

Tetrapodemoloene

Bidrag fra Arnt Hansen
onsdag 05. juli 2006
Sist oppdatert fredag 24. april 2009

MOLOANLEGGENE i Berlevåg

DE FØRSTE offentlige tiltakene for å bedre havneforholdene i Berlevåg tok til mot slutten av 1800-tallet og på begynnelsen av det nye hundreåret. De omfattet gangspill for båttopptrekk ved Lilleelva, på Sandsletta, Varnes, i Lagmannsvika og Sandkeila, videre såkalte fortøyningskar på skjæret utfor Trønderneset og på indre Heggelundsskjæret, og etter hvert utdypning havna i form av mudring. I en plan fra 1897 ble kostnaden ved tiltrengt mudring beregnet til kr. 231.000,-. Det kan nevnes at mudringsmassene ble pumpet til et område som etter hvert utgjorde mesteparten av det som i dag er Varneset, sikret ved en steinforbygning fra Storelva og rundt området i 1906.

{mosmap
width='630'|height='500'|lat='70.861451,29.11334'|lon='0.013507,0.054932'|zoom='14'|zoomType='small'|zoomNew='0'|
mapType='Hybrid'|showMaptype='1'|tooltip='Svartoksmoloen og Revnesmoloen'|overview='1'|align='center'}

MOLOBYGGINGEN omfattet først moloen på Varneset over Indre Heggelundsskjær, budsjettert 1909-1910 av Statens Havnevesen til kr. 124.000,-. Forberedende arbeider ble igangsatt i 1913 og innbefattet opparbeidelse av steinbrudd og transportbane. En samlet plan ble etter hvert utarbeidet. Den hadde som mål : "... 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... Dette betyr at man ikke kommer utenom at hele ytre havn må skjermes av to store moloarmer som gir ly for vindretninger fra nordvest til øst, og med sekundære byggverk inne i indre havn på Varneset og på Lagmannsneset, for å gi tilstrekkelig rolig farvann i "Vågen", som er den egentlige havn i Berlevåg." (Sitat fra havnevesenets plandokument).

FRA 1914 og fram til 2.verdenskrig ble det i alt vesentlig arbeidet på den store moloen fra Svartokseholmene i retning mot Storelvfallet (påbegynt i 1920) og på Varnesmoloen (1913- 1926). Utbyggingen fikk mange vanskeligheter å stri med; bl.a. god nok kvalitet på steinmaterialet og stormskader. En storstorm i 1932 raserte omkring en tredjepart av moloarbeidet som til da var blitt utført. Problemene var så vidt store at det på slutten 1930-årene ble stilt spørsmål om det var riktig å fortsette utbyggingen. Stortinget vedtok imidlertid å fortsette. Straks etter brøt verdenskrigen ut og moloarbeidene stoppet snart opp. I november 1944 ble hele Berlevåg brent. Raseringen rammet også Statens Havnevesens anlegg og bygninger. I gjenreisningstida ble bebyggelsen prioritert, slik at det ikke ble noen videreføring av moloarbeidet før i 1950, og kom for alvor i gang først i 1955.

BLOKKER OG SUBBUS til moloen ble fraktet med jernbane fra Løkvikbruddet til Svartoksholmene, en strekning på 4,5 km, og var landets nordligste jernbanedrift. Banen hadde under krigen blitt utsatt for store skader, men ble etter 15 år reparert og kom i brukbar stand. Den gikk gjennom omtrent hele fiskeværet, med en del krysninger ved veier og gater, men det heter seg at det aldri oppsto vesentlige farlige situasjoner eller uhell i forbindelse med jernbanen i Berlevåg. Derimot hadde anleggsledelsen store vansker med å få stabilitet i steinmassene som ble brukt i molobyggingen, særlig når bølgehøyden oversteg 7 meter.

6.JANUAR 1959 røk det opp til et voldsomt uvær fra nordøst, den farligste vindretningen for moloene i Berlevåg, og i løpet av

noen timer ble ytre delen av Svartoksmoloen totalrasert. På den tiden hadde det blitt kjent at franske vitenskapsmenn hadde konstruert en type dekkblokker som gikk under navnet "tetrapoder", et patent som gav atskillig større stabilitet enn vanlige betongblokker. Etter befaringer i middelhavsområdene, ble det bestemt at tetrapoder skulle tas i bruk også ved Svartoksmoloen i Berlevåg. Kort fortalt ble tetrapodepatenten løsningen for fullførelsen av det totale moloprojektet, og , støpingen av 15-tonns tetrapoder kom i gang. En ny Haifakran ble bestilt fra Skottland, og den sørget for å plassere betongkonstruksjonene på plass. Ytterst på molohodene ble 25-tonns-tetrapoder brukt. Svartoksmoloen med sine 410 meters lengde sto ferdigbygd i 1964.

REVNESMOLOEN, eller Østermoloen som den også blir kalt, ble et atskillig greiere prosjekt å gjennomføre. Dette fordi de fleste problemene var løst i forbindelse med byggingen av Svartoksmoloen (Vestermoloen). Mens det hadde tatt 44 år å bygge Svartoksmoloen, ble byggetida for Revnesmoloen 10 år. Den strekker seg i en lengde på 565 meter ut fra Revnes, først rettlinjert og deretter svakt kurvet innover. Åpningen mellom molohodene er på 240 meter, et trangere innløp var ikke forsvarlig, anbefalte de som hadde utført modellforsøkene ved NTHs havnelaboratorium. Dampskipskaia med terminalbygg ble så bygd ved molofoten på Revnes. Det pågikk en stund diskusjon om ekspedisjonen med kai kunne legges på Varneset, men denne løsningen måtte en gå bort fra på grunn av ustabile sjøforhold (fortsett i følge modellforsøkene). I forbindelse med Revnesmolobyggingen, ble jernbanetransporten nedlagt og erstattet med lastebilder. Kaien ble i 1972 satt ut på anbud, og oppdraget gikk til AS

Anlegg, Trondheim. I følge kontrakten skulle kaianlegget stå ferdig 1.desember 1974, og den 30.november, altså dagen før, kunne den overleveres!

DET FØRSTE HURTIGRUTESKIPET som skulle legge til den nye kaia, var M/S Finnmarken, som anløp Berlevåg på nord kvelden 30.november 1974. Det blåste sterk nordost kuling, med bølgehøyde anslått til 5 meter. M/S Finnmarken hadde imidlertid ingen problemer med å manøvrere inn moloåpningen og legge til kai. Det er fortalt at under åpningsseremonien var vindpresset mot skipssiden så sterkt at trossene sprang og landgangen falt ned mellom skipssiden og kaifronten. Hele Berlevåg var på beina og hadde samlet seg på kaia. Begivenheten, både fullførelsen av moloutbyggingen og det nye kaianlegget, ble av ordføreren betegnet som den største i Berlevågs historie!

.....

Skrevet av Erik Brøske basert på en rekke forskjellige kilder, bl.a. offentlige stortingsdokumenter og kystdirektoratets historie.

Foto: Espen Jensen