyper.....	40
Organisering.....	40
Utbygging.....	40
Livet på fyrstasjonene.....	41
Andre arbeidsoppgaver.....	42
Automatisering og avfolking.....	42
Fyrene som kulturminner.....	43
Fyrstasjoner som er vedtaksfredet	44
Torbjørnskjær fyrstasjon.....	44
Homlungen fyrstasjon.....	45
Heggholmen fyrstasjon.....	46
Filtvet fyrstasjon.....	47
Færder fyrstasjon, Store Færder.....	48
Færder fyrstasjon, Lille Færder.....	49
Svenner fyrstasjon.....	50
Stavernsodden fyrstasjon.....	51

Jomfruland fyrstasjon.....	52
Strømtangen fyrstasjon.....	53
Stavseng fyrstasjon.....	54
Lyngør fyrstasjon.....	55
Ytre Møkkalasset fyrstasjon.....	56
Sandvikodden fyrstasjon.....	57
Lille Torungen fyrstasjon.....	58
Store Torungen fyrstasjon.....	59
Homborsund fyrstasjon.....	60
Saltholmen fyrstasjon.....	61
Grønningen fyrstasjon.....	62
Odderøya fyrstasjon.....	63
Okseøy fyrstasjon.....	64
Ryvingen fyrstasjon.....	65
Hatholmen fyrstasjon.....	66
Lindesnes fyrstasjon.....	67
Markøy fyrstasjon.....	69
Lista fyrstasjon.....	70
Eigerøy fyrstasjon.....	71
Obrestad fyrstasjon.....	72
Feistein fyrstasjon.....	73
Tungenes fyrstasjon.....	74
Kvitsøy fyrstasjon.....	75
Geitungen fyrstasjon.....	76
Skudenes fyrstasjon.....	77
Høgevarde fyrstasjon.....	78
Utsira fyrstasjon.....	79
Sørhaugøy (Tonjer) fyrstasjon.....	80
Røværsholmen fyrstasjon.....	81
Slåtterøy fyrstasjon.....	82
Økshamaren fyrstasjon.....	83
Hellisøy fyrstasjon.....	84
Utvær fyrstasjon.....	85
Geita fyrstasjon.....	86
Ytterøyane fyrstasjon.....	87
Stabben fyrstasjon.....	88
Runde fyrstasjon.....	89
Grasøyane fyrstasjon.....	90
Alnes fyrstasjon.....	91
Hogsteinen fyrstasjon.....	92
Ulla fyrstasjon.....	93
Ona fyrstasjon.....	94
Kvitholmen fyrstasjon.....	95
Grip fyrstasjon.....	96
Haugjegla fyrstasjon.....	97
Sletringen fyrstasjon.....	98
Sula fyrstasjon.....	99
Vingleia fyrstasjon.....	100
Kjeungskjær fyrstasjon.....	101
Halten fyrstasjon.....	102
Kaura fyrstasjon.....	103
Buholmråsa fyrstasjon.....	104
Kya fyrstasjon.....	105
Villa fyrstasjon.....	106
Nordøyan fyrstasjon.....	107
Sklinna fyrstasjon.....	108
Bremstein fyrstasjon.....	109
Åsvær fyrstasjon.....	110
Myken fyrstasjon.....	111
Bodø/Nyholmen fyrstasjon.....	112
Landegode fyrstasjon.....	113
Måløy Skarholmen fyrstasjon.....	114
Flatøy fyrstasjon.....	115
Tranøy fyrstasjon.....	116

Skrova fyrstasjon.....	117
Skomvær fyrstasjon.....	118
Anda fyrstasjon.....	119
Andenes fyrstasjon.....	120
Hekkingen fyrstasjon.....	121
Fugløykalven fyrstasjon.....	122
Slettnes fyrstasjon.....	123
Kjølnes fyrstasjon.....	124
Makkaur fyrstasjon.....	125
Vardø fyrstasjon.....	126
Bøkfjord fyrstasjon.....	127
Tåkeklokker.....	128
Elle tåkeklokke.....	129
Søndre Langåra tåkeklokke.....	130
Torgersøy tåkeklokke.....	131
Figgeskjær tåkeklokke.....	132
Rødberg tåkeklokke.....	133
Fyrskip.....	134
Lepsøyrevet fyrskip.....	134
Ildjernsflu fyrskip.....	134
Fyrlykter, lanterner, lykter med indirekte belysning og lysbøyer.....	135
Gassoljelykter (1883-1889).....	135
Petroleumbrennere (1889-1896).....	136
Norske fyrlymperebrenner (1896-1996).....	136
Gasslamper (1907-1996).....	137
Elektriske fyrlympere.....	137
Presentasjon av verneverdige fyrlykter.....	139
Håbutangen fyrlykt.....	139
Papperhavn fyrlykt.....	140
Gitmertangen fyrlykter.....	141
Merdø fyrlykt.....	143
Ny Hellesund fyrlykt.....	144
Husholmen fyrlykt.....	144
Steine fyrlykt.....	145
Børvågen nedre fyrlykt.....	145
Vardø molo fyrlykt.....	146
Lanterner.....	147
Fyrlykter med indirekte belysning, IB / HIB (Hurtigbåtled).....	148
Lysbøyer.....	149
Sjømerker uten lys.....	150
Historie.....	150
De ulike typer sjømerker uten lys:.....	155
Faste merker.....	155
Jernsøyler.....	156
Særnorske faste merker.....	157
Flytende merker.....	157
Internasjonalt merkesystem.....	157
Staker i Lateralmerkesystemet.....	157
Staker i Kardinalmerkesystemet.....	158
Linnekleppen varde.....	160
Stangeskjær varde.....	160
Leistein varde.....	161
Tønsberg tønne varde.....	161
Risør hvitmalte flekk.....	162
Sandøy båke.....	162
Bonden varde.....	163
Hesnes merke båke.....	164
Håøy tårn båke.....	164
Nødingen båke.....	165
Hellesund varder.....	166
Ryvingen varde.....	168
Færøytårnet båke.....	169
Hengsøyvarden.....	169

Turøyvarden.....	171
Senoksen varde.....	172
Laagebarden varde.....	173
Kråka varde.....	174
Kvaløy varde.....	175
Helgelandsflesa varde.....	176
Fiskarkona.....	177
Hekkingen varde.....	178
Kjøttvikvarden.....	179
Radarvarslere.....	180
DGPS sendestasjoner.....	180
Ringer/fortøyningsinstallasjoner.....	180
Lagerstasjoner.....	180
Beredskapskontor.....	181
Beredskapsdepot.....	181
Trafikksentraler.....	181
Brevik trafikksentral.....	181
Horten trafikksentral.....	182
Kvitøy trafikksentral.....	182
Fedje trafikksentral.....	182
Vardø trafikksentral.....	183
Losstasjoner/losbåtstasjoner.....	183
Loshytter.....	184
Forslag til vern av loshytte:.....	184
Merdø loshytte.....	184
Radarstasjoner.....	185
Naust og stakelager.....	186
Forslag til vern av bøynaust:.....	187
Eikvåg bøynaust.....	187
Fiskerihavner / moloer.....	188
Ulike typer havner.....	188
Havnen som knutepunkt og senter.....	188
Fiskerihavneutbygging.....	189
Begrepet fiskerihavn.....	189
Klassifisering.....	189
Statlig fiskerihavneutbygging.....	190
Fiskerihavneanlegg – ulike typer dekningsverk og moloer.....	190
Dekningsverk.....	190
De første moloer.....	191
Ulike molotyper.....	191
Rausmolo.....	192
Skuldermolo.....	192
Murmolo.....	193
Jetè – begrepet.....	193
Faste bølgeskjermer.....	193
Flytemoloer.....	194
Molobygging.....	194
Murmolo.....	194
Rausmolo.....	196
Utforming.....	196
Materialbruk.....	196
Oppbygging og utstyr.....	197
Verneverdige fiskerihavner, kanaler og sluser - liste.....	198
Kjerringvik fiskerihavn.....	202
Stråholmen fiskerihavn.....	204
Østhasselstrand fiskerihavn.....	207
Stavstø fiskerihavn.....	209
Jøllestø fiskerihavn.....	211
Obrestad fiskerihavn.....	214
Silda fiskerihavn.....	216
Eltvik fiskerihavn.....	218
Grip fiskerihavn.....	220

Røberg fiskerihavn.....	223
Nordøyen fiskerihavn	226
Skjærvær fiskerihavn.....	228
Valvær fiskerihavn.....	231
Storvågan ballastmerke.....	234
Fortøyningskaret "Ulabrand".....	235
Gaukværøy fiskerihavn.....	237
Segelvik fiskerihavn.....	240
Skjøtningberg fiskerihavn.....	242
Gamvik fiskerihavn.....	244
Berlevåg fiskerihavn.....	246
Hamningberg fiskerihavn.....	248
Golnes stø.....	254
Vadsø fiskerihavn.....	256
Kanaler.....	258
Verneverdige kanaler	258
Kulleseidkanalen.....	258
Årsteinsvalen kanal.....	261
Sluseanlegg	263
Verneverdig sluseanlegg.....	263
Lindås sjøsluser	263
Morningsanlegg / bunnkjettinger.....	266
REPRESENTATIVE OMRÅDER.....	267
Innledning.....	267
Lindesnes.....	267
Utsira.....	274
Flåværleia.....	278
Lofoten.....	282
Senjas ytterside.....	286
DEFINISJONER.....	292
Kulturminner.....	292
Kulturmiljøer.....	292
Kulturlandskap.....	292
Automatisk fredete kulturminner.....	292
Vedtaksfredete kulturminner.....	292
Administrativt fredete kulturminner.....	292
Statens listeførte kulturminner.....	292
Regulering til bevaring.....	292
Kulturminnefaglig kompetanse.....	293
Statens utvalgte kulturminner og kulturmiljøer.....	293

ORGANISERING AV ARBEIDET

Prosjektet *Landsverneplan for maritim infrastruktur* (Kystverkets verneplan) har vært organisert med en styringsgruppe med representanter fra Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket. Videre har en prosjektleder fra Kystverket Sørøst hatt ansvar for å koordinere det konkrete dokumentasjonsarbeidet, hvor representanter fra Kystverkets øvrige regionskontorer og Kystverkets etatsmuseum har bidratt etter behov. Ved de fleste styringsgruppemøtene har representanter fra Riksantikvaren deltatt. Arbeidet har pågått i perioden 2005-2008, og presenteres i Kulturminneåret 2009.

Styringsgruppen

Thomas Kobro, leder	Fiskeri- og Kystdepartementet
Inger Lise Sogstad	Fiskeri- og Kystdepartementet
Knut Baar Kristoffersen	Kystverket, Hovedkontoret
Roar Johansen	Kystverket, Hovedkontoret
Sven Arild Hansen	Kystverket Sørøst
Torstein Olsen, prosjektleder (til 1/7-2008)*	Kystverket Sørøst

* Prosjektleder fra 1/7-2008 har vært Hilde Andresen, Kystverket Sørøst. Oddvar Salomonsen, Kystverket Sørøst, har fra samme dato hatt et spesielt ansvar for å kvalitetssikre dokumentasjon og data knyttet til objektene i rapporten.

Historiedelen

I den historiske fremstillingen er det forsøkt å vise hovedtrekkene i utviklingen av Kystverkets fagfelt. Det er lagt vekt på å belyse hvordan de ulike fagområdene gjennom profesjonalisering og (lov)regulering har resultert i spesialiserte etater. Videre hvordan effektivisering av virksomhetene har gitt grunnlag for samarbeid og overføring av oppgaver på tvers av de historiske etatene, og endt opp med at de ulike fagkategoriene innen maritim infrastruktur ble fusjonert til én stor etat - Kystverket. Milepælene i denne prosessen – som strekker seg fra tidlig middelalderen til i dag – blir belyst i et nasjonsbyggingsperspektiv.

Katalogdelen

Katalogdelen av Kystverkets verneplan – Landsverneplan for maritim infrastruktur er bygd opp med en historisk del for den tekniske utviklingen for hver objekttype, og en tekstdel som inneholder nøkkelopplysninger, historikk, beskrivelse og verne vurdering.

Katalogen vil inneholde både bygninger, objekt og anlegg som foreslås fredet etter kulturminneloven (verneklasse I), og bygninger, objekt og anlegg som foreslås underlagt et internt statlig vern (verneklasse II).

Det videre arbeidet med etatens kulturminner

Når landsverneplanen er overlevert, betyr det avslutningen av prosjektet. Samtidig betyr det begynnelsen på et intensivt arbeid med å synliggjøre og ta vare på kulturminnene. Det vil være en prosess i samarbeid med Riksantikvaren for å fastsette vernestatus; noen få objekter er foreslått fredet etter kulturminneloven (verneklasse I), men de aller fleste vil bli vernet gjennom å være en del av landsverneplanen, eventuelt regulert til bevaring etter plan- og bygningsloven (verneklasse II).

Samtidig vil Kystverket fortsette arbeidet med å etablere retningslinjer og premisser for forvaltning og vedlikehold av fredede og vernede bygninger, objekter og anlegg. Det arbeides med å etablere en mal for forvaltningsplan for fyrstasjoner i samsvar med de retningslinjer som utarbeides sentralt som en videreføring av SKE-arbeidet. Dette utviklingsarbeidet gjøres i nær tilknytning til etableringen av et eget eiendomsforvaltningssystem i etaten, og det er planlagt at alle regionene skal komme i gang med utarbeidelsen av forvaltningsplaner i løpet av 2009.. Samtidig utvikles det rutiner for vedlikeholdet av navigasjonsinstallasjoner som skal sikre at de som er definert som kulturminner blir vedlikeholdt ved riktige metoder. Det vil også være nødvendig å utarbeide egne retningslinjer for hvordan de mange objektene i de representative områdene skal forvaltes, slik at det blir en god balanse mellom hensynet til vern og hensynet til nødvendig fornying og teknologisk utvikling.

KYSTVERKETS HISTORIE

Historisk bakgrunn

Kystverket er Fiskeri- og kystdepartementets etat for sjøtransport, sjøsikkerhet, havner og beredskap mot akutt forurensning. For å få et inntrykk av den betydning ferdsel på kysten har hatt og fremdeles har for landet, kan det være nyttig å betrakte Norgeskartet; en enorm kystlinje med et mangfold av fjorder og skjærgårder. Samtidig vet vi at over 80 % av befolkningen i dag bor mindre enn én mil fra kysten. Før i tiden var andelen av befolkningen som var bosatt nær kysten enda større, og alternativene til sjøtransport var meget begrenset. De geografiske og demografiske forutsetningene indikerer at behovet for utvikling og tilrettelegging av ferdselsårer og møtesteder langs kysten var betydelig. Trolig var etableringen av maritim infrastruktur og maritime tjenester en forutsetning for at kystsamfunn over hele landet kunne utvikles, og en premisse for at Norge var rustet til å gjenvinne selvstendighet som en fiskeri- og sjøfartsnasjon i 1905. Sjøveien bandt byer og landsdeler sammen, samtidig som den muliggjorde handel og kommunikasjon med kontinentet.

Arbeidet med å gjøre sjøveien sikrere og mer hensiktsmessig for frakt og handel, ble for flere hundre år siden gjort av kjentmenn og andre – gjerne handelsmenn - som hadde nytte av det. Imidlertid vokste det etter hvert frem en sterkere sentral- og lokaladministrasjon, og offentlige myndigheter tok gradvis mer ansvar for de maritime sikkerhetsoppgavene. Det ble blant annet etablert både fyr-, los- og havnevesen. Disse etatene levde ved siden av hverandre med separat ledelse, selv om de til dels hadde felles formål – sikkerhet og fremkommelighet til sjøs. Ulike forslag om samarbeid ble diskutert, og til dels også realisert, men det tok lang tid før en felles ledelse og administrasjon ble etablert.

I dag er disse maritim virkefeltene samlet under en administrasjon, men det tok altså 700 år fra de første lovene knyttet til dette området ble gitt til Kystdirektoratet ble opprettet i 1974, som en fusjon av fyr-, los- og havnedirektoratet. Ytterligere 7 år gikk det før sammenslåingen ble ansett som gjennomført, med en helhetlig distriktsadministrasjon. Kystverket er altså en ung etat, men har lange tradisjoner for sin virksomhet. Vi skal her gi en skisse over milepæler og utviklingstrekk; fra den eldre historiens primitive tiltak og bestemmelser til dagens teknologiske og velregulerte maritime infrastruktur.

Oldtid og middelalder (før ca. 1350)

De eldste spor

Det er grunn til å tro at så lenge det har ferdes folk i kyststrøk, så har det maritime miljøet vært gjenstad for menneskers utfoldelse; både gjennom ferdsel og kommunikasjon, så vel som kilde for råvareressurser. Kystveien bandt lokalsamfunn sammen, og vi må forutsette at befolkningen i kystsonen til alle tider har forsøkt å ta sine forhåndsregler i sin omgang med det *"unefulle element"* med hensyn på sikkerhet og fremkommelighet.

Allerede i verdenslitteraturens første skrifter, får vi klare antydninger om at vår tese er riktig. Homér skrev på 800-tallet f. Kr. om fyrlys for de sjøfarendes sikkerhet. Fra Det gamle testamentet får vi høre om elveloser som viste vei på Nilen. I oldtidens Midtøsten og sørlige Europa utviklet det seg et forholdsvis avansert samfunnsliv. Dette kjennetegnes blant annet gjennom en tidlig utviklet infrastruktur; ikke minst på den maritime siden, og de eldste by-dannelsene synes å være et resultat av en mer eller mindre organisert havnevirksomhet.

Landnåmabok

Imidlertid tok det lengre tid før vi ser slike spor av organisert virksomhet på våre breddegrader. De første sikre kildene vi kjenner til når det gjelder maritim infrastruktur i Norge, stammer fra vikingtiden og tidlig middelalder. Til tross for at nordboerne tidlig må ha vært gode sjøfolk, både hva båtbygging og navigasjon angår, er det få fysiske spor som vitner om en gammel infrastruktur langs kysten. Dette kan til en viss grad forklares ved at navigasjonen var basert på fjell- og landskapsformasjoner,

dessuten var de mange vik, våger og fjorder velegnet som naturlige havnesteder for datidens fartøy. Troverdige kilder om de eldste menneskebygde navigasjonsinstallasjon i Norge er beskrevet i "Landnåmabok". Der får vi blant annet høre at "Om lag år 869 drog Floke Vildgerdson frå garden Smørsund i Sveio i vesterveg for å finna Snøland. Floke, som seinare har fått namnet Ramnafloke, låg på Ryvardsneset i påvente av seglingsbør. Her fanga han tre ramnar som han skulle bruke til å finne land med. Floke heldt så eit stort blot for å trolle kraft i ramnane. Deretter bygde han ein varde på Ryvardneset."

Varden som Floke bygde var av stein, og var trolig motivert av å kunne navigere rett hjem på tilbaketuren fra Island. Lenge ble varden kalt for Flokevarden, men fikk senere navnet Ryvarden. Dette sjømerket var aktivt i nesten tusen år; frem til det på midten av 1800-tallet kom anmodninger om at det måtte anbringes en fyrstasjon på stedet, fordi Flokes varde ikke var god nok for sildefiskerne. Fyret ble oppført, og under kunngjøringen stod det å lese: "Ryvarden fyr. Dette er plaseret tætt ved den Sammesteds staaende Varde, og sees fra Lyngholmen ud over Fjorden til Smørvigodden". Fyrdirektøren fikk imidlertid pinlig erfare at denne beskrivelsen ikke var riktig, da han noen år senere skulle besøke stedet. Fyret stod ikke "tætt ved" den gamle varden, for arbeiderne som bygde stasjonen, tok nøkternt og sparsommelig i bruk steinen fra den gamle varden når de la den nye grunnmuren.

Landslover og retterbøter

Leidsogumadr

De eldste skriftlige kildene vi har fra losvirksomhet her i landet er fra middelalderen. I Magnus Lagabøters landslov fra 1274 benevnes losen som *leidsogumadr*, som er gammelnorsk og betyr "mannen som gir utsagn om leden". Omtrent fra samme periode finnes kilder fra Gotland og Holland, der de brukte henholdsvis *leytsager* og *laedsage* om kjentmannen til sjøs. Likheten til begrepet ledsager i de moderne skandinaviske språkene er slående, og gir innholdsmessig god mening.

Dagens norske betegnelse - *los* – har en annen forklaring, og stammer fra det greske ordet for "styrmann" – *pedota*, som på italiensk ble til *piloto*. Herfra kan vi lett følge begrepets vandring nordover. I Frankrike: *pilote*, England: *pilot* og i Holland *piloot*. En kortere versjon nådde de skandinaviske landene i form av *lootz* og *lods*, før vi litt ut på 1900-tallet tilpasset det helt til den norske tunge med *los*.

I den ovennevnte Landsloven er det bestemmelser om betaling for lostjenster. *Leidsogumadr* skulle ha en halv mark sølv (216 gram) for å lose et leidangsskip, datidens krigsskip, på strekningen Nidaros til Bergen. Samme pris var det mellom Tunsberg og Bergen. Opplysningene fra Magnus Lagabøters Landslov står under bolken om "Landevernet", og gir oss en pekepinn om at losing og kunnskap om sjøveien ble sett på som et militært anliggende.

Det finnes flere opplysninger om losvirksomhet i Norge på slutten av 1200-tallet. Bergens bylov fra 1276, som også ble ført i pennen av Magnus Lagabøter, gjør det klart at en skipper er fullt og helt ansvarlig for det fartøy han fører, og må selv betale utgiftene for å bruke los. Videre kan vi se konturene til de første sammenslutninger mellom losere, da kong Erik Magnusson i 1295 la ned forbud mot at Bergenslosene skulle organisere seg i laug eller gilder. I den forbindelsen er tittelen losoldermann tatt i bruk, en tittel som fremdeles eksisterer. Av dette kan vi tolke at forsøk på å organisere losvirksomheten har spirer over 700 år tilbake. Det finnes ingen nærmere identifisering av losene i Norge før mot slutten av middelalderen. Opplysningene fra middelalderens losvirksomhet er bare spredte og sporadiske, men vi kan slå fast at det fantes profesjonslosere, som hørte med til middelalderens yrkesliv. Dessuten var deres virksomhet til en viss grad lovregulert.

Havner og fortøyning

Havneutbygging i Norge har alltid vært nært knyttet til handel med utlandet. I middelalderen var det høvdinger og stormenn som stod for den sjøverts handelstrafikken - enten gjennom vikingtokter, eller ved ordinære handelsreiser. De første havnene var som regel naturlige skjermede vik og bukter i

landskapet, men allerede i det tolvte århundre vet vi at Kong Eystein kunne skryte av at *"Ved Agdenes var der et farlig løp, saa skibe ofte strandet. Der har jeg laget et ypperlig leie for skibe, enten de reiser nord eller syd"*. Denne moloen ble bygget av store laftverkskar fylt med stein, og måler over hundre meter. Restene etter denne kan fortsatt ses.

De eldste kildene om havnebygging i Norge inneholder en del lovreguleringer om hvordan havnene skulle bygges, og hvilke rettigheter og forpliktelser man hadde i forbindelse med kaiopphold. Dessuten angir de allmenne retningslinjer for hvordan havneforholdene best kunne ivaretas, samt sanksjonsformer for brudd på regelverket. Sammenlignet med dagens havnelov virker mange av middelalderens bestemmelser underlige. Blant annet skulle alle brygger som ble bygget være jevnhøye, dessuten måtte de være like brede som byens gater, nemlig 12 alen. Det var strenge krav til orden i havneområdet; *"almenninger og brygger skal alltid være ryddet"* het det. Brudd på dette medførte strenge straffer, da skrot i havnen lett førte til at det samlet seg opp mudder på bunnen, og gjorde havnene grunne. Eirik Magnussøn slår fast i en retterbod av 1282 at *"Avfald og smuds fra gaardene skal man ikke bære ut for bryggen, og den skal gi bøter som gjør det"*. Et annet sted spesifiseres straffen slik at den som *"saaledes ødelegger vor havn, skal bøte 6 øre sølv"*. Det er interessant å merke seg at sanksjoner knyttet til forurensning i sjøen var nedfelt i regelverk, flere hundre år før SFT's beredskapsavdeling ble innlemmet i Kystverket.

Unødvendig opphold i havneområdet var heller ikke tillatt. Det var kun når et skip kom med last at det kunne legges til ved bryggen, og lossingen skulle skje så raskt som mulig. Loven påla at *"Kjøbmænd skal ha opskibet sin ladning inden 8 virkedage – om veiret tillater det – efterat de har lagt til bryggen"*. Ved de mest trafikkerte havnene, som på den tiden var Nidaros, Bjørgvin, Tunsberg og Oslo, var det ofte trangt om kaiplassen. Dersom man forsøkte å tilsnike seg en plass, ble det regnet som havneran, og man kunne vente seg et kraftig oppgjør med byfogden.

Privilegier og tilfældigheter (ca. 1350- ca.1700)

Generelt

Vi har altså sett at det finnes kilder som beskriver samtlige av Kystverkets kjernevirksomheter allerede i Middelalderen, Etter Svartedaudens herjinger på midten av 1300-tallet - og i de påfølgende 250 år, har vi lite kildeopplysninger i Norge generelt, og om navigasjonshjelpemidler og utviklingen innen maritim infrastruktur spesielt. Norge mistet sin selvstendighet, og ble en provins i Skandinavia under svensk og dansk kongemakt. Foruten enkelte lov- og regelendringer i losvirksomheten, syntes plan- og utbyggingsvirksomheten på kysten å ligge nesten brakk.

Imidlertid finnes noen troverdige samtidsbeskrivelse fra denne epoken som forteller at det fantes seilingsmerker i form av steinvarder. En beretning fra italieneren Pietro Querini, som forliste på Røst utenfor Lofoten i 1431, forteller om dennes hjemreise at *"Saaledes seilte vi av sted 15 dager og alltid mot sør og nesten stadig med god vind og alltid styrte vi etter varder og toppene av øyene, hvilke angav den greieste og dypeste led"*. Snaut hundre år senere bekreftes disse uttalelsene i en hollandsk seilingsbeskrivelse, med den passende tittelen: *"Hold dørken tør og kjølen våt"* – hvor sjømerker langs norskekysten også blir omtalt.

Først på 1600-tallet ser vi tegn til en ny epoke der Staten tar konkrete initiativ til å bedre forholdene for skipstrafikken. Til tross for lengre tid med lavkonjunktur, var både fartøyenes antall og størrelse økende. Det meldte seg et stadig større behov for utbygging av infrastruktur på kysten. Imidlertid bærer også denne fasen preg av nokså tilfeldig utvikling, og de fleste beskrivelsene som finnes er fortsatt knyttet til innseilingen til de største byene.

Losplikt

Den første norske navngitte losen finner vi i biskop Aslak Bolts jordebok fra 1430, nemlig Halldor *leidsagari* Roaldson. Her ser vi fortsatt at den gamle middelalderske benevnelsen på losyrket brukes. Betegnelsen los ble mer vanlig fra 1500-tallet, og regelverket for losvirksomheten ble noe mer utviklet,

selv om det fremdeles fremstod som ufullkomment og ganske fremmed i forhold til dagens regelverk. For eksempel var straff og konsekvenser av feil gjort i tjenesten forbundet bokstavelig talt med spørsmål om liv og død. I Kong Fredrik II's forordning av 9.mai 1561 heter det for eksempel at dersom en los lot seg hyre, og skipperen får skade på skip eller gods – som følge av forsømmelse eller uerfarenhet – er losen pliktig å bøte all skade. Hvis han ikke makter å betale skaden, har skipperen makt over losens liv.

Det som imidlertid er mest interessant å merke seg ved nevnte forordning av 9.mai 1561, er at det for første gang i Norge blir innført en slags losplikt – dog begrenset til å gjelde i "*lodsmannens farvann*". En ny versjon av Losloven kom i en ny forordning av 1687, uten at denne innebar noen særlig modernisering.

Privilegiedrift

Fortøyninger

Utbygging av havner var på denne tiden nærmest fraværende, og i den grad det skjedde, var det i regi av private handelsmenn. Isteden ble det mot slutten av denne perioden utplassert en del fortøyningsringer. Det var begrenset hvor mye staten selv kunne bidra til den operative driften, så den viktigste oppgaven ble å stimulere lokale grunneiere eller institusjoner til å ta av seg oppsynet for fortøyningsringene. Dette ble gjort ved at de som satte opp og vedlikeholdt innretningene fikk privilegium til å kreve en fastsatt avgift for bruken av disse. De få fortøyningene som Staten selv besørget ble det imidlertid ikke krevd avgift for.

Det første fortøyningsprivilegium vi kjenner til her i landet, ble gitt i 1602 til "*De Søfarendes Fattighuus i Bergen*". Ved å legge ut en fortøyningsbøye, "*Søtønden paa Bergens Vaag*", kunne fattighuset kreve inn 1/3 skilling pr. lest av alle fartøy som ankom Bergens havn. Avgiften, eller "*Tøndepengene*" som det ble kalt på folkemunne, skulle betales på tollboden. Det fantes også privilegier som var mer omfattende; Trondhjems Tugthuus fikk i 1640 et privilegium som gikk ut på å kreve inn avgift for alle fortøyningsringer på strekningen fra Kristiansund til Trondheim. De som fikk privilegium forpliktet seg til å sette opp nye ringer der myndighetene bestemte, samt sørge for vedlikehold etter behov. Generelt var regelen at privilegium viste seg å gi gode inntekter den første tiden, men etter hvert som kravet til nye fortøyningsringer vokste i takt med økt trafikk, og ikke minst behovet for vedlikehold meldte seg, var viljen til å ta ansvar synkende. Etter hvert endte det med at staten løste ut privilegiene. På lang sikt syntes det å være vanskelig å drive fortøyningsprivilegier lønnsomt, uten å forsømme de plikter som fulgte med.

Sjømerker

Parallelt med Statens initiativ til å utbedre fortøyningsforholdene på 16- og 1700-tallet, ble det også etablert et begrenset antall sjømerker. I en forordning av 1687 ble det krevd "*at Bønderne som boe langs Bergens Leed at sætte Stager paa blinde Skjær som udi Farvandet for deres Gaarders Grunder kan ligge*". Spor etter denne forordningen fantes helt opp til 1880-årene. Det berettes det om at det flere steder i Bergensleden var vanlig at når skip passerte et merke eller stake, kom en av naboene ut og krevde "*brød for stangen*". Vi vet dessuten at det også ble bygget varder, så vel som malt på fjell og skjær, for å sikre farleder.

I tillegg til de fortøyningsringer og sjømerker som kom i stand som følge av det offentlige eller private, er det verd å nevne at losene gjorde grep for å lette sin egen arbeidssituasjon. De etablerte både ringer og sjømerker for å sikre infrastrukturen i sine egne losingsfarvann – noe som til en viss grad kom sjøtrafikken i sin helhet til gode. En del av sjømerkene ble laget i form av maling eller farging av fjellvegger (for eksempel slik som Risør-flekken, som fortsatt eksisterer). Denne virksomheten ga næring til at losene også ble omtalt som "landskapsmalere".

Den første flammen

Før vi går videre er det verdt å ta et lite overblikk. I en viss forstand tør vi påstå at utbygging av fortøyningsringer var et ledd i utviklingen av et havnevesen. På samme måte ser vi oppføringen av primitive sjømerker som den spede begynnelsen til et fyr- og merkevesen. Og som vi nettopp har beskrevet, var losene i noen grad involvert i vedlikeholdet av både fortøyningsringer og sjømerker. De hadde åpenbart interesse av at leder var merket, og at skip som de loset ble trygt fortøyd. Dette forklarer litt av slektskapet mellom de maritime virksomhetene, som etter hvert fikk større organisatoriske følger.

Det behov den tidlige sjømerkingen til en viss grad dekket, skapte nye ønsker om forbedringer: Sjømerker var kun synlige under dagseilaser, men dersom det kunne anbringes lys i leden ville seilingstiden kunne utvides betraktelig – den neste milepælen var opprettelsen av Norges første fyrlys.

Selv om opplysning i form av bålbrekking trolig hadde vært brukt som veiledning for fartøy tidligere – også her til lands – ble lys som formelt navigasjonshjelpemiddel for første gang tatt i bruk i Norge etter at kgl. bevilgning av 18.juli 1655 ga Povel Hansen på livstid rett til å drive *"Løcht og Fyhr ... der tændes aarlig 10. augusti og continuerer til 10. martz"*. Fyret skulle ligge på Lindesnes, og ble tent i 1656. Som brensel til fyret skulle det i utgangspunktet benyttes kull, men som følge av forsinket kullast fra England, måtte Norges første fyrvokter starte opp med beskjedne 30 talglys. Det kom imidlertid mange klager på fyrlyset, og etter to sesongers drift befalte kongen fyret slukket.

Det offentlige tar mer ansvar for sjøveien (ca. 1700- 1814)

Losvesenet etableres

Forordninger av 1720 og 1725

Som vi tidligere har sett, var de aller første bestemmelser om losvirksomhet i Norge på slutten av 1200-tallet knyttet til "landvernet". Gjennombruddet for etableringen av et organisert losvesen hadde også en militær forankring. Erfaringer fra den nordiske krig, som raste i tiden fra 1709 til 1720, viste hvor avgjørende spesialkunnskap om ferdsel langs kysten var for å forsvare landet. Dette var også bakgrunnen for at den 25 år gamle sjøoffiseren, Gabriel Christensen, i 1719 tok initiativet til etableringen av et eget norsk losvesen.

Etter 10 år i krigstjeneste i flåten, blant annet under Tordenskjolds ledelse, fikk Gabriel Christiansen aksept for å tuft et selvstendig losvesen i den danske provinsen, som Norge på den tiden må regnes for å være. I et brev til regjeringen i København av 3.august 1719 forteller han at *"lodsens omgang befantes meget slette"*, og senere gir han en utførlig beskrivelse av hvordan han mener problemene med losingen burde løses. Blant annet ville han tilsette kongelige losere som skulle grundig eksamineres, og avlegge ed for å få sin lospatent. Christensen ble 29.april 1720 innsatt som overlos i det sønnenfjelske Norge (fra svenskegrensen til Åna Sira), og ble forfremmet med kapteins grad. Under seg fikk han 28 losoldermenn, som hadde den direkte kontakten med losene. Den første tiden reiste han rundt i alle distriktene og kartla forholdene. For det nordenfjelske distrikt ble Jan Wessel innsatt som overlos, en post han fikk i kraft av å være bror av Tordenskjold, hevdet mange.

Losforordninger ble i hovedsak akseptert, selv om det ikke var fritt for klager. Det var særlig hollenderne som var kritiske, de mente blant annet at *"De (losene) tok sig altfor høit betalt og tok ogsaa undertiden sin makelighet i agt, saa at skib tidt var utsat for at forlise, førend de fik hjælp"*. De fleste klagene ble imøtegått fra losvesenets side, men etter 5 år forelå en revidert forordning. Konklusjonen var en anerkjennelse av den nye institusjonen; Losvesenet var kommet for å bli.

Konkurranselosning

Middelalderens forbud mot at losene skulle organisere seg, var trolig opphavet til et prinsipp som skulle dominere losvirksomheten i Norge nesten helt til vår egen tid – nemlig konkurranselosning. Til

tross for at losvesenet ble organisert i statlig regi, ble ikke betingelsene for de enkelte losene særlig bedret. De var i en viss forstad selvstendige næringsdrivende, som konkurrerte om oppdragene – den som "kapret" innkommende skip først fikk losoppdraget. Slik var losene selv ansvarlig for sin egen inntekt, mens det offentlige kun fastsatte regler og gebyrer, samt sertifiserte losene. "Utdanningen" måtte de selv stå for, og ofte var losene selvlærte. Farvannskunnskapen ble ervervet gjennom egen erfaring, så vel som ved overføring innad i familier. Losyrket gikk nemlig ofte i arv ved at sønn fulgte far i tjenesten Slik ble losvirksomheten drevet, uten betydelige endringer frem mot slutten av det nittende århundre.

Konkurransепrinsippet medførte at losyrket ble usedvanlig krevende og farefullt. I sine forsøk på å "prøve" nye oppdrag måtte losene stadig tøyne grensene for hvor langt ut de seilte, og hva slags værforhold de tok fatt på. Dessuten hadde losene sjeldent fri. Den som skulle få mange oppdrag løp stor risiko. Losbåtene var i lang tid åpne fartøy, og lite egnet for stor sjø. Konsekvensene var brutale – mange losere endte sine dager under bølgene.

Losbåter og kår

Et viktig ledd i utviklingen av losenes arbeidsforhold og sikkerhet på havet, skyldes marinekapteinen Peder N. Sjølling (1758-1827) innsats for å bringe dekksbåter inn i lostjenesten. Sjølling ble som ung sjømann opprørt over å se all elendigheten blant etterlatte av losere som hadde druknet på havet. Han så som sin livsoppgave å konstruere båter som var skikket til å løse i all slags vær, og avbrøt sin karriere i marinen i 1799 for å reise til England å lære om båtkonstruksjon. Etter et år på de britiske øyer vendte Sjølling tilbake til Norge. Da hadde han allerede fått bygget seg sin egen båt av det nye slaget. Det ble umiddelbart satt i gang bygging av "Dæks-Lods Cutter" som han kalte den nye båttypen. Den første stod ferdig i 1800.

Pioneren møtte motstand fra myndighetene så vel som fra losene når han presenterte sin nyvinning. Losene tviholdt på de gamle åpne båtene, som Sjølling betegnende nok kalte for "*Liig-kisterne*". Losenes innvending var først og fremst av økonomisk art. De nye dekksbåtene krevde store investeringer, dessuten fryktet man at avgatte losere ville ta opp losingen igjen, og på den måten ytterligere hardne konkurransesituasjonen. Fantasifulle Sjølling, som selv hadde lospatent, visste råd: Han seilte langs kysten i sin egen "*Dæks-Lods Cutter*", og serverte loskonene kaffe. Dette vakte oppsikt, særlig undret de på hvordan han som los kunne ha råd til å spandere kaffe, uten å ta losoppdrag. Det var da ingen sak, hevdet Sjølling; med disse gode dekksbåtene, kunne man også tjene penger på fiske ved siden av et og annet losoppdrag - de som valgte dekkscutteren hadde intet å frykte. Tallet på omkomne losere i tjeneste begynte å synke i takt med dekksbåtenes utbredelse, selv om det fortsatt skulle ta lang tid før alle hadde tatt i bruk "*Dæks-cuttern*".

Kimen til et havnevesen

Havnekommisjonene

Etter opprettelsen av Losvesenet meldte det seg raskt krav til bedre havneforhold. Den første overlosen i det sønnenfjelske Norge, Gabriel Christensen, ble sjokkert over de dårlige havnene han så under sine inspeksjonsreiser. På bakgrunn av sine befaringer tok han initiativ til at alle tollsteder måtte ansette sin egen havnefogd. Christensen nøyde seg ikke med det, men utformet også et forslag til instruks for havnefogdene, for han tillot disse stillingene stor betydning; "*Thi det er gandske vist og sanhed at om haufne fogderne hafde Vel oppaszet Deris Embede, Da hafde haufnerne været udj Lang bedre Stand endsom de forefindes*".

Det ble laget en enkel forordning av 16. september 1735 som skulle vise seg å være en milepæl i etableringen av et havnevesen i Norge. Den slo fast at hvert kjøpested skulle ha sin egen Havnekommisjon, som skulle ta seg av den administrative styringen av havnen. Kommisjonen skulle foruten havnefogden bestå av stedets magistrat eller byfogd, losoldermann og en borger. En viktig oppgave var å forhindre forfall i havnen – påse at fortøyningsringer var intakte og iverksette mudring etter behov. Havnefogden rapporterte til stattholderen, som i sin tur forholdt seg til admiralitetet i

København. Havnene var altså klart underlagt en statlig styring, selv om den hadde en lokal forankring.

Primitive fyrstasjoner

Ad hoc etablering

Forsøket på å etablere permanent fyrstasjon på Lindesnes hadde mislykkes etter kort tids drift, men fyret på Norges sydspiss dukket opp igjen i 1725. Da var det i mellomtiden tent fyrlys for de sjøfarende flere andre steder langs kysten; på Færder (1697), Kvitsøy (1700) og Høgevarde (1700). Disse ble også drevet av private, basert på privilegier. Myndighetene var positive til at det ble tatt initiativ til utbygging av fyrlys, men i første del av perioden var det stor grad av tilfeldigheter som styrte utviklingen. Som eksempel på dette kan vi se på historien bak opprettelsen av Kvitsøy fyrstasjon som skriver seg til en dramatisk hendelse i år 1700:

Et skip på vei til Stavanger kom ut for forferdelig storm og svær sjø, og ble med nød og neppe reddet fra forlis ved de farlige skjærene utenfor Kvitsøy. Det fortelles at en av de ombordværende – en ung mann ved navn Heinrich Petersen – i sin dødsangst lovet Gud at om han ble frelst, ville han bygge en fyrstasjon på Kvitsøy.

Petersen ble reddet, og viste seg å være mann for sine ord. Umiddelbart etter episoden sendte han en søknad til Admiralitetet i København, der han ba om å få reise et fyr på Kvitsøy. Søknaden ble innvilget, og han fikk ved Kongelig resolusjon av 27. april 1700 tillatelse til: *1. Paa egen bekostning at la opbygge og indrette en Real-fyhr paa Hvidingsø, to mil udenfor Stavanger uti vort rike Norge... 2. Skal samme fyring og lygt tændes den 20. august og brænde til foraaret den 20. mars, hvortil han skal være forpliktet til at skaffe fornøden kul, jern og andet... 3. For sammes indrettelse og fremdeles inspektion maa han nyde fire skilling dansk af hver skibsrums læsters drægtighet...*

Fyrvippe

Fyret som ble reist på Kvitsøy var trolig en fyrvippe. I en annen beretning senere på 1700-tallet, får vi en beskrivelse av fyrets konstruksjon og funksjon: *paa bjergets spiss hadde opsat en mast av største sort 24 tomme tyk i diameter, 22 alen høi og ovenpaa masten en tervippe i hvis ene ende fyrens ildpanne hænger frit i luften saa høit at den er vel 22-24 alen høit over bjerget*. Videre fortelles det at fyrvippen ble heist opp og ned ved hjelp av et gangspill det trengtes to mann til å drive. Denne operasjonen tok 6 minutter, inkludert påfylling av 1 tønne med kull; ca. 140 liter.

Etter at opphavsmannen døde i 1731, ble privilegiet til å drive fyret værende i slekten. Familien Petersen var ikke noen hvem som helst; de ble nemlig adlet under navnet "von Fyhren".

Mot slutten av 1700-tallet og tidlig på 1800-tallet ble det offentlige en sterkere aktør i arbeidet med å bedre den maritime infrastrukturen. En viktig pioner for dette – mens vi ennå var under den danske tronen – var Poul Løwenørn (1751-1826). Han ble sjef for det danske Søkartarkivet ved dets opprettelse i 1784, og arbeidet for at sjøkart skulle gjøres tilgjengelig for flest mulig sjøfarende – ikke bare i militære sammenhenger. Etter hvert fikk han ansvaret for både los- og fyrvirksomheten, og bidro sterkt til at de norsk-svenske styresmaktene, etter unionsinngåelsen i 1814, fortsatte å ha fokus på bygging av maritim infrastruktur. Imidlertid skulle det ta ytterligere noen tiår før det kom i stand en organisert utbygging av fyr- og merkevesenet i Norge. I 1814, fantes det kun 10 fyrstasjoner her til lands.

Spesialisering og nasjonsbygging (1815-1900)

Generelt

Direktorater etableres

Til tross for at havnene var et meget sentralt element i byutviklingen i Norge, synes det som havnekommissjonene i større grad har hatt en politifunksjon enn en direkte utviklingsfunksjon i havnene. Lenge var det trolig handelsfolk og sjøfarende som tok initiativ til fornyelse og utbygging, mens havnevesenet hadde kontroll over fortøyningsinnretninger og festigheter. Etter at Norge skilte lag med Danmark i 1814 ble det oppnevnt en Kanal- og havneinspektør for hele landet. Fra 1821 ble også fyr- og merketjenesten innlemmet i dette embetet. Tendensen var nå at sistnevnte virksomhetsområde opplevde vekst på bekostning av havnesiden. Etter et mislykket forsøk på å skille kanal- og havnevirksomheten fra firsiden i 1832, ble det i kongelig resolusjon av 26.mars 1841 opprettet et Kanal- og havnedirektørembete og et Fyrdirektørembete. Med innsettelse av Niels Henrik Taulow-Aubert som havnedirektør og Oluf Arentzen som fyrdirektør ble direktørtittelen for første gang brukt i den norske sentraladministrasjon.

Tittelendringen fra inspektør til direktør var ikke ment å skulle endre noe dramatisk ved institusjonenes oppgaver, men først og fremst bidra til et avansement i status og embetsrang. Direktørene hadde det faglige og økonomiske ansvaret for etatene. I tiden som fulgte kan man imidlertid se at de nyopprettede direktoratene opererte mer uavhengig av fagdepartementet, som på den tiden var Marinedepartementet.

Fyrbygging

Havrallarene fra Sunnmøre.

Fyr- og merkevesenet brukte lang tid på å etablere systematiske og ordnede forhold. Til gjengjeld representerte denne siden av kystens infrastruktur kanskje det mest omfattende og best organiserte, når utviklingen først kom i gang. Etter unionsoppløsningen med Danmark ble fyr- og merkevirksomheten liggende noe i skyggen av Kanal- og Havneembetet, men da disse ble fusjonert i 1821 førte dette til en markert økning av aktiviteten på firsiden. Dette skyldtes blant annet store tekniske fremskritt, men også en tydelig vilje fra statens side til å bygge ut nye navigasjonshjelpemidler.

At byggingen av et nytt steintårn på Runde fyrstasjon i 1825 skulle være opphav til et gedigent vendepunkt i fyrvesenets historie og prege etaten de neste 100 årene, høres kanskje usannsynlig ut. Allikevel vil vi hevde at så var tilfelle. Ukjent av hvilken grunn, var det en gruppe unge arbeidsfolk fra Dalsfjord i Volda på Sunnmøre som fikk jobben med å reise steintårnet på Runde.

Fyrvesenet var svært tilfreds med sunnmøringenes innsats, og da man over ti år senere skulle i gang med omfattende arbeider, tok man kontakt med gjengen fra Volda. Det trengtes folk til bygging av sjømerker og fyrstasjoner så vel som fortøyningsringer (som i en 50 års periode ble en oppgave for fyrvesenet, før havnevesenet tok over igjen). Sunnmøringene takket for tilliten, og tok med sønner, naboer og nevenyttige folk fra bygdene omkring. Slik ble arbeidslag dannet, og fyrbyggeryrket gikk i arv i familier. I flere generasjoner utgjorde fyrarbeiderne fra bygdene på Sunnmøre, eller "havrallerne" som de også er blitt kalt, brorparten av fyrvesenets arbeidslag. Fortsatt finnes etterkommere av pionerene i Kystverket.

Om bakgrunnen for hvorfor fyrvesenet foretrakk Sunnmøringene het det at "*De har gjennomgaaende været flinke, jevnt flittige og meget nøkterne folk, vel disiplinerte og, ihvertfald hittil* [1923], *fordringsløse og lette at omgaaes og behandle. Da de dessuten staar utenfor fagorganisationene, har fyrvesenet sluppet forholdsvis let fra de mange vanskelige arbeiderspørsmaal*". Vi så innledningsvis at de var vel sparsommelige under byggingen av Ryvarden fyrstasjon, noe de fikk ord på seg for å være privat også: "*Dei mest nøysame kom heim med meir smør i øskjene enn dei hadde med seg på utferdene. Dei lurte seg sjølve med å skrape av smøret dei først hadde lagt på, og då følgde det jamnast med noko av brødsmlane attende i smørøskja*".

Etter at Fyrdirektoratet ble opprettet i 1841 ble flere parallelle arbeidslag opprettet, og en storstilt utbygging av navigasjonshjelpemidler ble igangsatt. Noen lag bygde varder og ulik sjømerker, mens andre slo ned fortøyningsringer. Hovedsatsningen i førtiårsperioden frem til tidlig på 1880-tallet, var imidlertid oppføringen av over hundre bemannede fyrstasjoner. Arbeidsforholdene i fyrvesenet var tøffe uansett hvilken oppgave man var satt til. Av en arbeiders dagbok får vi høre at man hele tiden stod i fare for represalier dersom man ikke oppførte seg ordentlig *"saavel paa Arbeidsstedet selv, som når vi andetssteds ere hensikkkede i samme Anliggende, ikke drikke os fulde eller yppe Klameri, da vi i saa Fald, ligesom ogsaa for Dovenskab underkaste os den Straf som Bestyreren paalægger os"*.

Fyrteknikk

De mest iøynefallende og spektakulære installasjonene som "havrallerne" bygde var fyrstasjonene, selv om andre sjømerker og fortøyningsinnretninger spilte en like viktig rolle for skipstrafikken. Fyrstasjonene har alltid hatt stor symbolverdi hos folk flest - særlig gjelder det de høyreste tårnfyrene. Den første tiden ble fyrtårn bygget i hugget stein, mens det første støpejernsfyret ble reist på Egerøy i 1854. Etter at sement ble tilgjengelig fra 1870-årene, tok man også dette materialet i bruk i forbindelse med bygging av fyrtårn. En del av de mindre fyrstasjonene, der fyret var en integrert del av fyrvokterboligen, ble ofte bygget i tre.

Energikildene som har vært anvendt til fyrbelysningen har også gjennomgått en stadig utvikling og forbedring. Det hele startet som vi så med talglys, men disse ble raskt avløst av kullfyring. Siste kullblussfyre ble nedlagt i 1858, da var forlengst ulike vegetabiliske oljer tatt i bruk som brensel. Parallelt med den praktiske utbyggingen av fyr, pågikk en betydelig forskningsvirksomhet innen fyrteknologien. Kontinuerlig søkte man å gjøre belysningen mest mulig effektiv – både hva angikk lysets kvalitet og ikke minst resursbruk.

Helt fra opprettelsen av Fyrdirektoratet var målet å belegge landets kyst og farleder med lys, men man var hele tiden klar over at det var umulig å bygge bemannede fyrstasjoner over alt - både av praktiske så vel som økonomiske grunner. Derfor var blikket rettet mot en installasjon som kunne brenne sikkert og godt, med et minimum av tilsyn og bemanning.

Gjennombruddet kom i 1883, da et svensk eksperiment hadde vist at små fyrlykter kunne lyse kontinuerlig uten tilsyn i 2-3 uker. Nyvinningen ble drevet av gassolje, og ble kort tid etter den forelå innført i det norske fyrvesen, som kanskje den største milepælen noen gang innen maritim infrastruktur. Gassoljebrenneren muliggjorde en enorm utbredelse av fyrlys til lave kostnader, og markerte samtidig en kursendring i fyrvesenets satsning, som viste seg i at ca. 500 ubemannede fyrlykter ble utplassert ved inngangen til det tjuende århundre. Før 2. verdenskrig var antallet økt til ca. 2000 – til sammenligning kan det nevnes at det aldri vært mer enn 154 fyrstasjoner som har lyst samtidig. Teknologien muliggjorde fyrbelysning basert på elektrisk kraft allerede i 1897, men det tok lang tid før det ble særlig utbredt. Acetyलगass var den rådende energikilden i fyrlyktene gjennom brorparten av nittenhundretallet.

Utbyggingen av fyrlykter som kunne lyse uten fast tilsyn, medførte et annet viktig fremskritt. Ved at tettheten av lyktene økte betydelig, ble det mulig med døgnkontinuerlig og helårs skipstrafikk. Det er i den sammenheng verdt å merke seg at det var i 1890-årene de første lønnsomme ruteskipselskapene ble etablert. Det var nok ingen tilfeldighet at Hurtigrutens grunnlegger, Richard With, var med i de første fyrkommisjonene som vurderte utplassering av de ubetjente fyrlyktene.

Denne utviklingen hadde stor samfunnsmessig betydning. Sammen med at størrelsen på skipene økte, ga det store ringvirkninger innen næringsliv og sysselsetting. Økningen i handelsaktiviteten utviklet havneområdene både i byer og i regioner.

Bak fyrrarbeiderne som bygde og stod for vedlikeholdet av navigasjonshjelpemidlene, stod en liten, men sterk administrasjon i Fyrdirektoratet i Kristiania. Fyrdirektøren og hans overingeniør stod for en grundig planlegging og organisering av hele virksomheten. Med jevnlige fyrkommisjoner ble utbyggingsstrategien lagt, og ledelsen reiste årlig på inspeksjons- og undersøkelses reiser. På den måten var kontakten med de ytre ledd i etaten god, og fyrdirektørene tok sågar av og til på seg ansvaret for den operative ledelsen ved byggingen av større fyranlegg.

Havnelover og fond

Havnestyret

Da den første forordningen om havnevesenet forelå i 1735, var en viktig byggestein for havnenes administrasjon lagt. Etter hvert som trafikken og aktiviteten økte, viste denne forordningen seg å være utilstrekkelig. De første havnekommisjonene fungerte primært som en kontrollfunksjon, der hovedoppgaven var å sørge for orden ved at fortøyningsringer var intakte og at slam i havnebassenget ble mudret bort. Det var vanskelig å finansiere disse oppgavene, og det var verken økonomi eller føringer for bygging av nye havneanlegg og brygger. Det som hadde vært reist av den slags hadde, som tidligere nevnt, primært blitt gjort i privat regi.

Staten hadde som kjent ansvaret i havnene i byene, men det var svært begrensede virkemidler for å skaffe til veie ressurser for å bedre situasjonen i havnene. Et forsøk var en ny lov om havne- og ringevesenet i 1827. Loven var en videreføring av den gamle forordningen, men bidro til en viss modernisering av forholdene i havnene. Imidlertid manglet fortsatt det vesentlig – virkemidler for å skaffe penger. Et nytt skritt på veien til mer makt i havnene skjedde ved innføringen av formannskapslovene (kommunelovene) i 1837. Dette bante indirekte veien for en mer effektiv forvaltning av havnene i Norge, men i et komplisert og innviklet system der stat og kommune begge spilte en rolle.

Statlige og kommune havner

Mens 1841 representerte et vendepunkt på det organisatoriske planet da havne- og kanaldirektoratet ble opprettet, står 1842 som en tilsvarende milepæl når det gjelder handlingsrom for det norske havnevesen. Da ble nemlig en ny havnelov innført, som gjorde det mulig for byene å skaffe de nødvendige midler for å holde orden i havnene sine. Loven ga de enkelte byers havnevesen rett til å kreve avgifter av skipsfarten som brukte havnen. De respektive kommunale havnevesener, med sine allerede etablerte havnekommisjoner eller havnestyrer, ble en selvstendig institusjon, som forvaltet sin egen økonomi gjennom en havnekasse. Denne var uavhengig av bykassen så vel som av statskassen. Havnekassens inntekter skulle etter loven kun brukes til formål som var knyttet til havnens utvikling. På den måten ble byhavnenes (trafikkhavnenes) økonomi både et kommunalt og et statlig anliggende. Kontroll med byens havnestyre var regulert ved at Havnedirektøren kunne kalle inn til møter, og havnefogden var beskikket av vedkommende regjeringsdepartement. Havnestyret hadde ansvar for alminnelig drift og bruk av bevilgede midler, men for enkelte byggearbeider måtte havnestyret innhente departementets samtykke.

Havner for fiskeriene

Loven av 1842 løste en del av problemene i byhavnene, men til de store tyngre oppgavene hvor det var behov for ingeniørarbeider for å bygge beskyttede og trygge havner, samt moloer og dekkverk for fiskeriene og fiskerne i uthavnene, manglet det fortsatt økonomiske virkemidler. Kanalvesenet var fra 1847 blitt utskilt som eget direktorat, og departementet kom med krav til Havnedirektøren om at han som leder av statens havnevesen burde spille en sterkere rolle i utbyggingssaker. Da den ingeniørutdannede Oluf M. Roll ble ansatt som havnedirektør i 1861 ble det fart i sakene. Han løftet ambisjonsnivået drastisk, og bygde opp en stor etat med egen entreprenøravdeling og en etter forholdene stor maskinpark.

I budsjettforslaget for 1868/69 avga Havnedirektøren en programerklæring om at havner som var til nytte for fisket burde prioriteres. Dette ble sett på som en offensiv og fornuftig dreining. Riktignok innebar dette store utfordringer med hensyn på geografiske forflytninger, da majoriteten av havnearbeidene på den måten ble flyttet nordover, og de naturgitte forhold der var vesentlig hardere enn i sør. Samlet medførte dette at den økonomiske belastningen ble betydelig større, men da ideene etter hvert ble iverksatt, var nettopp dette med på å gjøre havnevesenet i Norge til en stor og slagkraftig virksomhet i Norge. Nasjonen opplevde fra 1850-tallet en solid periode med høykonjunktur, som muliggjorde et kraftig løft for offentlig satsing på utbygging av infrastruktur. Den økonomiske veksten kulminerte på 1880-tallet, men da var Havnevesenet stilling godt etablert, og etaten spilte en viktig rolle for å utvikle fiskerinæringen i Norge.

Havnefondet

Frem til 1872 ble det utført i alt 30 havneanlegg som det offentlige gjennom Statens havnevesenet hadde bidratt til, og disse var hovedsakelig byhavner. I den påfølgende 40 års epoken kom det hele 300 nye anlegg – primært for fiskeriene i uthavnene. De årlige budsjetter ble nesten 10-doblet i denne perioden, ifølge historiker Anders Haaland. En viktig nøkkel her var opprettelsen av "Havnefondet" i 1873. Det ble bygd opp gjennom en lovpålagt eksportavgift på fiskeprodukter. Bruk av midler fra fondet skulle kun gå til fiskerirettet utbygging. Siden avgiften inntil 1908 bare ble innkrevd fra Rogaland og nordover, kunne investeringer med støtte i fondet til da bare skje vest- og nordpå. Staten bidro med midler, som regel med 1/3 av kostnadene, i noen unntakstilfeller inntil halvparten av kostnadene.

I 1894 ble en ny havnelov vedtatt. Denne bygde på loven fra 1842, men var mer helhetlig. Det ble blant annet slutt på at havnedirektørens skulle være som fast medlem i alle landets havnestyrer. Dette ga ham mer tid til å styre etaten i sin helhet sentralt, selv om havnedirektøren fortsatt gjorde tjeneste som teknisk rådgiver for forskjellige byer. Loven definerte også nærmere bruken av havnefondet og understreket hvordan statsbidrag til havneutbygging primært skulle brukes der det var særlig påkrevd av hensyn til fiskeriene. Videre ble det fastsatt avgifter for fartøy som losset og lastet i havnene, og hvordan bruken av avgiftsmidlene kunne anvendes.

Lostjenesten moderniseres

Sammenfattet loslov

I all hovedsak levde losordningen fra 1725 videre inn på 1800-tallet. En del administrative endringer og instruksjoner om losingen ble gitt under veis, men konkurranseprinsippet lå fast, til tross for at det var upopulært blant losene. Heller ikke etter grunnlovsinnføringen skjedde det annen endring enn at Marindepartementet fikk ansvaret for losvesenet, men etter noe tid med den nye unionen Norge-Sverige, fant man det nødvendig å sammenfatte alle forordninger og regler om losing i et lovverk i 1824. Dette innebar ingen kursendring, og losene fortsatte sitt harde "kaperer liv" med konkurranseprinsippet som rettesnor. De var selvstendige næringsdrivende, underlagt sterk statlig styring og kontroll. De aller fleste var tvunget til å spe på inntekten med andre jobber, og for mange var fiskeryrket en nærliggende kombinasjon med losingen.

Av de endringene som skjedde utover på 1800-tallet var opprettelsen av et nytt overlosdistrikt i 1857. Det sønnafjelske fortsatte som før, men det nordafjelske - som resten av landet nord for Åna Sira hadde sortert under før – ble nå det i to: Det vestafjelske, til og med Trøndelag og Det nordnorske overlosdistrikt. Det er nærliggende å se det organisatoriske grepet i sammenheng med den økte skipstrafikken som følge av utviklingen av byenes havnevesen og ikke minst fyrvesenets utbygging av sjømerker og fyrbelysning i den nordlige delen av landet.

Colin Archer

Søllingbåtene, som introduserte båtdekket for losene, ble bygget til ca. 1820. De ble gradvis erstattet av lokale varianter med egne særpreg. Av de mest kjente typene som ble brukt som losbåter, var Hvalerskøyta, Listerskøyta, Risørskøyta og Arendalsskøyta. Ved en revisjon av losloven i 1869 kom et viktig vedtak som gjorde det mulig for losene å skaffe seg sikrere båter. Det ble nemlig innført en ordning med rentefrie lån fra *losunderstøttelseskassen* til anskaffelser av losskøyter. Da nedbetalingstiden ble satt til kun fem år, var det få som benyttet seg av det, men etter kort tid ble den utvidet til 10 år – noe som gjorde ordningen attraktiv.

I kjølvannet av at losene lettere kunne investere i bedre fartøy, oppstod en ny revolusjon innen utviklingen av losbåter, da Larviksmannen Colin Archer lanserte en ny type fartøy. Fra 1883 leverte han båter som var kravellbygde. Dessuten var Archerskøytene utstyrt med letthåndterlig gaffelrigg, isteden for det tradisjonelle spriseilet. Videre bygget han skøytene dypere med mer ballast, og etter hvert med utvendig jernkjøl. Denne pioneren lagde losskøyter med mer hensiktsmessig innredning, som var betydelig tryggere i sjøen. Til grunn for hans stadige utvikling og eksperimentering lå

vitenskapelige studier i bølgeteori. Archerskøytene var i så måte de første losbåtene som var konstruert ut fra tegninger basert på matematiske beregninger. Resultatene av den nye båtteknologien var oppsiktsvekkende – tallet på loser som led drukningsdøden ble drastisk redusert. Likevel fantes det noen få åpne losskøyter med seil og årer som fremdriftsmiddel helt frem til ut på 1930-tallet.

Losing til felles kasse

Assosiasjonsånda som bredte seg i landet de siste tiårene i det nittende århundre, nådde også losvesenet. Det ble organisert losmøter, som resulterte at Færderlosenes forening ble stiftet i 1889. Deres fanesak var å revidere losloven, slik at konkurranselosingen ble myket opp ved å innføre losing til felles kasse. Etter 10 års kamp kom gjennombruddet – felleskasseprinsippet fikk aksept. Dette innebar at losene samarbeidet om vakthold, skøytedrift og delte fortjenesten innad i loskretsen.

Et viktig trekk for å oppnå felleslosing, som innebar en mer organisert og forutsigbar arbeidssituasjon både når det gjaldt tidsbruk og avkastning, var at losene og losvesenet ble enige om å redusere antall loser fra 1875. Som historiker Aslak Wegge har kommentert dette, så førte et lavere antall loser i tjeneste til en mer effektiv utnyttelse av de losene som var tilgjengelig. Det ble nødvendig å organisere vaktene, og losene måtte samarbeide. Videre peker han på etter at dampskipene i stor grad hadde tatt over for seilskutene, gikk trafikken raskere og ble mer punktlig. Dette satte større krav til presisjon og struktur fra losene og losvesenets side, og var med på å fremtvinge organiserte tørvakter basert på samarbeid – altså viktige skritt på veien bort fra konkurranselosing mot felleslosing.

Selvstendig nasjon i krig og fred (ca.1900 - ca.1950)

Generelt

Maritim infrastruktur en forutsetning

Utbyggingen av fyr og sjømerker, havner og lostjeneste var en viktig del av nasjonsbyggingen i Norge. Fyr og sjømerker bidro til at farledene ble sikrere og tilgjengelige året rundt, langs hele kysten. Havnene ble knutepunkter som bandt landsdeler sammen, og utgangspunkt for kontakten med andre land og kontinenter. Gjennom hele 1800-tallet gikk nærmest all samferdsel med utlandet sjøverts, og sjøveien var også ferdselsåren for innenriks transport. **Losene** var bindeleddet – navigatørene - som veiledet fartøyene gjennom den **opplyste og merkede** farleden til og fra **havnene**. Utbyggingen av en slik maritim infrastruktur var en av forutsetningene for at Norge i 1905 var i stand til å løsrive seg som en selvstendig fiskeri- og sjøfartsnasjon.

Vedlikehold og oppgradering av fyr- og sjømerker

Konsolidering og utvikling

Utover i det tjuende århundre fortsatte fyrvesenet å utvikle den organisasjon og virksomhet som allerede var etablert. Den primære satsningen var å utplassere flest mulig fyrlykter uten bemanning, da det ble betraktet som det mest økonomiske og hensiktsmessige. Frem til utbruddet av 2.verdenskrig var det som nevnt utplassert ca. 2000 slike fyrlykter, som ble drevet med både gass og olje som energikilde. Det ble fortsatt oppført nye fyrstasjoner frem til 1932, men i et lavere utbyggingstempo. Da Anda fyrstasjon ble bygget som det siste i landet, var det i alt reist over 200 bemannede fyrstasjoner. Imidlertid har aldri mer en 154 av disse vært i drift samtidig, da en del gjennom årene ble nedlagt eller erstattet av de små fyrlyktene som ikke krevde bemanning.

På mange måter ble fyrvesenet drevet videre i det samme sporet som ble utviklet gjennom siste del av 1800-tallet. På grunn av den etter hvert så store anleggs- og eiendomsmassen, ble mye av innsatsen nå nødvendigvis bundet opp i vedlikehold og fornyelser på bygninger og anlegg som allerede var etablert. Fyrvesenet ble i enda større grad profesjonalisert; flere og større fartøy reiste rundt med arbeidslag i arbeidssesongen, som strakk seg fra april til oktober. Komforten på fyrstasjonene ble

bedre, særlig for de "lavere" betjentene som nå i større grad fikk egne boliger ved fyrene. Før hadde de ofte måttet ta til takke med et lite rom, kanskje til og med på deling.

Om noen sider ved fyrvesenet kunne virke statisk og i liten utvikling, skjedde det gjennom hele 1900-tallet en stadig utvikling på den tekniske siden. Norge var selv aktiv til å utvikle og prøve nye løsninger, og var raske til å innhente nyvinninger og fremskritt fra utlandet. For eksempel var innføringen av acetylgass i fyrlyktene fra 1908 et viktig fremskritt som gjorde fyrlyset betydelig sterkere. Et nytt fremskritt kom da svensken Gustav Dalén oppfant solventilen i 1912 – noe som førte til store besparelser i gassforbruket, da lyktene automatisk sluttet å lyse når sollyset kom frem. Denne nyvinningen ga opphavsmannen nobelprisen i fysikk.

Nye navigasjonshjelpemidler

Det ble også satset på å utvikle navigasjonshjelpemidler som kunne fungere utover de tradisjonelle formene som var knyttet til det visuelle; fyrlys og sjømerker. Tåke var et velkjent fenomen, og et stort problem for skipstrafikken, som verken fyr eller faste sjømerker kunne stille opp mot. Riktignok hadde man forsøkt seg med varianter av tåkesignaler tidligere, men det var i første halvdel av 1900-tallet at det ble utviklet effektive løsninger og varianter av tåkelurer. Fra 1911 ble elektriske sirener introdusert. Denne var basert på trykkluft, og var vesentlig mer hørbar enn de manuelle tåkeklokker og horn man hadde benyttet tidligere. En ytterligere forbedring av tåkeluren fikk man da *diafon* ble tatt i bruk ved Geitungen fyrstasjon i 1924. Diafonen var konstruert etter de samme prinsippene som sirenen, men den var mer avansert og ga et enda sterkere og jevnere signal; noe som økte rekkevidden betydelig. Senere kom *nautofon* (først ved Dyna fyrstasjon 1928) og *tyfon* (først ved Flatholmen fyrstasjon 1932)

Et mer avansert navigasjonshjelpemiddel, som i en sped begynnelse var et fyrteknisk eksperiment ved Marstein og Færder fyrstasjon allerede fra 1923, var et såkalt *radiofyr*. Dette var basert på at en radiosender, til faste tider, sendte ut signaler med definerte karakteristikk. Ved hjelp av peileapparat kunne fartøyene fange opp signalene, og dermed finne sin posisjon. Fremskrittet reduserte problemene med at fyrlysene ble svekket i tåke, så vel som tåkesignalenes sårbarhet for vindretning. I de påfølgende tiår fikk radiofyrene stor utbredelse over hele verden. Det ble etter en tid så mange navigasjonssignaler fra radiofyrene at det ble behov for en internasjonal samordning, for at ikke de ulike signalene og systemene skulle forstyrre for hverandre. Radiofyrteknologien må forstås som forløperen til dagens navigasjonshjelpemidler som radarfyr (Racon) og dGPS-stasjoner.

Okkupasjon og gjenreisning

Etter at Norge ble okkupert av Tyskland 9. april 1940 spilte fyrbelysningen en sentral rolle. I løpet av tre dager sørget Norske myndigheter for at alle fyrlys langs hele norskekysten ble slukket. Etter at okkupasjonsmakten hadde tatt kontroll over landet, ble slukkingen opprettholdt, men fyrbetjeningen hadde å følge ordre om å tenne lys etter det tyske militærets kommando. Etter noen måneder bestemte okkupasjonsmakten at visse fyr kunne lyse permanent, og i hovedsak gjaldt det alle fyrstasjoner og lykter som ikke vendte ut mot havet. Mange av fyrstasjonene, i alt 94 stykker, ble besatt under deler av eller hele krigen. Disse ble brukt som både utkikksposter, våpenlager og festninger. Ved evakueringen av Finnmark og tilbaketrekningen av de tyske troppene ble nesten all bygningsmasse og infrastruktur sprengt eller brent av okkupantene – også fyrstasjoner og lykter. Ved en rekke fyrstasjoner andre steder i landet, som tyskerne holdt beleiret, ble disse angrepet av allierte styrker – som regel med flybombing. I alt førte dette til en voldsom ødeleggelse av det fyrvesenet i Norge hadde bygget opp. Store deler av den maritime infrastrukturen var ødelagt og nedslitt, særlig hardt hadde det gått ut over Finnmark.

Ved freden i 1945 stod fyrvesenet overfor et enormt gjenreisningsarbeid. I Finnmark måtte tilnærmet alt bygges opp på nytt, og denne jobben ble prioritert først. Alle arbeidslag og fartøyer ble satt inn i dette arbeidet. I alt var drøyt 20 fartøyer og mer enn 300 arbeidere involvert. Etter fem år var fyrbelysningen i Finnmark inntakt igjen, og i resten av landet pågikk reparasjonene etter krigen i ytterligere noen sesonger.

Fiskerihavnebygging

Mudrings- og moloarbeider

Hovedsatsningen til Statens havnevesen fra slutten av 1800-tallet ble altså å legge forholdene til rette for fiskerivirksomheten i uthavnene, med andre ord legge til rette for utviklingen av fiskerihavner. Fra 1908 ble det også innført en eksportavgift på fiskeriprodukter som ble fraktet landeveien. Dette blant annet fordi utbygging av jernbanenettet i Norge i siste del av 1800-tallet utfordret sjøveien som samferdselsåre. De tradisjonelle havnearbeidene bestod i å anlegge dekningsverk og moloer, utdyping av havner og skipsleder ved undervannssprengning og mudring, samt utbedring av landingsplasser. Fra det tjuende århundre ble havnearbeidene også utvidet til å omfatte anlegging av brønner og bassenger for vannforsyningen på stedet. Slik fremstod statens fiskerihavneutbygging som en helhetlig utvikling av distrikts-Norge.

Statens havnevesen hadde rekruttert et knippe ingeniører som planla og prosjekterte utbyggingen. Havneutbygging var arbeider som innebar håndtering av enorme masser med stein og grus, og for å gjøre det tunge arbeidet på en effektiv måte var det nødvendig med robust spesialutstyr. De første tiårene av 1900-tallet ble det kjøpt inn en rekke anleggsmaskiner, og rundt 1920 bestod redskapsparken i følge overingeniør Leegaard av *"9 mudderapparater, derav en noget større ekskavator og 4 smaa, 2 pøseapparater og 2 grabber...12 dampskip og 17 motorbåter, 72 store dæksprammer, tidels utstyret med sterke kraner, wincher og kjrlrt, 18 kraner - 10-15 ton, ... 25 dykkerapparater, boremaskiner for damp og lufttrykk, centrifugalpumper, traller, haandkraner, tændapparater m.m."*

Ettersom man fikk bedre og sterkere utstyr til havneutbedringene, forandret dette også standarden for hvordan moloenes form og profil ble seende ut. De første dekningsverkene fra 1860- og 70-årene ble ofte bygget med tørrmurte steinblokker som var hugget ut for hånd – og lagt over en jeté av småstein. Disse ble gjerne kalt *murmolo*. Med robuste maskiner kunne man bruke større blokker, og man gikk gradvis bort fra muringen. De digre steinblokkene ble lagt fritt over hele jetéen som en raus, rausmolo. Ofte ble en kombinasjon av murmolo og rausmolo bygget (utdypes i katalogdelen).

Havneloven av 1933

Lovverk som varer uten justeringer blir utdaterte, slik er det også med havnelover. Etter nærmere 40 års funksjonstid – dog med noen mindre revisjoner – kom en ny havnelov i 1933. I de første tiårene av det tjuende århundre hadde utviklingen av havnevesenet først og fremst foregått på den "ingeniørmessige" siden. Dette var vellykket, og teknisk sett var stod havnene i byene så vel som i uthavnene ikke tilbake for andre sjøfartsnasjoner i Europa. Handelen mellom landsdeler og med utlandet økte, og med en stigende kommersiell aktivitet i havnene, kom nye krav om revisjon av Havneloven.

Havneloven av 1933 var et virkemiddel for å gjøre noe med dette. Handelsstanden ble trukket inn i havnespørsmål, og fikk en lovmessig plass i havnestyrene. De ble ikke utpekt av verken kommunestyret eller staten, men av næringen selv. Det faktum at særlig handelen med utlandet hadde økt kraftig ga også plass til tollvesenet i havnestyrene. Jernbaneverket, som i 30-årene hadde blitt en tung samferdselsaktør, var nå så tett knyttet til den sjøbaserte godstrafikken at en representant derfra fikk plass i havnestyrene i de byene det var jernbane.

Gjenreisning av havner

Selv om de fleste byhavner var i dårlig forfatning etter annen verdenskrig, var situasjonen noe annerledes enn for fyrinstallasjonene. Med unntak av Narvik, Bergen og Oslo, var det ikke først og fremst krigsskader som følge av angrep, men manglende vedlikehold og orden – dels som følge av bevisste forsøk på å hindre forholdene for okkupasjonsmaktene. Dessuten var inntektskildene, som i stor grad var basert på avgifter, sterkt redusert. Statskassen hadde gitt ekstraordinære tilskudd til byhavnene under krigen for å opprettholde et minimum av drift, og dette ble videreført de første årene i gjenreisningsarbeidet. Uthavnene og fiskerihavnene var i mindre grad svekket – med unntak av i Finnmark.

Statens havnevesen

Statens Havnevesen, som ble styrt av Havnedirektoratet, hadde siden 1880-årene utviklet en distriktsorganisasjon. Havnedirektøren ville i 1927 ha en overingeniør med ansvar for fem distriktskontor. Imidlertid ønske han en sterkt sentralisert løsning der de respektive "distriktssjefene" hadde tilhold i Havnedirektoratet i Oslo. Samtidig ønsket han å ha full råderett over alle regionalt ansatte, slik at disse kunne flyttes fritt rundt i landet etter behov. På den måten fungerte det delvis frem til etter krigen. Fra 1947 ble en ny havneorganisasjon vedtatt, med fem distriktskontor der bemanning var fast og tilstedeværende overingeniør som leder.

Losvesenet

Utviklingen av loskorpset

Losene hadde oppnådd rettigheter til å kunne lose til felles kasse før inngangen til det tyvende århundre. Videre var kvaliteten på losbåtene blitt betydelig forbedret, og i det først tiåret av det nye århundre ble noen losskøyter utstyrt med bensinmotor. Dette var ytterligere en forbedring, og i sum ble losvirksomheten både sikrere og mer effektiv – den dystre døds- og ulykkestatistikken, ble drastisk redusert. Likevel møtte losvesenet nye utfordringer. Andre fartøy ble også utstyrt med motorkraft, og trafikkvolumet økte voldsomt, både når det gjaldt innenriks- og utenrikstrafikken.

Losvesenet greide ikke å følge opp utviklingen i skipstrafikken, og maktet ikke å stille til rådighet et tilstrekkelig antall losere. Dette resulterte i at skipsfarten selv hyret folk som ikke hadde formelle lossertifikater, men god lokal farvannskunnskap. Etter kort tid forstod både næringen og losvesenet at en slik ordning var uholdbar, og det kom i stand en mellomløsning i form av en særskilt lov i 1908 om *kjentmenn*, fra 1911 kalt *kystloser*. De som ble kjentmenn eller kystloser fikk ingen ordinær losopplæring, men fikk allikevel en slags autorisasjon av myndigheten. Ordningen var trolig ment som en midlertidig løsning i påvente av å få utdannet flere permanente losere. Kjentmennene fikk ikke de samme rettighetene som statslosene, og fremsatte flere krav om å bli omfattet av offentlige reguleringer på lik linje med disse.

Tilsynelatende greide man å løse situasjonen, men under første verdenskrig (1914-1918) ble situasjonen i skipsfarten vesentlig endret. Trafikken langs norskekysten steg kraftig, og etterspørselen etter losere økte tilsvarende. Derfor ble man tvunget til å holde på ordningen med kjentmenn. Disse fikk sågar en sterkere stilling gjennom en ny lov i 1917, men også i kraft av å selv kunne prise sine losoppdrag i gode tider – i motsetning til statslosene.

Statslosene hadde fortrinnsrett til alle losinger som fant sted i de losdistrikt hvor losene hørte hjemme. Ved losing utenfor distriktet måtte tillatelse innhentes fra ansvarlig losoldermann. Fortrinnsretten statslosene hadde førte i første omgang til at en del av kjentmennene / kystlosene baserte seg på å lose innenriks rutefartøy, også kalt rutelosere. Andre ble ansatt i større rederi, og ble kalt rederilosere. Imidlertid skapte den stadige mangelen på statslosere (til losing over lengre distanser) en tilspisset situasjon der en stor gruppe kystlosere opererte fritt, som selvstendige næringsdrivende losere. I oppgangstidene som rådet – trass i krigen - endte dette i en uønsket rivalisering om losoppdrag, der kystlosene konkurrerte mot hverandre og mot statslosene. Man var ironisk nok havnet tilbake til det gamle regimet som losene i flere hundre år hadde kjempet for å komme ut av. Under høykonjunkturerne som varte til tidlig på 1920-tallet tjente kystlosene uforholdsmessig godt, da de kunne prise sine egne tjenester, mens statslosene opererte med fastsatte takster som ikke var i nærheten av hva kystlosene kunne kreve.

Ringvirkningene av et losvesen ute av kontroll ble merkbare mot slutten av 1920- og inn på 1930-tallet, da de økonomiske nedgangstidene slo hardt i hele verdensøkonomien. Lavkonjunkturerne ga et voldsomt tilbakeslag i skipstrafikken og losoppdrag - og dermed behovet for losere. Kystlosene, som ikke var omfattet av det offentliges ordninger når det gjaldt takster, pensjon eller forsikring, ble nå kraftig skadelidende, og mange fikk store økonomiske problemer, for jobbmarkedet var generelt veldig vanskelig. Det var nå åpenbart at et nytt lovverk måtte til for å bringe orden og troverdighet tilbake til

det ærverdige losyrket. Det skulle vise seg å være vanskelig å få til med de mange kategorier loser (statsloser, kystloser, ruteloser og rederiloser) som hadde utviklet seg. Selv om en ny loslov kom i 1930, greide man ikke å få kontroll over situasjonen.

Ny loslov av 1948

Det som til slutt forente de ulike losgruppene var ironisk nok okkupasjonen i 1940, og de påfølgende krigsårene. Losene stod samlet i motstandskampen, og da krigen var over satte de seg ned med myndighetene for å finne en løsning. Det ble laget en midlertidig forordning som tok hensyn til både statsloser og de andre losgrupperingene, mens man arbeidet frem en ny loslov som trådte i kraft 1. juli 1948. Dette innebar et klart brudd med det gamle systemet. Blant annet ble ordningen med overloser avviklet og erstattet med et sentralisert Losdirektorat som ble ledet av losdirektøren. Ordningen med oldermannskap og loskretser ble videreført, men det ble etablert et losstyre. Losstyret bestod av losdirektøren samt tre representanter fra skipsrederne, to statsloser, en rutelos (som ble betegnelsen på en los som var ansatt i et rederi, men med formelt godkjent loseksamen) og en representant fra departementet (fra 1948 Forsvarsdepartementet, så en kort periode Industri- håndverks- og skipsdepartementet, før det i 1952 endelig ble Fiskeridepartementet som fikk ansvaret). Som losstyret bærer preg av, var det viktigste ved den nye losorganisasjonen at den ble basert på en smidig og velregulert forhold mellom myndighetene, næringen og losene.

Moderne tid (ca. 1950 -)

Fyrvesenet rasjonaliseres og moderniseres

Nedleggelse og oppgradering

I første del av 1950-årene, etter at den maritime infrastrukturen i Finnmark var gjenoppbygget, ble det øvrige gjenreisingsarbeidet i resten av landet fullført. Etterkrigstiden var preget av trange budsjetter og rasjonalisering. Et av grepene som ble gjort for å møte utfordringene, var at om lag 20 bemannede fyrstasjoner ble nedlagt og erstattet med gassdrevne fyrlykter. Man sparte da utgifter i form av redusert fyrbemannning og en del tungt vedlikehold som drift av fyrstasjoner medførte. Imidlertid økte antallet oppsynsmenn i bistilling, som ble brukt til vedlikehold av fyrlyktene.

Ved noen fyrstasjoner var det etablert drift basert på elektrisk strøm allerede før krigen. Forholdene og teknologien la nå til rette for en nivåheving av fyrbelysningen, og på 50- og 60-tallet ble elektrifiseringsprosessen fullført ved alle de bemannede fyrstasjonene, som nå talte ca. 130 stykker. Dette ble gjort enten ved direkte tilkobling til det ordinære kraftnettet - der det var mulig, eller i form av dieselaggregater. Effekten av dette var vesentlig sterkere fyrbelysning, samt noe lettere hverdag for fyrbetjeningen. Mange steder ble også boligene rustet opp samtidig.

Bedre kår for fyrbetjeningen

På grunn av fyrbetjeningens spredte "bosetningsmønster" var det fra tidligere tider vanskelig å mobilisere slagkraftige fagforeninger for denne yrkesgruppen. Dette ble noe lettere etter krigen. Selv om lønn var en viktig sak – var kanskje andre sosiale vilkår enda mer betydningsfullt, ikke minst for kone og barn. Fyrstasjonene var i stor grad organisert som familiestasjoner, der fyrbetjeningen bodde og tjenestgjorde "med sin husstand", som det het. Selv om det ikke var uttrykt i stillingsinstruksen, var det forventet og i praksis nødvendig at *husstanden* hjalp til med fyrdriften. En endring av disse arbeidsforholdene var en kampsak som fikk sin løsning først etter 1960. Stasjonene ble da gjort om til *tørnstasjoner*, det vil si betjeningen fikk periodevis vakt, for eksempel etter mønsteret; "4 uker på – 2 uker av". Familien flyttet fra stasjonen, og fikk et mer normalt sosialt liv.

Automatisering og avbemannning av fyrstasjoner

I 1973 startet man planleggingen av automatisering av fyrstasjonene, med påfølgende avbemannning. Arbeidet ble forsinket på grunn av omfattende omorganiseringsarbeid (opprettelsen av Kystverket), og prosessen utviklet seg sakte fram til 1982. Da startet en systematisk automatisering av alle

fyrstasjonene, som ble fullendt i 1992. De fleste fyrstasjonene ble avbemannet samtidig med automatiseringen, eller kort tid etter. Imidlertid ble det bestemt at 31 fyrstasjoner fortsatt skulle være betjente. Siste fase i avbemanningsprosessen startet i 2002, og i 2006 gikk siste fyrbetjent av vakt ved Bøkfjord fyrstasjon – 350 år etter at den første flammen ble tent på Lindesnes.

Los og maritime tjenester

Nytt utstyr og materiell

Helt fra 1920-tallet hadde man vurdert å legge ansvaret for en losbåttjeneste under statlig kontroll. Losdirektoratet ble opprettet som statsetat i 1948, men ytterligere seks år gikk det før Staten tok over eierskapet til losbåtene, og offentlige losbåtførere ble ansatt. Samtidig ble eiendomsretten til losstuene overdratt. Imidlertid var mange av disse i så dårlig forfatning, samtidig som det manglet innkvartering flere steder, slik at det ble iverksatt bygging av losvaktstuer.

Losbåtene var den første tiden etter direktoratsetableringen av heller eldre årgang. De var stort sett bygd i tre, og hastigheten var etter forholdene begrenset. Etter 1960 ble det anskaffet noen nye losskøyter i stål, med sterkere motorer. Samtidig gjorde man de første eksperimentene med å installere radar i losbåtene, samt radiotelefon og VHF sambandsutstyr. I løpet av 1970-tallet fikk man en komplett ny losbåtflåte, der broparten av fartøyene var bygget i aluminium, med tilfredsstillende, tidsmessig standard og utstyr.

Kompetanse og organisering

Losenes utstyr vil alltid være viktig for deres virksomhet, men "losingens vesen" er først og fremst en kunnskapsbasert virksomhet. Følgelig er utvikling og oppdatering av losenes kunnskaper avgjørende for en god lostjeneste, og på 1970-tallet ble det derfor lagt stor vekt på å bedre losutdanningen.

Videre ble det fra losenes side fokusert på deres kår. Til tross for at losene ble offentlige ansatte statstjenestemenn fra direktoratsdannelsen i 1948, og konkurranseprinsippet var avskaffet for lengst, fikk losene ingen fast lønn. Lønnen ble beregnet etter hvor mye man loset. Selv etter at losvesenet ble innlemmet i Kystverket i 1974, var inntekten basert på sportler. Først i 1983 ble losene innplassert i statens lønnsregulativ

I første del av 80-årene ble selve administrasjonen og organiseringen av lostjenesten betydelig omstrukturert. Hele samferdselsstrukturen generelt og sjøtrafikken spesielt, hadde gjennomgått dramatiske endringer. For å utnytte materiellet og kompetansen som fantes i etaten på en effektiv måte, var det behov for å tilpasse rammer, rutiner og lovverk slik at det var funksjonelt og fremtidsrettet. Det ble satt fokus på smidigere losformidling, nye og færre losoldermanskap, klarere sertifiseringskrav, hensiktsmessig gebyrstruktur og tilpasset lokalisering av losstasjonene og losbåtflåten. I tiden frem mot vår tid har alle disse forholdene gjennomgått nye vurderinger og revideringer, og lostjenesten har gjennom 1990-årene og inn i det 21. århundre blitt mer fleksibel i forhold til trafikksituasjonen og samfunnsstrukturen i sin helhet.

Trafikksentraler

Losvirksomheten var i århundrer eneste måte man kunne gi de sjøfarende en sertifisert og organisert veiledning. Etter hvert som den teknologiske utviklingen skred frem, så vel som skip ble større og ikke minst at lasten om bord ble mer risikabel, for eksempel olje- og gasstransport, ble det behov og muligheter for andre maritime tjenester. I 1978 ble det for første gang etablert en trafikksentral, som kunne følge skipstrafikken hele døgnet og ved hjelp av data- og teleteknologi følge skipstrafikken og gi veiledning til skipene. Den første trafikksentralen ble lagt til Brevik, for å følge transporten til og fra de petrokjemiske anleggene i Grenlandsfjorden. Siden er det bygget ytterligere fire trafikksentraler, eller VTS-sentraler. Trafikksentralene er et supplement til lostjenesten, de erstatter ikke losene.

Havneplaner og ny samferdselsstruktur

Behov for helhetlige havneplaner

1950- og 60-årene representerte på mange måter en videreføring av de intensjonene man hadde for havneutbygging før krigen. Ved inngangen til 1970-årene erkjente man at transportformer og håndteringsformer hadde endret transportbildet i havnene, samtidig som flere skipstyper og økt spesialisering i transportarbeidet krevde en omlegging av utbyggingen og driften av norske havner. Det ble nedsatt et havneplanutvalg som i sin rapport drøftet grunnlaget for en fremtidig administrasjon av havnene. Hovedideen i dette arbeidet var å se havnene som en mer integrert del av hele samferdselsstrukturen, både regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Konklusjonene gikk i retning av å gi mer myndighet til lokal- og regionalplanet, samtidig som en overordnet nasjonal planlegging (i Kystverket) skulle ta hensyn til den betydelige utenriks skipstrafikken. Rapporten, som ble levert i 1976, dannet mye av grunnlaget for en ny en ny havne- og farvannslov, som ble vedtatt ved kgl.res. 21.9.1984 og Norsk havneplan – som forelå i 1987.

Havne- og farvannsloven av 1984

Nevnte lov, som trådte i kraft fra og med 1985, innebar at havneforvaltningen ble et lokalt ansvar. Fra da av ble kommunestyrene gitt myndighet til å vedta havneplaner og budsjetter. Den nye havneloven ga dessuten kommunene ansvaret for innkreving av havneavgifter innenfor rammen av regelverket fastsatt med hjemmel i havne- og farvannsloven. Kystverket ble, som fagetat for havnesaker, forvalter av havne- og farvannsloven.

Norsk havneplan

Til tross for at havneplanutvalget hadde pekt på behovet for å se utbyggingen og forvaltningen av havnene i sammenheng, fikk rapporten ingen politisk behandling. Ytterligere to regionale rapporter konkluderte i samme retning, og arbeidet med norsk samferdselsplan (NOU 1977:30 A) - som resulterte i St. meld. 37 (1978-79) - viet havnesituasjonen stor plass, og i stortingsmeldingen ble behovet for en langsiktig norsk havneplan understreket. Det samme kom frem under behandlingen av ovennevnte havnelov.

Norsk havneplan forelå endelig i 1987. Denne ble utarbeidet i Kystverket, som et overordnet dokument med retningslinjer og veiledninger både når det gjaldt teknologi, dimensjonering og bemanning m.v. På den måten ble den lokale havneforvaltningen satt i en sammenheng med den regionale og nasjonale havneplanleggingen, i lys av internasjonale regler og utviklingstrekk. Det ble lagt vekt på "kost / nytte"- analyser, ettersom kommunene fra 1985 hadde det økonomiske ansvaret.

Videre ble Norsk Havneplan til en viss grad utarbeidet i et samsvar med de øvrige transportsektorene. Dessuten ble det lagt vekt på at havneplanen ikke måtte være et statisk dokument, der beslutninger var tatt en gang for alle, men at havneplanlegging ble gjort til en løpende, kontinuerlig virksomhet. I så måte ga planen et løft ettersom planlegging utover på 1990-tallet ble et eget virksomhetsfelt. Dette arbeidet har munnet ut i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) som presenterer hovedtrekkene i den samlede transportpolitikken. Meldingen ble første gang fremmet i 2000, og rulleres hvert fjerde år. NTP legger grunnlaget for helhetlige vurderinger, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom transportformer, hvor havner og sjøtransport har en naturlig plass.

Norsk fiskerihavneplan

I kjølvannet av Norsk Havneplan ble det iverksatt et prosjekt med å lage en egen oversikt over fiskerihavner. Bakgrunnen for en slik spesifikk plan var at Staten helt siden ca. 1860 hadde bygget en lang rekke havneanlegg for fiskerinæringen, i alt omkring 800. Disse var i stor grad bygget uten noen samlet plan eller helhetlig systematikk, og utviklingen hadde til delt løpt fra svært mange av disse fiskerihavneanleggene. Den utbyggingsstandard som var lagt til grunn for fiskerihavneutbyggingen tilfredsstilte ikke lenger moderne krav. Nye driftsformer krevde mer helhetlige løsninger i og rundt havnene. En gjennomgang av planlegging, finansiering, utbygging, drift m.v. ble derfor ansett å være

nødvendig, og en styringsgruppe la i 1990 fram sitt forslag i NOU 1990:29 Norsk fiskerihavneplan. Oppfølgingen av Norsk Fiskerihavneplan ble gjort i sammenheng med arbeidet med de andre transportsektorene.

Arbeidet med å skaffe oversikt over norske fiskerihavner avdekket blant annet at et mindretall av fiskerihavnene var næringsaktive. Dette er en følge av den betydelige omstruktureringen av fiskerivirksomheten som har skjedd frem mot det 21. århundre.

Desentralisering og samling av de maritime etatene

Utflytting

I 1960 ble det reist spørsmål i Stortinget om regjeringen ville nedsette en komité som skulle utrede forhold knyttet til utflytting av statlige etater fra Oslo. Begrunnelsen var å bidra til økt virksomhet og differensiering av næringsstrukturen i andre områder av landet. Året etter ble det vedtatt å oppnevne et utvalg for å utrede dette, og i en foreløpig innstilling hadde man vurdert 57 institusjoner, hvorav 20 ble tilrådd utflyttet, herunder både Losdirektoratet og Fyrdirektoratet. Havnedirektoratet ble på dette tidspunktet ikke vurdert som utflyttingsaktuell.

Tilrådingen fra Utflyttingsutvalget møtte umiddelbart sterk motstand fra både Fyr- og Losdirektoratet. Dog var losdirektøren noe mer pragmatisk i sin respons på forslaget, for istedenfor å agitere mot, lanserte han ideen om å fusjonere flere maritime direktorater til et stort. Han så for seg et effektiviseringspotensial ved å slå sammen direktoratene for fyr, los og havn med Norges sjøkartverk.

Det var ikke en del av Utflyttingsutvalgets mandat å ta stilling til sammenslåing av etater, og denne type betraktninger ble derfor ikke vurdert eller tatt hensyn til i det videre arbeidet. Imidlertid kan det ses ut til at utvalget merket seg en henstilling fra Fiskeridepartementet, som gikk ut på at de maritime etatene, ved en eventuell utflytting, ble flyttet til samme sted. I utflyttingsutvalgets innstilling av 22. januar 1963 het det nemlig at *"Utvalget har etter en samlet vurdering av det foreliggende materiale ikke funnet at det foreligger avgjørende grunner for at Fyrdirektoratet ... Losdirektoratet nødvendigvis må ligge i Oslo"* – og foreslo at en eventuell ny beliggenhet for begge direktoratet bør være i Stavanger eller Haugesund.

Rasjonaliseringsdirektoratet, som blant annet arbeidet med sammenslåinger, fattet åpenbart interesse for Losdirektørens forslag om å samordne de maritime etatene. I en rapport fra 1966 fremla Rasjonaliseringsdirektoratet et forslag om at Fyrdirektoratet, Losdirektoratet og Norges Sjøkartverk ble slått sammen til en institusjon, og videre at denne institusjonen ble tillagt deler av Havnedirektoratets oppgaver. Siden Norges sjøkartverk allerede var flyttet til Stavanger, gikk Rasjonaliseringsdirektoratet inn for at den nye storetaten også ble lagt dit.

Administrasjonskomiteen på Stortinget valgte å forfølge samordningsforslaget, og mente man måtte utrede dette før det ble tatt stilling til om hvorvidt Fyr- og Losdirektoratet isolert ble flyttet. Dessuten ble samordningsforslaget forelagt de berørte virksomhetene. Fyrdirektøren var igjen kritisk og ønsket ikke fusjonen velkommen. Likeledes ble forslaget frarådet av Havnedirektøren. Losdirektøren hadde gjennom det nye forslaget fra Rasjonaliseringsdirektoratet langt på vei fått gjennomslag for sitt eget subsidiære standpunkt, og kunne vanskelig gjøre annet enn å støtte både samordning og flytting til Stavanger. Fra Sjøkartverket kom uttalelsen fra overordnet nivå, Samferdselsdepartementet, som ikke ønsket en stor sammenslått maritim etat.

Samtidig med Rasjonaliseringsdirektoratets arbeid var det dessuten nedsatt et utvalg til å vurdere "Den sentrale forvaltnings organisasjon". Det såkalte "Modalsliutvalget" fikk også samordningsspørsmålet av de maritime etatene til vurdering. Utvalgets flertall støttet fusjonstanken, og ønsket en full sammenslåing av Fyrdirektoratet, Losdirektoratet og Havnedirektoratet. Dette utvalget gikk inn for at det nye stordirektoratet burde ligge i Oslo, og slik ble det. Dessuten skulle det bygges ut en helhetlig distriktsorganisasjon. På den måten hadde man i stor grad tilfredsstilt både de som ønsket at statsetater skulle få en sterkere forankring i distriktene, så vel som de som allerede hadde tilhold i hovedstaden – fortsatt kunne bli der. Her ses konturene av det som skulle komme til å bli Kystverket.

Kystetaten – Kystdirektoratet – Kystverket

Desentraliseringspolitikk var opptakten til at de maritime tjenestene hadde blitt satt under lupen med tanke på reorganisering. Som vi har sett ble utflyttingen stilt i bero, til fordel for rasjonalisering og fusjon i de tre direktoratene for fyr, los og havn. Tanken bak fusjonen var at de tre maritime etatene kunne spare betydelige utgifter med en felles administrasjon både i sentralleddet og i en fremtidig distriktsorganisasjon. Høsten 1973 var lite skjedd utover at vedtaket om sammenslåing var gjort. Navnet på etaten var ikke bestemt, men i forbindelse med utlysning av etatssjefstillingen ble det fastsatt at denne skulle benevnes som Kystdirektør. Ole Vatnan ble ansatt som den første kystdirektøren fra 1.januar 1974. Under seg fikk kystdirektøren de forhenværende etatsdirektørene, som nå ble avdelingsdirektører for henholdsvis fyr-, los- og havneavdelingen. I tillegg ble det ansatt en sjef for administrasjonsavdelingen.

Det ble ingen enkel start for den nye kystdirektøren. Foruten å få det øverste ansvaret for at alle virkefeltene skulle opprettholde ordinær virksomhet, måtte han forene tre ulike etatskulturer, som til dels var mindre fornøyd med den nye organiseringen. Dessuten var det et krav om å få på plass en helhetlig distriktsorganisasjon som tok opp i seg alle fagområdene, og på toppen av det hele lå en klar forventning om effektiviserings- og rasjonaliseringsgevinster. I en slik situasjon var det naturlig at de tidligere etatsdirektørene (som fortsatt titulerte seg som henholdsvis fyr-, los- og havnedirektør) fikk et stort ansvar for sine respektive fagområder, og i praksis kunne fortsette sitt arbeid som før. Dette gjorde integreringsprosessen tung, og ble ikke bedre av at lederkollegiet og brorparten av de ansatte syntes det var best slik! Når det gjaldt den nye distriktsorganisasjonen, så var det fra begynnelsen av forutsatt at man bygde videre på modellen som havnesiden allerede hadde etablert, med fem distriktskontor. I praksis førte det til at Statens Havnevesens distriktsmodell også holdt frem ved det gamle.

Fiskeridepartementet meddelte optimistisk i 1975 at arbeidet med sammenslåingen var godt på vei, men at det gjenstod en del arbeid, blant annet knyttet til direktoratets organisasjon og administrative rutiner. Man forventet en snarlig løsning på dette, slik at oppbygningen av en distriktsorganisasjon kunne starte året etter. Imidlertid aner man en mer skeptisk tone i fremlegget til statsbudsjettet for 1977, da departementet melder at det fortsatt gjenstår *"betydelige samordningsoppgaver bl.a. utarbeidelsen av en organisasjonsplan for direktoratet. Det har tatt lenger tid enn forutsatt å få utarbeidet en endelig organisasjonsplan for distriktstjenesten. Departementet vil søke arbeidet påskyndet slik at oppbygningen kan påbegynnes i 1977."*

Etter påtrykk fra departementet ble samordnings- og integreringsarbeidene intensivert i 1977. Det ble også lagt vekt på nye administrative rutiner, samt en mer rasjonell og oversiktlig budsjettstyring. Direktoratets målsetninger, oppgaver og organisering kom tydeligere til uttrykk. Imidlertid var fortsatt fremdriften i arbeidet med å få på plass en helhetlig distriktsorganisasjon dårlig. Riktignok hadde man definert de fremtidige kystdistriktsgrensene og distriktskontorenes beliggenhet, som ble vedtatt i Stortinget 1.juni 1977, men i statsbudsjettet for 1978 kunne man fortsatt lese at *"Kystadministrasjonen var organisert ... med 24 distriktskontorer, hvorav 5 for statens havnevesen og 19 for losvesenet. Fyr- og merkevesenet har ingen distriktskontorer, men sorterer direkte under direktoratet"*.

Først i 1979 skjedde det konkrete tiltak som bar bud om at en ny helhetlig organisasjon var på vei. Da ble det nemlig ansatt distriktssjefer i Kystetaten, som var den midlertidige benevnelsen for etaten i sin helhet. Kystetaten omfattet hele distriktsorganisasjonen, Hovedkontoret, Kystdirektoratet, lå fortsatt i hovedstaden, mens Kystetaten 1. distriktskontor ble etablert i Arendal., 2. distrikt i Haugesund, 3. distrikt i Ålesund, 4. distrikt i Kabelvåg og 5. distrikt i Honningsvåg.

Navnet Kystetaten ble bruk om etaten i sin helhet frem til 1.juli 1981, da Kronprinsregentens resolusjon av 20.mars samme år trådte i kraft, Resolusjonen beskrev den nye administrasjonsordningen for Kystdirektoratet med underliggende enheter. **Kystverket** skulle avløse Kystetaten, og være betegnelsen på den samlede etat.

Ny omorganisering

På slutten av 1990-tallet ble det fremmet et ønske om en ny organisatorisk gjennomgang av Kystverket. Det ble satt ned et utvalg, og arbeidet munnet ut i NOU 1999:5 Det nye Kystverket. Denne utredningen ble fulgt opp ved St.meld. nr. 13 (2000-2001) Om organisering av Kystverket, der det blant annet ble tilrådd at Kystverket ble omdannet til en forvaltningsbedrift, at produksjonsvirksomheten ble skilt ut som en egen enhet og at forvaltnings- og planfunksjonene skulle styrkes i etaten. Det ble anbefalt at det ble arbeidet videre med å skille ut fartøyene i en egen rederienhet. Det ble også fremholdt at det skulle vurderes å flytte Kystdirektoratet fra Oslo til Ålesund. Stortingets flertall sluttet seg til forslagene under behandlingen av saken våren 2001, men forutsatte imidlertid at Kystdirektoratet (i dag Kystverkets hovedkontor) ble flyttet fra Oslo til Ålesund.

Arbeidet knyttet til flyttingen av Kystdirektoratet til Ålesund startet umiddelbart, og åpningen av nytt kontor i Ålesund fant sted allerede i januar 2002. Som en oppfølging av flyttingen ble det gjort organisasjonsmessige grep, der de tradisjonelle fagområdene ble lagt under en felles fagavdeling (Sjøsikkerhetsavdelingen). Distriktsorganisasjonen, blant annet med 5 distriktskontorer, ble i den sammenheng bevart. Distriktskontorene, som i dag benevnes regionkontorer, ble tillagt hvert sitt kompetansesenter som jobber med særskilte fagfelt på vegne av Hovedkontoret. I Kystverket Sørøst ble det opprettet en avdeling med ansvar for transportplanlegging, plan og utredninger (TPU-avdelingen). Samme sted ble også et kompetansesenter for kultur- og eiendomsforvaltning lagt. I Kystverket Vest ble det etablert Senter for los og VTS (Vessel Traffic Services). For Kystverket Midt-Norges del ble en nasjonal avdeling for farled, fyr og merker (FFM) lokalisert. Kystverket Nordland fikk ansvar for Senter for Utbygging. Kystverkets produksjonsvirksomhet ble skilt ut som en egen enhet, og lokalisert til Kabelvåg. For Kystverket Troms og Finnmark ble Senter for Administrasjon og Regnskap plassert.

Som en videre oppfølging av stortingsmeldingen ble Kystverkets vedlikeholds- og arbeidsfartøyer, som tidligere lå under distriktskontorene, i 2002 organisert i en nyopprettet enhet - Kystverket Rederi. Rederiet ble lokalisert til Ålesund, og direkte underlagt kystdirektøren. Fartøyene benyttes til nybygging, vedlikehold og drift av fyrstasjoner, lykter, lanterner, faste og flytende merker. Noen av fartøyene er dessuten knyttet til Kystverkets Beredskapsavdeling for å ivareta oppgaver knyttet til oljevemberedskapen.

I 2003 ble Kystverket tildelt ansvaret for landets beredskap mot akutt forurensning, en funksjon som tidligere var tillagt en avdeling underlagt Statens Forurensningstilsyn (SFT). Denne oppgaven ble organisert ved at nevnte avdeling ble en del av Kystverkets hovedkontor, men ble geografisk opprettholdt i Horten med enheter i Bergen og Tromsø.

Kystverkets produksjonsenhet ble fra 1.1.2005 skilt ut som et eget aksjeselskap, Secora AS. Selskapet var 100 pst. eid av Fiskeri- og kystdepartementet, og eierskapet ble sommeren 2008 overført til Nærings- og handelsdepartementet.

Kystverket fikk i 2002 større budsjettmessige fullmakter, og sett i sammenheng med arbeidet med å skille ut produksjonsvirksomheten som en egen enhet og senere aksjeselskap ble det derfor besluttet at Kystverket skulle fortsette som et ordinært forvaltningsorgan.

Det ble fra flere hold fremmet ønske om å få etablert en museumsløsning som dokumenterte Kystverkets historiske rolle innenfor sine fagområder. Det ble utarbeidet ulike rapporter som fremmet forslag til organisering av et slikt museum. I 2008 ble Kystverkets etatsmuseum åpnet. Etatsmuseet er etablert som en nettverksmodell med fire samarbeidspartnere. Dette er Lindesnes fyr i Vest-Agder, Tungenes fyr i Rogaland, samlingen i Dalsfjord i Møre og Romsdal og Lofotmuseet i Nordland.

Bibliografi

- Bjerg, Hans Chr. Poul Løwenørn (1751-1826), København 1984
Bjørkhaug / Poulsson: *Norges fyr I-II*, Oslo 1986
Erslund, Bjørn Arild; *En kjede av fyr*, Jæren 2004
Eynden, Jo van der; *Fyrhistorisk årbok 1996 / 1997 – Lindesnes Norges sydspiss – Norges eldste fyrstasjon*, Randaberg 1997
Eynden, Jo van der; *Bevaring og fremtidig bruk av fyrstasjoner*, Vest-Agder 1992
Gøthesen, Gøthe; *Folk og fyr på Færder*, Færder 1997
Hansen, Hans; *Historien om Fruholmen fyr*, Hauge i Dalene 1984
Hansen, Kjell Otto; *Fyrhistorisk årbok 1996 / 1997 - En fyrvokters brev anno 1897*, Randaberg 1997
Hjardar, Ulf; *Torbjørnshjær*, Elva 1991
Kirkedam, Ulrik S.; *Torungenes historie*, Hisøy historielag 1994
Kristoffersen, Knut Baar; *Kystverket – ung etat, lange tradisjoner*, Ålesund 2004
Kristoffersen, Knut Baar; *Memento 2/2004 - Kystverkets kulturhistoriske skatter*
Kristoffersen, Knut Baar; *Fyrhistorisk årbok 2005 – Dokumentasjon, bevaring og forvaltning av Kystverkets kulturminner*, Randaberg 2005.
Kristoffersen, Knut Baar; *Fyrene – kystens katedraler*, Skagerrak forlag 2006
Krohn-Holm Jan W.; *Losvesenet i Norge 250 år*, Larvik 1969
Leegaard, M.; *Havnevæsenets historie*, Kristiania 1914.
Leegaard, M.; *Den norske ingeniørforening 1874-1924 – Havnevæsenet*, Kristiania 1914.
Lindanger, Birger; *Neset og havet, Soga om Tungeneset*, Randaberg
Lindanger, Birger m.fl.; *Kystens veivisere 2008-2009*
Monrad- Krohn, Danckert; *Nasjonal verneplan for fyrstasjoner*, Oslo 1997
Monrad- Krohn, Danckert; *Fyrhistorisk årbok 1995, Fyret - Navigasjonshjelpemiddel og kulturminne*, Randaberg 1995
Malkenes, Stein; *Fyrstasjonane i Sogn og Fjordane – Kort historikk, status og oversyn over nybruksprosjekt*, Florø 2005
Nerbøvik, Jostein; *Holmgang med havet – Volda soga*, Volda 1999
Olderkjær, Ove; *Norske fyr*, Samlaget 1999 / 2004
Roald, Ragnhild; *Oppvekst på isolerte fyrstasjoner*, Volda 2001
Rode, C. F.; *Norges fyrvesen*, Oslo 1941
Rode, C. F.; *Fyr- og merkevæsenet i Norge*, Oslo 1927
Runde, Harald Jarl; *Runde fyr – de Søfarende til Hielp og Tieneste*, Naustdal 2003
Smith, Gabriel; *Det norske Havnevæsenets historie til 1914*, Kristiania 1923
Ulvestad, Harald; *"Fyrbyggeren"*, Selja forlag 2008

DEL 2 - KATALOGDEL AV ULIKE OBJEKTER

I katalogdelen vil hvert enkelt kulturminne eller kulturmiljø bli presentert. Det har ikke vært mulig å beskrive historien til de ulike objekttypene i den generelle historien for Kystverket. Hver objekttype vil derfor innledes med en teknisk utviklingshistorie som er spesifikk for objekttypen.

Da Kystverket har mange ulike objekttyper som hver for seg har vært utviklet i spesielle epoker for å løse spesielle oppgaver/funksjoner, vil hver enkelt objekttype få sin historiedel.

Kystverkets eiendommer

Administrasjonsbygg/sentre

Ingen av administrasjonsbyggene er eiet av Kystverket. De er derfor ikke foreslått vernet.

Kystdirektoratet hadde tidligere sitt administrasjonsbygg i Oslo. Bygget lå i Rådhusgaten 1-3. Kystdirektoratet flyttet sin virksomhet fra Oslo til Ålesund i 2002.

Hovedkontor Ålesund

Kongensgt. 11



Senter for marint miljø og sikkerhet

Moloveien 7



Regionkontor Sørøst - Arendal

Kystveien 30



Regionkontor Vest – Hagesund

Flathaugt. 12



Regionkontor Midt-Norge – Ålesund

Nørrevika



Regionkontor Nordland – Kabelvåg

Finnesv. 14



Regionkontor Troms & Finnmark – Honningsvåg

Fiskerivn. 3



Fyrstasjoner

Innledning

For å få en samlet plan over fredede og verneverdige objekt innenfor etatens virke vil også de fredede fyrstasjonene bli presentert i denne rapporten. Den generelle og tekniske utviklingen av fyrstasjoner er beskrevet i Riksantikvarens rapport nr. 24 fra 1997; "Norske fyr – Nasjonal verneplan for fyrstasjoner". Den historiske utvikling av fyrstasjonene er hentet fra denne rapporten.

Likewise er beskrivelsen av de fredede fyrstasjonene et utdrag fra fredningsvedtaket for den enkelte fyrstasjonen.

Forhistorien

Når det første lysblusset ble tent for å lede folk og fartøy trygt til havn vet vi ikke. Den gamle folkelige tradisjon også fra Norges kyster om «falske bluss» som lokket skip i ulykka går trolig langt tilbake i tiden og tyder på at ildbluss tidlig har vært kjent som seilingsmerke.

Det første egentlige fyrlyset ble tent i Norge høsten 1655, ytterst på Lindesneset, helt syd i landet. Dermed begynner norsk fyrhistorie. På det tidspunkt hadde det allerede lyst i et par tusen år andre steder i verden. Ved innløpet til Dardanellene beretter kildene om fyrlys ca 600 f.Kr., og noen hundre år senere ble de enorme fyrtårnene utenfor Alexandria og Rhodos bygget. Romerne var svære fyrbyggere og anla fyr så langt nord som i England, og på 1200-tallet opprettet Hansaforbundet flere fyr, bl.a. i Kattegat, men altså ikke i Norge.

Dette kan synes overraskende, for nordmenn hadde seilt over store deler av kloden helt siden vikingtiden og må ha vært kjent med fyrlys som navigasjonsmerke. Med Bergen som en del av Hansaforbundet hadde det vært rimelig å finne tidligere spor iallefall i dette området. Men noe slikt er ikke påvist - hva kan årsaken være? Hovedparten av seilingene på norskekysten foregikk i sommerhalvåret, og med de lyse nettene var det kanskje mer behov for dagmerker enn fyrlys. Og dagmerker beretter kildene ganske rikelig om helt fra tidlig i vikingtiden. Fra 800-tallet fortelles det i Landnåmabok at rogalendingen og Islandsfareren Floke Vilgerdsson bygget en varde på Sletten, like nord for nåværende Haugesund, og på 1400-tallet forteller den venetianske Adelsmannen Pietro Querini, fra sin reise fra Lofoten og sydover, at de styrte etter vardene på toppene av øyene. To slike varder, tvillingvardene i Ny-Hellesund utenfor Kristiansand, har folketradisjonen forøvrig tilskrevet Hellig-Olav. Senere er det satt opp utallige dagmerker langs hele kysten, med stor variasjon i form, størrelse og materialbruk.

De første fyrene

Men de kjente kilder er altså tause om fyr frem til 1655. Da fikk kjøpmann og borger i den nye by Christiansand, Povel Hanssøn, privilegium for å oppføre et fyr på Lindesnes. Fyret skulle være tent fra 10. august til 10. mars, og for dette kunne Povel Hanssøn innkassere en avgift fra alle fartøyer som losset eller lastet mellom Bergen og Bohus.

Ute på neset ble det reist et tretårn der det den første vinteren brant store talglys, bak blyglassruter. Neste sesong ble det fyr med steinkull i en fyrgrøte, så ble det brått slutt. I følge kongelig forordning ble fyret slukket 6. oktober 1656, og så var det mørkt på neset i 70 år.

Hva som var årsaken til denne overraskende utviklingen vet vi ikke sikkert, men det er kjent at det kom flere klager - fyrblusset var svakt, og dessuten ble det forvekslet med fyret på Skagen, noe som kunne være skjebnesvangert. Den pågående krig mellom Danmark-Norge og Sverige kan også ha vært medvirkende. Norsk fyrhistorie begynte ikke bare sent, men også litt nølende. Dette skulle forandre seg senere.

Som det andre fyr i Norge, ble det i 1697 anlagt et lite kullblussfyr på øya Store Færder ytterst i Oslofjorden, og utover 1700-tallet ble det opprettet flere nye fyr. Frem til 1828 var det satt opp 12 fyr, alle temmelig primitive og svaktlysende. I et samtidig dokument omtales «Fyrenes usynlighed for den Seilende-»! Så ble det mer fart i utviklingen. Dette året ble fyrvesenet lagt inn under Kanal- og Havneinspektøren, og den første fyrkommisjonen la frem sin langtidsplan. 1800-tallet ble det store «fyrårhundrede». Ikke bare ble det bygget en rekke nye stasjoner, men både bygningsteknologien og fyrteknologien gjennomgikk en rivende utvikling. Det ble gjort store fremskritt for å løse fyrvesenets hovedproblemer, nemlig å kunne plassere fyrene der behovet var størst, og fremskaffe et tilstrekkelig sterkt og hensiktsmessig lys.

Kullblussfyret

Nøyaktig hvordan det første fyret på Lindesnes så ut er ukjent, men å dømme av materialbeskrivelsene har det vært et tretårn med en fyrgryte eller fyrjern åpent plassert på toppen. Da man allerede første år slapp opp for kull og måtte benytte vokslys, ble fyrgryten erstattet av en lykt. På samme tid i Danmark var en ny fyrtype introdusert – vippefyret - som bygget på samme vektarmprinsipp som brønnvippen. Der bøyen hang på brønnvippen hang kullgryten på vippefyret. Istedenfor at fyrpasseren måtte bære kullet opp i tårnet kunne nå gryten enkelt senkes til bakken når kullene hadde brent ut. Da fyret på Lindesnes ble bygget opp igjen i 1725, skal det ha vært som vippefyr av samme type som ble satt opp på Kvitsøy utenfor Stavanger 25 år før.

Ulempen med disse trekonstruksjonene var at de rett som det var tok fyr og brant ned. Særlig på høytliggende steder sløyfet en derfor tretårnet og satte fyrgryten rett på berget som på Færder, Markøy og Runde. Disse åpne fyrgrytene som var laget av tykke jernstenger, var imidlertid svært følsomme for vær og vind. Det hadde lett for å bli for mye eller lite. Enten var det for lite trekk og blusset ble for svakt, eller så trakk det så mye at kullet brant fort ut, eller så slukket det av regn og snø. I England, Sverige og Danmark ble det mot slutten av 1700-tallet eksperimentert intenst for å eliminere virkningene av værforholdene. Omtrent samtidig, og trolig i kontakt med hverandre, kom man i disse landene frem til en ny fyrtype som markerer en milepæl i fyrhistorien - det lukkede kullblussfyret. Dette besto av et mangelkantet steintårn med hvelvede, avsmalnende åpninger som ble samlet i en vertikal trekk-kanal i midten. Over denne ble kullene lagt på en rist, og hele toppen ble innebygget i en stor glasslykt. Åpningene i sidene kunne justeres med spjeld og glasslykten beskyttet kullene mot vær og vind. Fordelen med denne konstruksjonen var at kullene ble sikret god trekk uansett vindretning, flammen brant jevnere, og kullforbruket ble redusert.

Etter anvisning fra kommandør Paul Løvenørn, en mann som kom til å få stor innflytelse på fyrenes utvikling i Danmark-Norge, ble et slikt lukket kullblussfyr satt opp på Store Færder i 1802. I tiden som kom ble flere tilsvarende satt opp, og fremdeles kan vi se rester av slike på Færder, Lindesnes, Markøy og Villa. De norske fyrmyndighetene, som ellers var raske til å innføre ny fyrteknologi, holdt av uforståelige grunner på kullblussfyrene lenger enn andre land. Da Villa og Kvitsøy fyr i 1859 ble ombygget til oljedrift, slukket trolig verdens to siste kullblussfyr. Tårnet på Kvitsøy er for øvrig fremdeles i bruk.

Fremmed preg

Allerede på disse tidligste fyrene møter vi et fenomen som ble typisk for mange fyrstasjoner, nemlig det ofte stedfremmede material- og formvalg. Til fyret på Lindesnes ble det i 1799 benyttet «en egen Sort Skotsk Sten». Det hadde kanskje sammenheng med at det var skotten George Johnstone som skal ha tegnet fyret. Men også på nyere fyr finner vi en materialbruk som ikke er vanlig i området omkring. For eksempel har adskillige fyr på Østlandet og Sørlandet store skiferheller på takene. Slike store rasteheller var ukjente i den lokale byggeskikk ellers. De var derimot vanlige på Vestlandet, kjent under navnet Hardangerheller. På samme måte var det med den flate beverhaleteglen som fyrvesenet ofte brukte på mindre bygninger. Det er også en ukjent panneform øst- og sydpå, men den var i sin tid vanlig i Trøndelag. Begge disse taktekketyper egn seg godt i værharde strøk, og ble valgt uavhengig av lokal tradisjon av et sentralstyrt fyrvesen. Fyrbebyggelsen har på denne måten ofte fått et fremmedartet preg, noe som ble særlig tydelig når jern og betong ble tatt i bruk som byggematerialer.

Lys og lyd

Allerede det første året på Lindesnes ble det brukt vokslys. På mindre lykter var dette en ikke uvanlig lyskilde gjennom hele 1700-tallet. Tranlamper kom også tidlig i bruk, og det var flytende brennstoff som i forskjellige former skulle overta etter kullet. Etter hvert ble tranen utkonkurrert av rapsolje som på midten av forrige århundre ble erstattet av parafin som igjen ble fortrent av petroleum i vårt århundre. Parallelt foregikk det en utvikling av brennerne. I rask rekkefølge kom forbedringer som førte fra tranlampens kompakte, flytende veke via Argands rundvekebrennere til petroleumslampens glødenettbrennere. I begynnelsen av vårt eget århundre kom acetyलगassen mer og mer i bruk, omtrent samtidig med at elektrisiteten ble introdusert. Det første norske forsøket med elektrisitet ble gjort på Ryvingen fyr utenfor Mandal i 1897. Der ble det innrettet et stort dampdrevet elektrisitetsverk som ga energi til kullbuelamper. Det ga et sterkt lys, men var meget kostbart i drift, og etter noen tiår ble det bygget om for acetyलगassdrift. Imidlertid ble det elektrisitet som overtok som energikilde på fyrene, etterhvert som elektrisitetsforsyningen ble utbygget. Hovedtyngden av denne omleggingen kom så sent som etter andre verdenskrig. I en periode ble glødelampene for en stor del skiftet ut med energibesparende halogenpærer, og på mange av fyrene drives disse av solcellepaneler, på noen få stasjoner av vindgeneratorer. I de seneste årene er det testet ut og installert flere lykter med LED-lamper som lyskilde. (LED = LysEmiterende Diode). LED-lampene utnytter mye større del av energien til lys, og bruker langt mindre til varme og er dermed langt mer effektivt enn en vanlig lampe.

Parallelt med utviklingen av selve lyskilden ble det gjort tallrike forsøk med hvordan lyset kunne intensiveres. Allerede på kullblussfyrene ble det forsøkt å forsterke lyset ved å sette opp reflekterende messingsplater, og forskjellige speilløsninger ble vanlig før det store gjennombruddet kom i 1823. Dette er et merkeår i fyrhistorien. Da ble franskmannen Augustin Fresnels lysbrytende glasslinse for første gang tatt i bruk på Corduan fyr utenfor Bordeaux. Ved Fresnels linse ble det mulig å samle lyset som en komprimert strålebunt eller å sende det ut som et horisontalt lysbelte. Få år etter ble et linseapparat bestilt til Oksøy fyr. Da dette fyret ble tent i 1832, var Norge det tredje land i verden som tok fylinsler i bruk.

Fyrlýset var nå sterkere og kunne sees på lengre avstand, men fremdeles var det ene lys temmelig likt det annet, og fyrstasjoner ble ofte forvekslet. For å unngå dette bygget man flere fyr ved siden av hverandre. På Torungene utenfor Arendal ble det satt opp to, byen ble forøvrig så sterkt identifisert med sine fyr at den ble kalt -«Byen med de tvende Fyre». På Lindesnes ble det bygget to kullblussfyr, ett på selve neset og ett på Markøy. På Lista ble det reist tre store steintårn på rekke og rad, og på Utsira to lave tårn. Etterhvert klarte man ved hjelp av forskjellige linsetyper, størrelser og forskjellig linserotasjon å gi det enkelte fyrlýs spesifikk karakter, slik at forveksling kunne unngås. Da Lista fyr fikk en ny, hurtigblinkende linse i 1873, var det ikke lenger nødvendig med tre tårn, og to av de store steintårnene kunne derfor tas ned. Det ene ble bygget opp igjen på Halten, mens deler av det andre ble brukt på Svenner og Røværsholmen. Noe av den hugne steinen ble gjenbrukt i steingardene rundt Lista fyr, der de fremdeles er lett gjenkjennelige.

Lyset fra de faste linsene lot seg vanskelig skille fra annet lys fra land, og det kunne derfor lett oppstå forvirring. De mange forordninger som pålegger blending av vinduer etter mørkets frembrudd viser at dette har vært et alvorlig problem.

I 1870-årene ble fyrenes karakter ytterligere tydeliggjort ved at lyset kunne signalisere sektorer med urent farvann. En svensk oppfinnelse gjorde det mulig å «klippe lyset» ved hjelp av bevegelige stålammeller i aktuelle sektorer. Noe senere ble farvet glass, rødt og grønt, tatt i bruk for samme formål. Både klippapparatene og linserotasjonen ble langt opp i tid drevet av urverk, og det var en av fyrvokternes viktigste oppgaver å sørge for at loddene var trukket opp. På enkelte fyr med lave tårn og derfor korte loddbaner måtte dette gjøres så ofte som hver tredje time.

Selv om lyset etterhvert ble sterkere, hjalp det lite i tett tåke. Allerede under Fredrik II var behovet for tåkesignal beskrevet, og opp gjennom tidene har et utall av forskjellige metoder og innretninger vært benyttet: gongong, kanon, skytekrukk, klokke, dampfløyte, sirene og mer moderne trykkluffsignaler. Høydepunktet i denne utviklingen var diafonen, som mange nok husker med sitt karakteristiske «grynt». Tilliten til lydsignaler som navigasjonshjelpemiddel i tåke er blitt kraftig svekket i senere år, og idag er ikke noen av anleggene i ordinær drift.

Nye navigasjonssystemer på fyrene

I vårt århundre er det i tillegg til det direkte sansbare lys- og lydsignal kommet nye navigasjonstekniske hjelpemidler som for en stor del er lokalisert til fyrstasjonene. Norge var et av de første landene som innførte radiofyr, idet Færder og Marsteinen fyr fikk installert Marconisendere allerede i 1923. Idag er de tradisjonelle radiofyrene i ferd med å bli avlegs, men på flere stasjoner er utstyret intakt. De store antennene og de små antennehusene er lett kjennelige. Noen av radiofyrene har fått en ny funksjon som korreksjonssendere for GPS (Global Positioning System), et verdensomspennende satellitt-navigasjonssystem. Radarfyr eller racon (radarbeacon), er en sender som viser et identifiserbart merke på skipsradaren. Slike sendere er montert på flere av våre fyrstasjoner. Som små, grå kjepler er de ikke særlig synlige på fyrtårnene.

Nye materialer

Utviklingen av fyrlyset fikk naturlig nok også følger for fyrtårnet eller fyrbygningen. Ved overgang fra kullblussfyr til linsefyr var det ikke lenger den kolossale heten å ta hensyn til, og fyrlykten kunne settes inntil fyrbygningen. På en lang rekke mindre fyr ble nå lykten plassert på gavlen, langveggen eller på taket av en ganske vanlig trebygning. Parallelt med dette ble også nye bygningsmaterialer tatt i bruk.

I 1779 hadde engelskmennene utviklet sin støpejernsindustri så langt at man hadde oppført en jernbro over elven Severn i Coalbrookdale, senere bare kalt Ironbridge. Dette skulle vise seg å bli en milepæl i den internasjonale teknologi- og industrihistorien. I årene fremover fikk støpejern stadig nye bruksområder, og i 1842 ble det første store jernfyrtårnet støpt i London og skipet til Jamaica hvor det fremdeles står på Morant Point. Dette var også en av fyrhistoriens milepæler. Støpejernsfyrene hadde en rekke egenskaper som ga dem en stor utbredelse. De kunne bygges høye, de var lette, rimelige og enkle, og fremfor alt hurtige å sette opp. De fikk temmelig raskt en stor utbredelse i koloniområdene, men overraskende nok ikke i hjemlandet England.

I 1853 støpte Bærums Verk det første jerntårnet her til lands - det 33 m høye tårnet på Eigerøy fyr. Få år etter kom det 10 m høyere tårnet på Færder fra samme støperi. Dette ble begynnelsen på en utvikling som savner sidestykke i europeisk fyrhistorie. Innen det siste støpejernstårnet ble satt opp på Grasøyane fyrstasjon i 1950, var det oppført 40 jerntårn, levert av noen få norske støperier.

Det er flere årsaker til at støpejernstårnene fikk en slik utbredelse i Norge. Landet hadde en avansert støpejernsindustri som var i stand til å mestre oppgaven – norske støpejernsovner var verdenskjente, og fyrtårnene er i prinsippet ikke helt ulike etasje- og sylinderovnene selv om de er av en annen størrelsesorden. Den korte oppføringstiden har kanskje vært den viktigste faktoren. Tårnet ble prefabrikert og skrudd sammen på stedet. Vår værharde kyst med lang vinter har mange steder gitt en kort byggesesong. Jerntårnene har imidlertid den svakhet at det er begrenset hva de tåler av direkte, kraftige bølgeslag. Derfor måtte de settes på et tilstrekkelig høyt fundament av stein eller betong og ble dessuten ofte utstyrt med en kraftig teglsteinsforing i den nederste delen. Tårnene ble gjerne oppført over to sesonger, en for fundamentet, en for tårnet - hvis da ikke fundamentet hadde forsvunnet i havet i løpet av vinteren. Denne kombinasjonen av stein, betong og jern, gjorde det mulig å plassere fyr på steder der det før hadde vært fullstendig utenkelig, og det ble bygget stasjoner som Gjeslingene (1877) og Kya (1920) på Trøndelagskysten, Grip (1888) på Mørekysten og Lille Prestskjær (1895) syd på Jæren. Bebyggelsen på disse ekstremt utsatte fyrene ble naturlig nok, knapp og tett. De klører seg sammen til et effektivt monumentalt hele som utstråler en grenseløs trass og ukuelighet.

Allerede i 1870-årene begynte fyrvesenet å føre opp bygninger i betong, og dette materialet fikk etterhvert en stor utbredelse. Mange fyrstasjoner er preget av de formmessige muligheter dette materialet ga. Det kan være store komplekse fyrbygninger som på Geitungen (1924) og Makkaur (1928), knappe borgaktige anlegg som på Grønningen (1878), monumentale underbygninger til støpejernstårn som på Sletringen (1923), eller svaberglignende naust som på Kya (1938).

Betong- og støpejernsfyrene er på mange måter enestående i norsk byggetradisjon, selv om det også er klare sammenhenger med f.eks. samtidig industriarkitektur. Det er i denne forbindelse interessant å legge merke til at det norske fyrvesen i meget liten grad ser ut til å ha benyttet utdannede arkitekter.

Noen av de mest særpregede stasjonene er tegnet av fyrvesenets egne ingeniører, og vi må helt til gjenoppbyggingen av fyrene nordpå etter krigen for å finne arkitekttegnede fyrstasjoner.

Frem til 1890 var alle fyrbygningene okermalt, etter den tid var de hvitmalt. For at fyret skulle synes bedre som dagmerke ble det vanlig å male en ca en meter bred, rød stripe vertikalt på lang- eller gavlveggen. I 1950-årene ble en rekke fyrbygninger kledd med eternittplater og bare på noen ganske få ble den røde stripen malt opp igjen.

Fyrtyper

Det er store forskjeller mellom de enkelte fyrene, og de ble tidlig inndelt i typer ut fra sin spesifikke funksjon. Størst og kraftigst er kystfyrene som ligger ut mot havet og danner en lysende kontur rundt landet. Det er her fartøyene først får landkjenning. Innseilingsfyrene fører videre inn mot land til den indre led, der ledfyrene overtar. Dette er mindre fyr som skal trygge seilasen mellom øyer og skjær. Blant disse finner vi en del fyr som opprinnelig ble opprettet som fiskefyr, små fyr som bare skulle lyse under sesongfisket. Flere av disse ble senere bygget om til kraftigere ledfyr med normal brennetid. Havnefyrene er de siste i rekken og viser trygg lei inn i havna.

Organisering

Da Povel Hanssøn i 1655 anla det første fyret i Norge, sorterte fyrsaker i dobbeltmonarkiet under «Toldvæsenet i Canseliet». Saksområdet ble flyttet flere ganger inntil det i 1811 ble opprettet en egen «Canal-, Havne- og Fyrdirection». Virksomheten var fullstendig sentralisert, og alle beslutninger som gjaldt fyrdriften ble fattet i direksjonen. Selv småsaker som fornyelse av litt tauverk måttet godkjennes i København.

Etter adskillelsen fra Danmark ble fyrsakene igjen flyttet rundt i administrasjonen, inntil det i 1820 ble lagt inn under Kanal- og Havneinspektøren, som sorterte under Arme- og Marinedepartementet. I 1841 ble det så opprettet et eget fyrdirektørembete med ansvar for fyr- og merkevesen. En av fyrdirektørens plikter var å foreta en årlig inspeksjon av fyrstasjonene. Frem til 1875 foregikk disse inspeksjonene med leiet båtskyss, ofte i åpen båt. Carl Fredrik Diriks, som var fyrdirektør fra 1855 til 1882, har ført inn i sin journal: «Det skulde god Helbred til Dag for Dag at sidde i Skotten af en liden aaben Baad ofte overvadsket af Sø, saa man blev vaad til Skindet, ----.» I 1875 leverte Akers Mekaniske Verksted et 60 fots inspeksjonsfartøy som ble døpt «Blink». Dette var det første av en lang rekke spesialfartøyer for ulike funksjoner som senere er blitt bygget for fyr- og merketjenesten

Grunnlaget for dagens organisasjonsform er å finne i Stortingsmelding 66/1972. Havne-, los- og fyrstjenesten er nå samlet i Kystverket, under Fiskeri- og kystdepartementet, med hovedkontor i Ålesund. Store deler av virksomheten er desentralisert, idet kysten ble delt inn i fem distrikter, fra 2007 kalt regioner, med kontorer i Arendal, Haugesund, Ålesund, Kabelvåg og Honningsvåg som forestår den daglige drift.

Utbygging

Fyrhistorien begynte syd i landet, og det var også her utbyggingen fortsatte. Dette hadde sin rimelige forklaring i at det var her skipsfarten var størst, ikke minst når det gjaldt oversjøisk fart. Først i 1839 ble Villa fyr utenfor Namsos bygget som det første nord for Trondheimsfjorden. Samme år ble det nedsatt en kommisjon som skulle se på «Behov for Fyr, merker og Fæstigheter i Nord-landene».

Fyrutbyggingen ble etter hvert landsdekkende. Da fyrdirektørembedet ble opprettet i 1841 hadde landet 27 fyrstasjoner. I løpet av de neste 20 år ble det bygget 46 nye stasjoner, i de neste 20 år ytterligere 55 og frem til århundreskiftet 30 nye fyrstasjoner. I perioden frem til 1920 ble det bygget enda 37 fyr, men så avtok fyrbyggeriet brått. Da Anda fyr som det siste bemannede fyr ble bygget i 1932, var det bare opprettet ytterligere åtte fyrstasjoner.

Som man ser var aktiviteten stor fra midten av 1800-tallet og fremover. Forventningene langs kysten var store, og de forskjellige fyrrkommisjoner kan ikke ha hatt noen enkel oppgave når det skulle

prioriteres mellom de mange ønsker og krav om fyr som strømmet inn. Nye behov dukket stadig opp. Lofotfisket førte f.eks. til at det ble anlagt en rekke små fyr i Vestfjorden fra 1850-årene og fremover. Det samme skjedde i forbindelse med de store sildefiskeriene på Mørkekysten og i Haugesundstraktene, om lag på samme tid. Malmfarten som kom igang etter at det var ført jernbane frem til Narvik, var den direkte årsak til at Tennholmen fyr ble bygget i 1901. Etableringen av «hurtigruta» skapte også behov for nye fyr, som f.eks. Landegode fyr i 1902.

Fyrene var svært utsatte under siste verdenskrig, og mange kom under dobbelt ild. Et flertall ble besatt av tyskerne, og på mange stasjoner ble det også anlagt festningsverk. Fyrene ble derfor bombemål for allierte fly, og mange ble påført stor skade. I Finnmark ble dessuten alle stasjonene ødelagt, delvis eller fullstendig, da tyskerne trakk seg tilbake i 1944. Etter krigen ble det gjort en kjempeinnsats for å reparere skadene. Finnmarksfyrene ble på kort tid gjenreist, men da formet etter samtidens idealer. Disse utgjør idag en liten gruppe fyrstasjoner som ved sitt stramme, funksjonalistiske preg skiller seg fra landets øvrige stasjoner.

Livet på fyrstasjonene

Livet på fyrstasjonene har nok på mange måter skilt seg fra livet på land, men det har vært store forskjeller mellom stasjonene. På de mest utsatte, særlig fra Jæren og nordover, var det ofte vanskelig å lande selv i godvær. I lange perioder med uvær kunne fyrbetjeningen være helt uten kontakt med omverdenen. På disse stasjonene, som naturlig nok ofte ikke var familiestasjoner, har dagliglivet i store deler av året vært preget av slit og kamp mot naturkreftene. Det mangler ikke på dramatiske beretninger, ofte med tragisk utfall. I fyrvesenets egne beskrivelser er det for flere stasjoner gjort oppmerksom på at «sterke nerver fordres». Ensomheten har vært en del av virkeligheten på disse stasjonene, slik Oscar Aagaard skildrer det i sitt dikt Fyrvogteren fra 1908 (utdrag):

*Ensom, ensom her jeg sidder
I et taarn - i Taage hyllet,
I et bur - af Sjø beskyllet;
Rundt mig Evighedens Vidder,
Og jeg tænker og jeg tænker -
Og jeg grunder, og jeg lider -
Og jeg synes somme tider,
Vanvids Slør sig om mig sænker.*

*Ensom, ensom - langt herude
I mit trange Fangekammer,
Tys! Jeg hører Havets Jammer,
Stormen rundt om Taarnet tude.
Og jeg stirrer og jeg stirrer -
Og jeg ser de mørke Aander,
Og jeg hører, at de vaander
Sig, mens de i Luften svirrer.*

*Ensom sidder jeg herude,
Mens Orkanen Havet pisker.
Og jeg hører, Stemmer hvisker:
«Ser du vraget af en Skude?»
Og jeg stirrer og jeg stirrer -
Og jeg ser ei Hav og Himmel:
Men jeg hører Veraabs Vrimmel,
Som forvirrer, som forvirrer.*

På andre stasjoner har livet ikke først og fremst vært preget av ensomhet. På Ryvingen fyr, som ligger værhardt nok, var det i slutten av forrige århundre fem familier med tilsammen 32 personer. Et tett, lite samfunn med egen skole og lærer, og med de fleste bygningene samlet innen et borgaktig fyrområde på vel to dekar. Ensomheten har trolig heller ikke vært særlig plagsom for Lars Mortensen Bergh og hans hustru. Bergh kom til Oksøy som fyrforvalter i 1832. Da han døde i 1875 var 25 barn satt til verden, hvorav 15 var født på fyret. Hans første kone døde utslitt i 1856, hans andre kone overlevde ham.

Langt fra alle fyr lå på et lite skvalpeskjær langt til havs. På mange stasjoner var det vennligere forhold med god plass, slik at fyrbebyggelsen etterhvert utviklet seg til en liten «landsby». Flere steder var det mulig å drive et beskjedent gardsbruk, og det ble holdt kyr, sauer og høns. I forbindelse med opprettelsen av Terningen fyr i Trondheimsleden skriver fyrinspektør Schive i 1831 angående en søknad om oppføring av et fjøs - «uden dette Arrangement vil en Mand af den simple Klasse finde sig brøstfalden, da Melken for slige Personer udgjør en vigtig Bestanddel av deres tarvelige Levemaade og tjener til en riktigere Økonomi». Men også på stasjoner der naturen ikke hadde levnet jordbruket store sjanser, vet vi at fyrvoktere har bragt jord ut i båt, og spredt den i lune sprekker, for så å samle den inn igjen om høsten og lagre den innendørs i sekker til neste vår.

I fordelingen av eventuell mark på stasjonene møter vi også den klare ranginndelingen som hersket. I beskrivelser ser vi at fyrmesteren får tildelt den største og beste jorden, mens assistenten ofte måtte ta til takke med noen skrinne flekker. For mange stasjoner har naturlig nok fiske gitt verdifull matauk, såvel til mester som assistent. Enkelte stasjoner hadde også regulerte «herligheter» som torvskjær, rett til å ta tang og til å sette laksenot.

Bemanningsformen har variert gjennom tidene og også vært forskjellig fra stasjon til stasjon. På de fleste stasjonene har fyrvokteren fra langt tilbake hatt med sin familie. På de mindre stasjonene, ofte misvisende kalt «enmannsstasjoner» var det en forutsetning at husstanden, først og fremst kona, skulle delta i fyrrarbeidet. Dette var en grei ordning for staten, for det var bare fyrvokteren som var lønnet. Men også på de store tårnstasjonene var det vanlig at fyrbetjeningen hadde med sin familie. På de mest værharde stasjonene, der betjeningen bodde på små celler i selve fyrtårnet, måtte familien bli på land. På alle betjente fyr ble det etter hvert innført tårnordninger. Det vil si at fyrbetjeningen hadde noen uker tjeneste på fyret, og noen uker fri i en fastlagt syklus, på samme måte som i offshorevirksomheten. Fra 31. desember 2006, da det siste fyret – Bøkfjord fyrstasjon i Finnmark – ble avbemannet, har alle fyrstasjoner i Norge vært ubemannet.

Andre arbeidsoppgaver

Foruten hovedoppgaven med å passe fyrlyset og vedlikeholde stasjonen hadde fyrbetjeningen i lang tid også andre viktige samfunnsoppgaver. I 1867 ble fyrvokterne på Torungen og Utsira fyr, som de første, tillagt meteorologiske observasjoner. Dette er i dag videreført med automatiske værstasjoner som har faste observasjoner døgnet rundt. Kanskje like viktig var de meldinger fyrbetjeningen løpende ga fiskeflåte og kysttrafikk. Fyrbetjeningen var dessuten tillagt visse overvåkingsoppgaver for forsvar, politi og tollvesen. I de senere år har de enkelte regioner opprettet egne tilsynslag, ofte med base på en fyrstasjon. De har fått ansvar for pass og vedlikehold av fyr, fyrlykter og andre sjømerker i sitt område.

Mange av fyrstasjonene er fuglelivsfredet, og fyrbetjeningen påså at fredningsbestemmelsene ble overholdt. På Fugløykalven fyr i Troms hadde dessuten fyrbetjeningen større tilsynsoppgaver for Fylkesmannens miljøvernnavdeling. Med fyrstasjonenes ofte sentrale beliggenhet i forhold til ulike typer fredningsområder, lå det godt til rette for at mange miljøvernoppgaver ble lagt til de bemannede fyrene.

Automatisering og avfolkning

Fyrenes historie er sammensatt og spennende. Ikke bare fordi den ofte har vært dramatisk, men også fordi den på en fortettet måte er et speilbilde av nasjonens teknologiske, økonomiske og sosiale utvikling. Historien om fyrene er historien om hvordan mennesker har klart å innrette seg under ekstreme naturforhold. Det er også en historie om lyskilder, optikk, mekanikk, energikilder, pneumatikk, elektronikk, om bygningsmaterialer og bygningsteknikk, og en lang rekke andre felt. Det er en utvikling som har hatt sine markerte faser. I dag preges utviklingen av automatisering og nedbygging. Som et resultat av dette er mennesket i dag overflødig på fyrstasjonene.

I prinsippet er ikke dette noe helt nytt. Opp gjennom tidene har det vært arbeidet for å finne driftsformer som mest mulig har kunnet passe seg selv. Allerede i 1880-årene var man kommet frem til

brennere som kunne brenne åtte -ti dager uten tilsyn. I 1912 fikk Nils Gunnar Dalén Nobelprisen i fysikk for sin konstruksjon av solventilen, som snart fikk sin anvendelse på fyrlyktene. Nå kunne lyset tennes og slukkes uten menneskers hjelp. Siden den gang er flere titalls fyrstasjoner erstattet av slike lykter. På noen stasjoner er alle spor etter det opprinnelige fyret borte, på andre stasjoner er den nye lykten montert i det gamle tårnet eller huset. Det nye i vår tid er at det er blitt teknisk mulig å gjennomføre automatiseringen fullt ut. I praksis er fyrfunksjonen på alle norske fyrstasjoner i dag allerede helautomatisert. Samtidig er fyrenes posisjon som navigasjonshjelpemiddel endret. Idag inngår fyrene som ett, viktig navigasjonshjelpemiddel blant flere. I tillegg til de tradisjonelle lyktene og sjømerkene spiller de elektroniske navigasjonshjelpemidlene en stadig større rolle.

Det er over 70 år siden det ble bygget et bemannet fyr i Norge, og siden begynnelsen av 1980-årene har Kystdirektoratet, nå Kystverket Hovedkontoret, planmessig automatisert og avbemannet fyrstasjoner. Den endelige avbemanningsplanen ble fullført 31. desember 2006, da Bøkfjord fyrstasjon i Finnmark som det siste bemannede fyret i landet ble avbemannet.

Fyrene som kulturminner

Fyrstasjonenes betydning som kulturminner ble relativt sent anerkjent. I 1934 ble 24 fyr ført opp på en liste over Statens verneverdige bygninger. I 1982 ble også fyrenes kulturminneverdi vurdert i forbindelse med avfolkningsplanene. Det samme skjedde i 1984. Men ingen av disse vurderingene ble fulgt opp med tilstrekkelige, konkrete vernetiltak, og ingen fyr ble fredet. Etter hvert ble imidlertid fyrenes usikre skjebne åpenbar. Det kom ikke til å bli bygget flere bemannede fyr, og de eksisterende ville hurtig kunne forsvinne, eller bli sterkt redusert som kulturminner. Dersom det ikke ble truffet nødvendige tiltak, kunne en vesentlig del av vår kulturhistorie bli utradert. På denne tiden hadde også kystkulturen, som i lang tid hadde vært i skyggen av bondekulturen, fått økt oppmerksomhet. Kystkultur var blitt et satsningsområde, og tiden var moden for å sikre fyrene.

Riksantikvaren, i nært samarbeid med Kystverket, utviklet derfor en verneplan for å sikre et representativt utvalg fyrstasjoner for ettertiden. Nasjonal verneplan for fyrstasjoner, Norske fyr, ble utgitt som Riksantikvarens rapport nr. 24 i 1997.

Fyrstasjoner som er vedtaksfredet

Med bakgrunn i *Nasjonal verneplan for fyrstasjoner*, fra 1997, er følgende fyrstasjoner blitt fredet:

Torbjørnskjær fyrstasjon

Fyrlistenr.: 002000
Navn: Torbjørnskjær fyrstasjon
Kommunenr.: 0111
Kommunenavn: Hvaler
:
Opprettet: 1872
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1990
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Østsiden av ytre Oslofjord. Helt
ytterst i havgapet. Atkomst fra
Asmaløy.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Torbjørnskjær fyrstasjon har bygningshistorisk stor grad av autentisitet i og med at alle enkeltelementene er bevart. De enkelte bygningene har gjennomgått bygningsmessige utskiftninger, men plasseringen og formen er i hovedtrekk bevart.

Fyrstasjonen fremstår i dag som et konsentrert og velproporsjonert anlegg som ligger i uberørt natur. Ved sin form og beliggenhet ved innseilingen til Oslofjorden er Torbjørnskjær fyrstasjon et identitetsskapende element.

Fyrstasjonen har sosialhistorisk verdi som et typisk eksempel på et familiebetjent fyr. Fyrvokterboligen har både håndverksmessig, materialmessig og estetisk verdi ved sitt fremragende steinhuggerarbeid i granitt, utført på «Slaveriet» på Akershus festning.

Torbjørnskjær fyrstasjon med bygninger og området rundt fyrstasjonen er et kulturminne av nasjonal verdi. Det er spesielt den bygningshistoriske verdi som et velbevart kystfyranlegg med fyrvokterbolig i granitt som er viktig av fyrstasjonens verneverdi.

Fredningsområdet omfatter fyrstasjonens nærmeste omgivelser og innbefatter kulturminner som vei, brønn, haveanlegg, bro og søndre landing som hører med til fyranlegget.

Etter at fyret ble avfolket i 1990 har forfallet satt inn på fyrstasjonen. Det er spesielt landingene som er dårlig. Det vil være av stor betydning for sikringen av fyret at en kan etablere en alternativ bruk. En slik bruk må være tilpasset de vanskelige landingsforholdene.

Homlungen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 005500
Navn: Homlungen fyrstasjon
Kommunenr.: 0111
Kommunenavn: Hvaler
:
Opprettet: 1867
Funksjon: Ledfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1952
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: På holme av samme navn ved
sydspissen av Kirkøy i Hvaler
kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Homlungen fyrstasjon ligger på en øy med samme navn ved sydspissen av Kirkøy på østsiden av Oslofjorden. Fyrstasjonen ble opprettet i 1867 og er et ledfyr.

Fyrstasjonen består av fyrvokterbolig med fyrlykt, uthus med bolig, tidligere sauefjøs/hønseshus, do og naust. Bebyggelsen har gjennomgått enkelte bygningsmessige endringer gjennom årene.

Fyrvokterboligen ble bygget i 1867. Bygningen ble ombygget i 1915 og fikk firkantet tårn med fyrlykt i sydvestre hjørne. Fyrvokterboligen er svært lite endret siden den tid. Bygningen er laftet i 1. etasje og kledd med stående panel. Huset har saltak tekket med lappskifer. Interiøret med staff- og faspanel, fyllingsdører og dørbeslag mm. er også svært lite endret siden 1915. Homlungen fyrstasjon har bygningshistorisk stor grad av autenticitet med svært små endringer i eksteriør og interiør etter 1915. Anlegget er et harmonisk, lite fyranlegg og en meget god representant for det lille trefyret.

Fyrstasjonen fremstår i dag som et konsentrert og velproporsjonert anlegg som ligger i et godt bevart landskap. Ved sin form og beliggenhet ved innseilingen til Hvaler-øyene er Homlungen et identitetsskapende element. Homlungen fyrstasjon har miljøverdi ved sin beliggenhet i sammenheng med det tidligere fiskersamfunnet på Lauer. Dessuten har fyrstasjonen sosialhistorisk verdi som et typisk eksempel på et familiebetjent fyr.

Det er spesielt fyrstasjonen som et lite, harmonisk trefyranlegg med den velbevarte fyrvokterboligen som påvirker fyrstasjonens verneverdi.

Fredningsområdet omfatter fyrstasjonens nærmeste omgivelser og innbefatter kulturminner som vei, bro, molo, brygge, gjerde og landing som hører med til fyranlegget.

Heggholmen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 023100
Navn: Heggholmen fyrstasjon
Kommunenr.: 0300
Kommunenavn: Oslo
:
Opprettet: 1827
Funksjon: Havnefyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1972
Eier: Oslo havnevesen
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Oslo, østre innløp mellom
Heggholmen og Lindøya.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Heggholmen fyrstasjon ligger på nordspissen av øya Heggholmen innerst i Oslofjorden. Fyrstasjonen ligger i forlengelsen av en kvadersteinsjeté. Stasjonen ble opprettet i 1827 og er et havnefyr. I 1876 ble fyret flyttet og nåværende fyrvokterbygning ble bygget.

Heggholmen fyrstasjon fremstår som et velproporsjonert, lite anlegg i et sterkt beferdet område. Stasjonens spesielle beliggenhet ytterst på en odde i Oslo havnebasseng gjør den til et identitetsskapende element. Fyrstasjonen har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon og er et viktig historiefortellende element som i tillegg har betydelig estetisk verdi. Videre har anleggets beliggenhet stor miljøbetydning sett i sammenheng med kulturmiljøene på øyene i indre Oslofjord.

Husets eksteriør har bygningsmessig stor grad av autentisitet med sin rike detaljering i sveitserstil. Bygningen har et påkostet og forfinet preg som skiller den fra de fleste andre trefyrene.

Riksantikvaren anser at fyrstasjonen er et kulturminne av nasjonal verdi. Sammen med andre viktige eksempler på norske fyrstasjoner fremstår dette anlegget som et representativt kulturminne i norsk samferdselshistorie. Dette anlegget er med på å vise bredden, variasjonen og kvaliteten i norske fyrstasjoner.

Riksantikvaren ser derfor anleggets verdi som kulturminne ikke bare isolert, men også i sammenheng med fyrvesenets kulturminner for øvrig som søkes bevart. Utvelgelsen av denne stasjonen for fredning er derfor et resultat av en kulturminnefaglig vurdering av den samlede mengde fyr.

Filtvet fyrstasjon

Fyrlistenr.: 018700
Navn: Filtvet fyrstasjon
Kommunenr.: 0628
Kommunenavn: Hurum
:
Opprettet: 1840
Funksjon: Ledfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1985.
Fyrlykt i gavlvegg fjernet, tåkeklokke på taket fjernet. Ny fyrlykt foran fyrbygningen i 1985.
Eier: Hurum kommune.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1997
Beliggenhet: Vestsiden av Oslofjorden ved innseiling til denne.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Med sin form og plassering ved innseilingen til indre Oslofjord, midt i tettstedet Filtvet, er fyrstasjonen et identitetsskapende element. Bygningene og den inngjerdede gårdsplassen danner et velproporsjonert, lite anlegg. Fyrstasjonen har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon, og den er et viktig historiefortellende element som i tillegg har betydelig estetisk verdi.

Filtvet fyrstasjon er en god representant for det lille trefyret med tett sammenstilte hus. Et kjennetegn for disse er sammenstilling av bolig og fyrlykt.

Filtvet fyrstasjon har nærings- og sosialhistorisk verdi også utover selve fyrdriften. Anlegget er et typisk eksempel på et familiebetjent fyr hvor familien har bodd i fyrvokterboligen.

Den gamle fyrlykten har teknisk utstyr som linse- og klippapparat godt intakt. Det har således fyrteknisk verdi.

Riksantikvaren anser at fyrstasjonen er et kulturminne av nasjonal verdi. Sammen med andre viktige eksempler på norske fyrstasjoner fremstår dette anlegget som et representativt kulturminne i norsk samferdselshistorie. Dette anlegget er med på å vise bredden, variasjonen og kvaliteten i norske fyrstasjoner.

Riksantikvaren ser derfor anleggets verdi som kulturminne ikke bare isolert, men også i sammenheng med fyrvesenets kulturminner for øvrig som søkes bevart. Utvelgelsen av denne stasjonen for fredning er derfor et resultat av en kulturminnefaglig vurdering av fyrvesenets samlede bygningsmasse.

Færder fyrstasjon, Store Færder

Fyrlistenr.: 035100
Navn: Færder fyrstasjon, Store Færder
Kommunenr.: 0723
Kommunenavn: Tjøme
:
Opprettet: 1697
Funksjon: Kystfyr
Status: Fyrstasjon nedlagt i 1857 og flyttet til Tristein (Lille Færder fyrstasjon). Fyrlykt etablert på nordsiden av Store Færder i 1924.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1998
Beliggenhet: Færder fyrstasjon ligger på øya Store Færder utenfor Tjøme i Oslofjorden.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Færder fyrstasjon ligger på øya Store Færder utenfor Tjøme i Oslofjorden. Fyrstasjonen ble opprettet i 1697 og er landets nest eldste fyr. Færder fyrstasjon var et kystfyr som fram til 1801 var et åpent kullblussfyr. I perioden 1801 til 1852 hadde fyret et innebygd bluss. Fra 1852 og fram til fyret ble nedlagt og flyttet til Tristein (Lille Færder fyr) i 1857 hadde fyrstasjonen en oljedrevet lykt med linseapparat. Færder fyrstasjon består i dag av ruiner etter fyrtårn og 2 bolighus/uthus.

Færder fyrstasjonen er som ruin av et kullblussfyr og som en av landets eldste fyrstasjoner et viktig kulturminne med stor aldersverdi og fyrhistorisk verdi. Færder fyr og Lille Færder fyr (Tristein) viser en fyrtutvikling fra de første åpne kullblussfyrene til de mer kompliserte fyrtekniske installasjoner og har også i denne sammenheng historisk verdi.

De enkelte bygningene på Færder fyrstasjon er i dag ruiner, men fyrstasjonens plassering er i hovedtrekk bevart. Fyrstasjonen har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon og er et viktig historiefortellende element.

Færder fyrstasjon har nærings- og sosialhistorisk verdi. Anlegget har vært et familiebetjent fyr, med opptil flere familier bofast samtidig. Jordflekker er blitt dyrket opp, og det har vært husdyrhold med ku og hest, som blant annet ble brukt til å transportere kull fra stranden til fyret.

Sammen med andre viktige eksempler på norske fyrstasjoner fremstår dette anlegget som et representativt kulturminne i norsk samferdselshistorie. Dette anlegget er med på å vise bredden og variasjonen i norske fyrstasjoner. Fyrstasjonen må derfor sies å være et kulturminne av nasjonal verdi.

Færder fyrstasjon, Lille Færder

Fyrlistenr.: 000100
Navn: Færder fyrstasjon, Lille Færder
Kommunenr.: 0723
Kommunenavn: Tjøme
:
Opprettet: 1857
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet
31.12.2004. Brukes som base for
tilsynslag.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Lille Færder fyrstasjon ligger på den
midterste av 3 holmer på øygruppen
Lille Færder, eller Tristein, utenfor
Tjøme i Oslofjorden.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Færder fyrstasjon (Tristein) som er et av de store kystfyrene, ligger på øya Lille Færder utenfor Tjøme i Oslofjorden. Fyrstasjonen ble flyttet fra Store Færder til Lille Færder i 1857, hvor det ble satt opp et støjernstårn. Tårnet ble støpt på Bærums verk, og lykten ble laget på Næs Jernverk. Bolighusene ble først oppført i 1868. Fyrstasjonen har stor kompleksitet med 8 bygninger og 2 landinger.

Færder fyrstasjon har stor miljøbetydning med sin markante beliggenhet og form i ytre Oslofjord. Færder fyrstasjon er således et identitetsskapende element.

Færder fyrstasjon (Lille Færder) er en videreføring av fyrstasjonen på Store Færder og har også i denne sammenheng fyrhistorisk verdi.

Fyrstasjonen har med landets tredje eldste og nest høyeste støpejernstårn også stor alders- og fyrhistorisk verdi. Anlegget har bygningshistorisk stor grad av autenticitet. De enkelte bygningene har gjennomgått noen forandringer, men plasseringen og form er i hovedtrekk bevart. Fyrstasjonen har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon og er et viktig historiefortellende element som i tillegg har betydelig estetisk verdi.

Færder fyrstasjon har nærings- og sosialhistorisk verdi også utover selve fyrdriften. Anlegget er et eksempel på et familiebetjent fyr, med opptil flere familier bofast samtidig.

Svenner fyrstasjon

Fyrlistenr.: 041700
Navn: Svenner fyrstasjon
Kommunenr.: 0709
Kommunenavn: Larvik
:
Opprettet: 1874
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet
31.12.2002.
Eier: Staten v/ Kystverket. Staten v/
Forsvarsdept. er grunneier.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Svenner fyrstasjon er et kystfyr som
ligger på en øy utenfor Stavern i
Larvik kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Svenner fyrstasjon er et kystfyr som ligger på en øy utenfor Stavern i Larvik kommune. Fyrstasjonen ble opprettet i 1874. Huggen stein til det første fyrtårnet ble levert fra Slaveriet på Akershus festning, samt fra nedrevet fyrtårn på Lista fyr. I 1900 ble det reist et støpejernstårn på samme sted som det gamle steintårnet hadde stått. Fyrstasjonen består av 10 bygninger og flere landinger.

Svenner fyrstasjon har stor miljøbetydning med sin fine beliggenhet i det kupert landskapet i skjærgården utenfor søndre Vestfold. Svenner fyrstasjon er således et identitetsskapende element.

Anlegget har bygningshistorisk stor grad av autentisitet. De enkelte bygningene har gjennomgått noen forandringer, men plasseringen og form er i hovedtrekk bevart. Fyrstasjonen har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon og er et viktig historiefortellende element. I tillegg har den betydelig estetisk verdi. Fyrtårnet i støjern og steinhuset, som er tilhugget på Slaveriet på Akershus festning, skiller seg ut som interessante enkeltelemer.

Svenner fyrstasjon har nærings- og sosialhistorisk verdi også utover selve fyrdriften. Anlegget er et eksempel på et familiebetjent fyr, med opptil flere familier bofast samtidig.

Stavernsodden fyrstasjon

Fyrlistenr.: 042000
Navn: Stavernsodden fyrstasjon
Kommunenr.: 0709
Kommunenavn: Larvik
:
Opprettet: 1855
Funksjon: Innseilingsfyr
Status: Automatisert og avbemannet 1984.
Eier: Staten v/ Kystverket. Staten v/
Forsvarsdept. er grunneier.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998
Beliggenhet: Stavernodden fyrstasjon er et
innseilingsfyr som ligger på en øy
ved Stavern i Larvik kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Stavernsodden fyrstasjon er et innseilingsfyr som ligger på en øy ved Stavern i Larvik kommune. Fyrstasjonen ble opprettet i 1855. Anlegget omfatter 6 mindre bygninger. Fyrstasjonen ligger i sammenheng med Citadelløya med verneverdig bebyggelse og festningsanlegg.

Stavernsodden fyrstasjon har stor miljøbetydning i sammenheng med Citadellet på samme øy og med bygningsmiljøet i Stavern. Stavernsodden fyrstasjon er således et identitetsskapende element.

Fyrstasjonen er et harmonisk, lite anlegg med en markert beliggenhet i innseilingen til Stavern. Anlegget har bygningshistorisk stor grad av autentisitet. De enkelte bygningene har gjennomgått noen forandringer, men plasseringen og formen er i hovedtrekk bevart. Fyrstasjonen har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon og er et viktig historiefortellende element som i tillegg har betydelig estetisk verdi.

Stavernsodden fyrstasjon har nærings- og sosialhistorisk verdi også utover selve fyrdriften. Anlegget er et eksempel på et familiebetjent fyr. Jordflekker er blitt dyrket opp, og det har vært husdyrhold med fjøs i uthuset og gode beiteforhold for småfe.

Jomfruland fyrstasjon

Fyrlistenr.: 052500
Navn: Jomfruland fyrstasjon
Kommunenr.: 0815
Kommunenavn: Kragerø
:
Opprettet: 1839
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1991.
Eier: Staten v/ Kystverket.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Jomfruland fyrstasjon ligger på øya
Jomfruland utenfor Kragerø, og er et
kystfyr.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Jomfruland fyrstasjon ligger på Jomfruland utenfor Kragerø, og er et kystfyr. Fyrstasjonen ligger i det flate randskapet som kjennetegner Jomfruland.

Bygningene ligger samlet inne på øya, delvis inngjerdet av steingjerder. Fyrtårnene ligger for seg, mens de øvrige bygningene med unntak av assistentboligen danner et eget tun innenfor fyrområdet.

Jomfruland fyrstasjon ble opprettet i 1839. Fyrstasjonen har to fyrtårn fra henholdsvis 1839 og 1938, hvorav det eldste har vært ute av drift siden 1938. For øvrig består fyrstasjonen av fyrvokterbolig, 2 uthus, 2 assistentboliger, og naust ved sjøen. Det ene uthuset inneholder bl.a. hønsehus. Jomfruland fyrstasjon har stor aldersverdi med den gamle tårnbygningen fra 1839. Sannsynligvis har den ombygde assistentboligen kjerne fra fyrstasjonens opprettelse. Teglsteinstårnet representerer en sjelden materialbruk det bare finnes få andre eksempler på i landet.

Fyrstasjonen ligger i et særegent og godt bevart kulturlandskap, og har ved sin beliggenhet midt på øya omgitt av frodig vegetasjon høy miljøverdi.

Miljøet som helhet har høy autentisitet med alle bygningene på fyrstasjonen bevart. Fyrtårnene har dessuten som enkeltelementer høy autentisitet, mens de øvrige bygningene har gjennomgått flere bygningsmessige endringer; endringer som er typiske for utviklingen på landets fyrstasjoner.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Jomfruland fyrstasjon et representativt eksempel på en flerfamiliestasjon. Kulturminner som brønn, kjøkkenhage, uthus med hønsehus og boder gir et bilde av liv og virke på fyrstasjonen utover fyrdriften.

Ved sin beliggenhet på Jomfruland fungerer fyrstasjonen som et viktig landemerke og identitetsskapende element i skjærgården.

Fyrstasjonen er et rikt sammensatt anlegg med et relativt stort antall bygninger. Bygningene ligger samlet, delvis omgitt av stedstypiske steingjerder og av kraftig vegetasjon, og utgjør et avgrenset miljø som også har estetiske kvaliteter.

De to generasjoner av tårnbygninger synliggjør utviklingen innen fyrtårnbyggingen og har i så måte pedagogisk verdi.

Strømtangen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 053100
Navn: Strømtangen fyrstasjon
Kommunenr.: 0815
Kommunenavn: Kragerø
:
Opprettet: 1874
Funksjon: Innseilingsfyr. Overrett med Stavseng fs.
Status: Automatisert og avbemannet i 1962.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1997
Beliggenhet: Strømtangen fyrstasjon ligger på vestsiden av Kragerøfjorden, og er et inn-seilingsfyr til Kragerø.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Strømtangen fyrstasjon ligger på vestsiden av Kragerøfjorden, og er et innseilingsfyr til Kragerø. Landskapet er del av den sørnorske lavkuperte skjærgården med nakne og skogkledde koller og svaberg oppdelt av sund og fjorder.

Strømtangen fyrstasjon ble planlagt og bygget i 1874 samtidig med Stavseng fyrstasjon noe lenger inne i fjorden, og danner overrettlinje med denne. Fyrstasjonen består av 4 bygninger; fyrvokterbolig med fyrtårnet plassert på gavlveggen mot nordøst, naust, uthus og bryggerhus. Fyrvokterboligen, naustet og uthuset ligger på svabergene ved sjøen med bryggerhuset et stykke unna. Bygningene er sannsynligvis oppført ved etableringen av fyrstasjonen i 1874. Alle er trebygninger.

Strømtangen fyrstasjon har stor grad av autentisitet, både som bygningsanlegg og de enkelte bygninger. Miljøet har relativt høy alder i firsammenheng. Fyrstasjonen ligger i et uberørt kystlandskap, og har ved sin beliggenhet ved innseilingen til Kragerø og sammenheng med Stavseng fyrstasjon høy miljøverdi.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Strømtangen et representativt eksempel på en liten familiestasjon.

Som landemerke har Strømtangen fyrstasjon verdi som et identitetsskapende element i skjærgården. Fyrstasjonens form og bygningenes plassering på svabergene utgjør et miljø som også har estetiske kvaliteter.

Stavseng fyrstasjon

Fyrlistenr.: 053200
Navn: Stavseng fyrstasjon
Kommunenr.: 0815
Kommunenavn: Kragerø
:
Opprettet: 1874
Funksjon: Innseilingsfyr. Overrett med Strømtangen fs.
Status: Automatisert og avbemannet i 1968.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1997
Beliggenhet: Stavseng fyrstasjon ligger på Skåtøy på østsiden av Kragerøfjorden, og er et inn-seilingsfyr til Kragerø.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Stavseng fyrstasjon ligger på Skåtøy på østsiden av Kragerøfjorden, og er et innseilingsfyr til Kragerø. Landskapet er del av den sørnorske lavkuperte skjærgården med nakne og skogkledde koller og svaberg oppdelt av sund og fjorder. Fyrbygningen ligger på et lite høydedrag avgrenset av smale gjel mot nordøst og sydvest.

Stavseng fyrstasjon ble planlagt og bygget i 1874 samtidig med Strømtangen fyrstasjon noe lenger ute i fjorden, og danner overrettlinje med denne. Fyrstasjonen består av 4 bygninger; fyrvokterbolig med fyrtårnet plassert på gavlveggen mot sydvest, uthus, oljebod og naust. Fyrtårnet ble forhøyet ca. 3 meter i 1907.

Tårnet er sammenbygget med fyrvokterboligen på samme måte som et kirketårn til skipet. Bygningene er sannsynligvis oppført ved etableringen av fyrstasjonen i 1874. Alle er trebygninger.

Stavseng fyrstasjon har med den godt bevarte fyrvokterboligen høy autentisitet. Fyrstasjonen har relativt høy alder i fyrsammenheng. Fyrvokterboligen med det høye fyrtårnet har verdi som en sjelden og karakteristisk type fyrbygning. Fyrstasjonen har ved sin beliggenhet ved innseilingen til Kragerø og sammenheng med Strømtangen fyrstasjon høy miljøverdi. Fyrvokterboligen utgjør et egenartet landemerke og identitetsskapende element i skjærgården.

Lyngør fyrstasjon

Fyrlistenr.: 056600
Navn: Lyngør fyrstasjon
Kommunenr.: 0914
Kommunenavn: Tvedestrand
:
Opprettet: 1879
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert i 1989. Avbemannet
31. juni 2004.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Lyngør fyrstasjon ligger på
Kjeholmen ved Lyngør utenfor
Tvedestrand, og er et kystfyr.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Lyngør fyrstasjon ligger på Kjeholmen ved Lyngør utenfor Tvedestrand, og er et kystfyr. Landskapet er en del av den ytre sørlandsskjærgården med småkupert terreng og nakne koller og svarberg. Fyrstasjonen ligger samlet på holmens sydpynt, med boligen for betjening og uthus ca 100 meter unna mot nordøst og naustene 300 meter mot nord.

Lyngør fyrstasjon ble opprettet i 1879, samtidig med Homborsund fyrstasjon. Fyrbygningene ble bygget nesten identiske.

Lyngør fyrstasjon har som bygningsanlegg høy autentisitet med fyrstasjonens bygninger, med unntak av tidligere smie, bevart. Bygningene har som enkeltelementer gjennomgått endringer, endringer som er typiske for utviklingen på landets fyrstasjoner.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Lyngør fyrstasjon et representativt eksempel på en flerfamiliestasjon. Kulturminner som rester etter smie, haver og uthus gir et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Fyrvokterboligen fungerer som et viktig landemerke og identitetsskapende element i skjærgården.

Ytre Møkkalasset fyrstasjon

Fyrlistenr.: (057900-nedlagt)
Navn: Ytre Møkkalasset fyrstasjon
Kommunenr.: 0906
Kommunenavn: Arendal
:
Opprettet: 1888
Funksjon: Ledfyr og innseilingsfyr. Nå dagmerke.
Status: Automatisert og avbemannet i 1946. Nedlagt i 1986.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1997
Beliggenhet: Ytre Møkkalasset fyrstasjon ligger på et lite skjær mellom Tvedestrand og Arendal, og var tidligere ledfyr og innseilingsfyr.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Ytre Møkkalasset fyrstasjon ligger på et lite skjær mellom Tvedestrand og Arendal. Fyret er et ledfyr samt innseilingsfyr til Tvedestrandsfjorden. Området er del av sørlandsskjærgården med småkupert terreng og nakne koller og svaberg.

Ytre Møkkalasset fyrstasjon ble opprettet i 1888. Fyrstasjonen består av et 17,2 meter høyt støpejernstårn på lav steinsokkel og med trapp opp til tårnet. Fyrtårnet er rødt med hvitt belte. På grunn av plassmangel på det lille skjæret og utrygge forhold ble fyrvokterbolig og uthus satt opp inne ved Brårvikkilen på Flosterøya, 1½ km unna. Fyrtårnet inneholdt dessuten en liten leilighet.

I 1945 ble fyrtårnet skadet ved flyangrep fra allierte fly. Innredningen i tårnet brant. Fyrtårnet og lykten ble reparert i 1946, men leiligheten ble ikke gjenoppbygget. Fyrstasjonen ble samtidig automatisert og avfolket. Ytre Møkkalasset fyrstasjon ble nedlagt i 1986.

Ytre Møkkalasset fyrstasjon er et sjeldent eksempel på et lite støpejernstårn med marginale boforhold. Fyrtårnet som er plassert på en lav steinsokkel, har en dramatisk virkning ved sin beliggenhet på et lite skjær. Tårnet ble reparert etter krigsskader i 1946. Fyrstasjonen ligger i lystbåtleden med stor trafikk om sommeren. Stasjonen har derfor stor pedagogisk verdi.

Ytre Møkkalasset fyrstasjon har i tillegg til sin pedagogiske verdi og opplevelsesverdi stor kulturhistorisk verdi på grunn av hendelsene under 2. verdenskrig. Til tross for flyangrepet har fyrstasjonen stor autentisitet i eksteriøret, med det opprinnelige lyktehuset bevart.

Sandvikodden fyrstasjon

Fyrlistenr.: 061700
Navn: Sandvikodden fyrstasjon
Kommunenr.: 0906
Kommunenavn: Arendal
:
Opprettet: 1844
Funksjon: Innseilingsfyr
Status: Nedlagt og erstattet av fyrlykt i 1934.
Eier: Privat. Ny fyrlykt eies av Staten v/
Kystverket.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Sandvikodden fyrstasjon er et
innseilingsfyr som ligger på Hisøy i
Arendal kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Sandvikodden fyrstasjon er et innseilingsfyr som ligger på Hisøy i Arendal kommune. Fyrstasjonen ble opprettet i 1844 på en tomt hvor det tidligere hadde stått et kanonbatteri. Stasjonen omfattet da 3 bygninger. I 1934 ble fyrstasjonen nedlagt, og det ble satt opp en høy og meget karakteristisk fyrlykt rett foran fyret. De gamle bygningene ble solgt til private. Under andre verdenskrig ble eiendommen tatt i bruk av tyske soldater.

Sandvikodden fyrstasjon ble opprettet samtidig med Store og Lille Torungen fyrstasjoner og har stor miljøbetydning på grunn av sin strukturelle og visuelle forbindelse med disse. Fyrstasjonen har også miljøverdi i sammenheng med den verneverdige bebyggelsen i det gamle strandstedet Sandvigen.

Fyrstasjonen er et harmonisk anlegg med høy aldersverdi. Anlegget har bygningshistorisk stor grad av autenticitet. De enkelte bygningene har gjennomgått noen forandringer, men plasseringen og formen er i hovedtrekk bevart. Fyrstasjonen har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon, og er et viktig historiefortellende element som i tillegg har estetisk verdi.

Sammenstillingen av det gamle fyret og den nyere og meget særpregede fyrlykten på Sandvikodden viser en teknisk utvikling som har fyrhistorisk verdi.

Sandvikodden fyrstasjon har sosialhistorisk verdi også utover det som har med selve fyrdriften å gjøre. Anlegget er et eksempel på et familiebetjent fyr der det ble drevet med grønnsakdyrking, husdyrhold og fiske i tillegg til fyrvesen, virksomheter som er representative for det mangfoldige livet som fant sted på fyrstasjonene. Bryggerhuset og nauset gir fremdeles et bilde av livet på fyrstasjonen.

Lille Torungen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 061500
Navn: Lille Torungen fyrstasjon
Kommunenr.: 0906
Kommunenavn: Arendal
:
Opprettet: 1844
Funksjon: Kystfyr
Status: Nedlagt og erstattet av fyrlykt i 1914.
Eier: Staten v/ Kystverket.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Lille Torungen fyrstasjon ligger på
øya Lille Torungen utenfor Arendal.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Lille Torungen fyrstasjon ligger på øya Lille Torungen utenfor Arendal, og er et kystfyr. Det flate, karakteristiske landskapet på Lille Torungen er del av raet.

Lille Torungen fyrstasjon ble opprettet i 1844 samtidig med Store Torungen fyrstasjon og Sandvikodden fyrstasjon, og har funksjonell og visuell forbindelse med disse. Fyrstasjonen ligger i sammenheng med verneverdige bygningsmiljøer ved innseilingen til Arendal. Lille og Store Torungen fyrstasjoner ble bygget som tvillingfyr. På begge stasjonene ble fyrtårnet bygget i teglstein. Det ble også oppført boliger, uthus og smie og senere naust på fyrstasjonen. Smien ble ombygget til bolig i 1852. I 1914 ble fyrstasjonen nedlagt og driften erstattet av en liten fyrlykt. Fyrteknologien hadde gjort det unødvendig med to fyr. Fyrtårnet ble stående, mens de øvrige bygningene ble solgt på auksjon og fjernet. Fyrtårnet på Store Torungen ble revet og erstattet av det nåværende støpejernstårnet.

Lille Torungen fyrstasjon har sammen med det tidligere tvillingfyret Store Torungen fyrstasjon stor miljøbetydning i sammenheng med de verneverdige bygningsmiljøene ved innseilingen til Arendal. Stasjonen har som Store Torungen fyrstasjon stor identitetsverdi for «Byen med de tvende fyre».

Det opprinnelige teglsteinstårnet ble nedlagt i 1914 og erstattet av en liten fyrlykt. Fyrteknologien hadde gjort det unødvendig med to fyrtårn. Den øvrige bebyggelsen ble revet, men grunnmurene står igjen. Fyrtårnet har stor fyrhistorisk verdi som landets høyeste i teglstein, et relativt sjeldent tårnmateriale i Norge.

Lille Torungen fyrstasjon har stor teknologihistorisk betydning sett i sammenheng med Store Torungen fyrstasjon.

Lille Torungen fyrstasjon har til tross for flere reparasjoner stor autentisitet og høy aldersverdi som et teglsteinstårn fra 1844. Det høye fyrtårnet står i sterk kontrast til det flate randskapet og havet. Fyrtårnet har stor opplevelsesverdi og fungerer som et markant landemerke i skjærgården.

Store Torungen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 061400
Navn: Store Torungen fyrstasjon
Kommunenr.: 0906
Kommunenavn: Arendal
:
Opprettet: 1844
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert. Avbemannet 1. juli 2004.
Eier: Staten v/ Kystverket.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1997
Beliggenhet: Store Torungen fyrstasjon ligger på øya Store Torungen utenfor Arendal, og er et kystfyr.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Store Torungen fyrstasjon ligger på øya Store Torungen utenfor Arendal, og er et kystfyr. Det flate, karakteristiske landskapet på Store Torungen er del av raet.

Store Torungen fyrstasjon ble opprettet i 1844 samtidig med Lille Torungen fyrstasjon og Sandvikodden fyrstasjon, og har funksjonell og visuell forbindelse med disse. Fyrstasjonen ligger i sammenheng med verneverdige bygningsmiljøer ved innseilingen til Arendal. Store og Lille Torungen fyrstasjoner ble bygget som tvillingfyr. På begge stasjonene ble fyrtårnet bygget i teglstein. Det ble også oppført boliger, uthus og smie og senere naust på fyrstasjonen. Smien ble ombygget til bolig i 1852. I 1914 ble teglsteinstårnet revet og erstattet av et stort støpejernstårn.

Store Torungen fyrstasjon er et fint eksempel på en rikt sammensatt stasjon. Fyrtårnet er en typisk representant for de høye støpejernstårnene. Fyret har høy grad av opprinnelighet med eldre linseapparat i bruk og diafonanlegg med trykktanker intakt. Fyrstasjonen har fyrhistorisk interesse ved sin forbindelse med Lille Torungen fyrstasjon og stor miljøbetydning i sammenheng med byningsmiljøene ved innseilingen til Arendal, «Byen med de tvende Fyre».

Miljøet som helhet har høy autentisitet med mange av de opprinnelige bygningene på fyrstasjonen bevart. Bygningene har som enkeltelementer gjennomgått flere bygningsmessige endringer, endringer som er typiske for utviklingen på landets fyrstasjoner.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Store Torungen fyrstasjon et representativt eksempel på en flerfamiliestasjon. Kulturminner som brønn, rester etter haver og uthus gir et bilde av liv og virke på fyrstasjonen utover fyrdriften.

Fyrtårnet har en markert beliggenhet i det flate ralandskapet, og fungerer som et viktig landemerke i skjærgården.

Homborsund fyrstasjon

Fyrlistenr.: 066500
Navn: Homborsund fyrstasjon
Kommunenr.: 0904
Kommunenavn: Grimstad
:
Opprettet: 1879
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert i 1987. Avbemannet i 1992.
Eier: Staten v/ Kystverket.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1997
Beliggenhet: Homborsund fyrstasjon ligger på holmen Store Grønningen ved innseilingen til Homborsundet utenfor Grimstad, og er et kystfyr.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Homborsund fyrstasjon ligger på holmen Store Grønningen ved innseilingen til Homborsundet utenfor Grimstad, og er et kystfyr. Landskapet er del av den ytre sørlandskjærgården med småkupert terreng og nakne koller og svaberg. Bygningene ligger samlet oppe på holmen med en delvis innegjerdet gårds plass mellom husene, og er et dominerende element i leden.

Homborsund fyrstasjon ble opprettet i 1879 samtidig med Lyngør fyrstasjon. Fyrbygningene på de to fyrstasjonene ble bygget nesten identiske.

Fyrstasjonen består foruten fyrvokterboligen med fyrtårn, av bolig for to familier, 2 uthus og 2 naust. Fyrtårnet som er bygget inntil gavlen på fyrvokterboligen, er 20,1 meter høyt. Fyret har et 3. ordens linseapparat og opplegg for diafon tåkesignal intakt.

Homborsund fyrstasjon er en god representant for et større betonganlegg. Sundet er meget trafikkert om sommeren, og fyrstasjonen har stor opplevelsesverdi som del av dette miljøet.

Homborsund fyrstasjon har som bygningsanlegg høy autentisitet med fyrstasjonens bygninger bevart. Bygningene har som enkeltelementer gjennomgått endringer, endringer som er typiske for utviklingen på landets fyrstasjoner. Den store fyrbygningen har høy aldersverdi som et tidlig eksempel på et betongfyr.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Homborsund fyrstasjon et representativt eksempel på en flerfamiljestasjon. Kulturminner som brønn, haver og uthus gir et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Fyrvokterboligen med fyrtårn fungerer som et viktig landemerke og identitetsskapende element i skjærgården.

Saltholmen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 067500
Navn: Saltholmen fyrstasjon
Kommunenr.: 0926
Kommunenavn: Lillesand
:
Opprettet: 1882
Funksjon: Innseilingsfyr.
Status: Nedlagt og erstattet av fyrlykt i 1952.
Eier: Privat. Staten v/ Kystverket eier grunnen.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1997
Beliggenhet: Saltholmen fyrstasjon ligger på den lille holmen Saltholmen utenfor Lillesand, og er et innseilingsfyr til Lillesand.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Saltholmen fyrstasjon ligger på den lille holmen Saltholmen utenfor Lillesand, og er et innseilingsfyr til Lillesand. Saltholmen er del av den ytre sørlandsskjærgården med småkupert terreng og nakne koller og svaberg.

Saltholmen fyrstasjon ble opprettet i 1882. Fyrstasjonen består av 3 bygninger, fyrvokterbolig med sekskantet fyrtårn med spiss kuppel på bygningens nordøstre hjørne, uthus og naust. Bygningene er oppført ved etableringen av fyrstasjonen i 1882. Fyrvokterboligen og uthuset ligger tett samlet oppe på holmen med en gårds plass inngjerdet av betongmurer mellom bygningene. En betongmur mot sydøst fungerer som beskyttelse mot været. Det går en 150 meter lang, støpt vei med bro og to trappeløp med stangjærnsrekkverk opp til fyret fra landingen. Fyrvokterboligen er en betongbygning med dekke av stålbjelker (1.etg.) og trebjelkelag (loft). Uthuset er delvis i betong og delvis i bindingsverk, og naustet er i bindingsverk/reisverk. Fyrvokterboligen har sistene i kjelleren.

Saltholmen fyrstasjon er et lite og tett samlet betonganlegg og en god representant for de små betongfyrstasjonene fra forrige århundre. Det manglekantede fyrtårnet med spiss kuppel med spir på hjørnet av fyrbygningen, er sjeldent som type. Betongbruken og takteking med store firkantheller viser Fyrvesenets anvendelse av stedsfremmede løsninger. Med sin kraftige materialbruk og dominerende beliggenhet er fyrstasjonen et markant element i innseilingen til Lillesand med stor miljøbetydning for byen.

Som bygningsanlegg har Saltholmen fyrstasjon stor grad av autentisitet med stasjonens opprinnelige elementer bevart. Fyrvokterboligen og uthuset har som enkeltelementer også stor grad av autentisitet.

Fyrstasjonen er som landemerke et identitetsskapende element i skjærgården, og dens form og plassering tett samlet på toppen av den lille holmen utgjør et miljø som etter Riksantikvarens oppfatning også har estetiske kvaliteter.

Grønningen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 071600
Navn: Grønningen fyrstasjon
Kommunenr.: 1001
Kommunenavn: Kristiansand
:
Opprettet: 1878
Funksjon: Innseilingsfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1980
Eier: Staten v/Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1994
Beliggenhet: Grønningen fyrstasjon ligger på en liten holme kalt Grønningen, ytterst ute og på østsiden av Kristiansandsfjorden. Fyret er et innseilingsfyr.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Grønningen fyrstasjon ligger på en liten holme kalt Grønningen, ytterst ute og på østsiden av Kristiansandsfjorden. Fyret er et innseilingsfyr. Grønningen er del av den ytre sørlandsskjærgården med småkupert terreng og nakne koller og svaberg. Bygningene på fyrstasjonen ligger tett samlet på den indre del av den blankskurte holmen, inngjerdet av murer.

Grønningen fyrstasjon ble opprettet i 1878. Fyrstasjonen består idag av fyrmesterbolig med fyrtårn fra 1878, naust antageligvis fra 1878, uthus, fyrbetjentbolig med maskinrom fra 1919 og naust antageligvis fra 1956.

Fyrmesterboligen med fyrtårn og fyrbetjentboligen med maskinrom er hvitmalt betongbygninger. Fyrtårnet som står i gavlen på bygningen, er 14 meter høyt. De øvrige bygningene er bygget i tre.

Fyrstasjonen har en markant beliggenhet i innseilingen til Kristiansand. Sammen med Oksøy utgjør fyret en viktig del av byens "silhuett" mot havet. Anlegget har en harmonisk, tett og god arkitektur med høy miljømessig verdi. Fyret er et godt eksempel på den tidligere "betongperioden" i norsk fyrhistorie.

Det er også naturlig å se Grønningen i forhold til de to andre fyrene i Kristiansandsfjorden. Ikke bare navigasjonsmessig, men også teknisk og arkitektonisk kompletterer de hverandre på en måte som er interessant i veresammenheng.

Som bygningsanlegg har Grønningen fyrstasjon stor grad av autentisitet med de fleste av stasjonens enkeltelementer bevart. Enkeltbygningene er også godt bevart sammenlignet med andre fyrstasjoner i fylket. Bygningsmassen har generelt høy alder med flere bygninger fra 1800-tallet, og miljøet ligger i et intakt, lite kystlandskap.

I sosial-/næringshistorisk sammenheng kan Grønningen fyrstasjon gi et bilde av de ofte utsatte forhold man levde under på mange av fyrstasjonene. Grønningen er så liten at noen form for matproduksjon har det ikke vært mulig å drive på holmen. Men det ble i en periode drevet skole, noe som var vanlig på fyrstasjonene.

Som landemerke har Grønningen fyrstasjon verdi som et identitetsskapende element i Kristiansandsfjorden. Fyrstasjonens form og plassering tett samlet på den lille holmen utgjør et miljø med store estetiske kvaliteter. Spesielt betongbygningene har også enkeltvis arkitektoniske kvaliteter. Kompaktheten, betongbruken og inngjerdingen med betonggjerder gjør at fyrstasjon fremstår som et lite og formfullendt "festningsverk" ute i havgapet.

Odderøya fyrstasjon

Fyrlistenr.:	072300
Navn:	Odderøya fyrstasjon
Kommunenr.:	1001
Kommunenavn:	Kristiansand
Opprettet:	1832
Funksjon:	Innseilingsfyr.
Status:	Automatisert og avbemannet i 1984. Erstattet av fyrlykt samme år.
Eier:	Vest Agder fylkeskommune
Vernestatus:	Fredet etter lov om kulturminner 1994
Beliggenhet:	Odderøya fyrstasjon ligger på Odderøya ved innseilingen til Kristiansand



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Odderøya fyrstasjon ligger på Odderøya ved innseilingen til Kristiansand. Området er del av det sørlandske kystlandskapet med kupert terreng og nakne eller skogkledde koller og svaberg.

Odderøya fyrstasjon ble opprettet i 1832. Fyrstasjonen består i dag av fyrmesterbolig fra 1874 med fyrlykt i gavlen, maskinhus/fyrbetjentbolig og naust antageligvis fra 1874 og uthus og oljebod oppført etter 1911. Alle bygningene er bygget i tre.

Odderøya fyrstasjon har en markant og fin beliggenhet i innseilingen til Vesterhavnen, og representerer et karakteristisk trekk i Kristiansands havnebilde. Stasjonen er et typisk eksempel på et familiebetjent fyr, hvor lykten er plassert i gavlveggen på et tradisjonelt bolighus av tre. Bygningsmassen har ikke gjennomgått store endringer siden 1874 og er godt bevart. Odderøya er eneste fyr i Vest-Agder, og et av de få stedene i landet hvor intakt tåkeklokkeanlegg er bevart.

Odderøya fyrstasjon har stor grad av autentisitet i og med at alle enkeltelementene er bevart. De enkelte bygningene har gjennomgått bygningsmessige utskiftninger, men form og planløsning er i hovedtrekk bevart. På Odderøya fyrstasjon har det vært lite endringer sammenlignet med andre, større fyrstasjoner i fylket.

Det er også naturlig å se Odderøya fyrstasjon i forhold til de to andre fyrene, Grønningen og Oksøy, i Kristiansandsfjorden. Ikke bare navigasjonsmessig, men også teknisk og arkitektonisk kompletterer de hverandre på en måte som er interessant i vernesammenheng.

Fyrstasjonen fremstår i dag som et helhetlig anlegg med alle bygningene kledd med eternit, og stasjonen ligger i et godt bevart landskap. Anlegget har dessuten aldersverdi i og med at 3 av bygningene er fra 1800-tallet.

Odderøya fyrstasjon har videre sosial- og næringshistorisk verdi som eksempel på en liten familiestasjon og hvordan denne fungerte. Uthuset, som inneholder hønsehus og haveanlegg, gir et bilde av liv og virke på fyrstasjonen, utover selve fyrdriften.

Ved sin form og beliggenhet ved innseilingen til Kristiansand er Odderøya fyrstasjon et identitetsskapende element i skjærgården. Odderøya fyrstasjon danner dessuten et harmonisk lite miljø som også har estetiske kvaliteter.

Oksøy fyrstasjon

Fyrlistenr.: 071700
Navn: Oksøy
Kommunenr.: 1001
Kommunenavn: Kristiansand
Opprettet: 1832
Funksjon: Kystfyr og innseilingsfyr.
Status: Avbemannet 31.12.2003.
Fyrstasjonen er fra 2004 base for tilsynslag.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1994
Beliggenhet: Oksøy fyrstasjon ligger på Oksøy ved innseilingen til Kristiansandsfjorden.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Oksøy fyrstasjon ligger på Oksøy ved innseilingen til Kristiansandsfjorden, og er et kystfyr med bifyr. Oksøy er del av sørlandsskjærgården med småkupert terreng og nakne koller og svaberg.

Oksøy fyrstasjon ble opprettet i 1832. Fyrstasjonen består i dag av fyrtårn fra 1900, maskinhus fra 1921, fyrbetjentbolig og uthus fra 1832, uthus, fyrbetjentbolig og uthus fra 1950 og naust. Loshuset er bygget i 1964, og losvakthytta er skøyta Agder II's styrehus som ble flyttet til øya i 1948.

Det spesielle med Oksøy som helhet er mangfoldet av installasjoner og funksjoner som har vært samlet på øya. Selv om semaforstasjonen er revet, må en si at fyrstasjonen med losstasjonen gir et helhetlig og interessant inntrykk, med stor opplevelsesverdi, pedagogisk- og miljøverdi. Variasjonen i bygningsmassen, både med hensyn til funksjon og alder, sammen med de rent estetiske og miljømessige kvalitetene, gjør Oksøy interessant i vernesammenheng både ut fra lokale, regionale og nasjonale kriterier.

Støpejernstårnet fra 1900 er et av landets høyeste og har betydelig identitetsverdi i lokalmiljøet, samtidig som det selvsagt er et kjent landemerke. En kan også understreke de rent estetiske verdiene ved selve tårnet og linsen, i tillegg til kvalitetene som teknisk kulturminne, med tilhørende historisk kildeverdi. Den opprinnelige fyrmesterboligen fra 1832 har også verneverdi som enkeltobjekt (aldersverdi).

Oksøy fyrstasjon inneholder til tross for de store endringene fyrstasjonen har gjennomgått, de fleste av fyrstasjonens enkeltelementer og bygningstyper. Fyrbetjentbolig og uthus har verdi i kraft av høy alder, forøvrig spenner bygningenes alder helt frem til etterkrigstiden. Oksøy fyrstasjon ligger i et godt bevart natur- og kulturlandskap og utgjør sammen med landskapet et verneverdig miljø.

På Oksøy har det vært drevet jordbruk og fiske, virksomheter som er representative for det mangfoldige livet som fant sted på fyrstasjonen, og som uthus og kulturlandskapet fremdeles gir et bilde av. I tillegg til kulturminnene tilknyttet fyrstasjonen, bidrar også anleggene fra 2. verdenskrig og denne spesielle hendelsen i fyrstasjonenes historie til fyrstasjonens kulturhistoriske verdi.

Oksøy fyrstasjon og det høye fyrtårnet har som landemerke i skjærgården identitetsskapende verdi. Fyrtårnet med maskinhus har som bygningsanlegg også estetiske kvaliteter.

Ryvingen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 079000
Navn: Ryvingen fyrstasjon
Kommunenr.: 1002
Kommunenavn: Mandal
:
Opprettet: 1867
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert. Avbemannet
31.06.2002.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1994
Beliggenhet: Ryvingen fyrstasjon ligger på øya
Ryvingen sør for Mandal.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Ryvingen fyrstasjon ligger på øya Ryvingen utenfor Mandal kommune, og er et kystfyr. Ryvingen er del av den ytre sørlandsskjærgården med småkupert terreng og nakne koller og svaberg. Fyrstasjonen ligger avgrenset og inngjerdet oppe på øya, 420 meter fra havnen. Bygningene ligger samlet og danner sammen med gjerder og murer en innelukket plass. Ryvingen er Norges sydligste fyr.

Ryvingen fyrstasjon ble opprettet i 1867. Fyrstasjonen består i dag av fyrtårn fra 1897, maskinhus fra 1897, uthus og naust. Naustet ligger ved fyrstasjonens havn.

Fyrtårnet er 22.5 meter høyt, bygget i støpjern og rødmalt med hvitt belte. Maskinhuset er en betongbygning, mens de øvrige bygningene er bygget i tre.

Til tross for store endringer, fremstår stasjonen fortsatt som et harmonisk anlegg, med fin beliggenhet på toppen av øya. Sporene etter tidligere anlegg er lette å lese i landskapet. Tårnet og linseapparatet fra 1897 er de mest interessante enkeltelementene, i tillegg til veien opp fra landingen. Som kystfyr må Ryvingen kunne sies å ha regional interesse i vernesammenheng.

Ryvingen fyrstasjon har gjennomgått store endringer, men dette er en utvikling som i større eller mindre grad kjennetegner alle våre fyrstasjoner. Stasjonen fremstår fremdeles som et helhetlig anlegg, og den ligger i et velbevart natur- og kulturlandskap. Fyrtårn og maskinhus har relativt høy alder i og med at begge bygningene er oppført på 1800-tallet.

Ryvingen har nærings- og sosialhistorisk verdi også utover det som har med selve fyrdriften å gjøre. I tillegg til fyrvesen hadde man dyr, drev jordbruk der det var mulig og skole med egen guvernante, virksomheter som er representative for det mangfoldige livet som fant sted på fyrstasjonene.

Kulturminnene fra 2. verdenskrig da fyrstasjonen ble tatt i bruk av tyskerne og denne hendelsen i fyrstasjonens historie, bidrar til Ryvingens kulturhistoriske verdi.

Ryvingen fyrstasjon er ved sin form og plassering samlet oppe på øya et identitetsskapende element og landemerke i skjærgården. Bygningene og den inngjerdede gårdsplassen danner et lite, harmonisk anlegg som også har arkitektoniske kvaliteter i tillegg til de kulturhistoriske verdiene ved fyrstasjonen.

Hatholmen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 079100
Navn: Hatholmen fyrstasjon
Kommunenr.: 1002
Kommunenavn: Mandal
:
Opprettet: 1867
Funksjon: Innseilingsfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1973.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1994
Beliggenhet: Hatholmen fyrstasjon ligger på den lille øya Indre Hatholmen utenfor Mandal



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Hatholmen fyrstasjon ligger på den lille øya Indre Hatholmen utenfor Mandal, og er et ledfyrt i innseilingen til Mandal. Hatholmen er del av den ytre sørlandskjærgården med småkupert terreng og nakne koller og svaberg. Bygningene ligger samlet oppe på holmen med en 250 meter lang vei opp til fyret fra landingen.

Hatholmen fyrstasjon ble planlagt og bygget i 1867, samtidig med Ryvingen fyrstasjon. Fyrstasjonen består av 5 bygninger; fyrvokterbolig med fyrlykt plassert på det østre hjørnet av bygningen, uthus, hønsehus, maskinhus for wiretrekk og naust ved landingen. Bygningene er sannsynligvis oppført ved etableringen av fyrstasjonen i 1867. Alle er trebygninger. I tillegg er det oppført en nyere utedo som ikke medtas i fredningen.

På Indre Hatholmen er det foruten bygningene kulturminner som steinsatt vei, stangjernsrekkverk, wire og wireoppheng fra landing til maskinhus, brønn, rester av haveanlegg og småteiger mellom knausene på øya.

Hatholmen fyrstasjon ble automatisert og avbemannet i 1973. I 1985 ble lykten bygget om til elektrisk solcelle-drift.

Hatholmen er en av de få stasjonene som er bevart nærmest i opprinnelig form, slik det ble bygget i 1867. Bygningene har en god beliggenhet i landskapet, og hele holmen bærer fortsatt preg av fast bosetting, med rester av hage, bed, småteiger etc. Stasjonen har høy estetisk og miljømessig verdi. Et typisk og godt eksempel på norske trefyr, med tilhørende historisk kildeverdi.

Som bygningsanlegg har Hatholmen fyrstasjon stor grad av autentisitet med alle stasjonens opprinnelige elementer bevart. Dette forekommer relativt sjelden på våre fyrstasjoner. Miljøet har dermed høy alder i firsammenheng, med alle bygningene oppført i 1867. Fyrstasjonen ligger i et uberørt kystlandskap, og har ved sin markerte beliggenhet ved innseilingen til Mandal høy miljøverdi.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Hatholmen et representativt eksempel på en liten enfamiliestasjon. Kulturminner som haveanlegg, teiger, brønn og hønsehus gir et bilde av liv og virke på Hatholmen utover fyrdriften. Som landemerke har Hatholmen fyrstasjon verdi som et identitetsskapende element i skjærgården. Fyrstasjonens form og plassering tett samlet på toppen av den lille holmen utgjør et miljø som også har estetiske kvaliteter.

Lindesnes fyrstasjon

Fyrlistenr.: 082100
Navn: Lindesnes fyrstasjon
Kommunenr.: 1029
Kommunenavn: Lindesnes
:
Opprettet: 1655
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert. Avbemannet
31.06.2003.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1994
Beliggenhet: Lindesnes fyrstasjon ligger på Neset
i Lindesnes



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Lindesnes fyrstasjon ligger på Neset i Lindesnes i Lindesnes kommune, og er et landfast kystfyr. Fyrstasjonen ligger på en kolle ytterst ut mot havet, med bygningene liggende spredd i det nakne berglandskapet. Neset er Norges sydligste fastlandspunkt.

Lindesnes fyrstasjon er landets eldste fyrstasjon. Fyrstasjonen ble opprettet i 1655, men nedlagt i 1656. Den ble først opprettet igjen i 1725, da sammen med Markøy fyr for å unngå forveksling med Skagen fyr. Fyrstasjonen består idag av ruin etter kullblussfyr fra 1799 og ombygget i 1822, fyrtårn fra 1915, fyrbetjentbolig flyttet til Lindesnes i 1844 og ombygget i 1920, maskinhus, fyrmesterbolig og uthus fra 1920, samt sjøbod, naust og ny garasje fra 1992.

Fyrtårnet er 16.1 meter høyt bygget i støpjern og hvitmalt. De øvrige bygningene på stasjonen er bygget i tre.

Lindesnes har strategiske beliggenhet i forhold til den tradisjonelle skipsfarten mellom Nord- og Østersjølandene. Strøm-, vind- og værforhold i dette området har gjort det å "runde Neset" til en til tider farefylt etappe, og nettopp dette forholdet er en viktig forklaring på Selørs betydning som uthavn (ventehavn) opp gjennom historien. På samme måte må en se det tidligere drageidet ved Spangereid (og de senere forsøk på å grave kanal). De rike marinarkeologiske funn i farvannet øst og vest for Neset er ytterligere med på å understreke den maritime dramatikken som knytter seg til området, og gjør det naturlig å se Lindesnes som en del av et større maritimt kulturlandskap omkring Norges sydspiss. Samtidig var det her den norske fyrhistorien begynte, og en må kunne hevde at både den generelle, maritime kulturhistorien som knytter seg til stedet, og de fyrhistoriske elementene gjør Lindesnes til et interessant og viktig område både i nasjonal og Nord-europeisk sammenheng. Det skal også bemerkes at det nå er gravd en kanal ved Spangereid.

Fyrområdet fremstår i dag som helhetlig, og med stor historisk spennvidde. Fyrruinen gir en viktig historisk referanseramme til hele fyrstasjonen og til støpjernstårnet fra 1915, som fortsatt er i bruk. Kulturminnene fra krigens dager er med på å understreke stedets strategiske betydning for sjøfarten, samtidig som de vil ha en egenverdi for mange besøkende. Området må sies å ha stor miljøverdi, noe som også understrekes av den variasjonen i alder og type (bygninger, installasjoner) som de ulike elementene representerer.

Lindesnes fyrstasjon har som helhet relativt stor grad av autenticitet i og med at de fleste av stasjonens enkeltelementer er bevart. De enkelte bygningene varierer sterkt i alder og har gjennomgått store endringer, men dette er en utvikling som i større eller mindre grad kjennetegner alle våre fyrstasjoner. Fyrruinen etter kullblussfyret representerer sammen med Markøy fyr den eldste typen fyr som det finnes rester etter. Lindesnes fyrstasjon ligger i et godt

bevart natur- og kulturlandskap som i større målestokk også må sees i sammenheng med Markøy fyr og Selørarkipelet vest for Lindesnes.

Fyrruinen etter kullblussfyret gir også et bilde på det fyrtekniske nivået i begynnelsen av forrige århundret, og sammenlignet med dagens fyr på utviklingen innen fyrteknologien.

Lindesnes fyrstasjon har også nærings- og sosialhistorisk verdi utover det som har med selve fyrdriften å gjøre. I tillegg til fyrvesen har det vært drevet jordbruk og fiske, virksomheter som er representative for det mangfoldige livet som fant sted på fyrstasjonen. De forskjellige uthusene gir fremdeles et bilde av disse virksomhetene.

I tillegg til kulturminnene knyttet til fyrvesenet bidrar også anleggene fra 2. verdenskrig og denne hendelsen i fyrstasjonens historie til fyrstasjonens historiske verdi.

Lindesnes fyrstasjon har som landets eldste og sydligst beliggende fyr stor identitesverdi både som landemerke og som nasjonalt symbol.

Kystverkets etatsmuseum ble etablert i 2008. Museet er et nettverk som består av fire museer:

- Lindesnes Fyrmuseum, Vest-Agder
- Tungenes Fyr, Rogaland
- Dalsfjord Fyrmuseum, Møre og Romsdal
- Lofotmuseet, Nordland.

Lindesnes Fyrmuseum har en koordinerende rolle i nettverket.

Markøy fyrstasjon

Fyrlistenr.:	-
Navn:	Markøy fyrstasjon
Kommunenr.:	1032
Kommunenavn	Lyngdal
:	
Opprettet:	1725
Funksjon:	Kystfyr.
Status:	Kullblussfyr 1822. Nedlagt 1844
Eier:	Privat
Vernestatus:	Fredet etter lov om kulturminner 1994
Beliggenhet:	Markøy fyr ligger på Markøy i Selør- arkipelet 4 km vest for Lindesnes fyr.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Markøy fyr ligger på Markøy i Selør-arkipelet rett vest for Lindesnes, i et kollete sørvestnorsk kystlandskap med mye nakent berg. Fyrruinen ligger oppe på et platå på den lille øya. Selør er et område rikt på kulturminner av forskjellige slag.

Markøy fyr ble opprettet i 1725 samtidig med at Lindesnes fyrstasjon ble gjenopprettet, for å fungere sammen med Lindesnes. I 1822 ble fyret ombygget til et lukket kullblussfyr. Fyret ble nedlagt i 1844.

Fyrruinen idag er del av kullblussfyret hvor den nedre tårnfoten er bevart. Tårnfoten er sekskantet og murt opp av hugget stein, og hadde opprinnelig teglsatte, hvelvede åpninger i alle sider. Oppå tårnfoten sto lykterrommet med glassvegger og tak med røykavløp.

I perioden fra 1802 til 1839 ble det ialt bygget 6 lukkede kullblussfyr i Norge. Disse representerer således en klart avgrenset epoke i norsk fyrhistorie, samtidig som de representerer den eldste type fyrbyggverk som det fortsatt finnes spor etter. Det første var Færder (1802). Av dette står bare rester av grunnmuren tilbake. De nest eldste er fyrene på Lindesnes og Markøy (1822) hvor begge steintårnene står igjen, relativt godt bevart. Rundø, som ble bygget i 1825, var i drift frem til 1858. Kvitsøy var det neste som ble bygget (i 1829). Dette ble i motsetning til de andre oppført i murstein. Den sekskantede tårnfoten står fortsatt, men ble forhøyet og ombygd i 1859. Det siste lukkede kullblussfyret var Villa (1839). Fyret ble nedlagt allerede i 1890, men ble beholdt som dagmerke. I løpet av de senere år er dette fyret restaurert, med en kopi av den opprinnelige lyktetoppen.

I forbindelse med vurdering av verneverdi er det naturlig å se tårnene på Lindesnes og Markøy i sammenheng. Det er i seg selv et fyrhistorisk poeng at man fant det nødvendig med to fyr for å skille det fra Skagen Fyr.

Som objekter må ruinene av kullblussfyrene sies å ha både aldersverdi og historisk kildeverdi, både rent fyrteknisk og i forhold til det maritime kulturlandskapet og den regionale og lokale kulturhistorien.

Markøy fyr har verdi som eksempel på et kullblussfyr, den eldste typen fyr det finnes rester etter. Dessuten er Markøy fyr sammen med kullblussruinen på Lindesnes fyrstasjon det nest eldste kullblussfyret som ble bygget i landet, og det eldste som er bevart. Markøy fyr ligger i et godt bevart natur- og kulturlandskap. Kullblussfyrene gir et bilde på det fyrtekniske nivået i begynnelsen av forrige århundret, og sammenlignet med dagens fyr på utviklingen innen fyrteknologien. Sammen med hustuftene etter oppasserboligen gir Markøy fyr også en forestilling om forholdene på fyret og hvordan det fungerte.

Det har også spesiell sjøfarts- og fyrhistorisk interesse at Markøy fyr sammen med Lindesnes ble opprettet for å unngå forveksling med Skagen. Som landemerke i skjærgården er fyrruinen et identitetsskapende element slik den ligger på toppen av Markøy. Markøy fyr har som kullblussfyr og ved sin tilknytning til

Lindesens fyr også identitetsverdi i regional og nasjonal sammenheng.

Lista fyrstasjon

Fyrlistenr.: 086500
Navn: Lista
Kommunenr.: 1003
Kommunenavn Farsund
:
Opprettet: 1836
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert og avbemannet
31.06.2003
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1994
Beliggenhet: Lista fyrstasjon ligger på
Gunnarshaug ved Borhaug på Ytre
Listalandet i Farsund kommune, og
er et landfast kystfyr.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Lista fyrstasjon ligger på Gunnarshaug ved Borhaug på Ytre Listalandet i Farsund kommune, og er et landfast kystfyr. Fyrstasjonen ligger avgrenset og omgitt av steingjerder på en haug i det åpne og flate slettelandskapet.

Lista fyrstasjon ble opprettet i 1836. Fyrstasjonen består i dag av fyrtårn fra 1853 med maskinhus fra 1937, fyrmesterbolig fra 1836, fyrbetjentbolig fra 1853, 3 uthus, 2 nyere garasjer og naust. Naustet ligger 800 meter fra fyrstasjonen med steinvorner lagt opp som havn. Det gikk opprinnelig vei fra fyrstasjonen til naustet.

Fyrtårnet er 34 meter høyt i hugget granitt. Fyrtårnet har tidligere vært hvitmalt, men ble i 1982 sandblåst slik at det i dag fremstår i naturstein. De øvrige bygningene på stasjonen er i tre.

Som karakteristisk kystfyr og kjent landemerke på det flate Listalandet knytter det seg nasjonal og regional interesse til tårnet og fyrstasjonen som verneobjekt/miljø. Bortsett fra ruinene etter kullblussfyrene, er tårnet på Lista det eneste steintårnet i fylket. Til tross for at få stasjoner har gjennomgått så omfattende endringer, både teknisk og arkitektonisk, så har Lista likevel noen av de eldste og best bevarte enkeltobjektene i firsammenheng i fylket. Både tårnet (1853), linseapparatet (1872) og den tidligere fyrmesterboligen, med uthus (1836) må sies å ha så vel stor aldersverdi som historisk kildeverdi. Miljømessig spiller fyrstasjonen en dominerende og viktig rolle for opplevelsen av det maritime innslaget i kulturlandskapet på Lista. Farvannet utenfor Listastrendene er kjent som en av Norges største skipskirkegårder, og det er naturlig å se fyrstasjonen i sammenheng med de bevarte redningsstasjonene på Østhassel og Rauna.

Som bygningsmiljø har Lista fyrstasjon stor grad av autentisitet med de fleste av stasjonens enkeltelementer bevart. Bygningene har generelt høy alder i og med at de fleste av dem er oppført på 1800-tallet. Miljøet ligger i et velholdt og verneverdig kulturlandskap rikt på kulturminner fra eldre tid. Lista fyrstasjon har nærings- og sosialhistorisk verdi også utover det som har med selve fyrvesenet å gjøre. I tillegg til fyrfunksjonen har det vært drevet jordbruk og fiske, virksomheter som er representative for det mangfoldige livet som fant sted på fyrstasjonene. 2. verdenskrig samt alle skipsforlisene på Listakysten er spesielle hendelser som også bidrar til fyrstasjonens kulturhistoriske verdi.

Som landemerke har Lista fyrstasjon verdi som et identitetsskapende element i det flate

Listalandskapet. Fyrstasjonens form og plassering slik den ligger avgrenset på Gunnarshaug har også store estetiske kvaliteter.

Eigerøy fyrstasjon

Fyrlistenr.: 094500
Navn: Eigerøy fyrstasjon
Kommunenr.: 1101
Kommunenavn: Eigersund
:
Opprettet: 1854
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1989
Eier: Staten v/ Kystverket og Eigersund kommune
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1998
Beliggenhet: Eigerøy fyrstasjon ligger på en øy forbundet til fastlandet med bro ved Egersund i Dalane.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Eigerøy fyrstasjon ligger på en øy forbundet til fastlandet med bro ved Egersund i Dalane. Fyrstasjonen ligger i det særmerkede kystlandskapet i Dalane i sammenheng med marinarkeologiske forekomster og tyske krigsanlegg. Fyrtårnet med maskinhus ligger på en høyde i landskapet med den øvrige fyrbebyggelse lengre inn.

Eigerøy fyrstasjon ble opprettet i 1854 og er et kystfyr. Fyrstasjonen består foruten fyrtårn og maskinhus av bolig for betjening, uthus, naust, sjøbod og 2 tufter etter fyrvokterbolig og uthus.

Fyrtårnet, som var landets første støpejernstårn, ble støpt på Bærums Verk og ble levert i seksjoner og skrudd sammen på Eigerøy. Støpejernstårnet er 32,9 meter høyt og er rødmalt med et hvitmalt belte rundt midten. Innvendig er tårnet foret med murstein. Fyret har 1. ordens lynblinklinse fra 1897 i drift, og diafon med trykkanker intakt. Diafonens kompressorer er fjernet.

Eigerøy fyrstasjon har med landets eldste støpejernsfyr og det tekniske utstyret bevart, høy fyrhistorisk verdi. Tårnets majestetiske plassering på en topp i landskapet, og sammenhengen med bebyggelsen innenfor, har stor miljøskapende verdi.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Eigerøy fyrstasjon et representativt eksempel på en familiestasjon. Kulturminner som hage, uthus hvor det tidligere har vært fjøs, og sjøbod gir et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Støpejernstårnet fungerer som et viktig landemerke og identitetsskapende element i området.

Obrestad fyrstasjon

Fyrlistenr.: 099000
Navn: Obrestad fyrstasjon
Kommunenr.: 1119
Kommunenavn: Hå
:
Opprettet: 1873
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1991
Eier: Hå kommune
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000
Beliggenhet: Obrestad fyrstasjon ligger i
sammenheng med Hå gamle
Prestegård, Obrestad havn,
forminner og krigsminner ut mot
strendene på Jæren i Hå kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Obrestad fyrstasjon ligger i sammenheng med Hå gamle Prestegård, Obrestad havn, forminner og krigsminner ut mot strendene på Jæren.

Obrestad fyrstasjon ble opprettet i 1873 og er et kystfyr. Fyrstasjonen består foruten fyrtårn/maskinhus av tidligere fyrvokterbolig, uthus, betjeningsbolig og familiebolig. Bygningene er stramt plassert rundt et firkantet tun. Obrestad fyrstasjon har hele tiden vært i utvikling og gjennomgått bygningsmessige og tekniske endringer. I årene 1940-45 ble Obrestad fyr overtatt av okkupasjonsmakten og bemannet med militært personell som flyttet inn i boligene. Både fyrvokterboligen og boligen i fyrbygningen var delvis ødelagt da Staten ved Kystverket fikk stasjonen tilbake etter krigen.

Anleggets silhuettvirkning ytterst ut mot havet er karakteristisk og gir anlegget identitetsskapende verdi. Den tidligere fyrbygningen i huggen stein, er av type relativ sjelden. Fyrstasjonen har stor miljøskapende betydning i sammenheng med den fredete Obrestad havn og natur- og kulturlandskapet på Jæren. Stasjonen har fyrhistorisk verdi med komplett teknisk anlegg bevart.

Obrestad fyrstasjon har som bygningsanlegg høy autentisitet med fyrstasjonens bygninger bevart. Bygningene har som enkeltelementer gjennomgått endringer, endringer som er typiske for utviklingen på landets fyrstasjoner.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Obrestad fyrstasjon et representativt eksempel på en flerfamiliestasjon. Uthuset som tidligere hadde fjøs, stall og vognskur, gir et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Fyrstasjonen fungerer som et viktig landemerke og identitetsskapende element i det åpne natur- og kulturlandskapet på Jæren.

Feistein fyrstasjon

Fyrlistenr.: 100000
Navn: Feistein fyrstasjon
Kommunenr.: 1120
Kommunenavn: Klepp
:
Opprettet: 1859
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1990
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998
Beliggenhet: Feistein fyrstasjon ligger på en holme ved Jærkysten rett nord for Jærens rev.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Feistein fyrstasjon ligger på en holme ved Jærkysten. Fyrstasjonen ble opprettet i 1859. Anlegget har hele tiden vært i utvikling og gjennomgått bygningsmessige og tekniske endringer. I 1895 ble fyrstasjonen ombygd fra ledfyr til kystfyr. I 1912/15 ble stasjonen fullstendig modernisert. Den gamle fyrvokterboligen med tretårn på taket ble erstattet av et støpejernstårn. Støpejernstårnet ble satt opp på Feistein etter at det i 1914 sto utstilt på Norges "Jubilæumsutstilling" i Oslo med komplett fyrapparat. Ved siden av fyret ligger maskinhus og oljetanker. Bolig, uthus, samt tufter etter tidligere boliger og naust ligger litt unna fyret. Landing og naust er plassert enda et stykke lenger sør. Stasjonen har dårlige landingsforhold.

Det 25 meter høye støpejernstårnet er malt rødt med to hvite belter. Fyrtårnets inngangsparti er sammenbygd med maskinhuset. Tårnet er omkranset av 2 gallerier i jern, med den øverste rundt lyktehuset og den andre en etasje nedenfor. Fyrykten har en fransk lynblinklinse fra 1914 som fortsatt er i drift. Deler av diafonen og et eldre klippapparat er bevart på stasjonen.

Fyrstasjonen har en sterk silhuettvirkning ved sin beliggenhet på en flat holme ute i havet og høy identitetsverdi. Stasjonen har fyrhistorisk verdi med eldre teknisk utstyr bevart.

Feistein fyrstasjon har fyrhistorisk verdi gjennom utviklingen fra ledfyr til kystfyr.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Feistein fyrstasjon et representativt eksempel på en familiestasjon. Kulturminner som tufter etter flere bolighus og uthus, hvor det tidligere bl.a. har vært hønsehus, gir et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Tungenes fyrstasjon er med i nettverket som utgjør Etatismuseet for Kystverket (se omtalen av Lindesnes fyrstasjon)

Tungenes fyrstasjon

Fyrlistenr.: 105300
Navn: Tungenes fyrstasjon
Kommunenr.: 1127
Kommunenavn: Randaberg
:
Opprettet: 1828
Funksjon: Innseilingsfyr / tidligere fiskefyr
Status: Avbemannet og erstattet av fyrlykt i 1984
Eier: Randaberg kommune
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1998
Beliggenhet: Tungenes fyrstasjon ligger på Jæren ved innseilingen til Stavanger.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Tungenes fyrstasjon ligger på Jæren ved innseilingen til Stavanger. Fyrstasjonen ligger i et jordbrukslandskap i sammenheng med sjøbruksmiljøet i Tungevågen, fornminner og krigsminner.

Tungenes fyrstasjon ble opprettet i 1828 og er et innseilings-/tidligere fiskefyr. Fyret ble flyttet dit det ligger i dag fra Tungevågen i 1862.

Fyrstasjonen omfatter i tillegg til fyrbygningen maskinhus, boliger og uthus. Bygningene er plassert rundt et tun med gjerder mellom husene. Tungenes fyrstasjon har hele tiden vært i utvikling og gjennomgått bygningsmessige og tekniske endringer. I dag er fyrvokterbygningen restaurert, og det er tilrettelagt for utstillinger i uthusbygningen.

Fyrbygningen er et laftet bolighus med saltak. Veggene har stående, hvitmalt panel, og taket er tekket med lappskifer. Alle vindusrammer er malt hvite. Fyrtårnet er plassert på nordvestre hjørne av fyrbygningen. Lyktehuset omkranses av en terrasse med rødmalt støpejernsrekkverk. Et 4. ordens linseapparat fra 1898 står fremdeles i tårnet sammen med et av landets få bevarte klippapparater. Nautofon tåkesignal fra 1933 er i operativ stand.

Tungenes fyr er et av de få fyr i Norge som har kjørevei til døren.

Fyrstasjonen ble nedlagt i 1984. Lyset ble erstattet av en fyrlykt på et skjær foran fyret.

Tungenes fyrstasjon er et fint eksempel på et større trefyranlegg og har høy identitetsskapende verdi i forhold til byen og høy miljøskapende verdi i kulturlandskapet ved innseilingen til byen.

Fyrstasjonen har stor grad av autentisitet både når det gjelder fyrteknisk utstyr som linse- og klippapparat og fyrbygningenes materialbruk i eksteriøret.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Tungenes fyrstasjon et representativt eksempel på en familjestasjon. Kulturminner som hage og steingard gir et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Fyrstasjonen fungerer som et viktig landemerke og identitetsskapende element i det åpne natur- og kulturlandskapet på Jæren.

Kvitsøy fyrstasjon

Fyrlistenr.: 102000
Navn: Kvitsøy fyrstasjon
Kommunenr.: 1144
Kommunenavn: Kvitsøy
:
Opprettet: 1700
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1969
Eier: Staten v/ Kystverket (Privat grunneier)
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner i 1998
Beliggenhet: Kvitsøy fyrstasjon ligger på Kvitsøyene sør for Skudeneshavn



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Kvitsøy fyrstasjon ligger på Kvitsøyene sør for Skudeneshavn og er et kystfyr.

Fyrstasjonen ble opprettet i 1700 med vippefyr.

I 1829 ble det bygget et 18 meter høyt tårn med lukket kullblussfyr. I 1859 ble tårnet forhøyet til 25,5 meter og bygget om til oljefyr. Fyret er bygget delvis i huggen stein og delvis i teglstein med kalkmørtel. Fyrtårnet er sekskantet. To motstående flater har vinduer i hver etasjehøyde. Over sokkeletasjen ligger et bånd med huggen stein som er overmalt. I toppen av fyret er murkonstruksjonen avsluttet med et murt hvelv, som senere er belagt med en støpt kappe av betong. Betongkappen går rundt lyktehuset som en terrasse og har et sirkelformet støpejernsrekkverk. Lyktehuset er bygget i støpejern. Fyret har 2. ordens lynblinkapparat fra 1910 da lyktehuset ble fornyet. Inngangen til fyret skjer via et lite treskur, hvor vegger og tak er kledd med eternittplater.

På eiendommen er det foruten fyrtårnet kulturminner som steingard og vei. Fyret ligger nær Ydstebøhavn og annet sjøbruksmiljø, og i sammenheng med rike fornminneforekomster og krigsminner.

Fyrstasjonen ble automatisert og avfolket i 1969.

Kvitsøy fyrstasjon er som tidligere kullblussfyr et viktig kulturminne med stor fyrhistorisk verdi. Fyrtårnet er det eldste steintårnet i landet i fortsatt bruk, og har derfor stor aldersverdi. Fyrstasjonen har en meget dominerende beliggenhet ved Ydstebøhavn og har derved stor miljøskapende betydning.

Geitungen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 126500
Navn: Geitungen fyrstasjon
Kommunenr.: 1149
Kommunenavn: Karmøy
:
Opprettet: 1924
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1994
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999
Beliggenhet: Geitungen fyrstasjon ligger på en liten øy rett sørvest for Skudeneshavn på Karmøy.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Geitungen fyrstasjon ligger på en liten øy rett sørvest for Skudeneshavn på Karmøy. Fyrstasjonen ble opprettet i 1924 og er et kystfyr. Fyrbygningen ble tegnet av ingeniør Jørgen M Meinich i fyrvesenet. Fyrstasjonens boligbebyggelse er samlet et stykke nedenfor fyret. I et lunere dalsøkk står fyrassistentbolig samt tufter etter fyrmesterbolig, uthus og grishus. Ved sjøen er det naust og landing. Fyrstasjonen har bra landingsforhold.

Fyrbygningen er bygget i betong. Utvendig har fyrbygningen så godt som uendret eksteriør. Innvendig er de fleste bygningselementene mer eller mindre intakte, med bl.a. rutet svart/hvitt flisegulv, opprinnelige dører og vinduer, og linseapparat av 2. orden som fortsatt er i drift. Deler av diafonen, tåkeanlegget og radiofyret er bevart.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som tufter etter tidligere fyrvokterbolig, tufter etter uthus og grisehus, hvitmalte tregjerder, betongtrapper med rødmalte stangjemsrekkverk, vei og landing.

Utenfor fredningsområdet ligger fyrstasjonens naust og landing. Naustet har bindingsverkskonstruksjon og saltak. Veggene er kledd og taket tekket med bølgeeternittplater.

Geitungen fyrstasjon er et av landets mest særpregede betongfyr fra senere tid og et verdifullt eksempel på betongarkitektur. Fyrbygningen har stor grad av opprinnelighet og med så godt som uendret eksteriør og med flere bygningselementer bevart, har anlegget høy fyrhistorisk verdi.

Fyrbygningen i betong med sin særpregede form fungerer som et viktig landemerke og identitetsskapende element. Fyrstasjonens betongarkitektur representerer noe helt nytt innen fyrarkitekturen.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Geitungen fyrstasjon et representativt eksempel på en tidligere familiestasjon. Kulturminner som tufter hvor det tidligere har vært grisehus gir et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Skudenes fyrstasjon

Fyrlistenr.: 125400
Navn: Skudenes fyrstasjon
Kommunenr.: 1149
Kommunenavn: Karmøy
:
Opprettet: 1799
Funksjon: Innseilingsfyr.
Status: Nedlagt i 1924.
Eier: Privat
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998
Beliggenhet: Skudenes fyrstasjon ligger ved
innseilingen til Skudeneshavn på
Karmøy.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Skudenes fyrstasjon ble opprettet i 1799 og ligger ved innseilingen til Skudeneshavn på Karmøy. Fyrstasjonen ligger i et opprevet klippelandskap. Området mellom klippene bærer preg av å være beitet. Stasjonen omfatter tidligere fyrbygning, bolig, uthus og bryggerhus. I 1924 ble stasjonen nedlagt, lykتهuset revet og bygningene solgt til private. I fyrstasjonens umiddelbare nærhet, i Beiningen, står et åttekantet lostårn.

Fyrbygningen, nå bolighus, har grunnmur etter lykتهus på sørøstre hjørne. Huset har trekonstruksjon og saltak. Veggene er kledd med stående, hvitmalt panel, og taket er tekket med lappskifer.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som tufter etter kullhus, tufter etter naust med steinvorr og gangvei.

Fyrstasjonen ble nedlagt i 1924.

Skudenes fyrstasjon er en liten og særpreget fyrstasjon med en dramatisk beliggenhet ytterst på en utlutende klippe. Bygningene danner et harmonisk anlegg i det særpregete landskapet. Fyrstasjonen har høy aldersverdi og bygningene har stor grad av opprinnelighet med bl.a. taktekingen bevart. Fyrstasjonen har miljøskapende verdi. Lostårnet innenfor er av type sjelden og utgjør en interessant del av miljøet.

Skudenes fyrstasjon har som bygningsanlegg høy grad av autentisitet. Bygningene er godt vedlikeholdt og lite forandret. Bygningene fra ca. 1840 har høy aldersverdi sammenlignet med andre fyrstasjoner i landet.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Skudenes fyrstasjon et representativt eksempel på en familiestasjon. Fyrstasjonen er et eksempel på en fyrstasjon hvor det var mulighet for husdyrdrift ved siden av fyrtenesten. Bygningsmassen og beitemarken omkring kan fortelle om arbeidsforhold og ressursgrunnlag for fyrbetjeningen og deres familie.

Fyrstasjonen fungerer som et viktig landemerke og identitetsskapende element med sin spesielle beliggenhet i et sterkt opprevet stein- og klippelandskap.

Høgevarde fyrstasjon

Fyrlistenr.: 120900
Navn: Høgevarde fyrstasjon
Kommunenr.: 1149
Kommunenavn: Karmøy
:
Opprettet: 1700
Funksjon: Ledfyr.
Status: Nedlagt i 1902.
Eier: Privat
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999
Beliggenhet: Høgevarde fyrstasjon ligger på
Avaldsnes ved Karmsundet på
Karmøy.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Høgevarde fyrstasjon ligger på Avaldsnes ved Karmsundet på Karmøy. Stasjonen ligger i sammenheng med tidligere tollbod og fornminner.

Høgevarde fyrstasjon ble opprettet i 1700 og var et ledfyr. Fyret ble oppført av byggherre Heinrich Petersen som også oppførte Kvitsøy fyr utenfor Stavanger. Høgevarde fyrstasjon har hele tiden vært i utvikling og gjennomgått bygningsmessige og tekniske endringer.

Fyrbygningen og tårnet ble oppført i 1858. Bygningens form er meget særpreget, og enestående i norsk fyrsammenheng. Fyrbygningen og tårnet er oppført i tegl. I 1859 ble bygningen kledd med stående, hvitmalt panel. Fyrbygningen har saltak som er tekket med beverhaletegl på sørsiden og betongtakstein på nordsiden. På sørøstre hjørne av huset er det bygget et lite tilbygg/karnapp i sveitserstil. Taket er tekket med lappskifer. Fyrtårnet med sitt 13,8 meter høye, runde tårn, er plassert inntil østre gavlvegg på fyrbygningen. Tårnet har et vindu i hver etasje. Vinduene har støpejernsrammer. Utenfor fyrlyktvinduet er det en balkong i støpejern. Alle vegger, vindusrammer og vindskier er malt hvite. I tårnet går en sort støpejernstrapp som ender i en tretrapp opp til øverste etasje.

På eiendommen er det foruten bygningene kulturminner som tufter, brønn, steingarder, hage, trapper, veier, krigsminner, båthavn ved sjøbod og naust og betongbrygge nord for bebyggelsen.

Fyrstasjonen ble nedlagt i 1902.

Høgevarde fyrstasjon har som en av landets eldste fyrstasjoner stor aldersverdi. Eksteriøret har høy grad av opprinnelighet. Stasjonen har stor miljøskapende betydning i området.

Fyrstasjonen er et velbevart anlegg i senklassisistisk stil med arkitektonisk verdi.

Utsira fyrstasjon

Fyrlistenr.: 129500
Navn: Utsira fyrstasjon
Kommunenr.: 1151
Kommunenavn: Utsira
:
Opprettet: 1844
Funksjon: Kystfyr.
Status: Automatisert. Avbemannet
31.03.2003.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999
Beliggenhet: Utsira fyrstasjon ligger midt på
Utsira.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Utsira fyrstasjon ligger på Utsira med fergeforbindelse fra Haugesund. Fyrstasjonen ligger på en høyde nordvest på øya. Stasjonen ligger i sammenheng med bebyggelsen på Utsira, det omkringliggende kulturlandskap, og rester etter tyske befestninger.

Utsira fyrstasjon ble opprettet i 1844 og er et kystfyr. Fyrstasjonen har to lave, runde fyrtårn. Den øvrige bebyggelse er samlet i et firkanttun og er av nyere dato. Tunet omfatter maskinhus, oljetank, bolighus og uthus samt meteorologiske måleinstrumenter og vaktstue. Naustet ligger i Nordvikvågen, et par kilometer fra selve fyrstasjonen.

Tårnene som er ca. 13 meter høye, ble oppført som tvillingtårn. Høyden på de to tårnene ble avpasset etter terrenget, slik at begge tårnene fikk samme lyshøyde. Fyrtårnene er bygget i huggen gråstein med fóring av teglstein. Utsira fyrstasjon har hele tiden vært i utvikling og gjennomgått bygningsmessige og tekniske endringer. Det østre fyrtårnet ble nedlagt i 1890 og står uten lyktehus. Samtidig fikk det vestre fyrtårnet installert et stort, fransk 1. ordens lynblinkapparat. Dette er nå erstattet av en LED-lampe med blink. Vestre fyrtårn er rødmalt og står på en hvitmalt sokkel.

Utsira fyr har utført observasjoner for Meteorologiske Institutt siden 1871.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som meteorologiske måleinstrumenter, veier, hager med tregjerder rundt, flaggstang, garasje, sisterner, nettinggjerder, oljetanker, trapper, oppbrutt vei og trapper med hvitmalt stangjersrekkverk mellom boligene og fyret.

Utsira er det eneste tvillingfyret der begge tårnene ble bygget innenfor samme fyrområde. Tårntypen og materialbruken er relativt sjelden. Fyret har høy grad av opprinnelighet med det gamle lynblinkapparatet fremdeles i drift. Fyrstasjonen har miljøskapende verdi i området.

Det er spesielt fyrstasjonens fyrhistoriske verdi med de to tvillingtårnene og den relativt sjeldne tårntypen som framhever fyrstasjonens verneverdi.

Sørhaugøy (Tonjer) fyrstasjon

Fyrlistenr.: 124500
Navn: Sørhaugøy (Tonjer) fyrstasjon
Kommunenr.: 1106
Kommunenavn: Haugesund
:
Opprettet: 1846
Funksjon: Innseilingsfyr.
Status: Nedlagt og erstattet av fyrlykt i 1952.
Eier: Privat
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998
Beliggenhet: Sørhaugøy fyrstasjon ligger på
Sørhaugøy ved innenskjærsleden til
Haugesund.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Sørhaugøy fyrstasjon ligger på Sørhaugøy ved innenskjærsleden til Haugesund. Fyrstasjonen ble opprettet i 1846 og er et led-/havnefyr. Stasjonen består av fyrbygning med tårn bygget inntil gavlvegg, naust og tufter etter uthus.

Fyrbygningen er bygget i teglstein og har saltak. Veggene er kledd med stående, hvitmalt panel og taket tekket med lappskifer. Et 9,5 meter høyt fyrtårn er bygget inntil nordvestre gavlvegg på fyrbygningen.

I fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som landing, brønn, hage, steingard, gangvei, hvitmalt tregjerder, forstøtningsmur i betong med stangjærnsrekkverk, trapp, landing og rester etter tyske stillinger.

Fyrstasjonen ble nedlagt og erstattet av en fyrlykt i 1952.

Sørhaugøy fyrstasjon er et harmonisk anlegg med en viktig beliggenhet på innenskjærsleden til Haugesund. Fyrstasjonen har stor miljøbetydning som del av byens ytre havnebylde. Fyrbygningen har sjelden materialbruk, relativt høy alder og stor grad av opprinnelighet i eksteriør og interiør, og har derfor bygnings- og fyrhistorisk verdi.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Sørhaugøy fyrstasjon et representativt eksempel på en familiestasjon. Kulturminner som hage og tufter av uthus som rommet både fjøs og bryggerhus gir et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Fyrstasjonen fungerer som et viktig landemerke og identitetsskapende element i innseilingen til Haugesund.

Røværsholmen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 132900
Navn: Røværsholmen fyrstasjon
Kommunenr.: 1106
Kommunenavn: Haugesund
:
Opprettet: 1892
Funksjon: Innseilingsfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1975.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Røværsholmen fyrstasjon ligger på
en holme ved Røvær utenfor
Haugesund.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Røværsholmen fyrstasjon ligger på en holme ved Røvær utenfor Haugesund. Fyrstasjonen ble opprettet i 1892 og er et innseilingsfyr. Bolig og tidligere maskinhus ligger ved siden av tårnet med naust og landing rett nedenfor. Landingsforholdene er vanskelige.

Fyrtårnet er et 13,5 meter høyt, rødmalt støpejernstårn med tårnfot i huggen stein. Steinen kommer fra Lista fyrstasjon der to steintårn ble tatt ned i 1873. Støpejernstårnet og lykten ble levert fra Marinens Hovedverft i Horten. Inngangen til tårnet går gjennom et lite bislag bygget av jernplater. Fyrtårnet har meget fine interiørdetaljer i lyktehuset. Fyret har 2. ordens linseapparat.

På øya er det foruten bygningene kulturminner som tufter etter uthus, trapper, opparbeidet vei, rødmalte stangjensrekkverk, vannsisterne og landing.

Røværsholmen fyrstasjon er et godt eksempel på de marginale boforhold fyrvesenets folk ofte har hatt og har sosialhistorisk verdi. Det lave, koniske støpejernstårnet er en relativt sjelden fyrtype. Anlegget har identitesskapende verdi i området.

Fyrstasjonens sjeldne, lave støpejernstårn med fine interiørdetaljer og fyrstasjonens beliggenhet har stor verneverdi.

Slåtterøy fyrstasjon

Fyrlistenr.: 153500
Navn: Slåtterøy fyrstasjon
Kommunenr.: 1219
Kommunenavn: Bømlo
:
Opprettet: 1859
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert. Avbemannet
30.06.2003.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999
Beliggenhet: Slåtterøy fyrstasjon ligger på øya
Slåtterøy nord for Bømlo.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Slåtterøy fyrstasjon ligger på øya Slåtterøy nord for Bømlo, og er et kystfyr.

Fyrstasjonen ble opprettet i 1859. Fyrstasjonen består i dag av fyrtårn, maskinhus, fyrvokterbolig, naust og naust nr. 2 i søndre havn ca. 420 meter fra fyrstasjonen. Fyrtårnet og maskinhuset ligger sammen på en liten høyde, med boligen og det ene naustet like nedenfor. Fyrstasjonen ble avbemannet 30. juni 2003.

Fyrtårnet, fyrvokterboligen og naustet i søndre havn er alle fra fyrstasjonenes opprettelse. I 1899 ble det søkt om midler til fyrassistentbolig, og i 1902 ble naustet ved fyret bygget. I 1958 ble stasjonen elektrifisert, og den har fra da av hatt det kraftigste fyrlyset i landet. Året etter, i 1959, ble assistentboligen solgt og fjernet. Maskinhuset skal være fra 1930-tallet, med senere utvidelse.

Fyrtårnet er 25,1 meter høyt i støpejern. Det ble sterkt skadet under 2. verdenskrig, og skadene er fremdeles synlige. Tårnet er rød malt med ett hvitt belte.

På fyrstasjonen er det foruten bygningene kulturminner som fundamenter etter tidligere assistentbolig, uthus, hønsehus og smie. Innenfor området er det videre brønn, have, landinger og båtopptrekk ved naustet i søndre havn. Det finnes flere steinarbeider som oppmurte små haveflekker, gjerder og terrasserings.

Slåtterøy fyrstasjon er et helhetlig anlegg med stor miljøskapende verdi. Fyret er en god representant for de tidlige, høye støpejernstårnene. Fyrtårnet har aldersverdi som landets fjerde eldste støpejernstårn og fyrhistorisk interesse med landets sterkeste fyrlys. Hendelsene på stasjonen under 2. verdenskrig har historisk interesse.

De fine og omfattende steinarbeidene med oppmurte haveflekker og vei gir et bilde av liv og virke på fyrstasjonen utover selve fyrdriften, og er i seg selv verneverdige elementer i kulturlandskapet.

Økshamaren fyrstasjon

Fyrlistenr.: 156400
Navn: Økshamaren fyrstasjon
Kommunenr.: 1244
Kommunenavn: Austevoll
:
Opprettet: 1849
Funksjon: Led-/ tidligere fiskefyr.
Status: Nedlagt og erstattet av fyrlykt i 1918.
Eier: Privat
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Økshamaren fyrstasjon ligger på østsiden av øya Selbjørn utenfor Austevoll.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Økshamaren fyrstasjon ligger på østsiden av øya Selbjørn utenfor Austevoll. Fyret var opprinnelig et fiskefyr opprettet i forbindelse med sesongfiske, i dette tilfellet sildefiske. Fyrstasjonen ligger høyt og fritt i landskapet, med tidligere naust 220 meter mot nord.

Økshamaren fyrstasjon ble opprettet i 1849. Fra 1852 ble brennetiden utvidet og fyrstasjonen fungerte også som ledfyr. Fyret ble nedlagt i 1918 og erstattet av en fyrlykt ca. 50 meter unna.

Bygningene ble solgt til privat kjøper.

Fyrstasjonen består i dag av fyrbolig med fyrlykt i gavlen og uthus samt oljebod og fyrlykt. Fyrboligen er fra 1861, uthuset fra 1883 og fyrlykten fra 1918. Fyrboligen og uthuset er trebygninger.

På fyrstasjonen er det foruten bygningene kulturminner som tufter etter naust og uthus, brønn, steingjerde, vei til tidligere naust og landing. Landskapet er sterkt kupert og preget av rydningsrøyser og gressflekker som fremdeles blir beitet.

Økshamaren fyrstasjon er en velbevart representant for fiskefyrene og har beholdt mye av fyrtypens enkle og beskjedne preg, selv om den første lille fyrstuen er revet. Fyrstasjonenes beliggenhet i et landskap som klart viser de strevsomme forholdene, har også sosialhistorisk interesse.

Fyrstasjonen har aldersverdi med fyrboligen og uthuset fra henholdsvis 1861 og 1883, og fyrboligen har høy autentisitet med mange av de opprinnelige bygningselementene bevart.

Hellisøy fyrstasjon

Fyrlistenr.: 200000
Navn: Hellisøy fyrstasjon
Kommunenr.: 1265
Kommunenavn: Fedje
:
Opprettet: 1855
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1992.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000.
Beliggenhet: Hellisøy fyrstasjon ligger på en liten øy, den innerste av Hellesøyne, utenfor Fedje, helt nord i Øygarden utenfor Bergen.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Hellisøy fyrstasjon ligger på en liten øy, den innerste av Hellesøyne, utenfor Fedje, helt nord i Øygarden utenfor Bergen. Området er del av det verneverdige lyngheilandskapet på vestkysten.

Hellisøy fyrstasjonen er et kystfyr. Fyrstasjonen ble opprettet i 1855. Fyreieendommen omfattet begge Hellesøyne og et stykke land inne på Fedje. Det ble drevet en liten jordvei, beite for noen få dyr og torvtaking på fyreieendommen i tillegg til fyrdriften. Fyrstasjonen består i dag av fyrtårn, fyrvokterbolig, maskinhus og naust med kai. Fyrvokterboligen ble oppført i 1903 samtidig med en bolig for fyrassistenten etter et lynnedslag i 1902 da den gamle boligen brant ned. I 1903 ble det også gitt bevilgning til nytt linseapparat av 3. orden og nytt lyktehus. Fyrtårnet har fremdeles dette utstyret. Fyrassistentboligen ble solgt og fjernet i 1959 da man gikk over til såkalt «stasjon uten familiebolig».

Fyrtårnet er et 32,2 meter høyt støpejernstårn som står på en lav granittsokkel. Det er landets nest eldste støpejernstårn etter Eigerøy fyrstasjon i Rogaland. Tårnet er foret med teglstein og naturstein som sikring mot bølgeslag på samme måte som på Eigerøy fyrstasjon. Fyrtårnet er rødmalt med to hvite belter.

På fyrstasjonen er det foruten bygningene kulturminner som tufter etter fyrassistentboligen og et naust, kai med kran, vei med natursteinsvanger, støpt dekke og stangjemsrekkverk, og bro på veien bort til fyrtårnet.

Fyrstasjonen har stor aldersverdi med landets nest eldste støpejernsfyr. Fyrstasjonen har høy grad av opprinnelighet, med linseapparatet fremdeles i drift. Anlegget har stor miljøskapende verdi sett i sammenheng med bygningsmiljø og kulturlandskap på Fedje, og det gamle handelstedet på Kræmmerholmen.

Fyrtårnet har fyrhistorisk verdi med dets spesielle konstruksjon av teglsteins- og natursteinsfylling som det bare finnes et annet eksempel på i landet.

Fyrstasjonen som tidligere familiestasjon, og kulturlandskapet på øya og inne på Fedje, kan gi et interessant bilde av liv og virke på fyrstasjonen utover fyrdriften.

Utvær fyrstasjon

Fyrlistenr.: 226400
Navn: Utvær fyrstasjon
Kommunenr.: 1412
Kommunenavn: Solund
:
Opprettet: 1900
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert. Avbemannet
30.04.2004.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Utvær fyrstasjon ligger i utkanten av
bebyggelsen i fiskeværet Utvær,
ytterst i Sognefjorden.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Utvær fyrstasjon ligger i utkanten av den mangfoldige bebyggelsen i fiskeværet Utvær, ytterst i Sognefjorden. Fyrstasjonen ble opprettet i 1900 og er et kystfyr. Fyrstasjonen har et høyt støpejernsfyr og et lite bifyr plassert på en betongsisterne. Utvær er en stor, sammensatt fyrstasjon med maskinhus, boliger og uthus tett samlet rundt fyrtårnet. Stasjonen omfatter også naust og landing, samt tuft etter tidligere fellesbolig. Støpejernstårnet ble sterkt skadet under flyangrep i 1945. Lykt og linse ble ødelagt, og en vesentlig del av stasjonens øvrige bebyggelse brant ned. I 1948 tok arbeidet med gjenoppbyggingen til.

Det 31 m høye støpejernstårnet står på en hvitmalt betongsokkel. Støpejernstårnet er malt rødt og er omkranset av et galleri rundt lyktehuset. Fyrtårnets inngangsdør er plassert i et lite utbygg. I 1948 fikk fyrtårnet nytt lyktehus og 3. ordens lynblinklinse ble montert.

I 1952 ble det installert et bifyr på taket av en betongsisterne på nordsiden av fyret. Bifyret er bygget med stålplater som er malt hvite.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som deler av grunnmur etter tidligere fellesbolig for assistentene, betongtrapper med rødmalte stangjensrekkverk, hage med hvitmalt gjerder, gårdsplass med betongdekke, hvitmalt murer, oppmurt gangsti med rødmalte stangjensrekkverk og landing.

Det høye støpejernstårnet er et dominerende og samlende element i området og anlegget har som helhet stor miljøskapende verdi. Støpejernstårnet har ikke fått tilbake sin opprinnelige, elegante form etter krigsskader i 1945, men fremstår likevel som et imponerende stykke ingeniørkunst.

Geita fyrstasjon

Fyrlistenr.: 239600
Navn: Geita fyrstasjon
Kommunenr.: 1428
Kommunenavn: Askvoll
:
Opprettet: 1897
Funksjon: Ledfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1982.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Geita fyrstasjon ligger på toppen av øya Geita i Aspefjorden.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Geita fyrstasjon ligger på toppen av øya Geita i Aspefjorden. Fyrstasjonen ble opprettet i 1897 og er et ledfyr. Fyrstasjonen består i dag av fyrbygning, som er sammenbygd med et lyktehus i sørøstre hjørne, maskinhus/uthus, fjøs og naust. Naust og landing ligger vel 200 meter unna fyret. Omgivelsene bærer fortsatt preg av beiting. Geita har vanskelige landingsforhold.

Fyrlyktehuset står på et lavt, hvitmalt betongfundament som er sammenbygd med fyrbygningen. Lyktehuset er omkranset av et galleri med rødmalt stangjersrekkverk. Fra galleriet til gårdsplassen går en lang, utvendig betongtrapp. Taket på lyktehuset har en høy, spiss kuppel i rødmalt støpejern. Ytterdørene er malt hvite.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som grunnmursteiner etter tidligere hus, gangsti med rødmalt stangjersrekkverk, høy lemur, hvitmalte legjerder i tre og landing med kran og skinner for båtopptrekk.

Fyrstasjonens plassering gjør den til et markant landemerke. Anlegget representerer de små trefyrene, og den høye spisse kuppelen på lyktehuset gir det en meget egenartet karakter. Linsens smijernsfundament er spesielt og pæreskifteren som er utviklet av Fyrvesenet har fyrhistorisk verdi. Fyrbygningen har mange originale elementer og stor grad av opprinnelighet. Fyrstasjonen har som helhet miljøskapende verdi i området.

Ytterøyane fyrstasjon

Fyrlistenr.: 251500
Navn: Ytterøyane
Kommunenr.: 1401
Kommunenavn: Flora
:
Opprettet: 1881
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert. Avbemannet
30.04.2004.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Ytterøyane fyrstasjon ligger på en øy nordvest for Kinn i Flora kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Ytterøyane fyrstasjon ligger på en øy nordvest for Kinn i Flora kommune. Fyrstasjonen ble opprettet i 1881 og er et kystfyr. Fyrstasjonen har et høyt støpejernstårn som står på en betongsokkel. Maskinhus, fellesbolig og uthus ligger tett samlet ved fyret. Stasjonen omfatter også naust og landing. Ved veien ned til landing ligger en tuft etter en smie. Landingsforholdene er brukbare. Området er preget av beiting mellom fjellknausene. Det har en rik flora og et rikt fugleliv.

Det 31 m høye støpejernstårnet står på en høy, åttekantet, hvitmalt betongsokkel. Støpejernstårnet er rødmalt med et bredt, hvitmalt belte. I etasjen nedenfor lyktehuset er fyret omkranset av et galleri med rødmalt rekkverk. Fyrtårnet er levert av Marinens Hovedverft i Horten. Lyktehuset er fra Aker Verk og fyrapparatet fra Lepaute i Paris. Fyrets opprinnelige 1. ordens linseapparat er noe ombygget, men fremdeles i drift. Den første radiotelefonen er lagret i tårnet, likeså loddkasse og et lodd som drev «urverket» for linserotasjonen.

Fyrstasjonen ble elektrifisert i 1950, og det ble da satt opp et maskinhus i betong med flatt tak.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som grunnmur etter tidligere smie, betongtrapper med rødmalte stangjensrekkverk, oppmurt gangsti med rødmalte stangjensrekkverk og landing med kran.

Ytterøyane fyrstasjon er et tett, velformet anlegg med betongbebyggelse samlet rundt det høye støpejernstårnet. Fyrstasjonens silhuett er synlig på lang avstand. Bygningene har stor grad av opprinnelighet og fyrteknisk utstyr er bevart. Fyrvokterboligen er en spesielt harmonisk betongbygning. Stasjonen har miljøbetydning i sammenheng med øya Kinn.

Stabben fyrstasjon

Fyrlistenr.: 256600
Navn: Stabben fyrstasjon
Kommunenr.: 1401
Kommunenavn: Flora
:
Opprettet: 1867
Funksjon: Ledfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1975.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Stabben fyrstasjon har en sentral beliggenhet på en liten holme i innseilingen til Florø.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Stabben fyrstasjon har en sentral beliggenhet på en liten holme i innseilingen til Florø. Fyrstasjonen ble opprettet i 1867 og er et ledfyr. Anlegget består av fyrbygning, naust og landing tett samlet på den lille holmen.

Fyrvokterboligen har en høy grunnmur i gråstein. Bygningen er laftet og har halvvalmet tak. En veranda med rødmalt stangjersrekkverk omkranser boligens 1. etasje. På taket, over sørøstre gavivegg, står et lavt, kvadratisk fyrtårn. Den nederste delen av tårnet er bygget i tre. Et rødmalt lyktehus i støpejern er plassert på toppen av tårnet. Lyktehuset er omkranset av et galleri. Fyret har et 4. ordens linseapparat fra 1905. Samme år ble tårnet forhøyet og fyrvokterboligen bygget om. Fyrteknisk utstyr og flere originale bygningselementer er bevart.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som beskyttelsesmur i plogform på nordvestre side av fyrbygningen, betongtrapper med rødmalt stangjersrekkverk, hvitmalte murer og landing.

Stabben fyrstasjon er en av landets mest særpregete fyrstasjoner og har relativt stor grad av opprinnelighet. Fyrstasjonen har stor miljøbetydning i sammenheng med tettstedet innenfor.

Runde fyrstasjon

Fyrlistenr.: 327000
Navn: Runde fyrstasjon
Kommunenr.: 1515
Kommunenavn: Herøy
:
Opprettet: 1767
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert. Avbemannet 2002.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 2001.
Beliggenhet: Runde fyrstasjon ligger på Runde vest for Ålesund.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Runde fyrstasjon ligger på Runde vest for Ålesund. Fyrstasjonen ble opprettet i 1767 og er et kystfyr. Fyrstasjonen har en lang historie med mange utviklingstrinn. I 1826 ble fyret ombygd til et lukket kullblussfyr, som i 1858 ble erstattet av et høyt støpejernstårn. Kullblussfyret ble slukket som det sannsynligvis nest siste i Europa før Villa fyrstasjon i Nord-Trøndelag. I 1910 ble det satt opp en større lykt på støpejernstårnet, og øverste delen av tårnet ble flyttet til Sklinna fyrstasjon i Nord-Trøndelag. I 1935 ble kullblussfyret sprengt vekk slik at nåværende betongtårn kunne bygges på samme sted. Lykten fra støpejernstårnet ble flyttet over på betongtårnet. Nederste del av støpejernstårnet er bevart. Boliger og uthus ligger samlet et stykke nedenfor fyrbygningen. Oljebod og tidligere smie ligger ved veien ned mot landingen. Landingsforholdene er vanskelige. Et naust er under oppføring etter at fyrstasjonens to naust ble tatt av storm vinteren 1998. Fyrstasjonen ligger i nærheten av Rundebranden.

Det lave, firkantete fyrtårnet har en grunnflate på 7 x 7 meter og er bygd i betong. Tårnet har samme plassering som det tidligere kullfyret. Lyktehuset er bygd i støpejern og har kjegleformet tak. Betongveggene er malt hvite og lyktehuset er malt rødt. Fyret har 1. ordens linseapparat.

Tårnfoten av det tidligere støpejernstårnet fra 1858 er 8 meter høyt. Tårnet har en døråpning mot øst.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som murte steingjerder rundt hagen, flaggstang og oppmurt gangvei med rødmalt stangjersrekkverk mellom fyret og bolighusene.

Fyrstasjonen er en av landets eldste med en mangfoldig historie som delvis kan avleses i dagens anlegg. De forskjellige bygningene og andre anlegg fra ulike tider, viser flere sider ved driften av fyrstasjonen. Anlegget som helhet har arkitektoniske kvaliteter med de knapt detaljerte og enkle bygningskroppene. Fyrstasjonens rike sammensetning og beliggenheten i de dramatiske naturomgivelsene, gjør Runde til en svært verneverdig fyrstasjon.

Grasøyane fyrstasjon

Fyrlistenr.: 327600
Navn: Grasøyane fyrstasjon
Kommunenr.: 1516
Kommunenavn: Ulstein
:
Opprettet: 1886
Funksjon: Innseilingsfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1986.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Grasøyane fyrstasjon ligger på en
lav øy 10 km nord for Ulsteinvik.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Grasøyane fyrstasjon ligger på en lav øy med frodig beitelandskap 10 km nord for Ulsteinvik. Fyrstasjonen ble opprettet i 1886 og er et innseilingsfyr. Anlegget har to fyrtårn; den opprinnelige fyrbygningen i tre med tårn i hjørnet og et høyt støpejernstårn. Tretårnet ble skadet i flyangrep i 1945, og ble erstattet av støpejernstårnet i 1950. Fyrstasjonen har maskinhus, uthus, tuft etter assistentbolig ved veien og naust og landing. Fra landingen går det en lang brygge utover den langgrunne fjæra.

Fyret er et 16 m høyt støpejernstårn. Dette støpejernstårnet var det siste som ble bygget her i landet. Tårnet er rødmalt med et hvitt belte. Et galleri omkranser lyktehuset. Fyret har et 4. ordens fast fyrapparat i et 3 meter høyt lyktehus.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som støpt gangvei med rødmalt stangjensrekkverk, betongtrapper, tufter etter assistentbolig og fjøs, landing med brygge og store solpaneler som forsyner fyret med strøm.

Grasøyane fyrstasjon er i fyrhistorisk sammenheng interessant med sine to generasjoner fyrtårn. Fyrstasjonen har miljøskapende verdi med sin markante silhuettvirkning, og i sammenheng med landskapet omkring.

Alnes fyrstasjon

Fyrlistenr.: 338700
Navn: Alnes fyrstasjon
Kommunenr.: 1532
Kommunenavn: Giske
:
Opprettet: 1853
Funksjon: Led- /tidligere fiskefyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1982.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000.
Beliggenhet: Alnes fyrstasjon ligger på Godøya
vest for Ålesund.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Alnes fyrstasjon ligger på en gresskledd sandtange, i et storslagent kulturlandskap, på Godøya vest for Ålesund. Fyrstasjonen har et lite og tett fyranlegg beliggende i utkanten av tettstedet Alnes. Tettstedet er plassert langs østsiden av neset. Resten av neset er et stort sammenhengende engområde, uten grensegjerder. Fyrstasjonen ble opprettet i 1853 og er et led/tidligere fiskefyr. Fyrstasjonen har en lang historie med mange utviklingstrinn. De to siste trinnene er bevart; fyrbygningen fra 1892 og det høye fyrtårnet fra 1937. Fyrstasjonen ligger i et unikt kulturlandskap med teigstruktur, som har vært relativt uendret det siste århundret.

Det 22,5 meter høye fyrtårnet har vinkeljernskonstruksjon med kvadratisk grunnflate. Tårnet er avsmalnende mot lykten. Veggene er kledd med eternittplater og har to rødmalte belter. Lyktehuset i støpejern er rød malt. Rundt lyktehuset går et galleri med rød malt stangjernsrekkeverk. Det franske 4. ordens linseapparatet er fortsatt i bruk og et klippapparat er intakt på stedet.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som gjerde, have, støpt gårdsplass og hvitmalte levegger i tre.

Stasjonen har fyrhistorisk verdi med det tekniske utstyret bevart. Anleggets sammenheng med landskapet og tettstedet Alnes er vesentlig i vernesammenheng. Fyrtårnet er en meget god representant for en sen og relativt sjelden fyrtype i Norge.

Hogsteinen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 328500
Navn: Hogsteinen fyrstasjon
Kommunenr.: 1532
Kommunenavn: Giske
:
Opprettet: 1857
Funksjon: Innseilingsfyr
Status: Nedlagt og erstattet av fyrlykt i 1905.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Hogsteinen fyrstasjon ligger ved
Godøyas sørligste punkt.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Hogsteinen fyrstasjon ligger ved Godøyas sørligste punkt og består av et hvitt steintårn ytterst på en lang natursteinsmolo. Fyrstasjonen ble opprettet i 1857 og er et innseilingsfyr. Det 11 m høye tårnet er bygget i huggen gråstein og er innvendig foret med teglstein fra Holland. Lykten er omkranset av et galleri med rødmalt stangjersrekkverk. Fyrstasjonen ble nedlagt i 1905. Det opprinnelige lyktehuset fra Næs Jernverk er erstattet med en støpejernslykt.

Natursteinsmoloen har betongdekke og et rødmalt stangjersrekkverk på den ene siden.

Fyrtårnets plassering, ytterst på den langstrakte moloen, er karakteristisk og i norsk sammenheng spesiell. Det hvite fyrtårnet er et viktig dagmerke i det sterkt trafikkerte sundet fyret ligger ved.

Selve tårntypen, gråsteinstårnet med innvendig teglforing, er relativt sjeldent i Norge, og anlegget har derfor stor verneverdi.

Ulla fyrstasjon

Fyrlistenr.: 345000
Navn: Ulla fyrstasjon
Kommunenr.: 1534
Kommunenavn: Haram
:
Opprettet: 1874
Funksjon: Led-/tidligere fiskefyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1975.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Ulla fyrstasjon ligger på
Kværnholmen ved Haramøya



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Ulla fyrstasjon ligger på Kværnholmen ved Haramøya omgitt av et steinete kulturlandskap. Fyrstasjonen ble opprettet i 1874 og er et ledfyr. Ulla var opprinnelig et lite fiskefyr og ble senere forbedret med sterkere lys. Bebyggelsen med bolig og uthus ligger harmonisk samlet i landskapet med fyrtårnet et stykke unna. Fyrstasjonen ble bombet i 1944 og fikk store skader. Fyret og boligen brant ned til grunnen, men ble gjenreist i 1950. Uthuset, fjøset og naustene fra før gjenreisningen i 1950 er likevel bevart.

Fyret og maskinhuset er et lavt, kvadratisk betongtårn med en grunnflate på 6 x 6 meter. På taket er det oppført en rødmalt støpejernslykt. Betongveggene er malt hvite. Et lite tilbygg med inngangsdør er plassert på husets nordre vegg.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som hvitmalt levegg i tre, betongtrapper, rødmalt stangjernsrekkverk, betongbelagt gårds plass og landing i betong med kran.

Fyrtårnet er en god representant for gjenreisningsfyrene med sitt lave kvadratiske betongtårn. Det store og velproporsjonerte bolighuset har eternittkledning, men husene har ellers beholdt sitt opprinnelige preg både i eksteriør og interiør.

Det er spesielt fyret som eksempel på gjenreisningsarkitektur som vektlegges når det gjelder fyrstasjonens verneverdi.

Ona fyrstasjon

Fyrlistenr.: 353500
Navn: Ona fyrstasjon
Kommunenr.: 1546
Kommunenavn: Sandøy
:
Opprettet: 1867
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1971.
Eier: Staten v/ Kystverket og private eiere.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Ona fyrstasjon ligger på en høyde i
det lille fiskeværet Ona vest for
Molde.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Ona fyrstasjon ligger på en høyde i det lille fiskeværet Ona vest for Molde. Ona fyrstasjon ble opprettet i 1867 og er et kystfyr. Støpejernstårnet er et av landets eldste. Stasjonen har et bifyr og et nytt, veltilpasset maskinhus. I et tun et stykke vest for fyret ligger boligen, uthuset og grunnmur etter assistentbolig. Det tidligere naustet og landingen ligger nedenfor ved havnebassenget. Naustet brukes i dag som smie.

Det 14.7 meter høye støpejernstårnet er rødmalt. Støpejernstårnet som er støpt av Marinens Hovedverft i Horten, har to gallerier. Det ene galleriet omkranser lyktehuset mens det andre går en etasje under. Det opprinnelige linseapparatet fra Henry Lepaute i Paris er intakt. Linsen var utstilt i Paris i 1867.

Bifyret, som ble satt opp i 1954, er bygget i trekonstruksjon. Tårnet står på en kvadratisk grunnflate og smalner av opp mot lykten. Lyktehuset er i hvitmalt støpejern. Et åttekantet galleri med stangjersrekkverk omkranser lyktehuset.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som støpt betonggangvei med rødmalt stangjersrekkverk, hvitmalt hagegjerde i tre og betongtrapper.

Ona fyrstasjon er en god representant for de lavere, eldste støpejernstårdene. Tårnet har høy grad av opprinnelighet, og som støpejernsfyr høy aldersverdi. Fyrstasjonen har en dominerende beliggenhet på en høyde i fiskeværet Ona og har sammen med den øvrige fyrbebyggelsen, høy miljøskapende verdi.

Kvitholmen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 370500
Navn: Kvitholmen fyrstasjon
Kommunenr.: 1551
Kommunenavn: Eide
:
Opprettet: 1842
Funksjon: Ledfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1990.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 2001.
Beliggenhet: Kvitholmen fyrstasjon ligger på en liten holme nord for Hustadvika.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Kvitholmen fyrstasjon ligger på en liten holme nord for Hustadvika. Fyrstasjonen ble opprettet i 1841, og er et ledfyr. Fram til 1906 fungerte fyret som kystfyr. En ny fyrlykt har erstattet det opprinnelige tårnet. Dette står fremdeles på stasjonen, men mangler lyktehus. Den øvrige bebyggelsen danner et lukket tun og omfatter maskinhus, boliger og uthus. Fyrstasjonen har naust og landing. Anlegget ligger i et tidligere dyrket landskap.

Fyret er 12 meter høyt og har en tårnsøyle i betong. Betongsøylen er malt hvit. Lyktehuset er bygd i støpejern og er malt rødt. Et galleri omkranser lyktehuset. Fyrapparatet er et 3. ordens linseapparat.

Det gamle fyrtårnet er 12 meter høyt, med sirkulær og konisk form. Tårnet er bygd i huggen stein. Veggene er malt hvite. Tårnet har en høy, markert sokkel som avsluttes med en utstikkende gesims i 2. etasje. Toppen av tårnet er overdekket med en betongplate med en utstikkende gesims. Innvendig er tårnet foret med teglstein. Tårnet ble avkortet med 8 meter i 1905 for å gi plass til en 1. ordens fyrlykt. I dag står tårnet som dagmerke uten lykt.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som vei/ inngang til det gamle tårnet i gråstein, murt gangvei og landing.

Verneverdien knytter seg til fyrstasjonens relativt høye alder og til det sjeldne tårnmaterialet. Bebyggelsen ellers har spesielt høy grad av opprinnelighet, og anlegget har bygningshistorisk verdi med mange eldre bygningselementer bevart.

Grip fyrstasjon

Fyrlistenr.: 400000
Navn: Grip fyrstasjon
Kommunenr.: 1503
Kommunenavn: Kristiansund
:
Opprettet: 1888
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1977.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000.
Beliggenhet: Grip fyrstasjon ligger på en holme
ved fiskeværet Grip utenfor
Kristiansund.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Grip fyrstasjon ligger på en naken holme i havet ved fiskeværet Grip utenfor Kristiansund. Fyrstasjonen ble opprettet i 1888 og er et kystfyr. Fyrstasjonen består av et støpejernstårn, naust og to landinger. Landingsforholdene er vanskelige.

Det 44 m høye støpejernstårnet har et 16,9 m høyt fundament i hugget stein. Fundamentet er hvitmalt. Støpejernstårnet er rødmalt. På toppen av tårnet sitter et rødmalt lyktehus i støpejern. Inngangsdøren til fyrtårnet er plassert høyt oppe på steinfundamentet, 6 meter over bakken. Ankomsten til inngangsdøren går via en høy, utvendig stige. Plasseringen av inngangsdøren gir en klar indikasjon på hvor værutsatt dette fyrtårnet ligger. Et galleri omkranser tårnet ved overgangen mellom steinfundamentet og støpejernstårnet. To gallerier omkranser selve tårnet; det ene rundt lyktehuset og det andre en etasje nedenfor. I hver etasje har støpejernstårnet to vinduer med støpejernsrammer. Det franske 3. ordens linseapparatet er fortsatt i bruk med elektrisk drift fra eget aggregat. I 1932 ble fyrtårnet ombygget innvendig. Fyrvokteren fikk soverom i 8. etasje, mens fyrbetjenten fikk soverom i 7. etasje. Dessuten ble det innredet to soverom i 6. etasje. I 5. etasje ble det innredet felles kjøkken og toalett.

Naustet (2) er bygget i hvelvet betong. Det har en tofløyet dør i gavlveggen.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som dam, vei, landing med kran og helikopterlanding.

Grip er en av landets mest særpregede fyrstasjoner med sin dramatiske beliggenhet. Fyrstasjonen har relativt høy aldersverdi og stor grad av opprinnelighet. Stasjonen har stor miljøbetydning i sammenheng med fiskeværet.

Haugjegla fyrstasjon

Fyrlistenr.: 435000
Navn: Haugjegla fyrstasjon
Kommunenr.: 1573
Kommunenavn: Smøla
:
Opprettet: 1922
Funksjon: Ledfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1988.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Haugjegla fyrstasjon ligger på en lav
og flat øy nord for Veidholmen på
Smøla.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Haugjegla fyrstasjon ligger på en lav og flat øy ute i havet nord for Smøla. Fyrstasjonen ble opprettet i 1922 og er et ledfyr. Fyrstasjonen har et høyt fyrtårn som rommer leilighet til de ansatte. Naustet ligger 350 meter fra fyrtårnet. Mellom fyrtårnet og naustet går en støpt vei med stangjemsrekkverk på den ene siden.

Det 14 meter høye, sylindriske støpejernstårnet står på en 7 meter høy betongsokkel. Sokkelen er hvitmalt, og støpejernstårnet er rødmalt med et hvitmalt belte. Lyktehuset i støpejern er malt rødt. Fyrtårnet har tre gallerier. Det første galleriet omkranser tårnet ved overgangen mellom betongsokkelen og støpejernstårnet. Det neste galleriet omkranser støpejernstårnet en etasje nedenfor lyktehuset, mens det tredje galleriet omkranser lyktehuset. En høy, utvendig betongtrapp fører opp til inngangsdøren. Alle galleriene og den utvendige trappen har rødmalt stangjemsrekkverk. Fyrtårnet inneholder maskinrom i 1. etasje og oppholdsrom i 2. etasje, med utgangsdør til nederste galleri. I 3. etasje er det kjøkken med kammers. I 4., 5. og 6. etasje har de ansatte hatt hver sin etasje med oppholdsrom og soverom. En opprinnelig tretrapp går gjennom alle etasjene. Interiøret har mange opprinnelige elementer bevart som gulv, dører og panel. Det opprinnelige franske 2. ordens linseapparatet er intakt.

Naustet er bygget i betong med trekonstruksjon øverst på den ene gavlveggen. Huset har saltak. Tregavlen er kledd med stående, rødmalt panel, og taket er tekket med lappskifer. Naustet har dobbel, rødmalt dør i gavlveggen mot sjøen.

På fyrstasjonen er det foruten bygningene kulturminner som en ca 300 m lang, oppmurt betongvei med rødmalt stangjemsrekkverk, tuft etter tidligere fyrlykt og landing.

Fyrtårnet er en god representant for de nyere, høye, sylindriske støpejernstårdene og anlegget har stor grad av opprinnelighet. Fyrstasjonen har ved sin dramatiske beliggenhet og sin stramme arkitektur, stor identitetsskapende verdi.

Sletringen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 446800
Navn: Sletringen fyrstasjon
Kommunenr.: 1620
Kommunenavn: Frøya
:
Opprettet: 1899
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1993.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000.
Beliggenhet: Sletringen fyrstasjon ligger utenfor
Titran på Frøya.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Sletringen fyrstasjon ligger utenfor Titran på Frøya. Fyrstasjonen ble opprettet i 1899 og er et kystfyr. Det 45 m høye tårnet er landets høyeste fyrtårn. Fyrtårnets betongsokkel og maskinhus er sammenbygget og omgitt av et tett anlegg av bygninger som ligger mot en sirkelformet betongmur i bakkant ut mot været. Bygningene i sirkelformen inneholder uthus, oljebod og naust. Anlegget har klare likhetstrekk med betongarkitekturen på Geitungen fyrstasjon i Rogaland og Makkaur fyrstasjon i Finnmark.

Det 36,5 m høye støpejernstårnet står på en 8,5 m høy betongsokkel som er malt hvit. Støpejernstårnet er rødmalt med to hvite belter. Tårnet har tre gallerier. Det første galleriet omkranser tårnet ved overgangen mellom betongsokkelen og støpejernstårnet. Det neste galleriet omkranser støpejernstårnet en etasje nedenfor lyktehuset, mens det tredje galleriet omkranser lyktehuset. Tårnet rommer en stor modernisert leilighet, men har for øvrig mange opprinnelige elementer bevart. Den store, franske lynblinklinsen fra 1923 er intakt og i bruk. Tyfonen, tåkesignalet fra 1968, er bevart.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som landing og støpt vei med skinner som fører ned til landingen.

Sletringen fyrstasjon har høy arkitektonisk verdi med sin presise, tett samlede bygningsmasse med rikt utformede bygninger. Fyret har høy fyrhistorisk verdi som et eksempel på støpejernstårn kombinert med betongbyggeri. Sletringen er en av kystens mest storslåtte fyrstasjoner, og har miljøbetydning i sammenheng med fiskeværet Titran.

Sula fyrstasjon

Fyrlistenr.: 465000
Navn: Sula fyrstasjon
Kommunenr.: 1620
Kommunenavn: Frøya
:
Opprettet: 1909
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1974.
Eier: Staten v/ Kystverket / Privat
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000.
Beliggenhet: På øya Store Sula, ved Sula fiskevær
vest i havet for Frøya.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Sula fyrstasjon er del av "fyrkjeden" Sula, Vingleia, Finnvær og Halten fyrstasjon, beliggende ute i havet på Sør-Trøndelagskysten. Fyrstasjonen ble opprettet i 1909 og er et kystfyr. Sula fyrstasjon har en spesiell forhistorie, med to oppførte fyrtårn fra 1793 og 1804, før det nåværende tårnet ble satt opp i 1909. Nåværende tårn skal være bygget om lag der de andre tårnene sto, som er det høyeste punktet på øya Store Sula, tronende over fiskeværet.

Fyrtårnet er et lavt, åttekantet betongtårn som er pusset og malt hvitt. Tårnet står på et høyt fundament. Mellom fundamentet og resten av tårnet er det en markert kant, hvor tårnet begynner et stykke innenfor fundamentkanten. Det store lyktehuset er bygget i støpejern og malt hvitt. Lyktehuset er omkranset av to gallerier, henholdsvis et åttekantet galleri på toppen av betongtårnet og et sirkelformet rundt lykten. Tårnet har en 2. ordens fransk lynblinklinse som er intakt.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som betong-gangvei med rødmalte stangjersrekkverk, gjerder, trapper og betongbelagt gårdstun.

Alle bygninger bortsett fra selve fyret ble avhendet i 2005.

Stasjonen har bolig, uthus, naust og landing og ligger i nær sammenheng med fiskeværet Sula. Anlegget har fyrhistorisk verdi og klar miljøskapende verdi i området.

Vingleia fyrstasjon

Fyrlistenr.: 467300
Navn: Vingleia fyrstasjon
Kommunenr.: 1620
Kommunenavn: Frøya
Opprettet: 1921
Funksjon: Ledfyr
Status: Nedlagt og erstattet av lykt i glassfibertårn i 1985..
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 2001.
Beliggenhet: Ca 6 km nord for Mausund, utenfor Frøya



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Vingleia fyrstasjon er del av «fyrkjeden» Sula, Vingleia, Finnvær og Halten fyrstasjon, beliggende ute i havet på Sør-Trøndelagskysten. Fyrstasjonen ble opprettet i 1921 og er et ledfyr. Fyrbygningen med tårn og uthuset ligger tett ved et gårdstun. Tufter etter et grisehus ligger i nærheten. Gangvei med stangrørsrekkverk fører ned til naust og landing. Svært mye av det eldre fyrtekniske utstyret er bevart, blant annet den opprinnelige linsen, lampeskifter og et intakt klippapparat. Etter nedleggelsen ble fyrdriften erstattet av en lykt i et glassfibertårn, med strøm fra et solcellepanel.

Den gamle fyrvokterboligen fra 1921 står på en høy grunnmur som er pusset og malt grå. Bygningen har bindingsverkskonstruksjon og saltak. Veggene er kledd med eternittplater, og taket er tekket med lappskifer. Huset har hovedsakelig 2- og 3-fags krysspostvinduer. Vindusrammene er malt hvite. Fyrtårnet er 15 m høyt, firkantet og bygget i nordvestre hushjørne på fyrvokterboligen. Lyktehuset er bygget i støpejern og har rødmalt tak.

Uthuset har bindingsverkskonstruksjon og saltak. Veggene er kledd med eternittplater, og taket er tekket med skifer. Alle vindusrammene er malt hvite. Vindskiene er i eternitt.

Fyrstasjonen er en god representant for de små fyrbygningene i tre med taktårn. Anlegget har stor grad av bygningsmessig opprinnelighet, og fyrhistorisk verdi med det tekniske utstyret bevart.

Kjeungskjær fyrstasjon

Fyrlistenr.: 472900
Navn: Kjeungskjær fyrstasjon
Kommunenr.: 1621
Kommunenavn: Ørland
:
Opprettet: 1880
Funksjon: Ledfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1987.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000.
Beliggenhet: Kjeungskjær fyrstasjon ligger på et
lite skjær utenfor Ørlandet.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Kjeungskjær fyrstasjon ligger på et lite skjær utenfor Ørlandet. Fyrstasjonen ble opprettet i 1880 og er et ledfyr. Stasjonen består av fyrtårn, naust og en støpt vei og bro som går 20 m utover i sjøen til landingen.

Det 20,6 m høye steintårnet står på et betongfundament. Fyrtårnet har en åttekantet form. Taket er bygget i trekonstruksjon og har 8-kantet pyramideform. Tårnet er pusset og rødmalt. I hver etasje er det plassert et vindu på hver av de 8 veggene i åttekanten. Lyktehuset er plassert på nordvestre side av taket og bygget i støpejern. Et galleri omkranser lykten. Den originale, franske optikken av 4. orden er i funksjon. Tårnets interiør er i hovedtrekk bevart med blant annet en leilighet med seks sovekabiner. I 1882 ble det støpt et bislag inntil tårnet, og det ble bygget en gråsteinsmur rundt betongfoten. Fyrtårnet ble forhøyet med 3 meter i 1906.

Naustet er sammenbygget med tårnet. Det er bygget i betong og har pulttak. Naustet har dobbelt dør inn fra landingen.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som landing og støpt bro og vei som fører ned til landingen.

Kjeungskjær er en meget særpreget fyrstasjon, og anlegget har miljøbetydning for Uthaug havn rett innenfor.

Halten fyrstasjon

Fyrlistenr.: 471800
Navn: Halten fyrstasjon
Kommunenr.: 1620
Kommunenavn: Frøya
:
Opprettet: 1875
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 2005.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 2000.
Beliggenhet: Halten fyrstasjon ligger nær fiskeværet Halten helt nordøst i Frøya kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Halten fyrstasjon ligger nær fiskeværet Halten og er del av "fyrgjeden" Sula, Vingleia, Finnvær og Halten fyr på Sør-Trøndelagkysten. Fyrstasjonen ligger på store Rensøy. Den ble opprettet i 1875 og er et kystfyr. Halten fyrstasjon domineres av det høye steintårnet som ble flyttet fra Lista fyrstasjon. Stasjonen var planlagt som tvillingfyr, men den fyrtekniske utviklingen gjorde dette unødvendig. I dag består fyrstasjonen av maskinhus, bolig, uthus samt naust og landing. Landingsforholdene er gode.

Det 29,5 m høye fyrtårnet er bygget i hugget gråstein. Tårnet er pusset og malt hvitt med to svarte belter. Innvendig er tårnet foret med teglstein. Steintårnet har 7 etasjer, med to vinduer i hver etasje. Lyktehuset er bygget i støpejern som er malt hvitt. Et galleri omkranser lyktehuset på toppen av steintårnet. Den originale, store, lynblinkelinsen fra Barbier & Fenestre i Paris, er fremdeles i drift. Fyrapparatets dreiemekanikk er intakt.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som tufter etter bolig, uthus, oljebu og smie, støpte veier og trapper med hvitmalt stangjerns-rekkverk, radiomaster, flaggstang, hvitmalt legjerde, betonggårds plass, hvitmalte murkanter mot hage og landing. Nede ved fjæra ligger flere tufter etter rorbuer.

Fyrstasjonen er avbemannet, men benyttes av Kystverkets tilsynslag.

Fyrtårnet har høy opprinnelighet i eksteriør og interiør, og er en sjelden fyrtype. Fyrstasjonen har klar miljøskapende verdi i området.

Det er spesielt det sjeldne fyrtårnet i hugget gråstein med stor grad av autentisitet som vektlegges når det gjelder fyrstasjonens verneverdi.

Kaura fyrstasjon

Fyrlistenr.: 485800
Navn: Kaura fyrstasjon
Kommunenr.: 1632
Kommunenavn: Roan
:
Opprettet: 1931
Funksjon: Ledfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1959.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000.
Beliggenhet: Kaura fyrstasjon ligger i
Kaurafjorden utenfor Bessaker i
Roan kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Kaura fyrstasjon ligger i Kaurafjorden, og har sammenheng med Vingleia og Asenvågøy. Fyrstasjonen ble opprettet i 1931 og er et ledfyr. Stasjonen består av et støpejernstårn og et naust.

Det 22 m høye støpejernstårnet står på en 6,5 m høy steinsokkel. Støpejernstårnet er rødmalt med hvitt belte. Steinsokkelen er malt grå. Et galleri omkranser tårnet ved overgangen mellom steinsokkelen og støpejernstårnet. Kaura fyrstasjon er den nest siste bemannede fyrstasjonen som ble opprettet i landet. Fyrstasjonen ble tidlig avfolket. Den er derfor en av kystens minst endrede med mange detaljer intakt i boligdelen i fyrtårnet. Det opprinnelige, franske linseapparatet er i funksjon.

Naustet er sammenbygget med tårnet og bygget i betong. Naustet har hvelvet tak og doble dører i sydlig gavlvegg.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som landing og støpt bro med skinner som går fra naustet og ned til landingen. Betongbroen har rødmalt stangjersrekkverk på begge sider.

Anlegget har høy fyrhistorisk verdi som det siste bemannede støpejernsfyret som er bygd. Det kraftige fyrtårnet har en monumental virkning på den lave holmen i havgapet og har stor identitetsskapende verdi med sin karakteristiske form og plassering.

Buholmråsa fyrstasjon

Fyrlistenr.: 489700
Navn: Buholmråsa fyrstasjon
Kommunenr.: 1633
Kommunenavn: Osen
:
Opprettet: 1917
Funksjon: Ledfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1994.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 2000.
Beliggenhet: Buholmråsa fyrstasjon ligger ved Svefjorden på sydsiden av Folla.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Buholmråsa fyrstasjon ligger ved Svefjorden. Fyrstasjonen ble opprettet i 1917 og er et ledfyr. Fyret ligger litt vest for boligene og uthuset som er samlet i et tun. Støpte veier fører fra fyret til tunet og videre ned til naust og landing. Fyrstasjonen ble utsatt for flyangrep under krigen og har derfor bygninger fra to perioder, alle med stor grad av opprinnelighet. To hager og dyrkingsjord hører til fyrstasjonen. Anlegget ligger i et frodig kulturlandskap. Fyrstasjonen har lett tilgjengelighet i skjærgården med gode landingsforhold.

Det 23,5 m høye støpejernstårnet er kraftig, litt butt og svakt avsmalnende mot toppen. Tårnet er rødmalt med et hvitt belte. Et galleri omkranser lyktehuset. Linseapparatet er bevart.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som landing, betongbelagte veier med stangjernsrekkverk, hage med hvitmalt stakittgjerde, hvitmalt legjerde i tre, flaggstang og betongbelagt gårdsplass.

Anlegget har høy fyrhistorisk verdi med bebyggelse fra stasjonens opprettelse, og fra gjenreisningen. Buholmråsa har høy miljøskapende verdi i området.

Kya fyrstasjon

Fyrlistenr.: 500000
Navn: Kya fyrstasjon
Kommunenr.: 1633
Kommunenavn: Osen
:
Opprettet: 1920
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1958.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000.
Beliggenhet: Kya fyrstasjon har en beliggenhet på
en liten holme langt ute i havet
utenfor Buholmråsa.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Kya fyrstasjon har en dramatisk beliggenhet på en liten holme langt ute i havet utenfor Buholmråsa. Fyrstasjonen ble opprettet i 1920 og er et kystfyr. Stasjonen består av et høyt støpejernstårn, et naust og en landing. Landingsforholdene er vanskelige selv i godvær. Kya er en av kystens mest værharde fyrstasjoner, og er påført flere skader i løpet av årene.

Det 22.5 m høye sylindriske støpejernstårnet står på en 7 m høy sokkel i hugget stein. Støpejernstårnet er malt rødt. Et galleri omkranser tårnet ved overgangen mellom steinfundamentet og støpejernstårnet. To gallerier omkranser selve støpejernstårnet; det ene rundt lyktehuset og det andre en etasje nedenfor. Tårnet rommer en liten og enkel boligdel med fire sovekabiner, i dag uten utstyr, men for øvrig uendret.

Naustet er bygget i betong og har hvelvet form. Det har fått denne formen for å gi havet minst mulig motstand. I fronten mot sjøen har det doble labankdører.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som landing og støpt vei med skinner som fører ned til landingen.

Anlegget har fyrhistorisk og sosialhistorisk verdi med fyrbygningens plassering på den lille holmen som fortsatt viser de strenge fysiske rammer fyrbetjeningen hadde.

Villa fyrstasjon

Fyrlistenr.: - (nedlagt)
Navn: Villa fyrstasjon
Kommunenr.: 1749
Kommunenavn: Flatanger
:
Opprettet: 1839
Funksjon: Ledfyr
Status: Nedlagt i 1890.
Eier: Flatanger kommune
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Villa fyrstasjon ligger på øya Villa i den sydlige del av Folla, 10 km nordvest for Lauvsnes på fastlandet.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Villa fyrstasjon ligger på øya Villa i den sydlige del av Folla, 10 km nordvest for Lauvsnes på fastlandet. Villa er et tidligere ledfyr.

Fyrstasjonen ble opprettet i 1839. Fyrstasjonen består i dag av fyrtårn, assistentbolig og naust. Fyrtårnet ligger på en høyde med assistentboligen nedenfor mot sydøst. Naustet ligger ved havnen på Villa lenger øst. Fyrstasjonen ble nedlagt i 1890.

Fyret ble bygget som et kullblussfyr, en fyrtype som i 1839 forlengst var forlatt ellers i Europa. Fyrtårnet ble bygget sekskantet med hvelvede trekkkanaler på alle sidene, slik at vinden kunne utnyttes maksimalt, uansett hvilken vei den kom fra. Lyktehus i støpejern ble laget på Næs Jernverk. Det ble også satt opp fyrvokterbolig, uthus, smie, kullmagasin ved sjøen og ved tårnet, og naust. I 1859 ble fyret bygget om til oljefyr. Dette innebar at tårnet fikk nytt lyktehus, også dette fra Næs Jernverk. Luftekanalene ble murt igjen, skorsteinen fra gulvet i 2. etasje fjernet og trappen opp til lyktehuset forandret. Lyktehuset ble plassert på en underbygning i støpejern, slik at fyrlyset fikk en større høyde. Det ble ansatt en assistent ved fyret og bygget bolig for ham; assistentboligen står fremdeles på fyrstasjonen. I 1890 ble Villa fyr nedlagt og flyttet til Nordøyen. Lyktehuset og linsen ble tatt i bruk på Nordøyen fyrstasjon som ble opprettet samme år. Steintårnet på Villa ble stående og fungerte som seilingsmerke. Naustet har vært brukt som merkenaust (opplag av staker). I 1932 ble eiendommen overdratt til losvesenet. Losstasjonen ligger ved havnen på Villa.

I 2005 ble kullblussfyret og naust avhendet til Flatanger kommune.

Fyrtårnet (1) er i hugget granitt og kleberstein, med innvendig foring i teglstein. Tårnet er ca. 15 meter høyt.

Ved fyret står det tufter etter steingjerder og de første bygningene på stasjonen.

Villa er landets best bevarte kullblussfyr. Av i alt seks oppførte kullblussfyr i landet i perioden 1802 til 1839, er kullblussfyret på Villa det yngste fra 1839. Villa var sannsynligvis verdens siste kullblussfyr som ble nedlagt.

Kullblussfyret har som en sjelden fyrtype, stor fyrhistorisk verdi og høy aldersverdi.

Nordøyen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 533500
Navn: Nordøyen fyrstasjon
Kommunenr.: 1750
Kommunenavn: Vikna
:
Opprettet: 1890
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert. Avbemannet, men tilsynsbase.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1999.
Beliggenhet: Nordøyen fyrstasjon ligger på øya Surnøya, sydvest i Ytre Vikna.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Nordøyen fyrstasjon ligger på øya Surnøya, sydvest i Ytre Vikna. I Nordøyen-gruppen er de tre største øyene Surnøya, Oddholmen og Heimvær. På Heimvær ligger fiskeværret Nordøyen som ble fredet av Riksantikvaren i 1996. Heimvær og 3 småholmer er forbundet med moloer slik at det dannes en god havn.

Fyrstasjonen ble opprettet i 1890, samtidig som Villa fyr ble nedlagt. Fyrstasjonen består i dag av fyrvokterbolig m/fyrlykt, uthus og naust. Fyrvokterboligen og uthuset danner sammen et tun som er innegjerdet mot nord, vest og øst. Inne på tunet står det 3 oljetanker plassert på fundamentet etter et tidligere uthus. Naust og landing ligger ca. 326 meter fra fyret.

Fyrlykten i gavlen på fyrvokterboligen ble flyttet fra Villa fyr i 1890. Det ble bygget tomannsbolig for fyrvokter og assistent. Familiene opptok lån fra jorddyrkingsfondet og dyrket jorden og hadde sauer. Øya har fremdeles et rikt kulturlandskap med spor etter beiting. I 1964 ble stasjonen elektrifisert og endret til tørnstasjon.

Tunet er innegjerdet med et hvitmalt plankegjerde. Langs første del av veien fra landingen til fyret løper det et rødmalt stangjersrekkverk.

Fyrstasjonen er avbemannet, men fungerer som tilsynsbase.

Anlegget har fyrhistorisk verdi sett i sammenheng med Villa fyr og miljøskapende verdi i sammenheng med fiskeværret Nordøyen, som er fredet etter lov om kulturminner.

Sklinna fyrstasjon

Fyrlistenr.: 560000
Navn: Sklinna fyrstasjon
Kommunenr.: 1755
Kommunenavn: Leka
:
Opprettet: 1910
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 2004.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Sklinna fyrstasjon ligger på øya
Heimøy i øygruppen Sklinna,
nordvest for Leka.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Sklinna fyrstasjon ligger på øya Heimøy i øygruppen Sklinna ute i havet, nordvest for Leka. Sklinna er et kystfyr.

Fyrstasjonen ble opprettet i 1910. Fyrstasjonen består i dag av fyrtårn, fyrvokterbolig, uthus, maskinhus og naust. Fyrtårnet ligger på toppen av øya med de øvrige bygningene et stykke unna. Sklinna består av en rekke større og mindre øyer, holmer og skjær, og var tidligere et viktig fiskevær. Men hovedgrunnen til at Sklinna ble valgt som fyrstasjon er stedets fremspringende punkt på kysten.

Fyrtårnet på Sklinna ble tatt fra Runde fyr som var under ombygging. Øverste del av tårnet ble satt opp på Sklinna. Det ble bygget fyrvokterbolig for to familier, uthus, naust og oljebod. Reserveassistenten overtok den tidligere tilsynsmannens bolig, som ble flyttet til fyrstasjonen. I 1959 ble stasjonen elektrifisert, og stasjonen ble omgjort fra familiestasjon til tørnstasjon, noe som medførte at fyrvokterboligen måtte ombygges. Boligen til reserveassistenten ble solgt til nedring i 1960.

Fyrtårnet er i støpejern, 14,3 m høyt og rødmalt. I lyktehuset står en fransk 2. ordens linse som fortsatt er i bruk.

På området er det tufter etter reserveassistentboligen og oljeboden. Det går en vei fra landingen opp til tunet og videre opp til fyret. Veien er delvis bygget opp i naturstein, belagt med sement. Et rødmalt stangjersrekkverk løper fra landingen og et stykke oppover, og fra tunet opp til fyret. 4 oljetanker har erstattet den tidligere oljeboden.

Fyrstasjonen ble avbemannet i 2004.

Fyrstasjonen har fyrhistorisk verdi ved gjenbruken av fyrtårnet, og anlegget har miljøskapende verdi i sammenheng med fiskevær.

Bremstein fyrstasjon

Fyrlistenr.: 600000
Navn: Bremstein fyrstasjon
Kommunenr.: 1815
Kommunenavn: Vega
:
Opprettet: 1925
Funksjon: Kystfyr. Opprinnelig fiskefyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1980.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Bremstein ligger på Geiterøya i
Steinan på Helgelandskysten.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Bremstein ligger på Geiterøya i Steinan på Helgelandskysten. Fyrstasjonen ble opprettet i 1925 og er et kystfyr. Fyret som er et 27 m høyt støpejernstårn, har en dramatisk virkning i havgapet utenfor Vega. Bolighuset og maskin-/uthuset ligger tett samlet ved fyrtårnet, mens naustet ligger noe nedenfor mot sjøen. Landingsforholdene er gode i godt vær.

Det 27 m høye støpejernstårnet står på en betongsokkel. Fyret er rød malt med et hvitt belte. Tårnet er spesielt med sine to store linseapparater på hvert sitt galleri. Hovedlykten som står i toppen av tårnet, består av en stor, fransk 2. ordens lynblinkelinse. Bifyret som står i tårnets tredje etasje, har en 2. ordens linse av samme produsent som hovedlykten. Begge lyktene er intakt. Fyrtårnet har flere opprinnelige elementer bevart, med bl.a. tårntrapp og vaktrom.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som tufter etter tidligere tomannsbolig, utedo og maskinhus, lemurer, hager, gangvei, rødmalte stangjersrekkverk og landing i betong.

Fyrstasjonen har en spesiell fyrhistorisk verdi med de to linsene.

Åsvær fyrstasjon

Fyrlistenr.: 657300
Navn: Åsvær fyrstasjon
Kommunenr.: 1827
Kommunenavn: Dønna
:
Opprettet: 1876
Funksjon: Ledfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1980.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Åsvær fyrstasjon ligger på en holme
på sørsiden av Åsenfjorden utenfor
Dønna.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Åsvær fyrstasjon ligger på en holme på sørsiden av Åsenfjorden utenfor Dønna. Fyrstasjonen ble opprettet i 1876 og er et ledfyr. Anlegget omfatter støpejernstårn, bolig, maskinhus/uthus, naust, samt vei og to landinger. Ruinen etter et tidligere fyr ligger på en høyde ca. 100 m nord vest for støpejernstårnet. Denne fyrbygningen ble kondemnert etter uvær i 1917 før støpejernstårnet ble satt opp. Landingsforholdene er brukbare i rimelig vær.

Det 18,5 m høyt støpejernstårnet står på en 4,5 m høy sokkel av kraftig, hugget stein. Fyret har en konisk form og er malt rødt. Linseapparatet har en kombinert 2. og 3. ordens linse.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene og ruinen kulturminner som oppmurt vei med rødmalt stangjersrekkverk, trapper og landinger.

Sammenstillingen av støpejernstårnet og ruinen av den opprinnelige fyrbygningen er fyrhistorisk interessant. Fyrstasjonen har miljøskapende verdi i sammenheng med fiskeværet Åsvær, og de storslagne naturomgivelsene med blant annet Lovund som dominerende element.

Myken fyrstasjon

Fyrlistenr.: 670000
Navn: Myken fyrstasjon
Kommunenr.: 1836
Kommunenavn: Rødøy
:
Opprettet: 1917
Funksjon: Ledfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1974.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 2000.
Beliggenhet: Myken fyrstasjon ligger i det lille fiskeværet Myken langt ute i havet i Rødøy kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Myken fyrstasjon ligger i det lille fiskeværet Myken langt ute i havet i Rødøy kommune. Fyrstasjonen ble opprettet i 1917 og er et ledfyr. Fyrbygning, maskinhus/uthus ligger oppe på en høyde, mens naust og landingen ligger nede ved sjøen. Mellom landingen og fyret er en 150 m. lang, bratt gangvei med trapper. Taubanen som går fra landingen til fyret er intakt. Bygningene har høy grad av opprinnelighet, spesielt i eksteriøret. Landingsforholdene er gode.

Fyrbygningen er laftet og har saltak. Fyrlykten er plassert på taket, opp fra nordre gavlvegg. Lyktehuset er i støpejern som er malt rødt. Fyrlykten har 4. ordens linseapparat. Inntil lyktehuset er det bygget et lite hus med saltak.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som hvitmalte legjerder, gårdstun, gangvei delvis med murte trapper, rødmalte stangjærnsrekkverk, taubane, oljetanker og landing i betong.

Fyrstasjonen er et godt eksempel på de små trefyrene, og har stor miljøskapende verdi med sin beliggenhet i fiskeværet Myken.

Bygningene på fyrstasjonen har høy grad av opprinnelighet, spesielt i eksteriøret.

Bodø/Nyholmen fyrstasjon

Fyrlistenr.: - (nedlagt)
Navn: Bodø/Nyholmen fyrstasjon
Kommunenr.: 1804
Kommunenavn: Bodø
:
Opprettet: 1875
Funksjon: Led-/havnefyr
Status: Nedlagt og erstattet av fyrlykt i 1907.
Eier: Fortidsminneforeningen i Nordland.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Bodø/Nyholmen fyrstasjon ligger i
innseilingen til Bodø havn.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Bodø/Nyholmen fyrstasjon ligger i innseilingen til Bodø havn. Fyrstasjonen ble opprettet i 1875 og var et led-/havnefyr. Anlegget omfatter fyrbygningen med fyrlykt. Fyret er det eldste i Bodø-området.

Den 1 ½ etasjes høye fyrbygningen er bygget i naturstein og foret med tegl. Huset har saltak. Veggene er pusset og malt hvite, og taket er tekket med rutehelleskifer. Vindusrammene og vindskiene er malt hvite. På husets sørøstre hjørne står en lav fyrlykt. Alt fyrteknisk utstyr er fjernet fra tårnet. Det opprinnelige lyktgalleriet er fjernet og et nytt galleri satt opp etter at Fortidsminneforeningen overtok fyret rundt 1987.

Fyrstasjonen ble nedlagt i 1907.

Anlegget har høy aldersverdi og stor miljøskapende verdi i havnen. Fyrbygningen har høy bygningshistorisk verdi med sin sjeldne materialbruk.

Landegode fyrstasjon

Fyrlistenr.: 704500
Navn: Landegode fyrstasjon
Kommunenr.: 1804
Kommunenavn: Bodø
:
Opprettet: 1902
Funksjon: Innseilingsfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1993.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Landegode fyrstasjon ligger på
holmen Eggløysa nord for øya
Landegode utenfor Bodø.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Landegode fyrstasjon ligger på holmen Eggløysa nord for øya Landegode utenfor Bodø. Fyrstasjonen ble opprettet i 1902 og er et innseilingsfyr. Stasjonen har et 29 m høyt støpejernstårn. De øvrige bygningene på stasjonen ligger tett samlet rundt fyrtårnet. Disse bygningene omfatter maskinhus, boliger, uthus, tidligere smie og to naust med to landinger. Landingsforholdene er gode.

Støpejernstårnet står på en hvitmalt betongsokkel og er rødmalt med to hvite belter. I etasjen under lykten omkranses fyret av et galleri med rødmalt rekkverk. Den opprinnelige franske 3. ordens lynblinkelinsen er fortsatt intakt, men dens tidligere kvikksølvbadlagring er erstattet med rullelager. I 1972 ble det installert et bifyr i fyrtårnet som lyser rødt i en smal sektor over en grunne.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som trapper, hvitmalt gjerder, rødmalte stangjersrekkverk og to landinger i betong.

Bygningene er modernisert, men har i det ytre beholdt sitt hovedpreg. Fyrstasjonen har en imponerende beliggenhet omgitt av store naturformasjoner. Fyrstasjonen har fyrhistorisk verdi og miljøskapende verdi i området.

Fyrstasjonen har høy autentisitet med alle fyrstasjonens bygninger bevart.

Måløy Skarholmen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 711000
Navn: Måløy Skarholmen fyrstasjon
Kommunenr.: 1848
Kommunenavn: Steigen
:
Opprettet: 1922
Funksjon: Ledfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1979.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Måløy Skarholmen fyrstasjon ligger
på en liten holme i Vestfjorden,
utenfor Steigen.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Måløy Skarholmen fyrstasjon ligger på en liten holme i Vestfjorden. Fyrstasjonen ble opprettet i 1922 og er et ledfyr. Nordøst på holmen står et støpejernstårn på toppen av en 3-etasjes betongbygning. Et naust ligger ved siden av fyrtårnet. Landingsforholdene er vanskelige.

Det 18 meter høye støpejernstårnet er rødmalt med et hvitt belte. Støpejernstårnet har en nedre diameter på 7,7 meter og en øvre på 4,1 meter. Tårnet har flere vinduer i hver etasje. Vinduene har støpejernsrammer. Et galleri omkranser tårnet i etasjen under fyrlykten. Fyret har 2. ordens linseapparat.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som murtrapper, delvis oppmurt gangvei, rødmalte stangjersrekkverk og landing i betong.

Anlegget har høy grad av opprinnelighet og er med sin silhuett et viktig navigasjonspunkt i Vestfjorden.

Flatøy fyrstasjon

Fyrlistenr.: 714500
Navn: Flatøy fyrstasjon
Kommunenr.: 1848
Kommunenavn: Steigen
:
Opprettet: 1882
Funksjon: Ledfyr.
Status: Nedlagt og erstattet av fyrlykt i 1966.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Flatøy fyrstasjon ligger på en øy i Vestfjorden utenfor Steigen.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Flatøy fyrstasjon ligger på en øy i Vestfjorden utenfor Steigen. Fyrstasjonen ble opprettet i 1882 og var et ledfyr. Fyrtårnet er sammenbygd med fyrbygningen. Tårnet er som type det eneste i landet, og fyrbygningen er i dette distriktet sjelden med hensyn til materialbruk. Stasjonen omfatter også maskinhus og uthus som danner et tun sammen med fyrbygningen, samt landing og ruin etter naust. Landingsforholdene er rimelig gode.

Fyrbygningen som er på 1½ etasje har grunnmur i hugget stein. Huset er bygget i betong og har saltak. Veggene er kledd med eternittplater, og taket er tekket med skiferheller 1x1 m. Vindusrammene er malt hvite. Huset har to piper som er malt hvite. Inntil den ene langveggen på fyrbygningen er det bygd et 13 m høyt, slankt, åttekantet fyrtårn. Tårnet er bygget i betong og er malt hvitt. Hver etasje i tårnet har vinduer med hvitmalte rammer. Lyktehuset er i rødmalt støpejern. Fyrlykten omkranses av et galleri. Fyroptikken er fjernet.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som hvitmalte gjerder, gangvei, radiomast, løypestreng, landing og tufter etter naust.

Fyrstasjonen ble nedlagt og erstattet av en fyrlykt i 1966.

Fyrstasjonen er omgitt av et frodig og småkupert kulturlandskap med den mektige Lofotveggen som bakgrunn. Fyrstasjonen har miljøskapende verdi og fyrhistorisk interesse ved sin sjeldenhet.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er Flatøy fyrstasjon et representativt eksempel på en tidligere familiestasjon. Kulturminner som uthus hvor det er fjøs gir et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Tranøy fyrstasjon

Fyrlistenr.: 719500
Navn: Tranøy fyrstasjon
Kommunenr.: 1849
Kommunenavn: Hamarøy
:
Opprettet: 1864
Funksjon: Ledfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1991.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997.
Beliggenhet: Stangholmens vestpynt,
Vestfjorden, ca 3 km fra Tranøy.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Tranøy fyrstasjon er et innseilingsfyr som ligger i Hamarøy kommune. Fyrstasjonen ble opprettet i 1864, og består av flere typer bygninger. Den opprinnelige, lille fyrbygningen står fremdeles. Anlegget er dominert av det ca. 27 meter høye støpejernstårnet som ble flyttet fra Moholmen fyrstasjon i 1936. Tranøy fyrstasjon har gangbroforbindelse med fastlandet.

Støpejernstårnet står på et fundament av betong. Tårnet er malt rødt med hvitt belte. En stor, hvitmalt betongtrapp med røde jernrørgelender fører opp til inngangsdøren. Døren er en enkel tredør, plassert i et lite, rødmalt tilbygg inntil tårnet. Inntil tårnets nordvestre vegg står et tilbygg som har hvitmalt grunnmur i betong. Tilbygget har bindingsverkskonstruksjon og pulttak. Tårnet er omkranset av et galleri rundt lyktehuset. I tårnets 1. etasje er det innredet maskinrom pluss vaktværelse i tilbygget. I 2. og 3. etasje står 3 eldre trykklufttanker og i 4. etasje var diafonen montert. Den var i bruk i perioden 1936-1980. Diafonen er nå delvis demontert.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygninger og landing; hvitmalt støpte murer, fundament for oljebeholder, gårdsplass, vei og en ca. 250 m land gangbro til fastlandet.

Av fyrtekniske installasjoner finnes bl.a. linseapparat av 2. orden fra 1959.

Tranøy fyrstasjon har stor miljøskapende verdi med sin markante beliggenhet og form. Fyrstasjonen er et kjent landemerke i området og er således et identitetsskapende element.

Fyrstasjonen har med sitt høye støpejernstårn og den mindre, gamle fyrbygningen stor alders- og fyrhistorisk verdi. Støpejernstårnet er flyttet fra Moholmen fyrstasjon og har også i denne sammenheng fyrhistorisk verdi. Fyrstasjonen har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon og er et viktig historiefortellende element som i tillegg har betydelig estetisk verdi. Deler av anlegget har i senere tid gjennomgått forholdsvis store ombygginger, men plassering og form er i hovedtrekk bevart.

Tranøy fyrstasjon har nærings- og sosialhistorisk verdi også utover selve fyrdriften. Anlegget er et eksempel på et familiebetjent fyr, med opptil flere familier bofast samtidig. Stasjonen har hatt fjøs med husdyr.

Skrova fyrstasjon

Fyrlistenr.: 747600
Navn: Skrova fyrstasjon
Kommunenr.: 1865
Kommunenavn: Vågan
:
Opprettet: 1922
Funksjon: Ledfyr.
Status: Automatisert. Avbemannet
31.07.2005. Fra samme tidspunkt ble fyrstasjonen base for tilsynslag.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1999.
Beliggenhet: Skrova fyrstasjon ligger på en holme ved Skrova utenfor Svølvær i Vestfjorden.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Skrova fyrstasjon ligger på en holme ved Skrova utenfor Svølvær i Vestfjorden. Fyrstasjonen ble opprettet i 1922 og er et ledfyr. Bygningsmassen ligger tett samlet ved fyrtårnet og består av maskinhus, boliger, uthus og oljebod. En støpt vei med trapper fører ned til naust og landing. Bygningene er modernisert, men hovedform og mange opprinnelige elementer er bevart. Landingsforholdene er gode. Skrova var den første stasjonen som i 1932 ble utstyrt med radiofyr, og mastene står fremdeles. Området inneholder rester etter tyske kanonstillinger.

Det 24,5 meter høye støpejernstårnet står på en hvitmalt betongsokkel som er bygget sammen med det ene maskinhuset. Fyrtårnet er rødmalt med to hvite belter. I etasjen under lykten omkranses fyret av et galleri med rødmalt rekkverk. I hver etasje har tårnet vinduer med støpejernsrammer. En ny PRB-lystkaster er installert, men den opprinnelige linsen oppbevares på stedet.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som gjerder, betongtrapper, røde- og hvitmalt stangjersrekkverk og rester etter tyske kanonstillinger.

Fyrstasjonen har høy miljøskapende verdi i sammenheng med fiskeværet Skrova.

Skomvær fyrstasjon

Fyrlistenr.: 771800
Navn: Skomvær fyrstasjon
Kommunenr.: 1856
Kommunenavn: Røst
:
Opprettet: 1887
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1978.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Skomvær fyrstasjon ligger på en øy
langt til havs sørvest for Røst.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Skomvær fyrstasjon ligger på en øy langt til havs sørvest for Røst. Fyrstasjonen ble opprettet i 1887 og er et kystfyr. Anlegget ligger i et frodig og åpent kulturlandskap med dyrkningsspor. Stasjonen har et høyt, slankt støpejernstårn. De øvrige bygningene er samlet tett rundt tårnet og omfatter maskinhus, boliger og uthus. Naust og landing ligger et stykke nedenfor. Fyrstasjonen har relativt gode landingsforhold.

Det 31,5 m høye, rødmalte støpejernstårnet står på en høy, hvitmalt betongsokkel med utvendig betongtrapp. Tårnet er laget av Marinens Hovedverft i Horten. Et galleri omkranser tårnet i etasjen under fyrlykten. Fyret har en stor, fransk 1. ordens blinklinse, og bifyr med en liten 4. ordens linse. Begge linsene er bevart.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som hage, gjerde, sisterne, rødmalte stangjernsrekkverk, gangvei, flaggstang, oljebeholdere, antennehus, radiomaster og landing.

Fyrstasjonen har høy grad av bygningsmessig og fyrteknisk opprinnelighet med høy aldersverdi og miljøskapende verdi i området.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er fyrstasjon et representativt eksempel på en tidligere familiestasjon. Tidligere rommet uthuset bl.a. fjøs, en funksjon som kan gi et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Anda fyrstasjon

Fyrlistenr.: 813500
Navn: Anda fyrstasjon
Kommunenr.: 1868
Kommunenavn: Øksnes
:
Opprettet: 1932
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1987.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1999.
Beliggenhet: Anda fyrstasjon ligger på en øy nord
for Langøya i Vesterålen.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Anda fyrstasjon ligger på en øy i Vesterålen. Fyrstasjonen ble opprettet i 1932 og er et kystfyr. Stasjonen er den siste av vel 200 bemannede fyr som ble bygget i Norge. Fyrtårnet er bygget inntil gavlveggen på fyrvokterboligen. En ruin etter et uthus ligger oppe ved fyret, og ruin etter en oljebod ligger ved siden av veien ned til naust og en av to landinger. Landingsforholdene er vanskelige. Fyrstasjonen er omgitt av storslåtte naturformasjoner. Selve holmen Anda er et viktig hekkeområde for lundefugl.

Det 16 m høye fyrtårnet er i betong, firkantet og malt hvitt. Tårnet er i tre etasjer med kvadratiske vinduer i hver etasje. På toppen står et sylindrisk lyktehus som er malt rødt. Tårnets 1. etasje har vært innredet som maskinrom og lager. I 2. og 3. etasje har tårnet vært innredet som arbeidsrom. Fyret hadde først 2. ordens linseapparat som senere ble skiftet ut til 4. ordens. De gamle linsedelene blir oppbevart på fyret.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som vei, landing og tufter etter tidligere uthus og oljebod.

Anda fyr har fyrhistorisk verdi som den siste bemannede fyrstasjon som er opprettet i Norge. Fyrbygningen har bygningshistorisk verdi som eksempel på betongbyggeri fra sin tid.

Andenes fyrstasjon

Fyrlistenr.: 848000
Navn: Andenes fyrstasjon
Kommunenr.: 1871
Kommunenavn: Andøy
:
Opprettet: 1859
Funksjon: Kystfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1978.
Eier: Staten v/ Kystverket og private eiere.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1999.
Beliggenhet: Andenes fyrstasjon ligger i tettstedet Andenes på Andøya, nord i Vesterålen.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Andenes fyrstasjon ligger på Andøya nord i Vesterålen. Stasjonen ligger helt nede ved havnen som en del av bebyggelsen i Andenes. Fyrstasjonen ble opprettet i 1859 og er et kystfyr. Fyret er 40 meter høyt og et av landets høyeste støpejernstårn. Den øvrige bebyggelsen med tidligere fyrvokterbolig, uthus og maskinhus ligger litt sør for fyrtårnet. Fyrvokterbolig og uthus er solgt til privat eier.

Det høye støpejernstårnet er levert fra Marinens Verft i Horten. Lyktehuset er laget på Næs Jernverk. Tårnet er malt rødt og er omkranset av to utvendige gallerier, den ene utenfor lyktehuset og den andre en etasje nedenfor. Innvendig er tårnet foret med teglstein. Fyret har et stort, fransk 2. ordens linseapparat og en del eldre utstyr bevart. Fyrtårnet har flere opprinnelige elementer bevart, bl.a. tårntrapp.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som rester etter jernbanetrase som ble brukt ved bygging av moloen nord for fyret, gangvei, trapp, rødmalte stangjensrekkverk, tufter etter oljebod og rester etter tyske befestninger.

Fyrtårnet har stor aldersverdi og høy grad av opprinnelighet. Fyret har meget stor miljøbetydning som del av havnen og bebyggelsen på Andenes.

Hekkingen fyrstasjon

Fyrlistenr.: 823600
Navn: Hekkingen fyrstasjon
Kommunenr.: 1931
Kommunenavn: Lenvik
:
Opprettet: 1859
Funksjon: Innseilingsfyr
Status: Automatisert. Avbemannet
30.04.2004.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
2000.
Beliggenhet: Hekkingen fyrstasjon ligger på øya
Hekkingens nordside utenfor Senja.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Hekkingen fyrstasjon ligger på øya Hekkingens nordside utenfor Senja. Fyrstasjonen ble opprettet i 1859 og er et innseilingsfyr. Stasjonen er viktig som innseilingsfyr til Tromsø. Den 1 ½ etasjes høye fyrbygningen har tårn i nordøstre gavl. De øvrige bygningene ligger tett samlet på rekke i landskapet og omfatter maskinhus, bolig og uthus. Stasjonen omfatter i tillegg oljekjeller, naust, ruin etter tidligere naust og landing. Fyrstasjonen er modernisert, men har beholdt mye av sitt opprinnelige preg. Landingsforholdene er gode for mindre båter.

Fyrboligen som ble oppført i 1860, er laftet og har saltak. Veggene er kledd med eternittplater, og taket er tekket med rødmalte bølgeblikkplater. Vindusrammene og vindskiene er malt hvite og blå. Fyrtårnet i nordøstre gavlvegg er laftet. Tårnet har tre etasjer med et lyktehus i rødmalt støpejern på toppen. Et galleri omkranser lyktehuset. I 1901 ble det montert en større lykt, og et nytt fyrapparat med en 3. ordens linse ble satt inn.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som betong gangvei, betongtrapp med rødmalte stangjersrekkverk, sistene, brønn og tufter etter tidligere naust og landing.

Hekkingen fyrstasjon har høy aldersverdi som en av de eldste fyrstasjonene i Nord-Norge. Anlegget er en viktig del av miljøet ved innseilingen til Tromsø.

I sosial- og næringshistorisk sammenheng er fyrstasjonen et representativt eksempel på en tidligere familiestasjon. Tidligere rommet uthuset bl.a. fjøs, en funksjon som kan gi et bilde av livet på fyrstasjonen utover selve fyrdriften.

Fugløykalven fyrstasjon

Fyrlistenr.: 900000
Navn: Fugløykalven fyrstasjon
Kommunenr.: 1936
Kommunenavn: Karlsøy
:
Opprettet: 1916
Funksjon: Innseilingsfyr
Status: Automatisert og avbemannet i mai 2003.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1999.
Beliggenhet: Fugløykalven fyrstasjon ligger nord for Fugløya, helt nord i Troms fylke.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Fugløykalven fyrstasjon ligger nord for Fugløya på toppen av en høy holme med bratte fjellsider ned mot sjøen. Fyrstasjonen ble opprettet i 1916 og er et innseilingsfyr. Fyrbygningen er et åttekantet betongtårn av samme type som Sula fyrstasjon i Sør-Trøndelag. Bolig, uthus og tårn utgjør et tett, lite anlegg rundt en gårdsplass innebygget av høye gjerder. Taubane og en sti fører ned til landing og naust. Fugløykalven fyrstasjon er regnet som en av landets mest isolerte stasjoner, med usikre landingsforhold. Fugløykalven er omgitt av meget urent farvann. Det 2. ordens linseapparatet er derfor skjermet med 19 sektorer, det høyeste antall i landet.

Det åttekantede fyrtårnet er bygget i betong og malt hvitt. Fyrtårnet har tilbygg med flatt tak som fungerer som inngangsparti. Det store lyktehuset i støpejern er malt rødt. Et galleri med rødmalt rekkverk går rundt lyktehuset. Lyktehuset har en stor, sylindrisk lykt. Maskinhuset er i tårnfoten.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som betongbelegg og legjerder i tre mellom husene, betongtrapper, løpestreng og to landinger.

Fyrbygningen har bygningshistorisk interesse som et godt eksempel på denne type tårn. Fyrstasjonen har stor miljøbetydning med den dramatiske beliggenheten på toppen av Fugløykalven og i forholdet til naturomgivelsene.

Slettnes fyrstasjon

Fyrlistenr.: 956500
Navn: Slettnes fyrstasjon
Kommunenr.: 2023
Kommunenavn: Gamvik
:
Opprettet: 1905
Funksjon: Ledfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 2005.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Slettnes fyrstasjon ligger på Nordkynhalvøya.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Slettnes fyrstasjon ligger på Nordkynhalvøya. Fyrstasjonen ble opprettet i 1905 og er et ledfyr. Slettnes er en av de få fyrstasjonene i Finnmark som ikke ble helt ødelagt av tyskerne under krigen. Det 39 m høye støpejernstårnet ble reparert og forhøyet i 1948. De øvrige bygningene ble oppført etter tegninger av arkitektene Blakstad og Munthe-Kaas i samme år og omfatter maskinhus, boliger, uthus og naust. Bebyggelsen danner et tunanlegg med stor variasjon i materialbruk, form og størrelse, fra det høye jerntårnet til de lave tre- og betongbygningene. Landingen og et stort naust ligger øst for de øvrige bygningene. Slettnes fyrstasjon skal være verdens nordligste fastlandsstasjon.

Det 39 meter høye støpejernstårnet står på en hvitmalt betongsokkel. Fyret er rødmalt med to hvite belter. Etter tyskerenes ødeleggelse sto det igjen $\frac{3}{4}$ av tårnet. Tårnet ble reparert og noe forhøyet i 1948. Støpejernsplatene i tårnets nyere, øverste del er noe tynnere enn de opprinnelige platene. I hver etasje har tårnet vinduer med jernrammer. Rundt lyktehuset er tårnet omkranset av et galleri som har rødmalt stangjensrekkverk. Fyret har 4. ordens linseapparat.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som tufter etter tidligere fjøs, gangveier, rødmalte stangjensrekkverk, bølgebryter, landing, skinnegang/båtopptrekk, meteorologisk observasjon, hvitmalt betongtrapper, oljebeholder, nautofonmaster, flaggstang, nettingjerde og betongbelegg i tunet.

Stasjonen har bygningshistorisk verdi, med fyrtårnet fra stasjonens opprettelse og den øvrige bygningsmassen fra etter krigen. Anlegget har arkitektonisk verdi med de enkle bygningsvolumene tett samlet ved det høye tårnet, og fyrstasjonen er et imponerende landemerke ytterst ute mot havet med stor miljøbetydning i det flate landskapet.

Kjølnes fyrstasjon

Fyrlistenr.: 963300
Navn: Kjølnes fyrstasjon
Kommunenr.: 2024
Kommunenavn: Berlevåg
:
Opprettet: 1916
Funksjon: Ledfyr.
Status: Automatisert og avbemannet i 1994.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Kjølnes fyrstasjon ligger ved
innseilingen til Berlevåg.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Kjølnes fyrstasjon ligger på en gammel strand terrasse med et høydedrag i bakgrunnen. Fyrstasjonen er godt synlig fra innseilingen til Berlevåg, som ligger noen kilometer lengre vest. Kjølnes fyrstasjon ble opprettet i 1916 og er et ledfyr. Den opprinnelige fyrstasjonen, med høyt støpejernstårn og øvrig trebebyggelse, ble fullstendig utbrent av tyskerne i 1944. Hele anlegget, både fyrtårnet og de øvrige bygningene, ble gjenoppbygget i 1949, etter tegninger av arkitektene Blakstad og Munthe-Kaas. Fyrstasjonen er gruppert med fyrtårnet, landingen og naust på en liten holme, bolig- og uthus lenger inne på land og maskinhus midt i mellom. Bolig- og uthusene danner et sjeldent vakkert tun som er åpent mot sjøen i øst. Bortsett fra enkelte moderniseringsarbeider står stasjonen omtrent som den var etter gjenoppbyggingen. Fyrstasjonen er lett tilgjengelig og ligger godt synlig i landskapet.

I 1949 ble stasjonen gjenoppbygget med et 22 m høyt, firkantet, hvitmalt betongtårn (1). Lyktehuset er av støpejern som er malt rødt. I hver etasje er det kvadratiske vinduer med jernrammer. Fyropptikken er skiftet ut med en PRB-lyskaster. Fra annen etasje i fyrtårnet fører en kort betongbro ut til et bifyr, som er et vanlig fyrlyktehus av støpejern, plassert på fire betongben. Lyktehuset på bifyret er malt rødt. Bifyret ble tent i 1947, mens hovedfyret ble startet opp i 1949.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som landing, murt gangvei, oljetanker, stangjærnsrekkverk, trapper og skinnegang fra naust til landing og tufter etter fjøs.

Bygningsmessig har stasjonen høy grad av opprinnelighet. Fyrstasjonen er lett tilgjengelig, ligger godt synlig i landskapet ved innseilingen til Berlevåg, og har stor miljøbetydning for området.

Makkaur fyrstasjon

Fyrlistenr.: 966500
Navn: Makkaur fyrstasjon
Kommunenr.: 2028
Kommunenavn: Båtsfjord
:
Opprettet: 1928
Funksjon: Ledfyr.
Status: Automatisert. Avbemannet
02.09.2005.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Makkaur fyrstasjon ligger helt ytterst
i Båtsfjorden.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Makkaur fyrstasjon ligger helt ytterst i Båtsfjorden. Fyrstasjonen ble opprettet i 1928, og er et ledfyr. Fyrbygningen har en dominerende plassering på toppen av en knaus i et opprevet fjellandskap. Bygningen er en av landets mest særpregede, og har klare likehetstrekk med betongbebyggelsen på Geitungen fyrstasjon i Rogaland og Sletringen fyrstasjon i Sør-Trøndelag. Makkaur fyrstasjon ble, som de fleste fyrstasjonene på Finnmarkskysten, okkupert av tyske militære under 2. verdenskrig. Fyrbygningen og fyrvokterboligen ble delvis ødelagt. Tårnet på fyrbygningen ble sprengt i stykker, og ble støpt på nytt i 1946. Så sent som på 1980-tallet ble fyrvokterboligen og et av uthusene revet. En tørrmurt vei går mellom fyrbygningen og bolighusene, som ligger ca. 300 m fra hverandre. En støpt vei fører ned til naust og landing.

Fyrbygningen består av fyrtårn og maskinhus som er sammenbygget. Hele huset er bygget i betong. Maskinhuset er bygget med buet betongtak og markert gesims. Betongveggene er hvitpussede. Fyryktheuset er plassert på et tårn midt på bygningen. Lyktheuset er bygget i støpejern og malt rødt. Av interiørdetaljer kan nevnes svarte og hvite gulvfliser. Fyret har et 3. ordens lynblinkapparat. I maskinhallen er det trykktanker til diafon tåkeanlegg og aggregater intakt.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som grunnmurer etter fyrvokterbolig, uthus og fjøs, hvitmalt lemur rundt boligtnet, kraftig gangbro med stangjersrekkverk, tørrmurt vei og landing.

Landingsforholdene er meget vanskelige, da landingsstedet ligger ut mot det åpne havet.

Fyrbygningen har høy arkitektonisk verdi som eksempel på betongbyggeri med sterke trekk fra industriarkitektur. Fyrstasjonen har miljøbetydning sett i sammenheng med det nedlagte fiskeværret Gamle Makkaur, og rester etter et tysk kystfort 1 km unna.

Fyrbygningen i betong, med sin særpregede form, fungerer som et viktig landemerke og identitetsskapende element.

Vardø fyrstasjon

Fyrlistenr.: 968500
Navn: Vardø fyrstasjon
Kommunenr.: 2002
Kommunenavn: Vardø
:
Opprettet: 1896
Funksjon: Led-/innseilingsfyr
Status: Automatisert og avbemannet i 1991.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Vardø fyrstasjon ligger på nordsiden
av Hornøya ved Vardø.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Vardø fyrstasjon ligger på nordsiden av Hornøya ved Vardø. Fyrstasjonen ble opprettet i 1896, og er et led-/innseilingsfyr. Fyrstasjonens bygninger ble reparert etter krigen, men revet i 1959, slik at alle bygningene i dag er etterkrigsbebyggelse. Bygningsmassen omfatter fyrtårn, maskinhus, bolig, uthus, maskinhus for taubane og to naust nede ved landingen. Tuften etter det tidligere fyret med vokterbolig ligger nord for dagens anlegg.

Fyrtårnet står på en hvitmalt betong grunnmur. Tårnet er 20 meter høyt, firkantet og har vinkeljernkonstruksjon. Veggene er kledd med eternittplater. Lyktehuset er bygget i støpejern og malt rødt. Et galleri omkranser lyktehuset. Diafon tåkeanlegget er bevart, men linseapparatet er skiftet ut med en PRB-lyskaster.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som hvitmalt tregerder, vei, tufter av tidligere fyr og fyrvokterbolig, oljeboder og landing.

På Hornøya er det atskillige spor etter tysk befestning med mindre anlegg. Øya er også preget av meget rike fugleforekomster og det er fuglereservat på øya.

Tårnet er sjeldent og er sammen med fyrtårnene på Alnes og Moholmen fyrstasjoner de eneste fyrtårnene med denne konstruksjonen og utformingen her i landet. Anlegget har arkitektonisk verdi med bygningenes plassering i tunet, og med bygningenes enkle volumer og knappe detaljering. Fyrstasjonen har miljøskapende verdi i området.

Bøkfjord fyrstasjon

Fyrlistenr.: 982500
Navn: Bøkfjord fyrstasjon
Kommunenr.: 2030
Kommunenavn: Sør-Varanger
:
Opprettet: 1910
Funksjon: Innseilingsfyr
Status: Automatisert. Avbemannet
31.12.2006.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1998.
Beliggenhet: Bøkfjord ligger på sørsiden av
Varangerfjorden utenfor Kirkenes.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Bøkfjord ligger på sørsiden av Varangerfjorden utenfor Kirkenes. Fyrstasjonen ble opprettet i 1910, og er et innseilingsfyr. Den opprinnelige fyrbygningen i tre med vegglykt og diverse uthus ble totalt ødelagt av tyskerne i 1944. Etter krigen ble fyrstasjonen gjenoppbygget etter tegninger av arkitektene Blakstad og Munthe-Kaas. Bygningsmassen omfatter fyr- og maskinhus, bolig, uthus, samt to naust og landinger. Tufter etter bolig og gamle uthus finnes fortsatt. Rester etter et tysk kystfort med kanoner, kanonstillinger, bunkers, løpegraver og geværstillinger er bevart like ved fyrstasjonen.

Fyrtårnet er sammenbygd med maskinhuset. Huset er en 1 etasjes, hvitmalt betongbygning, hvor taket er tekket med grå papp. Fyrlykten sitter på et lavt, kvadratisk betongtårn. Lyktehuset er bygget i støpejern. Linseapparatet er av 5. orden.

Innenfor fredningsområdet er det foruten bygningene kulturminner som have, taubane, pilarer for nautofon, tretrapp, landinger, oljeboder, murt gangvei, båtøppteck på skinner, rødmalte stangjemsrekkverk, tufter etter bolig, uthus, fjøs og smie. Innenfor fredningsområdet og rett sør for fyrstasjonen ligger et tysk kystfort med kanoner.

Fyrstasjonen ble som det siste av fyrene i Norge avbemannet 31.12.2006.

Fyrstasjonen har høy arkitektonisk verdi med den knappe og fint proporsjonerte fyrbygningen, og de øvrige bygningenes plassering på tomten. Fyrstasjonen har høy miljøskapende verdi i området og en viktig beliggenhet ved innseilingen til Kirkenes.

Tåkeklokker

Tåkeklokkene var et navigasjonshjelpemiddel som i Norge ble benyttet fra midt på 1800-tallet til den siste ble nedlagt i 1987.

Tåkeklokker var de minst effektive signaler og ble bare brukt i innelukte farvann hvor sjøbraket ikke helt kunne overdøve klokkeslagene. Klokka ble hengt opp fast og ubevegelig, og hammeren som slår på den settes i bevegelse av et urverk med lodder som måtte sveives eller heises opp. Senere kom det urverk med en fjæranordning som måtte trekkes opp med visse mellomrom. Vekten av de klokkene som ble brukt på vår kyst ligger mellom 500 og 700 kg med en hammervekt fra 7 til 12 kg.

Vår første tåkeklokke ble oppsatt på Fulehuk fyrstasjon i 1841. Den var av støpestål, veide bare 65 kg og ble betjent med håndkraft inntil det i 1874 ble anskaffet fra Frankrike en slagverksmekanisme som ble drevet av et urverk med lodder. Først i 1860 kom de neste 2 klokker, på Færder og på Lepsøyrev fyrskip.

Mens de tidligste tåkeklokkene var plassert på taket eller på veggen av en fyrbygning, ble det rundt år 1900 anlagt i alt 11 tåkeklokker i egne klokketårn. I 1940 var det i alt 14 tåkeklokker i drift, hvorav 3 på fyrstasjoner og 11 som ble passet av ansatte tilsynsmenn som regel i forbindelse med fyrlykter. En del av tåkeklokkene som ble satt opp ble etter hvert byttet ut med andre typer signaler.

I forbindelse med *Nasjonal verneplan for fyrstasjoner* ble 5 tåkeklokker fredet i medhold av kulturminneloven, av Riksantikvaren.



Eksempel på tåkeklokke fra Odderøya fyrstasjon.



Drivverk til tåkeklokka på Odderøya fyrstasjon.

Elle tåkeklokke

Fyrlistenr.:
Navn: Elle tåkeklokke
Kommunenr.: 0215
Kommunenavn: Frogn
:
Opprettet: 1911
Funksjon: Tåkeklokke
Status: Nedlagt i 1983
Eier: Follo museum
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Elle tåkeklokke er landfast og ligger
syd for Drøbak, på østsiden av
Oslofjorden.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Kystens navigasjonstekniske hjelpemidler som fyrstasjoner, lykter, dagmerker og tåkeklokker er blant landets mest markante kulturminner som på en spesiell måte er med på å karakterisere Norge som kyst- og sjøfartsnasjon. Tåkeklokkene har både kulturhistorisk og arkitektonisk verdi; kulturhistorisk ved deres tilknytning til sjøfart, fyrvesen og kystkultur og arkitektonisk ved deres særegne plassering, form og materialbruk, som resultat av den funksjon de har hatt.

Tåkeklokkens beliggenhet og form ved innseilingen til indre Oslofjord gjør den til et identitetsskapende element. Tåkeklokken er en velproporsjonert, liten bygning med enkel detaljering. Den har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon, og den er et viktig historiefortellende element som i tillegg har betydelig estetisk verdi.

Tåkeklokketårnet i tre har samme sveitserstilpreg som de få andre bevarte klokketårnene, og det har høy autentisitet med klokke og drivverk intakt.

Riksantikvaren anser at tåkeklokken er et kulturminne av nasjonal verdi. Sammen med andre viktige eksempler på norske tåkeklokker fremstår dette anlegget som et representativt kulturminne i norsk samferdselshistorie.

Riksantikvaren ser derfor anleggets verdi som kulturminne ikke bare isolert, men også i sammenheng med fyrvesenets kulturminner for øvrig som søkes bevart. Utvelgelsen av denne tåkeklokken for fredning er derfor et resultat av en kulturminnefaglig vurdering av fyrvesenets samlede anleggsmasse.

Riksantikvaren finner videre at det er hjemmel for å frede det avsatte området i henhold til lov om kulturminner § 19. Fredningsområdet omfatter tåkeklokkens nærmeste omgivelser. Etter Riksantikvarens oppfatning er det nødvendig å frede det avsatte området for å bevare virkningen av tåkeklokken i miljøet.

Søndre Langåra tåkeklokke

Fyrlistenr.:
Navn: Søndre Langåra tåkeklokke
Kommunenr.: 0215
Kommunenavn: Frogn
:
Opprettet: 1896
Funksjon: Tåkeklokke
Status: Nedlagt og avbemannet i 1967
Eier: Staten v/ Direktoratet for naturforvaltning
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner
1997
Beliggenhet: Ligger på Langåra i indre Oslofjord, helt nord i Frogn kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Kystens navigasjonstekniske hjelpemidler som fyrstasjoner, lykter, dagmerker og tåkeklokker er blant landets mest markante kulturminner som på en spesiell måte er med på å karakterisere Norge som kyst- og sjøfartsnasjon. Tåkeklokkene har både kulturhistorisk og arkitektonisk verdi; kulturhistorisk ved deres tilknytning til sjøfart, fyrvesen og kystkultur, og arkitektonisk ved deres særegne plassering, form og materialbruk som resultat av den funksjon de har hatt.

Tåkeklokkens beliggenhet og form ytterst på en odde ved innseilingen til indre Oslofjorden gjør den til et miljøskapende element. Hele anlegget med bolig, uthus og naust i tillegg til tåkeklokken er et velproporsjonert, lite bygningsmiljø med knapp detaljering. Fyrstasjonen har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon, og den er et viktig historiefortellende element som i tillegg har betydelig estetisk verdi. Tåkeklokketårnet har høy autentisitet med klokke og drivverk bevart.

Søndre Langåra tåkeklokke er et eksempel på en tidligere bemannet tåkeklokke, muligens den eneste i landet. Anlegget har således fyrhistorisk verdi.

Riksantikvaren anser at tåkeklokken er et kulturminne av nasjonal verdi. Sammen med andre viktige eksempler på norske tåkeklokker fremstår dette anlegget som et representativt kulturminne i norsk samferdselshistorie.

Riksantikvaren ser derfor anleggets verdi som kulturminne ikke bare isolert, men også i sammenheng med fyrvesenets kulturminner for øvrig som søkes bevart. Utvelgelsen av denne stasjonen for fredning er derfor et resultat av en kulturminnefaglig vurdering av fyrvesenets samlede anleggsmasse.

Riksantikvaren finner videre at det er hjemmel for å frede det avsatte området i henhold til lov om kulturminner § 19. Fredningsområdet omfatter tåkeklokkens nærmeste omgivelse og hele anleggets eiendom på nordspissen av øya. Etter Riksantikvarens oppfatning er det nødvendig å frede det avsatte området for å bevare virkningen av tåkeklokkeanlegget i miljøet.

Torgersøy tåkeklokke

Fyrlistenr.: 032000
Navn: Torgersøy tåkeklokke
Kommunenr.: 0704
Kommunenavn: Tønsberg
:
Opprettet: Fyrstasjon 1851, tåkeklokke 1911
Funksjon: Innseilingsfyr og tåkeklokke
Status: Fyrstasjon nedlagt i 1890 og erstattet av fyrlykt. Tåkeklokke nedlagt i 1983.
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1997
Beliggenhet: Nordvestpynten av Torgersøy ved østre innløp til Tønsberg.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Tåkeklokkens beliggenhet og form ved innseilingen i Torgersundet gjør den til et identitetsskapende element. Anlegget har i sammenheng med industrimiljøet på Vallø dessuten kulturhistorisk verdi.

Hele anlegget på Torgersøya har stor fyrhistorisk betydning med kombinasjonen fyrstasjon/tåkeklokke i ulike tidsperioder. Hustuffen er et viktig kulturminne fra en tidligere periode da anlegget hadde tilsynsmann til fyret.

Tåkeklokken er en velproporsjonert, liten bygning med enkel detaljering. Den har fått sin form og plassering ut fra sin funksjon, og den er et viktig historiefortellende element som i tillegg har betydelig estetisk verdi.

Riksantikvaren anser at tåkeklokken er et kulturminne av nasjonal verdi. Sammen med andre viktige eksempler på norske tåkeklokker fremstår dette anlegget som et representativt kulturminne i norsk samferdselshistorie.

Riksantikvaren ser derfor anleggets verdi som kulturminne ikke bare isolert, men også i sammenheng med fyrvesenets kulturminner for øvrig som søkes bevart. Utvelgelsen av denne tåkeklokken for fredning er derfor et resultat av en kulturminnefaglig vurdering av fyrvesenets samlede anleggsmasse.

Riksantikvaren finner videre at det er hjemmel for å frede det avsatte området i henhold til lov om kulturminner § 19. Fredningsområdet omfatter tåkeklokkens nærmeste omgivelser. Etter Riksantikvarens oppfatning er det nødvendig å frede det avsatte området for å bevare virkningen av tåkeklokken i miljøet.

Figgeskjær tåkeklokke

Fyrlistenr.: 046000
Navn: Figgeskjær tåkeklokke
Kommunenr.: 0814
Kommunenavn: Bamble
:
Opprettet: 1911
Funksjon: Tåkeklokke. Nyere fyrlykt etablert inntil.
Status: Nedlagt 1989.
Eier: Staten v/ Kystverket. Private grunneiere.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 1997
Beliggenhet: Figgeskjær tåkeklokke ligger nord for Langesund på vestsiden av Langesunds-fjorden.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Figgeskjær tåkeklokke er et enkeltstående tåkeklokketårn i tre med sveitserstilpreg og den er intakt med klokke og drivverk.

Både fyrhistorisk og arkitektonisk har tåkeklokketårnet stor verdi som et sjeldent og særegent kulturminne som det bare finnes få andre eksempler på.»

Figgeskjær tåkeklokke har stor autentisitet med form og materialbruk, klokke og drivverk bevart. Tåkeklokken representerer en sjelden og karakteristisk kulturminnetype det bare finnes 5 andre bevarte eksempler på i landet. Samtidig er Figgeskjær et velbevart og representativt eksempel på et standard tåkeklokkeanlegg i tre med sveitserstilpreg. Tåkeklokkene er som tekniske anlegg dessuten en spesiell og interessant del av landets fyrhistorie.

Figgeskjær tåkeklokke har miljøverdi ved sin beliggenhet ved tettstedet Langesund ved Langesundsfjorden. Som landemerke har klokketårnet verdi som et identitetsskapende element i skjærgården. Tåkeklokkens særegne form og detaljering har etter Riksantikvarens oppfatning også estetiske kvaliteter.

Det følger av lov om kulturminner § 15 at Riksantikvaren kan frede byggverk og anlegg eller deler av dem av kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi. Videre kan Riksantikvaren i henhold til lov om kulturminner § 19 frede et område rundt et fredet kulturminne så langt det er nødvendig for å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet.

På bakgrunn av vurderingene ovenfor finner Riksantikvaren at Figgeskjær tåkeklokke er et så verdifullt bygningsanlegg i både kulturhistorisk og arkitektonisk sammenheng at det oppfyller betingelsene for fredning etter bestemmelsen i § 15. Det er spesielt tåkeklokkens fyrhistoriske verdi samt opplevelsesverdi ved dens karakteristiske form og plassering i skjærgården Riksantikvaren legger vekt på når det gjelder tåkeklokkens verneverdi.

Riksantikvaren finner videre at det er hjemmel for å frede det avsatte området i henhold til bestemmelsen i § 19. Fredningsområdet omfatter fyrstasjonens nærmeste omgivelser og innbefatter kulturminner som fyrlykt, bunkers, fortøyningspåle og gangbro som hører med til anlegget. Grensen for fredningsområdet følger et naturlig drag i landskapet. Etter Riksantikvarens oppfatning er det nødvendig å frede det avsatte området for å oppnå hensikten med områdefredningen, nemlig å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet.

Rødberg tåkeklokke

Fyrlistenr.: 414800
Navn: Rødberg tåkeklokke
Kommunenr.: 1624
Kommunenavn: Rissa
:
Opprettet: Fyr 1881. Fyrlykt 1902. Tåkeklokke 1919.
Funksjon: Ledfyr. Tåkeklokke. Fyrlykt.
Status: Fyret nedlagt 1902 og erstattet av fyrlykt på molohode i Rødberg havn. Tåkeklokke nedlagt 1986.
Eier: Lykt: Staten v/ Kystverket.
Tåkeklokke: Rissa Kystmuseum.
Vernestatus: Fredet etter lov om kulturminner 2000
Beliggenhet: På Rødbergneset, i Stadsbygd på nordsiden av Trondheimsfjorden, gnr. 16, bnr 6 i Rissa kommune.



Begrunnelse for fredningsvedtak:

Rødberg tåkeklokke ligger på nordsiden av Trondheimsfjorden. Tåkeklokken ligger ved siden av posthuset på Rødberg der den tidligere fyrstasjonen var plassert i sørvestre hjørne. Fyret ble nedlagt i 1902 og erstattet av en fyrlykt på stativ på molohodet i Rødberg havn.

Rødberg tåkeklokke ble bygget i 1919. Tåkeklokken består av et enkeltstående klokketårn i tre med sveitserstilpreg. Den er bygget etter standardtegninger og er av samme type som de fire andre bevarte tåkeklokkene i landet. Tåkeklokken bæres av en stolpekonstruksjon stående på støpt fundament. Klokketårnet er kledd med stående panel. Panelavslutningen på øvre del av tårnet og sperrene har sveitserstildetaljering. Taket som er sammensatt av fire arker, er tekket med blyplater. Mellomtaket under klokka er også tekket med blyplater. Tårnet er hvitmalt. Klokken er fremdeles intakt.

Rødberg tåkeklokke ble nedlagt i 1986.

Rødberg tåkeklokke har stor grad av autenticitet og opprinnelighet med form, materialbruk og klokke bevart. Tåkeklokken representerer en sjelden og karakteristisk kulturminnetype som det bare finnes fire andre bevarte eksempler på i landet. Anlegget har høy fyrhistorisk verdi som det eneste frittstående tåkeklokkeanlegget som er intakt nord for Oslofjorden. Samtidig er tåkeklokka på Rødberg et velbevart og representativt eksempel på et standard tåkeklokkeanlegg i tre med sveitserstilpreg. Tåkeklokkene er som tekniske anlegg dessuten en spesiell og interessant del av landets fyrhistorie.

Tåkeklokkens særegne form og detaljering har etter Riksantikvarens oppfatning også estetiske kvaliteter.

På bakgrunn av vurderingene ovenfor finner Riksantikvaren at Rødberg tåkeklokke var et så verdifullt bygningsanlegg i både kulturhistorisk og arkitektonisk sammenheng at det oppfylder betingelsene for fredning etter bestemmelsen i § 15. Det er spesielt tåkeklokkens fyrhistoriske verdi samt opplevelsesverdi ved dens karakteristiske form Riksantikvaren legger vekt på når det gjelder tåkeklokkens verneverdi.

Fyrskip

Fyrskip er betegnelsen på en fyrlykt som er plassert på et permanent oppankret fartøy. Norge har hatt fyrskip på to steder. Det første fyrskipet, sluppen "Enigheden", ble lagt ut ved Lepsøyrevet, nord for Ålesund, i 1856. Landets andre fyrskip ble lagt ut på Ildjærnsflu, utenfor Nesoddlandet i Oslofjorden, i 1919. I Norge ble det ikke flere fyrskip. De fleste steder langs kysten var det mulig å plassere fyr langt ut fra land, derfor var det ikke behov for fyrskip. Fyrstasjoner på land var dessuten både langt sikrere og billigere i drift enn fyrskip. Men i mange andre land, for eksempel Danmark, Nederland og Storbritannia, fikk fyrskip en større utbredelse.

Ingen av de norske fyrskipene eksisterer lenger.

Lepsøyrevet fyrskip

Fyrkomisjonen av 1851 var bekymret for båttrafikken i sundet mellom Løvsøya og fastlandet. Fra fastlandet og over til Løvsøya strakk det seg et rev tvers over sundet. Skipene kunne bare passere en smal og grunn renne, resten av revet sto som en bom for båttrafikken. Om dagen viste merkebøyer i rennen hvor leden gikk. Men man ønsket også at båtene skulle passere trygt om natten. Sluppen "Enigheden" ble lagt ut ved Lepsøyrev nord for Ålesund i 1856. Fyrskipet slet fortøyningene i en storm allerede året etter. Skroget fikk store skader og ble kondemnert. Man konkluderte med at et større skip måtte til for å stå av vinterstormene og den sterke strømmen.. Fyrlyset på det nye skipet ble tent 8. januar 1858. Fartøyet var i bruk fram til 1867 da et nytt skip tok over. Besetningen på skipet besto av fyrvokter, tre mann og en gutt. Det viste seg at fyrskip var dyre i drift sammenlignet med landstasjoner. De krevde mer mannskap og båtenes levetid var bare 8 - 10 år. Det ble derfor foreslått å bygge et fyr på fastlandet. Fyret ble bygget ytterst på en 220 meter lang molo. I fyret bygget man også bolig til fyrvokteren og hans familie. Inne på land bygget man et naust, et uthus og et fjøs. I 1879 ble Lepsøyrev fyr tent, og fyrskipet ble avbemannet og solgt.

Ildjærnsflu fyrskip

I 1919 ble et fyrskip lagt ut ved Ildjærnsflu ved Nesodden. Dette skipet var av jernbetong. Skipet ble pårent av dampskipet "Storesand" og sank 9. februar 1929. Et nytt fyrskip ble lagt ut, og det holdt seg flytende til 1968, da det ble det kondemnert og erstattet med en bunnfundamentert fyrlykt.



Fyrlykter, lanterner, lykter med indirekte belysning og lysbøyer

Fyrlyktene har en meget viktig oppgave i navigasjonsveiledningen. De fleste som har reist langs kysten har nok sett disse små, hvitmalt kioskene som står der som måker på nes og holmer. C.F. Rode mente at innføringen av de såkalte fyrlyktene i det norske fyrbelysningssystem, i 1883, antagelig var det viktigste skritt vårt fyrvesen hadde tatt, etter at det Fresnelske fyrlyktapparat ble tatt i bruk her i landet i 1832. Fyrlyktene har gjort det mulig å løse de mange og store oppgaver vedrørende kystseilas, og de innledet en helt ny epoke for kystfarten ved å gjøre en sikker nattseilas mulig. Rundt 1880 drev det svenske fyrvesen forsøk i Stockholms skjærgård med gassoljelamper, og de gode resultatene foranlediget fyrdirektør Rye til i 1882 å ta opp spørsmålet om anvendelse av gassoljelamper også på vår kyst. En lengre fremstilling av fyrdirektøren i 1883 om innaskjærsbelysningen i alminnelighet - ved bruk av disse nyutviklede gassoljelampene - gjorde Stortinget svært interessert i de nye, billige fyrlysene, og i 1883 ble det gitt bevilgning til oppsetting av 13 gassoljelamper, 6 flere (!) enn foreslått av fyrdirektøren. Den første fyrlykten ble samme høst anbrakt på Flatøy (Rougne) i Bergensleden.

I sitt følgende budsjettforslag fastholdt fyrdirektøren nytten av slike lamper, men understreket at anvendelsen måtte innskrenkes til steder hvor en eventuell slukning ikke kunne sette skipsfarten i fare. Og i en senere skrivelse uttalte han til og med at han fant at det var gått utenfor de riktige grenser ved bevilgning til de 6 lampene - hvorav 3 i Lofoten - som var gitt utenfor hans forslag. I det hele tatt advarte han gjentatte ganger mot å gå for hurtig frem med anbringelse av disse lampene, før en selv hadde høstet mer erfaring.

Gassoljelykter (1883-1889)

I en reportasje fra 1884, i *Norsk Teknisk Tidsskrift*, forfattet av premierløytnant Edv. Hagerup (assistent hos fyrdirektøren), sto det følgende beskrivelse: *"Gasoliefyrenes indretning er følgende: Lampen består av en temmelig stor metalbeholder, hvori fylles gasolie – petroleumbenzin - , der er de meget flyktige og letantendelige dele af petroleum. På beholderen er tilskruet et med stoppekran forsynet afløbsrør af metal, til hvis anden ende brænderen er påskruet. Denne er et kort stykke rør af samme slags som afløbsrøret men noget smærere, og deri er lagt 10 a 12 bomuldstråde. På rørets anden ende påskrues et med et meget fint hul gjennemboret metalhoved, på hvis ene side der er tilloddet et skuffelformet bøiet metalblad, som har sin bredeste og øverste kant ret over det lille hul. Når fyret skal tændes, opvarmes brænderen ved hjælp af lidt andtændt spiritus, gasolien slippes på, hvorved gasutvikling foregår, og gassen, der trenger gennem brænderens fine hul, andtændes. Den andtændte gas, der strømmer mod det skuffelformede metalblad, spredes af dette, så at en smuk hvid firkantet flamme af størrelse omtrent som et almindeligt gasblus fremkommer. Metalbladet opvarmes, hvorved også brænderen holdes varm, og gasudvikling foregår således uophørlig. Rundt flammen er anbragt en del af et lidet lindseapparat – der kan også anbringes et hulspeil af metal - , og antagelig vil disse fyre under gunstige omstendigheder lyse omtrent 6 kvartmile."*

Lyset fra gassoljelampen ble forsterket ved hjelp av den dioptriske del av et 6te ordens fyrlyktapparat - et sfærisk hulspeil av metall kunne også anbringes. For å skille lyset fra en slik lampe ut fra skipslanterner eller lys på land, måtte lyset gis en eller annen karakter. Dette oppnådde den svenske fyringeniør Lindberg ved sin ytterst enkle, billige og driftssikre rotør. Den består av et skovlapparat som er anbrakt over lampen og som drives rundt av den varme som stiger opp fra brenneren. Fra skovlapparatet henger det ned i høyde med apparatets linser lette metallplater eller fargede glass. Etter som disse plater eller glass ved rotørens omdreining passerer forbi lyset, blir dette i retning mot observatøren, enten "okkulerende" som det kalles når platene passerer og derved formørker lyset, eller "vekslende" når de fargede glass passerer og lampens ordinære hvite lys blir farget. Uten dette enkle middel til karakterisering av fyrlyset ville fyrlyktene ikke kunne anvendes i den utstrekning som det fikk. I 1886 ble patentretten til rotøren innkjøpt av det norske Fyrvesen for kr. 3 000,00 og senere har instrumentmaker Martin Viig i henimot 50 år forarbeidet disse, samt dessuten alle brennere og apparater til såvel gassoljelamper som senere til alle de mangfoldige oljefyrlykter som er blitt satt opp.

Gassoljelyktene var forholdsvis billige å anskaffe og sette opp. Foruten lampe, apparat, lykt og oljebeholdere trengtes bare 2 små trehus, nemlig et lyktehus og et oljehus, hvert omtrent 2 meter i firkant. Hele anlegget kostet den gang ca. 1 200 à 1 500 kroner, og driftsutgiftene var også forholdsvis små. Som tilsynsmann ble ansatt "den best skikkede mann blant de nærmest boende". Han pliktet å fylle olje og pusse lampe og ruter, med mer, en gang i uken. For tilsynet ble det i atskillige år betalt gjennomsnittlig kr. 105,00, og underhold og vedlikehold kostet omtrent 50 kroner - alt pr. lampe og pr. år.

Gassoljen er atskillig ildsfarlig så behandlingen av den var ikke helt ufarlig. Tilsynsmennene ble derfor sterkt innskjerpet å være forsiktige under behandlingen av oljen, men allikevel inntraff noen mer eller mindre alvorlige uhell.

Man fikk imidlertid betydelige problemer med de første lampene, så det ble ikke alltid oppnådd så gode resultater som ventet etter forsøkene. Det ble derfor utover 1880-årene eksperimentert med brennere og oljer, samt med lyktefasonger og trekkforhold, for blant annet også best mulig å søke å hindre duggdannelser som det fuktige kystklimaet forårsaket. - Martin Viig konstruerte en ny, atskillig forbedret brenner, og dessuten en såkalt dobbeltbrenner for å øke lysstyrken. Den største vanskeligheten skyldtes imidlertid oljekvaliteten, da det var omtrent umulig å få tilstrekkelig ren og god gassolje.

Men til tross for de uregelmessighetene som forekom, viste det seg at disse gassoljelyktene snart ble populære blant dem som var interessert i kystfarten, og det varte ikke mange årene før man innså at en fullstendig belysning av innenskjærsleden lå innenfor mulighetens grenser, og at dette ville bety en revolusjonerende utvikling av kystfarten. Og utviklingen gikk hurtigere enn en hadde tenkt seg. Antallet gassoljelamper økte etter hvert, og allerede i 1893 startet den første hurtigruten på Nord-Norge opp.

Petroleumbrennere (1889-1896)

I 1888 lyktes det svensken Lyth å konstruere en brenner for petroleum som kunne brenne 8-10 dager uten at veken ble forkullet og blusset tapte for mye i lysevne. Etter tilfredsstillende prøver i Sverige gikk Stortinget i 1889 med på at disse petroleumbrennere også skulle innføres i Norge, og samtidig bestemte Stortinget at benevnelsen "Gasoljelykter" skulle forandres til "Mindre fyr uten stadig tilsyn". I daglig tale ble de imidlertid kalt "fyr lamper". - Ved de 88 gassoljelyktene som da fantes ble ombyggingen til petroleum utført i 1889-90.

Forandringen var en betydelig forbedring, men en tilfredsstillende brenning viste seg allikevel fremdeles å være altfor avhengig av tilsynsmannens stell. Ble blusset stilt slik at det trakk seg for høyt, fikk man røyk med sotdannelse, ofte med sprengning av lampeglasset, med påfølgende brann. Var blusset stilt for lavt lyste lampen selvsagt dårlig. - For å minske brannskaden ved lyktehusene - som var av tre - gikk man i 1894 over til de velkjente små åttekantede kioskene av støpejern, og denne lyktehustypen holdt seg uforandret fram til utpå 1950-tallet. - Firmaet S. H. Lundh & Co's mek. Verksted, som i en årrekke var en av hovedleverandørene til Fyrvesenet, bl.a. av lykter, jerntårn, tåkesignalmaskineri m.m., har levert mer enn tusen av disse små jernkioskene.

Norske fyr lampe brenner (1896-1996)

I 1896 ble det etter langvarige forsøk uteksperimentert en ny og mer driftsikker brennertype, den såkalte "norske fyr lampe brenner". Denne var i bruk i lang tid og sammen med herdede lampeglass, som ikke så lett sprekker, ble fyr lampenes driftssikkerhet betydelig øket. - Brenneren brukte ca. 1¼ liter petroleum pr. døgn, og oljebeholderen som var innrettet for et konstant oljenivå, var tilstrekkelig stor for 10 døgn uavbrutt brenning. En gang i uken ble brenner byttet, petroleum fylt på og apparat og glassruter pusset. - For å øke fyr lampenes lysstyrke begynte man delvis å benytte 4de ordens apparater i stedet for 6te ordens, som først ble benyttet. Lysstyrken fra en slik oljefyr lampe med et 4de ordens linseapparat dreier seg om 130 hefneryls, med en normal lysvidde av 8,5 nautiske mil.

I den første tid ble det brukt russisk krystallolje, senere beste sort amerikansk petroleum, den såkalte Water-White. Selv denne var det undertiden vanskelig å få tilstrekkelig god og jevn, og under 1. verdenskrig var det rent ille. Eksplosjoner og småbranner forekom hyppig, så man hadde ofte store

vanskeligheter med å holde belysningen i orden. – På 1930-tallet fikk Fyrvesenet imidlertid en ordning med et av oljekompaniene, som tok hjem og leverte en spesiell, høyraffinert oljesort; "Long time burning oil". Den viste seg å være bra, men falt dyr. – Etter en tid gikk man derfor tilbake til den alminnelige, "beste sort amerikansk petroleum", som nå etter hvert viste seg å være av god og jevn kvalitet.

Gasslamper (1907-1996)

Etter at de driftssikre acetylen-dissous-gasslampene, til daglig kalles de acetonlamper, ble innført her i landet (den første ble satt opp på Udvaare ved Lindesnes i 1907), ble området for fyrlampenes anvendelse betydelig utvidet. På grunn av at disse lampene bare behøvde lite tilsyn, kunne de nemlig plasseres på steder hvor landing ofte er umulig i uker, ja måneder, og hvor en tidligere ikke våget å plassere en oljefyrlyampe. Disse lampene var også svenske, da det var Gustaf Dalén som uteksperimenterte dem. Brennerne og gassbeholderen, som i en lang periode ble levert av A/S Gassaccumulator, var solide, varige og funksjonerte svært pålitelig; omtrent hvert 5te år ble brennerne sendt til ettersyn og justering, men de har til dels vært i uavbrutt bruk helt opp til 14 år uten å være blitt ettersett.

Den komprimerte gassen oppbevares i stålbeholdere, og disse skiftes en gang om året. Gassen er som nevnt meget lyskraftig og gir for Aga-lysets vedkommende en lysstyrke av 400 hefnerlys gjennom et 4de ordens fyrlyampeapparat. Tilsynsmannens arbeid ved disse lamper innskrenket seg vesentlig til å pusse glass og avlese gasstrykket.

Gasslampene var både i anlegg og drift dyrere enn oljefyrlampene, og de ble derfor kun anvendt der atkomsten var særlig vanskelig, eller der det stiltes krav til stor lysvidde.

Så godt som alle fyrlamper er skjermet. Det vil si at det ute i rutekarmen er anbrakt farget glass - røde og grønne - som ved innsikting er slik anordnet at det fargede lyset fra lampen varsler for utenforliggende grunner, skjær eller pynter som det må styres klar av. Det hvite lyset angir de sikre seilledene.

På 1930-tallet ble det i stor utstrekning tatt i bruk små pålelanterner med acetylenlys. De kunne ikke skjermes, men var forholdsvis billige i anlegg og drift og gjorde utmerket nytte hvor det gjaldt å markere en pynt eller grunne. Spesielt viste de seg verdifulle i trange renner og løp. Risøyrenna, åpnet i 1921, var således utelukkende opplyst med slike lanterner, rent som en "gatebelysning", med 8 lanterner på hver side av renna, grønne på sørsiden og røde på nordsiden.

Gasslanternene egnet seg også til flytende lysbøyer, da de uten problem kunne brenne i år av gangen, uten tilsyn. Blockhusudden fyrlykt ved Djurgården i Stockholms skjærgård var en av de første fyrlyktene med AGA-lanterne Dette fyret brant uten opphold fra installasjonen i 1912 til det ble elektrifisert i 1980. I løpet av sitt 68 års virke var forbruket ca 1,8 millioner liter acetylgass og det har blinket ca 400 million ganger. Denne fyrlykten symboliserer Gustav Dalén's innovative tenkning og kvaliteten på de såkalte AGA-lanternene. Gustav Dalen fikk Nobels fysikkpris i 1912 for sitt banebrytende virke for fyrenes utvikling.

Elektriske fyrlamper

I 1862 ble det første elektriske fyret etablert i Frankrike. Det tok lang tid før dette skjedde i Norge. På steder hvor elektrisk kraftledning gikk tett forbi, og tilsynsmannen bodde nær ved, ble noen få fyrlamper elektrifisert på 1930-tallet. Men man våget ikke å gjøre dette i noen særlig utstrekning, før samkjøringen mellom de kommunale elektrisitetsverker ble mer gjennomført, på grunn av frykten for strømbrydd. I samme periode ble det ved enkelte lamper forsøksvis begynt å redusere dette problemet ved å installere akkumulatorbatterier som automatisk trer i virksomhet når strømmen i ledningene ble borte. Spesielt ble dette forsøkt ved en del mindre elektriske lanterner som var satt opp i de ualminnelig kronglete og strømhårde indre ledene ved Bergen. Forøvrig ble det arbeidet med en utvidet bruk av elektrisk lys ved fyrlampene. Etter hvert som strømtilførslen bedret seg, og fyrlampene lå i nærheten av strømførende kabler, ble flere og flere fyrlamper elektrifisert. For å få til ulike

karakterer på de ulike lyktene, ble det benyttet en varmelampe i tillegg til den vanlige lampen som oftest var på 110 w. Varmen fra varmelampen drev nå rundt rotøren med det tidligere omtalte karakterverket av metall. Da elektriske lamper og strømtilførslen var noe ustabil i starten hadde tilsynsmannen anledning til å sette på plass en oljebrenner som reserveløsning.

På 1970-tallet ble lampene også etablert med såkalte engangsbatterier, basert på bly. Disse ble ladet med strøm fra fastnettet, men de var utsatt for havari ved strømbrudd. Det var også i denne perioden at elektronisk karakterverk ble introdusert. I begynnelsen av 1980-tallet ble batterikapasiteten bedret med de nye batteriene basert på en løsning med nikkel/kadmium. I 1981 ble det plassert ut 4-5 referanseanlegg med solceller til lading av batteripakken. Et av disse anleggene lå i Bø i Vesterålen, nemlig fyrlykt med fyrlistennummer og navn 806100-Frugga. Forsøket var vellykket og medførte at flere lykter fikk denne løsningen.

I 1989 ble det etablert et prosjekt i Kystverket som systematisk skulle skifte ut alle gass- og oljefyrte lamper, det såkalte MOD-89 prosjektet. Det medførte at alle fyrlyktene fikk solcelle- eller fastlandsstrøm, sammen med batteribanker, som energikilde, basert på en felles standard. Den siste oljelampen - 718700 Hamsundpollen ved Hamarøy i Nordland – ble skiftet ut høsten 1996.. Med moderniseringen av denne lykten var en mer enn 100-års oljeperiode over ved norske fyr lamper.

Presentasjon av verneverdige fyrlykter

Det finnes mange fyrlykter i Norge, og de fleste har gjennomgått store endringer. I dette utvalget av enkeltlykter som ønskes vernet er det de fyrlyktene med stor egenverdi eller de lyktene med spesiell egenart som beskrives. Mangfoldet av lykter har vokst, og dette mangfoldet av ulike lykter ivaretas gjennom å verne enkeltobjekt – også enkeltstående fyrlykter - innenfor et spesielt område i hver region. Ved utskifting av fyrlykter og lanterner bør objektets kulturhistorie vurderes med hensyn til vern. Gjennom en slik vurdering, med vektlegging av stor kulturell egenverdi, vil flere fyrlykter kunne føres opp i denne listen.

Håbutangen fyrlykt

Fyrlistenr.: 007100
Navn: Håbutangen
Kommunenr.: 0111
Kommunenavn: Hvaler
:
Opprettet: 1893
Funksjon: Opprinnelig fyrlykt, erstattet av lanterne i 1983.
Status: Nedlagt fyrlykt, erstattet av lanterne på stang.
Eier: Staten v/ Kystverket, privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: Ligger på Asmaløy V-side i Hvaler kommune.
Koordinater N 59-02,80 Ø 10-58,00



Håbutangen (nedlagte) fyrlykt.

Historie

Fyrlykta på Håbutangen, som ble etablert i 1893 for å trygge innseilingen i Løperen, var oljefyrt og uforandret inntil den i 1878 fikk nettstrøm. I 1983 ble den nedlagt, da den ble erstattet av ei elektisk lanterne på jernstang. Lyktehuset blir for tiden disponert av grunneieren, som har påtatt seg ansvar for vedlikeholdet. Innvendige installasjoner er fjernet fra fyrlykta.

Beskrivelse

Lyktehus i tre.

Begrunnelse / Formål

Håbutangen fyrlykt representerer en stadig mer sjelden type fyrlykter, ikke bare lokalt, men på landsbasis. Stor autentisitet, da det ikke har vært foretatt nevneverdige forandringer på lyktehuset. Fyrlykta har bygningshistorisk verdi. Den foreslås vernet i verneklasse II.

Papperhavn fyrlykt

Fyrlistenr.: 011900
Navn: Papperhavn fyrlykt
Kommunenr.: 0111
Gnr. / Bnr. 48 / 135
Kommunenavn Hvaler
:
Opprettet: 1893
Funksjon: Fyrlykt OC (3) 10s. Sektorer W, G, R.
Status: Operativ
Eier: Staten v/ Kystverket med grunnerklæring. Oslofjordens friluftsråd er grunneier.
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På Lyngholmen vest for Vesterøy i Hvaler kommune.
Koordinater N 59-06,53 Ø 10-49,93



Papperhavn fyrlykt

Historie

Fyrlykta på Lyngholmen er et meget godt eksempel på de tidlige ubemannede ledfyrene av tre. Lykta består av lyktehus på underbygning, alt i tre. Den ble oppført i 1893, forsterket i 1939 og 1978, og er fortsatt i full drift. Opprinnelig var lykta oljefyrt og måtte tennes og slukkes hvert døgn, senere ble den automatisert og oljebrenneren byttet ut med elektrisk lampe (4000 lux).

Beskrivelse

Lyktehus i tre på innekledd underbygning i trekonstruksjon med trapp opp innvendig.

Begrunnelse / Formål.

Denne lykta representerer en stadig mer sjelden type fyrlykter, ikke bare lokalt, men i hele Norge. Det finnes også fortsatt noen rester av den gamle banen for transport av brenseltonner til lykta. Bortsett fra at det i senere tid har blitt foretatt utskifting av ytterkledning og bjelker (på grunn av råte) på underbygningen, er det ikke blitt foretatt endringer av betydning. Fyrlykta har derfor en stor grad av autentisitet. Fyrlykta har bygningshistorisk verdi. Den foreslås vernet i verneklasse II.

Gitmertangen fyrlykter

Fyrlistenr.: 060500, 060400, 060600
Navn: Gitmertangen nedre, S øvre og N øvre
Kommunenr.: 0906
Kommunenavn: Arendal
:
Opprettet: Alle i 1897.
Funksjon: Fyrlykter – overrettlykter
Status: Operativ
Eier: Staten v/ Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: Helt øst på Tromøy, øst for Arendal.
Koordinater: N 58-30,65 Ø 08-56,80



Gitmertangen nedre, med gammel oljebod.



Gitmertangen S. øvre – bygd i tre.



Gitmertangen N. øvre.



Rekkverkstolpe av støpejern.



Minnestøtte over slaveskipet Fredensborg.

Historie

Tilveksten av støpejernslykter var jevn framover mot 1914, da et sto 41 slike i Aust-Agder, mens bare fire trelykter var tilbake. I dag står den siste trelykta i fylket på Gitmertangen, lengst øst på Tromøya. De 2 andre lyktene er 8-kantede jernhus. Nedre lykt står på 4-benet søylestativ. Det er 2 oljeboder i nærheten av lyktene. Det er også bearbeidet sti mellom lyktene, noen steder med rekkverk av pent dekorerte støpejernsstenger. Rett øst for Gitmertangen forliste slaveskipet Fredensborg, og det er satt opp en minnevarde mellom lyktene.

Beskrivelse

En trelykt, samt 2 støpejernslykter, alle fra 1897. De tre lyktene er overrettlykter og markerer 2 innseilinger til Tromøysund fra øst. Den ene overrett-markeringen markerer den indre leden fra Kilsund, mens den andre overrett-retningen markerer innløpet fra havet inn mot Tromøysund, den også fra øst. Trelykten er bygd som et enkelt lite trehus med dør i bakkant og et lyktevindu mot leden i den andre enden. Tidligere var det en snøskjerm som hindret snø i å legge seg tett inntil lykten, men denne er nå borte. De andre 2 lyktene er i støpejern. Det er stier mellom lyktene,

samt mellom lyktene og 2 oljeboder som også står i området. Ut til nedre Gitmertangen er det også satt opp et smijernsgjerde i støpejern med forseggjorte detaljer.

Begrunnelse / Formål

Lyktene markerer 2 viktige overrett-retninger i farledene som fører inn til Tromøysund fra øst. Helhetsinntrykket som disse 3 lyktene gir, sammen med alderen, autentisiten, type lykter og historisk viktighet gjør at lyktene bør sees under ett, men vernes som enkeltobjekter. De foreslås vernet i verneklasse II

Merdø fyrlykt

Fyrlistenr.: 061600
Navn: Merdø
Kommunenr.: 0906
Kommunenavn: Arendal
:
Opprettet: 1894
Funksjon: Fyrlykt
Status: Operativ
Eier: Staten v/ Kystverket (eier også grunnen).
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På SV kant av øya Merdø i innløpet til Arendal.
Koordinater N 58-25,42 Ø 08-47,47



Mærdø fyrlykt

Historie

Etter at gassoljelampene kom i 1883, og som senere var byttet ut med oljefyrte vekelamper i 1889-1890, skjedde det pga uhell mange branner i de provisoriske trebygningene som var satt opp. I 1894 ble det derfor satt i gang produksjon av lyktehus produsert i støpejern. Merdø var en av de aller første stedene der denne nye type støpejernshus ble benyttet. Den må ha imidlertid ha vært en prototype, da blant annet takvinkel og utforming av lykteruter skiller seg noe fra de øvrige støpejernslyktene. Fyrlykta var oljedrevet fram til 1937, da den fikk nettstrøm.

Beskrivelse

Fyrlyktehus av støpejern

Begrunnelse / Formål

Et godt eksempel på den aller første typen fyrlykter av støpejern, med noe spesiell design i forhold til de fyrlyktene som kom senere. Beliggenheten i forhold til de allerede fredede fyrene Store og Lille Torungen og Sandvikodden.

Fyrlykta har høy grad av autentisitet, har opplevelsesverdi og er identitetskapende. Den foreslås vernet i verneklasse II.

Ny Hellesund fyrlykt

Fyrlistenr.: 074100
Navn: Ny Hellesund
Kommunenr.: 1018
Kommunenavn: Søgne
Opprettet: 1888
Funksjon: Fyrlykt
Status: Operativ
Eier: Staten v/ Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På en liten holme vest for, og like ved Kapelløya i Ny Hellesund
Koordinater N 58-03,04 Ø 07-49,94



Ny Hellesund fyrlykt

Historie

Fyrlykta ble etablert i 1888, og var oljefyrt fram til 1965, da den fikk nettstrøm. Grunnen til at man på dette stedet ikke ble benyttet den typen trelykt som var "vanlig" i 1888 er trolig beliggenheten i forhold til sjøpågang. Denne støpejernskonstruksjonen er svært solid. Fyrlykta fikk nettstrøm i 1965.

Beskrivelse

Lite støpejernstårn, med form som en avkortet kjegle.

Begrunnelse / Formål

Ny Hellesund fyrlykt representerer en svært sjelden type lyktekonstruksjon, Fyrlykta har stor grad av autentisitet. Den har bygningshistorisk verdi og opplevelsesverdi, og sammen med alder og sjeldenhet foreslås denne fyrlykta fredet i verneklasse I, i medhold av kulturminneloven.

Husholmen fyrlykt

Fyrlistenr.: 744300
Navn: Husholmen
Kommunenr.: 1865
Kommunenavn: Vågan
:
Opprettet: 1893
Funksjon: Fyrlykt
Status: Operativ
Eier: Staten v/ Kystverket. Privat grunneier.
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På holme av samme navn, ca 6 n.m. Ø for Svolvær.
Koordinater N 68-13,63 Ø 14-46,75



Husholmen fyrlykt

Historie

Fyrlykta ble anlagt i 1893. Eksteriørmessig er den tilnærmet uforandret siden den var ny. Den var opprinnelig oljefyrt, men ble i 1981 tilknyttet lysnettet.

Beskrivelse

Lyktehus i tre, på et lavt gråsteinsfundament.

Begrunnelse / Formål

Husholmen fyrlykt representerer en stadig mer sjelden type fyrlykter, ikke bare lokalt, men på

landsbasis. Fyrlykta har stor grad av autentisitet, og den har bygningshistorisk verdi. Den foreslås vernet i verneklasse II.

Steine fyrlykt

Fyrlistenr. 758400
Navn: Steine fyrlykt
Kommunenavn Vestvågøy
:
Kommunenr.: 1860
Gnr. / Bnr.
Opprettet: 1894
Funksjon: Fyrlykt
Status: Operativ
Eier: Staten v/ Kystverket. Privat grunneier.
Vernestatus: Ikke fredet/vernet.
Beliggenhet: Ca 1 n.m. SV for Stamsund
Koordinater N 68-06,80 Ø 13-48,11



Steine fyrlykt

Historie

Fyrlykta ble anlagt i 1894. Eksteriørmessig er den tilnærmet uforandret siden den var ny. Den var opprinnelig oljefyrt, men den ble på 1990-tallet ombygd til nettstrøm.

Beskrivelse

Lyktehus i tre.

Begrunnelse / Formål.

Steine fyrlykt representerer en stadig mer sjelden type fyrlykt, ikke bare lokalt, men på landsbasis. Fyrlykta har stor grad av autentisitet, og den har bygningshistorisk verdi. Den foreslås vernet i verneklasse II.

Børvågen nedre fyrlykt

Navn: Børvågen nedre fyrlykt
Kommunenavn: Andøy
Kommunenr.: 1871
Gnr. / Bnr.
Opprettet: 1893
Funksjon: Fyrlykt – overrett med Børvågen øvre. Erstattet av Børhella fl i 1997.
Status: Nedlagt
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På Andøyas vestsida, ca 20 n.m. sydvest for Andenes
Koordinater: N 69-06,30 Ø 15-34,07



Børvågen nedre fyrlykt

Beskrivelse:

Lite trehus

Begrunnelse / Formål:

Børholmen nedre fyrlykt representerer en stadig mer sjelden type fyrlykt, ikke bare lokalt, men på landsbasis. Fyrlykta har stor grad autentisitet og den har bygningshistorisk verdi. Den foreslås vernet i verneklasse II.

Vardø molo fyrlykt

Fyrlistenr.: 968700
Navn: Vardø molofyr
Kommunenr.: 2002
Kommunenavn: Vardø
Opprettet: 1884
Funksjon: Fyrlykt Oc WRG 6s
Status: Operativ, med landstrøm
Eier: Staten v/ Kystverket
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På molohodet på vestre molo i innløpet til Vardø havn fra nord.
Koordinater N 70-22,64 Ø 31-06,31



Vardø molo fyrlykt

Historie

Fyrlykta på vestre molo i Vardø ble anlagt i 1884, som et rødt jerntårn. Lykta var utstyrt med et rødt, okulterende lys, anbrakt i selve lykteveggen. I 1909 ble lykta bygd om, ved at det ble plassert et lyktehus av jern oppå selve tårnet, samtidig som det opprinnelige fyrlyset ble byttet ut med et nytt med en hvit, en rød og to grønne sektorer, i det nye lyktehuset. Hele fyrlykta ble så malt hvit.

Beskrivelse

Lite, hvitt jerntårn med lyktehus oppå.

Begrunnelse / Formål

Vardø molo fyrlykt er med sin spesielle underbygningen, sin historie og og sin eksponerte beliggenhet ganske spesiell. Den er identitetsskapende, har høy alder, og den står på en molo som er foreslått vernet. Fyrlykta foreslås vernet i verneklasse II, og det vil være naturlig å vurdere vern av fyrlykta som en del av havneanlegget *Vardø bymoloer*.

Lanterner

Lanterner som navigasjonsinstallasjoner ble tatt i bruk like etter 1. verdenskrig. De ble enten plassert på pæler, jernstenger, jernstativer eller på bygninger (overettlanterner i forbindelse med innseilingen til havner). Lanterneene kan ikke skjermes, og de benyttes ofte til å markere en grunne, pynt, innseiling til havner og trange seilingsrenner/løp. Når det gjelder de sistnevnte, så er det benyttet røde på den ene siden, og grønne på den andre siden, i henhold til ledens hovedretning.

Til å begynne med dreide det seg om parafinlanterner (skipslanterner). Da slike oljelanterner kun skulle brenne om natten, måtte tilsynsmannen slokke og tenne dem hver dag. I Flekkefjord ble det i 1891 installert en lanterne i havneområdet, og dette er trolig den første av sitt slag i Norge.

Senere ble det benyttet elektriske lanterner, der det gikk en elektrisk kraftledning i nærheten. På grunn av ujevn strømforsyning fant man etter hvert ut at man måtte installere batterier, som automatisk ble koblet inn ved strømbrydd.

Etter at den svenske oppfinneren Gustaf Dalen hadde funnet opp og utviklet en driftsikker gassbrenner, der det ble benyttet acetylgass, ble denne benyttet i så vel vanlige fyrlykter som i lanterner. Gasslanterner ble montert på en stang, over et skap der gassflaskene ble oppbevart. I nyere tid er imidlertid alle gasslanternene blitt elektrifisert, og mens noen drives av nettstrøm, er andre blitt bygd om til solcellestøm.

Ingen enkeltstående lanterner foreslås vernet. Grunnen til dette er at denne typen fyrinstallasjoner jevnlig er gjenstand for ombygging/oppgradering. Imidlertid vil det i forbindelse med *områdevern* være naturlig at også enkelte lanterner blir omfattet av vernet.



Lanterner på ulike konstruksjoner – varder, stålbein, lyktehus, stolper

Fyrlykter med indirekte belysning, IB / HIB (Hurtigbåtled)

Navigasjonsinstallasjoner med indirekte belysning er en forholdsvis ny type installasjoner som har eksistert siden 1980-tallet. Det er særlig i hurtigbåtledene at denne type installasjoner brukes. Indirekte belysning er et fast gult lys fra en lyskaster som lyser opp et område. Dette området kan være en odde, skjær, molohode, brokar eller konstruksjoner som for eksempel en fyrlykt er montert på.

Hensikten med indirekte belysning er å gi den seilende en viss effekt av "dagnavigasjon" hvor man bedre kan se og bedømme avstanden til et begrenset område og i tillegg se et opplyst dagmerke selv om det er mørkt. Ofte blir dette forsterket ved bruk av reflekser og/eller hvit farge.

Den seilende vil bare se det som blir opplyst, ikke selve lyskilden fra den indirekte belysningen. Lyskasteren som skaper det indirekte lyse kan være festet på en stolpe, på en fyrlykt- konstruksjon, under en bro, på ei kai mast, osv.

Et økende behov fra hurtigbåtnæringen, med båter som blir større og går stadig går fortere, har gjort at Kystverket i de senere årene, særlig fra 1992, har utviklet og satt opp en god del sjømerker langs norskekysten - spesialdesignet for hurtiggående fartøy. Disse merkene blir benevnt som "HIB". Merket har en lanterne på toppen som har en lyskarakter eller et fast lys. I tillegg er det montert en lyskaster som lyser opp en trekant plassert nede på stangen. Trekanten er merket med et tall og en refleks. Grønn refleks: På de merkene som en skal ha på sin styrbord side i seilingsretningen er tallet et oddetall og refleksen grønn. Rød refleks: På de merkene som en skal ha på sin babord side er tallene et partall og refleksen rød. Hvit refleks: Noen trekanten er merket med en hvit refleks og et tall. Denne står plassert slik at man kan seile på begge sidene av merket.

Merket kan være plassert både på land og i sjøen. Lyskasteren på de merkene som er plassert på land har også den effekten at den lyser opp en del av terrenget rundt merket. Noen av merkene i sjøen kan være plassert oppe på et stativ som en trebeining eller lignende.

I forbindelse med utviklingen av merke ble flere varianter utprøvd. Dette for å komme frem til et mest mulig optimalt merke for de hurtiggående fartøyene. Derfor er det noe variasjon på plasseringen og størrelse av tall og reflekser på merkene langs kysten. De første merkene har sågar også en annen utforming og de er heller ikke utstyrt med lanterne. De mangler også tall.

Ingen av disse enkeltstående indirekte belysnings-installasjonene foreslås vernet (som for lanterner).



Lanterner med indirekte belysning, HIB (hurtigbåtled-merking)

Lysbøyer

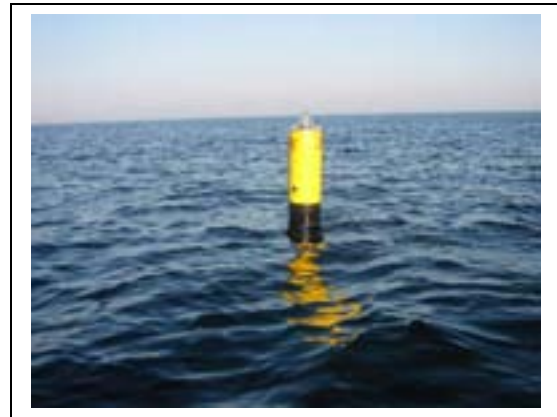
På steder der det var behov for et (mindre) fyrlys, men på grunn av stor dybde eller andre forhold gjorde fundamentering umulig eller uforholdsmessig kostbart, er det blitt anvendt lysbøyer, forankret med solide fortøyninger til bunnen. Lysbøyene ble sett på som et meget effektivt navigeringshjelpemiddel, men de falt forholdsvis kostbare så vel i anskaffelse som i drift. Helt inntil de senere år har man benyttet gasslanterner (acetylgass) som lyskilde for lysbøyene. I de senere år har man imidlertid skiftet ut gasslanternene med elektriske lanterner (drevet av engangsbatterier). Den første lysbøyen i Norge ble lagt ut i Tromsøysundet i 1908.

I nyere tid er man på veg bort fra bruken av lysbøyer, mye på grunn av at driftsutgiftene er store, samt at de er relativt utsatte for havari. De blir i stedet skiftet ut med bunnfaste lyktekonstruksjoner, der forholdene ligger til rette for dette. I dag er det ca 90 lysbøyer i Norge.

Da lysbøyene, på grunn av krav til funksjonalitet fortløpende blir skiftet ut/ fornyet, foreslås det ikke vern av enkeltstående lysbøyer som er i bruk. Eventuelt vern av ulike lysbøyetyper foreslås lokalisert i tilknytning til Kystverkets etatmuseum.



085800 FÆRØYFLUA LYSBØYE UTENFOR FARSUND.



070400 YTRE HAUSENE LYSBØYE UTENFOR
KRISTIANSAND

Sjømerker uten lys

Historie

Tidligere tiders seilas krevde god kjennskap til norskekystens mange luner. Sjøfarende inn i Skagerrak og videre til Kattegat og Østersjøen fikk ofte landkjenning ved Lindesnes. De kunne da følge kysten østover for å nå målet sitt. Selv om kysten her er farefull med skjær og grunner, var den velsignet med uthavner og ankringsplasser. På danskesiden var Jammerbugten derimot et fryktet sted for de seilende. Det var også stor trafikk langs vestlandskysten, mot Bergen, Trondheim, Lofoten og enda lenger nord. Nyttens av å vite hvor man til enhver tid var, var da som nå uvurderlig for sikker seilas. På gamle sjøkart er det markert landtoninger med fjell og landskapsformasjoner. Etter landkjenning var det selvsagt også til stor hjelp å bli ledet i rett led inn til sikker havn. Sjømerker ble derfor satt opp i form av røyser, varder, stenger og staker, både for stedfesting av hvor man var ved den første landkjenning, og som ledmerking inn til sikker havn.

For å trygge seilasen om dagen må et lands kyster og seilløp være forsynt med lett synbare dagmerker, og etter som trafikken utvides og utvikles, stiger behovet stadig for en omhyggelig og planmessig oppmerking av farvannene. Vår lange kyst, med et utall av leder, båer og grunner, krever et vel utviklet merkesystem.

Imidlertid tok det lang tid før disse idéene nådde våre breddegrader. De første sikre kildene vi kjenner til når det gjelder maritim infrastruktur i Norge stammer fra vikingetiden og tidlig middelalder. Til tross for at nordboerne tidlig må ha vært gode sjøfolk, både hva båtbygging og navigasjon angår, er det få fysiske spor som vitner om en gammel infrastruktur langs kysten. Dette kan til en viss grad forklares gjennom at navigasjonen var basert på fjell- og landskapsformasjoner, dessuten var de mange vikene, våger og fjorder velegnet som naturlige havner for datidens fartøyer. Troverdige kilder om de eldste menneskebygde navigasjonsinstallasjonene i Norge er beskrevet i "Landnámabok". Der får vi blant annet høre at: "Om lag år 869 drog Floke Vildgerdson frå garden Smørsund i Sveio i vesterveg for å finna Snøland. Floke, som seinare har fått namnet Ramnafloke, låg på Ryvardsneset i påvente av seglingsbør. Her fanga han tre ramnar som han skulle bruke til å finne land med. Floke heldt så eit stort blot for å trolle kraft i ramnane. Deretter bygde han ein varde på Ryvardneset."

Varden som Floke bygde var av stein, og var trolig motivert av å kunne navigere rett hjem på tilbaketuren fra Island. Lenge ble varden kalt for Flokevarden, men fikk senere navnet Ryvarden. Dette sjømerket var aktivt i nesten tusen år; frem til det på midten av 1800-tallet kom anmodninger om at Flokes varde ikke var god nok for sildefiskerne, og at det måtte anbringes en fyrstasjon på stedet. Fyret ble oppført i 1849, og under kunngjøringen stod det å lese: "Ryvarden fyr. Dette er plaseret tæt ved den Sammesteds staaende Varde, og sees fra Lyngholmen ud over Fjorden til Smørvigodden". Fyrdirektøren fikk imidlertid pinlig erfare at denne beskrivelsen ikke var riktig, da han noen år senere skulle besøke stedet. Fyret stod ikke "tæt ved" den gamle varden, for arbeiderne som bygde stasjonen, tok nøkternt og sparsommelig i bruk steinen fra den gamle varden da de la den nye grunnmuren. Flokevarden sto som ledende sjømerke i 980 år!

Langs kysten fins det flere varder hvis utseende tyder på en høy alder. - Ved Ny Hellesund sto et par varder som etter sagnet skal være reist av Olav den Hellige.* Dette kjente trolig ikke Løvenørn til da han i 1800 gav ut "Femte hefte af de oplysende beretninger for de søfarende til de spesielle karter over den norske kyst". Her omtaler han vardene i Ny Hellesund som om de er oppført i begynnelsen av 1700-tallet. Han sier videre at den formen de har på bildet er framkommet etter at: "For nogle aar siden ere disse efter foranstaltning gjennem det Kongelige Admiralitets Kollegio istandsatte, overklædte og malet hvide, med en temmelig høi stang paa hver; saa at de nu i sigtbart Veir kiendes meget got paa en 3 til 4 miles afstand,...". Disse to vardene sto helt til tyskerne i 1942 rev dem ned., fordi de kunne benyttes både som vanlige landkjenningmerker og til å finne frem til Olavsundet når en kom vestfra, eller til innseilingen mellom Helgøya og Monsøya når man kom østfra. Da vardene ble gjenoppbygd etter krigen, skjedde dette imidlertid ikke på samme sted, og de kan ikke lenger brukes som overettmerker.

- *Presten Peder Claussøn Friis (1545-1614) skrev bl.a. at havnen ved Hellesund "er saare berømt for sin Beliggenheds Skyld, derhos paa den søndre Side ere opmurede 2de største Stenvarde som i Norrige findes oc er huer av samme Varder neden ved 12 Alen høie oc det sigis at St. Oluff Haraldson hafuer ladet dennem bygge; derhos staar oc en Compas indhuggen i den haarde Klipp."*

En av de antagelig eldste autentiske omtaler av merker på den norske kyst, fins i en beretning av italieneren Pietro Querini, som forliste på Røst i Lofoten høsten 1431. Om sin hjemreise i 1432 skrev han bl.a. følgende om seilassen i kystleden: "Således seilte vi avsted i 15 dager og alltid mot sør og nesten stadig med god vind og alltid styrte vi etter varder på toppene av øyene, hvilke angav den greieste og dypeste led."

I en hollandsk seilbeskrivelse fra omkr. 1530, som har det morsomme motto: "Hold dørken tør og kjølen våt" fins en del seilanvisninger hvori bl.a. sjømerker på den norske sørkyst omtales.

I 1687 ble befalingsmannen på Bergenhus beordret "at tilholde Bønderne som boe langs Bergens Leed at sætte Stager paa blinde Skjær som udi Farvandet for deres Gaarders Grunder kan ligge; men, dersom Skjæret ligger saa dybt, at ei nogen Stage derpaa med Bekvemhed kan fæstes, at de der ligefor opsætter en Stang paa Land næst ved Søkanten til Tegn, at der omtrent et Skjær under Vandet forborgent ligger; hvilket Tegn de siden tilbørligen skal holde vedlige, og derfor nyde af hvert Skib som der forbi seiler, ligesom Andre for saadanne Stager nyde og have". Helt inntil slutten av 1880-årene fantes spor etter denne forordningen. Når et seilskip passerte skjæret Stangen i Bergensleden, kom det nemlig ofte en eller annen av de nærmestboende roende ut og krevde "brød for stangen". Det samme var også undertiden tilfelle ved passasje gjennom Hindøysund i Sunnfjord, men her dreiet det seg nærmest om det rene betleri. - Det kan imidlertid ikke sees at det er utstedt noe alminnelig reglement eller fastsatt noen bestemt takst for sånne merkeavgifter, slik som det var bestemt for fyr og festigheter.

Av en instruks fra 1736 til havnefogden i Fredrikshald fremgår det at det fantes atskillige og til dels gamle merker som ble tillagt megen betydning.*

I årenes løp må det også ha blitt satt opp et større antall mindre merker av loser, innenfor deres egne distrikter. Disse ble kalt losmerker.

En del merker ble bygd av kanonbåtbesetningene i krigsårene 1807-14, mens de lå og ventet på fienden.

Det kjente merke "Risør Flekk", en stor hvitkalket knaus i heia bak Risør by, er visstnok opprinnelig malt i 1630 av besetningene på hollandske skip som ofte anløp byen. Vedlikeholdet pålåg først den nærmeste gården, senere Risør havnevesen. "Bleket" er dokumentert i skriftlige kilder i 1641, da den nye eieren av gården Randvik fikk kongens stadfestelse på eiendomshandelen som forpliktet ham til å holde "det kalkede berg vedlige". For dette arbeidet kunne han oppkreve avgifter av skip som ankom havnen. I 1839 ble det overtatt av staten.

Fra slutten av det 18de århundre synes det å være kommet litt mer system i Merkevesenet, etter at den for sjøfarten sterkt interesserte og energiske kommandør Løvenørn var blitt ansatt som overlos i Norge. Det begynte å komme krav om nye og bedre merker, likesom man begynte å skjelne mellom utenskjærs merker hvis vedlikehold etter hvert skulle overtas av staten, og innenskjærs merker eller losmerker hvis vedlikehold skulle utføres av losene. Godtgjørelse for tilsynet med statens merker ble utbetalt av bevilgningen til Ringevesenet. Losene fikk sin godtgjørelse av Losvesenet. - Det var ennå ikke tale om å bruke flytende merker. Til gjengjeld ble det lagt atskillig vekt på de faste merker så disse enkelte steder hadde karakter av rene byggverk. Således tårnet på Sula (Nord-Frøya), som ble oppført i 1793, 12 fot høyt og 9 alen i diameter og "hvidt anstrøget". Meningen var at dette senere skulle gå over til å bli fyrtårn, hvorfor det var gjort en forsøknings for fyrgrøya i toppen av tårnet. Det kostet hele 485 riksdaler. Torbjørnskjær fikk sitt første merke omkring 1804.

Antallet av *offentlige* merker var uansett i lang tid helt ubetydelig. I 1814 fantes det bare omkring 10. Antagelig må antallet tidligere ha vært noe større, da noen, særlig på Øst- og Sørlandet, under krigen i 1807-14 var blitt beordret nedrevet av de militære myndighetene.

* I instruksjonen heter det at: "... haver han paa Reiser i Udhavnerne at observere ifølge Hs. Maj.'s Forordning at ingen forflytter eller lader forflytte de gamle faste Mærker, som haver været Kjændetegnet for de Seylende og for Lodserne fra ældgammel Tid, at de Seylende og Lodserne i saadanne Tilfælder ei skulde blive forførte eller komme udi Fare, thi hvem det gjøre, saa er det Livets Straf efter Hs. Maj.'s Lov og efter Forordningen av 1705; ei heller at nogen ny stor Varde paa Bergene bliver opreist, førend det Aar og Dag forud gives tilkjænde og Havnekommissionens Svar herpaa er falden".

I 1815 ser det ut som merkespørsmålene ble tatt opp igjen, idet Sjøfartskollegiet anmodet overlosen om å sende inn rapporter om merkenes antall og forfatning. Av de mangelfulle arkivene før 1814 var det nemlig umulig å få ordentlig greie på de merkene som fantes. Men først i 1825 kom arbeidet i gang, i det merkene på Sandøy, Hesnes, Nødingen, Ulvøysund og Ryvingen, samtlige av tre, ble satt opp dette året. De kostet til sammen 2 247 spesiedaler.

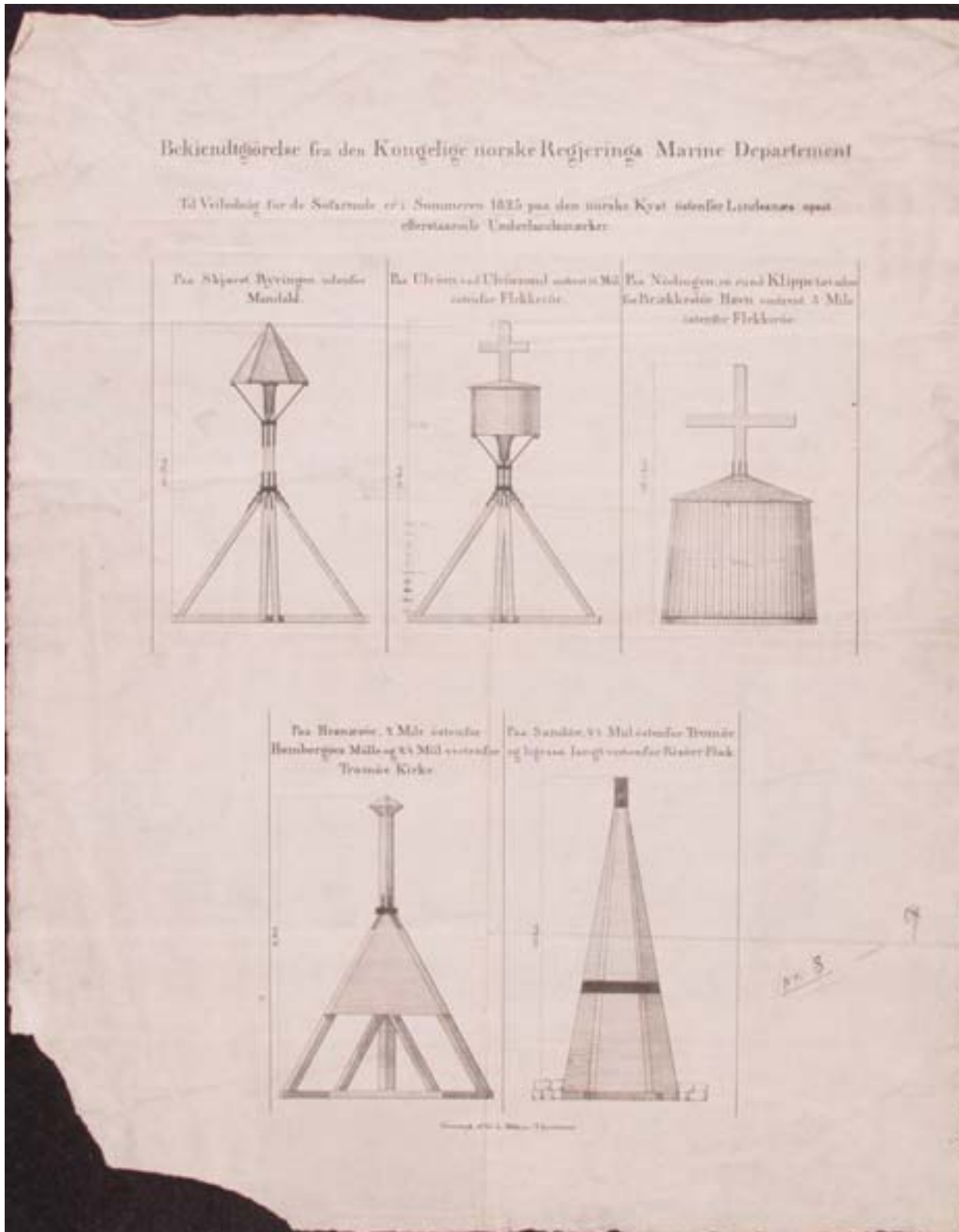
Homborsund mølle, som i årrekker var brukt som sjømerke, blåste ned i 1830, og da den private eieren ikke ville bygge den opp igjen, ble dette gjort av det offentlige i 1840, til en kostnad av 760 spesiedaler. Den ble satt på en 16 fot høyere knaus, litt sørøst for den gamle plassen. Den ble gulmalt og gitt form av "en Veirmølle med Vinger".

Oppsettingen av merker på Marstein og Furen (Furren) samt ombygging av merket på Torbjørnskjær var foreslått av fyrkommisjonen av 1828. De ble oppført i 1838 av laftet tømmerverk og kostet i alt 1155 spesiedaler.

Den første offentlige fortegnelsen over sjømerker er fra 1838 og omfatter i alt 14 merker. På den tiden fantes det ingen merker nord for Trondheimsfjorden som var oppsatt eller vedlikeholdt av staten. For den saks skyld heller ingen fyr.

En fyrkommisjon som var nedsatt i 1835 hadde foreslått ikke mindre enn 15 merker på kysten mellom Vallersund og Støtt, dessuten var 3 merker foreslått av et par sjøoffiserer som hadde foretatt oppmåling i nord.

Kaptein Blom fikk i oppdrag å undersøke nærmere behovet for disse merkene og forholdene på de foreslåtte stedene, og hans rapport av 1837 gir et interessant bilde av hvor samvittighetsfullt og omstendelig man den gang gikk frem ved forberedelsen av offentlige arbeider, selv de enkleste. Han foreslo at det i alt skulle føres opp 12 merker. Utgiftene for disse anslo han til 350 spesiedaler. pr. merke. - For terminen 1839-40 ble det bevilget 4 400 spesiedaler. til disse 12 merker. Arbeidet ble drevet med 2 arbeidslag. De fleste av folkene var fra Sunnmøre, et forhold som fortsatte i mange år. I 1839 ble undersøkelsene fortsatt av kapteinene Blom og Albrechtson, og denne gang omfattet de Lofoten og strakte seg helt nord til Loppa.



BEKJENTGJØRELSE FRA DEN KONGELIGE NORSKE REGJERINGES MARINE DEPARTEMENT OM NYE SJØMERKER RYVINGEN, ULVESUND, NØDINGEN, HESNES OG SANDØYA.

I løpet av 1840 ble det satt opp mange faste merker, og antallet var steget til 42 i 1845. På Sørlandet var det satt opp merker bl.a. på Bonden og Reierskjær. Dette siste var en kanon fra Trondheims arsenal, som ble betalt med 50 spesiedaler., mens oppsettingen kostet 95 spd.*.Slike kanoner ble for øvrig brukt som merker også andre steder.

Merkene nordpå var vesentlig avkonede kjegler eller pyramider av stein. – Når det gjaldt merkenes farge så var det mye diskusjon omkring dette. En stor del var gule. ”Saavidt vides er det kun grøn Vitriol som lader sig fuldkommen og uopløselig forene med Kalk. Farven bliver da lysegul eller brandgul. Med Tilsætning af en for ikke at skade Blandingen ubetydelig Mængde Kjønrog kan man faa mørkere Farve som Læder eller endda mørkere.” For tilsyn og maling av de faste merkene det gjennomsnittlig betalt 7 spesiedaler. årlig pr. merke.

Bevilgningene til nye merker og deres vedlikehold var tidligere slått sammen med bevilgningene til fyrene, men på budsjettet 1845-48 ble de oppført som særskilte poster. - For terminen 1851-54 var bevilget 2 400 spesiedaler. til 4 store steinmerker, bl.a. på Kjøtvikfjellet på Sørøya. Dette merket er det største steinmerket som har vært bygd her i Norge, med en høyde på 20 alen.

Blom foreslo at grunner som faller tørre ved lavvann også burde merkes, hittil hadde det bare vært tale om merker på tørt land, nærmest for å vise hvor leden gikk. Schive mente imidlertid at selv om ”Sagen ikke bør tabes af Syne”, så måtte dette utsettes, da det sørpå, med større skipstrafikk, ennå bare fantes ganske få av denne typen merker.

Under oppsettingen av et merke på Jærens Rev forbeholdt grunneieren seg eiendomsretten til mulige oldfunn under gravingen, et for den tid ganske sjeldent fremsyn.

De første flytende merker var såvidt det kan sees utlagt i 1818 på Bevøykollen og Neskrakken i Oslofjorden, av havnekommissjonene i Christiania, Drøbak og Moss, og snart fulgte andre havnestyrer dette eksempelet. Staten overtok imidlertid etter hvert atskillige av slike merker som lå utenfor byenes havneområder, blant annet ”Prikkene” i Nysundet ved Egersund, i 1845. - Året før hadde staten selv merket opp Hortenskrakken og 4 andre båer i Oslofjorden.

I 1850 fantes det 46 faste og 20 flytende merker.

I 1854 ble det bevilget 1 000 spesiedaler. til anskaffelse av en merke- og ringeskøyte, ”Svalen”, som skulle overta vedlikeholdet av ringer og merker.

I 1856 ble det lagt ut bl.a. 30 bøyer og staker mellom Oslofjorden og Kristiansand så antallet av flytende merker i 1860 var steget til 70, mens de faste merkens antall ikke var øket til mer enn 51. Etersom de flytende merkens antall økte, ble det behov for bedre og mer pålitelig vedlikehold og tilsyn, og derfor foreslo fyrdirektøren gjentatte ganger at tilsynet skulle gå over til overlosene, slik det allerede var tilfelle med en vesentlig del av de faste merkene. Hvis ikke denne ordning kunne gjennomføres, foreslo han at både anskaffelse og tilsyn burde bli overlatt til private folk, mot en passende godtgjørelse. - Samtidig opplyste han at bøylene, som med tilbehør kostet 60-80 spd., ofte gikk tapt, og at de derfor etter hvert ville bli erstattet med staker som var billigere, lettere å holde vedlike, og som var like synbare. Forsøksvis var enkelte staker blitt forsynt med kork i vannlinjen, og dette hadde vist seg heldig.

Departementet gikk imidlertid ikke med på å overføre tilsynet med de flytende merker til Losvesenet, men gav bemyndigelse til å bruke privatfolk som tilsynsmenn. Det ble derfor opprettet en omhyggelig utarbeidet kontrakt med disse, Denne kontrakten skulle gjelde i 3 år. Blant annet ble det bestemt at stakene, hvis øverste 6 fot skulle være hvitmalte, skulle være så lange at de raget 6-8 fot over vannet når de var utlagt. På toppen av staken skulle det festes en kost eller en einerbusk, og den anvendte kjettingen og fortøyningssteinen skulle ha tilstrekkelig vekt og dimensjon. Til hver stake skulle det finnes et fullstendig reservesett av stake, kjetting og stein. Tilsynsmannen skulle påse at staken alltid lå på riktig plass samt dra den inn hvis det kom is og legge den ut igjen når farvannet igjen var fritt. For et slikt tilsyn ble betalt fra 4 til 16 spesiedaler. årlig pr.stake. Hvis tilsynet ble forsømt, skulle tilsynsmannen betale en mult. Ansvar for ca 50 av de flytende merkene ble satt bort på denne måten, for en samlet årlig betaling av 350 spesiedaler. Ordningen viste seg imidlertid snart lite tilfredsstillende. Og da merkens antall i 70-årene steg meget sterkt, måtte spørsmålet om tilsyn av,

** Deriblant en del for brennevin, ”da”, somfyrdirektøren skrev, ”Søen ved den mindste Storkuling fra SW. gaar over Skjæret, og Folkene saaledes for at blive færdige ofte maatte sidde halve og hele Dagen vaade, har jeg ikke troet at burde nægte dem en ekstra Dram”.*

og et ordentlig system for de flytende merkene tas opp igjen. De som fantes var som nevnt alle hvite og når det gjaldt anbringelsen og utleggingen av dem fantes det ingen annen bestemmelse enn at de skulle ligge "paa Baaen". I 1873 fremsatte overlos Riis forslag om en systematisk oppmerking, hvorefter en skulle ha en slags merker om styrbord, en annen slags om babord og dessuten spesielle merker for midtgrunner. Overlosen uttalte at "i Udlandet er Mærkerne betegnet saaledes, at man kan se paa hvad Side de skulde passeres, hvilket Enhver maa erkjende er af stor praktisk Betydning og Nytte for Skibsfarten, og at det kan ikke skjønnes, hvorfor det ikke ogsaa kan gjøres i vore Farvande".

I anledning av dette forslaget anførte fyrdirektøren at "hvad Udlandet betræffer, er Kysternes Beskaffenhed, med Undtagelse av Sveriges, saa forskjellig fra vore, at man derfra vanskelig skal kunne tage nogen Rettensnor. Man har dersteds ingen Skjærgaard, men aabne Kyster med enkelte store seilbare Floder og Sejlløb".

Etter en lengere utredning konkluderte han med at overlosens "system" ikke lot seg anvende på den norske kyst.

Den første "Fortegnelse over Mærker" ble trykt i 1868 og her finnes oppført 153 faste og 107 flytende merker. Hertil kommer 31 større "Sømerker" som er tatt med i fyrfortegnelsen for samme år.

I tiden mellom 1845 og 1869 ble det i alt anbrakt 221 nye merker. Herav var 88 flytende, 84 staker og 4 bøyer. Av faste merker var det 76 jernsøyler og jernstenger samt noen varder. I årene fremover økte antallet sjømerker betraktelig, og i følge C. F. Rode var det totale antallet merker i 1939 kommet opp i over 12000. I 2008 er dette antallet økt til ca 15500.

De ulike typer sjømerker uten lys:

Faste merker

Det er bortimot 12000 faste merker uten lys langs norskekysten. De kan deles inn i tre hovedkategorier: Varder, båker og jernstenger. Disse skal fungere som sjømerker for de sjøfarende.

Varder

Vardene, som er bygd opp på holmer, nes og skjær, er ment som holdepunkt for den sjøfarende. Størrelsen, formen og fargen på disse sjømerkene gjør dem lett synlige. Mange av vardene er også plassert slik at konturen av disse sees mot himmelen. I tillegg er det på toppen av mange satt opp en stang med viser som peker mot den siden av varden som leia går. Vardene er enten bygd i naturstein eller helstøpt i betong.



Ryvingen varde



Midtfjordskjær varde



Revøy varde

Båker

Båker har den samme funksjonen som varder, men de er ofte større og kan derfor sees på enda lenger avstand. Båkene er vanligvis bygd i tre. Ulempen med å bygge dem i tre er at de lett kan bli skadet av

vær og vind. Noen plasser har det derfor blitt satt opp konstruksjoner av jernstenger, satt mot hverandre, som betraktes som båker. Eksempel på dette er Braken som står på Hustadvika.



BAKEN MERDØRENNEN ØST – OPPRETTET I 1878.



MERDØRENNEN VEST.

Jernstenger

Av det som betegnes som faste merker uten lys, er det jernstenger som det finnes mest av. Disse opptrer i tre hovedvarianter, enkel jernstang, jernstang med viser og jernstang med toppmerke. I tillegg er mange jernstenger merket med refleks. De er vanligvis plassert på undersjøiske grunner eller tørrfall. Den sjøfarende skal være oppmerksom på at noen jernstenger langs kysten kan være skadet av sjø, vær, vind og sammenstøt med is og i noen tilfelle støt fra fartøy. Dette kan medføre at de kan være skjeve og at viser/toppmerke kan ha blitt vridd, og peker i feil retning. Det er derfor nødvendig å alltid bruke sjøkartet i tillegg når man navigerer.

I de senere årene har det blitt satt på mange jernstenger med toppmerke laget av aluminium. Disse har i tillegg til sin relative gode synlighet også den effekten at de fungerer godt for identifisering på radar (radarreflektor). Fargen på toppmerkene er også lysreflekterende. Den er enten rød, grønn eller hvit.



Jernstenger i ulike varianter

Jernsøyler

Jernsøyler, som er av støpejern og tykkere enn jernstenger, ble satt opp på på tørt land og skvalpeskjær. De er ca 30 cm i diameter ved forten og smalner oppover. I formen minner de litt om kanonløp, med en kule på toppen. Enkelte jernsøyler er utstyrt med toppmerke/viser. Jernsøylene har vist seg å svært solide, både mot sjø- og isgang og mot korrosjon.



Jernsøyler, uten og med toppmerke

Særnorske faste merker

Utseendet på de fleste bunnfaste sjømerkene langs kysten er basert på særnorske utforminger. Dette gjelder særlig enkle jernstenger/jernsøyler med visere og toppmerker, i tillegg til andre faste merker som varder og båker.

Flytende merker

Flytende merker består av lys- eller lydbøyer, eller en kombinasjon av disse, videre av bøvestaker og staker. De store bøylene som nyttes i utenskjærsfarvann i Norge, veier med anker og fortøyning 8-10 tonn. I innskjærs farvann nyttes lettere utstyr. Bøvestaker og staker er nå oftest laget av plast (glassfiberarmert). I farvann med mye is om vinteren brukes helst flytende merker av stål.

Internasjonalt merkesystem

En komité oppnevnt av IALA (International Association of Lighthouse Authorities) utarbeidet i 1963 retningslinjer for et felles system for sjømerking, som det nå er internasjonal enighet om. Systemet, som kalles The IALA Maritime Buoyage (bøye-) System, skiller mellom lateralmerker for sidehenvisning og kardinalmerker for retningsanvisning. Standarden for de norske flytende sjømerker, bøyer og staker, er i dag i tråd med nevnte bøyesystem <http://www.iala-aism.org/mainsite/pages/english/p4/p4b.htm>, som deler verden inn i to regioner, A og B. Norge ligger i region A. På grunn av det tøffe klimaet langs norskekysten har man valgt å sløyfe toppmerkene på de fleste bøylene og stakene som er blitt satt ut, da disse lett blir ødelagt og revet bort av vær og vind.

Staker i Lateralmerkesystemet

Lateralmerker innebærer at man har sjømerker – som regel staker - av en bestemt type om styrbord og en annen type om babord, avhengig av ledens hovedretning. I Norge ble systemet innført på strekningen Lista – svenskegrensen 1980 og Lista – Grense Jakobselv 1981. Ledens hovedretning står avmerket på sjøkartet.



Flytestaker i lateralsystemet

Staker i Kardinalmerkesystemet

Kardinalmerker viser at det seilbare farvannet ligger til den side som navnet sier. Kardinalmerkene, som legges ut i henhold til kompassretningene, har gul og svart farge. Enkelte kardinalmerker (lysbøyer) har også et karakteristisk system av blinkende hvite lys, og deres lyskarakter vil angi deres plassering.



Flytestaker i kardinalsystemet (uten og med lys)

Presentasjon av verneverdige sjømerker

Nedenfor er listet noen sjømerker som for en stor del er valgt ut fra alder. Dette utvalget er gjort i merkeliste for 1860. I tillegg er det gjort et utvalg av sjømerker av stor egenverdi. Som det framgår av nedenstående er det primært varder og enkelte båker som foreslås vernet. Årsaken til at verken jernstenger, flytestaker eller bøyer foreslås vernet er at disse hører til den "aktive" delen av sjømerkene, som må kunne skiftes/flyttes/suppleres etter behovet til sjøtrafikken. Når det gjelder de mer sjeldne jernsøyler, så er det i denne verneplanen ikke foreslått vern av slike. Et eventuelt vern av jernsøyler bør tas opp til vurdering på et senere tidspunkt.

Heia varde

Navn:	Heia varde
Gnr./bnr.:	0111/umatrikulert
Kommunenavn	Hvaler
:	
Opprettet:	1868
Funksjon:	Dagmerke - varde
Status:	Tilstanden er god, men noe løs murruss enkelte steder.
Eier:	Staten v/ Kystverket
Venestatus	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	Litt sørvest for midten av den lille øya Heia, ca. 7 nautiske mil sør for Spjærøy.
Koordinater	N 58-57,43 Ø 10-52,40



Heia varde

Historie

Varden ble satt opp av den norske stat i 1868 og spilte senere en vesentlig rolle i grensetvisten med Sverige som først ble løst i 1909. Varden er opprinnelig oppført i stein, murt med kalkmørtel og overtrukket med stenkulltjære (asfalt). Det er et karakteristisk kors av jern på toppen, kanskje til minne om de mange som er omkommet som følge av forlis i dette området.

Varden er et av de mest markante sjømerkene i området og en markering av at Heia ble regnet som norsk territorium. Heia har vært i bruk som base for både norske og svenske fiskere i uminnelige tider, og tradisjonen forteller mye om slagsmål og basketak mellom nordmenn og svensker her ute. Det var lenge nokså uklart hva som var norsk og hva som var svensk territorium, så dette var statens forsøk på å markere at i alle fall Heia var norsk. Statens Havnevesen fortok i 1911 et mindre utdypingsarbeid i havna (som er ei relativ enkel stø-havn). På Heia etablerte Redningsselskapet i 1937 en redningsstasjon, ved at det ble bygd ei hytte (av stein) og montert ei signalmast. Redningsstasjonen ble formelt lagt ned for mange år siden, men lokale krefter har nylig restaurert hytta, samt gjenoppbygd signalmasta.

Beskrivelse

Et monumentalt og meget karakteristisk sjømerke, samt et minnesmerke over de mange omkomne fra utallige skipsforlis opp gjennom tidene. Korset på toppen er synlig på lang avstand og skaper en litt uhyggelig stemning, særlig i dårlig vær. Det hele bidrar til opplevelsen av hvor ødeleggende og farefullt dette området har vært for sjøfarende og fiskere gjennom lange tider. På samme øya er det også oppført to mindre varder, en hvit og en sort.

Begrunnelse / Formål

Varden er med sitt toppmerke spesiell. Varden har høy grad av autentisitet, og beliggenheten på ei lita øy som både har vært benyttet som fiskerihavn/uthavn og som redningsstasjon forsterker den historiske verdien. Varden foreslås vernet i verneklasse II.

Linnekleppen varde

Navn: Linnekleppen varde
Gnr./bnr.: 0111/31/1
Kommunenavn: Hvaler
:
Opprettet: 1878
Funksjon: Dagmerke - varde
Status: Varden er i relativt god stand.
Eier: Staten v/ Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: Ligger på sydenden av øya Herføl
Koordinater: N 58-59,45 Ø 11-02,98



Linnekleppen varde

Historie

Ruvende varde på Linnekleppen. Den sju meter høye varden er en av de mest dominerende i denne delen av skjærgården. Varden ligger i området som er foreslått til den første marine nasjonalpark i Norge, "Ytre Hvaler nasjonalpark".

Beskrivelse

En stor og lett synlig "landkjenningsvarde" av murte stein

Begrunnelse / Formål

Spesiell og dominerende beliggenhet i det relativt lave Hvalerlandskapet. Varden har høy grad av autentisitet og er identitetskapende. Sjeldenhet på grunn av sin høyde. Varden foreslås vernet i verneklasse II.

Stangeskjær varde

Navn: Stangeskjær varde med lanterne
Gnr./bnr.: 429/1
Kommunenavn: Fredrikstad
:
Opprettet: 1860
Funksjon: Varde med lanterne
Status: Varde og lanterne i god stand
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På sydvestre side av Kråkerøy
Koordinater: N 59-08,36 Ø 10-53,34



Stangeskjær varde

Historie

Varden ble bygd i 1860, primært som ledmerke ved utløpet av Kjøkøysundet. I 1956 ble det montert ei gassdrevet fyrlykt på varden. Denne er i senere blitt bygd om til solcellestrøm.

Beskrivelse

Steinvarde, som etter nær 100 år som dagmerke ble benyttet som fundament for lanterne.

Begrunnelse / Formål

Selv om Stangeskjær varde, med påmontert lanterne, ikke er spesielt sjelden, representerer den på en god måte denne typen kombinerte navigasjonsinstallasjoner. Varden foreslås vernet i verneklasse II.

Leistein varde

Navn: Leistein varde
Gnr./bnr.: 12/120
Kommunenavn: Tjøme
:
Kommunnr.: 0723
Opprettet: 1858
Funksjon: Dagmerke - varde
Status: Varden har noen pusskader og er malingslitt
Eier: Staten v/ Kystverket. Forsvaret er grunneier.
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På øya Leistein, på nordøstre side av Tjøme
Koordinater: N 59-08,69 Ø 10-29,67



Leistein varde

Historie

Leistein varde, som ble bygd i 1858, er med sin noe spesielle form et karakteristisk landkjenningsmerke for østre innseiling til Tønsberg, samt for innseilingen til Vrengen fra øst og nord

Beskrivelse

Murt, rund steinvarde, med en liten "hatt" på toppen

Begrunnelse / formål

Leistein varde har en karakteristisk og sjelden form og har ikke gjennomgått vesentlige forandringer siden den ble bygd for 150 år siden. Varden har stor grad av autenticitet. Den foreslås vernet i verneklasse II.

Tønsberg tønne varde

Navn: Tønsberg tønne varde
Gnr./bnr.: 101/2
Kommunenavn: Sandefjord
:
Kommunnr.: 0706
Opprettet: 1880 (eksisterende varde)
Funksjon: Dagmerke - varde
Status: Varden er i god stand
Eier: Staten v/ Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På Østerøya, vestsiden av, og helt ytterst i Tønsbergfjorden.
Koordinater: N 59-03,53 Ø 10-18,51



Tønsberg tønne

Historie

Gammelt sjømerke som er nevnt allerede i Sverresagaen. Tidligere var sjømerket en tønne som var plassert øverst på en pæle ("mast med tønne"), derav tønneavnet. Denne tønne var nevnt i fyrlisten fram til og med 1880. Dagens steinvarde, eller steintønne, ble første gang nevnt i fyrlisten i 1881 og er sannsynligvis bygd i 1880. I 1881 sto det i fyrlisten: "Varde s. med h. Stribe samt Tønne". Det er også tinglyst rettigheter på eiendommen i 1880 for den nye varden. Varden var da svart med en hvit stripe. En signatur den fortsatt har, men i dag er tønne byttet ut med en

svart jernkule på stang på toppen av varden. Det er et urent farvann utenfor, og mange skip har forlist her.

Beskrivelse

Steinvarde med jernkule på toppen.

Begrunnelse / Formål

Tønsberg tønne representerer på en god måte landkjenningssjømerkene, ved innseilingen til Tønsbergfjorden, selv om dette sjømerket er blitt noe endret i forhold til det opprinnelige merket. Alder og historisk verdi gjør at varden foreslås vernet i verneklasse II.

Risør hvitmalte flekk

Navn:	Risørflekken
Gnr./bnr.:	
Kommunenavn	Risør
:	
Kommunenr.	0901
Opprettet:	1630
Funksjon:	Dagmerke - malt sjømerke (på fjellet)
Status:	Godt vedlikeholdt
Eier:	Risør kommune
Vernestatus	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	Urheia i Risør by, ca 45 m over havet
Koordinater	N 59-43,39 Ø 09-14,39



Risør hvitmalte flekk

Historie

Det kjente merke "Risør Flekk", en stor hvitkalket knause i Urheia, like bak Risør by, er visstnok opprinnelig malt i 1630 av besetningene på hollandske skip som ofte anløp byen. Vedlikeholdet på lå først den nærmeste gården, senere Risør havnevesen. "Bleket" er dokumentert i skriftlige kilder i 1641, da den nye eieren av gården Randvik fikk kongens stadfestelse på eiendomshandelen som forpliktet ham til å holde "det kalkede berg vedlige". For dette arbeidet kunne han oppkreve avgifter av skip som ankom havnen. I 1839 ble det overtatt av staten.

Risør kommune, som er grunneier, har ansvaret for at merket blir malt. I de senere år har malingen blitt utført av frivillige organisasjoner.

Sandøy båke

Navn:	Sandøy båke
Gnr./bnr.:	78/6
Kommunenavn	Tvedestrand
:	
Kommunenr.	0914
Opprettet:	1825
Funksjon:	Dagmerke - båke
Status:	Tilstanden er god.
Eier:	Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	Ved Klåholmen, på østre ende av Sandøya.
Koordinater	N 58-35,95 Ø 09-04,53



Sandøy båke

Historie

Sandøy båke ble oppført i 1825, som ett av i alt 5 sjømerker på Øst- og Sørlandet. I de første merkelistene ble det anført: "Sandøes Mærke er en trebaake (pyramide) hvid øverst, rød nederst, med en synsvidde på 2 norske mil." Båken er holdt tilnærmet uforandret i ettertid, med et par mindre endringer: I en lengre periode hadde båken et smalt, sort belte på midten, samt sortmalt topp. I dag er det nevnte belte borte, mens toppen er beholdt sortmalt.

Beskrivelse

Sandøy båke, som er ca 10 m høy og har form av en slank pyramide, er tilnærmet uforandret siden den ble anlagt i 1825. Den stående kledningen er imidlertid blitt skiftet ut med liggende kledning.

Begrunnelse / Formål

Sandøy båke, som er et av de første offisielle sjømerkene langs norskekysten, har en særpreget utforming. Båken har identitetsverdi, og sammenholdt med høy alder og sjeldenhet gjør at den foreslås vernet i verneklasse II.

Bonden varde

Navn:	Bonden varde
Gnr./bnr.:	Umatrikulert
Kommunenavn:	Arendal
Kommunenr.:	0906
Opprettet:	1844
Funksjon:	Dagmerke - varde
Status:	Varden har vært vedlikeholdt og tilstanden er god. Står ved siden av Bonden fyrlykt (fra 1924).
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På holmen Bonden utenfor Flosterøya, i østre innseiling til Tromøysund.
Koordinater	N 58 31,36 Ø 08-59,12



Bonden varde

Historie

Et av de første merkene som ble bygget etter at Fyrdirektoratet ble opprettet i 1841. I 1924 ble det anlagt ei fyrlykt på holmen, ca 30 m øst-sydøst for varden

Beskrivelse

Dette er en tørrmurt varde som er rund på ene siden og flat på andre siden, slik at den ser ut som en halvmåne ovenfra. Dette er ett av ganske få sjømerker som har sin opprinnelige gulfarge i behold.

Begrunnelse / Formål

Bonden varde er et av de eldste sjømerkene, med særegen form og farge. Sjeldenhet, autentisitet og alder tilsier at varden foreslås vernet i verneklasse II.

Hesnes merke båke

Navn:	Hesnes merke båke
Gnr./bnr.:	
Kommunenavn	Grimstad
:	
Kommunenr.	0904
Opprettet:	1825
Funksjon:	Dagmerke - båke
Status:	Båken har behov for renovering, blant annet med gjenoppbygging av ødelagt toppmerke
Eier:	Staten v/ Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På holmen Kallen ved Valøyene, ca 1 n.m. øst for Hesnesøy.
Koordinater	N 58-20,23 Ø 08-40,77



Hesnes merke båke

Historie

Hesnes merke ble oppført i 1825, som ett av i alt 5 sjømerker på Øst- og Sørlandet. Båken skal ha blitt flyttet i 1833. I merkelisten for 1892 anføres at båken var blitt påmontert tønne. Dette toppmerket er i ettertid blitt skiftet ut med et merke som illuderer en tønne.

Beskrivelse

Trebåke, med pyramideform. Påmontert toppmerke som illuderer en tønne.

Begrunnelse / Formål

Hesnes båke er et av de første offisielle sjømerkene langs norskekysten. Båken er særegen og identitetsskapende. Autentisitet, alder og sjeldenhet tilsier at båken foreslås vernet i verneklasse II.

Håøy tårn båke

Navn:	Håøy tårn båke
Kommunenr.:	0904
Gnr. / Bnr.	77 / Sameie
Kommunenavn	Grimstad
:	
Opprettet:	1883
Funksjon:	Dagmerke – båke, tidligere fyrlykt
Status:	Godt vedlikeholdt.
Eier:	Staten v/ Kystverket, med grunnerklæring. Private grunneiere.
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På den nordre delen av Håøya, i innløpet til Grimstad, rett øst for Rivingdypet.
Koordinater	N 58-18,16 Ø 8-35,73



Håøy tårn båke

Historie

En av de aller første fyrlyktene i landet ble satt opp på Rivingen ved Grimstad i 1883. For å gjøre innseilingen fra vest sikrere, ble denne lykta erstattet med et innseilingsfyr i 1886. Det lille lyktehuset ble flyttet innover i fjorden og satt opp på Østre Tvillingholmen. Nabolykta fra 1883, som sto i et høyt tretårn midt på Håøya, ble tatt ut av fyrsystemet allerede i 1896. Selve bygningen ble spart, og har siden fungert som dagmerke.

Beskrivelse

5,5 meter høyt firkantet tretårn med opprinnelig luke for fyrlykt i mønet. Stasjonær stige står opp mot lykteåpningen.

Begrunnelse / Formål.

Denne lykta representerer en stadig mer sjelden type fyrlykter, ikke bare lokalt, men i hele Norge. Dette er en av de få rester etter de første fyrlyktene som kom etter den tekniske revolusjonen med oljebrenner uten tilsyn i 1883. Selv om bygningen ikke inneholder oljebrenneren, og har fungert som dagmerke helt siden 1896, er den ut fra alder, sjeldenhet og historie likevel høyst verneverdig, og foreslås vernet i verneklasse II.

Nødingen båke

Navn:	Nødingen båke
Gnr./bnr.:	7/23
Kommunenavn	Lillesand
:	
Kommunenr.	0926
Opprettet:	1825
Funksjon:	Dagmerke - båke
Status:	Noe råteskade i kledningen. Den lokale velforeningen ønsker å renovere båken.
Eier:	Staten v/Kystverket. Privat grunneier.
Vernesatus	Ikke fredet/vernet.
Beliggenhet:	På øya Nødingen, utenfor Brekkestø
Koordinater	N 58-11,14 Ø 08,49



Nødingen båke

Historie

Nødingen båke ble oppført i 1825 og hadde form av en halvtønne. Båken står på plassen til ett av Norgeshistoriens eldste sjømerker. Halvtønningen fra 1825 hevdes å ha aner helt fra 1200-tallet og var, sammen med Tønsberg Tønne og tvillingvardene i Ny Hellesund, blant landets eldste sjømerker. Etter at den gamle båken brant i 1967, ble en mer ordinær, rød, pyramideformet båke satt opp. Lokalbefolkningen ønsket imidlertid å gjenoppføre sjømerket slik det tidligere var, og på slutten av 1980-tallet fikk merket sin opprinnelige form tilbake, nemlig en hvit halvtønne med kors. Denne ble oppført av lokale krefter, mens Kystverket bekostet materialene.

Beskrivelse

Hvit halvtønne med trekors på toppen

Begrunnelse / formål

Nødingen båke er et av de eldste sjømerkene, oppført på tuftene av et sjømerke som skal ha blitt oppført allerede på 1200-tallet. Båken med sin særegne form, er identitetsskapende. Sjeldenhet og historisk verdi tilsier at den foreslås vernet i verneklasse II.

Ulvøy merke båke

Navn: Ulvøya båke
Gnr./bnr.: 79/42
Kommunenavn: Lillesand
:
Kommunenr.: 0926
Opprettet: 1825
Funksjon: Dagmerke - båke
Status: Båken er i god stand.
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På Ytre Ulvøya, på østsiden av innløpet til Kvåsefjorden.
Koordinater: N 58-06,63 Ø 08-12,73



Ulvøy merke båke

Historie

Ulvøy merke båke ble oppført i 1825, beskrevet som *Mast med Tønne og Kors*. Dette sjømerket var ett av i alt 5 sjømerker som dette året ble satt opp på Øst- og Sørlandet. Under andre verdenskrig skal tyskerne ha brent ned merket i forbindelse med anlegging av forsvarsverker på øya. I 1949 ble det gjenoppbygd, men annerledes utformet enn det gamle. I 1993 ble båken ødelagt under en storm, men den ble gjenoppbygd kort tid etterpå. Den ble da erstattet av en båke som var mer likt den opprinnelige.

Beskrivelse

Båke, bestående av bardunert mast med tønne og kors oppå.

Begrunnelse / formål

Ulvøy merke båke er et av de første offentlige sjømerkene langs norskekysten. Båken er særegent og identitetsskapende. Alder, historie og sjeldenhet tilsier at båken foreslås vernet i verneklasse II.

Hellesund varder

Navn: Hellesund varder
Gnr./bnr.: 1/36
Kommunenavn: Søgne
:
Kommunenr.: 1018
Opprettet: Opprinnelige varder skal ha blitt bygget tidlig på 1000-tallet. Dagens varder ble bygget på slutten av 1940-tallet.
Funksjon: Dagmerke – to varder
Status: Vardene er i god stand
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På Helgøya i Ny Hellesund
Koordinater: N 58-02,98 Ø 7-50,84



Hellesund varder

Historie

Historien forteller at Olav den Hellige skal ha oppført to varder i Ny Hellesund. I år 1800 skriver løytnant Løvenørn at de to steinvardene for noen år siden var istandsatt, overklede og malt hvite, og at hver av dem var blitt påsatt en høy stang og malt hvite Disse vardene sto helt til tyskerne i

1942 rev dem ned, fordi fienden kunne benytte dem til landkjenning og til å finne fram i farvannet omkring Ny Hellesund.. Da vardene ble bygget opp igjen etter krigen, ble de imidlertid ikke bygget på samme sted, og de kan ikke lenger brukes som overettmerker.

Presten Peder Claussøn Friis (1545-1614) skrev bl.a. at havnen ved Hellesund "er saare berømt for sin Beliggenheds Skyld, derhos paa den søndre Side ere opmurede 2de største Stenvarder som i Norrige findis oc er huer av samme Varder neden ved 12 Alen høie oc det sigis at St. Oluff Haraldson hafuer ladet dennem bygge; derhos staa oc en Compas indhuggen i den haarde Klipp."

Beskrivelse

To hvite betongvarder.

Begrunnelse / formål

Hellesund varder er blant de eldste sjømerkene man kjenner i Norge. Selv om dagens varder er av nyere dato, og ikke har identisk form og plassering, viderefører de på en god måte de opprinnelige vardene som landkjenningsmerker. Vardene er identitetskapende. Historisk verdi og sjeldenhet tilsier at Hellesund varder foreslås vernet i verneklasse II.

Ryvingen varde

Navn:	Ryvingen varde
Gnr./bnr.:	23/1, 6
Kommunenavn	Mandal
:	
Gnr./bnr.	1002
Opprettet:	1825
Funksjon:	Dagmerke - varde
Status:	Varden er i god stand.
Eier:	Statens v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På øya Ryvingen, ca 300 m øst for Ryvingen fyr
Koordinater	N 57-58,12 Ø 7-29,78



Ryvingen varde

Historie

På stedet der Ryvingen varde er oppført ble det opprinnelig oppført en trebåke. Dette skjedde i 1825. Senere ble den erstattet av den hvitmalt, pyramideformede steinvarden som står der i dag, men det er ikke blitt dokumentert hvilket år dette skjedde.

Beskrivelse

Hvitmalt steinvarde, med form som en trekantet pyramide.

Begrunnelse / formål

Ryvingen varde står på øyas høyeste punkt og var et viktig landkjenningsmerke, spesielt for anløp til Mandal. Varden har en særegen og relativt sjelden form. Nærheten til det senere oppførte, og nå fredede Ryvingen fyr gjør at det er verneverdig i miljøsammenheng. Varden ligger innenfor *Lindesnes representative område*, men den foreslås likevel vernet som enkeltobjekt i verneklasse II.

Færøytårnet båke

Navn: Færøytårnet båke
Gnr./bnr.: 2/7
Kommunenavn: Farsund
:
Kommunenr.: 1003
Opprettet: 1878
Funksjon: Dagmerke - trebygning
Status: Bygningen er i god stand.
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: Færøy, ca ½ nm syddst for Loshavn
Koordinater: N 58-03,44 Ø 6-49,48



Færøytårnet båke

Historie

For å skille Søre Katland fyr fra de øvrige ble det montert et speilfyr på Færøy. Det ble bygget et stort tårn med speil som skulle reflektere lyset fra Katland fyr. Forsøket ble ikke vellykket. I dårlig vær ble effekten av speilet sterkt redusert. Speilet ble tatt vekk, men tårnet sto igjen. Tårnet brant ned på 1980-tallet, etter et lynnedslag. Det ble imidlertid gjenoppbygd og satt på plass igjen, ved hjelp av helikopter i 2002.

Beskrivelse

Hvitmalt trebygning med sort, pyramideformet tak.

Begrunnelse / formål

Tårnet er lokalisert i Loshavn-området, som er rikt på maritime kulturminner. Færøytårnet båke er særegent. Med sin tidligere funksjon som "speilfyr" har det historisk/teknologisk verneverdi. Færøytårnet båke ligger innenfor *Lindesnes representative område*. Båken foreslås likevel vernet som enkeltobjekt i verneklasse II.

Hengsøyvarden

Navn: Hengsøyvarden
Kommunenavn: Sola
Kommunenr.: 1124
Gnr. / Bnr.
Opprettet:
Funksjon: Dagmerke - varde
Status: Varden er i god stand, men toppmerket er borte
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På holmen Hengsøyna, ca 4 n.m. nord-nordvest for Feistein fyr
Koordinater: N 58-52,78 Ø 5-26,06



Hengsøyna varde

Historie:

Hengsøyna er en liten holme på sydsiden av øya Kjør. Fra øyene på Kjør har kystbefolkningen siden lang tid tilbake blitt drevet hummerfiske. Mens det på Store Kjør har vært såkalte oppført små trehytter (kalt hummerhytter), er det rester av steinhytter på den mindre Hengsøyna. Like øst for varden, i en liten dal, er det hugget inn en kompassrose på en stor steinhelle. Det er anslått at denne kompassrosen er fra rundt 1745. Denne er muligens hugget inn av lokale hummerfiskere.

Varden har funksjon som landkjenningssmerke.

Beskrivelse:

Steinvarde med sorte og hvite loddrette striper, med form som en avkortet kjegle. Tidligere sto det et dobbelt kors på toppen, men dette er i dag borte.

Begrunnelse / Formål:

Varden på Hengsøyna er lokalisert på ei øy med lange tradisjoner som uthavn der kystbefolkningen har utøvd hummerfiske. Sammen med restene av de gamle steinhyttene og kompassrosen, som trolig er hugget av hummerfiskere, har steinvarden stor kulturhistorisk verdi. Som landkjenningssmerke har den karakteristiske varden identitetsverdi og til tross for at den mangler toppmerket, har den stor grad av autenticitet. Varden foreslås vernet i verneklasse II. Det må vurderes om kompassrosen også bør omfattes av et eventuelt vern.

Krossen varde

Navn:	Krossen varde
Kommunenavn:	Bømlo
Kommunenr.:	1219
Gnr. / Bnr.	
Opprettet:	
Funksjon	Dagmerke - varde
Status:	Varden er i god stand
Eier:	Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På den lille holmen Steinkrossen, på nordsiden av sundet Krossen, der dette munner ut i Goddeosen
Koordinater:	N 59-57,50 Ø 5-56,86



Krossen varde

Historien:

Krossen varde er den nordligste av i alt 11 varder som ble anlagt for å markere den relativt trange farleden fra Bømløs vestsida, fra vest av Melingsneset inn til Goddeosen. Denne har på folkemunne blitt kalt "Fantaleia". For å kunne fungere som stedsangivelse er vardene malt forskjellige (i svart/hvitt), og mens noen har toppmerke/viser, er andre uten dette. Lokalbefolkningen kaller holmen/varden Krossen for *Steinkrossen*, fordi det på denne holmen tidligere har stått et steinkors (som også har fungert som seilingsmerke). Trolig er dette bakgrunnen for at det er malt et hvitt kors på varden.

Beskrivelse:

Steinvarde, sort med hvitt kors, med toppmerke/viser.

Begrunnelse / Formål:

Krossen varde har et karakteristisk utseende, der den ligger i kryssingspunktet mellom den trange farleden og den videre Selsfjorden. Varden har stor grad av autenticitet. Beliggenheten gjør at den også er identitetsskapende. Det faktum at det tidligere har stått et steinkors her, bidrar til at varden har historisk verdi. Varden foreslås vernet i verneklasse II.

Turøyvarden

Navn:	Turøyvarden
Kommunenavn:	Fjell kommune
Kommunenr.:	1246
Gnr. / Bnr.	60/9
Opprettet:	1896
Funksjon:	Dagmerke - varde
Status:	Varden er i god stand
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På Turøyas østre ende, ca 1,5 n.m. nordvest for Solsvik
Koordinater:	N 60-27,16 Ø 4-54,90



Turøyvarden

Historie:

Fyr- og merkevesenet bygget den store varden på Turøyas høyeste punkt, 74 m over havet, i 1896. Varden er synlig langt til havs og har vært et viktig landkjenningsmerke, både for sjøfarende langs kysten, og for innseiling til landområdene på innsiden, blant annet inn til Hjeltefjorden. Man antar at det har stått sjømerke her tidligere. Fra 1792 var det losvirksomhet på Turøy. Turøyna er også nevnt under "utkikk og utsikter i 1818", som ledd i det militære vaktholdet langs kysten. Turøyvarden inngår i nettverket *Nordsjøløypa, vandringsvegar i kulturlandskapet*.

Beskrivelse:

Steinvarde, sort, med form som en avkortet kjegle.

Begrunnelse / Formål:

Den høytliggende Turøyvarden er et karakteristisk sjømerke. Den har stor grad av autentisitet, og den er identitetsskapende. Varden foreslås vernet i verneklasse II.

Senoksen varde

Navn:	Senoksen varde
Kommunenavn:	Austrheim
Kommunenr.:	1264
Gnr. / Bnr.	156/9
Opprettet:	
Funksjon:	Dagmerke - varde
Status:	Varden er i god stand
Eier:	Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: :	På nordvestre ende av holmen
Koordinater	Senoksen, ca 1,5 n. m. øst for Fedje N 60-47,15 Ø 04-47,84



Senoksen varde

Historie:

Senoksen varde ble anlagt på den nordvestre enden av holmen med samme navn. Den har funksjon som ledmerke i et område med mange kryssende leder og innseilinger. I 1905 ble det montert ei fyrlykt oppå varden.

Beskrivelse:

Steinvarde, sort, med form som en avkortet kjegle, med ei fyrlykt oppå.

Begrunnelse / Formål:

Senoksen varde ligger i et farvann som gjennom alle tider har hatt mye trafikk, både langs etter kysten, og inn- og utseiling til og fra *Den indre farleia*. Varden, med den påsittende fyrlykta fra 1905, har stor grad av autentisitet. Selv om denne typen varder ikke er spesielt sjelden, representerer den på en god måte denne typen kombinerte navigasjonsinstallasjoner. Varden foreslås vernet i verneklasse II.

Laagebarden varde

Navn: Laagebarden varde
Kommunenavn: Selje
Kommunenr.: 1441
Gnr. / Bnr.
Opprettet:
Funksjon: Dagmerke - varde
Status: Varden er i god stand
Eier: Staten v/Kystverket
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På en liten holme ved innløpet til Honningsvågen, ytterst på Stadlandet
Koordinater: N 62-11,92 Ø 05-10,27



Laagebarden varde

Historie:

Honningsvågen er et lite bygdesamfunn ytterst på Stadlandet som primært har vært basert på jordbruk og fiske. I tillegg til å være hjemmehavn for lokale fiskere, har Honningsvågen hatt stor betydning som nødhavn for sjøfarende. For markering av innløpet til Honningsvågen anla Fyr- og merkevesenet en steinvarde på holmen Laagebarden ved Tåreneset. Senere, i 1918, ble det anlagt ei fyrlykt på Tåreneset. Statens Havnevesen har forbedret havneforholdene ved å anlegge ei fiskerihavn, med to moloer, lenger inne i Honningsvågen.

Beskrivelse:

Steinvarde, sort med hvitt belte, med form som en avkortet kjegle.

Begrunnelse / Formål:

Laagebarden varde er anlagt primært for å markere innseilingen til Honningsvågen. Den er identitetsskapende, og den har stor grad av autentisitet. Varden foreslås vernet i verneklasse II.

Kråka varde

Navn:	Kråka varde
Kommunenavn:	Bjugn
Kommunenr.:	1627
Gnr. / Bnr.	
Opprettet:	Usikkert, men før 1878
Objekt/miljø:	Steinvarde
Funksjon:	Dagmerke
Status:	Varden er i bra stand, men toppen bør forsegles bedre
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På en liten holme ca 2 n.m. syd-vest for Vallersund
Koordinater:	N 63-50,239 Ø 09-39,137



Kråka varde

Historie/bakgrunn:

Kråka varde ble etablert som en del av oppmerkingen av den indre leden fra Grandevika i sør til Buholmsråsa i nord. Det er usikkert når varden ble bygd, men i merkelista fra 1878 står varden oppført.

Beskrivelse:

Steinvarde, med hvite og sorte, vertikale striper, med form som en avkortet kjegle, med toppmerke/viser. Varden er 4,5 m høy, og diameter på toppen er ca 2,0 m.

Begrunnelse / Formål:

Kråka varde har høy alder og stor grad av autenticitet. Varden har også identitetsverdi, og den foreslås vernet i verneklasse II.

Kvaløy varde

Navn:	Kvaløy varde
Kommunenavn:	Bjugn kommune
Kommunenr.:	1627
Gnr. / Bnr.	86/1
Opprettet:	Usikkert, men før 1878
Objekt/miljø:	Steinvarde
Funksjon:	Dagmerke
Status:	Varden er i bra stand
Eier:	Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På nordspissen av Store Kvaløya, ca 1 n.m. nord for Vellersund.
Koordinater:	N 63-52,332 Ø 09-43,177



Kvaløy varde

Historie:

Kvaløy varde var en del av merkingen i den indre leden fra Grandevika i sør til Buholmsråsa i nord. Kvaløy lykt, som ble anlagt i 1901, like inn til varden, har overtatt mye av vardens rolle som navigasjonsinnretning. Det er usikkert hvilket år varden ble satt opp, men i merkelista for 1878 står varden oppført, med hvit farge. I følge merkelista for 1885 var den imidlertid blitt sortmalt, hvilket den har vært siden.

Beskrivelse:

Sort steinvarde, med form som en avkortet kjegle, og med toppmerke/viser. Varden er ca 5,2 m høy, og diameter på toppen er ca 2,0 m. Toppen er støpt.

Begrunnelse / Formål:

Den slanke steinvarden Kvaløy varde har høy alder og stor grad av autentisitet. Varden er fagmessig godt utført, og den har pedagogisk verdi. Varden foreslås vernet i verneklasse II.

Helgelandflesa varde

Navn: Helgelandflesa varde
Kommunenavn: Sømna
Kommunenr.: 1812
Gnr. / Bnr.
Opprettet:
funksjon: Dagmerke - varde
Status: Varden er i god stand
Eier: Staten v/Kystverket
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: På en holme i Melsteinsfjorden, ca 2
n.m. vest for Kvaløya
Koordinater: N 65-12,99 Ø 11-53,10



Helgelandflesa varde

Historie:

Helgelandflesa varde er anlagt på en relativt lav holme som ligger midt i skipsleia (i Melsteinsfjorden), like ved grensa mellom Nord-Trøndelag og Nordland. På grunn av sin funksjon som både ledmerke og landkjenningssmerke er den bygd større enn de fleste andre varder langs kysten. I merkelistene fra 1878 og 1880 står det at varden var gulmalt, mens det i lista fra 1882 står at den var sortmalt (som i dag).

Det er usikkert når varden ble bygd.

I 1914 ble det anlagt ei fyrlykt (støpejernslykt) på østsiden av varden. Denne ble i 2006 skiftet ut med ei glassfiberlykt.

Beskrivelse:

Steinvarde, sort, med form som en (spiss) kjegle.

Begrunnelse / Formål:

Helgelandflesa varde har monumental størrelse og en særegen form. Varden har stor grad av autentisitet, og den er identitetsskapende. Varden foreslås vernet i verneklasse II.

Fiskarkona

Navn:	Fiskarkona
Kommunenavn:	Vågan
Kommunenr.:	1865
Gnr. / Bnr.	
Opprettet:	1999
Funksjon:	Dagmerke m/lanterne
Status:	Dagmerket er i god stand
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På østre side av innløpet til havna i Svolvær
Koordinater:	N 68-13,39 Ø 14-33,75



Fiskarkona

Historie:

Moloen på Kjeøyas søndre ende ble ferdigstilt tidlig på 1950-tallet, som skjerming av havnebassenget i Svolvær. På Vestre Vabeinskjær, like utenfor moloenden ble det i 1954 satt opp ei lanterne, fundamentert på fire jernstenger. I forbindelse med at det denne lanterna på grunn av dårlig fundament skulle skiftes ut, på slutten av 1990-tallet, kom det forslag om en alternativ utforming på denne lanterna. Forslaget gikk ut på å sette opp en statue på søyle, og denne skulle ha funksjon som dagmerke og fyrlys/lanterne. Resultatet ble at bronsestatuen *Fiskarkona*, laget av billedhuggeren Per Ung og finansiert gjennom en innsamlingsaksjon, i 1999 ble satt opp på en stål/betongsokkel, på Vestre Vabeinskjær. Statuen/sjømerket har indirekte belysning og er påmontert ei grønn lanterne.

Beskrivelse:

Bronsestatue på stål-/betongfundament, med indirekte belysning og grønn lanterne.

Begrunnelse / Formål:

Sjømerket Fiskarkona markerer innløpet til Svolvær. Som sjømerke er det særegent og utradisjonelt, det har estetisk verdi, og det er identitetsskapende. Sjømerket foreslås vernet i verneklasse II.

Hekkingen varde

Navn:	Hekkingen varde
Kommunenavn	Lenvik
:	
Kommunenr.	1931
Gnr./bnr.	109/1
Opprettet:	1851
Funksjon:	Dagmerke - varde
Status:	Varden er i god stand
Eier:	Staten v/Kystverket. Privat grunneier.
Vernestatus	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	På toppen av øya Hekkingen, ca 600 m syd-sydøst for Hekkingen fyr
Koordinater	N 69-35,85 Ø 17-50,08



Hekkingen varde

Historie

Farvannet utenfor Hekkingen er veldig farlig, og det var lostjeneste der i seilskutetida. Det har også vært et fiskemottak på øyas østside i gamle dager. Der kunne fiskerne levere sin fangst, og det ble handlet med russiske handelsmenn, som var her og hentet fisk, samtidig som de byttet til seg andre varer som det var mangel på hjemme. I 1840 uttalte Fyrkommisjonen at det burde etableres et innseilingsfyr på Hekkingen. Dette ble det ikke noe av før i 1859, men i 1851 ble det imidlertid bygd en stor varde på øyas høyeste topp, vel 100 m over havet. Med sin beliggenhet er dette dagmerket synlig på lang avstand, men det gjentatte kravet om fyrbelysning gjorde at Hekkingen fyr ble oppført på øyas nordspiss 8 år senere.

Beskrivelse

Sortmalt steinvarde, med form som en avkortet kjegle.

Begrunnelse / formål

Hekkingen varde er et karakteristisk sjømerke. Varden har høy grad av autentisitet. Vurderes som verneverdig, spesielt med sin beliggenhet nær det fredede Hekkingen fyr, fyrlykta Hekkingsund (fra 1898), samt lanterner og andre sjømerker i samme område. Hekkingen varde ligger innenfor *Senjas ytterside representative område*. Varden foreslås likevel vernet som enkeltobjekt i verneklasse II.

Kjøttvikvarden

Navn:	Kjøttvikvarden
Kommunenavn	Hammerfest
:	
Kommunenr.	2004
Gnr./bnr.	
Opprettet:	1853
Funksjon:	Dagmerke - varde
Status:	Steinvarden er noe skadet på toppen, ellers i bra stand
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	Helt nord på Sørøya, 320 m over havet
Koordinater	N 70-50,77 Ø 23-21,60



Kjøttvikvarden

Historie

Dette landkjenningssmerket eller "anduvningsmärke" ble, etter befaling av den Kongelige Norske Regjerings Marine Departement, oppført av et arbeidslag fra Sunnmøre, under ledelsen av en av Fyrvesenets pionerer, Ole Gammelsen Mork. Han skrev til sin venn i Volda 20. august 1853 at han holdt på å mure opp et sjømerke på Kjødvigfjeldet ved Torhalsen. Mærket skulle være 16 alen høyt, 12 alen bredt og 8 alen tjukt.

Beskrivelse

Kjøttvikvarden har en helt særegen form og størrelse, helt ulik øvrige steinvarder. Den har stått uten tilsyn og vedlikehold i 150 år. Dette har etter hvert satt sine spor, og litt av toppen er nå borte. I forbindelsen med Riksantikvarens forslag til verneplan for fyrstasjoner uttalte dem i et skriv av 4.7.1996 at "Kjøttvikvarden er et særegent kulturminne og har interesse sett i forhold til arbeidet med verneplanen".

Begrunnelse / formål

Størrelse, form og beliggenhet gjør byggverket Kjøttvikvarden sannsynligvis til den eneste i sitt slag her til lands, og kanskje også i verden. Spesielt er det også at den er plassert på et 320 meter høyt fjell, i stedet for på lave holmer og skjær hvor det er vanlig at seilmerkene settes opp. Dette, sammen med alderen, gjør dette til et "særegent kulturminne". Kjøttvikvarden har høy grad av autenticitet. Særegen størrelse, form og beliggenhet tilsier at den bør vurderes fredet i verneklasse I, etter kulturminneloven.

Radarvarslere

For å sikre ferdseilen langs kysten er det på flere fyrinstallasjoner blitt montert et radarvarslingsinstrument kalt *Racon*. En *Racon* (radar beacon – maritime radarfyr) er en innretning som aktiviseres automatisk ved utsendelse av radarsignaler. Ved mottak av radarpuls returneres et kodet svar, som vises på radarskjermen på skipet, umiddelbart bak målet, og som en del av det vanlige radarbildet.

Da Kystverkets radarvarslere er å betrakte som operativt, teknisk utstyr, foreslås det ikke vern av disse.

DGPS sendestasjoner

Kystverkets DGPS-tjeneste (Differential Global Positioning System) leverer korreksjonssignaler til GPS-navigasjonsutstyr på skip. Brukerne får større nøyaktighet på GPS-posisjonen de avleser, og bedre signalkvalitet på systemet. Kystverkets DGPS-stasjoner er installert på 12 fyrstasjoner.

Da Kystverkets DGPS sendestasjoner er å betrakte som operativt, teknisk utstyr, foreslås det ikke vern av disse.

Ringar/fortøyningsinstallasjoner

Fortøyningsringer, -påler og -bøyer var tidligere en svært viktig del av infrastrukturen langs kysten. Oppsetting og vedlikehold av disse var en betydelig virksomhet for Fyr- og merkevesenet, helt fra opprettelse i 1841. Etter hvert som havner ble bygd ut, og seil ble avløst av motorkraft, avtok behovet for disse fortøyningsanordningene. Periodisk vedlikehold opphørte for ca 50 år siden. Totalt er det i Norge ca 12000 statlige fortøyningsanordninger (med grunnrettigheter). Mange av disse befinner seg i eller ved fiskerihavner, i uthavner og på fyrstasjoner. Vern av enkeltobjekter anses ikke å være hensiktsmessig, men heller som delobjekter i forbindelse med eventuelt områdevern.



Eksempler på ulike fortøyningsringer/påler

Lagerstasjoner

Kystverket har 8 lagerstasjoner for ulikt utstyr. Lav autentisitet, samt at de i liten grad anses å oppfylle krav til vernekriterier, gjør at ingen av disse foreslås vernet.



Nørve sentrallager, Alesund.

Beredskapskontor

Kystverkets beredskapsavdeling er lokalisert i Horten. Beredskapsavdelingen, som tidligere var administrert under SFT, ble i 2003 overført til Kystverket. I tillegg til hovedkontoret i Horten er det beredskapskontorer også i Bergen og Tromsø.

Lav autentisitet, samt at Kystverkets beredskapskontorer i liten grad anses å oppfylle krav til vernekriterier, gjør at det ikke foreslås vern av disse.

Beredskapsdepot

Kystverket disponerer et eget overvåkingsfly, 16 hoveddepot og 9 mellomdepot med oljevernutstyr. I tillegg har man utplassert utstyr om bord i en rekke fartøy, både egne fartøyer og fra Kystvakten.

Lav autentisitet, samt at Kystverkets beredskapsdepoter i liten grad anses å oppfylle krav til vernekriterier, gjør at det ikke foreslås vern av disse.

Trafikksentraler

Kystverkets 5 trafikksentraler befinner seg i Oslofjorden (Horten), Grenlandsområdet (Brevik), Rogalandsområdet (Kvitsøy), innseilingene til Sture og Mongstad (Fedje), Nord-Norge: fra Rørvik til russergrensa (Vardø).

Det er på nåværende tidspunkt ikke vurdert å verne en eller flere av Kystverkets trafikksentraler.

Etttersom flere av byggene har en spesiell utforming, spesielt knyttet til deres funksjon, vil det derfor være naturlig at man vurderer et vern for disse bygningene senere.

Brevik trafikksentral

Brevik trafikksentral ligger ved Brevikstrømmen i Porsgrunn kommune. Den dekker innseilingene til det omfattende industriområdet i Grenland, hvor store deler av skipstrafikken består av gasstankere og fartøyer med annen farlig last. Brevik trafikksentral er Kystverkets eldste og ble etablert i 1978 som en følge av petrokjemiutbyggingen på Rafnes. En særskilt dispensasjonsordning i forhold til losplikten gjelder for området.



Brevik trafikksentral

Horten trafikksentral

Horten trafikksentral er plassert i Horten havn. Den ble etablert i 1999 og har som ansvarsområde farvannet fra Færder og inn til Spro/Steilene på Nesodden. Farvannet innenfor dette området har Oslo havn trafikksentral ansvaret for.



Horten trafikksentral

Kvitsøy trafikksentral

Kvitsøy trafikksentral ble etablert i 2003 og er lokalisert i Kvitsøy Kommune i Rogaland. Trafikksentralen dekker området fra Bømlafjorden i nord til Jærens rev i sør. Hovedoppgaven er knyttet til sikkerhet i forbindelse med utskipning fra gassterminalen på Kårstø, i tillegg til generell overvåkning av kysttrafikken i et område med relativt stor trafikk tetthet.



Kvitsøy trafikksentral

Fedje trafikksentral

Fedje trafikksentral ligger i øykommunen Fedje i Nord-Hordaland. Den dekker området fra Sognesjøen i nord, til Hjeltefjorden ved Sture i sør. Trafikksentralen ble etablert i 1992 og har hovedoppgaver knyttet til oljeutskipningen fra Sture og Mongstad-terminalene.



Fedje trafikksentral

Vardø trafikksentral

Vardø trafikksentral kom i operativ drift 1. januar 2007. Trafikksentralen dekker trafikkovervåkingen i nordområdene, fra Barentshavet til Lofoten ved hjelp av radarovervåking, skipsrapportering og AIS.



Vardø trafikksentral

Losstasjoner/losbåtstasjoner

Kystverket har i dag rundt 30 losstasjoner og losbåtstasjoner. Noen av disse eies av Kystverket, mens de øvrige eies av kommunale havnevesen og private.

Det er på nåværende tidspunkt ikke vurdert å verne en eller flere av Kystverkets losstasjoner/losbåtstasjoner, men i forbindelse med en framtidig rullering av verneplanen vil spørsmålet om evt. vern bli tatt opp til ny vurdering.



Skipstadsand losbåtstasjon, Hvaler (eid av staten v/Kystverket)

Loshytter

Langs norskekysten har det gjennom flere hundre vært vanlig at losene holdt vakt på høytliggende punkter i terrenget. Her har de bygd varder og levegger av stein, senere små loshytter. Loshyttene var opprinnelig private, men i 1954 overtok Losdirektoratet eierskapet for så vel losbåter som loshytter. Mange av loshyttene var imidlertid i så dårlig forfatning at det ble iverksatt bygging av flere nye loshytter. Etter hvert som lostjenesten ble stadig mer rasjonalisert og effektivisert, ble det ikke lenger bruk for disse små loshyttene. Flere er avhendet, mens andre står i dag mer eller mindre ubenyttet.

Forslag til vern av loshytte:

Merdø loshytte

Navn: Merdø loshytte
Kommunenavn: Arendal
Kommunenr.: 0906
Gnr. / Bnr. 209/86
Opprettet: 1962
Funksjon: Tidligere loshytte, for tiden ingen spesiell funksjon
Status: Loshytta er i bra stand
Eier: Staten v/Kystverket
Vernestatus: Ikke fredet/vernet

Koordinater: N 58-25,31 – Ø 8-47,58



Merdø loshytte

Geografisk plassering



Utsnitt av sjøkart nr. 7

Historie/bakgrunn:

Merdø loshytte, beliggende på kollen Vestre Valen på øya Merdø utenfor Arendal, ble oppført i 1962, på tuftene til den tidligere loshytta. Like ved loshytta befinner det seg en meget fint tilhugget kompassrose fra 1654, som et bevis på at her har det vært utøvd losvirksomhet i en meget lang tidsepoke.

Kystverket eier grunnen der loshytta står. Loshytta gikk ut av permanent tjenestemessig bruk i 1972 (sporadisk brukt fram til 1986), og har i tiden etter dette stort sett stått ubenyttet. Kystverket Sørøst har i de senere år vært i dialog med Arendal kommune, som har ønske om å overta loshytta.

Området loshytta ligger på er i dag et mye benyttet turområde.

Selv om uthavna Merdø ikke lenger har betydning for skipstrafikken, og losvirksomheten har opphørt, er øya et viktig utferdsmål sommerstid. Merdø omfattes av *Raet landskapsverområde*, hvilket også vil legge føringer for den framtidige bruken av blant annet loshytta og området denne ligger på.

Beskrivelse:

Trebygning; tidligere loshytte.

Begrunnelse / Formål:

Historisk har Merdø hatt stor betydning som uthavn på Skagerrakkysten. På øya finnes Merdøgaard Skjærgårdsmuseum, gravrøyser fra jernalderen finnes to steder på øya, og lengst vest på øya ligger Gravene, som tidligere ble benyttet som gravplass for sjøfolk. Merdø har også en del verneverdig bebyggelse. Selv om loshytta på Merdø ikke har spesielt høy alder, har den historisk, miljø- og opplevelsesverdi. I tillegg er den identitetsskapende. Loshytta foreslås vernet i verneklasse II. Et eventuelt vern bør også omfatte kompassrosen fra 1654.

Radarstasjoner

Kystverket har i underkant av 20 radarstasjoner, tilknyttet de 5 trafikksentralene. Den eldste av radarstasjonene er Fugløya, som ble anlagt i 1986, i tilknytning til den allerede etablerte Grenland trafikksentral. De øvrige radarstasjonene er blitt anlagt samtidig med etableringen av de enkelte trafikksentralene.

Det er på nåværende tidspunkt ikke vurdert å verne en eller flere av Kystverkets radarstasjoner, men i forbindelse med en framtidig rullering av verneplanen vil spørsmålet om evt. vern bli tatt opp til ny vurdering.



Tjønneberget radarstasjon, Tjøme kommune

Naust og stakelager

Opprinnelig var alle flytestaker av tre. Stakene skulle legges ut mot leia, på minst 7 meters dybde hvis mulig, og fortøyes med en bunnstein og et lodd for å holde staken loddrett i vannet. Grove kjettinger ble brukt til bunnfortøyning. I tillegg til at stakene måtte tas opp for skraping/maling, måtte de også tørkes, for som kjent trekker tre vann når det ligger lenge nok i sjøen. Vind, sjø, strømforhold og hærverk kunne føre til skader. For trestakene var det spesielt viktig med tilsyn og vedlikehold. Disse var utsatt for strøm og uvær, og for skipstrafikk, og skulle fjernes når isen la seg. Merkevesenets arbeidsbåter – merkelagene - skiftet ut stakene for at de skulle tørke og bli malt opp. Rundt 45 «kostebuer» (større og mindre naust) for opplag av staker og bøyer, samt for oppbevaring av tilhørende materiell, ble satt opp langs hele kysten. Det periodiske vedlikeholdet gikk derfor ut på at flytestakene ble tatt opp etter ett år i sjøen, lå til tørking i to år, ble malt og deretter satt ut igjen. Lys- og lydbøyene var laget av stål og var større og tyngre, bøyenaustene ble derfor utstyrt med slippegang. Til hver lys- og lydbøye hadde man en i reserve. Etter at man gikk over til andre materialtyper er behovet for å ha egne stakelagre blitt sterkt redusert. De tradisjonelle, utendørs-stakelagrene er lagt ned, mens mange av naustene er avhendet. Øvrige stake- og bøyenaust er i dag enten utleid, eller de står ubenyttet.



LYNGØR STAKENAUST PÅ ASKERØYA VED TVEDESTRAND. NAUSTET ER AVHENDET TIL GRUNNEIEREN.



GAMLE TRESTAKER "TIL TØRK" VED LILLE KLOKKERØYA (NÅ NEDLAGTE) STAKELAGER I HAMMERFEST.

Forslag til vern av bøyenaust:

Eikvåg bøyenaust

Navn:	Eikvåg bøyenaust
Kommunenavn:	Farsund
Kommunenr.:	1003
Gnr. / Bnr.	2/65
Opprettet:	1938
Funksjon:	Opprinnelig lager for bøyer og staker, idag båtopplag
Status:	Bygningen er i bra stand
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	Rebekkas holme, ca 2 n.m. syd for Farsund
Koordinater:	N 58-4,23 Ø 06-48,93



Eikvåg bøyenaust på Rebekkas holme, utenfor Farsund. midt på kartet

Geografisk plassering



Utsnitt av økonomisk kartverk. Rebekkas holme ligger

Historie/bakgrunn:

Bøyenaustet på Rebekkas holme ble anlagt i 1938. Det ble samtidig anlagt slipp for opptrekk av de relativt store og tunge bøylene. Selve holmen ble ervervet i 1957. Etter at det ble skaffet større vedlikeholdsfartøyer, og bøylene ble tatt med til de regionale vedlikeholdsstasjonene for vedlikehold, forsvant behovet for de lokale naustene. Dette medførte at bruken av blant annet bøyenaustet på Rebekkas holme opphørte. Etter at naustet hadde stått ubenyttet i en årrekke, ble det inngått en leieavtale med Sæløer og Lister Kystlag, som ønsket å benytte naustet til båtopplag. For tiden leies naustet ut til Foreningen Søre Katland, som benytter det til lagring av båter og utstyr, i sambruk med nevnte kystlag.

Beskrivelse:

Trebygning/naust, med slipp.

Begrunnelse / Formål:

Bøyenaustet på Rebekkas holme er et av de merkenaustene der Kystverket eier både bygningen og grunnen som denne står på. Bøyenaustet er derfor sjeldent, det har stor grad av autentisitet, og det har historisk verdi. Beliggende i et område med rik kystkultur, nær uthavna Loshavn, Søre Katland fyr og Færøytårnet, gjør at naustet anses som egnet med hensyn til et eventuelt vern. Alle de nevnte objektene ligger innenfor avgrensingen til det foreslåtte *Lindesnes representative område*. Eikvåg bøyenaust foreslås likevel vernet som enkeltobjekt i verneklasse II.

Fiskerihavner / moloer

Ulike typer havner

By- og tettstedsdannelse langs norskekysten henger nært sammen de naturlige havneforholdene. Handelsvirksomhet i en tid da sjøen var den enkleste transportveg, samt framvekst av industri og trelasttransport, medførte et behov for gode havner. Byene vokste fram som et resultat av disse virksomhetene, og er derfor lokalisert der det finnes attraktive, naturlige havneforhold. Viktige forutsetninger for å bli en attraktiv havn var:

- God, naturlig dekning mot vind og bølger.
- Tilstrekkelig dybde og gode ankringsmuligheter (bunnforhold).
- Fortøyningsmuligheter på land.
- Lett inn- og utseiling ved ulike vindretninger.

Skipsfart og fiskeri har hatt behov for havner som dekket ulike funksjoner. De enkelte havnstedene kunne ha en blanding av ulike havnetyper, eller de kunne over tid gjennomgå en utvikling fra en type til en annen.

Havnene kan grupperes på flere måter. De kan deles i naturlige havner og "kunstige" havner. Etter eldre havnestruktur og funksjon kunne og kan begge disse grupperingene omfatte fiskerihavner, lastehavner, loshavner, uthavner og nødhavner. Havnene fikk gjerne tilleggfunksjoner som liggehavn, natthavn og vinteropplag.

Havnen som knutepunkt og senter

Mange steder langs kysten finner vi en skjærgård med holmer, fjorder og sund som gir mange muligheter for å finne en nødhavn i dårlig vær eller ved "kontrari" vind (motvind). Nødhavnene er markert i sjøkartene med et anker. Uthavnene er bosettingens ytterste utpost og var stoppesteder langs leia, hvor skipene søkte inn for overnatting, men ble også brukt som nødhavn og vinteropplag for skutene. Fra middelalderen har vi bevart såkalte "miletabeller" hvor avstanden mellom uthavnene er angitt etter hvor lang tid det tok å ro mellom dem. Kysten var oppdelt i faste rodistanser (åreskifte), og i hver havn var det faste folk som var pålagt plikten som skysskaffere når presten eller andre øvrighetspersoner skulle ta seg fram fra sted til sted. Ofte var skyssplikten kombinert med et kongelig privilegium til å drive gjestgiveri. Allerede på 1300-tallet tok kongen initiativ til at det skulle etableres overnattingssteder for hver hele og halve dagsreise langs kysten. På 17- og 1800-tallet vokste uthavnene til å bli bomiljøer som huset aktiviteter som handelsvirksomhet, losing, seilmaker m.m. i tillegg til gjestgiveri og kombinasjonen av fiske og jordbruk.

Ved utløpet av viktige elver og fjorder i forbindelse med tømmerfløting oppsto det lastehavner for utskipping av tømmer. Dette gjaldt Øst- og Sørlandet. Omkring lastehavnene vokste det fram bebyggelse med folk som tilbød ulike tjenester: Vertshus, krambod, seilmakere og andre typer håndverkere. Ordet ladested betyr direkte lastested. De større tettstedene som vokste fram sto hardt på for å få bystatus, dvs. kjøpstadsprivilegier.

Fiskeværet vokste fram i nærhet til gode fiskeplasser, på steder hvor det var tilfredsstillende havneforhold for fiskefartøyene. På noen bodde det bare folk i sesongen, men på de fleste steder var det fast bosetting. Livet her ga små muligheter til jordbruk, og nesten all virksomhet dreide seg om fiske og salting og tørking av fangsten. På de store stedene drev væreieren omfattende handelsvirksomhet.

Loshavnene var og er fortsatt ofte også fiskerihavner. Det var oftest flere loser ved disse havnene, som sammen med sine familier utgjorde små samfunn.

Felles for disse kystsamfunnene var at de baserte seg på ei god havn, som i mange tilfeller var bygd av Statens Havnevesen i form av dekningsverk og utdyping m.m.

Fiskerihavneutbygging

Utbygging av fiskerihavner i Norge utenom byene har i hovedsak vært en statlig oppgave som har vært ivaretatt av Statens Havnevesen. I dag ligger disse utbyggingsoppgavene til Havne- og farvannsavdelingene i Kystverkets regionkontorer, samt Kystverket Utbygging i Kabelvåg.

Begrepet fiskerihavn

Fiskerihavn blir i St.meld. nr. 46 (1996-97) *Havner og infrastruktur for sjøtransport*, omtalt som havn eller havneavsnitt som er tilrettelagt for virksomhet innen fiskerinæringen. Dette omfatter:

- Havner / havneavsnitt som primært har til oppgave å dekke fiskefartøyenes behov for trygge liggeplasser.
- Havner / havneavsnitt som er tilrettelagt for virksomhet innen fiskerinæringen med formål: Mottak av fisk, foredling/produksjon av fisk/fiskeprodukter, videretransport av fisk/fiskeprodukter, service overfor fiskefartøyer/mannskap.

Administrativt og driftsmessig er de aller fleste fiskerihavner i Norge offentlige. Det finnes imidlertid en rekke private anlegg av en størrelse og betydning som gjør det naturlig å anvende betegnelsen fiskerihavn også på disse.

De såkalte statlige fiskerihavner er karakterisert ved at det på et eller annet tidspunkt, med bevilgninger over statsbudsjettet, er bygget molo eller allmenningskai, eller foretatt utdyping, og hvor staten fortsatt står som eier av denne infrastrukturen. I NOU 1990:29, Norsk Fiskerihavneplan (NFHP) fremholdes det at begrepet fiskerihavn bør få et bredere innhold enn det som til nå har vært praksis. Ansvaret for utbygging av funksjonsdyktige fiskerihavner faller ikke bare på staten, men også på kommunene og private interesser. Staten står ofte bare for grunnlagsinvesteringer (molodekning og utdypning m.v.). I en rekke slike havner har dessuten staten bekostet utdyping (mudring / undervannssprengning). Mange viktige fiskerihavner er integrert i trafikkhavner, ofte som egne avsnitt, og har derfor ikke vært prioritert på vanlig måte når det gjelder utbygging for statlige midler.

Klassifisering

Fiskerihavneutbygging i statlig regi ble påbegynt i 1862. Lenge ble innsatsen konsentrert om opparbeidelse av støer og landingsplasser som lå nært opp til fiskeplassene. Anleggene var forholdsvis ensartede, og det var lite behov for klassifisering. I 1939 ble det fra Havnedirektøren antydnet en inndeling i tre typer fiskerihavner, noe som viser at behovet for strukturering av fiskerihavner begynte å gjøre seg gjeldende:

Fiskevær utbygget som fangststasjoner der fiske kunne drives i fangstsesongen.

Samhavner for service av fiskeflåten, fisketilvirkning og forsendelse av produkter.

Opplagshavner som var trygge liggehavner med en viss servicefunksjon.

Etter krigen hadde man i en lang periode en oppdeling på to budsjettkapitler av de statlige investeringer i fiskerihavner: Ordinære anlegg omfattet havner som hadde en større fiskerimessig betydning, mens havneutbygging for det som ble kalt bensinavgiftsmidler omfattet mindre havner av mer lokal betydning.

Totalt sett er det i statlig regi bygget ut fiskerihavneanlegg på ca. 750 steder. Sammen med kommunale og private fiskerihavner framstår disse som et omfattende og uensartet havnetilbud.

Statens engasjement og ansvar i forbindelse med fiskerihavneutbygging er i hovedsak knyttet til dekningsverk, utdyping, oppmerkingsarbeider, fortøyningsinnretninger, allmenningskaier og innfatningssjetèer. Kommunen har i hovedsak hatt ansvaret for, og stått som byggherre for, arealer med kommunaltekniske anlegg, og til dels kaier for mottak og service, ofte med tilskudd fra staten. Den private utbygging i fiskerihavnene gjelder i hovedsak mottaks- og produksjonsanlegg, arealer og kaier av ulike slag.

Statlig fiskerihavneutbygging

Det første havneanlegg for fiskeriene av statsmidler ble etter vedtak av Stortinget påbegynt i 1862. Fiskerihavneutbyggingen har i hovedsak vært basert på å etablere et skjermet havnebasseng med nødvendige dybder hvor fiskefartøyene med rimelig trygghet kunne ligge under dårlige værforhold.

Havnene har som regel blitt bygget opp rundt eksisterende bebyggelse, eller rundt fiskeindustribygg. Etablering av nye fiskerihavner er i dag sjelden. Det stilles strenge krav til dokumentasjon før et utbyggingstiltak blir realisert. Etablering av nye fiskerihavner vil kun være aktuelt hvis det foreligger et komplett utbyggingsprosjekt med deltagelse av både kommunale og private aktører. De fleste utbyggingstiltak i fiskerihavner vil derfor være utbedringer av eksisterende fiskerihavner.

Fiskerihavneanlegg – ulike typer dekningsverk og moloer

En fiskerihavn må ha trygg og grei innseiling, god merking og gode navigeringshjelpemiddel og et havnebasseng som er stort og dypt nok, og som har tilfredsstillende rolighet. Videre må det finnes kaier som dekker behovet til mange og ulike båter, og bygg med tilhørende utstyr som kan sikre rasjonell drift av de ulike aktiviteter. Infrastruktur som vei, vann, avløp, strøm og parkeringsplasser er også viktige element. Men ikke minst er det viktig at det bygges moloer slik at bølgene reduseres til et akseptabelt nivå i innløp og havnebasseng. Nedenfor gis en oversikt over ulike typer dekningsverk, og spesielt moloer.

Dekningsverk

Begrepet dekningsverk favner over flere typer anlegg. Hensikten med dekningsverk er å dempe bølger, for å få trygge og rolige havner. Her til lands har rausmoloene dominert, men blant de eldre anlegg-ene finnes det også en del intakte murmoloer. I naturlig dekket farvann med heller små bølgehøyder og korte bølgeperioder kan flytende bølgedempere / moloer eller kaier med dype skjørt gi tilfredsstillende bølgedemping.



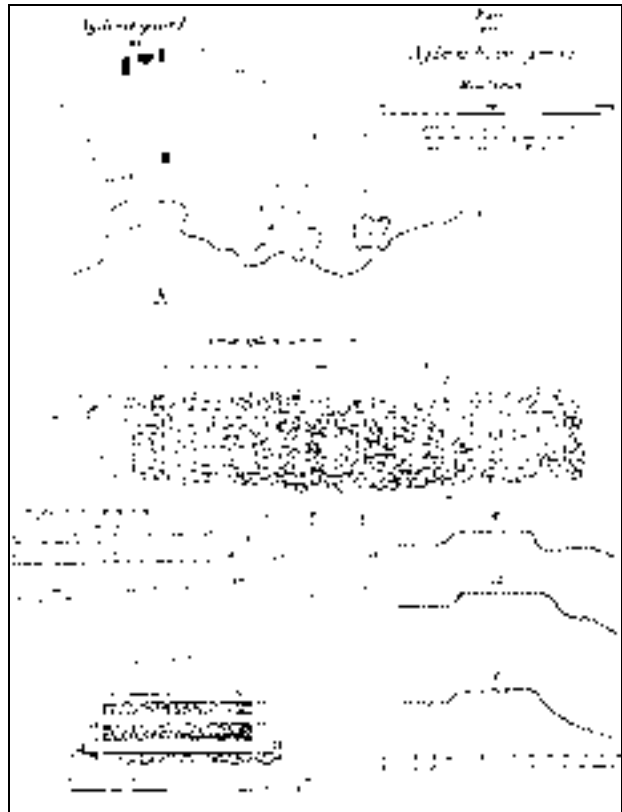
Rausmoloer i Brandal fiskerihavn, Hareid kommune.

De første moloer

I eldre tid var det gjerne ikke aktuelt å etablere menneskeskapte dekningsverk. Kystfolket benyttet seg av de mange gode, naturlig dekkede havner. Kong Eysteins havn i Agdenes står derfor som et rent isolert tilfelle, og er trolig Norges første moloanlegg. Moloen ble bygget av svære laftverkskar fylt med stein. Moloen var også utstyrt med fortøynings- eller festepæler.

Det var først i 1850 årene at det oppsto et behov og krav om å beskytte fiskeværene med bølgebrytere eller moloer. Grunnen til dette var et man begynte å bruke så store båter at de ikke kunne landsettes, men måtte fortøyas. På den tid var forlis i fiskeværene vanlige hendelser. Etter en storm i januar 1880 er det gitt følgende skildring av forholdene i Kabelvåg: "Stranden rundt var oppfylt av alle slag bergede gjenstander, og i mellom Hjeldskjæret og Skjeia lå 7 fartøyer kastet opp. Kun to fartøyer på havnen var noenlunde uskadte, en sluppegaleas og en jekt, ellers var mastene kappet, sidene innslått og baugsprydene brukket."

Ålesund fikk ferdigbygget sin molo i 1854, etter en plan fra Havnedirektoratet. Dette var et av de første statlig utbygde moloanlegg i trafikkhavnsammenheng (statlige fiskerihavner kom noe senere). Siden moloanlegg dengang var noe relativt nytt, framkom det blant annet forslag om å bygge moloen på samme måte som Kong Eysteins molo. Det var Statens Havnevesen som stod for utbyggingen.



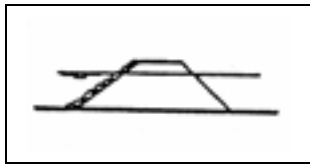
Agdenes havn og molo (Smith, 1923).

Ulike molotyper

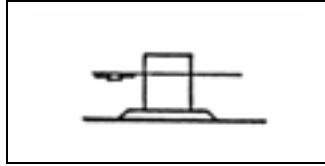
Rundt omkring i verden har molobygging tradisjonelt vært utført på ulike vis, basert på lokalt tilgjengelig materiale og lokal byggekunst. Moloer bygges på ulike vanndyp, med verdensrekord på dyp på ca. 65 meter i Japan, og verdensrekord i dekkblokk-vekt på 150 tonn i Bilbao, Spania (1988).

Dekningsverk / moloer kan inndeles i bunnfaste – og flytende moloer. De bunnfaste kan grovt inndeles i fire hovedtyper:

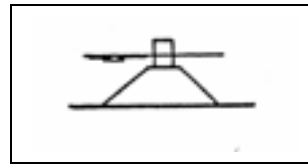
- Rausmolo
- Murmolo
- Kombinasjon av rausmolo og murmolo
- Bølgeskjermer



Rausmolo



Mursmolo

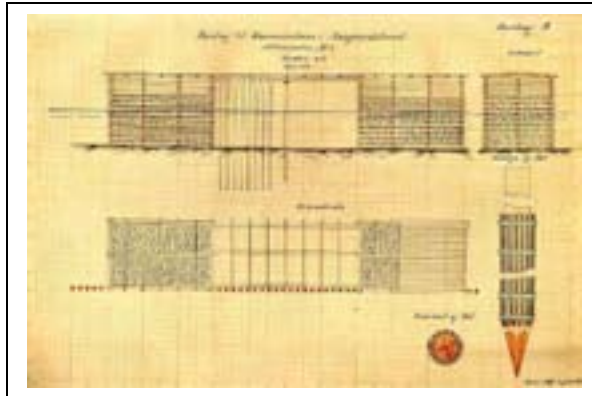


Kombinert mur- og rausmolo

Videre finnes det noen få moloer av lafteverkskar med stein, hovedsakelig private.



Privat molo i Holmsbu



Forslag til kommunehavn for Åsgårdstrand fra 1887.
(Ikke gjennomført.)

Rausmolo

Den mest anvendte molotypen i Norge er rausmoloen, noe som primært skyldes rikelig tilgang på godt og rimelig steinmateriale. Rausmoloen består av kjernemasse av stein og dekklag av større steinblokker. I Norge bygges moloene stort sett med et lag dekksteinblokker. I andre land bygges de oftest med to lag. Jfr. figur på side 33.

I områder med dårlig fjell, der det ikke har vært mulig å bryte ut store nok dekksteinsblokker, har det blitt benyttet betongblokker. Det er utviklet en hel rekke ulike betongblokker som tetrapoder, dolosse m.v. I Norge er kubiske betongblokker eller tetrapoder (firbeininger) brukt på noen få moloer (Feringstad og Berlevåg).

Skuldermolo

Skuldermolo er en variant av rausmolo som har blitt gjenopptatt som et alternativ i den senere tid. Hensikten med en skuldermolo er å kunne bruke mindre stein i flere lag, men likevel oppnå samme stabilitet som man får med større stein i ett eller to lag (jfr. figur).



Skuldermolo



Vanlig rausmolo.



Kubiske betongblokker

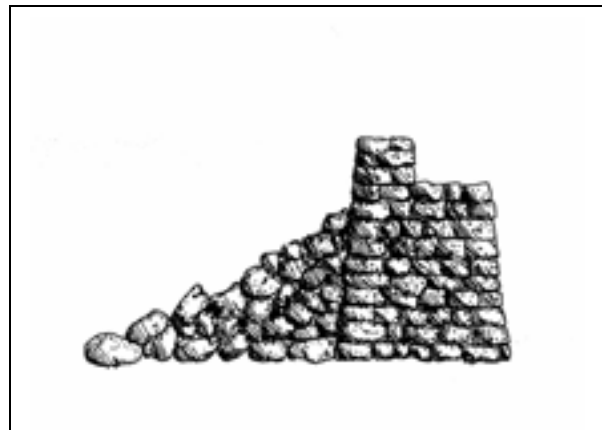


Tetrapoder

Murmolo

Murmoloer bygges sjelden i Norge i dag. Tidligere ble det imidlertid bygget en del murmoloer. Murmoloene har gjerne en underbygging av steinfylling/jetè. Tidligere bygde murmoloer på utsatte steder, har i senere tid fått et dekklag av bryteblokker på utsiden.

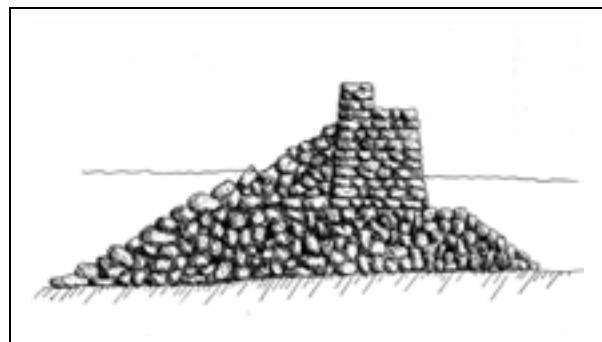
Murmolo ble oftest benyttet før århundreskiftet og til en stund etter første verdenskrig, og da i tilhuggen stein. Det har imidlertid også blitt bygget moloer murt med naturlige steinblokker.



Murmolo med ytter

Jetè – begrepet

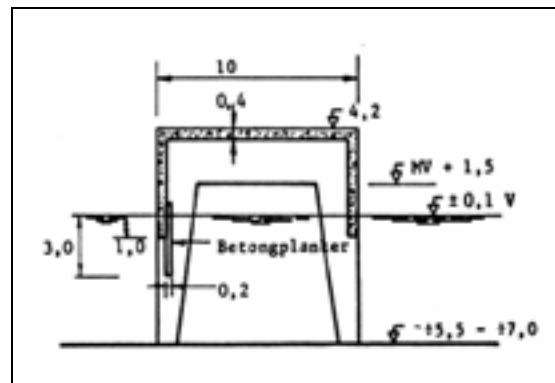
Begrepet jetè benyttes for flere typer anlegg. For å skaffe til veie nødvendig areal i havner, har det ofte blitt bygget innfatningsjetèer. Det legges da en langstrakt steinfylling av mer eller mindre ordnete steinblokker, for så å fylle i volumet innenfor. Jetè er imidlertid et begrep som ble brukt tidligere om underbygging til murmoloer, og som molokonstruksjon i seg selv. Det siste har store likheter med det vi i dag betegner som rausmolo.



Murmolo med underbygging av jetè.

Faste bølgeskjermer

Faste bølgeskjerm gir som flytemoloer en viss demping for knappe vindbølger, men slipper havbølger eller dønninger helt eller delvis gjennom. Den bølgedempende effekt en slik fast bølgeskjerm gir er avhengig av vanddybden, skjermdybden og bølgeperioden.



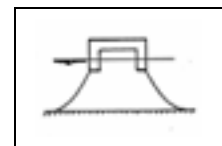
Fast bølgeskjerm

Flytemoloer

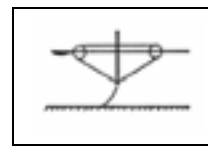
Flytemoloer kan være et alternativ til en fast molo. Generelt sett har slike moloer ikke fått noen stor utbredelse. Dette henger sammen med at disse moloene, innenfor rimelig størrelse, har en dårlig dempende evne for lengre bølger. Flytemoloer har i første rekke vært brukt som dekning for småbåthavner ved begrensende strøklengder. Dessuten vil flytemoloer kunne brukes for å forlenge anleggsperioden ved sjøoperasjoner. I Japan har også flytemoloer blitt bygget for å skjerm flytende fiskeoppdrettsanlegg mot kortere bølger, mens lengre bølger som ikke nødvendigvis er så ødeleggende for fiskeoppdrettsanlegg slipper igjennom.



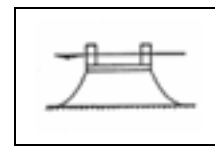
Kasseform.



Katamaran.

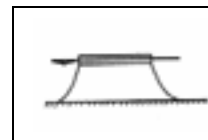


Flytende skjerm.

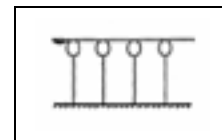


Undervannsplade.

Det har vært lansert en hel rekke typer flytemoloer. Hovedformene er vist i figurene.



Plateform



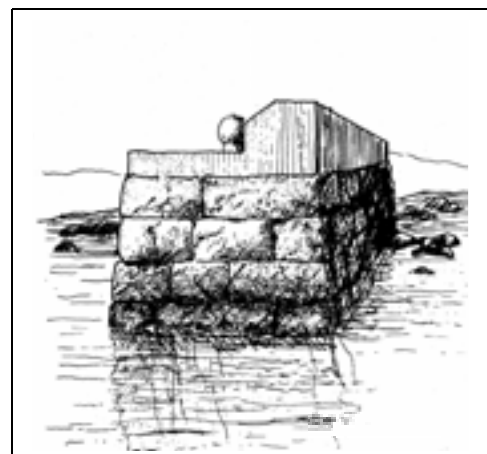
Forankrede kuler.

Molobygging

De aller fleste dekningsverk av noen betydning for fiskeri- og trafikkhavner i Norge, er bygget i løpet av de siste 100 år. I løpet av denne tiden har teknikken og dermed utførelsesmåten skiftet. Materialbruken har imidlertid med få unntak vært sprengstein og hugget stein. Betongblokker er brukt i noen tilfeller. Ellers finnes det en del dekningsverk der konstruksjonen utgjøres av en kombinasjon av betong og stein. Dette kapittelet vil ikke gå nærmere inn på faste bølgeskjermmer og flytemoloer, da disse installasjoner er lite benyttet i fiskerihavnesammenheng. Registreringene i del 2 omfatter hovedsakelig eldre anlegg, der statens moloutbygginger har vært av typene raus- eller murmolo.

Murmolo

Før forrige århundreskifte og en stund ut i det tjuende århundre ble moloene som oftest bygget av tilhuggen stein. Arbeidskraften utgjorde den gang en forholdsvis liten andel av omkostningene, og ved å hugge steinen og mure sidene ordentlig opp, fikk man solide moloer. Moloene ble i den tidligste perioden tørrmurt. Senere ble det vanlig å mure med mørtel. De opprinnelig



Murmolo

tørrmurte moloene har senere blitt spekket med mørtel, og gjerne fått betongdekke for å få bedre stabilitet. Enkelte har også blitt helt innstøpt i betong.



Murmolo i Brattestø fra 1889.



1935.

Murmoloen i Holmsbu

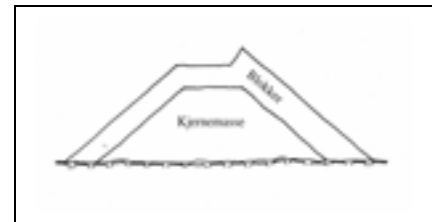
Rausmolo

De murte moloer ble etter hvert avløst av rausmoloene som var raskere å bygge, de kunne også kjøres ut uten bruk av dykker som var nødvendig for fundamenteringen under vann. Av samme grunn er det med denne metoden lettere å bygge moloer på dypere vann.

Utforming

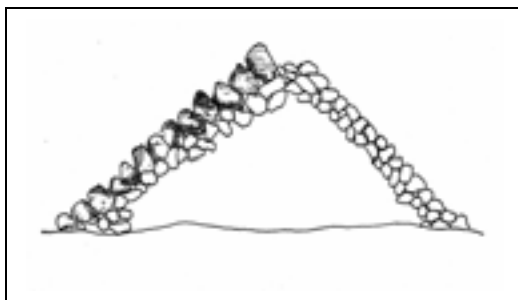
Figuren til høyre viser den standardprofil norske rausmoloer har vært bygget etter. Over tid er det kun kronebredden som har økt i profilet som følge av overgang fra jernbanedrift til bildrift ved utkjøring av molomassen. Ved noen få moloer som Berlevåg, Svartnes og Laukvik er kronebredden øket til ca. 8 meter ved at det her har vært benyttet skinnegående portalkran ved utlegging av dekksteinblokkene.

Utgangspunktet for den valgte designprofil har vært god tilgang på tilstrekkelig steinmasse av god og stor nok størrelse, og en meget enkel byggemetode hvor all kjernemasse og dekksteinsblokker ble kjørt ut fra land og "rauset" dvs. tippet i sjøen, derav navnet rausmolo. Moloprofilets helningsvinkel var da gitt til ca. 1:1,25.

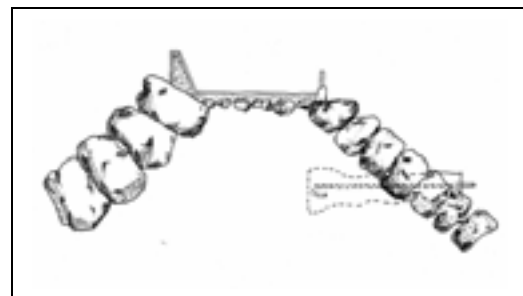


Normalprofil for rausmoloer.
(Kystdirektoratet, 1988)

Adkomsten til moloen og eventuelle kaier og fortøyninger på innsiden skjer over selve molokronen som normalt støpes i betong, sammen med et betongbrystvern. Dette gir lett adgang for eventuelle reparasjoner.



Dekk- og blokklag i en rausmolo.



innsiden.

Materialbruk

Stein har vært det viktigste byggemateriale i moloer. Det har derfor vært viktig at det fantes nok brukbart fjell i nærheten av det sted moloen skulle bygges. Og det finnes de fleste steder langs vår kyst. Men enkelte steder kan grunnfjellet være såpass oppsprukket at det kan bli problematisk å få sprengt ut holdbare blokker av slik størrelse som her trengs, gjerne fra 15 og opp til 30 tonn. Problemet er størst i Finnmark, øst for Nordkapp. Berggrunnen består her hovedsakelig av skifrig fjell. Her er det samtidig ingen skjærgård, og behovet for dekning dermed størst. Først når vi kommer på sydsiden av Varangerfjorden, dukker grunnfjellet opp igjen.

Etter at salvene i steinbruddet var skutt, måtte steinmaterialet sorteres. Kjernemassen, subbusen, skulle kjøres ut først. De fineste massene (opp til såkalt slingestein) skulle ikke brukes i moloene. Dette ble i gamle dager sortert ut for hånd. Senere når gravemaskinen ble alminnelig, foregikk opplastingen med disse isteden for kran. Problemet var da at en del finmasse fulgte med. På moloer som ligger i innelukket farvann og bare er utsatt for fjordskavl, spiller det ikke så stor rolle om det følger med finmasse i små mengder, men for større moloer på dypt vann, som er utsatt for tungsjø, kan jord, grus og finmasse, spesielt de som ligger overvanns, føre til katastrofe. I den senere tid er det bl.a. brukt ribbeskuffer på hjullaster for sortering av masser.

Alternativet til stein har i enkelte tilfeller vært betong. Blant annet Svartoksmoloen i Berlevåg har dekklag av betongtetrapoder. Før disse kom opp i 1964, var det forsøkt med kubiske betongblokker på

15 tonn, på grunn av dårlig fjell i området. En storm i 1959 feide imidlertid vekk de ytterste 90 meter av moloen. Tetrapodene har den fordel at de knyttes bedre til hverandre, og bryter sjøen bedre.

Oppbygging og utstyr

Oppbygging av moloprofilet skjer i dag ved at både kjernemasse og dekkblokker tippes eller raises på plass fra lastebiler uten bruk av kran. Dekkblokkene sidetippes og det benyttes til slutt en stor bakgraver (opp til 55 tonn) til "muring" av disse. Blokkene blir lagt i forband med den lengste side av steinen inn mot/ut fra molokroppen. Har steinblokkene en langstrakt form vil blokkene stå som nåler noenlunde normalt på moloens helning. Det forsøkes å mure blokkene så langt ned og ut som mulig.

I enkelte moloer, gjerne litt eldre, kan man oppdage heng i profilet. Disse kan ha oppstått i byggefasen ved at blokkene undervanns har hengt seg opp og ikke rullet helt ned til foten. For å unngå dette har man lagt en underfylling (med lektere) for å oppnå et bedre og stabilere profil. Det kan også brukes dynamitt for å få moloen til å sette seg.

Tidligere ble det brukt derrick-kraner i steinbruddene til dekkblokkene. Vinsjene for heising og svinging av derrickene ble til å begynne med drevet av damp, senere også med trykkluft. Finmasse ble kjørt til side med lette vagger som kunne skyves for hånd (decauville). Transporten fra steinbruddet har også forandret seg vesentlig fra eldre tid til nå. På enkelte av de første anleggene til Kystverket foregikk utkjøringen med hest og slede. Da jernbanen gjorde sitt inntog på anleggene, bidrog den til bygging av moloer med vesentlig større blokker. Det ble konstruert traller med forskjellige tippeinnretninger. Jernbanedriften var enerådenede fram til 1960 så lenge det skulle transporteres vekter over 5 tonn. Og det var det ofte, og blokker opp til 28 tonn er kjørt ut og tippet fra tralle, trukket av lokomotiv. Lokomotivene var til å begynne med dampdrevne. Etter 2. verdenskrig overtok diesellokomotivene.

Ved overgangen til bildrift ble driften i steinbruddet mye smidigere og fleksibel. Man slapp å flytte om på sporene, og man unngikk problemet med at hele anlegget sto dersom for eksempel en jernbanetralle sporet av.

Før man i 1970-årene fant fram til "bakgravermetoden" for stabling av blokker, ble det ved enkelte anlegg brukt forskjellige krantyper til dette. Skinnegående kraner var imidlertid til hinder for utkjøring. Det ble derfor på Svartnesanlegget anskaffet portalkran hvor bilene kunne kjøre igjennom. Det har også blitt brukt beltegående kran (gravemaskin med jibb), den var rask å flytte unna når masser skulle kjøres ut. Flytekraner har også blitt brukt i visse tilfeller, spesielt for å bygge ut molohodet.

Verneverdige fiskerihavner, kanaler og sluser - liste

Region	Sted	Kommune	Byggeår	Fiskerihavn-/molotype
Kystverket Sørøst	Brattestø	Hvaler	1889/1897	Murmolo - steinblokker
	Kjerringvik	Larvik	1887/1917/1934	Murmolo, steinkai/trekai
	Stråholmen	Kragerø	1865/1893	Murmolo – steinblokker
	Østhasselstrand	Farsund	1892/1935	Murmolo, redningsstasjon
	Stavstø	Farsund	1901	Murmolo
	Jøllestø	Farsund		Murmolo
Kystverket Vest	Obrestad	Hå	1878	Murmolo
	Kulleseidkanalen	Bømlo		Kanal
	Eitvik	Selje	1914	Murmolo, båtopptrekk
	Silda	Selje	1888	Murmolo
	Lindås	Lindås		Sjøsluse
Kystverket Midt-Norge	Grip	Kristiansund	1884	Rausmoloer – murte innsider
	Røberg	Rissa		Murmolo
	Nordøyen	Vikna	1931/1937	Rausmolo
Kystverket Nordland	Valvær	Rødøy	1893	Murmolo – rausmolo/jetè
	Gaukværøy	Bø	1897/1935	Støer, rausmolo m/ murt toppdekke
	Årsteinsvalen	Vågan		Kanal
	Storvågan	Vågan		Ballastmerke
	Fortøyningskaret "Ulabrand"	Vågan	1882	Fortøyningskar
Kystverket Troms og Finnmark	Segelvik	Kvænangen	1899 - 1904	Murt med betongkjerne (skadet), vorr med murt toppdekke
	Skjøtningberg	Lebesby	1887/1925	Støer og dekningsmurer(moloer)
	Gamvik	Gamvik	1922 - 1924	Rausmolo
	Berlevåg	Berlevåg	1913 - 1979	Rausmolo
	Hamningberg	Båtsfjord	1910 – 1925	Murmolo, båtopptrekk
	Vardø bymoloer	Vardø	1875 – 1897	Murmolo
	Golnes	Vadsø	1921 – 1925	Dekningsmur/vorr/stø
	Vadsø	Vadsø	Ferdig 1911	Rausmolo med helledekt topp og innside

Viser til enkeltdokumenter for hver enkelt fiskerihavn

Verneverdige fiskerihavner

Brattestø fiskerihavn

Fiskerihavnr.:	FH0111001
Navn:	Brattestø fiskerihavn
Kommunenavn	Hvaler
:	
Kommunenr.:	0111
Gnr. / Bnr.	38 / 1, 3 og 7
Opprettet:	1889 – 1897
Objekt/miljø:	2 moloer og allmeningsareal
Opprinnelig funksjon:	Fiskeri- og loshavn. Liggeplass for torpedobåt de første årene.
Nåværende funksjon:	Fritidsbåthavn for stedets beboere og for besøkende.
Status:	Ingen fiskerivirksomhet. Staten v/Kystverket. Havnearealet eies av private grunneiere.
Eier:	Oslofjordens Friluftsråd disponerer et areal i havneområdet.
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet.
Beliggenhet:	Sørvestre side av Asmaløy i Hvaler kommune, Østfold.
Koordinater:	N 59-3.37 - Ø 10-55.18



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Brattestø.



Flyfoto av Brattestø fiskerihavn fra Den norske Los.

Historie/bakgrunn

Etter henvendelser fra overlosen i det søndenfjeldske overlosdistrikt i 1874 og Fredrikstads og Fredrikshalds loskontorer i 1875, foretok havnedirektøren undersøkelser for et havneanlegg i Brattestøbukta. Resultatet av undersøkelsene var at det ble framlagt en plan i oktober 1875 for en 182 meter lang molo. Etter gjentatte forslag fra havnedirektøren om bevilgning, først til 1875-planen, deretter til en ny 1883-plan, ble det bevilget kr. 40.000 slik at arbeidet med vestre molo kunne startes høsten **1889**. På grunn av et rikt sildefiske omkring Hvaler ble det i 1891 utarbeidet et forslag og plan for mudring på et større areal bak den nye moloen, for å få plass til de mange tilstrømmende fiskere. Da heller ikke dette ga tilstrekkelig havneareal, ble det i 1895 framsatt fra distriktsingeniøren forslag om ytterligere mudringsarbeider, og en ny østre molo. Hele anlegget ble avsluttet i **1897** med en total utgift på kr. 105.000. Det er ikke fra Kystverkets side foretatt arbeider på anlegget siden.

Beskrivelse:

Havnebassenget innenfor de 2 moloene har en størrelse på ca. 21 daa, og er en godt beskyttet havn for småbåter. Fra innløpet, 3,8 m dypt, grunner det fort innover til 2,8 m. Det er fortøyningsringer langs begge moloene og to større fortøyningspåler på hvert molohode. Langs vestre molo, en 75 m lang molovegg, er det dybder mellom 2,4-0,9 m. Sørvest i havna er en 5 m lang ufendret steintillegg for ombord- og ilandstigning, men med små dybder. I flukt med denne har småbåtforeningen 8 m delvis fendret trekai (små dybder), og kran 6 tonn. Øst i havna fins en

7 m lang trefront med dybder fra 0,7-1,1 m.

Vestre molo er en 152 meter lang murt steinmolo, med underbygning av steinjetè opp til - 1,0 meter, forsynt med større naturlige bryteblokker. Jetèens dekklag består av steinblokker, som også dekker nedre deler av steinmolo opp til + 0,5 meter. Jetèkronens bredde er 3 meter. Overbygning er av murte steinblokker, ført ned til - 1,0 meter. Overbygningen / molokronen er 1,5 meter bred. Innsiden, foruten på molohodet, er nedtrappet i underkant av en meter, og kan brukes som kai. Det finnes fortøyningsringer langs hele moloen, og en større førtøyningspåle på molohodet.

Noen steiner har glidd noe ut, ytterst på molohodet, ellers er den vestre moloen i god teknisk stand.

Vestre molo har meget høy autentisitet. Moloen er ikke endret siden utbygging.

Østre molo er en 122 meter lang murt steinmolo med kronebredde 2,5 meter. Underbygning er av steinjetè, med dekklag av steinblokker opp til + 1,0 meter. På innsiden er muren ført ned slik at moloen fungerer som kai. Det finnes fortøyningsringer langs hele moloen, og en større førtøyningspåle på molohodet.

Østre molo har også meget høy autentisitet. Moloen er ikke endret siden utbygging og er i god teknisk stand

Formål / begrunnelse:

Moloene i Brattestø har høy autentisitet, og er i god stand. Moloene er et vakkert eksempel på en tidstypisk byggestil og materialbruk, oppført med stor håndverksmessig kyndighet, og har derfor verdi for havne- og molobyggingshistorien, samt estetisk verdi. Som tidligere los- og fiskerihavn, og havneplass til en av den tids torpedobåter ("*sigarer*"), har anlegget både nærings- og militærhistorisk verdi.

Brattestø er det eldste havneanlegget på Hvaler. Havna er skjermet fra naturens side av Hvalermorenen, som har laget en bratt voll mot nord. Denne morenetangen er sikret som friluftsområde av Oslofjordens Friluftsråd, og stedet er mye benyttet av landverts og sjøverts faren folk om sommeren. På det høyeste punktet av morenen ligger en bronsealdergravrøys med utsikt til havna.

Formålet med fredning er å ivareta det spesielle miljøet som var tilpasset det rike sildefisket rundt Hvaler på slutten av 1800-tallet. Dette fisket var kjennetegnet av et stort antall tilreisende fiskere. Fredningen er viktig da anlegget har stor verdi i havne- og molobyggingshistorien og er et godt eksempel på en tidstypisk byggestil og materialbruk, oppført med stor håndverksmessig kyndighet.

Et viktig mål med fredning er at det tilstrebes at moloene holdes i så nær som mulig opprinnelig stand da disse har stor autentisitet og er i god stand.

Området besøkes av et stort antall fritidsbåter hver sommer og innehar et stort fritidspotensiale med gode muligheter for kulturhistorisk presentasjon og pedagogisk opplegg med vektlegging av kulturhistorien for besøkende.

Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II. Det bør imidlertid også vurderes om havneanlegget bør vernes i verneklasse I, som en del av det særegne og verdifulle kulturmiljøet i Brattestø.



Vestre molo med molofeste.



Vestre molo med dekningsmur.



Fortøyningspåle i granitt på vestre molo.



Østre molo, bygd i 1897 og like god.



Fortøyningspåle med vestre molo bak.



Allmenningsareal inne i molo.

Kjerringvik fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH070900
Navn: Kjerringvik fiskerihavn
Kommunenavn: Larvik
Kommunenr.: 0709
Gnr. / Bnr. (Opprinnelig) 99 / 2, 103 / 1 og 2, 104 / 13.
Opprettet: 1887 og 1934
Objekt/miljø: Steinbrygge (1887). Pælekai (1934)
Opprinnelig funksjon: Fiskerihavn.
Nåværende funksjon: Fiskerihavn samt fritidsbåthavn for stedets beboere og for besøkende.
Status: Aktiv fiskerihavn for kystfiskere. Staten v/Kystverket. Grunnen eies av Larvik kommune og private grunneiere.
Eier:
Vernestatus: Ikke fredet/vernet.
Beliggenhet: I Larvik kommune, på vestsiden av Sandefjordsfjorden, nær grensen til Sandefjord.
Koordinater: N 59-2.47 - Ø 10-13.65



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Kjerringvik.



Ortofoto av Kjerringvik fiskerihavn.

Historie/bakgrunn:

Fra oppsittere og fiskere på dette lille strandsted fikk havnedirektøren i 1884 søknad om statens hjelp til utførelse av et nytt bryggeanlegg. Det ble utarbeidet tegninger for ei steinbrygge på samme sted som den gamle, i nordre havn. Arbeidet pågikk i 1886, og brygga sto klar året etter. I 1913 ble det lagt fram plan for bygging av en stengningsmolo over sundet mellom søndre og nordre havn. Moloen ble først foreslått bygget som alminnelig tørrmur med frontmur til begge sider, og med en ordentlig sammenbindende bakmur. Det kom imidlertid innsigelser mot denne byggemetoden. En steinjetè ville være enklere og billigere, samtidig som man fikk en teknisk bedre løsning på grunn av bunnforholdene. Stein kunne skytes like ved. Arbeidet startet i 1914, med ferdigstilling i 1917. I 1926 ble det dessuten nødvendig med reparasjonsarbeider etter en kraftig storm. I 1934 meldte det seg behov for flere båtplasser. Statens Havnevesen bygget da ei 22,5 meter lang pelebrygge i forlengelsen av steinbrygga. I 1960 ble det fremmet planer om å bygge to moloer sør for den gamle, samt mudre arealet innenfor. Overslaget lød på kr. 435.000,- men det ble bare bevilget kr. 100.000,- (St.prp. nr 1 (62/63)). Det fiskerimessige grunnlag for anlegget var ikke tilstede, og arbeidet kom aldri til utførelse. Kommunen har i dag ansvaret for vedlikehold av stein- og pelebrygga. I nyere tid er det også bygget en kommunal småbåthavn med molo i søndre havn.

Formål / begrunnelse:

Kjerringvik er ei god, lun havn med rikelig svaieplass for mindre fartøyer, samt småbåthavn. Søndre del kan imidlertid være utsatt ved dårlig vær. Her ligger det en småbåthavn med 5 tonn

kran innenfor en ny molo. Her er en trebrygge med to tilleggssider. Dybder på 6-7,5 meter. Nordøst på Fornet ligger også en småbåthavn. Den eldre moloen fungerer som vern og gangforbindelse. Stein- og pelebrygga har dybder fra 4-7 meter. Småbåthavnene tilhører Kjerringvik Vel og Båtforening.

Steinbrygga er 42 meter lang, og er bygget hovedsaklig i full mur med kronebredde 4 meter, høyde 5 meter (bryggehode), kote 1,5 meter. Utenpå muren, på sørsiden, er det fra hodet og 17 meter innover bygd ei jernkonsollbrygge, 1 meter bred, forsynt med plankedekke. Hodets tverrende ligger på ca 3 meters dybde, for tilleggning av større fartøyer. Brygga er i god stand. Brygga er lite endret siden utbyggingen, med unntak av betongdekket og pælekaiaen.

Pælekaia er bygd som en 22,5 meter forlengelse av steinbrygga. Bredder 2,5 meter med kaihode på 4,6 x 5,0 meter. Det er brukt totalimpregnerte peler og rüperimpregnerte materialer i overbygning. Den ga båtplass til ca. 20 båter. Senere er det bygget en utstikker mot nord fra hodet på pælekaiaen fra 1934. God teknisk stand. Høy autensitet. Lite endringer siden utbyggingen.

50 meter lang steinjetè med tippet steinblokker og skrånende sider. Kronbredden er 3,5 meter og ligger 2 meter over lavvann. Den er forlenget 15 meter i 1925 med fundamentering 1 meter under terreng på denne delen. I dag har moloen asfaltdekke, og det er mulig å kjøre over med lastebil – atkomst til kommunal båthavn med kran. God teknisk stand.

Den opprinnelige molokonstruksjonen er i dag lite framtreddende, siden den har fått asfaltdekke. I tillegg har sand stuvet seg opp på begge sider, og mye av konstruksjonen er dermed skjult.

Formål / begrunnelse:

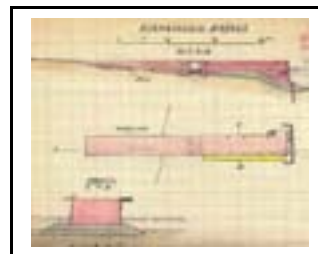
Formålet er å ta vare på et komplett anlegg med stor grad av autensitet. Selv om selve moloen delvis er dekket av sand, så er funksjonen, beskyttelse av innenforliggende brygge og havn, opprettholdt. Steinbryggen er et pent utført anlegg med forholdsvis høy autensitet. Det samme gjelder for pelebryggen. Det bør derfor tilstrebtes å holde anlegget i opprinnelig form og materialbruk. Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II.



Stein- og pelebrygga.



Ytterste del av pelebrygga.



Tegning av steinbrygga.



Molo mot søndre havn.



Molo med stein- og pelebrygge i bakgrunnen



Molo delvis dekket av sand.

Stråholmen fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH081500
Navn: Stråholmen
Kommunenavn: Kragerø
:
Kommunenr.: 0815
Gnr. / Bnr. 28 / 3
Opprettet: 1865 og 1893
Objekt/miljø: 2 moloer
Opprinnelig funksjon: Los- og fiskerihavn.
Nåværende funksjon: Fritidsbåthavn for stedets beboere og for besøkende.
Status: Ingen fiskerivirksomhet.
Eier: Havneanlegget er overdratt til Stråholmen Vel. Privat grunneier.
Vernestatus: Ikke fredet/vernet.
Beliggenhet: Øy øst for Jomfruland ytterst i Kragerø.
Koordinater: N 58-54.13 - Ø 9-38.82



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Stråholmen.



Ortofoto av moloene på Stråholmen.

Historie / bakgrunn:

Havna hadde tidligere betydning som loshavn og fiske. I 1875 bodde det 7 losere med familie her. Bebyggelsen kan ha kjerner fra 1700-tallet, men stammer forøvrig fra 1800-tallet. Havneforholdene var svært dårlige. Til dekning av losskøytene ble det i 1859 laget et utkast til ilandstigningsbrygge, samt et frittliggende dekningsverk utenfor. Planen ble forkastet. Ny plan kom i 1862, og i 1865 ble det oppført en molo, hovedsakelig bekostet av staten. Moloen besto av en steinkonstruksjon til 2 fot over normalvannstand, og over dette en trekonstruksjon i laftet tømmer fylt med stein. Det ble også bygget et langstrakt fortøyningskar som ga delvis beskyttelse mot øst. Dette ble senere fjernet. Den nye moloen ble bygget 100 meter lang, og vedlikeholdet som skulle bekostes av losene selv, ble vanskelig. Etter omfattende skader, bl.a. etter en storm i 1889, ble det besluttet å foreta en fullstendig ombygging av moloen. Mens dette arbeidet pågikk, ble det lagt fram en plan fra losene og distriktsingeniøren, om en lignende molo på havnas vestsida, ca. 70 meter lang, også utført som hel mur i overbygning med jetè som fundament. Planen ble vedtatt, og det ble også foretatt mudring til -2,5 meter. Samtlige arbeider ble avsluttet i 1893.

I 1913 ble det opprettet en redningsstasjon, med en Colin Archer-båt stasjonert i nauset på stranda. Stasjonen kom aldri i bruk, og ble nedlagt rett etter siste verdenskrig. Det var fast bosetning på øya fram til 1954.

Beskrivelse:

Østre molo: 100 meter lang, buet murt steinmolo. Består av relativt små stein i godt forband,

fuget med betong, men har ikke horisontalt gjennomgående skift. Kronhøyde 1,8 meter over null. Kronbredde 2,0 meter. Underbygning av jetè. Opprinnelig var molokronen dekket med heller. Kronen fikk betongdekke, med innlegg av armeringsmatter, i 1952. I 1990 ble 70 lengdemeter betongdekke skiftet ut (begge moloene). Samtidig ble 110 lengdemeter spekket med spesialmørtel (armert), og det ble støpt en 36 meter lang forstøtningsmur på yttersiden moloen. På innsiden er det en trekai-utkraging fra 1978. Rekkverket er skiftet flere ganger, og består nå av septere av jernbaneskiner og 2 galvaniserte rør som horisontalt rekkverk.

Moloen er i god stand. Betongdekket og betongspekkingen holder godt på steinblokkene. Det indre partiet som ikke er spekket bærer preg av slitasje fra is som i isvintre pakker seg til her. Det er i dette partiet det er støpt en forstøtningsmur.

Rekkverk, betongdekke, forstøtningsmur og trekai er elementer som ikke er opprinnelige. Moloen må derfor sies å ha mistet noe av sin autenticitet. Den opprinnelige form og materialbruk kommer likevel tydelig fram.

Vestre molo: Lik utførelse som østre molo; murt stein, kronbredde 2,0 meter, høyde 1,8 meter over null, betongdekke, stein spekket med spesialmørtel, utkraget trekai, rekkverk. Mot land på innsiden er det isteden for trekai, støpt kai i betong og stein.

Meget bra teknisk stand. Ingen åpenbare behov for forbedringer.

Vestre molo har lik autenticitet som østre. For vestre molo har det ikke vært nødvendig med forstøtningsmur. Havnen må mudres med jevne mellomrom.

Formål / begrunnelse:

Øya er et mye brukt og godt kjent utfartssted. Moloen/brygga er inngangsporten til fine og rike natur- og kulturkvaliteter. Stedet har høye estetiske kvaliteter og det bør tilstrebes at moloene holdes i så nær som mulig opprinnelig stand.

Havna med moloene bør ses i sammenheng med de verneverdige bygningene og bygnings- og havnemiljøet forøvrig. Bygningene har relativ høy alder i kystsammenheng. Våningshusene har høy autenticitet, mens uthusene er i stor grad innredet til boligformål, men har beholdt sin opprinnelige form. Bebyggelsen ligger i et godt bevart kulturlandskap.

Sosialhistorisk representerer Stråholmen en bosettingsform og levemåte som har vært vanlig helt fram til vår tid. Bebyggelsen representerer også en spesiell yrkesgruppe, losene, og kvinnehistorie: Mens mennene drev fiske og losvirksomhet, skjøttet kvinnene ofte gårdsbruket. Næringshistorisk representerer miljøet på øya kombinasjonsdriften. Kombinasjon av gårdsbruk, fiske og losvirksomhet var en vanlig levevei langs Skagerrak-kysten.

Selve moloanlegget har vært viktig for bosetting, og den drift som har foregått her. Anlegget er i liten grad endret siden utbygging. Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II. Eventuelt bør det vurderes om havna, som en del av det spesielle kulturmiljøet på Stråholmen bør vurderes vernet i verneklasse I, i medhold av kulturminneloven.



Østre molo sett fra land.



Østre molo sett fra vestre molo.



Utsiden av østre molo.



Vestre molo sett fra østre molo.



Vestre molo med hektisk sommerliv.



Utsiden av vestre molo..

Østhasselstrand fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH100300
Navn: Østhasselstrand
Kommunenavn: Farsund
Kommunenr.: 1003
Gnr. / Bnr. Gnr. 28 og 29, div. bnr.
Opprettet: 1892 og 1935
Objekt/miljø: 2 moloer, allmenningskai, båtoppтреkk og redningsstasjon.
Opprinnelig funksjon: Fiskerihavn. Redningsstasjon.
Nåværende funksjon: Fritidsbåthavn for stedets beboere og for besøkende.
Status: Ingen fiskerivirksomhet.
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier.
Vernestatus: Fredningsforslag fra Vest-Agder fylkeskommune.
Beliggenhet: Sørsiden av Listalandet, øst for Lista Fyr, 15 km fra Farsund sentrum.
Koordinater: N 58-04.30 - Ø 6-38.92



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Østhasselstrand.



Ortofoto av Østhasselstrand molo og redningsstasjon.

Historie / bakgrunn:

Opprinnelig lå det en rekke støer i Østhassel, delvis dekket mot syd av Rauna og mot vest av grunnen "Flua". Stedet har hatt betydning for makrell-, hummer- og laksefisket, lokaltransport og som redningsstasjon. Det har blitt foretatt arbeider her i flere perioder. Første forespørsel kom i 1871, og i 1872 og 1873 foretok havnevesenet opprensning og utbedring av støene.

Den kgl. havnearbeidskommisjonen hadde en befarig i 1879. Ved Snørestensodden lå det en del større stein, dels i stranden, dels i sjøen, som kunne være naturlig støtte for en molo. Denne molo antok man ville gi dekning for ca. 100 skøyter. Moloen sto ferdig i 1892.

Av Stortinget ble det for terminen 1891-1892 på fyrvesenets budsjett ekstraordinært gitt bevilgninger til redningsstasjoner ved Østhassel og på Rauna. Ny grunn ble ervervet og moloen måtte forlenges og forsterkes. Det ble bygget båtnaust og opptrekk for livredningsbåtene. Arbeidet var ferdig i 1896.

Den herskende vindretningen førte til bakevje innenfor moloen, der det avsatte seg en hel del sand. For å unngå dette og dermed senke vedlikeholdskostnadene i havna, ble det i 1932 lagt fram en plan for en sandskjerm nordøst for moloen. Dette ville også føre til en roligere havn. Denne sto ferdig i 1935. Samtidig ble det foretatt en del reparasjoner på moloen, samt forhøyelse av moloen med et betongbrystvern og mudring. Behovet for gode havner var på denne tiden stort på Lista. Tidligere dro nær sagt all ungdom til Amerika, for å vende tilbake en del år senere. Da levde de av pengerenter og det lille gårdsbruket kunne gi. Behovet for å kombinere gårdsdrift med fiskeri i større grad meldte seg da Amerika ble stengt for innvandring.

I 1981 ble det utlagt steinfylling i raus på moloens ytterside.

Beskrivelse:

Den opprinnelige søndre moloen var utført i murt stein, med flat molokrone på 3,5 meter bredde, og høyde +2,0 meter. I dag har moloen et betongdekke og brystvern i betong opp til +3,0 meter. Dette kom til i 1935. I tillegg er det anbragt et stort volum av store bryteblokker i raus på yttersiden som forsterkning av moloen. Fra toppen av det opprinnelige brystvernet er det støpt betong ut til bryteblokkene, horisontalt i ca. 2,5 meters bredde.

Moloen er i bra teknisk stand. En steinblokk i muren på innsiden av moloen har glidd ut.

Moloens form er kraftig endret fra det opprinnelige, grunnet brystvern og raus. Utbedringene skjuler imidlertid ikke den opprinnelige konstruksjonen på innsiden og ved molohodet. Moloen er et godt eksempel på gammel og ny byggeteknikk. Med endringer framstår søndre molo likevel med stor grad av autenticitet.

Nordre molo er bygget som jetè, med ordnet stein i flat krone og skrånende innside. Yttersiden bærer mer preg av raus. Molokronen ligger på omkring + 2 meter, og er 2,5-3 meter bred. Molohodet er forsterket med et tynt betongdekke på oversiden. Moloen er utstyrt med fortøyningsringer.

Moloen er i god teknisk stand.

Nordre jetèmolo har opprinnelig form og materialbruk, og har meget høy autenticitet.

Allmenningskaia ble bygget i 1892, samtidig som moloen. Kaia er bygget i murt stein, og har senere fått betongdekke. Kaikantens høyde er 1,1 meter over null. Bortsett fra litt tæret betong, er anlegget i god stand. Båtopptrekket ligger inntil kaiens sørside. Dette er bygget i ordnet stein, men er i dag tilnærmet helt dekket av jord.

Redningsstasjonen ligger på nordsiden av allmenningskaia. Den består av naust med båtopptrekk i stein og betong, og med skinner. Videre hører det med en liten steinbrygge. Anlegget er i forholdsvis god stand, og har høy autenticitet. Stasjonen tilhører Lista Museum.

Formål / begrunnelse:

Havna har flere elementer som samlet gir et særegent miljø. Redningsstasjonen fremstår som et kulturhistorisk verdifullt byggverk i vår kystkultur og det er tilknyttet en viktig epoke i Norges historie. Anleggene er i god stand, og bortsett fra søndre molo har Østhasselstrand høy autenticitet. Søndre molo er et godt eksempel på en murmolo som senere har fått et beskyttende lag av raus på yttersiden.

Vest-Agder fylkeskommune har 18.12.2006 sendt over fredningsforslag for redningsstasjonen på Østhasselstrand til Riksantikvaren. Kystverkets havneanlegg inngår i dette fredningsforslaget.



Allmenningskaia med redningsstasjonen



Østre molo.



Østre molo med båtopptrekk/stø.



Havna med østre- og vestre molo.



Vestre molo.



Yttersiden av vestre molo.

Stavstø fiskerihavn

Fiskerihavnnr.:	FH100300
Navn:	Stavstø
Kommunenavn :	Farsund
Kommunenr.:	1003
Gnr. / Bnr.	Havna ligger på gnr. 42, på et sameie mellom oppsittere.
Opprettet:	1901
Objekt/miljø:	2 moloer og 1 kai.
Opprinnelig funksjon:	Fiskerihavn.
Nåværende funksjon:	Fritidsbåthavn for stedets beboere og for besøkende.
Status:	Ingen fiskerivirksomhet.
Eier:	Staten v/Kystverket. Privat grunneier.
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet.
Beliggenhet:	Vestsiden av Listalandet, nord for Lista Fyr, mellom Verevågen og Jøllestø.
Koordinater:	N 58-07.65 - Ø 6-35.47



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Stavstø.



Ortofoto av Stavstø.

Historie / bakgrunn:

Landingsforholdene i Stavstø var tidligere meget dårlige. Det var lange, smale støer, og havet stod rett på slik at båtene ofte måtte landsettes. Havna hadde hovedsakelig betydning for det daglige fisket, særlig for gårdene på Vere.

Første søknad om statsstøtte til utbedringer kom i 1890 fra oppsittere i Vere. I 1891 ble det framlagt en plan som omfattet; utdypning av et 32 meter langt, 12,5 meter bredt og 1,5 meter dypt basseng, innfattet av forstøtningsmurer samt utstyrt med båtøpptrekk og innseilingsmerker. Utdypning av et løp, 120 meter langt, 6 meter bredt i bunnen og 1,5-2 meter dypt. Videre cementspekkede dekningsmurer langs bassenget 3 sider, med 2,5 meter kronbredde og 2 meter høyde over null. Arbeidet ble påbegynt i 1895, og avsluttet i 1901.

Til bygningsmateriale ble det brutt ut blokker fra store rullestein/steinblokker i fjæra.

Beskrivelse:

Østre molo er bygget i murt stein med betongfuger. Kronbredde 2,5 meter, med høyde 1,5-2 meter over null. Molokronen er ikke dekket av betongdekke, men det er oppført et om lag 1 meter høyt brystvern i betong langs hele moloen. På moloens innside er det murt ei steinkai med betongdekke opp til ca. +1 meter. Kaia er om lag 3 meter bred, og har kailist av stålrør. På moloens yterside er det anbragt en raus av bryteblokker.

Molohodet har vært kraftig undergravet og kun øverste steinskift hang igjen i brystvernbetongen i

2 meters lengde og 1 meter bredde. Brystvernet var dessuten sprukket et stykke innenfor dette. Dette er nå reparert og moloen må sies å være i god stand.

Moloen har høy grad av autentisitet. Form, konstruksjon og materialer er ikke endret siden utbyggingen i 1901, bortsett fra brystvernet.

Vestre molo har lik utførelse som østre molo med unntak av brystvernet og kaifunksjonen, dvs. murt steinmolo med vertikale sider og flat molokrone på høyde 1,5-2 meter over null, og 2,5 meter bred. Utenfor moloen er det anbrakt bryteblokker. På innsiden er det murt et skift stein like over vannkanten for beskyttelse av moloveggen. Molohodet på vestre molo er forsterket og støttet av en vertikal stålbjelke.

Vestre molo er i bra teknisk stand. Noen løse blokker er registrert, ellers ingen skader.

Vestre molo har meget høy grad av autentisitet, siden anlegget ikke har vært endret siden utbyggingen i 1901. Både form, konstruksjon og materialer er opprinnelig.

Formål / begrunnelse:

Havnemiljøet bærer preg av høy grad av autentisitet, med flere eldre sjøboder. Utnyttelsen av anlegget er imidlertid endret fra fiskerihavn til fritidsbåthavn.

Anlegget er pent utført og har estetiske kvaliteter, og det er i god stand.. Havnemiljøet ligger avsides, og har kun elementer som hører hjemme i et slikt miljø.

Stavstøhavna har byggverkshistorisk verdi, næringshistorisk verdi, estetisk verdi, samt at den representerer en sjelden havneutforming. Videre er anlegget gammelt, og har høy autentisitet. I tillegg har anlegget et brukspotensiale som ikke strider i mot et eventuelt formalisert vern. Havna anses som aktuell for vern i verneklasse II, men det bør også vurderes om det spesielle kulturmiljøet heller bør vernes i verneklasse I.



Utsiden av østre molo.



Østre molo med noe av havnebassenget.



Østre molohode – forbundet med kramper.



Båtopprekk og naust i indre havn.



Molohavn med havet rett utenfor.



Vestre molo sett fra østre molohode.

Jøllestø fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH100300
Navn: Jøllestø fiskerihavn
Kommunenavn: Farsund
Kommunenr.: 1003
Gnr. / Bnr. Havna ligger på gnr. 42, på et sameie mellom oppsittere
Opprettet: 1888/1903
Objekt/miljø: 2 moloer med innløp. Allmenningskai.
Opprinnelig funksjon: Fiskerihavn.
Nåværende funksjon: Fiskerihavn. Fritidsbåthavn for stedets beboere og for besøkende.
Status: Liten fiskerivirksomhet.
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier.
Vernestatus: Ikke fredet/vernet.
Beliggenhet: Vestsiden av Listalandet, nord for Lista Fyr, mellom Stavstø og Snekkestø.
Koordinater: N 58-08.36 - Ø 6-36.30



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Jøllestø.



Ortofoto av Jøllestø.

Historie / bakgrunn:

I Jøllestø er det foretatt havnearbeider i flere byggeperioder. Den første forespørselen etter statsbidrag til utbedring av havneforholdene kom fra oppsitterne i 1873. Vinteren 1875-76 ble det utført deknings- og opprenskningsarbeider. En lav dekningsmur ble lagt der moloen ligger i dag. Dette økte trafikken betraktelig, og de interesserte framkom derfor allerede i 1876 med forespørsel om ytterligere arbeider i havna. I 1877 ble havnen utdypet til $-1,25$ meter, og det ble opparbeidet en innseilingsrenne med 1,25 meter bunnbredde. Etter ønske fra beboerne i 1879 om høyere dekningsmur og forbedrede dybdeforhold, lot havnedirektøren utarbeide to nye forslag (1880). Etter forslaget skulle det også bli brygge og garntørkeplass for henholdsvis 20 og 11 skøyter. Havnearbeidskommisjonen regnet med det bare ville bli snakk om det mest vidtgående alternativ, tatt i betraktning den betydning og beliggenhet som Jøllestø hadde. Imidlertid ble det i 1882 satt av et beløp til mindre opprenskning av havna. Det kom derfor forespørsel fra oppsitterne om å få gjennomført planen som var utarbeidet av havnearbeidskommisjonen. I 1886 ble arbeidet satt bort på kontrakt etter en revidert plan som i vesentlig grad bygde på det minste alternativet, med den forskjell at en delvis dekning av støene ble tatt med. Arbeidet var ferdig i 1888. Den økte trafikk og behov for utvidet plass, førte til at havnedirektøren allerede i 1893 fant det nødvendig å søke om midler til gjennomførelse av det største alternativ fra plan av 1880. Arbeidet pågikk i perioden 1895-1903 etter en litt endret plan. Planen gikk ut på å anlegge en jetè ytterst med 3 meter kronbredde og 2 meter høyde. Der jetèen skar innløpet skulle det oppføres sementmurte hoder. Videre utdyping av ytre havn til $-1,9$ meter, og med 5 meter bredde, utvidelse av indre deler, samt anleggelse av optrekk. Molohodene ble murt i stein.

Beskrivelse:

Søndre molo er en lang jetèmolo. Molohodet er murt i stein i 7 skift, ned til omkring -1 meter. Over dette et 40-50 cm tykt betonglag opp til +2,0 meter, over både molohodet og jetè. Partiet som er murt er om lag 8-9 meter langt på begge sider av innløpet. Kronbredden er 3,0 meter. I hele moloens lengde er det et 1,5 meter høyt brystvern i betong forsterket med splintbolter. Betongen er ført noe nedover steinmassene på både ut- og innside. Dagens betongdekke skriver seg fra utbedringer i 1937 og på 1950-tallet. Vedlikeholdsarbeider har også blitt gjennomført på 60-tallet.

Søndre molo er i god teknisk stand. På søndre del er en del av betongen som omslutter steinmassene på yttersiden revet av. Ellers er det en liten utglidning i overgangen mellom det murte molohodet og jetèdelen nord for innløpet.

Betongdekket fra 50-tallet dekker delvis den gamle jetèen, men det murte molohodet kommer godt fram.

Nordre molodel er også en jetèmolo. Moloen har lik utførelse som søndre del, men er noe kortere. Utbedringer er også gjort samtidig og på samme måte som søndre del, med unntak av at nordre molohode er forsterket med en vertikal stålbjelke. Likeledes ble det i 1989 murt en betongsokkel for støtte av dette molohodet.

Moloen er i god teknisk stand. Det er en liten utglidning i overgangen mellom det murte molohodet og jetèdelen.

Som for søndre del dekker betongdekket fra 50-tallet delvis den gamle jetèen, men det murte molohodet kommer godt fram og det er derfor delvis høy autentisitet.

Allmenningskaia er bygget i 1918. Kaia er murt i steinblokker til +1,0 meter, slik som resten av havna. I 1949 fikk allmenningskaia betongdekke i hele sin utstrekning som den gang var 10x17 meter. I dag strekker kaia seg helt til vinkelen mot det innerste bassenget. Det er betongdekke over det hele, likeså over steinmurene som utgjør havnekantene inne i bassengene. Kaimurene er i god stand. Betongdekket viser kun små tegn til tæring.

Formål / begrunnelse:

På grunn av betongdekkene har havneanlegget noe lavere autentisitet. Likevel er de opprinnelige konstruksjonene tydelige, og sammen utgjør elementene et ensartet havnemiljø som både har en særegen stil og estetiske kvaliteter. Videre har anlegget næringshistorisk – og byggverkshistorisk verdi. I tillegg har havneanlegget et brukspotensiale som ikke bør stride mot et eventuelt formalisert vern.

Riksantikvaren har registreringer over flere objekter som er fredet eller verneverdige. Dette gjelder gården Penne (eies av Riksantikvaren) med helleristninger, hustuffer fra folkevandringstiden m.v.. Videre finnes Hervoll møller like ved, og Nordberg Fort (overtatt av Vest-Agder fylkeskommune i 2002) som er uendret siden det ble bygget under 2. verdenskrig.

Havna foreslås vernet i verneklasse II, men det bør også vurderes om det vil være riktig med vern i verneklasse I, der verneområdet også omfatter andre objekter i området.



Vei, båtøpptrekk og havn i Jøllestø.



Havn, allmenningskai og utløp.



Allmenningskaia, med fiskebod i betong.



Jøllestø med noe av bebyggelsen bak.



Søndre og nordre molo.



Nordre molohode i murte steinblokker.

Obrestad fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH111900
Navn: Obrestad fiskerihavn
Kommunenavn: Hå
Kommunenr.: 1119
Gnr. / Bnr.:
Opprettet: 1874 - 1878
Objekt/miljø: 2 moloer med Seilingsinnløp.
Allmenningskai.
Opprinnelig funksjon: Fiskerihavn.
Nåværende funksjon: Fiskerihavn. Fritidsbåthavn for stedets beboere og for besøkende.
Status: Noe fiskerivirksomhet
Eier: Staten v/Kystverket. Hå kommune eier grunnen.
Vernestatus: Havnen er fredet (Riksantikvaren, 1994)
Beliggenhet: Ved Nærbø, sydøst for Revtangen
Koordinater: N 58-39.11, Ø 5-34.01



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Obrestad fiskerihavn.



Ortofoto av Obrestad fiskerihavn..

Historie / bakgrunn:

Obrestad havn er ei kunstig anlagt havn på Jæren. Havna ble i sin tid bygget som sentralt havneanlegg på den havneløse kyststripen. Arbeidet ble påbegynt i 1874 med bygging av en 62 meter lang molo. Det var staten som anla havna, og Stortinget bevilget penger til byggingen. Havna har vært brukt av fiskeskøyter og andre båter som skulle runde Jærens rev, men måtte vente på bedre vær, og av lokale fiskere. På grunn av værforholdene har det vært et stadig behov for å forbedre og sette havna i stand.

Rundt havna ligger en rekke sjøboder og lignende anlegg. Bygningene skal være oppført fra siste halvdel av 1800-tallet fram til våre dager. Sjøbodene har vært utsatt for en rekke uheldige inngrep.

Obrestad havn ligger i et kulturlandskap som er spesielt rikt på fornminner og kulturminner fra nyere tid i tillegg til geologiske, zoologiske og botaniske verneverdier. Området regnes som unikt i nasjonal og også internasjonal sammenheng.

Beskrivelse:

Havna har 2 moloer som går ut i fra Jærens strandsone; det er to motgående moloer som går vinkelrett på hverandre, der seilingsinnløpet ligger mot nordvest. Havna ligger i et meget værutsatt område. Manøvreringsforholdene inne i havna er meget gode for båter i størrelsen 7-10 m. Båter som kan anløpe havna kan være opp til 10-12 m, alt etter dybden på båtene.

Havna har ca. 10 – 15 fiskesjarker (noen kommer under betegnelsen fritidsbåter / fiskere), det er ingen fiskemottak, og det er heller ikke noen andre fasiliteter i havna.

Moloene er av stor rullestein med murt / støpt brystvern og begge har dekke av betong og murt stein.

Formål / begrunnelse:

Det finnes bare et fåtall havneanlegg av denne typen i landet. Dens spesielle konstruksjon og plassering på stranda er representativ for dette området. Bygningene rundt har i bygningshistorisk sammenheng liten verdi, men trenger likevel et vern som del av miljøet. Det er havneanleggets og bygningenes beliggenhet i det tradisjonsrike kulturlandskapet som først og fremst gir kulturminnene verdi.

I sosial-/næringshistorisk sammenheng har både havneanlegg og bygninger stor grad av autenticitet i og med at miljøet har beholdt sin opprinnelige funksjon. Miljøet er representativt for fiskerinæringen i regionen.

Obrestad havn er en så særmerket konstruksjon i landskapet at den bidrar til å gi stedet identitet. Det må derfor legges stor vekt på den identitetsskapende verdi når det gjelder dette miljøet. Havnen ble fredet av Riksantikvaren i 1994.



Oversiktsbilde over Obrestad havn..



Havn, allmenningskai med kran og innløp.



Åpningen til seilingsinnløpet mot nordvest.



Søndre molo med båtopptrekk.



Søndre molo med innløpet i bakgrunnen..



Søndre molohode med utvasking.

Silda fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH144100
Navn: Silda fiskerihavn, nordre havn
Kommunenavn: Selje
Kommunenr.: 1441
Gnr. / Bnr.: 96/
Opprettet: 1884
Objekt/miljø: Moloer, allmenningskai
Opprinnelig funksjon: Fiskerihavn
Nåværende funksjon: Fiskerihavn / småbåthavn
Status: Liggehavn for fiskefartøyer.
Eier: Staten v/Kystverket, private grunneiere
Vernestatus: Ikke fredet / vernet
Beliggenhet: Østsiden av øya Silda, mellom Vågsøy og Barmen
Koordinater: N 62-00.79 Ø 5-12.13



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Silda fiskerihavn, nordre havn.



Ortofoto av Silda fiskerihavn, nordre havn

Historie/bakgrunn:

Silda nordre havn er et av de første tilfluktsteder sør for Stad, og har derfor hatt stor betydning som fiskehavn og nødhavn, og som stoppested for fartøyer som skulle forbi Stadlandet. Nordre havn var en åpen bukt, nesten helt ubeskyttet mot øst og kun delvis beskyttet mot nord og syd. Havna var derfor sterkt utsatt for sjødrag og egnet seg dårlig som båthavn om vinteren. Etter forslag om utbedring i 1859 og 1861, av overlos Lous, ble havna befart av den kgl. havnearbeidskommisjon i 1877. Havnearbeidskommisjonen anbefalte dekning av nordre havn ved stengning av Nordre og Søndre Sund ved moloer. Plan for dette arbeidet ble utarbeidet samme år. Moloene skulle bygges i tørrmur med betongdekke, og med blokker på utsiden. Etter flere budsjettframlegg ble arbeidet først bevilget for terminen 1883-84, med 1/3 av statskassen og 2/3 av havnefondet. Arbeidet ble påbegynt i 1884, og utført etter planen. Arbeidet ble slutført i 1888. Ved havna ble det anlagt en brønn med pumpe.

I perioden 1922-1928 ble det bygget ytterligere en molo, i den søndre delen av havna. Siden er det kun blitt foretatt enkelte utdypingsarbeider og vedlikehold på moloene.

Havnevesenet sto også for bygging av veg mellom nordre og søndre havn på Silda.

Beskrivelse:

Nordre molo (1884 – 1888), mellom hovedøya og Stokkevågsholmen, er en 64,4 meter lang molo bygget i tørrmur og betong med et beskyttende lag med dekkblokker på utsiden. Kronen er

5 meter bred og ligger på +1,4 meter. Brystvernet er 1,6 meter høyt og 1,8 meter bredt.

Søndre molo (1884 – 1888), mellom Stokkevågsholmen og Kruttholmen, er en 62,5 meter lang molo bygget i tørrmur og betong med et beskyttende lag med dekkblokker på utsiden. Underbygning av jetè. Kronen er 5,2 meter bred og ligger på +1,4 meter. Brystvernet er 1,6 meter høyt og 1,9 meter bredt. Molohodet er rundt og måler 7,5 meter i diameter.

Moloen i den søndre delen av havna (1922 – 1928), som er ca 120 m lang, er også bygget i tørrmur med et beskyttende lag av dekkblokker på utsiden. Underbygning av jete.

Begrunnelse / Formål:

Havneanlegget i nordre havn på Silda er et godt eksempel på et relativt omfattende dekningsverk for ei havn som tidligere var utsatt for stormskader. Havneanlegget har relativt høy autentisitet, da det har ikke vært foretatt større endringer siden moloen i den søndre delen av havna sto ferdig i 1928. Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II.



Flyfoto av Silda



Søndre molo, sett mot nord.



Søndre molo, sett mot syd



Nordre molo, sett fra holmen.



.Bilde fra byggingen av moloen i den søndre delen av havna



Gammelt bilde av søndre molo, sett mot nord.

Eltvik fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH144100
Navn: Eltvik fiskerihavn
Kommunenavn: Selje
Kommunenr.: 1441
Gnr. / Bnr. 31/6
Opprettet: 1914
Objekt/miljø: Molo, båtopptrekk
Opprinnelig funksjon: Havn for fiskebåter
Nåværende funksjon: Moloanlegg til beskyttelse av småbåter.
Status: Ingen fiskerivirksomhet
Eier: Staten v/Kystverket, privat grunneier
Vernestatus: Ikke fredet / vernet
Beliggenhet: Nordsiden av Stadlandet, ca. 7 n.m. innenfor Stålet.
Koordinater: N 62-11.11 Ø 5-14.60



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Eltvik fiskerihavn.



Flyfoto over Eltvik fiskerihavn

Historie/bakgrunn:

Moloer som kunne gi god havn for fiskeflåten og ly mot storhavet, var ofte avgjørende for om utværa langs norskekysten kunne overleve.

Derfor var det vanlig, helt opp på 1970-tallet, at kystbygdene i Sogn og Fjordane prioriterte skikkelig havn og molo framfor veisamband. Omleggingen av fiskeflåten til større båter, og mindre lønnsomhet og leveringsvanskeligheter for kystfiske med småbåter, har gjort at krav om molo og havneutbygging i enkelte fiskevær har stilnet bort.

Første større molo i Selje ble bygd på Drage i 1890, fordi Drage blant annet var nordligste rutestopp for Fylkesbåtene fra 1893. Ervik fikk molo 1901, Eltvik 1909, Hoddevik 1925, Barmen 1935 og Fure 1955.

I 1903 ble antallet oppsittere på Eltvik angitt til 18. Disse drev et innbringende laksefiske og deltok i de torske- og sildefiskerier som foregikk mellom Stålet og Reviehornet. På grunn av landingsplassens utsatte beliggenhet, særlig under nordlige vindretninger, hendte det ofte at fiskerne ikke kunne få sine båter på vannet i betimelig tid og derved gikk glipp av et godt fiske. Det hendte også at fiskerne ikke torde lande, men måtte søke inn til en eller annen nærliggende havn.

I 1898 innsendte 12 oppsittere på Eltvik til Selje herredssyre en forespørsel om herredsstyrets medvirkning til anlegg av en molo. Vedlagt fulgte et tilbud om bidrag på kr. 992,- forsynt med 161 underskrifter fra oppsittere på forskjellige steder på Stadlandet og rundt Vanylvsfjorden. I en oversikt over havnearbeider innen Nordre Bergenhus amt fra 1902 ble Eltvik oppført som det første sted innen Selje herred. I 1903 ble det framlagt to alternativer til forbedring av landingsforholdene. Etter alternativ I skulle det legges en 100 meter lang molo mellom Svartskjærholmene som ligger ca. 300 meter utenfor landingsplassen. I tillegg måtte det legges en molo ut fra fastlandet. Dette falt uforholdsmessig kostbart. Alternativ II gikk ut på

opprensning av den gamle båtstø inne i bukta og anleggelse av en 45 meter lang vorr til beskyttelse av denne. I 1906 ble det framlagt forslag til forandring i det prosjekterte stønlegget. I stedet for vorr skulle det anlegges en molo som samtidig kunne benyttes til ilandbringelse av redskap og fangst. Senere (1907) ble det foreslått å utdype innsiden av moloen til – 1,5 meter i lengde av 30 meter og en bredde av 10 meter, og at et båtopptrekk skulle anlegges i umiddelbar fortsettelse av den utdypede renne. Båtopptrekket skulle steinsettes og ha lengde på 18 meter og bredde på 10 meter.

I møte 19.juli 1909 overtok herredsstyret garantien for tilsynet og vedlikeholdet av kranen og gangspillet. Arbeidet ble påbegynt i juli 1909, og ble avsluttet i 1914.

Beskrivelse:

Moloen er bygget i sementert mur, ført til – 1,0 meter under lavvann. Den har 4,0 meter kronebredde, og 3,6 meter høyde over lavvann. Ovenpå er det et 1,4 meter høyt og 2 meter bredt brystvern. Det ble anbrakt fenderverk, lunner og gangspill, trapp, ledere og fortøyningsinnretninger.

Formål / Begrunnelse :

Havna på Eltvik representerer den enkle typen fiskerihavner, for primært mindre båter. Havna er utført som stønlegg, med en skjermende molo og med båtopptrekk. Den har en høy grad av autenticitet og foreslås vernet i verneklasse II.



Eltvik molo med båtopptrekket. Boltene man kan se ble brukt til feste for stokker som båtene ble dratt opp på.



Eltvik molo med båtopptrekk og gangspillet.



Båtopptrekket ved Eltvik molo.



Båtopptrekket med gangspill. Bilde fra 1929 hvor skade på båtopptrekk ble besikket.



Eltvik molo sett fra nord.



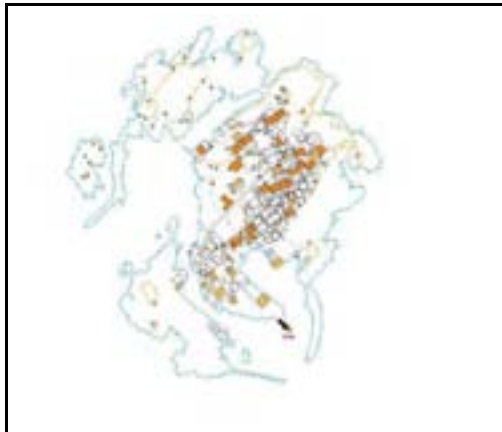
Eltvik molo sett fra sjøen i 1929.

Grip fiskerihavn

Fiskerihavnnr.:	FH150300
Navn:	Grip fiskerihavn
Kommunenavn:	Kristiansund
:	
Kommunenr.:	1503
Gnr. / Bnr.	
Opprettet:	1884 - 1950
Objekt/miljø:	Moloer og dekningsmurer
Opprinnelig funksjon:	Fiskerihavn
Nåværende funksjon:	Småbåthavn for lokale og tilreisende.
Status:	Ikke næringsaktiv fiskerihavn
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus:	Ikke fredet / vernet.
Beliggenhet:	Fiskeværer Grip, ca 8 n.m. nordvest av Kristiansund
Koordinater:	N 63-13.10 Ø 7-35.66



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Grip fiskerihavn.



Gammelt flyfoto av Grip fiskerihavn.

Historie/bakgrunn:

Fiskeværer Grip, ca 8 nautiske mil ute i havet nordvest av Kristiansund, var inntil 1964 landets minste kommune. Øygruppen består av ca. 80 øyer og skjær, men bare en av øyene har vært bosatt. På det meste har hele 400 mennesker bodd her ute. I dag er det bare bosetning om sommeren på Grip.

Grip har i uminnelige tider vært et betydelig fiskevær. Dette illustreres godt ved det faktum at Grip har en stavkirke fra 1400-tallet. Ved havnearbeidskommissjonens befarings i 1877 var Grip anneks til Kristiansund og eides av handelshuset Volckmar der. I været bodde det 42 av 43 strandsittere, og befolkningen utgjorde omkring 300 mennesker. Strandsitterne rodde vinterfiske med 20 båter, men i tillegg var det jevnlig samlet 150-200 fremmede båter med en besetning på 750-1000 mann. Gjennomsnittlig utbytte ble oppgitt til 3000-4000 fisk pr. båt. Sommerfisket, som foregikk lenger ute, ble kun drevet av båter fra Grip.

Naturlige brønner eller oppkommer finnes verken på Grip eller de omliggende øyer. Det ble derfor brukt regnvann, men ved lange tørkeperioder måtte de føre vann helt fra Lille Indgrip, ca. 2 nautiske mil lenger inne. Dette i forbindelse med dårlige havneforhold var en stor ulempe for været.

Den egentlige båthavna ligger på vestre side av selve Grip og dekkes i nord av Korpholmen, mot vest av Gapskjær og i syd av Aukan og Ankerskjær. Havna hadde tre innseilinger, nemlig det egentlige båtlop i sydvest forbi odden Skorsakallen på Gapskjær, det nordvestre Kjærinngrøven, mellom Gapskjær og Korpholmen, samt et østre, Kjedelen, hvor det er bygget en gangbro mellom været og Aukan. De to siste løp falt tørre på lavvann. Den verste vind og sjø var fra vest til nord. Havnedirektøren utarbeidet i 1877 forslag til lukking av sundet mellom Korpholmen og Gapskjær med en 37 meter lang molo. Lukkingen av Skorskalfordypningen ble foreslått utført med en sterk sementmur av ca 23 meter lengde.

For utbygging av båt- og fartøyhavn på Grips sydøstre side hadde havnedirektøren utarbeidet plan for molo fra Lille Indgrip til Søndre Tørskjær med en arm herfra mot Nordre Tørskjær. Samlet lengde var 139 meter. Havnekommisjonen mente at dette ikke ville være tilstrekkelig ved nordvestlig til nordlig vind, og at tilgjengelig havneareal i forhold til utgiftene ikke samsvarte, og kunne derfor ikke anbefale forslaget.

Planene for havn på vestsiden av Grip ble satt opp for budsjettet for 1878-1879, men departementet la dette på is på grunn av væreierenes holdning, idet de nektet fiskerne fri disposisjon over sin fangst. Havnedirektøren opptok påny Grip på budsjettet for 1881-1882, og denne gang ble planen vedtatt av Stortinget. Arbeidet begynte i 1882 med moloen mellom Korpholmen og Gapskjær. Den ble 50 meter lang. Moloen fra Gapskjær til ytterspissen av Skorskallen ble 63 meter lang. Begge moloer var ferdige i 1883. Samme år innkom krav med 166 underskrifter til fogden på Nordmøre om ytterligere forbedring av havneforholdene, særlig ved å opparbeide innseilingen fra sydøst mellom Grip og Lille-Indgrip-Aukan ved utsprenning av kanal, slik at man til enhver tid ville komme til og fra den egentlig havn innenfor moloene. Sydvestre innløp kunne nemlig ikke benyttes ved stor sjø. Da måtte båtene trekkes over Aukaneidet, eller de måtte vente til det ble flo. Fogden inspiserte området i 1883, og foreslo, i tillegg til kanal og bro, oppmudring i Yttervågen. I 1890 la distriktsingeniøren fram rapport og overslag for båtrenne, mur mellom Aukan og Ankerskjær, påbygging av moloen mellom Korpholmen og Gapskjær, og reparasjon av moloen mellom Gapskjær og Skorskallen.

Stortinget bevilget første termin i 1891, men i påvente av væreierloven ble arbeidet først tillatt igangsatt i 1893. I 1895 ble det oppført et tillegg på budsjettet for å forlenge moloen mellom Korpholmen og Gapskjær, slik at det sydover rakk sammen med Gapskjærmoloen og nordover dekket det laveste parti av Korpholmen. Disse arbeidene var ferdig i 1897.

Vinteren 1899-1900 ble en del av steinmuren ved Aukan revet ned av sjøen, og kanalen delvis fylt med sand. Moloen på Gapskjær fikk også skader. I 1907 fikk også Korpholmen-Gapskjærmoloen skader, bl.a. var betongdekket og brystvernet delvis ødelagt. Skadene ble reparert 1908.

Etter at oppsitterne på Grip hadde kjøpt været og dannet egen kommune, ble det arbeidet mer energisk for bedre havneforhold, spesielt utdyping av Ytterkjeilen, gjenmuring av skaret mellom Grip og Korpholmen samt en mur over det laveste parti av denne til beskyttelse for Ytterkjeilen. Dette kravet ble sendt departementet 1909 og anbefalt av Grips formannskap samme år. I 1910 ble det utarbeidet flere alternativer for et større havneanlegg ved Grip og for utvidelse av den gamle havna. Dette gikk ut på:

1. Utdyping av Yttervågen (-kjeilen) i forbindelse med stengning av skaret mellom Grip og Korpholmen, samt mur over halsen på Korpholmen,
2. Molo over sundet fra Store Aukanskjær til Klakken,
3. Utdypning av kanalen mellom Grip og Aukan,
4. Molo fra Lille-Indgrip over S. Tørskjær og molo fra Nordvågskaget over N. Tørskjær,
5. Molo fra Klakken over Storkråka og Lillekråka samt Søndre og Nordre Fald

Av disse arbeidene ga nr. 5 det største havneareal. Grips formannskap og fiskerne forslø i møte 1912 å gå inn for alternativ 1 kombinert med 3.

I 1927 blir kanalen utvidet til 5 meter bunnbredde og utdypet til -2 meter. Yttervågen blir også utdypet til -2 meter, og det bygges en 20 meter lang betongmolo fra Grip til Holmen, samt en 66 meter lang betongmolo over halsen på Holmen.

De neste store havnearbeidene skjer på slutten av 1940-tallet og er blir ferdigstilt i 1950. Da er det blitt bygget molo fra Draget til Kvalhaue, og molo fra Lille Indgrip til like innenfor Søndre Tørskjær. Moloene skjermes Indrevågen sør-øst på øya. Indrevågen utdypes til -3 meter, i likhet med innløpet. Det bygges også en kai av hugget stein, samt en dekningsmur.

Beskrivelse:

Flere moloer, dekningsmurer og kai.

Begrunnelse / Formål:

Havna i det tidligere fiskersamfunnet Grip ble utbygd etappevis fra 1884 og fram til 1950. Havneanlegget har stor grad av autentisitet. Havna i dette værharde samfunnet har stor sosial- og kulturhistorisk betydning. I tillegg bidrar den spesielle "oppstykkede" utformingen til at havneanlegget også har en estetisk verdi. Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II.



Bilder fra de ulike delene av havna på Grip



Utdyping av Yttervågen til – 2 meter 1925 – mot sør.



Utdyping av Yttervågen til – 2 meter 1925 – mot nord.

Røberg fiskerihavn

Fiskerihavnnr.:	FH162400
Navn:	Røberg fiskerihavn
Kommunenavn	Rissa
:	
Kommunenr.:	1624
Gnr. / Bnr.	15 / 3 og 16 / 10
Opprettet:	1898
Objekt/miljø:	2 moloer
Opprinnelig funksjon:	Fiskerihavn
Nåværende funksjon:	Småbåthavn, base for akvakulturvirksomhet
Status:	Ingen fiskerivirksomhet. Akvakultur
Eier:	Staten v/Kystverket, Privat grunneier
Vernestatus:	Ikke vernet/fredet
Beliggenhet:	Røberg er den sydligste pynt av Fosenhalvøya, like ved Stadsbygd
Koordinater:	N 63-29.21 Ø 9-59.43



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Røberg fiskerihavn.



Flyfoto over Røberg fiskerihavn

Historie/bakgrunn:

Røberg er den sydligste pynten på Fosenhalvøya ved Trondheimsfjorden. Man hadde lenge savnet et brukbart havneanlegg i Stadsbygden, og omkring 1850 var det etter sigende allerede kommet krav om en båthavn her; men saken ble den gang stilt i bero, da man ikke på rimelige betingelser kunne få grunn og adgang til steinbrudd.

Ved havnearbeidskommisjonens befarings i 1877 var det alternativt spørsmål om anlegg i «Steilbukten» ved Røberg, i Bækkenesbukten eller i Prestelven.

Etter flere års diskusjon om lokaliseringen av havna, ble havnedirektørens forslag om at havna måtte legges til Røberg, med overslag på kr. 25000,-, vedtatt av Stortinget 11. april 1891.

Den vedtatte planen var utarbeidet av ingeniør Meyer i mars 1890 og gikk ut på:

1. Bygging av en ca. 90 m. lang jeté fra østre pynt i bukta, slik at den dreide over i vestlig retning 30 meter fra utgangspunktet, omtrent parallelt med stranda.

2. En ca. 45 m. lang jeté fra vestre side av bukta, med retning syd-sydøst, samt forbindelse mellom land og jetéen ved en landingsvorr.

3. Mudring av det innenforliggende partiet (ca. 3400 m²) til - 1,95 meter.

Etter at nødvendige forberedelser var avsluttet, og Stadsbygdens bidrag kr. 2 500,00 var innbetalt under 5. januar 1892, ble arbeidet igangsatt i februar samme år.

Imidlertid var det fra Rissas kommune og fra L. K. Fenstad, grunneier ved Bækkenesbukten, reist en fornyet sterk motstand mot anlegget ved Steilbukten, og for det prosjekterte anlegget i den nærliggende Bækkenesbukten med overslag kr. 28 000,00.

Foruten de mange protestene fra distriktet forelå det også uttalelse om havneanlegget fra professor G. O. Sarg, som i skriv til regjeringen, av 26. februar 1892, fant Bækkenesbukten

ubetinget mest tjenlig; stortingsrepresentantene for Nordre og Søndre Trondhjems amt sendte deretter, i skriv av 27. februar samme år, en anmodning til departementet om å innstille de påbegynte arbeidene, ta saken opp til ny vurdering, og særlig undersøke om ikke forholdene ved Bekkenes skulle gjøre det mulig å anlegge en havn som også kunne være tjenlig for fartøyer. Ved skriv av 5. mars 1892 ba departementet om at arbeidet ble innstilt, og det ble nedsatt en sakkynndig komité av menn utenfor havnevesenet, til å bedømme forholdene.

Etter anmodning påtok stadsingeniør Dahl og ingeniør Weidemann i Trondheim seg dette arbeidet, og i en erklæring til Arbeidsdepartementet av mars 1892 uttalte de seg ubetinget for Steilbukten som den beste plassen for båthavn; havna ville her bli både billigere og mer hensiktsmessig enn i Bekkenesbukten.

Da også havnedirektøren fastholdt denne planen, var næringskomiteen ikke i tvil om at den tidligere forkastede beslutningen om et havneanlegg i Steilbukten burde opprettholdes. Næringskomiteens innstilling ble bifalt av Stortinget 6. april 1892, og den 7. samme måned ga Arbeidsdepartementet havnedirektøren bemyndigelse til å fortsette arbeidet.

På grunn av upåregnede setninger og stormskader, samt nødvendige forsterkninger på grunn av dette, måtte overslaget forhøyes med kr. 8 000,00, som Stortinget bevilget i 1893.

I 1897 ble det gitt en tilleggsbevilgning på kr. 1 200,00 til dekning av påløpte overskridelser, som vesentlig var forårsaket av de gjentatte avbruddene i arbeidet, samt vanskeligheter med å skaffe brukbar stein.

Arbeidet var påbegynt våren 1892 og ble avsluttet sommeren 1896. Det dekkede arealet, med 1,25 meters dybde, utgjorde da ca. 5 000 m².

Under anlegget viste det seg ønskelig å stenge vestre innløp. Til gjengjeld ble østre molo tilsvarende avkortet.

Denne planforandring ble bifalt av Stortinget i 1894.

Moloen fikk nå en sammenhengende lengde i kronen av 183 meter.

De innerste 80 meter, inntil den opprinnelig prosjekterte åpning, er utført som en enkel mur med skråning på yttersiden på 3:1 og på innersiden på 4:1.

Den ytre del av moloen er utført til lavvann med en bredde av 8 meter som alminnelig jeté, derover til +4 meter som ordnet steinfylling, med kronedekke av større tildannet stein.

Kronebredden varierer for den indre del fra 2-3 meter og er for den ytre del 3,5 meter.

På moloens innerside er det inne ved land oppført en 55 meter lang landgangsvorr med 2 meter bredde, inn til en dybde av 0,9 meter ved alm. lavvann.

Bevilgningene ble gitt i årene 1891-1897, med kr. 10 566,00 fra statskassen og kr. 21 134,00 fra havnefondet. Samtidig ble det private bidrag på kr. 2 500,00 utbetalt.

Kontoen blev avsluttet i 1898 med en utgift av kr. 34 302,89.

Herav utgjorde:

Statskassens andel	kr. 10 600,96
Havnefondets andel	kr. 21 201,93
Stadsbygdens kommunes bidrag	kr. 2 500,00
<u>Tilsammen</u>	<u>kr. 34 302,89</u>

Erklæring, vedrørende grunn til anlegget og steinbrudd, samt til avståelse av tomter til losji- og sjøhus, ble avgitt 8. mai 1891 og tinglyst 16. – 17. juni 1891.

På grunn av at havna var utsatt for oppgrunning, og fordi plassen var for liten, ble det i 1901 foretatt en del mudring.

Utgiftene til dette utgjorde kr. 1 584,99.

Mudringen ga imidlertid et dårlig resultat, da grunnen bestod av hard leire, som apparatet ikke kunne makte.

Nye krav om mudring og utvidelse av havnearealet ble sendt havnedirektøren fra Stadsbygdens ordfører i 1905 og 1909.

I 1905 ble havna kartlagt og bunnundersøkt av distriktsingeniør Dorph. Målingene viste imidlertid at oppgrunningen var uvesentlig, og på grunn av den harde bunnen antok distriktsingeniøren at det fra lavvannslinjen til 2 meter-côten, et areal på 8 648 m², ikke kunne avskrapes mer enn et gjennomsnittelig 25 cm tykt lag, og at et slikt arbeid ville komme på kr. 5800,00.

Da han imidlertid ikke fant det bevist at dette arbeidet var påkrevd, kunne han ikke gi det sin anbefaling. Han mente at en rasjonell utvidelse av havna helst måtte foregå ved forlengelse av moloen.

I 1953 ble det påstøpt betongdekke på moloene. Det ble også foretatt ytterligere avskraping av bunnen i havnebassenget.

Beskrivelse:

To murte steinmoloer, som beskyttelse for innenforliggende kaier og brygger.

Begrunnelse / Formål:

Moloene på Røberg representerer et solid og fagmessig godt utført havneanlegg. Det har stor grad av autenticitet. Den fredede Rødberg tåkeklokke står nordvest for den vestre moloen. Et eventuelt vern av havneanlegget bør ses i sammenheng med denne, samt med fyrlykta fra 1902, som står på enden av vestre molo. Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II.



Røberg, vestre molo.



Røberg, ytterste del av østre molo.



Røberg, østre molo.

Nordøyen fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH175000
Navn: Nordøyen fiskerihavn
Kommunenavn: Vikna
Kommunenr.: 1750
Gnr. / Bnr.
Opprettet: 1889
Objekt/miljø: Moloer
Opprinnelig funksjon: Fiskevær og uthavn for fiskere
Nåværende funksjon: Uthavn/nødhavn
Status: Periodisk næringsaktiv fiskerihavn
Eier: Staten v/Kystverket, Privat grunneier
Vernestatus: Ikke vernet/fredet
Beliggenhet: Øygruppe, ca 10 n.m. sydvest for Ytter-vikna
Koordinater: N 64-48,24 – Ø 10-32,56



Geografisk plassering



Sjøkart over Nordøyen fiskerihavn.



Flyfoto av Nordøyen fiskerihavn, fra Den norske Los.
(Moloen mellom Nordøya og Oddholmen ligger utenfor venstre bildekant)

Historie/bakgrunn:

Nordøyen sørvest for Vikna hører til de ytterste øyene i kommunen og er blant Norges eldste fiskevær. Bosetting kan dokumenteres helt tilbake til 1500-tallet. Nordøyen fikk molo og fyr allerede i 1893. I dag er det ingen fast bosetting, men det drives fortsatt fiskemottak i vintersesongen. Øya Heimværet, med bygninger og kulturmiljø, ble i sin helhet fredet av Riksantikvaren i 1996. Fiskeværet er i dag i privat eie og brukes blant annet til utleieformål i turistsammenheng.

Den 21. oktober 1962 forliste hurtigruteskipet "Sanct Svithun" like utenfor Nordøyen. 41 mennesker mistet livet i det som er den største skipsulykke i Norge i fredstid. De fleste av dem som berget livet etter forliset kom i land på Nordøyen og ble tatt hand om av fyrbetjeningen. I 2002 ble det reist en bauta på øya til minne om forliset

Beskrivelse:

Kystverkets havneanlegg på Nordøyen består av i alt 4 moloer. Moloen mellom Nordøya og Måsfoten har en lengde av 132 meter i kronen. Mellom Nordøya og skjæret i sundet og likeså over skjæret er den bygd i tørrmur til lavvann. Over lavvann er den bygd som murt blokkmur. Dette moloarbeidet startet opp i 1889 og sto ferdig i 1893. Mellom skjæret og Måsfoten er den oppført som jeté til -3,75 meter, derover inntil 0-vannstand er det murte betongblokker (1,26 meter x 1,26 meter x 2,52 meter), og videre til kronen med murt blokkmur. Med unntak av partiet nærmest Måsfoten, hvor høyden er + 3,75 meter, har moloen en kronehøyde av 5 meter, og en kronebredde av 3,75 meter. Skråningen på ytre side til lavvann 5:1 og på indre side til høyvann 5:1. Her er det

en 0,63 meter utvidelse, hvoretter skråningen er som over til lavvann.

Moloen mellom Måsfoten og Bursholmen, ble anlagt i perioden 1907-1909. Denne moloen er 87 meter, med en kronehøyde på 3 meter, og med en kronebredde på 3 meter.

Mellom Bursholmen og Purkholmen ble det i perioden 1927-1928 anlagt en ca 70 m lang rausmolo.

I den søndre delen av havna ble det i perioden 1923-1926 anlagt en rausmolo mellom Nordøya og Oddholmen. Denne ble sterkt skadet i en storm i 1938, og ble forsterket da den i etterkant ble gjenoppbygd.

Havneanlegget på Nordøyan ligger værutsatt til, og det har gjennom årene vært behov for ulike moloreparasjoner. Det er i dag enkelte mindre skader på anlegget.

Begrunnelse / Formål

Moloanlegget på Nordøyan er anlagt for å skjerme havna på det i dag fredede fiskeværet på Heimværet. Anlegget har stor grad av autentisitet, og den anses som aktuell for vern i verneklasse II, men nærheten til, og betydningen for dette spesielle øysamfunnet tilsier at et vern i verneklasse I også bør vurderes.



Nordøya - Måsfoten - Bursholmen



Purkholmen - Bursholmen



Nordøya - Oddholmen

Skjærvær fiskerihavn

Fiskerihavnnr.:	FH181500
Navn:	Skjærvær
Kommunenavn:	Vega
:	
Kommunenr.:	1815
Gnr. / Bnr.:	32 / 1 og 2
Opprettet:	1931 - 1937
Objekt/miljø:	2 rausmoloer med tilrettelagt innside og dekke av blokkstein.
Opprinnelig funksjon:	Fiskerihavn
Nåværende funksjon:	Fritidsbåthavn / uthavn.
Status:	Havna må betraktes som ikke næringsaktiv, stedet er avfolket, men det er en del dagsturer med trafikk av turister ut til stedet.
Eier:	Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus:	Ikke fredet / vernet
Beliggenhet:	Ca 8 n.m. nordvest for Vega.
Koordinater:	N 65-46.46 Ø 11-35.05



Geografisk plassering



Ortofoto over Skjærvær.



Flyfoto over Skjærvær, fra Den norske Los.

Historie/bakgrunn:

Fiskeværer Skjærvær er en av de ytterste øygruppene mot vest i Vega-øyriket. Været har vært bebodd fra 1500-tallet fram til 1985. Det var særlig i perioden 1870-1960 stedet hadde betydning som fiskevær. Det har vært mange forskjellige virksomheter knyttet til Skjærvær; jordbruk og hjemmefiske, vinterfiske, foredling og ærfugldrif. Sesongfiskerne bodde først hos de fastboende, men etter hvert ble det bygget en mengde rorbuer. Været er delt i to områder, og spesielt på den sørlige delen er det bevart mange av de opprinnelige bygningene. Man finner bolighus, fjøs, uthus, sommerfjøs, brygge, naust, rorbuer og et forsamlingshus som ble reist for dugnadsmidler fra fiskerne. På øya finner man videre flere små "fuglebur" plassert på bakken og brukt til ærfugldriften. "Burene" som varierer i form og byggemåte, er en meget spesiell og karakteristisk del av miljøet på Skjærvær.

Skjærvær ligger helt ut mot havet og lå utsatt til for sjøpågang. I 1925 bodde det 6 familier her ute, i alt 27 mennesker. Den vinteren rodde dessuten 12 fremmede skøyter fra Skjærvær. Alminnelig belegg av fiskere på den tiden var 60-70 fiskere. Det var rorbuer for 60 fremmede fiskere, og hjellbruk til ca. 70 000 fisk. De fastboende drev et jevnt helårsfiske med kort utror. På grunn av havneforholdene kunne ikke kjøpe- og losjifartøyer stasjoneres der. Fiskerne hengte og saltet derfor fisken selv.

Havna dannes av et grunt basseng mellom Skjærværøya og Tangskjær, hvor dybdene var 1-2 meter under lavvann. Bebyggelsen er på Skjærværøya, som dekker godt mot vest. Tangskjæret dekket noe mot øst, men er overflødd på høyvann. Mot syd og nord var havna åpen, men skjær på nordsiden dekket tilstrekkelig.

Det ble i 1905 lagt fram plan for opparbeidelse av to støer med dekningmurer mot sør. Støene ble bygget på hver side av kaia, som står i dag. I perioden 1931-37 ble det bygget moloer for å skaffe havn for motorskøytene; en 450 meter lang molo fra Skjærvær over Tangskjæret, og en kortere molo ut fra Hundodden.

I 1978 ble store deler av havna utdypet til – 3 meter.

Beskrivelse:

Havna har 2 moloer, en som går fra Hundodden i retning øst. Denne skjermer for nordlig vindretning. Den andre moloen går i østlig retning over til Tangskjæret, svinger i nordlig retning og følger skjæret. Moloene ligger ikke særlig værutsatt til.

Manøvreringsforholdene inne i havna er gode, båter som det er plass til i havna er i størrelsen 5 – 15 meter.

Hundodden-moloen (den nordlige moloen) er en 180 meter lang jetèmolo. Kronebredde 4 meter, + 6 meter over lavvann. Skråning innerside er 1:1, ytterside 4:5. Raus både på ut- og innsiden, mens molokronen er pent utført med murte blokker til plan utforming. Likeledes er brystvernet pent utført i blokker. Brystvernet er omkring 1,5 meter høyt. Langs innsiden er det plassert fortøyningsringer. Moloen er i meget god teknisk stand. Moloen er ikke forandret siden den ble bygget, og har derfor meget høy autentisitet.

Tangskjærmoloen (den sørlige moloen) er en 450 meter lang jetèmolo. Over Tangskjæret er det nedsprenget en grøft for jetèen. Kronebredde 4 meter, + 6 meter over lavvann. Skråning innerside er 1:1, ytterside 4:5. Raus både på ut- og innsiden, mens molokronen også her er pent utført med murte blokker til plan utforming. Likeledes er brystvernet pent utført i blokker. Brystvernet er omkring 1,5 meter høyt. Det finnes fortøyningsringer på innsiden. Moloen er i meget god teknisk stand. Tangskjærmoloen er ikke forandret siden den ble bygget, og har derfor meget høy autentisitet.

Havnevesenet har også etablert brønn, egen veg langs havna og 2 støer som ble bygd så tidlig som i 1905. Det er ingen allmenningskai i Skjærvær.

Begrunnelse / Formål:

Bygningsmiljøet i fiskeværet/sjøbruksanlegget på Skjærvær er vedtaksfredet etter kulturminnevernloven i 1995.

Skjærvær omfattes av Vega verdensarv.

I perioden 1931-1937 ble det bygget moloer for å skaffe havn til motorskøytene. Disse moloene er tekniske kulturminner av enorme dimensjoner og står i sterk kontrast til det beskjedne fiskeværet de ble bygget for å beskytte. Moloene ble bygget midt i perioden 1870-1960, da stedet hadde stor betydning som fiskevær. Moloene har i denne korte og hektiske perioden spilt en viktig rolle i fiskeværrets historie. Det er derfor viktig å se hele miljøet, inkludert moloene, som en del av kulturarven.

Moloene har vært lite endret siden de ble bygget, og har stor grad av autentisitet. Størrelsen og formen på moloene, sammen med bygningsmiljøet innenfor, gjør at havneanlegget har stor identitetsverdi.

Sosial-/næringshistorisk representerer miljøet flere sider ved næringstilpasningen ved kysten. Som fiskevær, en tidligere vanlig bosettingsform og levevei innen fiskeri-Norge, belyser stedet

både lokal, regional og nasjonal identitet. Bygninger, bryggekonstruksjoner og molo, i samspill med det åpne landskapet, har også store estetiske kvaliteter. Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse I, i medhold av kulturminnevernloven.



Hundoddmoloen i nord.



Begge moloene, med litt av den verna bebyggelsen i Skjærvær.



Tangskjærmoloen.



Tangskjærmoloen med brystning og plan molokrone.



En av de gamle støene i Skjærvær..



Tangskjærmoloen fra land og over Tangskjæret..

Valvær fiskerihavn

Fiskerihavnnr.:	FH183600
Navn:	Valvær fiskerihavn
Kommunenavn :	Rødøy
Kommunenr.:	1836
Gnr. / Bnr.	71 / 4
Opprettet:	1893 – 1897
Objekt/miljø:	Molo og dekningsmurer
Opprinnelig funksjon:	Fiskevær og uthavn for fiskere
Nåværende funksjon:	Uthavn / Nødhavn
Status:	Sesongmessig betydning som fiskerihavn
Eier:	Staten v/Kystverket. Private grunneiere
Vernestatus:	Ikke fredet / vernet
Beliggenhet:	Mindre øygruppe, 8 nm nordøst for Myken.
Koordinater:	N 66-48.05 Ø 12-45.29



Geografisk plassering



Gammelt kart over Valvær fiskerihavn.



Utsnitt av sjøkart over Valvær

Historie/bakgrunn:

De viktigste av øyene var på ytre side av den såkalte "Skipsred": Valøya, Ytterøya, Måøyene, Burøya og Hummerøya. På indre side: Sjøholmen og Inderøya, det såkalte "Indre Vær", hvor havna dannes av sundet mellom de nevnte to øyene. Denne havna ga imidlertid bare begrenset dekning for de mange båtene som søkte tilhold her. Sundet er mot vest og sydvest til dels dekket av en del mindre skjær. Mot øst var det imidlertid helt åpent, og her satte sjø og dragsug så voldsomt inn at båtene hadde vanskelig for å ligge i havna og ofte forliste. Lensmannen sendte derfor i 1877, på fiskernes vegne, et brev til havnedirektøren som forklarte nødvendigheten av å forbedre havneforholdene, og å skaffe fiskerne lettere adgang til drikkevann. Havnedirektøren undersøkte stedet straks, og utarbeidet plan for stenging av sundet mellom Sjøholmen og Inderøya i dets østre ende, samt stenging av to fordypninger på Sjøholmen, hvor sjøen satte inn. Havnearbeidskommisjonen befarte stedet året etter, og anbefalte at arbeidet ble utført i perioden 1881-1885, inkludert renne i innløpet mellom Valøya og Ytterøya. Kommisjonen mente også det ville være hensiktsmessig at moloen fikk en åpning i midten, for å unngå overfylling av havnen i storm fra sydvest. Imidlertid gikk årene uten at noe ble gjort. En stormflo i 1883 ødela bl.a. 27 båter, mens 6 flatkaier gikk på sjøen. Det ble sendt forespørsler fra flere hold om forbedring av havneforholdene, og havnedirektøren oppførte stedet på budsjettet for 1891-92. Departementet fant at saken måtte utsettes, for å få revidert planene og få utredet stedets vannforsyningsforhold. Planen gikk igjennom året etter. Arbeidet startet i 1893, og ble avsluttet i 1897. Moloen fikk en lengde på 68,5 meter. Innseilingsrenna mellom Ytterøya og Valøya ble

opparbeidet i ca. 40 meter lengde og 2,5 meter bredde. Båtstø ble planert på den førstnevnte øya. Uten ekstrabevilgninger ble det utlagt en forhalingsbøye av tre, og av steinavfallet fra bruddet på Hummerøya ble det utfyllt en jetè mellom denne og Hummerskjær, slik at ytre havn ble noe forbedret.

Stormer i 1898 og 1901 førte til en del mindre reparasjoner. I 1904 ble det fra konto "Fiskerværs vandforsyning" bekostet opparbeidelse av en brønn på Inderøya.

I 1907 kom det krav om molo fra Inderøya over Ringskjær og videre halvveis over mot Hummerøya. Videre var det forespørsel om å forhøye jetèen mellom Hummerøya og Hummerskjær, samt bygge den som et permanent jetèanlegg. Distriktsingeniør Dorph sendte overslag for en slik plan, men var imidlertid i tvil om berettigelsen av så kostbare anlegg, da det hadde vært en betydelig tilbakegang i fiskernes søking til stedet og i utbytte, siden havneanlegget ble fullført.

På 1930-tallet ble det igjen lagt planer for forbedring av havneforholdene. Det gjaldt to mindre moloarmer fra Sjøholmen og Inderøya, samt igjenfylling av Hummerøyvalen. Det ble samtidig antydnet mulige andre løsninger, som kunne bli aktuelt dersom søkingen til stedet økte. Dette var moloen over Ringskjær, alternativt hel stengning av sundet mellom Inderøya og Hummerøya. Det var også foreslått moloanlegg for dekning av Ytterøysundet og Stabburshavna. Disse ble lite brukt etter Indre Valvær-utbyggingen. Her var det heller ingen rorbuer eller fiskeetablissemeter. I Indre Valvær var det på denne tida ca. 20 rorbuer, de fleste med kai. Rundt 1935 var det ingen fastboende i Indre Valvær, men det bodde folk på Ytterøya. I gjennomsnitt var det 15-20 motorskøyter i Valvær under vinterfisket på 30-tallet, med en samlet besetning på 100 mann. I denne sesongen var det dampskipsanløp, samt post- og radioforbindelse hit.

Det er særlig på tre av øyene det har vært bebyggelse; det er på de to øyene i Inner-Valvær (hver side av Valværsundet hvor det ble bygget molo) og Ytterøya. Særlig i siste del av 1800-tallet og langt inn på 1900-tallet var Valvær et aktivt fiskevær. Første mann bosatte seg her i 1853. I 1874 var 64 båter og 292 mann med på vinterfisket. I 1878 var manntallet oppe i 450 på 71 båter. I 1881 ble det ilandført 277.500 skrei. I 1906 var 310 mann på fiske og tok i land 325.000 skrei.

Valvær har i dag ingen fastboende. Fiskeværet ble fraflyttet med statsstøtte. Havna benyttes likevel av fiskere som uthavn/nødhavn, både under skreisesongen på vinteren og under seisesongen om sommeren. Været ble på 1960-tallet kjøpt av en gruppe privatpersoner som bruker stedet som feriested. I dag står det kun to hus igjen på været, samt et naust og en bod/utedo. På Ytter-Valvær ble husene tatt ned i 1953. På Inder-Valvær sannsynligvis noe senere.

Et av husene er et bedehus fra 1880, bygget etter ønske fra fiskerne på stedet. Et rom er avsatt til nødrom for fiskere eller andre i nød.

Beskrivelse:

Moloen mellom Inderøya og Sjøholmen har en lengde på 68,5 meter og med en bredde på 6 meter i lavvannslinjen. Skråning på indre side er 5:1 og på ytre ca. 6:1. Kronehøyden er 3 meter over alminnelig lavvann. Brystvernets høyde er 4,4 meter, med 2,2 meter bredde i toppen. Moloen ble utført som tørrmur til +0,4 meter, derover sementmur, og på yttersiden beskyttet med bryteblokker av naturlig stein. Det er 11 fortøyningsringer på moloens innside. Betongdekke på deler av molokronen og på brystvernkronen.

Moloen er i meget god teknisk stand med unntak av betongdekket. Den er tilnærmet uforandret siden anleggelsen og har meget høy autentisitet. Det er utført vedlikehold i 1899, 1901 og 1938.

Forbygningene på Sjøholmen ble bygd for å beskytte havna mot storbølger. De har en høyde på + 4,7 meter, med 3,2 meter bredde i kronen, og skråning ca. 8:1 både på ytre og indre side. Vestre forbygning er 11,5 meter lang og østre 19,5 meter, begge bygd av tilhugget stein med betongfuger, og med brystvern av betong som er ca en meter høy.

Begrunnelse / Formål:

Forbygningene er i meget god teknisk stand, bortsett fra enkelte sprekker i betongbrystvernet. Begge forbygningene har vært uforandret siden utbyggingen og har meget høy autentisitet. Molokonstruksjonen er et estetisk og funksjonelt meget pent byggverk. Ved å foreta en reparasjonsstøp av de delene som er skadet kan en få oppgradert moloen til den tilstand den engang var. Sammen med det fraflyttede fiskeværet på Valvær er havneanlegget identitetskapende. Anlegget foreslås vernet i verneklasse II.



Valvær 1901. Det arbeides med mindre moloreparasjoner



Valvær molo sett fra havnen..



Her ser vi den murte moloen som er anlagt på en rausmolo som underlag.



Kommunal utstikker fra nordre molo med dekningsmur av steinblokker.



Utsiden av utstikker på nordre molo.



En av de to forbygningene på Sjaholmen.



Molo i sør med, dampskipsbrygge ytterst.

Storvågan ballastmerke

Navn:	Storvågan ballastmerke
Kommunenavn:	Vågan
Kommunenr.:	1865
Gnr. / Bnr.	Gnr. 12, bnr.7
Opprettet:	1883
Objekt/miljø:	Ballastmerke
Opprinnelig funksjon:	Merke for markering av område for dumping av ballastmasser
Nåværende funksjon:	Kulturhistorisk minnesmerke
Status:	Merket er i bra stand
Eier:	Staten v/Kystverket.
Vernestatus:	Ikke fredet/ vernet
Beliggenhet:	Storvågan, ca 1 nm vest for Kabelvåg
Koordinater:	14-12, 08 – 14-27,06



Utsnitt fra østnordøstkart over Lofoten. Den røde prikken markerer ballastmerkets plassering.

Geografisk plassering



Ballastmerket i Storvågan

Historie/bakgrunn:

På grunn av den store vekten som rigg og seil utgjorde, var seilfartøyene avhengige av last eller ballast for å oppnå tilstrekkelig stabilitet. Ofte hadde seilfartøyene last kun en vei, og de gikk da i ballast tilbake. Jord, sand og stein ble oftest benyttet som ballast.

Mesteparten av den ballasten som fartøyene brakte med seg, ble styrtet på sjøen. Det var imidlertid strenge bestemmelser i forbindelse med styrting av ballast. Dumpeplasser for ballast ble anvist av havnemyndighetene. Havnefogden hadde som oppgave å sette opp ballastmerker på disse stedene. Skipsførerne var imidlertid forpliktet til å avgi ballast til offentlig bruk på land. I tillegg ble ballastmasser benyttet til utfylling i hager ol., hos private.

Storvågan er ett av de få stedene som ballastmerket fremdeles er intakt.

Beskrivelse:

Stang med merke som illuderer to spader i kors.

Begrunnelse / Formål:

Ballastmerket i Storvågan er et karakteristisk kulturminne fra den gang da Storvågan var den viktigste fiskerihavna i området, og fiskefartøyene hadde seil som fremdriftsmiddel. Storvågan er identisk med historiske handelsstedet/fiskeværer Nyvågar, der *Lofotmuseet* i dag ligger. Merket har historisk verdi/kildeverdi og foreslås vernet på grunn av autentisitet og sjeldenhet. Det ligger innenfor *Lofoten representative område*, men det foreslås likevel vernet som enkeltobjekt i verneklasse II.

Fortøyningskaret "Ulabrand"

Fiskerihavnnr.:	FH186500
Navn:	Kabelvåg
Kommunenavn:	Vågan
Kommunenr.:	1865
Gnr. / Bnr.	
Opprettet:	1882
Objekt/miljø:	Fortøyningskar
Opprinnelig funksjon:	Fortøyning av båter
Nåværende funksjon:	Teknisk kulturminne
Status:	God stand
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus:	Ikke fredet/ vernet
Beliggenhet:	I ytre havn i Kabelvåg.
Koordinater:	N 68-12.32 Ø 14-29.09



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Kabelvåg.



Fortøyningskaret "Ulabrand" i Kabelvåg fiskerihavn

Historie/bakgrunn:

Kabelvåg ligger på sørsiden av Østvågen, og har fra gammel tid vært et av Østlofotens viktigste fiskevær. Havneforholdene var imidlertid mindre gunstige. De tre buktene Smedviken, Kabelvågpollen og Finnespollen lå nemlig åpne for sjø fra Vestfjorden. De to utenforliggende holmene Daumannsholmen og Leieskjærholmen gav imidlertid litt dekning. Statens Havnevesen utarbeidet en plan for bygging av en 200 m lang molo fra Stornakken over Daumannsholmen til Leieskjærsholmen. Arbeidet startet opp i 1874, men stormskader skapte store problemer for molobyggingen, som ikke sto ferdig før i 1879. Deretter ble det foretatt utdypningsarbeider i havna, og på en grunne i den ytre delen av havna ble det støpt et fortøyningskar. I *Havnevesenets Historie* (1914) anføres: "Betonfæstigheten, som ligger 80 m vest for Leieskjær, blev utført i 1882. Den er fundamentert paa fjeldgrund, ca 2,5 m under ordinært lavvand, og støpt "in situ", efter at betonen hadde begynt at binde sig paa land. Karret har holdt sig aldeles udmerket, og selv mellem høi- og lavvand er betonen ganske frisk."

Fortøyningskaret, som på folkemunne fikk navnet "Ulabrand", har gjennom årene vært aktivt bruk til fortøyning av båter. I senere tid, etter hvert som fortøyningen i Kabelvåg er basert på faste og flytende brygger, benyttes ikke "Ulabrand" lenger til fortøyning.

Beskrivelse:

Fortøyningskar i betong, oppført i 1882.

Begrunnelse / Formål:

Førtøyningskaret "Ulabrand" framstår som et godt eksempel på fiskerihavne-infrastruktur, utført av Statens Havnevesen. Fortøyningskaret, som står uforandret siden det ble anlagt i 1882, har høy grad av autentisitet. Som teknisk kulturminne representerer den en byggemetode som var relativt sjelden da den ble anlagt. Fortøyningskaret "Ulabrand" ligger innenfor *Lofoten representative område*, men det foreslås likevel vernet som enkeltobjekt, i verneklasse II.

Gaukværøy fiskerihavn

Fiskerihavnnr.:	FH186700
Navn:	Gaukværøy fiskerihavn
Kommunenavn:	Bø i Vesterålen
Kommunenr.:	1867
Gnr. / Bnr.	
Opprettet:	1897
Objekt/miljø:	En molo, flere støer
Opprinnelig funksjon:	Havn for fiskeværene.
Nåværende funksjon:	Havn / atkomst til rekreasjon.
Status:	Fraflyttet i 1953. Øya benyttes i dag ikke til fiskeriformål. Havnene er klassifisert som FIH (ikke næringsaktiv)
Eier:	Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus:	Ikke fredet/vernet
Beliggenhet:	1,2 km² stor øy i Vesterålen, ca. 4 n.m. vest for søndre ende av Langøy.
Koordinater:	N 68-36.89 Ø 14-19.44



Geografisk plassering



Utsnitt av sjøkartet



Været på Gaukværøy.

Historie/bakgrunn:

Det er ikke mulig å tidfeste den første bosettingen på øya. De første skriftlige kildene kan først tidfestes til 1450 da øya var i Erkebiskopstolen i Nidaros eie. Neste kilde er skattelistene fra 1567, da 17 personer var registrerte som skattebetalere. Landskylda tyder på at verdien på gårdene ble fastsatt i middelalderen. Øya fikk eget korshus, eller kapell, så tidlig som i 1580.

Gaukværøyas gunstige beliggenhet, nær fiskefeltene, skapte selve livsgrunnlaget for folket her ute. I tillegg ble det drevet en smule gårdsdrift med husdyrhold. Det var over lag jevnt fiske hele året utenfor Gaukværøya. Den hadde en strategisk posisjon når skreien kom inn til kysten, på vei til Lofoten for å gyte. Likeså fanget fiskerne den ferdig gyttede fisken på vei tilbake. – det såkalte skråpisket som var særlig betydningsfullt på slutten av 1800-tallet. På sommeren var det seien og kveita som sto i sentrum, mens feitsilda opptok øyas befolkning på høsten. Videre ble ressursene på land også godt utnyttet. I følge matrikkelen fra 1727 ble oppsitterne på gårdene skattelagt ut fra et potensiale på 11 kyr, 4 ungdyr, 25 sauer og 3 geiter. Det ble drevet utmarkslått og beiting helt til fjells, og i vårknipa ble tangen i fjæra skåret, tørket og brukt til tilleggsfôr. Også egg- og dunværene ble utnyttet fullt ut. I 1920 ble det plukket 5000 måseegg, men også skarv- og teistegg ble sanket. Skarvekjøtt var fattigfolks kjøttalternativ på søn- og helligdager.

Det var 4 gårder på Gaukværøy: Været, Nakling, Vågen og Skjerdingsstad.

Været lengst i nord var øyas handels- og kirkested, og hadde i tillegg de største jordbruksarealene. Været var det eldste borgerleiet i Bø, der byborgere sørfra hadde sitt faste tilhold så tidlig som på 1400-

tallet. Butikken lå i ei tre etasjers brygge som ble revet i 1918. Krambua flyttet da opp til hovedhuset hvor den ble drevet til 1927. På havna var det enda ei brygge som russerne først brukte som salteri. Etter at pomorhandelen var slutt, ved utbruddet av første verdenskrig, ble brygga brukt som trandamperi. Brygga ble tatt i uvær i 1931. Mellom bryggene var det kai.

Nakling hadde den beste helårshavna, men ingen andre vitale samfunnsfunksjoner. Like sør for Nakling lå underbruket Klakken. Fra 1848 ble det drevet handel her. Her lå også øyas smie og brennevinsutsalg under vinterfiskeriene fra 1863-87. Handelsmannen bygde flere rorboder, god kai og salteri.

Vågen, midt på øyas vestsida, hadde ingen fellesfunksjoner før posthuset flyttet hit fra Været, hvor posten hadde holdt til siden 1917. Vågen fikk radiotelefon i 1933. Etter krigen havnet den på Skjerdingsstad. I 1948 fikk øya kabeltelefon. I 1909 ble det bygget kai i Vågen. Engan på østsida- der sagnet forteller at det engang var 14 rykende skorsteiner – var sannsynligvis et underbruk til Vågen. Men bruket hadde dårlige havneforhold, og ble avfolket i 1710.

Skjerdingsstad lengst i sørvest var den største gården. I 1900 bodde 45 mennesker på gården. Her lå skolen som ble oppført i 1914. I 1935 ble det bygget et par kaier og molo i Nordvalen.

Distriktsingeniøren befarte Skjerdingsstad, Nakling, Været og Vågen i 1902. Han foreslo å utbedre 3 av støene på Vågen. Arbeidet ble utført i 1908-1909, men kun to av støene ble utbedret. Til gjengjeld ble det lagt mer arbeid i disse to støene.

I 1909 anbefalte Bøs formannskap en forespørsel fra oppsitterne på Gaukværøy om anlegg av en gangsti på utsiden av Gaukværøy fra Nakling til Skjerdingsstad. Øyens beboere – vel 100 – og de fremmede fiskere, som rodde herfra hadde nemlig sin eneste forbindelse med utenverdenen gjennom Litløy. På sjøen var man ofte forhindret fra å komme fram, men kunne man komme fram til Skjerdingsstad, var sjøveien herfra og til Litløy grei. De svære steinurene hindret imidlertid forbindelse over land. Mellom Været og Naklingen var det tidligere en brukbar sti. Veggen ble bygget i 1910. Det var en 1780 meter lang og 1 meter bred gangsti fra Nakling til Skjerdingsstad. Det ble lagt torv som toppdekke, men trafikken var stor, og det ble senere lagt grusdekke. Samtidig ble en stø utbedret i Skjerdingsstad. Veggen ble samme år overtatt av Bø kommune som også fikk ansvaret for vedlikeholdet. I 1910 kom det krav om støarbeider i Været, samt om bygging av en mindre molo i Skjerdingsstad.

I havsura nær Skjerdingsstad ble det i 1934 støpt ny bro til veggen (stien) som ble bygget i 1912.

Befolkningsmessig var Gaukværøy på topp rundt 1910, da det ble registrert 130 fastboende – fordelt på 20 hus. Under seifisken noen år tidligere rodde i tillegg 324 fiskere fra øya. Fra 1946 begynte fraflyttingen. På fastlandet lokket den nye tida med strøm, innlagt vann og telefon i husene. Ute på øya sto utviklingen stille. Butikken forsvant under krigen, og i 1951 opphørte de to gjenværende sentralfunksjonene – skolen og fiskekjøpet. To år senere rev de tre siste familiene i hhv. Været, Vågen og Skjerdingsstad – sine hus og flyttet dem på land. Nå står bare grunnmurene, steinkaiene og noen vopper igjen som et vitne om et aktivt fiskerisamfunn gjennom århundrer.

Beskrivelse:

Moloen i Skjerdingsstad er bygget i 1935 og er en 52 meter lang jeté. Kronen er 2 meter, og ligger på + 6 meter. Kronedekket er plant og pent utført i steinblokker. Brystvernet består av steinblokker, og er i overkant av en meter høyt. Det er blokker i raus på begge sider, med skråning 4:5. Moloen er i god teknisk stand, men 4-5 store steinblokker fra brystvernet er vasket opp på kronen. Moloen er uforandret siden utbyggingen, og har dermed høy autentisitet.

I Skjerdingsstad ble det bygget stø i 1910. I forbindelse med vegbyggingen fra Nakling ble den ene støen i Skjerdingsstad utbedret noe. Planene noen år tidligere var imidlertid en del større, jfr. planskissene nedenfor. I 1926 ble støene reparert etter stormskader. I forbindelse med bygging av moloen ble det sannsynligvis foretatt opprensning, planering og klamring.

Det er også to støer i Vågen som ble utbedret av Statens Havnevesen i 1909 og 1935. Vågen har hatt støer langt tilbake i tid. Først i 1908 kom Statens Havnevesen inn og utbedret to av støene. I 1935, i forbindelse med havneutbedringer i Skjerdingsstad og Litløy, ble det foretatt noen reparasjoner i

Vågen. Enkelte stømurer ble opprettet og klamret, og det ble foretatt opprensning foran disse.

Andre anlegg finnes i form av veggen og Nordvika med Vågen og Klakken på andre siden av odden. Veggen mellom Nakling - Skjerdingsstad er fra 1910.

Statens Havnevesen ferdigstilte veg mellom Nakling og Skjerdingsstad i 1910. Bø kommune overtok samme år vedlikeholdsansvaret. Veggen er 1780 meter lang og 1 meter bred. Det ble lagt torv som toppdekke, men trafikken var stor, og det ble senere lagt grusdekke. Det ble bygget bro i ura nær Skjerdingsstad. Kostnadene til veggen lød på kr. 23.730,- i 1912.

Det finnes en del privat anlagte støer på de fleste stedene på Gaukværøy. Dessuten er det i dag utlagt flytebrygge i Nakling. Videre står det igjen grunnmurer fra brygger og andre bygninger. Men alle bygninger ble tatt ned ved fraflyttingen.

Begrunnelse / Formål:

Som fiskerihavn representerer Gaukværøy den enkle, stø-baserte havnetypen. Havneanleggene er relativt enkle, er i god stand og har stor grad av autenticitet. Et eventuelt vern må ses i sammenheng med tufter og rester etter øvrig infrastruktur knyttet til tidligere bosetning og næringsvirksomhet på øya. Anleggene foreslås vernet i verneklasse II.



Skjerdingsstadbukta med moloen til venstre. Ingen bygninger står her i dag.



Skjerdingsstad 1901



Flere blokker er vasket opp på kronen på moloen i Skjerdingsstad.



Klamring på støvorren i Vågen.



Vågen 1909. På bildet er det anmerket de støene som skulle utbedres av Statens Havnevesen.



Stø i Vågen.



Det har vært fire gårder på Gaukværøy. Ved to av gårdene har det blitt utført forbedringer av havneforholdene ved Statens Havnevesen. Avstand mellom Skjerdingsstad og Nakling er ca. 1800 meter langs veggen.

Segelvik fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH194300
Navn: Segelvik fiskerihavn
Kommunenavn: Kvænangen
Kommunenr.: 1943
Gnr. / Bnr. 1 / 1, 2.
Opprettet: 1901
Objekt/miljø: Murt molo, vorr og stø.
Opprinnelig funksjon: Havn for lokale og tilreisende fiskebåter.
Nåværende funksjon: Havn for fritidsflåten.
Status: Ingen fiskerivirksomhet. Erstattet av ny molo på nordsiden.
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier.
Vernestatus: Ikke fredet / vernet.
Beliggenhet: Segelvik ligger helt ytterst i Kvænangen kommune, ca 1 km sør for grensen mellom Troms og Finnmark.
Koordinater: N 70-12.31 Ø 21-13.14



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Segelvik.



Molo og vorr i gamle Segelvik fiskerihavn i Kvænangen kommune.

Historie/bakgrunn:

I Segelvik, som i 1890 hadde 9 oppsittere, ble det drevet fiske så å si hele året rundt av de fastboende og av befolkningen fra distriktene innenfor, med ca 30 småbåter. Landingen var beskyttet mot havsjø av en halvøy mot sydvest, mens stedet lå ubeskyttet for fjordsjøen fra Kvænangen. En framspringende odde og et skjær utenfor denne ga kun beskjeden dekning. Den 22. april 1891 ble det fra Kvænangen formannskap levert en henvendelse om opprensning av støene samt beskyttelse av disse, ved en molo fra neset på sørsiden ut til det nevnte skjæret. Distriktsingeniør A. Dorph fremla i desember 1901 3 alternativer planer:

- I. Utsprengning av 2 støer.
- II. Molo på sydsiden av støene og opprensning.
- III. Molo, mudring bak denne og anlegg av vorr.

Kvænangen herredstyre og Tromsø amtsformannskap anbefalte alternativ III.

Distriktsingeniør A. Dorph la 8. desember 1896 fram sin plan av 1891, med stein til moloen hentet fra det da igangværende steinbruddet i Steinavær, ca 200 n.mil fra Segelvik. Jetè kunne ikke anbefales, da tilgjengelige steinmasse var ubrukelig til det, og en slik molo ville ta vekk for mye av den allerede innskrenkede plass.

Overslaget lød på:

1. Molo, 48 meter lang, kr. 47 000,00.
2. Utsprengning av grunnen innenfor moloen til -1.5 meter, kr. 28 000,00.
3. Anlegg av vorr, kr. 4 000,00.
4. Andel i steinbrudd i Steinavær, kr. 1 000,00.

Til sammen kr. 80 000,00.

For terminene 1898 – 1899 til 1903 – 1904 ble beløpet bevilget, med 50 % fra havnefondet.

Anlegget ble påbegynt i mai 1899. Etter en henvendelse fra Kvæningen herredsstyre 13. august 1901 ble vorren gjort 7 meter kortere en forutsatt, og de innsparte midlene ble anvendt til utdyping. Arbeidet ble avsluttet i 1904, og kontoen oppgjort i 1905 med en endelig utgift av kr. 81 116,10.

Moloen er bygget som sementmur med betongkjerne og en avsats på +2.5 meter.; den når ut til ca -1,5 meter. Moloens retning er mot NNV. Vorren begynner ved høyvann midt i bukten og går ut til -0,5 meter. Den har 3 meter kronebredde og er utført som tørrmur med betongdekke. I 1909 ble den ytterste del av vorren, hvor betongdekket var ødelagt, dekket med steinheller, som går tvers over; disse er hentet fra et brudd inne i Kvæningen. Omkostningene, i alt kr 4 506,62, er ført på konto "Mindre reparasjoner".

Grunnerklæring for Segelvik er utstedt oktober 1895 og tinglest 1. mars 1899.

Beskrivelse:

Segelvik har dag ei godt vernet havn med forholdsvis ny molo, med ei god båthavn på innsiden. Den første havna, eller moloen fra 1905, ligger på utsiden av den nye moloen. Dette er et meget vakkert og solid byggverk, som har stått mot sjø og vind fra Lopp havet og Kvæningen i mer enn 100 år, men som i de senere år har fått skader på grunn av store påkjenninger.

Moloen og vorren er fortsatt i brukbar stand, men moloen trenger noe reparasjon. De tilhogde steinene, som er fraktet langveis fra, er fortsatt intakt og kan fortsatt brukes. Vorren, som er en slags brygge for mindre båter, er fortsatt i meget god stand, takket være solide tilhogde steinheller på ca 2,5 x 1,25 x 0,3 m.

Segelvik har vært aktivt fiskevær fra tiden før Finnmark og Nord-Troms ble en del av Norge på 1600-tallet. Selv "Skjervekongen" var leilending her rundt 1661, og området er kjent for sitt gode kveitefiske. Det fiskes fortsatt kveite i området, som leveres i Segelvik.

Begrunnelse / Formål:

Selv om den gamle havnen i dag ikke lenger er viktig for fiske og fangst, er den et minnesmerke fra en aktiv periode i fiske i den nordligste landsdel. Moloene og havnene var selve bærebjelken for fiske langs kysten, og disse var ofte de eneste investeringene som staten gjorde i utkantområdene.

Havna har stor grad av autenticitet. Detaljen med store steinblokker på vorren er relativt sjelden, og som helhet har havna estetisk verdi. Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II.



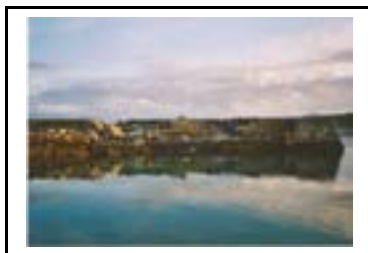
Den gamle moloen sett fra ny molo..



Vorren med solide steinblokker..



Skader på molo inspiseres..



Skader på molo.



Molo og vorr fra 1905, sett fra den nye moloen.



Den nye moloen med småbåtbygge.

Skjötningberg fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH202200
Navn: Skjötningberg fiskerihavn
Kommunenavn: Lebesby
:
Kommunenr.: 2022
Gnr. / Bnr. 38 / 2
Opprettet: 1887
Objekt/miljø: Støer, moloer
Opprinnelig funksjon: Fiskerihavn
Nåværende funksjon: Småbåthavn
Status: Ingen fiskerivirksomhet
Eier: Staten v/Kystverket
Vernestatus: Ikke fredet /vernet
Beliggenhet: Fiskevær beliggende ytterst i Oksefjorden i Lebesby kommune
Koordinater: N 71-01.20 Ø 27-22.37



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Skjötningberg.



Flyfoto av Skjötningberg stønlegg.

Historie/bakgrunn:

Så tidlig som på 1400-tallet var Skjötningberg et "storfiskevær" på ca. 200-250 mennesker. Her var i år 1589 hovedkirken for Nordkinnhalvøya. Så lenge som fisket ble drevet med robåter var Skjötningberg et sentralt sted. I 1903 var det 703 fiskere som var med i fisket. På denne tiden ble det bare brukt robåter, noen med seil, og disse ble lett satt på land under kuling. Etter hvert som fiskerne fikk større båter med motor, kunne dette vanskelig gjøres. Høsten 1918 og 1932 rensket "storstormen" havnen for båter. Det er de dårlige havneforholdene som har ført til at stedet nå ikke har fastboende. I våre dager, om sommeren, er stedet godt besøkt, og det foregår også et rikt småbåtfiske på denne årstiden.

Etter befaring av havnearbeidskommisjonen i 1878 ble det satt i gang planer for forbedring av havneforholdene. I 1887 ble det opparbeidet stø på hver side av havnen. Under uvær i 1889 og 92 ble det store skader på den vestlige støen. Ytterligere arbeider ble utført på den vestlige støen, med en utvidelse av denne og med bygging av en beskyttelsesmur. Arbeidet ble avsluttet i 1898. Det ble senere oppført to moloer/dekningsmurer, den indre i 1898 og den ytre i 1925.

Beskrivelse

Havneanlegget i Skjötningberg består av to moloer/dekningsmurer og flere støer. På grunn av moloenes begrensede dekningssevne har havna primært vært egnet for mindre fiskebåter. Stedet er i dag fraflyttet, og havna har primært betydning for fritidsfiskere.

Begrunnelse / Formål:

Havna representerer den eldre, enklere typen fiskerihavner, basert på opptrekk av båter i forbindelse med dårlig vær. Den er i god stand og den har høy grad av autentisitet. Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II.



Innerste delen av moloen innside.



Ytterste delen av moloens innside.



Fiskeværet Skjötningberg, sett mot nord

Gamvik fiskerihavn

Fiskerihavnnr.:	FH202300
Navn:	Gamvik fiskerihavn
Kommunenavn:	Gamvik
:	
Kommunenr.:	2023
Gnr. / Bnr.	5 / 9
Opprettet:	1922/ 1934/ 1970
Objekt/miljø:	2 moloer og 1 allmenningskai, bunnkjettinger
Opprinnelig funksjon:	Fiskerihavn
Nåværende funksjon:	Fiskerihavn
Status:	Næringsaktiv fiskerihavn
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus:	Ikke fredet / vernet.
Beliggenhet:	Gamvik ligger på nordøstkysten av Nordkynhalvøya.
Koordinater:	N 71-03.75 Ø 28-15.28



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Gamvik fiskerihavn.



Flyfoto av Gamvik fiskerihavn fra Den norske Los.

Historie/bakgrunn:

Gamvik er et av fire konsentrerte bosetningsområder i Gamvik kommune på Nordkynhalvøya. Antall innbyggere i kommunen er ca. 1040, i Gamvik er det ca. 150 fastboende. Bebyggelsen er naturlig konsentrert rundt havna.

Gamvik er et fiskevær. Stedet er basert på fiske som næringsvei, og det finnes noen servicebedrifter her. Stedet har en fiskeindustribedrift som pr. dato driver saltfiskproduksjon. Sysselsetningen i fiskeindustrien er p.t. ca 20 årsverk. Gamvik har gode bunkersforhold for fiskeflåten.

Gamvik har veiforbindelse til Mehamn (kommunesenteret), som har riksveiforbindelse til E 6. Mehamn har gode kommunikasjonsforhold, med egen flyplass, daglige hurtigruteanløp og ukentlige anløp av godsbat. Strekningen Bekkarfjord – Hopseidet er vinterstid Norges mest kolonnekjørte strekning, men stenging over lengre tid er sjelden.

Krav om havneutbedring kom tidlig, og allerede i 1878 ble stedet befart første gang. I 1922 ble det stillet kr. 30 000 til disposisjon av nødsarbeidsmidler og i løpet av sommerhalvåret 1922 ble det satt i gang en del mindre arbeider, blant annet bygging av en jete mellom *Langeskjær* og land. I løpet av 1924 var arbeidene ferdig. Etter at sundet var stengt av, ble det søkt om forlengelse av *Langskjærmoloen*. P.g.a. arbeidsledighetssituasjonen ble man tvunget til å skaffe nødsarbeidsanlegg. Anlegget ble ansett å være passe stort til nødsarbeid, samt at det kunne drives som vinterarbeid. I 1931 ble moloen foreslått forlenget til 185,4 m. Mologyggingen ble utført i perioden 1927 til 1934.

Den mest påkrevde dekningen i Gamvik har i alle år vært en molo ut fra Flintodden. Diverse planer ble utarbeidet, men man ble i prinsippet stående ved en molo ut til, eller over og forbi *Ringskjær*, da denne ikke ville bli så påkjent som en molo lengre ut. I 1951 ble det lagt frem en plan hvor alternativ III ble godkjent som gikk ut på en 224 m lang molo med kaifylling og utdyping til -3,5 m. I januar 1951 ble de forberedende arbeidene påbegynt. De tre første sesongene gikk med til disse arbeidene. Frem til jevn drift kom i gang januar/februar 1954, var det utkjørt ca. 1500 m³. Under driften oppsto det flere alvorlige stormskader, den verste var i 1959 da molokronen ble vasket vekk. Betongplaneringen av molokronen og kaifyllingen ble utført somrene 1969 og 1970.

Det er også utført mange andre havnearbeider i Gamvik gjennom tidenes løp, slik som: Støer, bunnkjettinger, allmenningskai og vannverk.

Beskrivelse:

Havna i Gamvik, som består av to relativt store moloer med innenforliggende kaier og fortøyningsområde, representerer en nyere type fiskerihavn, primært basert på motorfartøyer. Havnebyggingen ble igangsatt i 1919, og den nyeste delen av havna sto ferdig i 1972.

Langskjærmoloen: Påbegynt i 1922 og ferdig i 1934. Totalt 184,5 meter lang.

Ringskjærmoloen: Påbegynt 1951 og ferdig i 1972. Totalt 224 meter lang. Denne består av 53 000 m³ masse. Moloens bredde er 5,0 meter, høyde over spring lavvann + 5,0 meter og største vanddybde -6,0 meter. På grunn av fjellets skiferstruktur ble dekkblokkene avlange (nåler) og er plassert på en spesiell måte. Nålene har en vekt på inntil 1 tonn og brystvernblokkene har en vekt på ca 10 – 20 tonn.

Det er utført 3 mudringer i havneområdet hvor til sammen 23 000 m³ masse ble fjernet. Første gang det ble mudret i Gamvik var i 1919 – 1925 og siste gang var i 1976 – 1981.

Allmenningskai: Pelekai bygget i 1967 – 1969. Kaiflate på 810 m². Gamvik formannskap har i møte den 23. juni 1980 overtatt vedlikeholdsansvaret for kaien. Kaien er i god stand.

Bunnkjettinger: Det er totalt lagt ned 150 meter bunnkjetting i Gamvik. Det er i 2005 sendt brev til kommunen om overtagelse av disse.

Ved et eventuelt vern av havneanlegget i Gamvik, må det tas stilling til om vernet også skal omfatte bunnkjettingsanlegget i havna.

Begrunnelse / Formål:

Byggeteknisk har denne moloen dekkblokker utført på en spesiell måte. Autentisitet og en viss grad av særegen byggemåte tilsier at denne havna bør vurderes vernet i verneklasse II.



Langskjærmoloen



Oversiktsbilde 1



Oversiktsbilde 2



Langskjærmoloen i 1975 etter at moloen har fått betongdekke.



Gamvik 1977: Langskjærmoloen til venstre og Ringskjærmoloen til høyre. Kaiene rundt molohuken er enda ikke påbegynt. I bildets høyre kant sees en vik av Ellevågen som også var et alternativ for utbygging av havnen. Litt hitenfor ligger Flintodden med Flintholmen hvor det først var planer om moloutbygging.



Molohuken på Ringskjærmoloen sett fra landsiden. Kaifyllingen er under utkjøring.

Berlevåg fiskerihavn

Fiskerihavnnr.: FH202400
Navn: Berlevåg fiskerihavn
Kommunenavn: Berlevåg
:
Kommunenr.: 2024
Gnr. / Bnr.
Opprettet: 1913
Objekt/miljø: 4 moloer + diverse andre anlegg
Opprinnelig funksjon: Fiskerihavn / rutebåthavn
Nåværende funksjon: Fiskerihavn / rutebåthavn
Status: Aktiv fiskerihavn og trafikkhavn
Eier: Staten v/Kystverket
Vernestatus: Ikke fredet / vernet
Beliggenhet: Berlevåg ligger på Varangerhalvøya, ca 3 n.m. vestenfor Kjølnes fyr.
Koordinater: N 70-51.63 Ø 29-06.59



Geografisk plassering



Kart som dekker alle 4 moloer + havna i Berlevåg.



Flyfoto av Berlevåg fiskerihavn, fra Den norske Los.

Historie/bakgrunn:

Berlevåg ligger på den nordvestre siden av Varangerhalvøya og er kommunesenteret i Berlevåg kommune i Finnmark fylke. Berlevåg har ca. 1100 innbyggere. Bebyggelsen er bymessig konsentrert rundt havneområdet.

Varnesmoloen: De første krav til havneutbygging kom i 1886. For å forbedre landingsforholdene i havnen ble det i 1909/10 besluttet å bygge moloen fra Varneset. Moloanlegget ble i gang satt ved opparbeidelse av steinbrudd på østre side av Storelven, samt andre forberedende arbeider. Varnesmoloen ble bygget og fullført i årene 1913-1926.

Svartoksmoloen: Moloen fra Svartoksholmene mot Storelvfallet ble påbegynt i 1920. P.g.a. problemer med å skaffe store nok bryteblokker gikk nesten en tredjedel av moloen tapt under en storm i 1931. På grunn av 2. verdenskrig måtte arbeidene innstilles. Krigens ødeleggelser førte til at de fem første årene av den nye anleggsperioden, 1950-55, gikk med til forberedende arbeider. Driften på Svartoksmoloen gikk jevnt og sikkert fremover til 1963. Da var moloen kommet ut i full lengde, 410 meter. For å få et stabilt moloprofil, som kunne tåle påkjenningen av de bølgene som måtte komme i Berlevåg, ble det brukt 25 tonn tetrapoder på molohodet. Etter å ha rettet opp setninger på hodet, samt støpt betongdekke, ble arbeidet avsluttet i 1964, etter en byggeperiode på totalt 44 år.

Revnesmoloen: Siden Svartoksmoloen ikke kunne gi tilstrekkelig dekning alene, skulle Revnesmoloen settes opp. Revnesmoloen skulle bygges 655 meter lang, først rettlinjet ut fra

Revnes, og siden kurvet svakt innover. Revnesmoloen ble fullført i 1979, etter en byggeperiode på 15 år.

Trøndernesmoloen: Trøndernesmoloen ble påbegynt så snart dekningsen av havna var god nok. Utkjøringen av Trøndernesmoloen, sekundærmoloen, ble utført som vinterarbeid og ble kjørt ut på en enkelt vintersesong, med store lastebiler.

Beskrivelse:

Varnesmoloen er 110 meter lang. Det gikk med 10 650 m³ masse. Moloen ble påbegynt i 1913 og var ferdig i 1926. Største vanndybde fra spring lavvann er -5,0 meter.

Svartoksmoloen er 410 meter lang. Det gikk med 185 000 m³ masse. Moloen ble påbegynt i 1920 og var ferdig i 1964. Moloen har en bredde på 6 meter, høyde +8,0 meter over spring lavvann, og største vanndybde er -13,0 meter.

Trøndernesmoloen er 90 meter lang. Det gikk med 10 000 m³ masse. Moloen ble påbegynt i 1971 og var ferdig i 1972. Moloen har en bredde på 4 meter, høyde +5,0 meter over spring lavvann, og største vanndybde er -5,8 meter.

Revnesmoloen er 655 meter lang. Det gikk med 292 210 m³ masse. Moloen ble påbegynt i 1964 og var ferdig i 1979. Moloen har en bredde på 6 meter, høyde +8,0 meter over spring lavvann, og største vanndybde er -12,5 meter.

Ellers er det utført store utdypinger/mudringer, bygd vannverk og lagt ned fortøyninger/bunnkjettinger.

Begrunnelse / Formål:

Havna i Berlevåg har en stor grad av autentisitet (med skader). Havna har en spesiell historie og en stor pedagogisk verdi; størrelsen på de to hovedmoloene og den spesielle byggemetoden (tetrapodemolo, kun 2 i Norge). Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II. På grunn av de spesielt store påkjenningene som dette havneanlegget utsettes for, må et eventuelt vern ikke være til hinder for at det skal kunne foretas nødvendige utbedrings-/sikringsarbeider.



Innerste del av nordre molo.



Ytterste del av nordre molo.



Kommunal utstikker fra nordre molo med dekningsmur av steinblokker.



Utsiden av utstikker på nordre molo.



Bølgebryter utenfor havna.



Molo i sør med dampskipsbrygge ytterst.

Hamningberg fiskerihavn

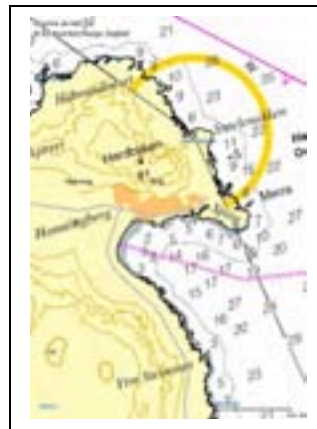
Fiskerihavnsnr.:	FH202800
Navn:	Hamningberg molo
Kommunenavn :	Båtsfjord
Kommunenr.:	2028
Gnr. / Bnr.	
Opprettet:	Dekningsmuren på Spira ble fullført i 1925. Deler av molo er dokumentert ferdigbygget i 1914. (Molotegning dat. 1915). Mur over Russekjeila ble bygget i 1911.
Objekt/miljø:	Murt molo
Opprinnelig funksjon:	Fiskerihavn. Moloen fungerte som dekningsverk for støene på innsiden.
Nåværende funksjon:	Nedlagt fiskerihavn/småbåthavn
Status:	Ingen fiskerivirksomhet. Staten v/Kystverket. Hele havneområdet er i privat eie. Det foreligger imidlertid tre grunneiererklæringer fra 1911 som ble inngått i forbindelse med planlagte havnearbeider.
Eier:	
Vernestatus:	Ikke fredet / vernet.
Beliggenhet:	Hamningberg ligger i bukta innenfor halvøya Harbarken, ca 15 n.m. nordvest for Vardø.
Koordinater:	N 70-32.27 Ø 30-37.83



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk/ortofoto over Hamningberg.



Utsnitt av sjøkart over Hamningberg

Historie/bakgrunn:

I Hamningberg kan man spore en bosetning langt tilbake i tid knyttet til jakt og fiske. Tidlig på 1800 tallet ble det etter hvert bygget ut en betydelig virksomhet knyttet til fiskeriene og havneforholdene ble etter hvert viktig for å kunne opprettholde og videreutvikle fiskeværet. Hamningberg var lenge et av de største fiskeværene i Øst-Finnmark. Rike ressurser i havet utenfor skapte muligheter. Stor produksjon og eksport av tørrfisk, samt utstrakt handel med russere gav livsgrunnlaget. De langstrakte russerrorbueene, oppført omkring 1850 i en kombinasjon av laftet tømmer og reisverk, er fysiske spor fra tiden da russiske fiskere og handelsmenn besøkte stedet. Buene er en del av et handelsanlegg fra 1800-tallet som i tillegg til rorbueene består av en staselig hovedbygning med tilhørende uthus og driftsbygninger rundt et nesten lukket gårdsrom, samt to mindre våningshus. Dette anlegget er fredet etter kulturminneloven.

Under krigen slapp Hamningberg forholdsvis billig fra de ødeleggelse som ellers fant sted i Finnmark, til tross for tyskernes etablering av tunge festningsanlegg på Harbakken. Stedet ble heller ikke skadet under den tyske tilbaketrekningen i 1944. Stedet fikk vegforbindelse i 1960-årene og ble også i denne perioden fraflyttet da havneforholdene ikke ble ytterligere utbedret.

Havneforholdene har gjennom historien vært beskrevet som særlig vanskelige, spesielt ved nordøstlig og østlig vær. Dette er blant annet beskrevet i en storstorm i 1885 da ca 40 "storbåter" forliste totalt. De første planer for havneutbedring ble lagt fram i 1868. Det har i årenes løp vært foretatt en del mindre havnearbeider, nærmest for bedring av landingsforholdene, og det har vært arbeidet med en lang rekke alternative planer for større arbeider.

Første krav om havneforbedring kom altså i 1868. Arbeidet startet i 1910 og etter at man hadde utført de forberedende arbeidet for muren ved Spira, ble muringen påbegynt i 1912. Den ble planlagt bygget som en murmolo med nesten vertikale sider. Steinen ble tatt fra stedlig brudd og tilhugget der. Men p.g.a. dårlig steinkvalitet måtte en mengde stein kasseres. Spiramoloen sto ferdig i 1925, men ga dessverre liten dekning av havnen.

Havnevesenet var også engasjert i bygging av vannverk. Dette ble påbegynt i 1935 og avsluttet i 1939, med to tappeposter i været. I 1934 ble det støpt betongdekke på moloen.

Beskrivelse:

Hamningberg molo er 78 meter lang og det gikk med ca. 2 400 m³ med tilhugde steinblokker, tatt fra et steinbrudd ca 500 meter NV for moloen. Steinbruddet er fortsatt synlig, og det er også restene etter banen som gikk mellom steinbruddet og moloen.

Moloens høyde over spring lavvann er + 6,5 meter og største vanndybde er -1,5 meter.

I 1990 ble moloen utsatt for en stor stormskade. Det ble slått hull tvers gjennom moloen. Moloen ble utbedret året etterpå ved å støpe betong inn i hullet. Skaden beløp seg til 1,1 mill. kr. (1991).

Begrunnelse / Formål:

I forbindelse med stortingsmelding "Leve med kulturminner", vedtatt i 2005, er Hamningberg plukket ut som et av tre nasjonale pilotprosjekter for verdiskapning ved bruk av kulturminner og kulturmiljø. Kulturmiljøet har høy kulturhistorisk verdi med bebyggelse tilbake til 1800 tallet.

Selve moloen er et meget pent og solid stykke arbeid. Den tilhugne steinen ble murt med dykkere under vann, og også over vann er det håndverksmessige arbeidet av god kvalitet. Den har vært sammenlignet med muren langs Holtegaten under Uranienborg kirke i Oslo.

Mange mener at moloen kom for sent til Hamningberg, men den er en viktig del av samfunnet og har stor identitetsverdi.

Etter ferdigstillingen i 1925 har moloen, selv om den har vært utsatt for mindre reparasjonsarbeider opp gjennom tidene, beholdt en stor grad av autenticitet og framstår derfor i dag i store trekk slik den ble bygget.

Hele anlegget med steinbrudd, banelementer og selve moloen har store kultur- og sosialhistoriske verdier som sammen med bebyggelsen på Hamningberg er bevaringsverdig. Et eventuelt vern av havneanlegget bør skje som en del av vern av hele Hamningbergsamfunnet.



Moloens ytterste del er bygd noe bredere enn innerste del. Av 78 meter molo er 65 meter tørr på fjære sjø.



Detaljer av den fint murte moloen med steinblokker som er pent tilpasset.



Det er betongdekke på hele moloen.



En naturlig havn på flo sjø, godt beskyttet av moloen.



Hamningberg tettsted sett fra molofoten.



Utsiden av Hamningberg molo.



Moloen sett fra et kaianlegg under restaurering i Hamningberg.

Vardø bymoloer

Fiskerihavnr.: FH200200
Navn: Vardø Bymoloer
Kommunenavn: Vardø
:
Kommunenumr.: 2002
Gnr. / Bnr.
Opprettet: 1897
Objekt/miljø: 2 moloer
Opprinnelig funksjon: Fiskerihavn
Nåværende funksjon: Fiskerihavn / Trafikkhavn
Status: Næringsaktiv fiskerihavn/trafikkhavn
Eier: Staten v/Kystverket
Vernestatus: Ikke fredet / vernet.
By / fiskevær lengst øst i Finnmark.,
Beliggenhet: beliggende på to øyer åpent ut mot Varangerfjorden og Barentshavet
Koordinater: N 77-22.61 Ø 31-06.42



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Vardø bymoloer.



Flyfoto av Vardø bymoloer, fra Den norske Los. Vardø fyr i bakgrunnen.

Historie/bakgrunn:

Vardø – lengst øst i Varanger – verdens nordligste festningsby, Vest-Europas eneste by i arktisk klimasone, Norges østligste by, Nord-Norges eldste by, Finnmarks eldste fiskevær, hekseprosessenes by og Pomorhovedstaden.

Det er funnet spor etter bosetning fra 4 – 5000 år før Kristus. Ca. år 1300 ble den første kirken vigslet og den første festning sto ferdig på samme tid.

Da det i 1864 for første gang ble reist spørsmål om havnebygging i Vardø, var selve byen av forholdsvis liten betydning (550 innbyggere), og den var nærmest å karakterisere som et alminnelig fiskevær.

Etter mange nye planer og vurderinger om plassering kom man endelig fram til at Nordvågen var det rette stedet å anlegge havn, med 2 beskyttende moloer mot nord.

Stortinget bevilget for budsjettåret 1875-1876 det av havnedirektøren foreslåtte beløp kr. 80 000 til planlegging og oppstart, og anlegget ble påbegynt.

Under arbeidet viste det seg meget snart at man hadde tatt feil med hensyn til kvaliteten av steinmateriale som man fant på stedet brukt til muren, slik at planene måtte undergå forskjellige forandringer med større anvendelse av betong. Denne viste seg dog etter noen få års prøvetid lite holdbar mht. frost og saltvann, så man i anleggets senere perioder måtte gå tilbake til delvis anvendelse av naturlig stein i mur, tross de store vanskeligheter som dette fordret.

Opprinnelige profil ble gjentatte ganger forsterket og forandret i den lange byggetiden (20 år), grunnet erfaringer både fra dette og andre havneanlegg på kysten. Følgen av dette var at overslaget etter hvert ble økt, slik at det i 1880 var økt til kr. 1 527 000, i 1886 til kr. 1 700 000, og i 1892 til ca. kr. 2 000 000.

Ved anleggets avslutning i 1897 var det i alt bevilget kr. 2 300 000, og ved kontoens avslutning i 1909 kr. 2 313 000, mens den samlede utgift var kr. 2 312 918,42.

Overingeniør L. Meyer skrev i sin bok "Om Vardø Havneanlæg, En redegjørelse for dets Forberedelse og Utførelse mm fra 1864 – 1897": *"Værket staar der nu færdigt og i alt væsentlig afsluttet. Men som alt, der blot er gjort af Menneskehaand, er det Forkrænkelighedens Love underkastet og maa, hvis det skal bevares, holdes i stand til at modstaa Tidens og de her mer end almindelig stærke Elementers Angreb, der søger stadig at tære paa og bortrydde igjen de Skranker, som Mennesket har søkt at stille mod dem til sin Beskyttelse. Maatte der da ogsaa altid af dem, der styrer og raader over vort Fædreland, vises den samme Omhu og Omtanke for i rette Tid at bevare og vedligeholde det her udførte, i Forhold til vore Hjælpemidler, saa store og betydningsfulde Værk, saaledes at det maa staa der til enhver Tid stærkt og kraftig, til Ære for Landet og til Lykke og Velsignelse for de Mange, der her under dets Beskyttelse finder Brød for sig og sine!"*

Som forutsatt av overingeniør L. Meyer har anlegget krevd mye vedlikehold opp gjennom tidene. I 1973 og 1984 ble henholdsvis vestre og østre molo forsterket med en skuldermolo. Kjernefyllet til skuldermoloen er hentet fra steinbruddet på Skagen, mens forforsterkningen av moloene trengte større blokksteiner. Disse kunne nå lettere hentes fra steinbruddet i Skallelv, etter at det ble tunnel fra fastlandet til Vardø i 1981. Steinen i Skallelv var av mye bedre kvalitet enn den lokale steinen.

På vestre molohode ble det satt opp et molofyr allerede i 1884, som i seg selv er verneverdig. Lanteren som står på østre molohode er fra 1938.

Beskrivelse:

Den opprinnelige moloen er bygd av gråstein, hugd for hånd til firkantige blokker som er tørrmurt med omlegg mellom lagene. Det spesielle er at steinene er murt opp på samme måte helt fra bunnen. Både innsiden, utsiden og molohode er bygd opp på samme måte. I molohodet er steinene hugd med samme radius som selve molohodet. Det er bygd steintrapper som er hugd ut i store steinblokker på innsiden. På innsiden av moloene er det også festet fortøyningsringer som det er mulig å fortøye i. Selve moloprofilen er laget med sprang på innsiden, og med brystning av betong mot sjøen. På innsiden skulle det ikke være for høyt å gå i båtene som lå fortøyd, og på yttersiden skulle moloen ha nok høyde for å ta imot sjøen. Kjernemassen i selve moloen er fylt opp med puk som ikke er spesielt grov. På toppen er det støpt betongdekke.

Forankringspullerne som er støpt ned på østre moloen er gamle kanoner fra Vardøhus festning. Disse er satt ned da moloen var ny, og har vært i moloens tjeneste i mer enn 100 år. De er støpt på Moss jernverk i 1762.

I perioden ca 1980-85 ble det anlagt en skulder av blokkstein på yttersiden av den originale moloen. Dette gjorde at sjøen ble knust bedre og var beskyttelse for moloen som var en rett vegg tidligere. I tillegg dempet det bølgene som ble presset inn forbi moloåpningen og som til tider hadde skapt problemer for fartøyer som lå fortøyd i havnen.

Reparasjonene av moloen opp gjennom årene har hovedsaklig vært skader i dekke, og steiner som har falt ut av muren. Grunnen til at steiner har falt ut, er at moloen har seget med årene og det har blitt glipper mellom steinen. Reparasjon av dette har blitt utført ved at man har satt tilbake steinene, eller forskalt og støpt igjen åpningen etter steinen. Betongdekket har vært reparert ved at man har hugd ut skader og støpt inn nytt, eller støpt nytt dekke over det gamle.

Vestre molo har en total lengde på 275 meter, med bredde på 5,0 meter på dekke og 4,5 meter

på avsats. Det er et sprang på 1,7 meter mellom avsats og dekke.

Østre molo har en total lengde på 230 meter, med bredde på 7,5 meter på dekke og 4,0 meter på avsats. Her er det et sprang på 1,0 meter mellom avsats og dekke.

Høyden på begge moloer målt på molohode er ca 9,0 meter fra topp til bunn.

Begrunnelse / Formål:

Havneutbyggingen i Vardø er en forutsetning for at byen ligger der den ligger i dag. Deler av moloen har fortsatt en stor del av det opprinnelige inntakt og har derfor delvis autentiske trekk. De spesielle fortøyningsinnretningene, ved bruk av utrangerte kanoner, er bevart. Identitetsverdien av moloene i Vardø er stor. Pedagogisk og sosialhistorisk har også bymoloene i Vardø stor verdi. Både molofyret på vestre og lanterna på østre molo bør inngå i et eventuelt vern. Molofyret er for øvrig foreslått vernet som enkeltobjekt under kapitlet om verneverdige fyrlykter. Havneanlegget foreslås vernet i verneklasse II.



Innerste del av vestre molo.



Skuldermolo lagt på utsiden av vestre molo.



Redningsskøyta har liggekai på vestre molo..



Molohode på østre molo.



Innerste del av østre molo. Kanonen som sees er fra Moss jernverk og støpt i 1762.



Skuldermolo som er lagt til beskyttelse av østre molo. Steinen kommer fra steinbruddet i Skallelv.



Vardø molofyr fra 1884.



Fortøyningsinnretning – kanon støpt ved Moss jernverk i 1762.



Pent rekkverk som dessverre ikke har blitt vedlikeholdt.

Golnes stø

Fiskerihavnnr.: FH200300
Navn: Golnes stø
Kommunenavn: Vadsø
Kommunenr.: 2003
Gnr. / Bnr. 13 / 1
Opprettet: 1925
Objekt/miljø: Vorr og dekningsmur / moloarm.
Fiskerihavn. Moloen fungerte som dekningsverk for støene på innsiden.
Opprinnelig funksjon:
Nåværende funksjon: Fritidsbåthavn.
Status: Ikke næringsaktiv fiskerihavn.
Eier: Staten v/Kystverket. Moloen står på statsgrunn
Vernestatus: Ikke fredet / vernet
Beliggenhet: Nord for Varangerfjorden, ca 10 km øst for Vadsø.
Koordinater: N 70-04.39 Ø 30-01.99



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Golnes.



Ortofoto over Golnes.

Historie/bakgrunn:

I Nord-Varanger finnes kulturminner fra tidligere fangst- og veidefolk og fra samisk bosetting.

Det rike fisket i Varangerfjorden og gode muligheter for landbruk var utgangspunktet for bosetningen for mange av bygdene på nordsiden av Varangerfjorden. Det var det rike fisket som lokket kvenene fra dagens Nord-Finland og -Sverige til Varanger i forrige århundre - først på sesongfiske, seinere som innflyttere. Størstedelen av kvenene ble fiskere og småbrukere.

En spesiell blandingskultur oppsto med kvenbosettingen. Noen bygder ble overveiende finskspråklige, andre overveiende norske. Dette, sammen med samisk og russisk innflytelse i handel, kultur og byggeskikk, gjør nordsida av Varangerfjorden til et unikt kulturområde i Norge.

Golnes ble ikke vesentlig skadet under tyskernes tilbaketrekning i siste verdenskrig. Stedet har derfor beholdt mye av sin opprinnelige bebyggelse fra før krigen.

En stø var ikke ryddet en gang for alle. Den måtte årlig holdes i hevd p.g.a. havets herjinger. En god stø skulle helst ha både vorr og lunner. Vorren var til å dempe sjøen og gjøre ombordstigningen lettere, lunnene skulle få båten til å gli lettere ved setting. Der havet stod verst på, var det ofte ikke mulig med faste lunner, og det måtte brukes lause lunner, som måtte legges

ut for hver gang.

Utført som nødsarbeid i perioden 1921 - 1925. Flere omganger med vedlikehold etter stormskader.

I brev av 1922 er grunnen oppgitt til statsgrunn. Grunneiererklæring er ikke etablert.

Beskrivelse:

Vorr og dekningsmur eller moloarm. Mur med tilrettelagt stein og boltet til fjell. Opprensning av båtstø.

Begrunnelse / Formål:

Havna i Golnes representerer den enkle typen stø-havn, der sjøforholdene gjør det nødvendig å trekke båtene på land. Den primære hensikten med vorr og molo/dekningsmur er å hindre at støen blir fylt med sand/stein under uvær. Havneanlegget har stor grad av autenticitet, og har en historisk verdi knyttet til det tradisjonelle næringsgrunnlaget på stedet; småbruk/fiske. Anlegget foreslås vernet i verneklasse II.



Golnes stø og molo, sett fra veien.



Hele dekningsmuren/moloarmen er dekket av betong.



Fra moloen. Noen av husene og veien i bakgrunnen.



Støa sett fra stedet hvor spillet står.



Steinblokker er lagt lagvis.



Vorr mot nord.

Vadsø fiskerihavn

Fiskerihavnnr.:	FH200300
Navn:	Vadsø fiskerihavn
Kommunenavn:	Vadsø
Kommunenr.:	2003
Gnr. / Bnr.	8 / 1 og 9 / 2
Opprettet:	1893 - 1900
Objekt/miljø:	2 moloer
Opprinnelig funksjon:	Fiskerihavn / havn
Nåværende funksjon:	Fiskerihavn / havn
Status:	Aktiv fiskerihavn / trafikkhavn
Eier:	Staten v/Kystverket
Vernestatus:	Ikke fredet / vernet
Beliggenhet:	Nordsiden av Varangerfjorden, i Vadsø by.
Koordinater:	N 70-04.49 Ø 29-42.89



Geografisk plassering



Flyfoto av Vadsø havn, fra Den norske Los.



Økonomisk kartverk over Vadsø havn.



Ortofoto over Vadsø havn.

Historie/bakgrunn:

Vadsø by ligger på fastlandet på nordsiden av Varangerfjorden. Vadsø er Finnmarks fylkeshovedstad. Havnen begrenses av Kirkeøya (Store Vadsø) på søndre side og av fastlandet på nordsiden. I 1833 fikk Vadsø kjøpstadsrettigheter og kommunen ble et viktig handelssenter. Her foregikk mye pomorhandel som var handel med russerne. Rundt 1830 startet en stor finsk/kvensk innvandring til Vadsø. Finnene kom til flere steder i Finnmark for å søke lykke og unngå hungersnød.

Etter hvert er det blitt etablert flere fiskeforedlingsbedrifter i Vadsø, og både som fiskerihavn og som trafikkhavn har det vært nødvendig med utvikling av selve havna.

Vadsø havn ble kartlagt første gang i 1846. I 1857 ble det første gang bevilget penger til utlegging av moringer og kar for å forbedre fortøyningsmulighetene. Fra 1877 foreligger kart med planer om bygging av moloer for østre innløp. I 1886 ble det påbegynt mudring for utdyping av indre havn. I 1894 ble det bevilget penger til bygging av en 375 meter lang jetémolo (Skagenmoloen) fra Vadsøya, senere ble denne forlenget med 100 meter. I 1900 ble det bevilget midler til å bygge en mindre molo (Sandfangermoloen) fra bysiden, mot den først påbegynte molo.

På grunn av store (og kostbare) problemer med setninger ble Skagenmoloens lengde redusert til 425 meter. I 1906 ble det satt opp ei fyrlykt på enden av moloen. I 1911 ble den siste ordningen av moloens sideskråninger og krone utført. I 1910 ble det omfattende mudringsarbeidet ferdig, og innseilingen og havnebassenget hadde nå en dybde på -5,5 meter. samme år ble restene av de to fortøyningskarene som ble satt opp i 1860-årene, ca 300 m² i hver steinhaus, fjernet. I 1937 sto den nordre moloen, Sandfangermoloen ferdig, med en lengde på 100 meter. I 1965 ble denne forlenget til 160 meter.

Under andre verdenskrig ble Vadsø sentrum sterkt skadet da de allierte bombet byen i 1944.

Under denne bombingene ble Skagenmoloen truffet av torpedoer.

Havneanlegget har i ettertid gjennomgått utbedringer, spesielt gjelder dette dybdeforholdene. Dette, sammen med grunnforholdene i området, har vært medvirkende til at det gjennom årene har funnet sted setninger over en strekning på ca 300 meter på Skagenmoloen. Utbedring av skader på de to moloene ble utført av Secora i 2006. Dette arbeidet ble utført etter anvisninger fra Riksantikvaren, der det ble lagt vekt på at både utførelse og bruk av materialer måtte skje på samme måte som opprinnelig. Molohøyden ble hevet med 0,7 meter, og som toppdekke benyttet man de gamle steinhellene som lå på moloen.

I takt med økning av fartøysstørrelse har det vært nødvendig med utdyping av innseilingsrenna og havnebassenget. Siste utdyping fant sted i år 2000, da dybdene ble økt til -9,0 meter og -8,0 meter.

Beskrivelse:

Moloanlegg, bestående av to moloer, Skagenmoloen (søndre molo) og Sandfangermoloen (nordre molo). På Skagenmoloen står ei fyrlykt fra 1906.

Begrunnelse / Formål:

Havneanlegget er relativt autentisk (også med krigsskade). Den har estetisk verdi (store, pent opplagte blokker på Skagenmoloen), og det har også en pedagogisk verdi (hurtigruta passerer her hver dag). Havneanlegget bør derfor vurderes vernet. Fyrlykta på enden av Skagenmoloen bør inngå i vernet. Foreslås vernet i verneklasse II.



Molo i sør. Meget solid murverk, med steinblokker på opptil 3 meters lengde!



Brystningen på søre molo er også solide blokkstein.



Signaturene P.B og J.E.K samt A.B. på en annen stein tyder på at arbeiderene er stolte av det utførte arbeidet.



Utsiden av nordre molo.



Dekke av betong, og nye stein til bølgebryting på nordre molo. Søndre molo i bakgrunnen, med lykt med fyrlistenummer 973500 og navn Vadsø havn, fra 1906.



Molo i nord, med pent opplagte blokkstein.

Kanaler

Kanal- og havnedirektoratet, som ble opprettet i 1814, ble splittet allerede 5 år etter. Fram til midten av 1850-tallet hadde det ikke vært utført kanaliseringsarbeider langs kysten av noen særlig størrelse. Økonomisk oppgangstider samt den teknologiske utviklingen gjorde det mulig å sprengne og mudre, og etter hvert som antallet dampdrevne, rutegående fartøyer økte, ble det spesielt behov for farledsutbedring. Mens Statens Havnevesen foretok utdyping av farleder og seilingsrenner, foretok Kanalvesenet primært bygging av kanaler gjennom smale eid. Kanalvesenet hadde ansvaret for denne typen kanaler fram til 1890-tallet, da Statens Havnevesen overtok ansvaret for så vel bygging som vedlikehold av kanaler i sjøen. Kanalvesenet konsentrerte seg etter dette om vassdragsutbygging, kanalisering av og forbygging i disse, og fra 1907 ble det omgjort til Vassdragsvesenet (senere NVE).

Verneverdige kanaler

Kulleseidkanalen

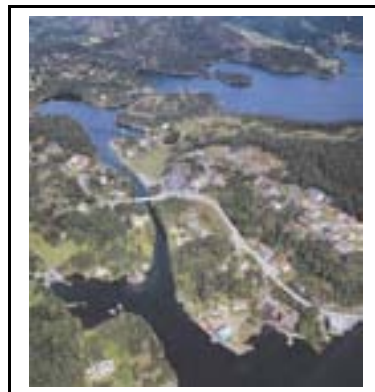
Fiskerihavnr.: FH121900
Navn: Kulleseidkanalen
Kommunenavn : Bømlo
Kommunenr.: 1219
Gnr. / Bnr.
Opprettet: 1854 - 1856
Objekt/miljø: Kanal
Opprinnelig funksjon: Kanal
Nåværende funksjon: Kanal
Status: Aktiv bruk som lokalled/småbåtled for fiske- og fritidsbåter
Eier:
Vernestatus: Ikke fredet/vernet
Beliggenhet: Kulleseid, midt på øya Bømlo
Koordinater: N 59-44.40 Ø 5-13.93



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Kulleseid kanal.



Flyfoto av Kulleseid kanal, fra Den norske Los.

Historie/bakgrunn:

Idéen om kanal gjennom Kulleseidet på Bømlo ble lansert alt sommeren 1852 av ordfører Erik Jacobsen Øklandsnes i Finnås herred. Saken ble behandlet på Amtstinget, og enstemmig anbefaling sendt Departementet for det Indre, vedlagt plan med kostnadsoverslag, utarbeidet av kanaldirektøren. Departementet sendte planene tilbake til Amtstinget som sendte dem videre til Finnås herredsstyre, tilbake til Amtsformannskapet – videre til departementet. I sin tilråding

anbefalte Departementet for det Indre Stortinget å løyve 16.300 spesiedaler til bygging av Kulleseidkanalen. Innstillingen ble *"naadigst bifaldt"* ved kgl.res. 22. desember 1853 og vedtatt i Stortinget i 1854.

Kulleseid kanal har en lengde av ca 3,5 km. Kanalen består av 3 parseller med mellomliggende dypere bassenger, og fører fra øst- til vestsiden, omtrent midt over øya. Den ble opparbeidet av kanalvesenet i årene 1854-56, og er beskrevet i dettes historie bind IX, kap. 1B, side 37.

Prosessen med å forbedre kanalen startet omkring 1914. Det ble laget en plan som gikk ut på utdyping til –4 meter, med 10 meter bunnbredde. Fiskeridirektøren framholdt imidlertid at kanalens betydning var blitt mindre siden motordrevne fartøyer var kommet i anvendelse. Derved var ulempene med den lange veien utenom Bømmelhuk blitt mindre. Direktørens konsulent fant at kanalen var tilfredsstillende for den trafikken den skulle betjene. Dette førte til en rekke protester, der det ble forsøkt å påvise at en utvidelse av kanalen var av den aller største betydning så vel for fiskeriene som for den alminnelige samferdselen i distriktet. I 1924 framholdt fylkesmannen i Hordaland at kanalen måtte bli tatt med i første budsjettforslag. Fylkestinget hadde de siste tre år enstemmig uttalt seg for denne kanalen som nr. 1 av fylkets havnekrav. I 1923 ble det framsatt revidert plan og overslag for anlegget, inkludert en bevegelig bro (klappebro) ved Kulleseid, som skulle utføres av vegvesenet, delvis støttet med midler fra Havnevesenet. Planen var med hensyn til bredde og dybde lik planen av 1914, men trekkveien langs kanalen var sløyfet. Havnedirektøren sluttet seg til planen, som måtte anses å være passende for større fiskefartøyer, og dessuten også for Marinens nyeste undervannsbåter. Første bevilgning ble gitt 1926/27. I 1927 ble traseene for midtre kanals vestre innløp, samt for vestre kanal justert for å redusere masseuttaket. I 1933 ble det lagt fram en plan for utvidelse av anlegget, med fenderverk overalt, i fjellskjæring i 750 meters lengde, for å øke kanalens effektivitet ved at den kunne passeres av større fartøyer, og med mindre risiko i mørket.

Som nevnt er det tre kanaler, nemlig vestre kanal, midtre kanal og østre kanal (Sakseidkanalen). Før utbedringen i 1935 var kanalene til dels begrenset av mur med skråning 1:4, opplagt av smått materiale, og i vannlinjen var det til dels fastboltet horisontale lunner som fenderverk. Over midtre kanal fantes det fra før en klappebro som ble ombygget omkring 1915. Utbedringen av kanalen medførte også utretting av løpene, slik at murer fra første utbygging er gjennomskåret på de fleste strekninger av den nye kanalen.

På den sydøstre side av midtre kanal lå en offentlig eiendom på ca. 3 mål dyrkbar mark, som ble benyttet av oppsynet. Her fantes postkontor og telegrafstasjon. Bygningene som lå her i 1919 var; oppsynets våningshus (bygget av gamle trilleplanker), en gammel ladebygning med fjøs, et uthus (til dels av stein), WC samt et båthus hvor kanalens inventar ble oppbevart. Etter som tiden gikk, fikk både fiskere og annet folk båter som var for store for det eksisterende kanalsystemet. Fra 1916 finnes det skriv der det framgår at det er ønskelig å utvide Kulleseidkanalen, men først i 1927 var planene for utvidelse av kanalen klare.

En av grunnene til at dette tok tid var at Statens Havnevesen, som skulle stå for arbeidet, måtte ha grunneiererklæringer fra grunneierne langs kanalen, om avståelse av grunn. Finnås herredsstyre forpliktet seg til å ordne dette spørsmålet. I tillegg kom kostnaden. Utvidelsen kom på nær 22 mill.kr. – mye penger i økonomisk trange tider.

Total lengden mellom innløpet i Austrekanalen og utløpet i Vestrekanalen er 1700 meter.

Austre kanal	80 m lang, 14 m bredde og 4 m dyp
Midtre kanal	600 m lang, 10 m bredde og 4 m dyp
Vestre kanal	60 m lang, 10 m bredde og 4 m dyp

Kulleseidkanalen ble åpnet etter utvidelsen 17. november 1935. Tre skip var med: først "Rundø" med havnedirektør, ingeniører, fylkesmann, fiskeridirektør og andre autoriteter, så "Karmsund" med haugesundere og til slutt "Svint III" med ordførerne i Bremnes og Moster, og andre kommunale tillitsmenn og menige fra distriktet. *"- da de 3 skib glir flaggsmykket inn i kanalen, er det intet å utsette på værret. Kanonslagene drønner idet båtene seiler inn første etappe—"* Utvidelsesarbeidet begynte i 1927, og det tok 8 år før alle tre kanalene med fenderverk stod

ferdige i 1935. Uttrykt slik som dette, høres det så enkelt ut – arbeidet var påbegynt og fullført – og det var det. Men så lett var det nok ikke. Når vi ser bildene fra arbeidet og hører fortellinger om hvordan alt foregikk fra folk som opplevde disse årene, forstår vi at det var et storverk som var utført.

Beskrivelse:

Kanal gjennom Kulleseidet, midt på Bømlo, mellom Sakseidstraumen på østsiden og Steinsvågstraumen på vestsiden. Kanalen har en total lengde på ca 1,7 km, og den består av 3 parseller med mellomliggende dypere bassenger. Bortsett fra at et lederekkverk er fjernet, er kanalen slik den var i 1935. Dybden er ca 4 meter, og bredden fra 10 til 14 meter.

Begrunnelse / Formål:

Kommunikasjonsmessig fikk anleggingen av Kulleseidkanalen stor betydning for lokalsamfunnet og for fiskerinæringen, ved at den førte til en vesentlig reduksjon av seilingsdistansen mellom utsiden og innsiden av Bømlo. Selv om det har skjedd en betydelig vegutbygging i området, med påfølgende redusert behov for båttransport, er Kulleseidkanalen fremdeles i aktiv bruk. Spesielt er det sommerstid stor trafikk av fritidsbåter gjennom kanalen. Kulleseidkanalen har stor grad av autentisitet, og den har historisk verdi. Kanalområdet foreslås vernet i verneklasse II.



Bilder fra arbeidet med utvidelsen av Kulleseidkanalen

Årsteinsvalen kanal

Fiskerihavnnr.: FH186500
Navn: Årsteinsvalen kanal
Kommunenavn : Vågan
Kommunenr.: 1865
Gnr. / Bnr.
Opprettet: 1887
Objekt/miljø: Kanal
Opprinnelig funksjon: Kanal for fiskefartøyer
Nåværende funksjon: Kanal for småbåter/fritidsbåter
Status: Det er meget grunt i kanalen. Fiskebåter kommer ikke gjennom i dag. Det er derfor ingen fiskerivirksomhet knyttet til kanalen.
Eier: Private
Vernestatus: Ikke fredet / vernet
Beliggenhet: Sørspissen av Hinnøya, mellom Vestfjorden og Raftsundet.
Koordinater: N 68-17.97 Ø 15-01.87



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Årsteinsvalen.



Ortofoto av Årsteinsvalen kanal.

Historie/bakgrunn:

Årsteinsvalen lå opprinnelig tørr ved halvfallen sjø, mens den ved høyvann var farbar for småbåter. Farvannet sør for Årsteinen er meget urent. Fiskere som bodde østenfor la derfor gjerne veien til og fra fiskeværerne i Lofoten gjennom Årsteinsvalen og Øyhellesund. Ulempene ved at valen ikke var farbar til enhver tid og heller ikke farbar for større båter og fartøyer, medførte at det allerede i 1865 ble foreslått av amtmannen i Nordland å utdype en renne gjennom Årsteinsvalen.

Stedet ble undersøkt i 1867, og det ble lagt fram plan for utdyping til lavvann. Havnedirektøren oppførte arbeidet i sitt budsjettforslag for 1876-77, men det ble ikke vedtatt. I 1879 ble det utarbeidet nytt forslag med dybde 1,3 meter på alminnelig lavvann, bunnbredde i fjell 1,6 meter og i løsere grunn 3,8 meter. Midler til planen ble bevilget i årene 1883-86, og arbeidet ble avsluttet i 1887. Sprengningene ble utført bak fangdam, og mudringen ble gjort med håndmudderapparat. Kanalen ble 565 meter lang, og delt i to ved en høl, hvor passasjen gjør en skarp sving.

Beskrivelse:

Årsteinsvalen er en 565 meter lang kanal, delt i to ved en høl. Kun vestre del er bygget med mur og trekkveg. Muren på sørsiden av denne delen er murt i tilhogget stein, med en trapp i

østre ende. Muren fungerte som trekkveg og var 1,5 meter bred. På nordsiden av denne kanaldelen er muren utført mer som en jetè/raus av naturstein. Kanalen ble opprinnelig utdypet til –1,3 meter på alminnelig lavvann.

Søndre mur/trekkveg er i forholdsvis god teknisk stand. Enkelte steder har muren seget noe. Nordre mur er i store partier utrast. Kanalen må dessuten utdypes for å kunne tas i bruk av annet enn robåter/mindre båter.

Det er ikke blitt foretatt utbedringsarbeider på kanalen siden utbyggingen.

Begrunnelse / Formål:

Etter hvert som båtene har blitt større, har Årsteinvalen kanal mistet sin bruksverdi, og den framstår i dag mer som et teknisk kulturminne enn som ferdselsåre. Kanalen har imidlertid stor grad av autenticitet, og den har sosialhistorisk verdi. Med mindre utbedringer vi den trolig kunne benyttes i forbindelse med turisme. Årsteinsvalen kanal ligger innenfor *Lofoten representative område*, men kanalområdet foreslås likevel vernet som enkeltobjekt i verneklasse II.



Oversiktsbilde – vestre del av Årsteinvalen kanal.



Kanalen med hølen i bakgrunnen. Her kunne båtene møtes.



Søndre kanalmur er tørrmurt, mens i nord er det en kantet rausmur.



Kanalen fra hølen mot vest.



Trappen på søndre kanalmur / trekkveg.



Noe av den nordre rausmuren er utrast.

Sluseanlegg

Kraftig tidevannsstrøm har gjennom alle tider vanskeliggjort ferdselen gjennom trange sund i innløpene til norske fjorder, spesielt fra Rogaland og nordover. Utdyping, utvidelse og utretting av seilingsløpet har vært den vanligste måten å sikre ferdselen på, men to steder på norskekysten ble det bygd sluseanlegg, fordi selve seilingsløpet var for farlig å forsere mens tidevannsstrømmen raste ut og inn. Dette var i Skjoldastraumen i Tysvær kommune i Rogaland og i Lindåsstraumane i Lindås kommune i Hordaland. Begge sluseanleggene stod ferdig i 1908. Da ble det blant annet mulig med rutebåtforbindelse mellom bygdene på innsiden og henholdsvis Stavanger og Bergen. Etter hvert som båtene fikk kraftigere motorer, og vegene ble utbygd, mistet sluseanleggene sin samferdselsmessige betydning. Sluseanlegget i Skjoldastraumen er fremdeles intakt og i bruk, mens anlegget i Lindåsstraumen ble nedlagt i 1963. Etter mange års forfall er imidlertid sistnevnte sluseanlegg i ferd med å bli restaurert, slik at det om ikke lenge skal kunne tas i bruk igjen.

Verneverdig sluseanlegg

Lindås sjøsluser

Fiskerihavnnr.: FH126300
Navn: Lindås sjøsluser
Kommunenavn: Lindås
:
Kommunenr.: 1263
Gnr. / Bnr.
Opprettet: 1908
Objekt/miljø: Sluseanlegg
Opprinnelig funksjon: Ferdselslei for fartøyer inn og ut av Lindåspollen.
Nåværende funksjon: Lokalled/småbåttled
Status: Sluseportene er demontert for restaurering
Eier: Staten v/Kystverket. Privat grunneier
Vernestatus: Ikke vernet/fredet
Beliggenhet: Mellom Lurefjorden og Lindåsosane
Koordinater: N 60-43.36 Ø 5-05.93



Geografisk plassering



Økonomisk kartverk over Lindås sjøsluser.



Ortofoto av Lindås sjøsluser.

Historie/bakgrunn:

Tidligere var sjøen den viktigste ferdselsveien i Nordhordland. Veisystemet var lite utbygd og man hadde heller ikke kjøretøy som kunne konkurrere med båten som framkomstmiddel.

Før Havnevesenet utdypet Skallestrømmen kom dampbåten ikke lenger enn til Mølleholmen, fordi både Skallestrømmen og Flatstrømmen var trange og urene. I 1882 var Kjerringstrømmen, Skallestrømmen og Haukåsstrømmen ferdig opprenska, slik at dampbåten kunne gå helt inn til Myking. Da disse arbeidene var avslutta, var Lindåsstrømmene regnet som farbare for dampbåter opp til 2,0 meter dypgående og med maskinkraft til å gjøre 7-8 knops fart. Når strømmen hadde større hastighet enn dette kunne ikke båter passere.

Alt i 1888 sendte "Lindaas-Masfjorden Dampskipsselskap" søknad til havnedirektøren, der de pekte på at her burde det komme et sluseanlegg. I 1896 var det lagt frem et samlet overslag som omfattet en sluse gjennom Skallestrømmen, utsprengning av en renne i Kjerringstrømmen og utdyping av Haukåsstrømmen.

Planarbeidet holdt på i enda mange år og det ble utarbeidet flere alternativer for plassering av slusen. Først i 1901 ble sluseforslaget som senere ble realisert lagt fram. Det skulle sprenges sluse gjennom Mølleholmen, med stenging av Skallestrømmen, samt opprenskning av Kjerringstrømmen og Haukåsstrømmen. I juni 1908 ble arbeidet avsluttet, det hele hadde da kostet kr. 152 280,66. Da var de stride strømmene mellom Lurefjorden og Lindåsosane blitt trygge å forsere. Ikke minst hadde dette stor betydning for rutebåttrafikken.

Etter hvert overtok bilen lokalbåtens rolle for transport av gods og personer, og da sluseportene krevde relativt omfattende vedlikehold, ble Lindås sjøsluser lagt ned i 1963. Sluseportene har siden stått åpne.

Mesteparten av fritidsbåtene i dag har så kraftige motorer at de kan gå mot strømmen selv om den er svært stri og kan gjerne komme opp i 8 – 10 knop fart. Det kan imidlertid være vanskelig å styre en båt i sterk medstrøm, slik at det av sikkerhetsmessige årsaker kan være behov for sluseanlegget, selv for dagens båter. I forbindelse med det kulturhistoriske prosjektet "Den indre farleia" ble det vedtatt at blant annet Lindås sjøsluser skulle restaureres, et arbeid som ble igangsatt i 2001. Sluseportene har vært demontert og satt i stand, og det ene av de to settene vil bli montert før 100 årsjubileet i september 2008, mens man tar sikte på at det andre skal bli montert i 2009.

Beskrivelse:

Slusekanalen er sprengt gjennom Mølleholmen. Slusekanalen med kaianlegg er murt opp av stein som er frakta fra Herdlevær. Slusekammeret er 38,0 meter langt, bredden er på 7,6 meter, og dypgående er 3,5 meter. I hver ende av slusekammeret er det to sett porter. Den ene porten (på hver side), svinger innover når den blir lukket og den andre svinger utover.

Hvilken port som blir åpnet eller lukket er avhengig av hvilken vei strømmen går og om båten skal inn eller ut. Båten ligger i kammeret til det er jevnt med vann inne i kammeret og utenfor (i den retning båten skal). Vannmengden inn og ut av kammeret blir regulert med luker i sluseportene, disse lukene kan åpnes og stenges.

De hydrodynamiske tilstandene på stedet er spesielle og sluseanlegget med de fire sluseportene er selvsagt tilpasset dette. Vannmengden i bassenget innenfor slusen er ikke statisk selv om slusen er stengt, også Veråsstrømmen, Lurestrømmen og Flatstrømmen slipper vann ut og inn av Lindåspollene. Før sluseportene kan dras inn og ut så må vannet på begge sider av porten som skal åpnes være like høyt, eller det må være lite eller ingen strøm i sundet. Prøver man å slippe portene inn eller ut når det er mye strøm vil portene trolig bli ødelagt. (Flo og fjære inne i Lindåspollene er ca 3 timer forsinka i forhold til ute i Lurefjorden, i dag når slusene er åpne).

Begrunnelse / Formål:

Det er kun to sjøsluser i hele Norge. Den ene er Skjoldastraumen i Ryfylke, mens Lindås sjøsluser er den andre. Begge sluseanleggene er verneverdige. Mens sluseanlegget i Skjoldastraumen er satt i stand og er i jevnlig bruk, har sluseanlegget i Lindås stått til forfall siden det ble nedlagt i 1963.

Lindås sjøsluser har stor autentisitet, det er identitetsskapende, og det er et sjeldent og særegent samferdselsmessig kulturminne. Anlegget foreslås vernet i verneklasse II, men det bør vurderes om ikke dette særegne sluseanlegget/området bør vernes i verneklasse I, i medhold av kulturminneloven.



Disse sluseveggene er 100 år!



Vestre sluseside.



Innløpet til Lindås sjøsluser.



Fortøyningsanordning i innløpet.



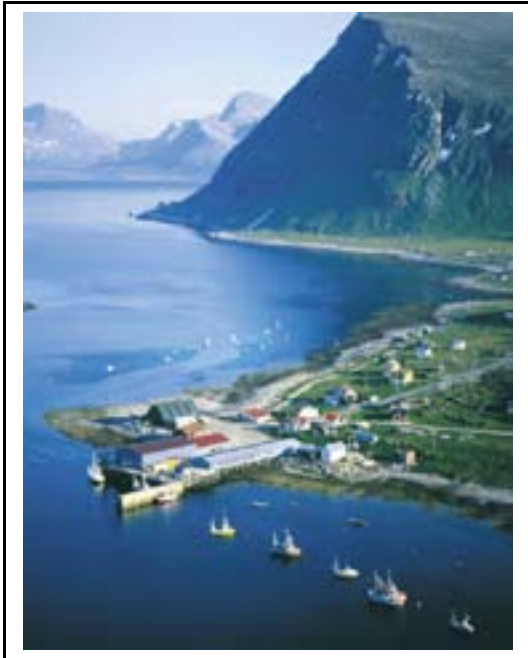
Portfeste i østre kanalside.



Slusehus inneholdende remedier til slusing.

Morningsanlegg / bunnkjettinger

På grunn av stor forskjell mellom flo og fjære har mye av fortøyningen i fiskerihavnene i Nord-Norge (og til dels på Vestlandet) tradisjonelt foregått ved bruk av morningsbøyer knyttet til bunnkjettinger. I havner med bunnkjettingsanlegg og morningsbøyer ligger båtene på svai, og man må benytte en lettboat for å komme til og fra den fortøyde båten. Da denne fortøyningsmetoden både er tungvinn og fører til dårlig utnyttelse av havnearealet, har man i svært mange havner i nyere tid gått over til å anlegge flytebryggeanlegg til erstatning for bunnkjettingsanleggene.



EKSEMPEL PÅ HAVN MED BUNNKJETTING OG MORINGER. (BURØYSUND, KARLSØY KOMMUNE, TROMS FYLKE)



EKSEMPEL PÅ HAVN DER BUNNKJETTINGSFORTØYNING ER SKIFTET UT MED FLYTEBRYGGER. (SKAJALUFT, ALTA KOMMUNE, FINNMARK FYLKE)

Den tradisjonelle fortøyningsmetoden med bunnkjetting og moring er på vei til å bli skiftet ut med flytebryggeanlegg. Dette av så vel sikkerhetsmessige som kapasitetsmessige årsaker. Det finnes fremdeles flere havneanlegg der bunnkjettingsanleggene fremdeles er intakt, men i forbindelse med utarbeidelse av verneplanen er det ikke lokalisert/registrert havneanlegg med denne tradisjonelle fortøyningsmetoden som peker seg ut som spesielt verneverdige.

Dersom det ved rullering av verneplanen har framkommet forslag om havneanlegg, med bunnkjettinger som den primære fortøyningsanordningen, som tilfredsstillere relevante vernekriterier, bør det foretas en ny vurdering med henblikk på framtidig vern.

Representative områder

Innledning

Norges kyst er lang – ca 80 000 km innberegnet fjorder, øyer, holmer og skjær - og Kystverket har navigasjonsinstallasjoner som sikrer en sikker sjøverts ferdsel langs det meste av denne kysten. Med det store antall av navigasjonsinstallasjoner er det vanskelig - og lite ønskelig - å bare verne enkeltobjekter spredt over hele kysten. Derfor har Kystverket ønsket å finne noen representative områder – ett i hver region - med helhetlige miljøer, og hvor de fleste typer Kystverk-installasjoner er representert. Dette vil selvsagt ikke være et hinder for å finne enkeltobjekter med stor egenverdi som også kan vernes. Poenget med representative områder er at enkeltobjektene innenfor området viser hvordan de er deler av en større helhet, med merking av farleder inn eller ut av havner, led for havgående fartøyer, innaskjærs led for kysttrafikk og fra gammelt av hjelp til sikker landkjenning. Det har også vært viktig i vårt utvalg av områder at de inneholder elementer fra alle de tidligere etatene; Statens Havnevesen, Fyr- og Merkevesenet og Losvesenet som siden sammenslåingen i 1974 har vært samlet i Kystverket.

Lindesnes

Områdenr.:	1
Navn:	Lindesnes
Kommunenavn:	Mandal, Lindesnes, Lyngdal og Farsund
Kommunenr.:	1002, 1029, 1032, 1003 8 fiskerihavner, losstasjon, loshytte, merkenaust, stakelager,
Objekt/miljø:	Tre fyrstasjoner, ett nedlagt fyr, fyrlykter, bøyenaust, sjømerker og fortøyningsringer. Landkjenning,
Opprinnelig funksjon:	uthavner, fiske, eksport og import.
Nåværende funksjon:	2 bysentra, flere lokalsentra, turisme, industri
Vernestatus:	Tre fyrstasjoner er fredet. Ellers ikke fredet / vernet.
Beliggenhet:	Den sydligste delen av fastlands-Norge, på begge sider av Lindesneshalvøya,
Koordinater:	



Geografisk plassering



Satellittbilde av Lindesneshalvøya og området øst og vest for denne.

Historie/bakgrunn:

Området

Topografisk blir dette området karakterisert som sørvestnorsk bergkyst. Den har mindre skjærgård og flere og dypere fjorder enn områdene lenger øst. Næringsmessig og topografisk hører området til Sørlandet. Skillet mellom dette kollete kystlandskapet med mye nakent berg, og Jærens morenestrandflater, går ved Ogna, vest for Sirevåg. Området har kulturhistoriske trekk som minner om regionen østenfor. Her finnes uthavner og tidligere losstasjoner med gode havneforhold. I likhet med folk flest i disse områdene måtte losene i tidligere tider kombinere yrket sitt med jordbruk, februk og fiske. I enkelte uthavner finnes rester etter intensivt åkerbruk med små, ofte terrasserte jordlapper, omkranset av steingarder.

I gode havner finnes det karakteristiske båthusmiljøer, med "båtgarasjer" bygget ut over sjøen, der båten fortøyes under båthuset. Betingelsen for å kunne bruke denne båthusstypen er at forskjellen på flo og fjære er liten.

Virksomhet

Sjøfart, fiske og handel har sammen med kystjordbruk vært viktige næringer i området. Handelen har sin bakgrunn i det store omlandet som har forsynt byene og tettstedene med trelast, landbruks- og fiskeprodukter.

Sjøfart

Tømmerhandel, bergverk og steineksport til Nederland og Skottland kan føres tilbake til 1500- og 1600-tallet, og er fremdeles omfattende næringer.

Sjøfart har spilt en stor rolle fra 1600-tallet og fremover. Handel med Nordsjølandene var da et bærende element. På 1600- og 1700-tallet kom det så mange nederlandske skuter til Østlandet og Sørlandet at perioden blir kalt hollendertiden. Den omfattende sjøfarten omkring Lindesnes gjorde området til et viktig losdistrikt.

Farsund vokste frem på slutten av 1700-tallet. Jochum Brinch Lund (1743-1807), som regnes som byens grunnlegger, var en betydelig handels- og industriherre som drev utstrakt handelsvirksomhet over store deler av Europa. 1795 fikk Farsund status som losse- og ladested med rettigheter til å drive handel og sjøfart.

Mandal er nevnt på slutten 1300-tallet, da kong Erik av Pommern ga stedet rettigheter innen

handel av den senere så berømte Mandalslaksen. Stedet hadde allerede da bymessig bebyggelse og fikk på 1500-tallet kirke, og er derfor en av Sørlandets eldste byer. Mandal fikk senere som ladested eget formannskap og kommunalt selvstyre i 1837. Kommunen fikk bystatus i 1921. Mandal er kjent for skipsindustrien sin. Det var mye handel i seilskutetiden, og i tiden frem til 1960 hadde Mandal mest industri pr innbygger i hele Norge.

Losvirksomhet

Helt siden middelalderen har Lindesnes vært en av de viktigste landkjenningene for de seilende mellom Nordsjøen og Østersjøen. Her ved Norges sydspiss møttes den viktige kystleia med de oversjøiske forbindelsene. De fleste seilskipene som skulle ta seg ut og inn Skagerrak søkte opp under norsk kysten. Her kunne de bli loset i havn om været tvang dem mot land. På danskesida var bare den langgrunne Jammerbukta, uten naturlige havner å søke tilflukt i mot vær og vind. På slutten av 1500-tallet omtaler den norske presten og historikeren Peder Claussøn Friis Lindesnes som "dette nes som alle sjøfarende folk kjenner til", blant annet fordi de ut fra denne landkjenningen setter sin kurs videre langs kysten.

Vågehavn er en gammel loshavn på østsiden av Lindesnes, rett før selve fyrhavnen når man seiler vestover.

I dag er det ingen loser stasjonert i dette distriktet. De nærmeste losstasjonene er Kristiansand i øst og Rekefjord i Sokndal kommune i vest.

Fiske

Det viktigste økonomiske oppsvinget kom med et rikt sildefiske mellom 1820 og 1840. Silden ble først og fremst eksportert til Tyskland og de baltiske stater, og førte også til et oppsving i skipsfarten.

De rike sildefiskeriene ga folk mulighet til å bygge store bolighus og brygger. Dette er et trekk som går igjen både i tettstedene og byene i området.

Det har i perioder vært fisket mye fisk fra Revet, eller Danskerevet som det også kalles. Dette er områdene i Nordsjøen på den andre siden av Norskerenna. Revtorsken satte store deler av folket i området rundt Lindesnes i arbeid.

Gjennom flere hundre år var det sesongmessige fisket etter hummer viktig for kystbefolkningen, og siden mellomkrigstiden har trålfiske etter reker fått relativt stor betydning.

Norges første fyr

Farvannet omkring Lindesnes var fryktet, og det med god grunn. Her møtes to hav: Skagerrak og Nordsjøen. Kraftige vinder og havstrømmer har blåst mang en skute på grunn i dette området, og strekningen mellom Lindesnes og Lista er av sjøfartshistorikere blitt omtalt som "et klassisk forlisdistrikt".

Det var derfor ingen tilfeldighet at Norges første fyr ble tent her på Lindesnes. Det var dansk kongen Fredrik III som 18. juli 1655 utstedte formaningen som ga Pouell Hansønn, borger av Kristiansand, privilegium til å etablere fyrdrift på Lindesnes. Driften skulle finansieres ved å skattlegge alle skipsanløp i havnene mellom Bergen og Bohuslen.

Men det var dårlig vær høsten 1655. De tre skipene som ble sendt ut med materialer og utstyr fra Kristiansand brukte mer enn 7 uker på turen til Lindesnes. Og skipet som skulle hente kull fra England, kom ikke fram i det hele tatt. Det ble derfor reist et tre etasjes tårn i tre, hvor det ble plassert 30 blafrende talglys bak noen blyglassvinduer. Det kan ikke ha vært rare fyrlyset, og klagene lot ikke vente på seg. Selv om kullfyret kom i drift etter en tid, så kongen seg likevel nødt til å befale fyret slukket allerede neste høst.

Først 69 år senere, ble fyrdriften på Lindesnes gjenopptatt. Og da ble det bestemt at det skulle være to kullbluss: ett på selve Neset og ett på Markøy, litt lenger vest. Dette var for å unngå forveksling mellom Lindesnes og fyret på Skagens Odde. De to blussene ble begge tent 1. februar 1725. Både på Lindesnes og Markøy besto fyret bare av en åpner fyrgrøte med kull som var plassert rett på fjellet.

I 1822 ble begge de to blussene ombygget til lukkede kullblussfyr. Det vil si at fyrgrøta ble plassert inne i et lukket lykterom på toppen av et murt fundament med trekkanaler som skulle sikre jevnere og mer økonomisk brenning. Røyken ble sluppet ut i et avtrekk i toppen av lykta. Det er fundamentet til disse lukkede kullblussfyrene som fortsatt er bevart, både på Lindesnes og Markøy.

Fyret på Markøy ble lagt ned i 1844 og i 1854 ble fyret på Lindesnes ombygget. En første ordens linse ble installert på toppen av det gamle kullblusset. Lyskilden var en moderne vekebrenner (parafin).

I 1915 ble linsa flyttet over i et nytt støpejernstårn. Det ble bygget nytt maskinhus i 1920 og montert tåkeanlegg. Med andre ord fikk Lindesnes fyrstasjon i 1920 den utformingen stasjonen fortsatt har i dag.

Lindesnes Fyr har hatt fast bemanning fram til 2003. I 1992 ble det opprettet en egen stiftelse som har hatt ansvar for bevaring og tilrettelegging av fyrstasjonen for besøkende. I 2000 ble Lindesnes Fyr valgt til Vest-Agders tusenårssted og som en følge av dette ble det bygget et nytt formidlingsanlegg inne i fjellet under fyrstasjonen. Byggingen sto ferdig i 2005. Lindesnes Fyr er også hovedsete for Kystverkets etatismuseum.

Uthavner

Loshavn; Vest for Lindesnes, utenfor Farsund, ligger Loshavn. Der finnes kanskje en av de best bevarte uthavnene langs sørlandskysten, med et unikt trehusmiljø. Stedet har en historie med særpreg, spesielt i krigsårene 1807-1814 - i den såkalte kapertiden - da uthavnen var et stort "kaperrede". Loshavn er samtidig et typisk eksempel på de uthavnssamfunn langs sørlandskysten som opplevde stor oppblomstring på 1700- og 1800-tallet, og som i dag fremstår som ferieparadis nesten uten fastboende.

Navnet kommer fra lusehavn, den lille havn, i motsetning til Eikvågs store havn. Utsiktsplassene ved Loshavn hadde store kanoner som pekte utover havet. På det meste var det 11 løser, i dag er der ingen. Loshavn var losstasjon for Farsund.

Den gang var det mer trafikk til Loshavn og Eikvåg enn til Farsund. I tillegg til skole og båtbyggeri var det pensjonat og skjenkestue. Bortsett fra fem til seks fastboende er alle husene i gamle Loshavn i dag sommerboliger.

Selør; På vestsiden av Grønsfjorden, i innseilingen til Korshavn, får vi Sælør på sydsiden av leia. Strøm-, vind-, og værforholdene rundt Lindesnes har gjort det "å runde neset" til en til tider farefylt etappe. Nettopp dette forholdet er en viktig forklaring på Sælørs betydning som uthavn opp gjennom historien. Mange er de norske konger og høvdinge som har ligget med skip og folk der. Den første vi kjenner til er Olav Haraldsson, helgenkongen. Den siste som besøkte øyene var Olav V.

Første del av navnet Sæløy skal forøvrig komme av det gammelnorske ordet Saluhus som betyr herberge. Også fyrdriften på Lindesnes og Markøy er uløselig knyttet til Sælør. Her bodde fyrinspektøren for tvillingfyrene i mange år. Etter kapertida ble det drevet navigasjonsskole på Sælør. Den var i drift frem til midten av 1800-tallet. Uthavnene på Sørlandet fungerte som nød- og ventehavner hvor seilskutene ble ettersett og reparert, og utstyrt for sesongen. Selør har med sin beliggenhet rett vest for Lindesnes vært en av regionens viktigste uthavner, og den fremstår fremdeles med sitt autentiske uthavnspreg i behold. Selør havn ligger på Seløyene som omfatter to øyer, Østre og Vestre Selør. Øyene er forbundet med en smal molo som ble bygget av Statens Havnevesen midt på 1960-tallet. På Kikkerheia på Vestre Selør, utkikkstedet for losene, finner man en kompassrose innhugget i fjellet, som losene antagelig brukte til å peile skipene.

Korshavn; Lun fiskehavn på Revøy. Korshavn er Norges sydligste fiskehavn. I gammel tid ble korsknyttet som sjømerke. Fra sagaen kjenner vi til ordet "hafnarkross". Et slikt korsmerke har antagelig gitt navn til Korshavn.

I mange hundre år var Lindesnes en viktig landkjenning for sjøfarende langs den store nord-europeiske handelsruta mellom Nordsjøen og Østersjølandene. Derfor var Korshavn godt kjent og faktisk den eneste sikre navngitte havn mellom Stavanger og Tønsberg.

På et kart fra 1720-tallet kalles Korshavn for Manesondt. Like øst for bebyggelsen heter det fortsatt Mannevig. Her finner vi også Mannevigsholmen og Mannevigsluan.

Hatholmen fyr, Ryvingen fyr, Lindesnes fyr og Markøy (nedlagte) fyr er alle fredet – se disse.

Søre Katland

Ledfyr i innseilinga til Farsund og uthavna Loshavn. Ligger utsatt til på et skjær med dårlige landingsforhold. Katland fyr ble bygget samtidig med Grønningen og ble tent 1.9.1878. Fyret er stadig blitt rammet av hard sjø, med store materielle skader. Fyrvokteren bodde på fyret hele året.

Den siste familien som bodde her hadde seks barn. Om vinteren bodde guvernanten på fyret og drev undervisning for barna. Båtene som ble benyttet måtte oppbevares i et bunkersliknende naust. Fyret ble fraflyttet i 1947 og erstattet med ei gassdrevet fyrlykt, plassert på taket av fyrbygningen. I 1980 ble denne ombygget til solcelledrift.

Færøytårnet

For å skille Søre Katland fyr fra de øvrige, ble det montert et speilfyr på Færøy. Det ble bygget et stort tårn, med speil som skulle reflektere lyset fra Katland fyr. Forsøket ble ikke vellykket. I dårlig vær ble effekten av speilet sterkt redusert. Speilet ble tatt vekk, men tårnet sto igjen. Tårnet brant ned for 20 år siden etter et lynnedslag. Det ble gjenoppbygd og satt på plass igjen med helikopter.

Eikvåg merkenaust

Bukta i Eikvåg har vært en viktig havn, og den er en god ankerhavn i allslags vær. Her var vann, utsikt, og man lå i skjul. Tyske, danske og engelske skip overvintret ofte i Eikvåg når det ble mye is. Fastboende drev handel med sjøfolkene. På holmen Rebekkas holme etablerte Fyr- og merkevesenet (utvendig) stakelager, og senere (1938) ble Eikvåg merkenaust anlagt, for lagring og vedlikehold av lys- og lydbøyer.

Ryvingen varde

Ryvingen sjømerke var ett av 5 sjømerker som ble oppsatt i 1825 av Marinedepartementet. Merket ble i første omgang satt opp som en pyramideformet trebåke, men det ble noen år senere skiftet ut med en steinvarde med tilsvarende form.

Færøytårnet, Eikvåg bøynaust og Ryvingen varde er alle foreslått vernet som enkeltobjekter.

Fiskerihavner

Det er 11 havneanlegg/moloer utført av Kystverket (Statens Havnevesen) i dette området; Ullerøy, Tranevåg, Korshavn, Selør, Stusvig, Lillehavn, Goksem, Ramslandsvågen, Båly, Åvik og Dyrstadvågen. I tillegg har havnevesenet blant annet foretatt utdyping og merking av innseilingen til den lille havna Vaagehavn/Øvre Våge, som blant annet ble benyttet av loser, farvannsutdyping i Mandalselva, Naversundet, Svinør og østre løp i Loshavn.

Havnevesenet har også gjort forberedende arbeider med en kanal gjennom Spangereid og Listeid, som en del av innaskjærs led helt til Flekkefjord. Dette prosjektet ble det imidlertid ikke noe av.

Den nye Spangereidkanalen, mellom Båly og Høllen i Lenefjorden, ble åpnet sommeren 2007. Denne er imidlertid bygget uten Kystverkets medvirkning.

I nyere tid er området mer og mer benyttet i friluftssammenheng, med et stort antall fritidsbåter som passerer Lindesnes ute i havet, eller gjennom den nye Spangereidkanalen.

Skjærgårdsparken, eller statlig sikra friluftsområder, sikrer allmennheten tilgang til store områder både øst og vest for Lindesnes.



Kart hvor lykter (gult) og sjømerker (lilla) er markert.

Beskrivelse:

I området fra Mandal, via Lindesnes til Loshavn/Farsund er det flere objekter som samlet beskriver Kystverkets tidligere og nåværende ulike virksomheter. Områdets strategiske plassering, med Lindesnes som et meget viktig landkjenningspunkt, uthavner, losvirksomhet, fiskeriaktivitet og kontakt/handel med utlandet, har medført at det her er oppført fyrstasjoner, sjømerker, lykter og ulike typer andre anlegg i en lang tidsepoke.

Begrunnelse / Formål:

Området rundt Lindesnes har ikke bare en lokal betydning, men er også av nasjonal, og i seilskutetiden internasjonal betydning, da Lindesnes var et meget brukt landkjenningspunkt for seilfart både inn i Skagerrak og videre til Vestlandet eller enda lenger nord. På grunn av denne strategisk viktige plasseringen, men også på grunn av lokale kvaliteter, har det vokst opp flere uthavner, blitt bygd fiskerihavner og blitt foretatt farledsutdypinger. Det er også blitt etablert flere fyrstasjoner, fyrlykter og sjømerker, og samlet representerer disse objektene/tiltakene Kystverket på en god måte.

Fyrmuseet på Lindesnes og *Landsverneplan for Maritim Infrastruktur* kan med fokus på det samme området samarbeide om bevaring av sjømerkene, samtidig som det vil kunne være en fin mulighet til å presentere vår type kystkultur gjennom pedagogiske opplegg for de mange tusen besøkende som hvert år er innom Fyrmuseet.



082200-Lindesnes



081700-Udvaare



082300-Lypskjær



0821-Lindesnes Øst



082000-Svarte Hillegarden, øst for Lindesnes



Markøy gamle kullblussfy



02425M-Revøy



02422M-Skarvøy



03224M-Gjeslingane



Lillehavn fiskerihavn



Båly (gamle) fiskerihavn



Eikvåg bøynaust

Utsira

Områdenr.: 2
Navn: Utsira
Kommunenavn: Utsira
Kommunenr.: 1151
Objekter/miljø: 2 fiskerihavner, losstasjon, fyrstasjon, fyrlykter, sjømerket og fortøyningsringer.
Vernestatus: Utsira fyr er fredet. Ellers ikke fredet / vernet

Beliggenhet: Utsira ligger 12 n.m. vest for Haugesund,

Koordinater: N 59-18.39 Ø 4-53.11

Geografisk plassering



Flybilde av Nordvågen på Utsira. Sørvågen kan sees helt øverst i bilde.

Historie/bakgrunn:

Utsira er et lite øysamfunn langt ute i havet vest for Karmøy. Utsira ligger på sørvestkysten av Norge, lengst nord i Rogaland fylke. Fastlandsforbindelsen skjer med rutebåt fra Haugesund, som er den nærmeste byen. Overfartstid med rutebåten er ca. 1 time og 10 minutter.

Utsira er landets nest minste kommune i areal, 6,20 kvadratkilometer og den minste i folketall med ca. 210 innbyggere. Øya er kjent internasjonalt for sitt rike fugleliv, spesielle himmellys, Utsira nord og sør

i værvarslinga og verdens første vind- og hydrogenanlegg. Andre severdigheter på Utsira er blant annet Mikal L. Klovnings sjøhus, Indre havn i Nordvågen, Utsira fyr, Utsira kirke, turløyper gjennom et flott kulturlandskap som er rikt på fornminner, byste av Norges første kvinnelige ordfører (Aasa Helgesen, 1926-1928).

Utsira har hatt fast bosetting siden folkevandringstiden. I 2003 ble det på Austrheim utgravd en steinalderboplass fra ca. 8000 år f.kr. som antakelig ble brukt i sommerhalvåret av nomader. Næringsgrunnlaget har gjennom alle år vært fiske i kombinasjon med jordbruk. Løsing har også historisk vært en viktig næring. Bøndene var trolig leilendinger helt fra slaget ved Hafrsfjord og i 1164 ga Erling Skakke jorda til Halsnøy kloster. Øya forble klostereiendom fram til reformasjonen i 1536, og etter reformasjonen ble øya krongods under kongen i København.

I 1746 ble Utsira solgt til kjøpmann Peder Valentinsen i Stavanger. Hans etterkommere, Forman-familien fra Alvøen utenfor Bergen eide øya til midten av 1800-tallet. I perioden fra 1830 og fram til 1864 ble gårdene og kirken solgt til sirabuene som var leilendinger under øyas siste eier, Johan Julius Dahm. Utsira ble i 1924 utskilt som egen kommune fra daværende Torvastad kommune. I 1926 fikk øya et kommunestyre med 11 kvinner og 1 mann, og med det landets første kvinnelige ordfører. Fiske, kombinert med jordbruk, har i alle år vært hovednæringsveien, og spesielt det rike vårsildfiskeriet betydde mye for hele samfunnet. Sirabuen sto alltid med en fot i båten og den andre på land.

Arbeidet med å bygge de to fyrtårnene ble satt igang i 1843. Tårnene ble oppført av hugget gråstein. Innvendig er de foret med teglstein. Utsira Fyr ble tent 15. august 1844. I dag er bare ett av tårnene i drift. Fyrtårnene er Norges eneste gjenværende tvillingfyr innenfor samme fyrområde. Hele fyrområdet er fredet i henhold til kulturminneloven. Fyret ligger på øyas høyeste punkt, og er Norges høyeste beliggende fyr med sine 68 meter over havet. Utsira Fyr har hatt værobservasjoner for Meteorologisk institutt siden 1867, og er Norges eldste meteorologiske stasjon i sammenhengende drift. Fyret er automatisert og ble avbemannet i 2004. I perioden 2005 – 2007 er Utsira fyr med i et EU prosjekt som går på ny bruk av europeiske fyrstasjoner og vedlikehold av gamle steinfyr.

I året 1865 ble det fisket 60.000 tønner sild av øyas egen befolkning, som da talte 350 innbyggere. Foruten sildefisket foregikk det også et betydelig makrell- og hummerfiske. Havneområdene var så dårlige at fremmede folk ikke torde å drive fiske fra øya. Moloarbeidene ble derfor startet i 1866 og ble avsluttet i 1870. Anleggene hadde da kostet kr 179.000,-. De var de første statlige moloanlegg i Norge. Anleggene er gode eksempler på flott murerhåndverk. Ytre molo i Nordvikvågen ble bygget på 1940-tallet.

Bebyggelsen vokste fram etter at moloene stod ferdige i 1870, og er preget av det rike fisket som var her tidligere. Den tette, særpregede bebyggelsen er verneverdig. Ikke pga. hver enkelt bygnings kvaliteter, men pga. områdets helhet.

På fjellknausen Børgje, som er en gammel bygdeborg fra folkevandringstida, ligger loshytta. Den var i drift fra 1963 og fram til 1967. Loshytta er det siste byggverket som er igjen etter den viktige losnæringa på Utsira (tidligere var det opptil 4 loshytter på øya). Denne toppen er antakelig øyas beste utkikkspunkt og er skiltet fra turstien i Austramarka. Losskøyta MS "Sira" er den siste losskøyta som var i drift på Utsira. Den ble bygd i Farsund i 1940 og er 43 fot. Etter en fullrestaurering i 2006 eies den nå av selskapet Losskøyta Utsira DA, som benytter den til ulike formål.



Kart hvor lykter (gult) og sjømerker (rødt) er markert.

Beskrivelse:

Utsira er ei øy langt fra land. Det er 2 viktige havner/fiskerihavner på Utsira, og fyrlykter og sjømerker er viktige for sikker atkomst inn til disse. I tillegg er Utsira fyr viktig for skipstrafikken som passerer Utsira. Under sildefiske, særlig siste halvdel av 1800-tallet, ble det satt ned flere fortøyningsringer rundt størstedelen av øya.

Begrunnelse / Formål:

Fortiden former nåtiden. Utsira er uten tvil et levende og aktivt samfunn som fortsatt er helt avhengig av anleggene/installasjonene som Kystverket har etablert i samfunnet på Utsira. Havnevesenet, fyr- og merkevesenet og losvesenet har alle betydning og betyr mye for Utsira. Utsira kommune er klar over hvilken betydning de ulike objektene har og ønsker å ta vare på historien.

Mange av de ulike anleggene har stor identitetsverdi, samtidig som de har opprettholdt en stor grad av autenticitet. Dette gjelder både anleggene i Sør- og Nordvågen, fyret samt fyrlykter, sjømerker og fortøyningsringer rundt hele Utsira.

Vi vet hva som lå bak kravene om fiskerihavneanlegg både i Nordvågen og Sørvågen, og vi kan se på samfunnet i dag hvilken nytte disse anleggene hadde for Utsira. En stor del av bebyggelsen ble bygget etter at havnene i nord og sør var etablert.



Begge fyr på Utsira. Bygd i stein og begge er fredet.



Vestre molo i Sørvågen.



Vestre molo i Nordvågen med lykt ytterst.



Den nye tid - lykter med indirekte belysning i innløpet til Sørvågen.



Fortøyningsringer finnes det mange av rundt Utsira, men betydningen de en gang hadde er sterkt redusert..



Loshytta oppe på en fjellknaus i Børgje. God utkikkspost for speiding etter båter.

Flåværleia

Områdenr.:	3
Navn:	Flåværleia
Kommunenavn:	Herøy
Kommunenr.:	1515
Objekt/miljø:	Farled, 5 fiskerihavner, 1 fyrstasjon, fyrlykter, samt sjømerker og fortøyningsringer.
Opprinnelig funksjon:	Farled med tilhørende navigasjonsinstallasjoner, samt nærliggende fiskerihavner
Nåværende funksjon:	Som den opprinnelige, samt industri (bl.a oljerelatert/skipsbygging)
Vernestatus:	Ikke fredet / vernet
Beliggenhet:	Flåværleia ligger rett nordøst for Stadlandet, i Herøy kommune, mellom Fosnavåg og Ulsteinvik.
Koordinater:	



Geografisk plassering



Innløpet til Flåværleia fra vest starter ved Flåvær fyr.

Historie/bakgrunn:

Flåværleia ligger i Herøy kommune i Møre og Romsdal fylke. Herøy ligger på Sunnmøre, ut mot havet, mellom Ålesund og Stad, og består av den nordøstlige del av Gurskøya, nord for denne Leinøya og Bergsøya, og lengst ut mot havet i nordvest Sørøyane: Skorpa, Nerlandsøya, Remøya og Runde. Mellom disse ligger en rekke mindre øyer, heriblant Herøya, Nautøya samt Flåværøyene.

Landskapet veksler mellom myrlendte flater og skogløse, temmelig nakne åser og fjell av gneis.

Høyeste toppen er Hestfjellet - 660 moh. - på kommunegrensen mot Sande på Gurskøya. Farvannet i Herøy er meget urent og det er flere kjente fyr: Svinøy, Runde, Grasøyane og Flåvær. Jordbruksarealet i Herøy er relativt lite, brukene er små og drives ofte i kombinasjon med andre yrker. Herøy har et variert næringsliv og er en av de viktigste fiskerikommuner i fylket, med stort fiskemottak og flere fiskeoppdrettsanlegg. Industrien er ellers i betydelig grad knyttet til offhorevirksomhet og sjøfart.

Fra Gurskøya er det fergeforbindelse sørover til Nordfjord og nordover med bro til Hareidlandet og ferge til Ålesund. Veinettet innen kommunen er godt utbygd, og Gurskøya, Leinøya, Bergsøya, Nerlandsøya, Remøya og Runde er knyttet sammen med broer. Ekspressbåt til Ålesund.

Ved Runde ble vraket av et skip fra 1725 funnet i 1972/73, med ca. 60 000 gull- og sølvmynter om bord. På Herøya er det et kystmuseum med blant annet en rekonstruksjon av Sunnmørsjekta. Et av Kvalsundskipene fra 600-tallet, som er funnet på Nerlandsøya 1920, står nå på Historisk Museum i Bergen (kopi på Sunnmøre Museum i Ålesund). Kommunevåpenet har to motstilte sølv-skipsstavner mot en blå bakgrunn; henspeiler på funnet av Kvalsundskipene fra 600-tallet. Fra samme periode er det flere gravrøyser, bl.a. Løsetstranda. Herøy har en rik historie med flere gamle velholdte handelssteder, bl.a. Kjeldsund, Flåvær og ikke minst Herøy gård med kystmuseum.

En annen spesiell øy er Skorpa, med barsk natur og en stamme av ville geiter.

Flåvær er en forholdsvis liten gruppe med holmer og skjær i Herøyfjorden, og omfatter holmene Flåvær, Husholmen, Torvholmen og Varholmen.

Tidligere var det stor aktivitet på Flåvær på grunn av den sentrale beliggenheten i Herøyfjorden og til den sterkt trafikkerte Flåværleia, som går mellom Flåvær og Herøy.

Helt siden motoren ble installert i båter, har Fosnavåg havn vært en av de beste havnene i området. Spesielt ble havna benyttet i den store sildetiden på 50-tallet. Fosnavåg havn var derimot ikke noen stor havn i "seiltiden", da det smale innløpet gjorde det vanskelig å komme inn og ut. Eggesbønes, Herøy gård og Flåvær, alle langs Flåværleia, var de store sentra i den tiden. I Eggesbønes ligger i dag bl.a. verdens største lakseslakteri.

Flåvær, som fungerte som fiskevær og handelssted, hadde god havn med gode oppankringsmuligheter og et stort antall fortøyningsfester. Da sildefiskeriene var på det høyeste, var havna full av fiskefartøyer, og da kunne det være opp til 1500 mennesker samlet her. Her er også Flåvær fyr som ble opprettet i 1870. Varholmen er en liten holme i Flåvær. Den har kanskje fått navnet etter varde, da holmen flere ganger i eldre, og også i nyere kart, er nevnt som "Vardholmen" – kanskje kan det symbolisere en holme med en varde også i dag, med det høyreste fyret som kan ses på flere sjømil, plassert helt ute på vestspissen. På Varholmen har det bodd folk i alle fall sidan 1700-talet og den første som man vet om flytta fra holmen i 1773. I dag er Flåvær fraflyttet.

I Paul Löwenörns "Opplysende beretninger for de söfarende", fra ca 1800, står det om Flåvær/Flåværleia: "*Synden om Scorpa er der et Indlöb til en Stoppe-Havn, tjenlig for smaae Skibe, kaldet Flaavær. ... Fra Flaavær kan man med temmelig svære Skibe gaae indenskiærs Nord efter til Breedsund. Paa denne Vei er der ved Herröe en liden Havn, ei saa god eller rummelig som Flaavær*".

Da Flåvær fyrstasjon var etablert i 1871, sto det i fyrlisten samme år: "*Fyret er anbrakt paa Varholmen og lyser rundt. Det veileder gjennom Flaavær-Leden mellom Grundene ud fra Sandsøen paa den ene Side og dem der ligge i Syd for Skorpen paa den anden. Syd fra kommende Fartøier maa, for at gaa klar nordenom Skjæggene, ikke holde ind førend de ere komne forbi det forandelige, ind i det faste Lys, og styre derefter lige mod Fyret, iagttagende ikke at holde nordligere for at undgaa Store Godøfluen og Landgrundene ud fra Skorpen*"....., og så følger en like lang beskrivelse. Til sammenligning kan nevnes at dagens trafikkanter har i alt 18 fyrlys til hjelp gjennom Flåværleia.

Flåvær ligger ikke langt fra Volda / Dalsfjorden, hvor mange av fyr- og havnevesenets trofaste arbeidere bodde. Ved Dalsfjorden fyrmuseum er det etablert en samling med fyrrelaterte objekter og

en stor samling med historiske bilder. Dalsfjorden fyrmuseum er også del av fyrmuseumsnettverket.



Kart hvor lykter (gult) og sjømerker (lilla) er markert. Flåværleia er markert med rød kurve.

Beskrivelse:

Flåværleia, fra området vest for Flåvær fyr til området nord for Vattøya. I området omkring Flåværleia befinner det seg 1 fyrstasjon, 18 fyrlykter, lanterner og sjømerker. Følgende fiskerihavner ligger ved Flåværleia: Skorpen, Kopperstad, Eggesbøneset, Bøvågen, Røyrasundet, (utdyping). I tillegg finner man følgende fiskerihavner i umiddelbar nærhet til Flåværleia: Leinevika, Fosnavåg, Kvalsund, Kvalsvik, Runde, Remøy, Ulsteinvik og Flø.

Begrunnelse / Formål:

Flåværleia har vært og er en viktig led nord for Stadtlandet mot Ålesund. Hurtigruten har sin daglige passering gjennom Flåværleia, og det er planlagt utbedring av leden i 2008. Dersom Stadtunellen blir realisert, vil Flåværleia fortsatt være en del av den indre leden på Sunnmøre. Dette viser at denne farleden også i fremtiden vil spille en aktiv rolle for både små og store fartøyer. Det totale antallet av navigasjonsinstallasjoner er ikke særlig stort i Flåværleia, men det er mange ulike typer navigasjonsinstallasjoner i området. Dette mangfoldet tilsier at Flåværleia er en led med kulturhistorisk verdi, og som gjennom et områdevern bør søkes ivaretatt som dokumentasjon over ulike typer navigasjonsinstallasjoner i en farled.



312800 – Klubben fyrlykt.



313000 – Steinholmskjær fyrlykt



314800 – Røyresund fyrlykt



Hurtigruta passerer under
Røyrsundbroa.



Seilskute passerer Flåvær fyr på vei inn i Flåværløia.

Lofoten

Områdenr.:	4
Navn:	Lofoten Røst, Værøy, Moskenes, Flakstad, Vestvågøy, Vågan, Lødingen, Hamarøy og Steigen
Kommunenavn:	1856, 1857, 1874, 1859, 1860, 1865, 1851, 1849 og 1848
Kommunenr.:	41 fiskerihavner, losstasjon, loshytter, merkenaust, stakelager, 10 fyrstasjoner + 8 nedlagte fyrstasjoner, fyrlykter, sjømerker og fortøyningsringer.
Objekter/miljø:	5 fyr er fredet. Ellers ikke fredet / vernet. Lofoten er foreslått til UNESCO's liste over verdensarvområder. Området består av Lofoten + kommunene Lødingen, Hamarøy og Steigen.
Vernestatus:	
Beliggenhet:	
Koordinater:	



Geografisk plassering



Flybilde av Svolvev i Vågan kommune. Molo som beskytter havnen sees midt i bildet. Utenfor moloen kan man se skulpturen Fiskerkona

Historie/bakgrunn:

Lofoten, øyrekke i Nordland langs Vestfjordens nordside, fra Raftsundet i nordøst til Skomvær utenfor Røst i sørvest. De største øyene er Austvågøy, Gimsøya, Vestvågøy, Flakstadøy og Moskenesøy. I tillegg er det valgt å ta med kommunene Lødingen, Hamarøy og Steigen for å få et variert utvalg av naturtyper og sjøtrafikkleder.

Området har noe av landets eldste berggrunn. De eldste bergartene her er om lag to milliarder år gamle. Under istidene gravde breer seg ned i berget og dannet et alpint landskap med dype botner atskilt av skarpe kammer og spisse tinder. Høyest i Lofoten er Higravstindan (1146 moh.) på Austvågøy, mens i området som helhet er Gaskacohkka (1517 moh.) i Hamarøy kommune. Øyene i Lofoten er oppskåret av smale fjorder og er atskilt av til dels trange sund med strie tidevannsstrømmer, f.eks. Gimsøystraumen, Nappstraumen og Moskenesstraumen. Både

fjordene og sundene går i hovedsak nord-sør. Fjellpartiene, som utgjør det meste av øyene, er i større eller mindre grad omkranset av en flat strandbrem, strandflaten, og her er nesten all bosetning, særlig ut mot Vestfjorden. Den er stort sett samlet i tettsteder eller fiskevær. Et unntak er Vestvågøy, der gode jordbruksmuligheter, også i de indre delene, har skapt grunnlag for en mer spredt bosetning. Kystklimaet i Lofoten gjør vintrene milde og somrene forholdsvis kjølige. *Røst-revet* er verdens største kjente Lophelia-rev (dypvannskoraller), 45 km langt og to til tre km bredt. Revet representerer en naturtype med en betydningsfull økologisk funksjon i kraft av å være habitat for et stort biologisk mangfold - et mangfold av hittil ukjent omfang og betydning.

Sjøfart

Gjennom mange hundreår var jektefarten mellom Nord-Norge og Bergen selve livsnerven for kystens befolkning. Så tidlig som i Sverres Saga fra 1177 beskrives det at kjøpmenn fra Vågan seilte til Trondheim og Bergen. Årsrytmen for jekta var tradisjonelt en tur i mai med rogn, tran, skinn, dun, og tørrfisk fra forrige sesong. På hjemtur hadde de med mel, salt, malt, lær, metaller, tobakk, vin og brennevin, ja også bakverk (Bergenskringler) og likkister!

Etter 1850 stagnerte jektefarten, dampskipene kom, og klippfiskeren overtok etter hvert mye av tørrfiskens betydning som eksportartikkel. Mange mener at jekta har hatt like stor betydning for Norges befolkning som vikingskipene.

Etter at Ofofbanen ble etablert har det vært stor skipstrafikk av malm fra Narvik til stålindustrien i hele verden. En av hovedgrunnene til Norges inntreden i 2. verdenskrig var viktighet av at Narvik var utskipningshavn for strategisk viktig jernmalm til både Tyskland og Storbritannia.

Fiske

Den største *torskbestand* på den nordlige halvkule har sitt viktigste gyteområde i Lofoten.

Torskens gyteområder rundt Lofoten har trolig vært i bruk de siste 6000 år.

Lofotfisket i betydning av et kommersielt fiskeri med sikte på eksport har røtter som går ca. 1000 år tilbake i tid. Utgangspunktet for Lofotens særstilling innenfor norske og internasjonale fiskerier er livsmønsteret til den norsk-arktiske torsken, et mønster som oppviser en sterk grad av stabilitet over tid og som man antar i all hovedsak har eksistert siden siste istid. Arten har sitt oppvekst- og leveområde i Barentshavet, men foretar årvisse nærings- og gytevandringar inn mot norskekysten. Denne vandringen, som også har gitt opphav til betegnelsen skrei, av gammelnorsk skrida – å vandre, foregår til forskjellige steder langs kysten av Norge der gyting foregår, fra Vest-Finnmark i nord til Trøndelag og Møre i sør.

Lofoten har imidlertid alltid vært det viktigste gyteområdet. I selve Lofoten foregår gytingen hovedsakelig på den såkalte "innersida", dvs. inne i Vestfjorden på sørsida av lofotøyene. Fisken stiller helt bestemte krav til temperatur og saltholdighet i vannet for at gytingen skal ta til, og det eksakte forløp og skreiens fordeling lokalt i Lofoten veksler fra år til år: I noen år foregår hovedtyngden av gytingen og fisket i vest, ved Værøy og Røst, i Moskenes og Flakstad; i andre år er det typisk østlofotfiske, f.eks. på den kjente fiskeplassen Hølla like utenfor Svolvær. Fisket på den norsk-arktiske torsken inngår i et mer generelt mønster for norske fiskerier: Norskekysten er et av de rikeste ressursområdene i verdensmålestokk. Samtidig er forholdene preget av at også andre fiskeslag søker helt inn mot land i beskyttede farvann, på tilsvarende beite- og gytevandringar som alt er nevnt for torsken. Dette har medført at det rike ressursgrunnlaget har vært mulig å utnytte med enkel teknologi når det gjelder fartøy og redskaper. Norske fiskere har ikke, som de fleste av sine yrkesbrødre i andre land, tidlig vært tvunget til å søke ut i åpent hav for å få fangst. Et annet særtrekk er at det som regel har vært langt større fangstmuligheter enn det som har vært mulig å utnytte til direkte innenlandsk konsum.

Fyr og merker

I tidligere tider hadde fjell langs kysten av Nord-Norge ofte funksjon som sjømerker. Stetind (1392 moh.) i Tysfjord kommune er et slikt fjell. Med sin karakteristiske form skiller Stetind seg ut fra andre fjell i horisonten enten man seiler østover fra Lofoten eller sørover fra Senja i nord.

Fyr og merker langs Lofoten ble ofte begrunnet med sikkerhet for fiskerne, men senere ble det også av stor betydning å sikre sikker seilas for hurtigruten og andre rute- og lastebåter langs kysten. Den betydelige malmeksporten fra Narvik krevde også egne "malmlykter/fyr" og egen losstasjon i Lødingen.

I 1854 ble løytnant Nielsen – fyrassistent hos Fyrdirektøren – avgitt til Indredepartementet for å

foreta undersøkelser omkring lofotfiskeriene. I en rapport av 4.5.1854 foreslo han at det burde oppføres såkalte fiskefyr ved Skrova, Svolvær, Henningsvær, Balstad og Sørpågen (Glåpen). Fyrkommisjonen av 1855 var enig i dette og plussset på fyr ved Ørsvåg, Stamsund og Reine. Stortinget bevilget i 1854 det nødvendige beløp, 2880 speciedaler. – til de fem førstnevnte fyrene. I området finnes flere ulike typer sjømerker, både med og uten lys. Mye oppmerking ble utført for å sikre sikker seilas inn og ut av fiskevær, men flere leder som ga god beskyttelse for været er også oppmerket. Disse er gode eksempler på tidligere tiders avhengighet av vær og vind.

Los og losvesen

Lødingen losstasjon har losformidling for strekningen Helgeland - Kirkenes samt trafikken til og fra Narvik.

Fiskerihavner

Byggingen av det store antallet fiskerihavner forteller om behovet og ønsket om sikre havner for fiskeriene. I tillegg til selve havnen, moloer, utdypinger, oppmerking med mer, hadde havnevesenet også ansvar for god vannforsyning til fiskeværene.



Kart hvor lykter (gult) og sjømerker (lilla) er markert.

Begrunnelse / Formål:

Med sin rike natur og tusenårige fiskeritradisjon er Lofoten nå under utredning for nominering til Unescos liste over verdens kultur- og naturarv. Av kulturminner nevnes blant annet: Fiskevær, fiskemottak med molo og havn, fiskefelt med navn/betegnelse, mé og merker i sjø og på land, navigasjonsinnretninger og seilingsleder.

Området er et unikt vitnesbyrd om en kulturell tradisjon eller sivilisasjon som for det meste fortsatt er levende. Den tradisjonelle næringen har vært utøvd på en måte som hittil har vist seg å innebære en bærekraftig ressursforvaltning. Lofoten framviser et kulturlandskap som er et levende produksjonslandskap tuftet på tradisjonell bosetting og næring på land og sjø, med signifikante spor etter en kontinuerlig utvikling over minst 1000 år.

Likeledes må det sies at fiskeværene i Lofoten utgjør framstående eksempler på en tradisjonell

bosetning som er representativ for både norsk og internasjonal kystkultur og på menneskets samspill med naturen.

Gjennom de siste 150 årene har Havnevesenet, Fyr- og Merkevesenet og Losvesenet – alle forgjengere til Kystverket - bidratt til at denne tradisjonen har kunnet konvertere til mer moderne drifts- og produksjonsmetoder, med bedre havneforhold og sikrere navigasjon.

Fiskerihavner, farleder, fyrstasjoner, fyrlykter, sjømerker med mer er alle en del av den kulturarven som ønskes bevart. Som verdensarvområde vil Lofoten gi Kystverket en god mulighet til å presentere navigasjonsinstallasjoner og havner med pedagogiske opplegg både for besøkende og som del av undervisningsopplegg for skoler.

Selv om Kystverket har et selvstendig ansvar for å ivareta sin egen kulturhistorie, vil det være muligheter for å oppnå synergieffekter med hensyn til vedlikehold av de aktuelle vernede objektene, da de her kan bli del av en større helhet. Innenfor avgrensningen av Lofotenområdet er det foreslått vernet enkeltobjekter/anlegg. Dette gjelder to fyrlykter, to kulturminner i fiskerihavner (ballastmerke og fortøyningskar). For øvrig befinner det seg her 5 fyrstasjoner som er fredet i medhold av kulturminneloven; fyrstasjonene Måløy Skarholmen, Flatøy, Tranøy, Skrova og Skomvær.



761400-Nusfjord fyrlykt



764001- Reienrenna NØ



Ulabrand betongfeste i Kabelvåg – fra 1882



Årsteinsvalen kanal



739200-Lysøyskjær i Svellingenrenna.



751700-Nedre Hopen fyrlykt (i tre) fra 1894.



758600-Steine fyrlykt fra 1894.



765400-Glåpen – gammelt fyr og ny lykt.



Reine i Lofoten

Senjas ytterside

Områdenr.:	5
Navn:	Senjas ytterside
Kommunenavn:	Tranøy, Torsken, Berg og Lenvik
n:	
Kommunenr.:	1927, 1928, 1929 og 1931
Objekt/miljø:	Fiskevær, sjømerker, fyrlykter.
Opprinnelig funksjon:	Fiskevær for lokale og tilreisende fiskere.
Nåværende funksjon:	De fleste fiskeværerne er nedlagt men noen få store fiskevær er fortsatt aktive.
Vernestatus:	Hekkingen fyr er fredet. Flere landskapsvernområder vernet etter naturvernloven, også med anlegg knyttet til Kystverket.
Beliggenhet:	Senja ligger helt ut i havet, sørvest i Troms fylke, ca 30 nm sørvest for Tromsø og øst for Andøya i Nordland.
Koordinater:	N 69-03.82 Ø 16-40.84 – N 69-35.79 Ø 17-51.88



Geografisk plassering



Husøya med snaut 250 innbyggere og fem minutters gangavstand til alt og alle.

Historie/bakgrunn:

Senja er Norges nest største øy, 1583 km² stor. I nord og nordvest er det åpent hav, Malangen er nærmeste nabo i nordøst, det trange Gisundet i øst skiller Senja fra fastlandet, Solbergfjorden og Vågsfjorden ligger i sør og det åpne havstykket Andfjorden i sørvest. Senja består av kommunene Berg, Tranøy, Torsken og Lenvik, sistnevnte kommune strekker seg også over på fastlandet i øst.

I vest skjærer dype fjorder inn, og bosetningen ligger for det meste konsentrert i fiskevær eller på mindre steder hvor bosetning er mulig. I vest ligger de fire tettstedene Gryllefjord med 439 innb.,

Senjahopen med 315 innb., Fjordgard med 225 innb. og Husøy med 235 innb. (alt i 2005), samt tettbebyggelsene Skaland og Torsken. I øst ligger tettstedene Silsand med 1271 innb. og Gibostad med 377 innb.

Senja er kjent for sitt varierte landskap og har blitt kalt et *Norge i miniatyr*. Yttersiden er preget av dramatiske fjell som stuper rett ned i havet, men også av idyllisk skjærgård og flotte sandstrender. Der er bosetningen for det meste konsentrert i fiskevær eller på mindre steder hvor bosetning er mulig. Høyeste punkt er Breitinden, 985 moh. På innsiden (i øst) finner man fruktbar jord og et vennlig landskap med bølgende åser og bjørkeskog. Inne i dalene ligger trivelige bygder og småbruk, mens Sør-Senja er berglendt med svaberg og furuskog.

Geologien på Senja har mye interessant å by på som kan øke opplevelsen for den som skal ferdes der. Den varierer fra rullesteinsfjærer til store flyttblokker, og fra droppstein til sanddyner som er lagt opp av havet. Mange av fjellene bærer preg av å ha ligget under isen, med nunatakker som stakk opp over den.

Senja har broforbindelse med fastlandet mellom Silsand og Finnsnes. Det går riksveier langs hele sør- og østsiden, og tvers over øya til Gryllefjord og Torsken. Alle tettstedene har fergefrie veiforbindelser. Det er sommerferje mellom Andenes på Andøya og Gryllefjord.

I Mefjordvær finnes boplasser fra yngre steinalder, store fiskebedrifter holder liv i Senjahopen og Gryllefjord, mens grafittverket på Skaland er en av Norges største og siste bergverksindustrier. På den værbitte, lille Husøya har de arvet kultur fra spanjolene, og tar siesta midt på dagen.

På sørvestre del av øya ligger Ånderdalen nasjonalpark, mens flere av områdene i vest er sikret som landskapsvernområder.

Fisket har en lang historie på Senja, og er også i dag en viktig næring, men fisket er også en viktig del av den levende kystkulturen på Senja. Havnevesenet har siden siste halvdel av 1800-tallet bygget flere anlegg langs yttersiden av Senja, og fiskerihavnene har alltid vært viktig for den verdiskapingen som fisket etter torsk, sei, sild, kveite med mer fører med seg. Det er stor variasjon i anleggene som er bygd, fra de større i Husøy, Hamn i berg, Senjahopen, Skrolsvik til de mindre Senjeværene på små ansamlinger av holmer på utsiden av Senja. Flere steder er det utført utdypinger for å tilgjengeliggjøre naturhavner, samt stø og vorrer for å sikre båtene den gang disse var lette nok til å bli dratt på land.



"Ytre Senja er eit verhardt og barskt fjell-land med ein natur så vill og sundreven at det kan gå kaldt nedetter ryggen på ein som er vant med slakkare linjer og rundare former i landskapet. Mellom fjordane stikk det ut lange halvøyer med skarpe, taggete fjellryggar, sylkvasse tindar og djupe kløfter og skar. Halvøyene går over i bratte, ofte loddrette stup mot Nordishavet."

Artur Brox,
Berg og Torsken bygdebok, 1965



Kart hvor lykter (gult) og sjømerker (lilla) er markert. Området som vi ser nærmere på er hele utsida av Senja fra Senjehesten i sørvest til Hekkingen i nordøst.

Beskrivelse:

Det er særlig fiskeværerne og naturen som gjør hele yttersida av Senja så spesiell. Hekkingen fyrstasjon, som er en av de eldste fyrstasjonene i Nord-Norge, ligger helt i utkanten av området som det fokuseres på her, men den freda fyrstasjonen, sammen med et av Norges største sjømerker, Hekkingen varde, er en verdig markering som start eller slutt punkt. Senja regnes som et av de store øyrikene i Norge, sammen med store øyer i Vesterålen og Lofoten, med et stort antall fjorder, sund og tilhørende øyer og skjær. Fiskeværerne på utsida av Senja lå nærme de store fiskefeltene, og det var derfor nødvendig å opparbeide sikker liggehavn og havn for utskipping av fisken.

Hele området har ca 90 navigasjonsinstallasjoner med lys, et mindre antall varder og båker og et ukjent antall staker og stenger. Hekkingen fyrstasjon er fra 1859, og den eldste fyrlykta (Holmenvær fyrlykt) er fra 1892.

Det er som tidligere nevnt det store antallet fiskerihavner som gjør yttersida av Senja interessant for Kystverkets landsverneplan. Fra sør mot nord ligger de på rekke og rad. Noen av dem vil få en liten beskrivelse i det følgende avsnittet.

Fiskerihavner, fiskevær og støer på yttersida av Senja:

Skrålsvik ligger lengst sør på Senjehesten. Moloen ble påbegynt i 1909 og fullført i 1911.

Blyfjorden er en mindre fjord på Senjas sydvestside ved Senjehesten og Dova. I 1910 ble det oppført ei stø med dekningsmur. Dekningsmuren ble forlenget til 30 meter i 1913.

Rødsand er et fiskevær på sørsida av Selfjorden i Tranøy kommune. Fra gammelt av et fiskeriavhengig småsamfunn og i middelalderen del av Bjarkøygodset. Sjøsamisk bosetning helt fram mot slutten av 1700-tallet. Fra 1830-åra del av Torsken kommune og overført i 1964 til Tranøy kommune sammen med de nærliggende, og nå avfolka, bygdene Halvardsøya og Bunkan. Havna, med molo, ble anlagt midt på

70-tallet. Havna er i ferd med å bli oppgradert, blant annet med ei ny fiskerikai.

Steinavær ligger i Bjarkøy kommune, men tas likevel med her da de kan regnes som del av Senjaværene. Steinavær ligger i Andfjorden. Stedet hadde i vår- og sommerfiskeriene en meget heldig beliggenhet. Flere moloer, forstøtningsmurer og anlegg på land, bl.a. brønn. Stein herfra ble brukt i molo på Andenes.

Flakstadvåg ligger i Selfjorden. Flak kommer fra et gammelnorsk ord som betyr flat. Det er et flatt nes som stikker ut i havet mot de rike fiskefeltene utenfor. Også Selfjorden er kjent for godt fiske. Bak selve bygda er det store myrområder, som delvis er dyrket opp. I disse myrene er det gjort funn som flytter jernvinnenes historie i Nord-Norge 1000 år tilbake i tiden, til omkring år 200 etter Kristus. I Flakstadvåg fikk man det første anlegget for lakseoppdrett i Troms, og anlegget og slakteriet er største arbeidsplassen i bygda. Flakstadvåg er den sørligste grunnkretsen i Torsken kommune, og omfatter hele nordsiden av Selfjorden, samt Leikvika, Leikneset og øygruppa Svellingan. Alle grunnkretsens rundt 40 innbyggere bor i selve bygda Flakstadvåg. Bygda har en fin molo med allmenningskai.

De såkalte *Senjaværene* er en rekke mindre vær og landingsplasser på den ca. 5 mil lange kyststrekning mellom Senjehesten og Teisten på Senjas vestsida. Kontoen "*Senjaværene*", omfatter havnearbeiderne i *Ørjakjeilen*, *Svellingan*, *Langværene*, *Korsvik*, *Barbogen*, *Grunnfarnes*, stengning av Innerholmskjeilen i *Holmenvær* og støanlegget i *Ersfjord*.

Holmenvær var det største fiskevær i Troms i en periode på 1800-tallet og et av de største i landet. Opptil 1200 fiskere lå i buer og gammer her ute på denne tida. Det kunne ligge opptil 20 kjøpefartøyer samtidig i havna.

Gryllefjord er et viktig fiskevær og ligger innenfor Svendsgrunnen og Malanggrunnen. Stedet har de siste årene opplevd en sterk befolkningsnedgang. Hovedgrunnen til fraflyttingen er at stedet lever av fiske og at nedgangen i antall båter er markant

Hamn i Senja ligger på Senjas utsida, ca 1 mil øst for Teisteneset og 7 km nord for Gryllefjord. Stedet hadde sin største betydning som rorvær for fisket på Svendsgrunnen. I 1902 var belegget 20 store båter med 5 manns besetning. Hamn danner tilfluktssted for de forbigående farkoster, da det på strekningen fra dette sted og nordover langs hele Senjas utsida ikke finnes noen sikker havn. Til forbedring av vannforholdene er det for konto "Fiskeværs vannforsyning" anlagt en vannledning ned til havna. Dette er et godt eksempel på en molo som er harmonisk tilpasset en naturlig havn. Den gamle, pent oppmurte og meget solide moloen har stått uten skader i mer enn 100 år, og er et fint eksempel på datidens byggemåte. Moloen i Hamn er bygget i årene 1905-06. Siden er det ikke utført større havnearbeider i Hamn. Moloen har derfor stor grad av autenticitet. For tettstedet Hamn i Berg har den utvilsomt også stor identitetsverdi.

Havna er også et tydelig eksempel på hvordan næringsaktiviteter endres med tiden. Fra å være et gammelt handelssted med en aktiv fiskerihavn, er det nå tilnærmet slutt på fiske som næring, det er kun noen oppdrettsanlegg i nærheten. Den største næringsaktivitet som drives i dag er turisme, med et stort rorbuanlegg, samt bevertningssted.

Bøvær ligger på nordsida av Bergsfjorden på yttersida av Senja. *Kråkeslottet* på Bøvær er et gammelt fiskebruk fra 1900. Huset står på pæler i havet så langt ut mot horisonten som det er mulig å komme. Det var rikt vårfiske etter taretorsk på de mange skallene rett utenfor. Fiskebruket ble nedlagt ca 1960 og sto så til forfalls i mer enn ti år, da det ble ombygget til å bli stedets kulturhus.

Ersfjord er et lite fiskevær på utsida av Senja, ved bunnen av Ersfjorden. Fra stedet ble det drevet et godt fiske, og det hadde betydning som nødhavn for båter fra de omliggende fiskevær, som Berg og Mefjordvær. Om vinteren kunne det, før støa ble bygd, ikke drives fiske på grunn av de vanskelige landingsforholdene. Disse forholdene ble bedre etter at det i 1904-06 ble anlagt ei dekket stø i havna.

Mefjordvær ligger på nordsida av kommunen, så vidt skjermet av en knaus ytterst i Mefjorden. I dag er stedet med lite næringsvirksomhet, da det aller meste er flyttet til Senjahopen, men en plass med mange og rike spor etter fordums bosetting og aktivitet.

Det er på Toften og Bedehusbakken at en finner de tidligste bevarte hustuftene her. Dateringer som er

gjort, viser at disse to boplassene - sammen med en boplass ved Kjerrgården - var i bruk gjennom hele yngre steinalder; sannsynligvis samtidig. Ut fra tuftene minner de mye om samiske gammer.

I de tre tusen årene som følger etter yngre steinalder, finner en ikke sikre tegn etter bosetting. I middelalderen derimot, fra om lag år 1000 til 1500, er sporene etter mennesker mange. Nå er det et helt annet samfunn; et samfunn underlagt en felles konge- og kirkemakt, men som også viser sin egenart og nordnorske tilhørighet, og som ikke minst er blitt et fiskevær. Mefjordvær er utrosplass for tilreisende fiskere fra hele regionen.

Det er ofte knyttet kraftige oppgangs- og nedgangstider til fiskeriene, og rundt 1740 skal plassen etter sigende ha vært øde. Ca. 1750 tok virksomheten seg opp igjen, og rundt århundreskiftet opplevde Mefjordvær en blomstringstid som en kanskje må tilbake til middel- eller steinalderen for å finne maken til. Mefjordvær var blitt et sted som folk søkte til fra nær og fjern, og var en tid det nest største fiskeværet i amtet (fylket) - mellom 700-1000 mann og 230 båter på det meste. I dag står ingen fiskebruk fra glanstiden igjen. Men støene med vorrene - om enn noe stormherjet - "gjenskaper" likevel noe av bebyggelsen og aktiviteten som var her på den tiden.

Stedet var tett bebygd og var et viktig fiskevær; det hadde en heldig beliggenhet både for vinterfisket i Mefjorden, for bankfisket på Eggen, Svendsgrunnen og Malangsgrunnen.

Mefjordvær lå imidlertid åpent og ubeskyttet mot havet for storm og sjøgang fra nordvest til nordøst. I 1886-87 ble det derfor foretatt anlegging og opprensning av støer.



Mefjordvær med molo til beskyttelse for innenforliggende støer.



Den moderne fiskerihavnen Senjahopen.

Senjahopen (tidligere bare kalt Hopen) er et tettsted i Berg kommune nord på Senja, ca. 4 km. innenfor fiskeværet Mefjordvær, og er det viktigste fiskeværet på Senja. Sammen med nabobygda Mefjordvær, fikk Senjahopen veiforbindelse med kommunesenteret Skaland, da Geitskartunnelen åpnet i august 2004, noe som kortet ned reisestrekningen med hele 95 km.

Ved Hopen er det et større basseng som danner sikker havn. Havna er noe utsatt for kastevind, da den ligger inne i ei gryte (sekkedal). Den fryser av og til delvis til. Havna var skilt fra havet ved en grunn banke tvers over innløpet, så det bare var ved høyvann at det var mulig å komme inn med båt.

Det ble derfor i perioden 1886-89 foretatt oppmudring av ei renne inn i havna.

I dag er Senjahopen ei moderne havn, med gode havnefasiliteter.

Fjordgård er ei lita fiskebygd på vestsiden av Ørnfjorden, som er en forlengelse av Øyfjorden. Bygda ligger innenfor øyesyn, rett over fjorden fra Husøy. Fjordgård er omringet av høye og bratte fjell og er den eneste bygda på Senja som har veiforbindelse året rundt gjennom tunneler.

Husøy er ei vel 1 kilometer lang og 500 meter bred øy på nordsiden av Senja. Øya er forbundet med omverdenen med en 300 meter lang molo og vei. Folk flyttet til øya rundt 1950, og de omkring 200 menneskene som bor der i dag er nesten like avhengig av fiske som man var for 50 år siden.

Bebyggelsen er tett og husene står nesten vegg i vegg, noe som skaper en stor fellesskapsfølelse - som kanskje trengs i et klima som til tider kan være så tøft at hustakene er bardunert til bakken! Alt er så nære på Husøy; butikken, fiskebruket, skolen, kafeen, alt ligger innenfor en 5 minutters gåtur, uansett hvor en måtte befinne seg på øya.

Sjømerker på Senjas utside:

Varde	Leiskjær, 2 varder vest for Skrolsvik
Båke	Tægen båke, vest for Skrolsvik
Varde	Skrolsvik varde, med lanterne, vest for Skrolsvik
Båke	Olvikskjæret båke og lanterne, nordvest for Skrolsvik
Båke	Skjellvikneset båke, nordvest for Skrolsvik
Varde	Kverna varde, i Steinavær
Varde	Littlebur varde, i Steinavær
Varde	Stene varde, nord for Steinavær.
Varde	Lomsnesøyra varde, sør for Flakstad
Varde	Holmenvær varde
Varde	Kobb skjær varde, øst for Hamn i Berg
Båke	Leikampen båke, nord for Bøvær
Varde	Hekkingen varde
Varde	Svartskjær varde

Brønnenlegg: Steinavær, Mefjordvær i Berg.

I tillegg er det et stort antall jernstenger, av ulik alder og utseende.

Begrunnelse / Formål:

Fiskeværerne på utsiden av Senja har stor kulturhistorisk verdi også i nasjonal målestokk. Særlig det store antallet fiskevær, variasjonen av beliggenhet; øde fiskevær langt til havs og skjerma fiskerihavner på selve Senja, samt variasjonen i typer anlegg gjør dette området særlig verdifullt. Mange av fiskeværerne er fraflyttet, men de står som autentiske minnesmerker om en svunnet tid hvor fiskefartøyene ble drevet fram av årer og seil. Andre fiskevær/kystsammfunn har vist at de fremdeles er levedyktige, men i stor grad avhengige av Kystverkets infrastruktur.

Når det gjelder enkeltobjekter innenfor det foreslåtte verneområdet Senjas utside, er det foreslått vern av Hekkingen varde, som ligger på toppen av øya med samme navn. På nordsiden av øya ligger det fredede Hekkingen fyr.



Hekkingen fyrstasjon helt nord på Senja.



Gryllefjord, tettsted på utsiden av Senja.



Skrolsvik med moloer, allmenningskai, fiskemottak og bebyggelse.



Steinavær med Senja i bakgrunnen. Eksempel på de såkalte Senjeværene utenfor Senja.



Det var god stein i Steinavær, og det ble hentet stein herfra til bygging av moloer i blant annet Andenes



Brønn på Steinavær. Vann var ofte vanskelig tilgjengelig, og vannanlegg/brønner ble derfor ofte bygget i samband med havneanleggene.

Definisjoner

Kulturminner:

Alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.

Kulturmiljøer:

Områder hvor kulturminner inngår i en større helhet eller sammenheng, som for eksempel områder og bygningsmiljøer i byer og tettsteder og jord-, skog- og seterlandskap.

Kulturlandskap:

Alt landskap som er påvirket av mennesker. I forhold til begrepet landskap fokuserer begrepet kulturlandskap mer på menneskets påvirkning.

Automatisk fredete kulturminner:

Alle kulturminner fra før år 1537, erklærte, stående byggverk fra perioden 1537–1649, samiske kulturminner eldre enn 100 år og skipsfunn eldre enn 100 år er automatisk fredet med hjemmel i kulturminneloven. På Svalbard er alle spor etter menneskelig virksomhet fra før 1946 automatisk fredet, i henhold til forskrift for kulturminner på Svalbard.

Vedtaksfredete kulturminner:

Kulturminner som ikke er automatisk fredet, men fredet gjennom enkeltvedtak etter kulturminneloven. Vedtak fattes av Riksantikvaren.

Administrativt fredete kulturminner:

Utvalgte kulturminner i statens eie som ikke er formelt fredet etter kulturminneloven, men som fra 1920 er forutsatt behandlet som om de er fredet. Listen over administrativt fredete kulturminner ble publisert i 1933 og 1934 i Fortidsminneforeningens årbøker. Listen er ikke justert eller revidert siden dette.

Statens listeførte kulturminner:

Det er det samme som statens administrativt fredete kulturminner. Se ovenfor.

Regulering til bevaring:

Reguleringsformål i plan- og bygningsloven som kan benyttes til å verne bygninger, bygningsmiljøer og arealer. I motsetning til fredning, omfatter bestemmelsen kun bygningseksteriører og utvendige arealer. Reguleringsformålet kan kombineres med andre formål. Vedtak fattes av kommunal myndighet med hjemmel i plan- og bygningslovens § 25.6.

Kulturminnefaglig kompetanse:

Kompetanse om kulturminner og kulturmiljøer og hvordan de skal bevares og forvaltes som del av en samfunnsmessig utvikling. Det finnes ingen egen fagutdanning innen dette feltet, men vanlige fagbakgrunner vil være kulturhistorisk-, arkitektfaglig-, planfaglig eller konservatorutdanning.

Statens utvalgte kulturminner og kulturmiljøer:

Forprosjektrapporten til prosjektet Statens kulturhistoriske eiendommer har gitt denne benevnelsen på de kulturhistoriske eiendommene som blir valgt ut til å være i statlig eie.



KYSTVERKET

Postadresse:
Serviceboks 2
6025 Ålesund

Besøksadresse:
Kongensgt. 11

Sentralbord: 07847
Faks: 70 23 10 08
post@kystverket.no

www.kystverket.no