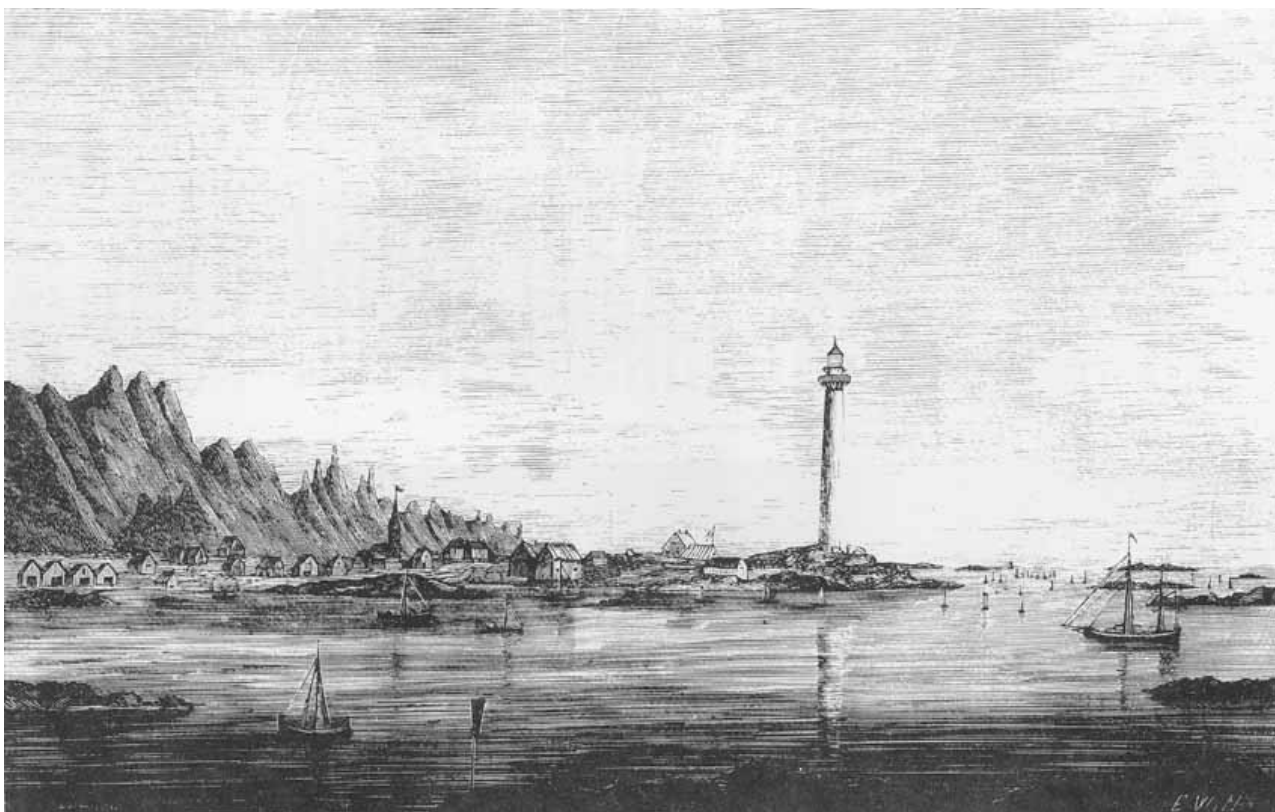

Historia om Andenes havn

Av Alf E. Hanssen

Våren 1857 kom Le Maire og hans to tekniske assistenter Christoffersen og Pettersen nordover til Andenes for å påbegynne arbeidet med Andenes fyranlegg - et arbeide som pågikk i over 2 år innen tårnet og de øvrige bygninger stod klare til bruk. Le Maire var født i Danmark, og var murermester av fag. Alt tidlig på 1840-tallet finner vi ham i arbeide ved Kvitholmen fyranlegg som murersvenn. Mange store og viktige oppgaver innen fyrvesenets tjeneste hadde Le Maire bak seg innen han kom til Andenes 25. april samme år for å ta fatt med arbeidet.



Tegning av Andenes med Andenes fyr. Tegningen er trolig laget på 1870-tallet av [Edvin Marenius With](#). I følge faghistoriker Johan Borgos var Edvin sønn av [Sivert Reginor With](#) og en eldre bror av [Richard With](#). Edvin var født 16. juli 1841 i Tromsø og giftet seg i 1873 med Jensine Marie Jørgensen, f. 1847 i Ibestad. De bosatte seg i Bardu. I 1900 bodde Edvin With i Bodin. Han var da enkemann og gjorde tjeneste som lappfogd i Nordland. Denne Edvin må ha hatt kunnskaper om tegning og skyggelegging, og en utrolig sans for detaljer. Tegningen viser blant annet stor båttrafikk gjennom Moholmleia, en vanlig rute inn til Andenes som ble stengt etter byggingen av den første moloen. Se ellers forstørrede utsnitt av tegningen. Fra høyre mot venstre ser man på denne tegningen, etter fyret, Slippen, [Russerbua](#) og [Fyrvokterboligen](#), men ikke [Ingeniørboligen](#) som senere ble Doktorgården og i dag Polarmuseet. Man ser også det første seilingsmerket og kirken, se utsnitt lenger ned. (Klikk for større bilde).

Så tidlig som i 1828 ble det nedsatt en kommisjon for å undersøke - og avgi en innstilling om bygging av nye fyranlegg langs norskekysten - og hvor disse burde plasseres. Utvalget kunne framlegge sin betenkning for myndighetene alt sommeren 1829.

Meget tidlig må derfor myndighetene ha tatt interesse for Andenes som stedet for dette formål. Mellom staten og grunneieren [Jonas Falck](#) ble det alt i 1840 innledet

forhandlinger om kjøp av grunn på Andenes - og mest hensiktsmessig fant fyrvesenet det den gang å oppføre det nye fyret i Kleiva. Det endelige kjøp av grunn til dette formål fant sted 24. januar 1845. Det skulle ennå medgå mange år innen byggeplanene kunne settes ut i livet.

Først i 1854 ble det fremmet forslag i Stortinget om årlige bevilgninger til bygging av nytt fyr på Andenes. Saken ble tatt opp i Stortinget 1. mars samme år som sak nr. 162. I forhandlingsprotokollen fra samme dag kan vi lese følgende: «Forslag fra representantene Drejer, Høegh og Schjølberg om bevilgning af 13.863 speciedaler aarlig til opførelse af et fyr paa Andenes». Forslaget fikk enstemmig tilslutning i Stortinget - og ble oversendt budsjettkomiteen for innstilling. 8. mai 1854 kunne budsjettkomiteen gi sin tilslutning til innstillingen - bare budsjettkomiteens formann stemte imot forslaget.

Det hevet seg nå røster som heller ville legge det nye fyret ved innseilingen til Vestfjorden i stedet for på Andenes, og ved Kgl. res. av 6. august 1855 ble det nedsatt en kommisjon for å behandle saken - 6. oktober samme år kunne kommisjonen framlegge sin innstilling, og Andenes ble her foreslått som stedet for det nye fyrbygget. Daværende fyrdirektør Diriks fant Kleiva lite egnet som stedet for det nye fyret, og etter en del vidløftige forhandlinger ble da omsider store Flamberg nord på Andenes det endelige stedet for tårnet og de øvrige bygninger.

Linser og annet teknisk utstyr var innkjøpt fra Frankrike, og lå alt forsvarlig pakket og lagret i Henningsvær innen det hele kunne fraktes nordover til Andenes. De dårlige havneforholdene på Andenes bød den gang på store problemer for fyrvesenets folk. Jernplatene og det øvrige utstyret kunne ikke fraktes nordover fra Henningsvær før et skikkelig kaianlegg med kraner var kommet på plass. For fyrvesenets regning ble det derfor laget en solid steinkai og en slipp på Flambergodden.

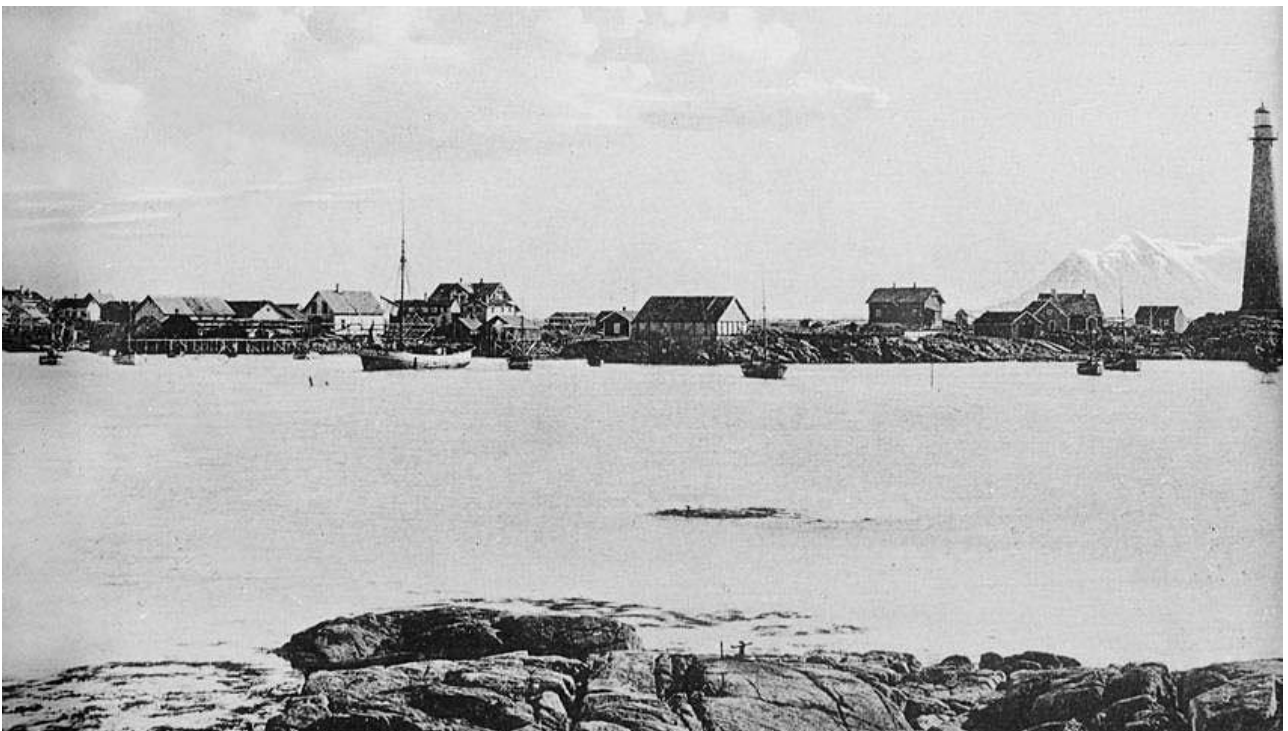
De fleste arbeiderne ved Andenes fyranlegg var folk fra Mørkekysten. Disse var erfarne og dyktige fyrbyggere - og ennå er de gamle protokoller bevart som viser oss hvem disse var, og deres forskjellige beskjeftigelser i arbeidet. Det store problem som måtte finne sin løsning var husspørsmålet for alle de tilreisende arbeidere, og her kom fyrvesenet til en overenskomst med daværende handelsmann Lind på Andenes. For 60 riksdaler kunne handelsmannen skaffe arbeidsstokken husvære over sommeren.

De gode inntekter som sommerfisket kunne gi, ble en stor fristelse for de tilreisende fyrarbeiderne. De ville heller ro fiske enn å bygge fyrtårn på Andenes. Derfor måtte lønningene settes betraktelig opp - og etter mye besværligheter kunne omsider arbeidet starte opp i løpet av sommeren 1857. I et brev datert Andenes 5. juni samme år til daværende fyrdirektør Diriks i Christiania etterlyser Le Maire de bestilte trillebårer som i sin tid var bestilt fra Akershus straffeanstalt. Historien vet å fortelle at disse kom nordover til Andenes og på plass.



Fiskeflåten på vei ut med dampbåten foran rundt år 1900. Foto utlånt fra fotosamlingen på Bleik. (Klikk for større bilde).

Frampå sommeren 1859 stod fyranlegget ferdig, og dets første fyrforvalter ble kystskipper [Sivert Regnor With](#) fra Trondheim. Sivert With var også losoldermann på Andenes i sin tid. Nanna With har tegnet et levende bilde av sin bestefar i boken «Underveis», utgitt på Dreyer forlag i 1954.



Fyrvika rundt forrige århundreskifte. På dette bildet ser man, etter fyret, fra høyre: Maskinhuset, Fyrvokterboligen, Russerbua, Slippen og Doktorgården. Man ser òg Kiilgården og Ekspedisjonen. Foto utlånt fra Inge E. Johansen. (Klikk for større bilde).

I formannskapsmøte på Dverberg 6. november 1850 ble det fremmet forslag om fast ansettelse av 4 nye losere ved Andenes losstasjon i tillegg til Torber Johan Olsen som alt var ansatt i denne stilling fra 22. oktober samme år. På en liste datert Andenes 31/12

1860 - listen er i Sivert Withs egen håndskrift, finner vi at stasjonen den gang hadde følgende 6 faste losere:

1. **Torber Johan Olsen**, født på Andøya i 1820 og fast ansatt som los fra 22. oktober 1850.
2. **Rode Michael Møller**, født på Andøya i 1828 og ansatt som los fra 31. juli 1854.
3. **Hans Kaurin Andreassen**, født på Andøya i 1827. Hans Kaurin ble fast los fra 1854.
4. **Peder Andreas Olsen**, født på Andøya i 1828 og ansatt som losassistent fra sommeren 1854.
5. **Michael Andreas Nilsen** var født på Andenes i 1826 og ansatt ved losstasjonen fra sommeren 1854.
6. **Hans Jacob Ellefsen** var født i Bergen i 1814 og begynte som los på Andenes sommeren 1854.

De første årene gjorde losene tjeneste som assistenter ved fyret. Dette medførte ofte store ulemper for losene, da fisket fortsatt var deres viktigste inntektskilde. Denne assistenttjenesten førte ofte til konflikt mellom Sivert With og losene ved stasjonen.

Da los Rode Møller døde i 1861, ble Peder Baarsen fra Andenes ansatt som reservelos fra 1. mars 1862, og fra 14. april samme år ble han også assistent ved fyret. Av de gamle matriklene framgår det at losene fikk tildelt faste jordteiger på Andenes. Dette utgjorde endel av deres lønn i tjenesten - og i sannhet fikk de slite for lønna.

På marinedepartementets budsjett ble det for årene 1860-63 bevilget midler til anskaffelse av ny losbåt på Andenes. Båten ble bygget i Grimstad - og kom nordover til Andenes i begynnelsen på 1860-tallet. Losene ville lite benytte denne båten i tjenesten, og dermed ble den liggende for anker ute på havna. De ville heller fortsatt bruke egne båter. Denne losbåten ga opphav til mye spetakkel. Det hele endte med at Sivert With skrev til Tromsø og ville ha båten avertert til salg i «Troms Stiftetidende».



Åttringer i havna på Andenes. Foto utlånt fra fotosamlingen på Bleik. (Klikk for større bilde).

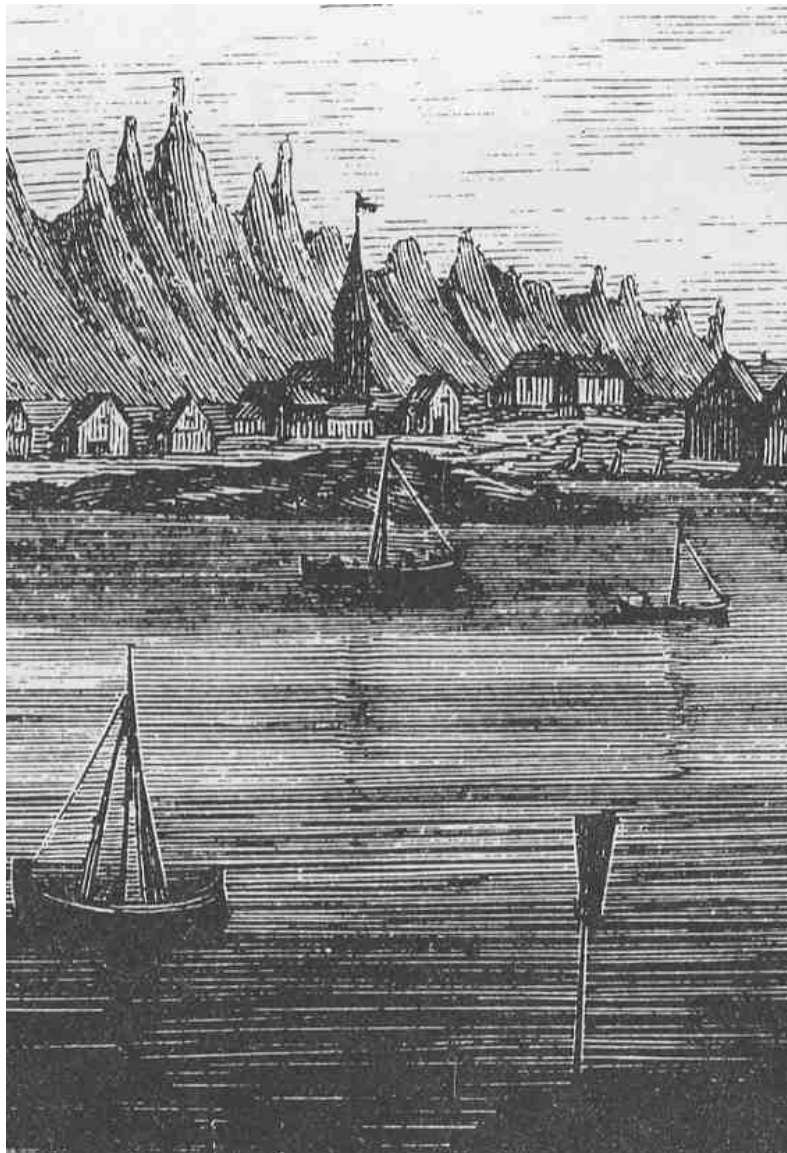
I 1865 kom det til åpen konflikt mellom losene og Sivert With. Losene på Andenes fikk kirkesanger [Ingebrigt Olai Nielsen](#) til å hjelpe seg med å sette opp et protestskriv til amtmannen. Brevet er datert Andenes 8. mai 1865. Sivert With fikk tatt en avskrift av dette brevet, og denne avskriften eksisterer ennå. Amtmannen ville gjerne høre losoldermannens syn i denne saken, og i brev av 22. mai 1865 blir Sivert With anmodet om en redegjørelse. I brev datert Andenes 7. juni samme år gir Sivert With sitt syn på saken.

Det hele endte med at losene skulle slippe å gjøre fast tjeneste som assistenter ved fyret - og de kunne få benytte sine egne båter i tjenesten, men måtte da ha statens losmerke i seilet. Dette måtte losene ordne innen en fastsatt tid dersom de ville fortsette i tjenesten. Assistentstillingen i fyret kom det også til en løsning på. Fra 17. november 1865 ble Briccach fast ansatt i stillingen, en stilling han fortsatte i helt fram til 1877 da han overtok som fyrvokter ved Henningsvær Fyr.

Fra 1867 ble Hans Torbersen fast ansatt som los etter Hans Jacob Ellefsen, som måtte slutte i tjenesten grunnet sykdom. Samme sommer forliste en stor skonnert utenfor Andenes. De gamle dokumenter forteller ofte om forlis utenfor Andenes i hine dager.

Fiskeflåten lå temmelig ubeskyttet for vær og sjøgang innen moloene kom på plass. Det var å dra de mindre båtene opp i fjæra over natta, for så å sette dem ut neste morgen. Jektene og de store fembøringene fikk ri av uværet så godt de kunne, men ofte leser vi om stormskader på båter og bruk inne på havna. «Mangen vakker båt splintret sjøen til pinneved», forteller Selius Jensen. I storstormen 16. februar 1881 mistet Andenes store deler av fiskeflåten, og samme vei gikk både kaier og naust denne natta.

Staker og sjømerker var det smått bevendt med på Andenes havn. Det eneste sjømerke var en jernstake som kom på plass i begynnelsen på 1860-tallet, og her fikk den stå i ensom majestet i mange år innen havnemyndighetene fikk midler til fortsatt oppmerking av leia.



Jernstaken som kom i begynnelsen av 1860-tallet. Forstørret utsnitt av tegningen. Edvin Marenius With har også fått med [Andenes kirke](#). Den ble tatt i bruk i 1876. (Klikk for større bilde).

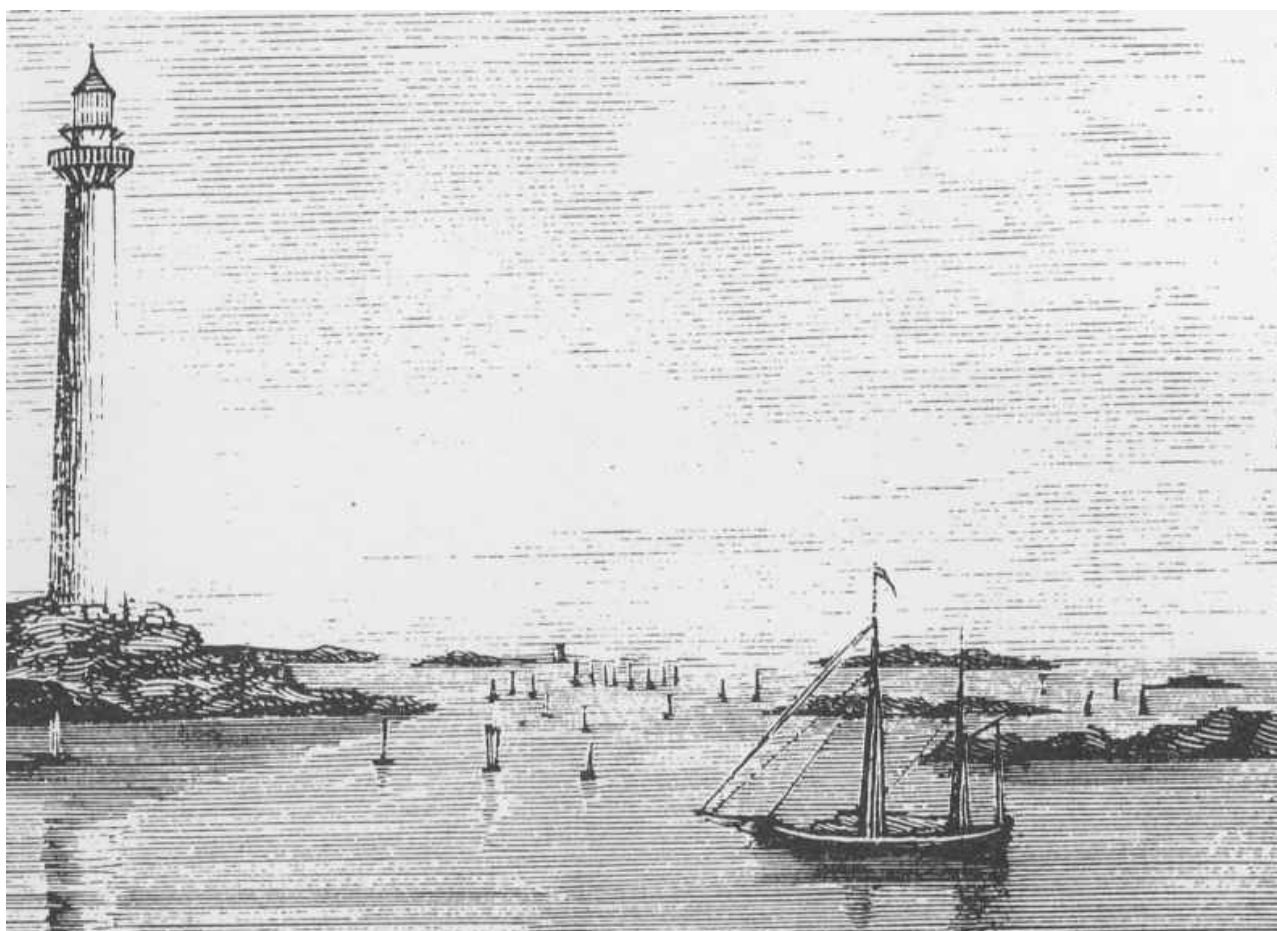
Sivert With var en mann med mange jern i ilden. Også i det kommunale liv kom han til å sette spor etter seg. Her var havnespørsmålet den saken som skulle komme til å oppta ham mest. Han framsatte forskjellige forslag og planer for utbygging av havneforholdene på Andenes. Det gjaldt å vekke myndighetenes forståelse for sakens viktighet, og i Stortinget hadde Sivert With et godt talerør i representanten Stoltenberg.

I 1874 utarbeidet han planer for havneutbyggingen på Andenes, og 17. november samme år kunne Dverberg formannskap gi sin fulle tilslutning til planene. Det hele ble oversendt amtmannen - og her stoppet det hele opp. Treghetens finurlige mekanisme er ikke av nyere dato. Havnespørsmålet ble tatt opp igjen i 1878, og 24. april sender Dverberg formannskap en ny henvendelse til amtmannen. To år senere ble det holdt et allmannamøte på Andenes hvor fiskere og andre interesserte framsatte krav om en løsning på de dårlige havneforholdene på stedet. Gamle Stortingsrepresentant Sivert Nielsen, som besøkte Andenes i 1880, fant utbyggingskravet fra fiskeribefolkningen i sannhet å være berettiget. Den 3. april 1888 kunne omsider Nordlands amtsformannskap gi sin fulle tilslutning til utbyggingsplanene for Andenes havn. Havnedirektøren ga Ing. Dorph i oppdrag å foreta de nødvendige undersøkelser på Andenes, og i februar 1889

kunne Ing. Dorph framlegge de forskjellige planer til løsning av havnespørsmålet.

Ing. Dorph understreket fordelene ved utbygging av Flambergoddhavna med en molo mellom fyret, Kalgaren og Senskjæret. Det var også på planene å gjøre Vikanbukta til havn, ved å legge en molo fra Vikanberget eller ut fra Nakken. Denne planen ble funnet lite tilfredsstillende av alle parter.

Avd.sjef W. Arntz i havnedirektoratet sluttet seg til Ing. Dorphs plan om utbygging av Flambergoddhavna, og framholdt at også Trondheimsbukta burde oppmudres. I budsjettforslaget for årene 1890-91 ga havnedirektøren sin fulle tilslutning til forslaget fra Dorph og Arntz. På statens anmodning ble det nedsatt en havnekommisjon på Andenes. I et møte på Andenes 21. september 1891 ga kommisjonen sin fulle tilslutning til Dorphs utbyggingsplaner. Havnekommisjonen ville også ha kanal gjennom Nakken. Arbeidet med denne kanalen startet opp i 1893 etter at myndighetene hadde bevilget de nødvendige midler på budsjettet for årene 1892-93. Kanalarbeidet gjennom Nakken var ferdig fullført i 1895. Fra samme året startet arbeidet med moloanlegget opp, men fiskerne krevde at moloen ikke måtte være landfast i Fyrvika, og dermed stenge for «Moholmleia». Dette kravet ble etterkommet av havnemyndighetene, men skulle senere vise seg å være til store besværigheter for båtene inne på havna. I 1902 ble derfor åpningen i Fyrvika stengt, og moloen ble dermed landfast.



Båttrafikk gjennom Moholmleia. Edvin With hadde åpenbart registrert mye ferdsel der, noe dette utsnittet av tegningen hans viser. (Klikk for større bilde).

Stein til dette moloanlegget ble delvis hentet fra Andenes og Steinavær inne i Andfjorden. Det første steinbruddet var Ravnholmen, senere ble Trollhaugen benyttet som steinbrudd. Fra steinbruddet på Ravnholmen ble det benyttet hester til

transporten. Fra steinbruddet på Trollhaugen og fra Bjørnhaugen ble det benyttet lokomotivdrift. Fra Steinavær ble steinblokkene fraktet på store prammer - og bare 2 ganger under hele anleggsperioden måtte dampbåten «Andenes » gjøre vendereis grunnet uvær.

Det første hus statens havnevesen lot oppføre var et kullager på Flambergodden. Både lokomotivet «Røiken» og kranprammen «Grautløva» gikk med dampmaskiner, og det samme var tilfelle med boremaskiner og de øvrige kraner. Senere ble det bygget lagerhus for utstyr og redskap - og en bygning for kontor og snekkerverksted kom også på plass, samt smie og lagerhus for sementen.



Lokomotivet "Røiken" på skinnegangen på østsiden av fyret. Det var lagt skinnegang på begge sidene av fyret. Efraim Kaurin skal ha gjort tjeneste som lokfører. Det samme gjelder Olav Rydningen. (Klikk for større bilde).



Skinnegangen sett fra toppen av fyret. Her ser man at den deler seg og gikk i sin tid langs bygningene som rommer kulturkontoret og den som rommer blant annet "Hisnakul". Foto utlånt fra fotosamlingen på Bleik. (Klikk for større bilde).

Den nyoppførte kirkesangerboligen på Andenes ble benyttet som ingeniørbolig de første årene. Senere kjøpte havnemyndighetene grunn av daværende handelsmann Kiil til oppførelse av ny ingeniørbolig. Huset skulle med tiden bli legebolig på Andenes, og i dag har [Polarmuseet](#) sine samlinger i dette bygget.

Som arbeidsformann ved moloanlegget de første årene finner vi Ole Pedersen fra Farsund. Han var av den gamle sorten som sang til anlegget. Ofte gjennød Fyrvika av oppsang når riktige skippertak skulle tas.

Ved siden av Ole Pedersen begynte den senere formann Lund Ross fra lbestad. Lund Ross kom til Andenes som lærer i sin tid, men Ing. Dorph kunne tilby ham langt bedre betingelser i havnevesenets tjeneste. Fra 1897 overtok Lund Ross ledelsen ved Andenes moloanlegg og fortsatte i tjenesten som formann helt fram til anlegget var ferdig i 1905.



Pomorskuter på havna rundt 1905. Foto utlånt fra fotosamlingen på Bleik. (Klikk for større bilde).

Så mangt kunne fortelles om mennesker og hendelser som hadde sin nære tilknytning til havna. Et eget kapittel er historien om pomorhandelen, den gang vågen opplevde hele flåter av russefartøyer som drev kjøp og salg. Med tiden skulle også dette kapittel gli over i historien - og bli en del av sagaen om ei havn.



Vokterboligen Andenes fyr