



Finnmarkseiendommen
Finnmárkkuopmodat

Vår dato/Min beaivi Vår ref./Min čuj.
12.03.2019 19/399 -2

Deres dato/Din beaivi Deres ref./Din čuj.
04.03.2019

Berlevåg kommune

Torget 4
9980 BERLEVÅG

**SVAR - VARSEL OM OPPSTART AV KULTURMINNEPLAN FOR PERIODEN 2020-2030
- BERLEVÅG KOMMUNE**

Finnmarkseiendommen/Finnmárkkuopmodat (FeFo) viser til kommunens brev av 04.03.2019 med varsel om oppstart av arbeid med kulturminneplan.

FeFo har ingen innvendinger til kulturminneplan for Berlevåg kommune, men vil avvente til et konkret planforslag sendes på høring før vi kan vurdere om og hvordan FeFo-grunn eventuelt vil bli berørt av planen.

Med hilsen/Dearvvuođaiguin

Sverre Pavel
leder grunn og rettigheter

Jan Erik Johansen
grunnforvalter
Tel: 94797596

Dette dokumentet er elektronisk signert



Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Romssa ja Finnmarkku fylkkamánni
Tromssan ja Finmarkun maaherra

Vår dato:

28.03.2019

Vår ref:

2019/3466

Deres dato:

01.03.2019

Deres ref:

18/336

Berlevåg kommune
Torget 4
9980 BERLEVÅG

Saksbehandler, innvalgstelefon

Lone Høgda, 77642136

Innspill til varsel om oppstart og høring av planprogram for kommunedelplan for KULA 2020 - 2030 for Berlevåg kommune

Fylkesmannen i Troms og Finnmark viser til ovennevnte sak med høringsfrist 15. april 2019. Formålet med kommunedelplanen for KULA er å ivareta forvaltningen av kulturminner og kulturmiljøer i Berlevåg kommune (KULA landskap). Tiltaket er forankret i det nasjonale kunnskapsløftet om kulturminneforvaltning initiert av Riksantikvaren.

Fylkesmannen tar til orientering at Berlevåg kommune har startet arbeidet med å systematisere forvaltningen av kulturminner og kulturlandskap. Kommunen har utarbeidet et godt grunnlag for videre planarbeid.

Vi ønsker dere lykke til videre og stiller til disposisjon ved behov for råd/veiledning i det videre planarbeidet. Ved henvendelser ber vi dere oppgi saksnummer 2019/3466.

Med hilsen

Hans Rønningen
Seksjonsleder plan
Avd. justis- og kommunal

Oddvar Brenna
fagkoordinator plan

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Troms fylkeskommune Postboks 3374 9276 TROMSØ

E-postadresse:
frmtfpost@fylkesmannen.no

Sikker melding:
www.fylkesmannen.no/melding

Postadresse:
Statens Hus
9815 Vadsø

Besøksadresse:
Strandvegen 13, Tromsø
Damsveien 1, Vadsø

Telefon: 78 95 03 00
www.fylkesmannen.no/tf

Org.nr. 967 311 014



KYSTVERKET

Troms og Finnmark

BERLEVÅG KOMMUNE
Torget 4
9980 BERLEVÅG

Deres ref.:
18/00336-9

Vår ref.:
2019/937-2

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
Jannicke Røren

Dato:
15.04.2019

Uttalelse fra Kystverket - Varsel om oppstart av Kulturminneplan 2020 - 2030 - Berlevåg kommune - Finnmark fylke

Viser til Deres henvendelse datert 01.03.2019 vedrørende overnevnte.

Det varsles om oppstart og høring av planprogram for Kulturminneplan 2020-2030 i Berlevåg kommune.

Målet med planen er å gi kommunen større kunnskap og innsikt, samt være en ressurs og et verktøy for forvaltningen, arealplanlegging m.m. i kommunen.

Planen blir utformet som en kommunedelplan og vil fokusere på de fysiske kulturminnene og kulturmiljø. Kulturminner under vann vil ikke være en prioritet i dette arbeidet.

Kystverkets virksomhet og interesser

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing. Sentrale mål er å bidra til effektiv sjøtrafikk, sikre trygg ferdsel og å hindre miljøskade som følge av akutt forurensing.

Kystverket har det faglige ansvaret for sikkerhet og fremkommelighet i norske farvann og havner, og forvalter havne- og farvannsloven med forskrifter, losloven med forskrifter mv.

Kystverket legger til rette for de som bruker sjøen eller ferdes langs kysten. Dette gjøres ved utbygging, vedlikehold og drift av infrastruktur (fiskerihavner, farleder, navigasjonsinstallasjoner mv.) og tilbyr tjenester som los- og sjøtrafiktjenester.

Kystverket deltar i nasjonal, regional og lokal samfunnsplanlegging som fagkyndig sektormyndighet.

Kystverket anbefaler at man i planleggingsfasen benytter Kystverkets karttjeneste [Kystinfo](http://www.kystverket.no) på www.kystverket.no. Her finner man sjøkart og andre sjørelaterte opplysninger.

Merknad fra Kystverket

Satsingsområde nr. 2 i planprogrammet er kulturminner og miljø knyttet til kyst- og kystkulturlandskapet (fiskerihistorie, havnehistorie, navigasjon). Her nevnes Fjærtoftbruket og kjølnes fyrstasjon som de eneste vedtaksfredete anleggene i Berlevåg.

Region Kystverket Troms og Finnmark

Sentral postadresse: Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

For besøksadresse se www.kystverket.no

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.: NO 874 783 242

Brev, saksrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

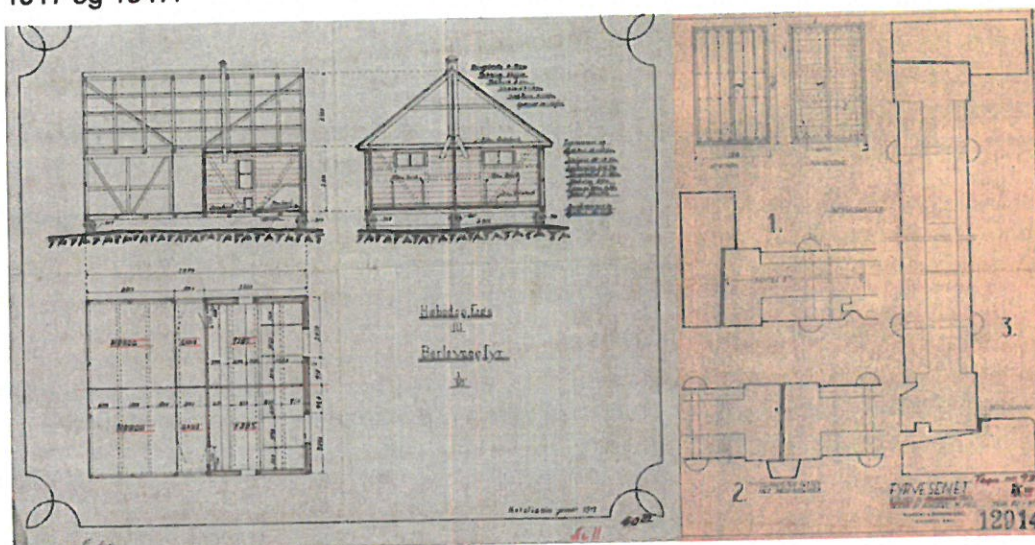
Kystverket har i forbindelse med overføringen av fiskerihavnene til de nye folkevalgte regionene utført en kartlegging av fiskerihavnene. En har i dette arbeidet oppdaget flere gamle anlegg som er blitt etablert langs kysten. Vi har også en del kunnskap om Kjølnes fyrstasjon, også det som er utført i nyere tid. Vil i følgende prøve å tilføye noe av kunnskapen vi har som kan være relevant for Berlevåg kommune.

Kjølnes fyrstasjon

Forvaltningsplan (inkluderer fredningsvedtaket) https://www.kystverket.no/globalassets/fyr-og-kystkultur/forvaltningsplaner/2017/troms-og-finnmark/kjolnes-forv-plan-10-12-15_rev-16-11-16_kort_red_sec.pdf

Kystverket er eier av Kjølnes fyrstasjon. Fyrtårnet er automatisert og de tilhørende boligene ved fyrstasjonen er de siste årene vært utleid til private og brukt til overnatting. Kystverket har per i dag ingen leietakere, men som kommunen er kjent med er Kystverket i prosess for å kunne igjen leie ut boligene.

Kystverket har en del bilder av gamle tegninger og bygningsbeskrivelser av fyrstasjonen fra sent 1940-tallet, samt noen fra 1920-tallet. For eksempel disse tegningen fra henholdsvis 1917 og 1947:



Dersom dette er av interesse for planen er det bare å ta kontakt.

Fiskerihavner/anlegg

Berlevåg fiskerihavn

Arbeidet med havna startet i 1886, men selve havneanlegget ble påbegynt i 1903. Havnevesenet og senere Kystverket har gjort store investeringer i Berlevåg havn til tilrettelegging for fiskerinæringen. I vedlegg 1 ligger et utdrag fra en beskrivelse av havneanlegg i Troms og Finnmark som ble skrevet i 1980-tallet.

Kongsfjord fiskerihavn

I Kongsfjord kom det første utbyggingskravet i 1935, hvor utbyggingen av moloen startet først i 1969. I vedlegg 2 ligger et utdrag med beskrivelse av utbyggingen av Kongsfjord fiskerihavn.

Gulgofjorden

Det ble i 1934 sendt en forespørsel om bygging av en vorr og stø fra stedets innbyggere. Dette ble utført som nødsarbeid i 1936. Mer om dette i vedlegg 3.



Kystverket Troms og Finnmark ønsker lykke til med det videre arbeidet.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
regiondirektør

Jannicke Røren
rådgiver

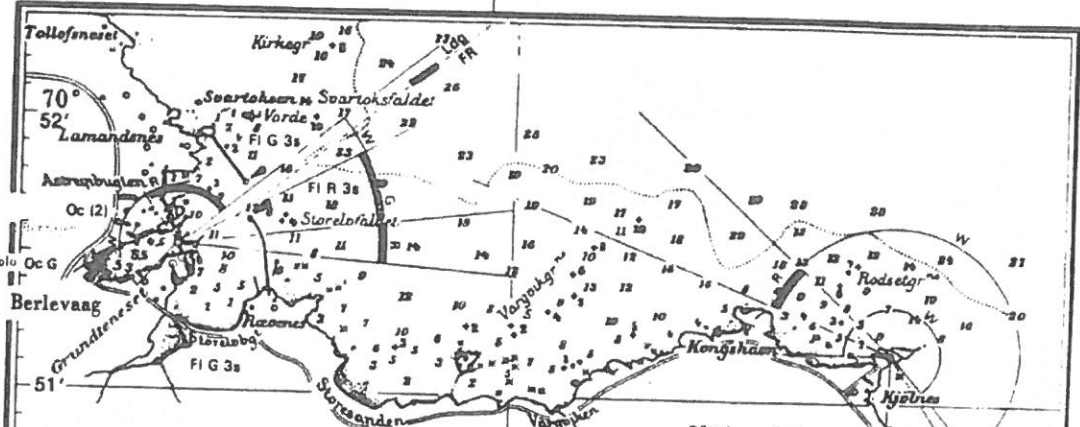
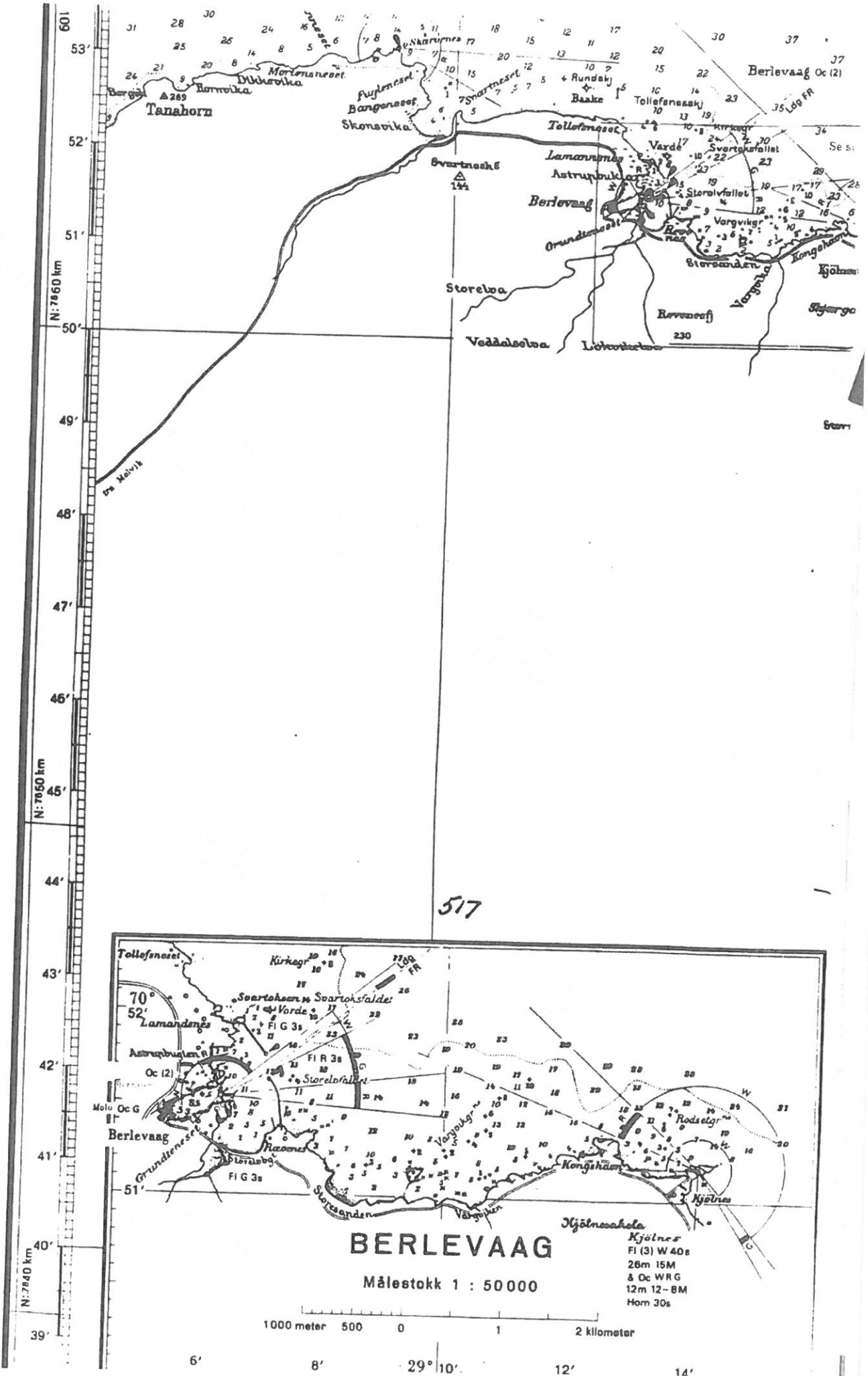
Dokumentet er elektronisk godkjent

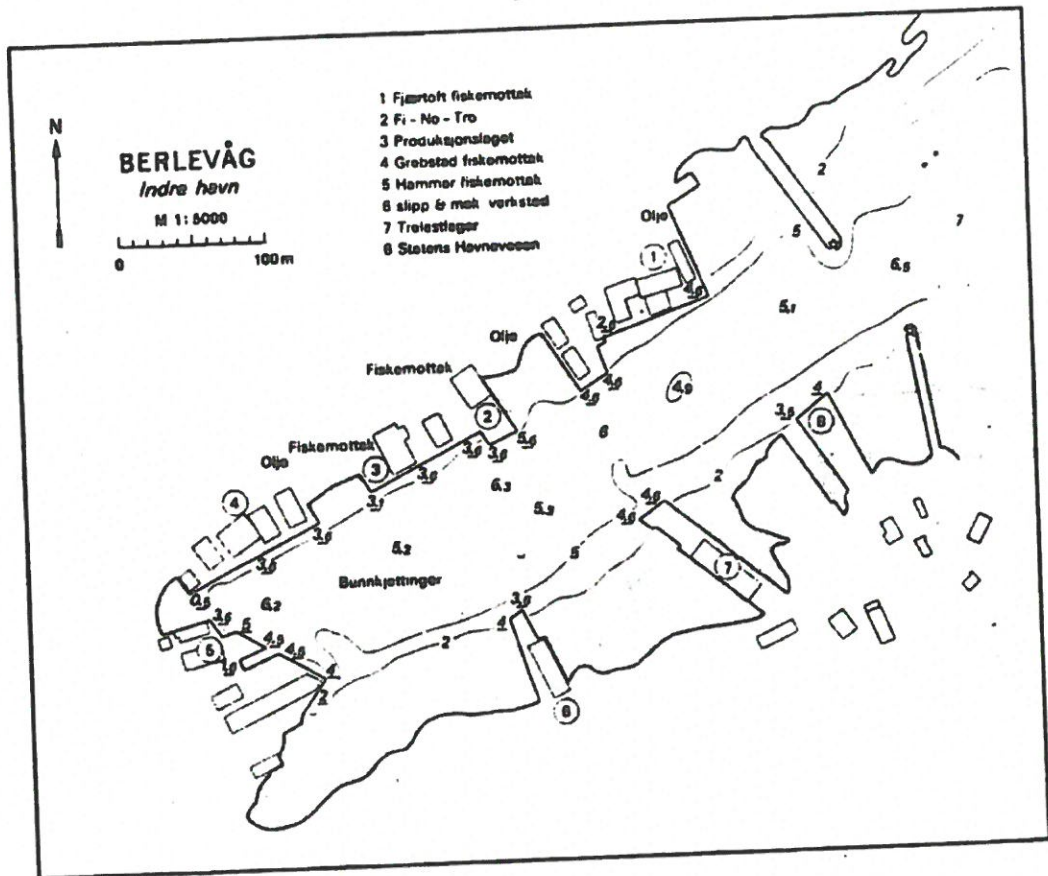
Eksterne kopimottakere:
Fylkesmannen i Troms og Finnmark

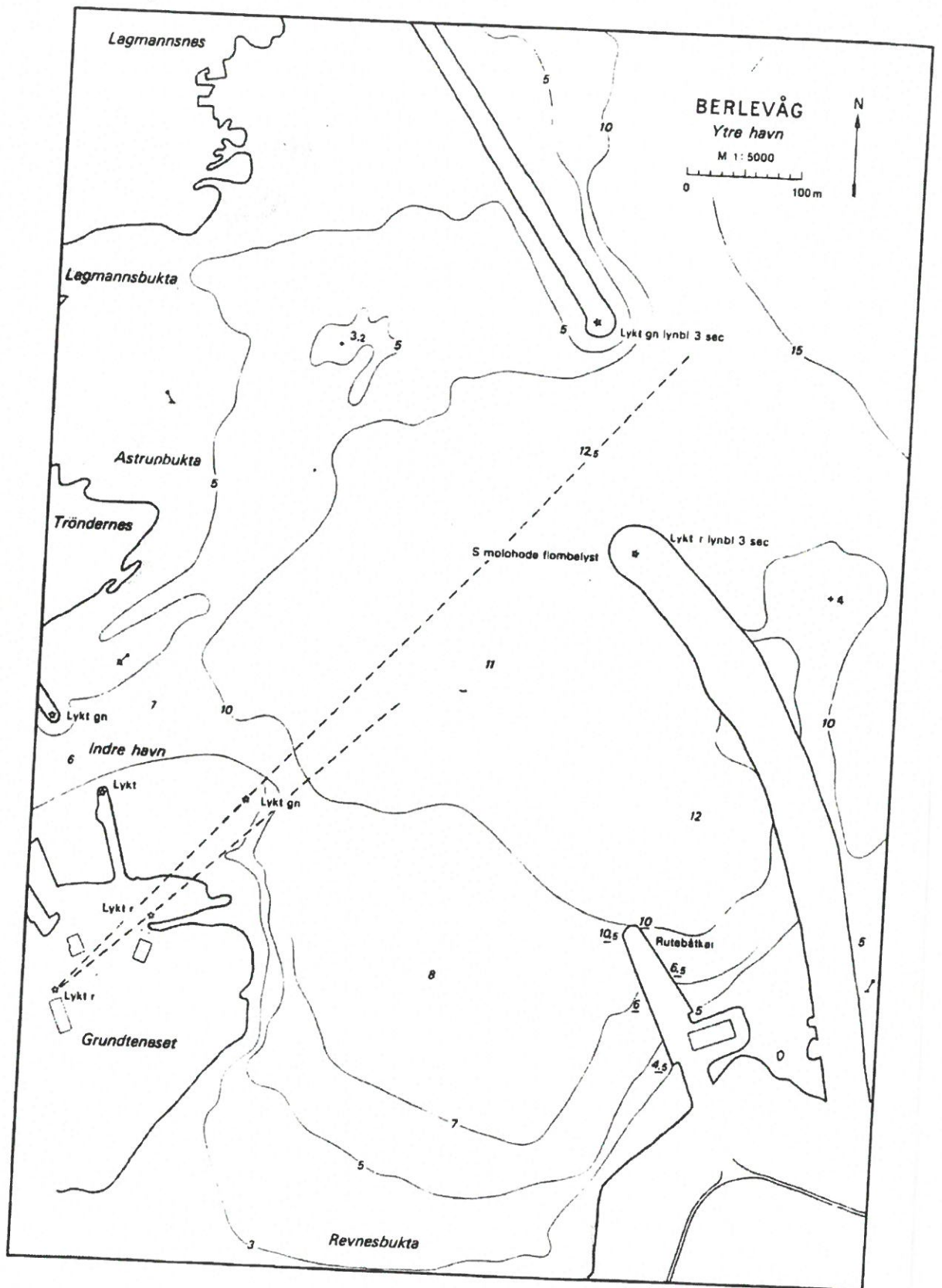
Damsveien 1 9800 VADSØ

Vedlegg:

- 1 Berlevåg fiskerihavn
- 2 Kongsfjord fiskerihavn
- 3 Gulgofjord







S T E D S O M T A L E

BELIGGENHET Berlevåg ligger helt ute mot havet på den nordvestre side av Varangerhalvøya. Sjøkart nr. 294

BOSETTINGSMØNSTER Bymessig bebyggelse

NÆRINGSVEIER I hovedsaken fiske. Endel servicenæringer

FISKEFARTØYER 1981 Under 9 m : 11
9-15 m : 12
Over 15 m : 10

FISKERE 7 A + 90 B, tilsammen 97.
Dessuten et betydelig antall tilreisende fiskere.

ILANDBRAKT FANGST Berlevåg er et av Finnmarks største fiskevær. Råstofftilgang ligger på ca. 6000 tonn årlig.

KOMMUNIKASJONSFORHOLD

Hurtigruteanløp, småflyplass. Vegforbindelse med riksvegnettet.

U T B Y G G I N G A V H A V N E N

HISTORIKK

Havnearbeidene i Berlevåg frem til 1914 er utførlig omtalt i "Havnevæsenets historie", side 544-549.

Når det gjelder den egentlige oppgave for havneutbyggingen i Berlevåg: å skaffe fiskeværet en dekket havn, tok disse først til i 1886, men selve havneanlegget ble påbegynt i 1903. De tidligere foretatte opprensninger m.v. og bedring av fortøyningsforholdene, var i virkeligheten bare spredte havneforbedringer uten noen tilknytning til den samlede plan som det senere ble arbeidet etter. Denne plan er riktignok i tidens løp flere ganger blitt

endret og utvidet, men i hovedtrekkene hadde man seg hele tiden det for øye å bygge en stor og rommelig havn som foruten å gi dekning for stedets egne og tilreisende fiskefarkoster, også skulle gjøre det mulig for større skip å legge til kai. Man kom derfor ikke utenom det krav at hele den ytre havn måtte dekkes av to store moloarmer som ga ly for vindretninger fra nordvest til øst, og med sekundære byggverk inne i havnen på Lagmannsneset og Varneset for å gi tilstrekkelig rolighetsgrad i "Vågen", som er den egentlige havn i Berlevåg.

Fra tiden omkring 1914 og frem til den 2.verdenskrigs utbrudd ble det i det vesentlige arbeidet på den store molo fra Svartoksholmene i retning mot Storelvfallet (påbegynt 1920) og på Varnesmoloen, som ble bygget og fullført i årene 1913-1926.

I løpet av disse år hadde en mange vanskeligheter å stri med i Berlevåg. Hovedproblemet var å skaffe store nok bryteblokker, hvilket ikke var enkelt. Steinmaterialet, som kunne utvinnes i stedlige steinbrudd i noenlunde rimelig nærhet, var av dårlig kvalitet. I 1932 kom så den første, store stormskade på Svartoksmoloen, hvilket medførte at bortimot en tredjepart av det arbeidet som da var nedlagt på den vestre dekning av havnen gikk tapt.

I slutten av 1930-årene ble det på grunn av forholdene reist tvil om det var riktig å fortsette havnearbeidene i Berlevåg, og havnedirektøren ble pålagt å utarbeide en utredning om saken.

Dette er gjort i Dokument nr. 12 av 1938, "OM HAVNEBYGGET I BERLEVÅG" av havnedirektøren, og ble lagt frem for Stortinget i forbindelse med budsjettbehandlingen for budsjettåret 1938/39. Det er her utførlig redegjort for arbeidene inntil da, og planer for de videre arbeider fremover.

Som følge av denne orientering besluttet Stortinget å fortsette havnearbeidene i Berlevåg, men kort tid etter brøt den annen verdenskrig ut og selv om det i de første krigsår ble utført endel arbeide på Svartoksmoloen, måtte arbeidsoperasjonene p.g.a. forholdene snart innstilles.

I 1944, under den tyske tilbaketrekning fra Finnmark, ble hele fiskeværet Berlevåg brent. Berlevåg var forsåvidt det østligste sted på Finnmarkskysten der dette skjedde; lenger øst (Kongsfjord, Båtsfjord) sto bebyggelsen igjen og endel av befolkningen flyktet dit. Resten ble evakuert vestover og sydover. Samtidig med at bebyggelsen ble svidd av, ble også alle Statens havnevesens anlegg og bygninger ødelagt, herunder den store Haifakranen på Svartoksmoloen. Den var imidlertid ikke mere skadet enn at den lot seg reparere, og etter krigen ble den sendt til Lofoten, hvor den ble benyttet

til bygging av moloene i Bogen og Stamsund.

Gjenopptagelse av driften etter krigen.

Det gikk noen år før driften på havneanlegget i Berlevåg kunne gjenopptas. Myndighetene inntok det standpunkt at en først måtte gjenreise bebyggelsen, slik at befolkningen hadde et sted å bo, så fikk andre oppgaver komme siden. Frem til 1950 var det derfor så godt som ingen virksomhet på moloanlegget i Berlevåg, men det ble i slutten av 1940-årene arbeidet endel med planene på distriktskontoret og i Havnedirektoratet.

Inntil 1950 var det utført havnearbeider for i alt ca. kr. 8.500.000,- i Berlevåg, egentlig ikke så avskrekkende tall når en tar i betraktning at alle utgifter siden 1903 er medregnet i dette beløp, og en tar hensyn til de vanskelige forhold arbeidet er blitt utført under.

Distriktskontoret for Finnmark hadde inntil 1944 ligget i Hammerfest, men da også Hammerfest ble totalrasert under krigshandlingene i oktober/november 1944, ble distriktskontoret flyttet til Oslo, men etter krigen etablert på nytt igjen i Tromsø i 1948. 5. distrikt fikk da sine grenser utvidet, slik at det omfattet kyststrekningen fra Senjas sydspiss til grensen mot Sovjet-samveldet.

Det tok mange år før driften på havneanleggene i distriktet kom opp på samme nivå som det hadde vært før krigen. Hele maskinparken var blitt ødelagt og måtte gjenskaffes, og personalstaben ved distriktskontoret og arbeidsstokkene ute på anleggene måtte bygges opp fra grunnen av. Saken ble ikke lettere ved at flesteparten av havnevesenets dyktige ingeniører sa opp sine stillinger p.g.a. indre stridigheter, slik at det var mest uerfarne folk som måtte påta seg arbeidsoppgavene.

For Berlevåg moloanleggs vedkommende førte dette til at de fem første år av den nye anleggsperiode, tiden fra 1950 til 1955, gikk med til forberedende arbeider uten at stein ble kjørt ut på Svartoksmoloen.

Stortinget hadde i 1950 vedtatt en ny plan for utbygging av Berlevåg havn med et samlet overslag på kr. 13.500.000,-. Hvorledes dette senere ble øket på grunn av planutvidelser og prisstigning vil det bli redegjort for.

Forholdene fremover i 1950-årene trer klart frem i et brev fra Fiskeridepartementet den 12. april 1958 til

Stortingets Sjøfarts- og Fiskerikomité. Brevet gjengis derfor i sin helhet:

"Planendring med nytt overslag for Berlevåg,
Finnmark fylke.-----

Stortinget vedtok den 26. juni 1950 under behandlingen av statsbudsjettet for 1950-51 plan for utbygging av Berlevåganlegget med et samlet overslag på kr.13.500.000,-. En viser forøvrig til St.prp.nr. 1 - 1950, s. 48, kap. 584, post 2, og Budsjett-inst. S.nr. 160 - 1950, s. 10.

Havnedirektøren har tidligere anført at det på grunn av pris- og lønnsstigning synes tvilsomt om det tidligere overslag ville holde, og har bebudet at han vil legge frem et nytt overslag. Det har dessverre ikke vært mulig å få dette utarbeidet slik at det kunne inntas i årets budsjettproposisjon.

Direktøren har i brev av 26. mars 1958 til departementet lagt frem nytt overslag som bygger på den av Stortinget i 1958 vedtatte plan. I brevet er bl.a. uttalt:

"Forskjellige forhold i Finnmark under gjenoppbyggingen av landsdelen - og da særlig mangelen på arbeidere - har ført til urasjonell drift, som har fordyret anlegget. Forarbeidene som omfatter bygging av 3 brakker, hus for lokomotiver, kompressor- og gravemaskinhus og flere mindre hus, anlegg av bane med broreparasjoner, montering av Haifakran m.v. pågikk fra 1950 til 1955. Det meste av driftstiden var arbeidsstokken helt utilstrekkelig. Montering av Haifakranen ble satt i gang i 1951 og de øvrige nevnte arbeider fulgte frem til 1955. Pr. 30/6-1955 var det støpt ca. 2000 m³ betongblokker, men ikke kjørt ut sjete i det hele tatt. I samme tidsrom var det opparbeidet 127.200 TV, postert leieavgifter med ca. kr. 750.000,- og fordelt båtutgifter med ca. kr. 100.000,-. Disse posteringsutgifter er omtrent de samme enten driften er fullt rasjonell eller redusert. Resultatet kommer tilsyne i timeverkprisen. Normalt kan en regne med at det går med ca.kr.2,50. pr. TV til dekning av leieavgift og båtutgifter ved et sjetéanlegg, mens omkostningene i gjennomsnitt for det nevnte tidsrom er blitt kr. 6,70. Driftsforholdene lå noe bedre an for terminene 1955/56 og 1956/57, men uvant og tildels også undermåls arbeidsstokk foranlediget redskapsskader med driftsforsinkelser til følge og arbeids-effekten var lav.

Dette kan kontrolleres ved det høye antall medgatte T.V. pr. m³ sjeté, som er ca. 9. Forutsetningen for enhetsprisen i det gjeldende overslag er ca. 3,5 TV pr. m³.

Moloprofilet i planen av 1950 forutsattes å ha en krongehøyde på +8 og såvel yttersiden som innersiden skulle dekket med betongblokker. Det utførte profil har kronen liggende på +6. Til erstatning for den reduserte høyde er kronen planert med betong, som binder massene sammen, og forsynt med et støpt brystvern som reduserer tyngden av den sjø som går over moloen. I betongplaneringen er innstøpt skinnegang for Haifakranen, som nå kan kjøres inn til landfestet for moloen eller ut på moloenden på en halv dags tid. Operasjonen tok tidligere ca. 14 dg. Denne lettbevegelse er nødvendig skal anlegget kunne drives senere på høsten enn ellers tilrådelig. Ved oppkommende uvær trekkes kranen tilbake i sikkerhet. Ved reparasjon av en stormskade etter anleggets avslutning siste høst kunne kranen benyttes. I det nye overslag er disse arbeider tatt med som egne poster.

Ellers medfører endringen av profilet en reduksjon i antall kubikkmeter betongblokker. Derimot ikke i antall kubikkmeter sjeté, idet betongblokkene i indre skråning er erstattet med blokker av stein.

Posten undervannssprengning er ført opp med samme enhetspris som i overslaget av 1950. Man hadde da intet annet å holde seg til ved fastsettelse av enhetsprisen enn erfaringsresultater fra anlegg andre steder i landet."

Havnedirektøren fører opp kr. 15.200.000,- som nytt overslag.

Fiskeridepartementet tillater seg hermed å forelegge saken for den ærede Stortingskomité idet en viser til ovenstående redegjørelse og vil for sitt vedkommende anbefale at Havnedirektørens forslag til planendring med nytt overslag godkjennes.

Gjenpart av direktørens brev med bilag ligger ved.

Oslo, 12. april 1958

Nils Lysø

Knut Endre "

I tillegg til alle de vanskeligheter som det er redegjort for tidligere, samt i Fiskeridepartementets brev, hadde en også andre problemer som ikke kommer til uttrykk

i offentlige dokumenter, men som like fullt skaper problemer for driften: Diskontinuitet.

Berlevåg er et værhardt sted, og kanskje ikke så attraktivt for unge ingeniører som vil frem i arbeidslivet. Selv om det fra teknisk synspunkt var et både stort og interessant anlegg, hadde det derfor i alle år vært en stadig "gjennomtrekk" når det gjaldt driftsledelsen ved moloanlegget. Også når det gjaldt oppsynsmenn, hadde det vært en mengde forskjellige personer som hadde skiftet som leder, og det tok derfor ved nyansettelser, såvel når det gjaldt ingeniører som oppsynsmann, alltid en viss tid før de nye krefter kom tilstrekkelig inn i forholdene slik at de fikk det nødvendige grep på driften. Fra 1956/58, ble det en forandring i disse forhold, idet de som da overtok anlegget ble stående helt til dets fullførelse i slutten av 1970-årene. Dette viste seg meget gunstig for den videre drift. Det ble heller intet skifte i arbeidsløden da avdelingsingeniøren (Kjelstrup) i 1962 ble distriktssjef i 5. distrikt, idet oppsynsmannen (Torgersen) da ble stillet direkte under distriktssjefen.

De arbeider som er utført siden 1956 i Berlevåg, d.v.s. gjenoppbyggingen av Svartoksmoloen og Varnesmoloen, hele Revnesmoloen og Trøndernesmoloen samt hurtigrute kaien, er således et resultat av 23 års samarbeide mellom 2 personer.

Planen av 1950 gikk ut på å bygge Svartoksmoloen etter et bestemt profil, der yttersiden ble dekket med terningformede betongblokker av dimensjon $1,85 \times 1,85 \times 1,85 =$ ca. $6,3 \text{ m}^3 =$ ca. 15 tonn. Innersiden ble dekket med sprengt naturstein fra stedlig steinbrudd ved Løkvik. Blokker og subbus til moloen ble fraktet med jernbane fra Løkvikbruddet til Svartoksholmene, en strekning på ca. 4,5 km, og dette var den nordligste jernbanen i landet. Da den ikke hadde vært i drift på ca. 15 år og var påført store skader under krigshandlingene, var det et tidkrevende arbeide å få den reparert og satt i brukbar stand. Et av problemene var at den gikk så og si gjennom hele fiskeværet, hvilket medførte diverse krysninger med veier og gater, og transporten var derfor slett ikke ufarlig. Distriktsledelsen søkte derfor ganske tidlig om tillatelse til å legge om fra jernbane- til bildrift, men dette ble ikke akseptert av sentralmyndighetene. Med datidens bilmateriell var det begrensede vekter man dengang kunne frakte på gummihjul.

Ved anlegget i Berlevåg ble det i årenes løp bygget opp en vedlikeholdsstasjon med mange verksteder og bygninger. Dette etablissement ble benyttet også til fordel for distriktets øvrige anlegg, spesielt de i Øst Finnmark, uten at disse ble tilsvarende regnskapsmessig belastet. Eksempelvis ble alle steinlemmene som skulle brukes ved Vardø-anlegget, da dette var planlagt med jernbanedrift, sveiset i Berlevåg.

Heri ligger en av årsakene til at enhetsprisene ligger forholdsvis høyt ved Berlevåg anlegg.

SVARTOKSMOLOEN

Tekniske problemer, stabilitet

For at en molo skal være stabil mot bølgegang, må visse forutsetninger være oppfylt. Prinsippet ved bygging av rausmoloer går alltid ut på å beskytte en kjerne av forholdsvis småfalne masser med grovere stein. På yttersiden må disse beskyttes mot bølgeslag med tyngre blokker, og her spiller skråningens steilhet en vesentlig rolle. Ved forholdsvis steile skråninger kreves det større blokker, mens det i slake skråninger kan klare seg med mindre. Hvis tilstrekkelige og tunge nok blokker ikke kan skaffes fra stedlige steinbrudd må de enten tilføres, eller en må gå til det skritt å støpe betongblokker, som altså var forutsatt i planen av 1950. Også innersiden må bygges solid, idet moloer som er utsatt for tungsjø alltid blir overvasket, og innersiden kan bli revet ned og moloen undergraves ovenifra hvis det ikke er gjort godt nok arbeid.

Forholdene omkring nødvendig blokkvekt/skråningsvinkel hadde en inntil den 2. verdenskrig ingen sikre holdpunkter for, man måtte basere seg på erfaring. Ved norske rausmoloer var skråningsvinkelen 4:5 så og si enerådende, idet dette er den naturlige skråning som de fleste steinmaterialer danner ved tipping av sprengt stein. Moloene kunne på denne måte bygges uten kran; blokkedekket ble deretter tippet på samme måte som fyllmassene, og steinblokkene lirket på plass ved hjelp av spett og jekker.

Den første som på vitenskapelig basis studerte problemet var den spanske professor Iribarren som offentliggjorde sine teorier omkring 1950. Han satte opp en formel som skulle gjøre det mulig å regne ut hvilken blokkevekt som var nødvendig for å oppnå stabilitet ved de forskjellige bølgehøyder (Iribarren forbedret senere sin formel, og det er også en mengde andre forskere som har angitt liknende empiriske formler for beregning av blokkevekten, og de gir stort sett samme resultat).

På grunnlag av den iribarrenske formel var anleggsledelsen i Berlevåg i 1957 klar over at moloprofilet av 1950 ikke ville være stabilt dersom bølgehøyden oversteg ca. 7 m. Samtidig ble det gjort oppmerksom

på de franske, patenterte dekkblokker som gikk under navnet "tetrapoder", som da var kommet på markedet, og som ga vesentlig bedre stabilitet enn vanlige, kubiske betongblokker.

6. januar 1959

Natten til den 6. januar 1959 kom katastrofen. Det røk opp til uvær fra nordost, den farligste vindretning for moloene i Berlevåg, og i løpet av morgentimene denne dag ble hele den ytre del av Svartoksmoloen totalrasert. Samtidig ble det også svære hull i Varnesmoloen, og fiskebrukene ytterst i Vågen fikk betydelige skader. Fiskeflåten, som lå fortøyd innover i havnen, greide seg imidlertid bra, takket være den beskyttelse som Varnesmoloen ga.

Norges tekniske høgskole ble bedt om å utarbeide en analyse som kunne vise hvor store bølgehøydene måtte ha vært natten til den 6. januar 1959, og kom til det resultat at bølgehøyden lå på "omkring 8 meter, men at betydelig høyere bølger kan ha forekommet".

Dette var forsåvidt hva anleggsledelsen hadde forutsett, og spørsmålet om å gjenoppbygge Svartoksmoloen med tetrapoder ble nå aktuelt. Reparasjonen av Varnesmoloen ble utført for særskilt bevilgning under posten Vedlikehold.

Havnedirektøren og distriktssjefen reiste til et anlegg i Middelhavet for å se på molo der tetrapoder var benyttet, og avdelingsingeniøren for Berlevåg ble sendt på studiereise til Frankrike og Italia for å sette seg inn i teoretisk og praktisk anvendelse av tetrapoder.

Det franske firma SOTRAMER (Société Anonyme pour Travaux à la Mèr) hadde tatt ut patent på tetrapoder i de fleste land i 1951, og etter norsk lov løper patentrettighetene i 15 år. De kan forlenges i ytterligere 2 år ved å betale en høyere lisensavgift. Franskmennene stilte som betingelse for at Statens havnevesen skulle få benytte tetrapoder i Berlevåg at det ble betalt en royalty på 15% av fremstillingskostnadene. Havnevesenets ledelse, direktoratet og departement, samt Stortingets Sjøfarts- og Fiskerikomité, handlet alle raskt, og allerede sommeren 1959 var det opprettet kontrakt med SOTRAMER, og støpingen av 15-tons tetrapoder til bruk på Svartoksmoloen i Berlevåg var i full gang. Som følge av de informasjonen en hadde fått fra utenlandske anlegg der tetrapoder hadde vært brukt, kunne disse anvendes på riktig måte fra første stund, og uten "barnesykdommer".

For å få et stabilt moloprofil som kunne tåle påkjenningen av de bølger man måtte regne med i Berlevåg, ble det utført to modellforsøk ved SOTRAMER/SOGREAH's laboratorier i Grenoble. Det ene for å finne frem til et løpende profil som ikke avvek for sterkt fra det man hittil hadde bygd etter, først og fremst fordi man fortsatt burde bruke Haifa-kranen (den Haifakranen som nu sto på Svartoksmoloen var ikke den samme som sto der før krigen og som ble sprengt i 1944. Under gjenoppbyggingsfasen fra 1951-55 var det bestilt en ny fra leverandøren i Skotland, nøyaktig maken til den foregående som nu var satt i drift i Lofoten. Dette var en stor, oljefyrt dampkran med løfteevne 15 tonn, og blokkene kunne legges ut på inntil 17 meters arm. Lettere blokker tilsvarende lenger). Det annet modellforsøk i Grenoble ble utført for å finne frem til en solid utforming av Svartoksmoloens hode. Det ga som resultat at en her måtte benytte tetrapoder av 25 tonns vekt for å få konstruksjonen stabil med samme skråningsvinkel.

Siden det her dreiet seg om betongkonstruksjoner som skulle stå i sjøvann, måtte betongsammensetningen vies spesiell oppmerksomhet. Tetrapoder hadde inntil da bare vært benyttet i tropiske og subtropiske farvann hvor temperaturen aldri faller under null. På Finnmarks-kysten derimot, hvor man foruten lave vintertemperaturer også har stor tidevannsforskjell, vil betongen bli utsatt for sterk påkjenning, som kan føre til forvitring og issprengning. Havnevesenet hadde i mange år drevet forsøk og eksperimenter med forskjellige sorter sement og sand i diverse blandingsforhold, og etter at tetrapodene nå har stått uten nevneverdige skader i ca. 25 år, kan det fastslås at den valgte betongsammensetning har vært gunstig. I tidevannssonen om vinteren vil betongoverflaten to ganger daglig bli utsatt for tining og frysing, og under lavvannslinjen vil betongen hurtig bli overgrodd av tang, men intet av dette synes å ha hatt noen ødeleggende virkning på tetrapodene.

DRIFTEN ETTER AT TETRAPODER BLE TATT I BRUK

Driften på Svartoksmoloen gikk nu jevnt og sikkert fremover til 1963, da en var kommet ut i full lengde, 410 meter.

Ved oppbyggingen av molohodet ble det av hensyn til de tyngre blokker (25 tonn) nødvendig å benytte flytekran, men med Berlevågs utsatte beliggenhet måtte en da ha helt rolig vær. Flytekranen kom til Berlevåg tidlig på sommeren, men ble liggende lenge uvirksom, fordi det ikke var brukbare arbeidsforhold. Midtsommers inntrådte

det imidlertid en godværsperiode som strakte seg over ca. 3 uker, og denne tid ble benyttet fullt ut. Flytekranen var i arbeide døgnet rundt, og da det igjen ble urolig vær var molohodet konsolidert. Da massene inne i molohodet ikke hadde fått tid til å sette seg, oppsto det vinteren 1963/64 endel setninger på molohodet, og disse måtte rettes opp i 1964. Samme år ble det også støpt betongdekke på moloen, og dermed var Svartoksmoloen ferdig etter å ha vært under arbeide siden 1920, dvs. en byggetid på 45 år.

DEKKING AV HAVNEN MOT NORDØST. BYGGING AV DAMPSKIPSKAI.

Den opprinnelige planen for dekking av Berlevåg havn forutsatte moloer fra begge sider, idet Svartoksmoloen alene ikke ville gi tilstrekkelig rolighetsgrad i innseilingen til Vågen, og slett ikke i Revnesbukta. For å finne frem til den gunstigst mulig dekning av havnen, ble Vassdrags- og Havnelaboratoriet ved NTH gitt i oppdrag å utføre et tredimensjonalt modellforsøk for å finne frem til hvordan Revnesmoloen eller Østermoloen skulle bygges, og hvilket sted i havnen som var det gunstigste for den fremtidige dampskipskai. Mange forskjellige alternativer ble undersøkt, men en ble tilslutt stående ved en 655 m lang molo som først gikk rettlinjet ut fra Revnes og siden kurvet svakt innover. Åpningen mellom molohodene ble dermed ca. 240 meter; trangere innløp kunne en ikke anbefale, da det i for sterk grad ville gå ut over havnens beseilbarhet.

Når det gjaldt dampskipskaiens plassering var det også flere muligheter. I Berlevåg så en helst at kaien ble bygget på Lagmansnesset, da det ligger mest sentralt i forhold til bebyggelsen. Havnevesenet hadde lenge håpet at kaien kunne bygges på Varneset, da det her er gunstigere forhold såvel på land- som på sjøsiden for et kaianlegg. Modellforsøkene viste imidlertid at rolighetsgraden på Varneset ikke var helt tilfredsstillende, og konklusjonen ble derfor at kaien måtte bygges som en pir ut fra Revnes, et stykke innenfor Revnesmolen, da dette sted utvilsomt var det roligste i hele havnen. Kaien ble derved liggende nokså langt utenfor bebyggelsen, men Berlevåg kommune aksepterte denne beslutning selv om den ville føre til problemer både for gods- og passasjertrafikken.

Etter at plan for full dekning av Berlevåg havn var fremlagt og godkjent av direktorat, departement og Storting begynte så driften av Revnessiden.

Som nevnt foran, hadde distriktsledelsen allerede forholdsvist tidlig i 1950-årene overfor sentralmyndighetene foreslått å kjøre ut steinen med biler i stedet for jernbane. I løpet av de år som var gått siden den gang

var bilmateriellet generelt sett blitt betydelig forbedret, men nu kom et nytt forhold inn i bildet som vanskeliggjorde overgang til biler, selv om dette ut fra et teknisk/økonomisk synspunkt åpenbart var å foretrekke.

Arsaken til disse vanskeligheter lå i forhold som var oppstått utenfor Berlevåganlegget. I 1957 hadde Stortinget besluttet å bygge en ny fiskerihavn i Vardø for motverdimidler under Marshallplanen, 15,5 mill.kroner, og etter Havnevesenets planer skulle dette skje på øysiden av Bussesundet, like nedenfor Vardøhus festning (Engelsvikplanen). Mot denne planen reiste det seg adskillig kritikk, et privat forslag gikk ut på å bygge en molo tvers over Bussesundet, med en havn på moloens sørside (Gunnariplanen). Etter lange diskusjoner og debatter på fylkes- og riksplan ble det så besluttet at Engelsvikplanen ikke skulle utføres, men at havnen istedet skulle bygges på fastlandsiden av Bussesundet (Svartnesplanen). Da denne beslutning ble fattet (1960), var imidlertid alt materiell som skulle benyttes i Engelsvika innkjøpt, herunder adskillig jernbanemateriell, og blant dette fire nye lokomotiver. Disse kunne imidlertid ikke brukes på fastlandsiden fordi det der var for sterk stigning opp til steinbruddet, slik at driften her ble planlagt med biler. Men for at de nyinnkjøpte lokomotiver skulle komme til nytte, ble disse i stedet sendt til Berlevåg.

Slik som situasjonen da var, med fire flunkende nye lokomotiver, var en nedleggelse av jernbanedriften i Berlevåg en umulighet flere år fremover. Da Havnevesenet etter Svartoksmoloens fullførelse flyttet redskap og materiell over på havnens østside, måtte driften også her bygges opp under forutsetning av jernbanedrift, men i 1966, umiddelbart før utkjøringen skulle settes igang, fikk distriktsledelsen endelig gjennomslag for slik plan, dvs. jernbanen ble nedlagt og en gikk til innkjøp av bilmateriell. Den senere utvikling viste at beslutningen var riktig. Revnesmoloen, som er betydelig lenger enn Svartoksmoloen (655 meter, mot Svartoksmoloens 410) og som går på omtrent de samme vanddybder, ble fullført etter en byggetid på 15 år. Selv om det i byggeperioden flere ganger ble pålandsvær med stormstyrke, hadde en ingen utvaskinger av betydning, men arbeidet krevet stor påpasselighet hvis en skulle ha noen sjanse til at det ville lykkes. Utkjøringsperioden i Berlevåg startet hvert år i slutten av mai/begynnelsen av juni, litt avhengig av sneforholdene, og pågikk som regel ut september måned. Innenfor dette tidsrommet falt også arbeidernes sommerferie, 3 uker, som en måtte ta hensyn til. Mens moloen var under utkjøring måtte molohodet stå åpent, og derved var det meget sårbart. Anleggsledelsen måtte derfor til enhver tid ha et tilstrekkelig lager tetrapoder liggende i beredskap for i en fart å kunne dekke molohodet dersom det skulle blåse

opp til uvær. Man måtte lytte til hver eneste værmelding, og hvis varslene forutsa vind over en bestemt styrke fra nordlig eller nordostlig kant, måtte de nødvendige sikkerhetsforanstaltninger tas. Ved systematisk gjennomføring av denne "overvåking" lyktes det å bygge Revnesmoloen uten at nevneverdige molomasser gikk tapt.

Ved byggingen av Revnesmoloen fikk anlegget overført 2 storkraner. Haifa-kranen på Svartoksmoloen var i årenes løp blitt så rusten at den måtte kondemneres. Isteden fikk man tilbake den gamle Haifa-kranen som hadde gjort tjeneste i Lofoten. Den fikk en grundig overhaling før den ble montert på Revnes.

I betongstøperiet var det, av hensyn til lagring av tetrapoder, også nødvendig med en stor mobilkran (hvis tetrapodene settes ut i sjøen før de er ordentlig herdet vil de lett kunne tæres av sjøvann). Saken ble ordnet ved at en fikk overført en 176 metertonns Liebherrkran fra Bugøynes. Inntil da hadde denne vært i bruk der for utskipning av blokker som ble brudt på Bugøynes og fraktet til moloene ved Vardø nye havn på Svartnes. Da en til dette anlegg nu var begynt å transportere stein over land pr. semitrailer fra Skallelv, trengte en ikke lenger kranen på Bugøynes.

Med disse 2 store, skinnegående kraner gikk det videre arbeid på Revnesmoloen raskt fra hånden.

I 1968 løp de franske patenter ut, og fra dette år kunne en støpe tetrapoder uten å betale royalty, en kjærkommen besparelse i anleggskostnadene.

Hurtigrutekaien var av en såpass spesiell konstruksjon at Havnevesenet valgte å la en teknisk konsulent (Sam Lorgen, Ålesund) lage konstruksjonstegningene og få den utført på entreprisen. Når en hadde valgt en pirkonstruksjon, skyldtes det hensynet til hurtigruten, idet hurtigruteskipene krysser hverandre i Berlevåg. Stedet ligger omtrent 12 timers seiling fra hurtigrutens endepunkt Kirkenes, slik at nordgående og sørgående møtes i Berlevåg, og kaien måtte derfor ha plass til dem begge på en gang. Distriktsledelsen valgte en utforming etter noenlunde samme modell som hurtigrutekaien i Vadsø, slik at hurtigrutene kunne snu på akterspringet. Den vesentlige forskjell var imidlertid at mens hurtigrutekaien i Vadsø er bygget av tre, ble kaien i Berlevåg bygget som en betongpillarkai.

Kaien ble i 1972 satt ut på anbud, og oppdraget gikk til A/S Anlegg, Trondheim. Det dreide seg i dette tilfelle om en kombinasjon av entreprisen og statlig egeninnsats, idet Statens havnevesen, som hadde sitt betongstøperi inntakt i Berlevåg, skulle levere ferdigbetong til entreprenøren. Ellers lå hele ansvaret for utførelsen hos kontraktøren.

Selve kaien med tilkjørsel og fenderverk kom i alt på ca. 8,2 mill.kroner og til disse arbeider ytet Berlevåg kommune distriktsbidrag på kr. 400.000,-, idet det var en forutsetning at kommunen etter ferdigstillelsen skulle overta vedlikeholdsplikten for kaien og drive den som sin eiendom.

Tidspunktet for ferdigstillelsen ble i kontrakten satt til 1. desember 1974, og den 30. november samme år, dvs. dagen i forveien, kunne kaien overleveres. Det første hurtigruteskip som skulle legge til ble M/S Finnmarken, som anløp Berlevåg på nordgående denne kveld. Den blåste sterk, nordost kuling med stormbyger utover ettermiddagen den 30. og bølgehøyden ble anslått til ca. 5 meter. M/S Finnmarken hadde imidlertid ingen problemer med å manøvre inn gjennom moloåpningen, og å legge til kai, men under åpningsseremonien var vindpresset mot skipssiden så sterkt at trossene sprang og landgangen falt ned mellom skipssiden og kaifronten. Hele Berlevåg var på benene og hadde samlet seg på kaien. Begivenheten ble av ordføreren betegnet som den største i Berlevågs historie.

Kaien ble således fullført litt før Revnesmoloen var kommet ut i full lengde; distriktsledelsen fant at det var forsvarlig da Revnesmoloen på dette tidspunkt ga tilstrekkelig dekning for selve kaien selv om den ikke var fullstendig for innløpet til Vågen. Så snart deknningen var god nok her, ble utkjøringen av den andre sekundær-molo, Trøndernesmoloen, utført som vinterarbeide. Trøndernesmoloen er omtrent like lang og det gikk med noenlunde de samme steinmasser som i Varnesmoloen på motsatt side, men mens Varnesmoloen ble bygget med jernbane i årene 1913-26, altså etter 13 års byggetid, ble Trøndernesmoloen kjørt ut på en enkelt vintersesong med store lastebiler. Dette sier litt om den økede effektivitet og kapasitet.

Havnevesenet hadde hele tiden fulgt med i hvilken bølgepågang moloene ble utsatt for, og hadde i mange år bølgemåler liggende utenfor hovedmoloene, først på Svartokssiden og siden på Revnessiden. Det er under storstorm registrert bølgehøyder opp til 9,80 meter, altså praktisk talt 10 meter uten at det er oppstått skader på moloene. Disse bølgerregistreringer, som har pågått over en lang periode, har gitt våre vitenskapelige institusjoner, ikke bare i Norge, men også i utlandet, verdifulle materiale for å vurdere bølgepågang under lignende forhold.

Da selve havneanlegget var ferdig, kom en nedbyggingsperiode, idet alle bygninger m.v. ikke lenger behøvdes til sitt formål. Noen av den ble revet, noen solgt eller overdratt til andre. Husene og kaien på "tomta" på Varneset ble leiet ut til Berlevåg kommune for et

tidsrom av 5 år, idet en regnet med at det kanskje kunne være mulighet for at de kunne komme til nytte for Havnevesenet senere. Varnestomta, som eies av Kystverket, er på 26 da.

Når det gjelder kostnadene for bygging av Berlevåg havn, er disse blitt betydelig større enn en opprinnelig hadde tenkt seg, selv om en tar hensyn til fall i kroneverdi etter den annen verdenskrig. For å holde oss til kostnadsoverslagene fra og med 1950 har disse utviklet seg således:

1950	kr. 13.500.000,-	Opprinnelig etterkrigsplan Varnesmolo + Svartoksmolo
1958	kr. 15.200.000,-	Prisstigning
1958	kr. 27.200.000,-	Planutvidelse + 575 m lang rett Revnesmolo. Mudring
1959	kr. 31.000.000,-	Med tetrapoder
1967	kr. 36.500.000,-	Foreløpig planendring. Avbøyet Revnesmolo 575 m
1969	kr. 46.500.000,-	Planendring. Kai, Revnesmolo 655 m. Trøndernesmolo.
1972	kr. 55.700.000,-	Planendring. Ny kai-konstruksjon
1974	kr. 62.700.000,-	Prisstigning
1975	kr. 66.500.000,-	Prisstigning
1976	kr. 68.750.000,-	Prisstigning
1977	kr. 71.000.000,-	Prisstigning
1979	kr. 72.300.000,-	Nedrigging. Sluttoverslag

Inntil 1950 var det anvendt ca. 8,6 mill.kr., men det som kjennetegner bevilgningspolitikken før og i de første årene etter den annen verdenskrig var at bevilgningene var så små at det ikke ble mulig å drive rasjonelt. Det var først fra 1960 og utover, da man begynte med tetrapoder, at de årlige bevilgningene kom opp i en slik størrelse at man for fullt kunne sette inn de disponible redskaper og mannskaper, og driftsresultatene uteble da ikke. Selv om anlegget tilslutt kom opp i over 70 mill.kr., må man kunne si at det er oppnådd meget for pengene, spesielt når det tas hensyn til de vanskelige forhold en har hatt å arbeide under.

Sett i relasjon til stedets størrelse (ca. 1600 innbyggere i 1980) og fiskeværet Berlevågs plassering på fangststatistikken over ilandbragt fangst, er det intet

misforhold mellom statens påkostninger på havneanlegget og førstehåndsverdien av fangsten. Regnet etter fiskens eksportverdi vil anlegget være betalt i løpet av få år, og uten dekningen som havnen gir, vil ikke fiskeriene kunne drives fra Berlevåg som nu.

FORTØYNINGER

Det var utlegging av fastfortøyninger som var de tidligste forbedringer av havneforholdene i Berlevåg. Allerede i 1864 ble det lagt ut 2 bøyer i Vågen, en ytre og en indre, og det ble opprettet en mooringsstasjon med naust for materiellet. Til bunnforankring ble det benyttet 2 stk. 1200 kgs. soppankere. Den ytre bøyen ble inndratt i 1904, og den indre i 1914.

I 1930 ble det påny lagt ut bøyer, denne gang 4 stk., og på denne tid ble det anbrakt diverse fortøyningsringer rundt havnen. Berlevåg herredsstyre vedtok å holde bøyene vedlike.

Under krigen 1940-45 ble bøyene ødelagt eller fjernet, men i 1948 ble 3 av dem lagt ut igjen. I 1959, da redusert til 2 stk., søkte Berlevåg havnestyre om å få dem fjernet og erstattet med 2 bunnkjettinger.

Statens havnevesen hadde på denne tid mottatt en mengde fortøyningskrav, og det tok derfor mange år før det ble mulig å imøtekomme kravet fra Berlevåg. Endelig plan ble utarbeidet i samråd med stedets fiskarlag og bestod av ialt 6 spenn tvers over indre del av Vågen med 35 opphalere (er senere øket til 39). Anlegget, beregnet til kr. 147.000,- ble ført opp på budsjettet for 1972 og kjettingen ble utlagt samme år. Endelig utgift ble kr. 147.033,20 og dens bokførte verdi (verdien av materiellet) er satt til kr. 80.587,40. Til bunnkjettingen ydet Berlevåg havnestyre et distriktsbidrag på kr. 20.000,-.

VANNVERK

I 1920 begynte Berlevåg kommune å arbeide for å bedre vannforsyningsforholdene i fiskeværet, og gav ingeniør Hallfred Høyem, Trondhjem i oppdrag å utarbeide planer.

Høyem la frem plan i flere alternativer. Et av dem gikk ut på å benytte Grønlivannet som vannkilde, men dette ble snart oppgitt p.g.a. det lille nedslagsfelt og frykt for dårlig kvalitet på vannet.

De andre alternativer benyttet alle Løkvikelven som vannkilde, spørsmålet var bare hvor høyt opp i dalen en skulle legge inntaket. Det var 3 mulige damsteder. Et ovenfor fjellbrakka på ca kote 40, et ved utløpet av "Tranga" på kote 80 og et ovenfor "Tranga" på ca. kote 90.

I 1921 ble den videre planlegging overtatt av Statens havnevesen. Saken trakk i langdrag, bl.a. fordi kommunen hevdet at de ikke kunne påta seg en så stor egenandel (1/3) som ble forlangt. Distriktssjef Eide i Statens havnevesen hadde i 1922 beregnet alternativet med inntak på kote 40 til å koste kr.128.000,- og på kote 80 til kr. 149.000,-.

Det var fra alle hold enighet om at alternativet med inntak på kote 80 måtte være å foretrekke. Her var det rent fjell på damstedet og dette ville gi tilstrekkelig trykk for brannslukking. På kote 40 var det bare morenegrus, men av økonomiske grunner ble dette alternativ valgt, noe en senere fikk mange problemer med.

Vannverket ble bygget i Statens havnevesens regi i årene 1935-41, og det gikk med kr. 87.887,34 av statsmidler til anlegget. Dessuten ble det i 1936/37 bevilget kr. 10.000,- av nødsarbeidsmidler til samme.

Etter krigen i 1948, ble vannverket vederlagsfritt overdratt til Berlevåg kommune. Til utbedringsarbeider ble det på statsbudsjettet for 1945/50 bevilget og utbetalt kr. 50.000,- i forbindelse med overdragelsen.

I 1952 ble vannverket tilstått et bidrag på kr. 75.000,- av et overslag på kr. 94.000,- til utbedringsarbeider.

I 1958, da all planbehandling av fiskeværs vannforsyning i Finnmark var overtatt av Finnmark fylkes gjenreisningsnemnd, senere Fylkesingeniøren i Finnmark, ble det planlagt større utvidelser. Det ble sendt søknad til Fiskeri- departementet om kr. 180.000,- i statsstøtte.

Statsstøtte ble innvilget. Havnedirektøren fikk i oppdrag å føre kontroll med anlegget og å utbetale statsstøtten. Hele utvidelsen var beregnet å koste kr. 506.000,-. De viktigste arbeidene var støping av ny dam (på det gamle damsted), og utskifting av trerørene med støpejernsrør.

Under utførelsen av disse arbeider hadde kommunen store vanskeligheter med å få dammen tett. Det oppstod lekkasjer gjennom under og på siden av dammen. Statens havne-

vesen fant derfor å måtte holde tilbake en del av statsstøtten inntil manglene var rettet. Lekkasjen ble utbedret ved sementinjeksjon i 1960. Restbeløpet ble utbetalt i oktober 1961. I tillegg til disse bevilgninger mottok Berlevåg kommune i årene 1956-61 kr. 75.000,- fra Fiskeridepartementet til likvidering av et lån som var tatt opp i Kommunenes krigsskadefond for Berlevåg vannverk.

I løpet av de følgende år oppstod det nye lekkasjer på dammen. Det ble for lite vann og for dårlig vanntrykk, og i samarbeide med fylkesingeniøren satte kommuneingeniøren opp plan og overslag for en pumpestasjon ved Storelva for å få nok vann med tilstrekkelig trykk inn på nettet. Den ble beregnet å koste kr. 60.000,-, og det ble søkt Fiskeridepartementet om 50% tilskudd, d.v.s. kr. 30.000,-. Dette ble innvilget, pumpestasjonen ble bygget og tilskuddet ble utbetalt i november 1968. Denne del av anlegget kostet kr. 62.787,79.

Da planen med pumpeverket ble lagt frem, tok distriktsjefen opp igjen Statens havnevesens gamle plan om å flytte inntaket opp til utløpet av "Tranga" ved kote 80 eller høyere, med oppdemning til kote 90-95.

Det var åpenbart at det valgte damsted ovenfor fossen på kote 40 aldri ville kunne bli tilfredsstillende, idet det etter hver utbedring hittil hadde oppstått nye lekkasjer. (På et fotografi fra 1920 der dette sted i elven var antydnet for en mulig dam, har vedk. overingeniør i Statens havnevesen skrevet på: Umulig damsted). Distriktssjefen regnet i 1968 også med at et pumpeverk kunne forårsake at det kom grums inn i ledningsnettet, noe som senere viste seg å være tilfelle. Dessuten måtte et vanninntak i Storelva føre til restriksjoner i hele Storelvdalen som er Berlevågs viktigste friluftsområde, og en ville i årenes løp få betydelige driftsutgifter til drift og vedlikehold av pumpen.

Distriktssjefen lot derfor Løkvikdalen overfor kote 80 detaljkartlegge i 1972 for beregning av magasin. I tillegg til et større magasin ved inntaket var det regnet med et utjevningsmagasin ovenfor bebyggelsen i Berlevåg. Hele planen ble imidlertid i 1974 avvist av fylkesingeniørkontoret under henvisning til de høyere anleggsmkostninger og på grunnlag av vannmålinger (nedbør og avrenning) fra Varanger Kraftlags magasin ved Buevannet på Kongsfjordfjellet. Da det på denne tid (1973) ble tvingende nødvendig å gå til ytterligere utbedringer for å skaffe fiskeværet tilstrekkelig vannforsyning, utarbeidet Finnmark fylkes utbyggingsavdeling plan og overslag for nok en utvidelse. Det ble planlagt reparasjon av dammen, utbedring av

pumpestasjonen, nye rør og grøfter for kr. 1.200.000,-
(overslag av 15.mai 1973).
Til disse arbeider søkte Berlevåg kommune om et stats-
tilskudd på kr. 200.000,-.

Fra årsskiftet 1974/75 opphørte Statens havnevesens/
Kystverkets befatning med Fiskeværs vannforsyning, og
den videre saksbehandling ble overtatt av Kommunal-
og arbeidsdepartementet.

Litteratur

Havnedirektøren (Per Larssen)
Dokument nr. 12 (1938)
Om havnebygget i Berlevåg

Kjelstrup, S:
Utførelse av rausmoloer ved utilstrekkelig
tilgang på bryteblokker. Teknisk Ukeblad 41/1958

Kjelstrup, S:
Blokkeformens betydning for stabilitet av
rausmoloer - tetrapoder. Teknisk Ukeblad 3/1961

Kjelstrup, S:
Berlevåg Harbour om the Norwegian Arctic Coast.
POAC 1977.
Memorial University of Newfoundland Sept. 1977.

(Alle tall er omtrentlige)

OVERSIKT OVER UTFØRTE HAVNEARBEIDERMOLOER

Moloens navn	Lengde m	Masser m	Største vandd. fra spr.l.v.	Påbegynt år	Ferdig år	Kostnad kr.	Anm.
Varnesmoloen	110	10 650	-5,0	1913 1959	1926 1961	399.200,- 132.800,- <u>532.000,-</u>	
- " - Rep.							
<u>Svartoksmoloen</u>							
Sjeté	410	185.000	-13,0	1920	1964	19.429.000,-	inkl. terningbl.
- " "							
btg, tetrap, krone		15 380		1959	1964	6.700.000,-	inkl. konsolidering hode
						<u>26.129.000,-</u>	
<u>Trøndernesmoloen</u>	90	10 000	-5,8	1971	1972	<u>1.060.000,-</u>	
<u>Revnesmoloen</u>							
Underfylling		70 800		1932	1938	811.000,-	
- " -							
sjeté+bunnfyll	655	187 000	-12,5	1964	1979	14.319.000,-	
- " -							
btg, tetrap, krone		34 410				17.018.000,-	
						<u>32.148.000,-</u>	

Berlevåg
Alle tall er omtrentlige

MUDRING OG FJELLSPRENGNING UNDERVANNSS

Kølt	Utdypet til	Masser	Mudret med	Påbegynt	Ferdig	Kostnad	Anm.
	m	m	m	år	år	kr.	
Vågen	div.	142 360	Skjegraver, grabb	1903	1938	506.000,-	Flere etapper
- " -	-5,0 ell.fj.	78 618	"	1946	1946	952.000,-	
- " -fjellspr.		815	grabb	1946	1946	326.000,-	
						<u>1.784.000,-</u>	

KAIER

Kaitype	Brukes som	Kaiflate	Tilleggs side	Vann d.	Påbegynt	Ferdig	Kostnad	Anm.
		m	m	f.sp.l.v.	år	år	kr	
Betongpillar-	Hurtigrute-	Ca. 3000	Ca. 200	-10,0	1972	1974	8.184.000,-	Distr.bidr.
kai	kai							Kr.400.000,-
<u>ANDRE HAVNEARBEIDER</u>								
<u>Vannverk</u>	Opprinnelig anlegg	1935-41	kr. 87.887,34	+ nødsarb.midl.	kr. 10.000,-			
	1950 Overdragelsesstønad		"	50.000,-				
	1952 Bidrag		"	75.000,-				
	1956-61 Likvidering av lån		"	75.000,-				
	1958 Statsstøtte til utvidelse		"	180.000,-				
	1968 Bidrag pumpestasjon		"	30.000,-				

<u>Fortøyninger</u>	
1864	2 bøyer. Inndratt 1904 og 1914
1930	4 bøyer. Gikk tapt 1940-45
1948	3 bøyer.
1972	6 spenn bunnkjettinger, 39 opphalere, utgift kr. 147.033,20. Distr.bidr. kr. 20.000,-

I tillegg til ovenstående kommer utgifter som er belastet anlegget, men ikke postert på de oppførte anleggs-konti. Det gjelder krigsskader, div. stormskader, utgifter i forb. med verksteddrift, tildels for andre anlegg, drift av bølgeomåler m.v. tilsammen ca. 3,4 mill.kr. Alle utgifter siden 1903 er medregnet.

HAVNENS FUNKSJON

(Trafikkhavn, fiskerihavn, industrihavn etc. ev. kombinasjon av disse.)

Trafikkhavn, fiskerihavn

TILLEGGSMULIGHETER, FORTØYNINGSFORHOLD

Ved kaier
Bunnkjettinger

HAVNENS UTNYTTELSE

God

UTVIDELSESMULIGHETER

Nesten ubegrenset

EVENTUELLE FREMTIDIGE HAVNEARBEIDER

Utdypning, oppfyllingsarealer

KOSTNADER (grovt anslått) FOR FREMTIDIG UTBYGGING AV HAVNEN

Berlevåg II (2.bygetrinn), utdypning av og oppfylling i Revnesbukta beregnet i 1976 til kr. 5.950.000,-.
Kostnaden er avhengig av arbeidenes omfang, der mange utførelser er mulig. Prioritert av fylkestinget.

VURDERING AV KRAV OM UTVIDELSER (prioritering, områdets havneforhold, utbygging av andre nærliggende steder osv.)

Må vurderes på grunnlag av behov, først og fremst de fiskerimessige, da fisket er Berlevågs viktigste næringsveg. Andre aktiviteter kan også spille inn.



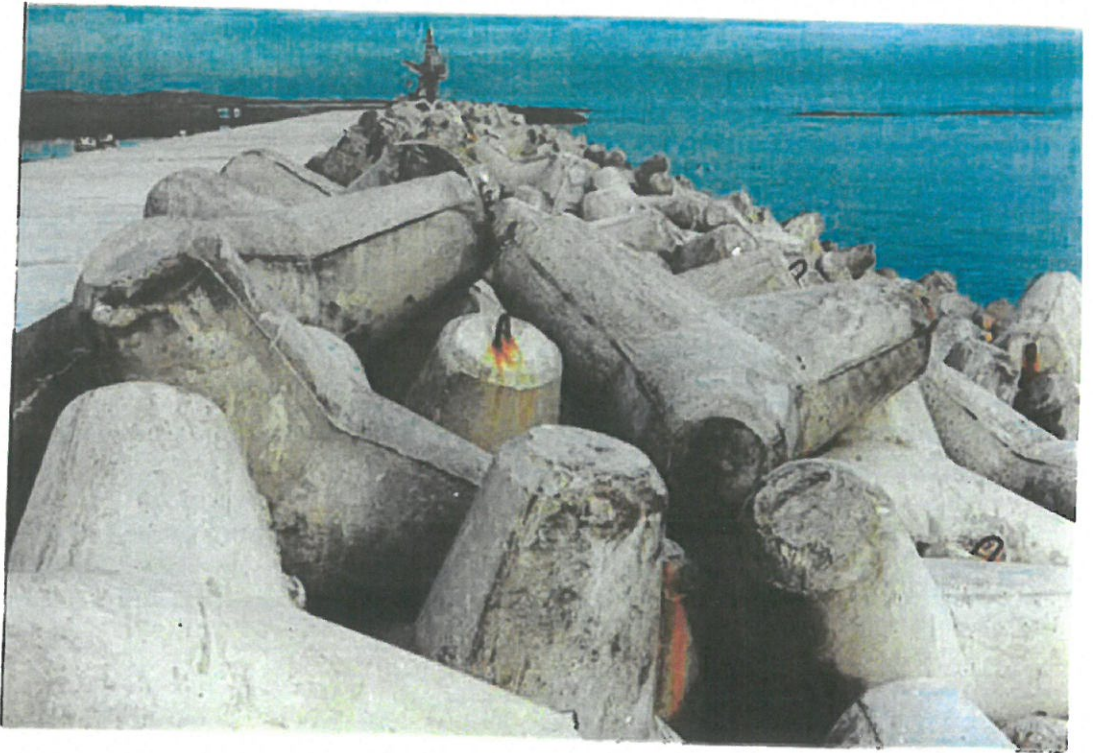
Berlevåg. Indre del av Vågen. Billedet er av noe eldre dato (1960) og man ser at gjenoppbyggingen ikke er fullført. Ved det innerste fiskebruket ligger 2 ekspedisjonsprammer ved kaien



Den første "Fjellbrakka" i Berlevåg. Ovenfor jernbanelinjen smie og verksteder. Damplokomotivet "Røyken" på brua over Løkvikdalselven. Billedet er fra omkring 1930.



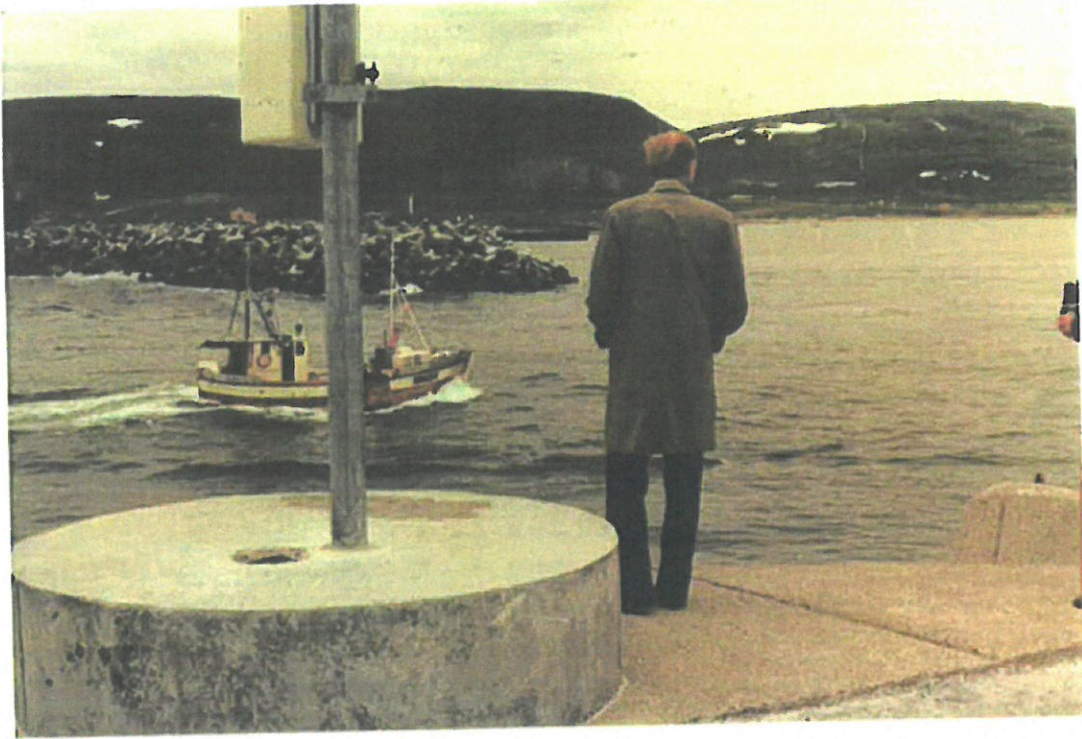
Steinbruddet i Løkvik etter at en gikk over til bildrift. De gamle derrickene er fjernet, opplastingen foregår nu med grave-maskiner og hjullastere. Stuffen er ca. 45 m. høy. Det drives på en kvartsittbenk.



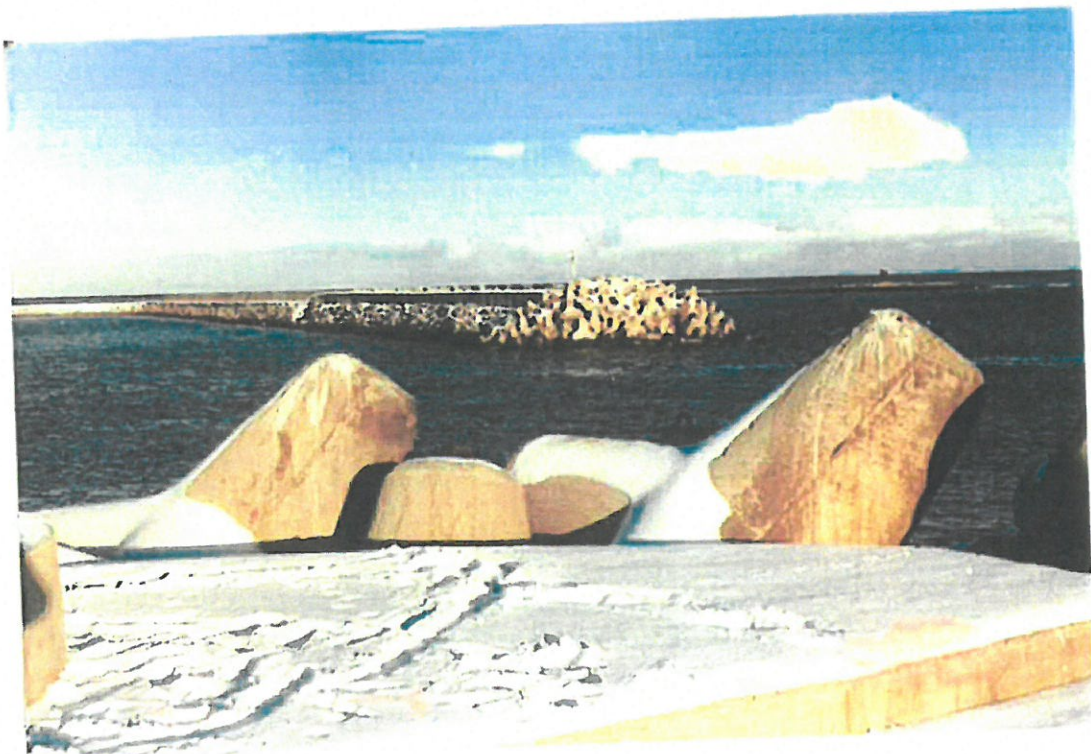
Svartoksmoloen, tetrapodedekket på dens ytterside. Det er 15 tonns tetrapoder vi ser her på det løpende profil. De plasseres i to lag, først et der tetrapodene står på 3 ben, så et øvre lag "one leg down", som "plugger" det undre fast. Det går 30 stk. på 100 m². Haifakranen står inne på Svartoksholmen, klar til demontering. Foto ca. 1964



Svartoksmoloen i storm. Sjøen skyller over indre del som er dekket med sprengstein, på ytre del som er dekket med tetrapoder (Ikke synlig på billedet) kan man i slikt vær som regel gå tørt. Steindungen i vannskorpen på innersiden er rester etter stormskaden fra 1932. Haifakranen er flyttet over til Revnes. Foto ca. 1966.



Revnesmoloen sett fra Svartoksmoloens hode. Mannen på bildet er statsminister Odvar Nordli (1978).



Svartoksmoloen sett fra Revnesmoloens hode. 25 tonns tetrapoder i forgrunnen.



Over :

Fra tetrapodestøperiet på Revnes. Den kjørbare Liebherrkranen (overført fra Bugøynes) var uundværlig for støping og lagring av tetrapoder. På bildet ser man en tobb som blir tømt i en form.

Til høyre :

Utkjøring av 15 tonns tetrapoder med lastebil. En spesialkrok som henger i Haifakranen hukes inn. Den slapp taket av seg selv når tetrapoden var kommet på plass.



Prominente besøk i Berlevåg



Statsminister Odvar Nordli blir orientert om utbyggingen av Berlevåg havn av distriktssjef Kjelstrup. Til høyre for statsministeren dav. ordfører i Berlevåg, senere stort.repr. Oddrun Pettersen, og hennes etterfølger som ordfører, oppsynsmann Torbjørn Torgersen.



H.M. kong Olav ledsages på Revnesmoloen av oppsynsmann Torbjørn Torgersen.

Billedet til høyre er fra driften på Revnesmoloen ca. 1970. Tetrapodestøperiet i forgrunnen er i full virksomhet, en traktor mater sand-sorteringsverket.

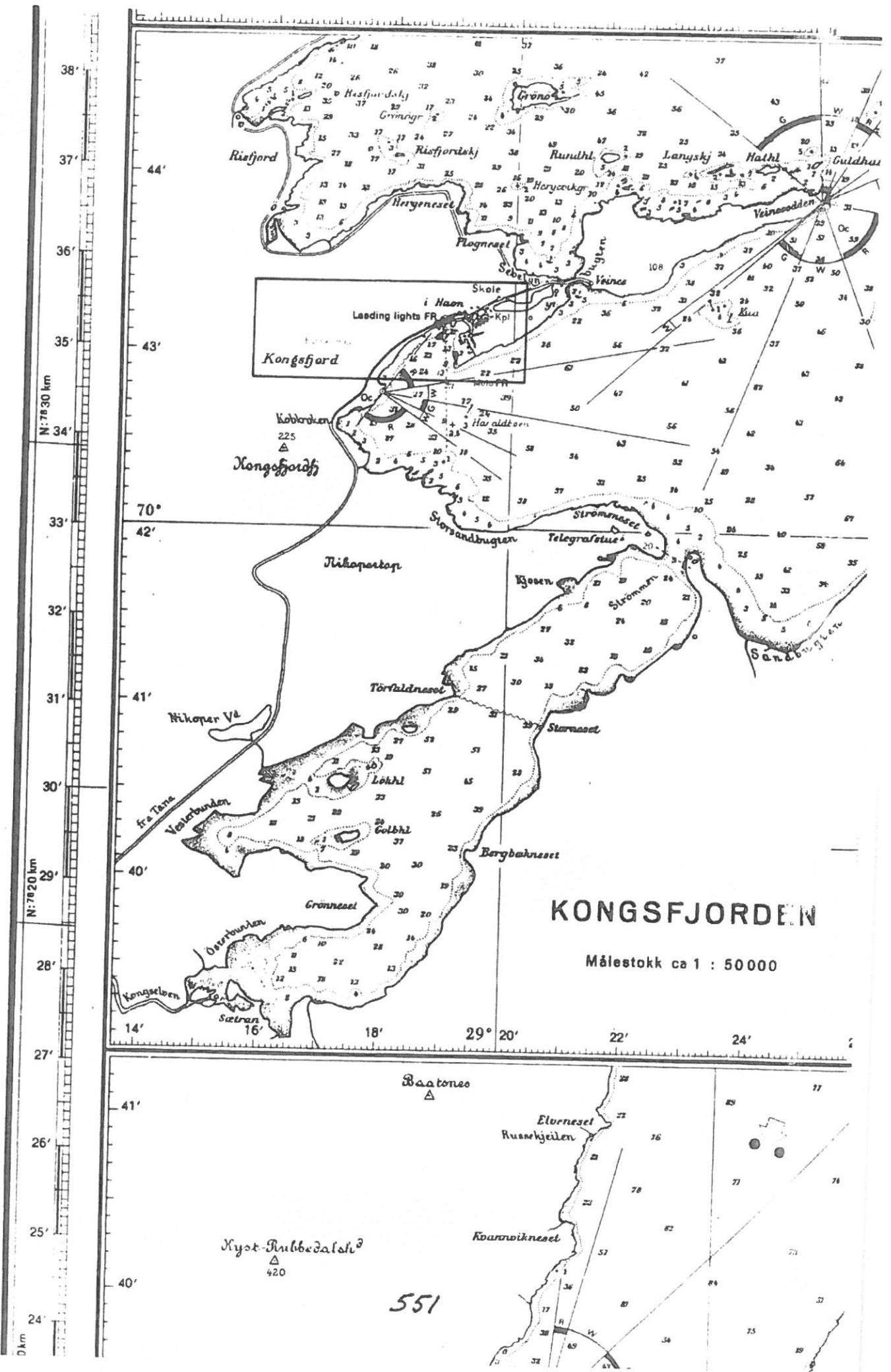
Det sammensatte billede nedenfor er tatt fra samme sted etter driftens avslutning (billedet er tatt 1983). Hurtigrutekaien er bygget og et kaiskur er ført opp.

Statens havnevesens tomt på Varneset ligger rett nedenfor radiolinken på høyden bak fiskeværet.



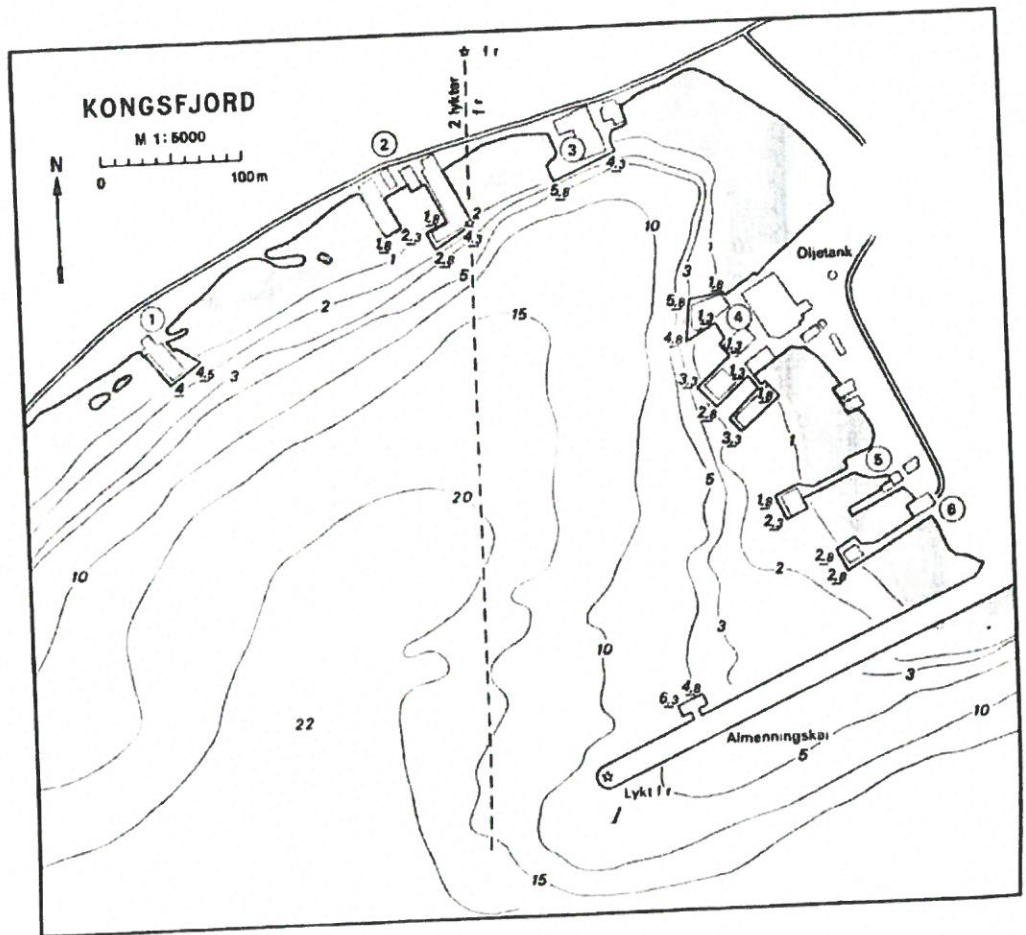


Berlevåg vannverk. Dammen for magasinet i Løkvikdalen.



Kyst-Flubbedalsø
420

551



Kongsfjord Berlevåg Finnmark
.....
(sted) (herred) (fy)

S T E D S O M T A L E

BELIGGENHET Kongsfjord (stedlig også kalt Kongsøfjord) ligger ved bunnen av Kongsfjorden som skjærer inn fra Nordishavet eller Østhavet i sydvestlig retning på nordsiden av Varangerhalvøya. Sjøkart nr. 294.

BOSETTINGSMØNSTER
Samlet rundt havnen. Dessuten litt bebyggelse på Veines, 1 km. lenger ut, tilsammen ca. 160 innbyggere.

NÆRINGSVEIER

Fiske. Eneste næringsveg av betydning.

FISKEFARTØYER

1 båt 76', 1 båt 61', 2 båter 60', 3 båter 45-55',
5 båter 25-31'. Dessuten et betydelig antall fremmed-
båter under sesongfiskeriene.

FISKERE

ILANDBRAKT FANGST

Ca. 2000 tonn årlig

KOMMUNIKASJONSFORHOLD

Veiforbindelse til Berlevåg, Båtsfjord og Tana

U T B Y G G I N G A V H A V N E N

HISTORIKK

Kongsfjord har fra naturens side litt bedre havneforhold enn det nærliggende Berlevåg, men mangler de gode utbyggingsmuligheter på land som Berlevåg har. Siden statsmyndighetene tidlig begynte med havneutbedringer i Berlevåg, ble Kongsfjord liggende i skyggen, så ingen utbygging har funnet sted i Kongsfjord før siste krig. Under krigshandlingene i 1944 ble Berlevåg brent, men Kongsfjord ikke, så endel av Berlevågs befolkning flyktet dit. Da krigen var slutt, ble det fra mange hold hevdet at fiskeværet Berlevåg burde flyttes til Kongsfjord p.g.a. de bedre havneforhold der, men kravene ble ikke tatt tilfølge.

De første utbyggingskrav fra Kongsfjord skriver seg fra 1935. Dette år sendte et større antall fiskere og tilvirkere, 39 ialt, krav til Det kgl. Handelsdepartement om bygging av en molo til dekning av fiskeværet.

Havnen ble i 1936 kartlagt av ass.ing. E. Ramsli ved distriktskontoret.

I 1937 kom det nye krav om utbygging, denne gang kombinert med krav om et vannverk.

I januar 1938 la distriktssjef Prom Jensen frem plan i 2 alternativer.

Alt. I omfattet en 300 m. lang molo, vannverk (kr. 66.000,-) og dampskipskai (kr. 173.000,-), samlet utgift kr. 1.778.000,-.

Alt. II. Det samme som i Alt. I, men med en 410 m. lang molo, overslag kr. 3.139.000,-. Utover dette skjedde det ikke noe mere før krigen. Kravet om utbygging ble tatt opp igjen etter krigen.

Bak kravene stod de samme som i 1935, det ble arrangert masse møte og sendt inn lister med masseunderskrifter. P.g.a. de mange utbyggingskrav som forelå, så ikke havnedirektøren noen mulighet til å sette igang anleggsdrift i Kongsfjord de første år.

Anlegget ble heller ikke prioritert av fylkesmyndighetene, sannsynligvis fordi en mente at stedet tross alt hadde noenlunde brukbare havneforhold, og at de mest nødlidende steder måtte hjelpes først. Under fylkestingsbehandlingen i 1956 og 57 kom Kongsfjord heller ikke med på prioritetslisten, hverken på hovedlisten (6 anlegg) eller på tilleggslisten (11 anlegg).

I 1961 ble derimot Kongsfjord ført opp på en suppleringsliste som nr. 2 etter de anlegg som inntil da ikke var tatt opp. I realiteten stod det da som nr. 12. Under neste fylkestingsbehandling av havnekrav, desember 1964, ble Kongsfjord prioritert som nr. 2 på listen over nyanlegg, etter Mehamn.

De politiske forutsetninger for opptak av anlegget var dermed tilstede, og nærmere undersøkelser, bl.a. prøve-sprengninger for opparbeidelse av steinbrudd ble satt igang i 1966.

Distriktssjef Kjelstrup la i november samme år frem plan i 2 alternativer (2 byggetrinn) for utbygging av Kongsfjord havn. Planen var identisk med distriktssjef Prom Jensens gamle plan av 1938 når det gjaldt moloen, men med endret moloprofil (for bildrift) og uten kai og vannverk. Planen ble i 1968 utvidet til også å omfatte allmenningskai, som ble tatt med etter anmodning fra stedets fiskarlag og Berlevåg kommune.

Alternativ I, 300 m. molo, overslag kr. 2.385.000,-.
 Alternativ II (byggetrinn 1+2, 410 m. molo) overslag
 kr. 5.230.000,-. Grunneiererklæringer ble innhentet,
 bl.a. fra fiskebruket som eide grunnen der en hadde
 funnet brukbart fjell.

På budsjettet for 1969 ble 1.byggetrinn, kalt Kongs-
 fjord I, ført opp med en førstegangsbevilgning på
 kr. 400.000,-. Berlevåg kommune deltok i finansier-
 ingen av kaien med kr. 39.000,-.

DRIFTEN

Utkjøringen av moloen startet i oktober 1969 og pågikk
 i 3 vintersesonger, dvs. ut sesongen 1971/72. På
 grunn av at steinbruddsforholdene ble dårligere etter
 hvert som moloutkjøringen skred fram, og at det oppstod
 usedvanlig store synkninger, måtte overslaget høsten 1972
 forhøyes til kr. 3.400.000,-. På grunn av synkningene
 gikk det med nesten 55.000 m³ masse, over 8.000 m³ mer
 enn beregnet.

Driften på moloen fikk et lite etterspill da grunneieren
 der steinbruddet var anlagt, forlangte erstatning for
 ødelagt fjellgrunn. Kravet ble avvist under henvisning
 til underskrevet og tinglyst grunneiererklæring som gav
 Statens havnevesen rett til å ta stein og andre bygge-
 materialer på tomta. P.g.a. fjellets dårlige kvalitet,
 ble den siste del av moloen bygget med stein fra et nytt
 steinbrudd på motsatt side av havnen.

Kaibyggingen startet i januar 1973, og pågikk sammenheng-
 ende til ut i juni. Kaien var da ferdig med unntak av en
 del støpearbeider som ble utført i september samme år.
 Berlevåg kommune har siden overtatt kaien og garantert
 for vedlikeholdet.

Støping av betongdekke ble utført sommeren 1976, fire år
 etter at moloen var kjørt ut. På grunn av vinterutkjør-
 ingen og de dårlige grunnforholdene var det oppstått store
 setninger, og det var nødvendig med betydelige opprettings-
 arbeider før det kunne støpes. Oppretting av molokronen
 var tatt med i et nytt overslag som var utarbeidet i
 februar 1975 og lød på kr. 3.700.000,-. I molodekket ble
 det støpt inn rør for fremføring av elektrisk kabel til
 allmenningskaien og til molohodet slik at det kunne mont-
 eres elektrisk fyrlykt. Berlevåg kommune har påtatt seg
 å bekoste nødvendig belysning på kaien.
 Det ble støpt inn fortøyningsringer i moloens innerside.

Etter at støpearbeidene var avsluttet og anlegget dermed
 fullført i september 1976 viste det seg å ha medgått
 kr. 3.696.807,42, en mindrekostnad i forhold til over-
 slaget på kr. 3.192,58.

Siden tidlig i anleggsperioden har det fra lokalt hold i Kongsfjord vært hevdet at også 2.byggetrinn burde komme til utførelse, da 1. byggetrinn ikke gir god nok dekning når det blåser fra sydvest, en vindretning som særlig i vinterhalvåret forekommer hyppig.

I 1973 ble 2. byggetrinn anslått å koste 8-12 mill. kr. avhengig av hvilke tiltak som måtte gjøres for å mestre de vanskelige grunnforholdene. Kostnadsoverslaget ble satt opp på grunnlag av en undersøkelse foretatt av Norges Geotekniske Institutt. En diffraksjonsanalyse som er foretatt av 5. distrikt viser at dekingen for pågang fra sydvest ikke vil bli vesentlig bedre ved en forlengelse av moloen.

Enkelte år har det på visse vindretninger lagt seg adskillig is på havnen. Disse problemer antas å øke hvis moloen forlenges.

FORTØYNINGER

I januar 1954 søkte Kongsfjord fiskarlag om å få utlagt bøyer på havnen i Kongsfjord. Distriktssjefen stilte seg positivt til kravet, men foreslo bunnkjetting istedenfor bøyer.

Etter endel korrespondanse frem og tilbake, ble det utarbeidet plan for en bunnkjetting langs stranden nedenfor veien, d.v.s. på havnens vestsida i 1957. Overslag kr. 25.000,-. Det tok noen år før det ble plass til anlegget på budsjettet, men i 1960 ble pengene bevilget og kjettingen lagt ut. Det medgikk kr. 24.895,63. Det var plan til 5 båter på kjettingen.

Da moloen var kjørt ut i full lengde, søkte Kongsfjord fiskarlag om å få kjettingen flyttet slik at båtene kunne ligge i le av moloen. Ny plan ble utarbeidet i 1975, denne gang for 6 båter fordelt på 2 spenn, overslag kr. 63.000,-. Siden den gamle kjettingen hadde ligget ute i 15 år, ble alt materiell skiftet ut.

Beløpet ble bevilget og kjettingen lagt ut i november 1977, kjettingens bokførte verdi (= verdien av materiellet) er oppgitt til kr. 58.045,-.

VANNVERK

Som nevnt under omtalen av havneutbyggingen, hadde Statens havnevesen i 1938 utarbeidet plan for et vannverk. Som en del av havneanlegget, overslag kr. 66.000,-. Da det ikke ble noen havneutbygging like før og etter krigen, falt også vannforsyningsanlegget bort.

I 1948-50 ble arbeidet med planene tatt opp igjen av Finnmark fylkes gjenreisningsnemnd og vannverket ble bygget med Berlevåg kommune som byggherre i 1955. Planen bygget på Havnevesenets av 1938, men med adskillig utvidelse.

Da nedslagsfeltet var forholdsvis lite, ble det vannmangel i nedbørfattige perioder, særlig om våren. Kommunen planla derfor i 1967 i samråd med fylkesingeniørkontoret et nytt damanlegg som ville gi større nedslagsfelt og rikelig med vann. Til dette ble det søkt om kr. 25.000,- i statsstøtte fra Fiskeridepartementet. Beløpet ble bevilget i 1968. Overslaget for utvidelsen lød på kr. 50.000,-.

Damanlegget ble bygget i 1968, og i november s.å. ble kr. 15.000,- av statsstøtten utbetalt. Resten ble tilbakeholdt fordi det gjenstod endel planerings- og oppryddingsarbeider. I 1969 var disse fullført, og rest statsstøtte ble utbetalt i november 1969.

OVERSIKT OVER UTFØRTE HAVNEARBEIDER

MØLOER

Moloens navn	Lengde m	Masser m ³	Største vand. fra spr.l.v.	Påbegynt år	Ferdig år	Kostnad kr.	Anm.
Kongsfjord molo	300	54.700	-9,0	1969	1976	3.127.000,-	Inkl. %

MUDRING OG FJELLSPRENGNING UNDERVANNSS

Felt	Utdypet til m	Masser m ³	Mudret med	Påbegynt år	Ferdig år	Kostnad kr.	Anm.
------	------------------	--------------------------	------------	----------------	--------------	----------------	------

KAIER

Kaitype	Brukes som	Kai flgte m	Tilleggs side m	Vand. f.sp.l.v.	Påbegynt år	Ferdig år	Kostnad kr	Anm.
pelekai, tre	Allm.kai	320	20	-4,5 m	1973	1973	569.000,-	Inkl. %

ANDRE HAVNEARBEIDER

Bunnkjetting 1960, 1 spenn kr. 24.895,63 Inndratt 1977
 Bunnkjettinger 1977, 2 spenn " 58.045,-
 Vannverk, tilskudd utvidelse 1968-69 kr. 25.000,-

HAVNENS FUNKSJON

(Trafikkhavn, fiskerihavn, industrihavn etc. ev. kombinasjoner av disse.)

Fiskerihavn

TILLEGGSMULIGHETER, FORTØYNINGSFORHOLD

Ved allmenningskai og fiskebrukene.

Bunnkjetting. Ringer i moloens innerside

HAVNENS UTNYTTELSE

God under sesongfiskeriene

UTVIDELSESMULIGHETER

Kan foretas, men visse problemer må først klarlegges. (Konsolidering, ev. fjerning av masser i sjøbunnen, fare for isdannelse).

EVENTUELLE FREMTIDIGE HAVNEARBEIDER

Forlengelse av molo, inntil 110 m.

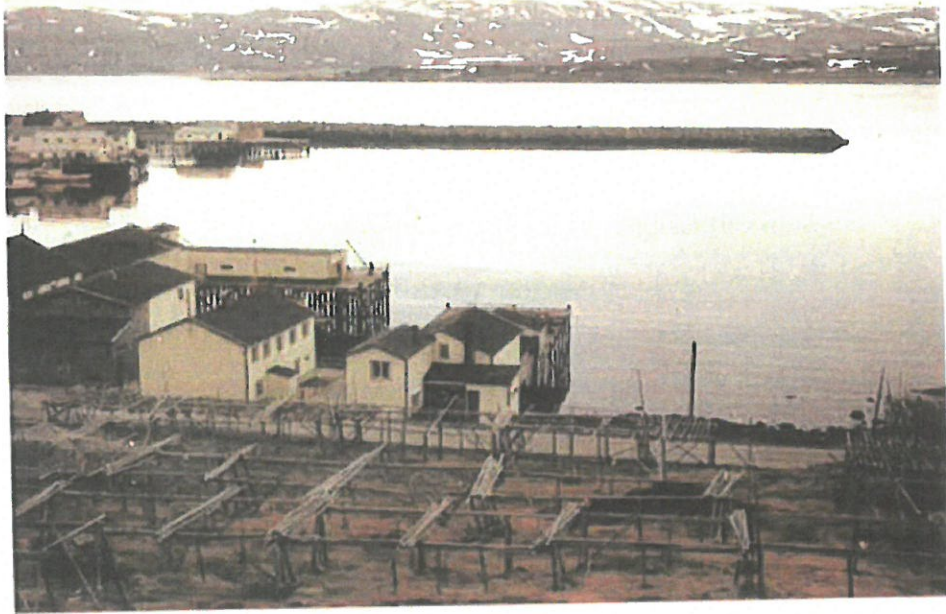
KOSTNADER (grovt anslått) FOR FREMTIDIG UTBYGGING AV HAVNEN

8 - 12 mill. kr. i 1973

VURDERING AV KRAV OM UTVIDELSER (prioritering, områdets havneforhold, utbygging av andre nærliggende steder osv.)

Her er det 2 forskjellige vurderinger som må gjøres. Først en teknisk - økonomisk som klarlegger kostnadene ved å få en stabil molo og en noenlunde isfri havn.

Den annen blir en avveining overfor andre utbyggingskrav på fiskerimessig grunnlag. Havnen må, slik den ligger i dag, sies å være relativt god.



Moloen i Kongsfjord råtkjørt i full lengde. Billedet er tatt våren 1972. Kaien er ennå ikke bygget.



Den ferdige molo og allmenningskai sett utenifra inn mot landfestet. Innsiden er steinplattet. P.g.a. minimal overvasking er det ikke bygget eller støpt brystvern.

Små anlegg i
Berlevåg kommune

BUKKEKJEILENE

Se "Havnevæsenets Historie", side 542-43.

Samlet utgift for arbeidene som ble avsluttet i 1914 kom på kr. 5.687,19.
Stedet er ikke blitt gjenoppbygget etter krigen.

GULGOFJORD (Trollfjord)

Stedet ligger i bunnen av Gulgofjorden som er en sidearm til Tanafjorden på dennes østside.

I 1934 sendte stedets innbyggere, ialt 9 familier, et andragende om å få bygget stø og vorr for å bedre landingsforholdene.

Bunnen av Gulgofjorden er svært grunn, og om vinteren legger det seg is på fjordbunnens nordside. Stedet ble befaret av ass.ing. Wulff i august 1935. Han tok opp en kartskisse og utarbeidet plan for vorr og stø med overslag kr. 8.000,-. For å undgå isplager ble vorren bygget på sydsiden selv om hovedtyngden av bebyggelsen ligger på nordsiden.

Arbeidet med stømuren og opprensning i støa ble utført som nødsarbeide i 1936, og var ferdig til jul dette år. Det medgikk kr. 7.661,91.

I 1946 søkte oppsitterne om å få vorren reparert da det var oppstått skader. Samtidig ble det søkt om forlengelse til 60 meter.

Distriktssjef Sund satte i 1947 opp overslag for gjenoppbygging av de ytterste 10 meter som var rast ut med sluttsum kr. 7.000,-. Dette ble i 1949 hevet til kr. 9.000,-, men det gikk ennå mange år før noen reparasjon ble foretatt.

I 1958 utførte oppsitterne endel utbedringsarbeide selv med redskap de fikk utlånt fra Berlevåg anlegg, men det stod bare kort tid.

I 1960 ble det foretatt ny befaring av avd.ing. Kjelstrup. Nytt overslag også på kr. 9.000,- ble satt opp, og reparasjonen ble tatt med som egen post i budsjettforslaget for 1962.

Reparasjonen ble utført sommeren 1963, og det medgikk kr. 9.635,88.

Vorren stod bra i flere år siden, men omkring 1970 oppstod det endel tæringer i fronten. Da vorren på dette tidspunkt ikke lenger var i bruk, har en ikke funnet grunnlag for ytterligere vedlikehold.

Gulgofjorden er senere blitt fraflyttet. Bare om somrene kommer det folk dit.

KVITNES

Se "Havnevæsenets Historie", s. 541-42.

I tiden 1905-35 ble det ialt nedlagt kr. 31.505,22 av statsmidler til utbedring av landingsforholdene på Kvitnes, herav kr. 3.026,36 som nødsarbeidsmidler.

Stedet er ikke blitt gjenoppbygget etter krigen.



Vorren i Gulgofjord. Fotografiet er tatt på lavvann sommeren 1910.

Siv Efraimsen

Fra: Siv Efraimsen <siv.efraimsen@berlevag.kommune.no>
Sendt: fredag 8. mars 2019 07.24
Til: anfrid@kystmuseene.no
Emne: VS: Kulturminne i Berlevåg kommune

Fra: Ann Rubi Straumsnes <ann.rubi.straumsnes@berlevag.kommune.no> **På vegne av** Postmottak
Sendt: tirsdag 5. mars 2019 13.58
Til: Siv Efraimsen <siv.efraimsen@berlevag.kommune.no>; Jørgen Holten Jørgensen
<jorgen.jorgensen@berlevag.kommune.no>
Emne: VS: Kulturminne i Berlevåg kommune

Fra: Elin Mathisen <elin.mathisen@berlevag.kommune.no>
Sendt: 5. mars 2019 13:57
Til: Postmottak <postmottak@berlevag.kommune.no>
Emne: Kulturminne i Berlevåg kommune

Hei
Som dere sikkert vet så har Aksel og jeg kjøpt hus/fritidsbolig i Kvitnes. Det huset vi har kjøpt har masse historie og vi regner med at det vil bli på listen over verneverdige hus, låve og naust. Det er en av de mest bevarte gjenreisningshusene i Finnmark, men mye inventar som er verdt å ta vare på. Vi ønsker å ta vare på huset slik det var opprinnelig var og videreføre dets historie. Vi har funnet mye dokumentasjon på hvordan livet var der, hva de gjorde osv. Derfor mener vi at dette huset naturlig burde være en del av Berlevågs kommune sin historie og en del av kulturminneplan. Vi holder på å utforske en labyrint på tomten og eventuelt hvor(vi har kart, men grensene er utydlig), samt gravene som finnes i Kvitnes. Det hadde vært moro å samarbeide om å vise frem, ta vare på denne flotte plassen😊
Vi vil gjerne bidra til å få en flott kulturminneplan.

Mvh
Elin Mathisen