



*Jernbaneverket*

**Forvaltningsplan for del av Jærbanen  
og Maurholen vokterbolig.  
Eigersund kommune**

Høringsutkast  
mai 2010

# Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
1.1	Bakgrunn .....	3
1.2	Formell status og gyldighetsperiode .....	3
1.3	Formål .....	4
1.4	Forvaltningsmyndighet.....	4
2	Presentasjon av planområdet.....	5
2.1	Lokalisering.....	5
2.2	Eiendomsforhold .....	7
2.2.1	Maurholen, bolig og boligens uteområde .....	7
2.2.2	Fjellskjæring og tunnel.....	7
2.2.3	Myklebustvågen .....	7
2.3	Områdebeskrivelse.....	7
3	Naturforhold og verneverdier. Tiltaksbeskrivelse .....	8
3.1	Vurdering av verneverdi .....	8
3.2	Naturmiljø .....	9
3.3	Landskap .....	9
3.4	Kulturminner og -landskap.....	9
3.4.1	Vokterboligen .....	10
3.4.2	Uthuset .....	10
3.4.3	Utedo .....	10
3.4.4	Hage og tidligere beitemark .....	10
3.4.5	Vei ned til Myklebustvågen.....	11
3.4.6	Gamle båtstøer i Myklebustvågen .....	11
3.4.7	Murer etter anleggsbrakke.....	11
3.4.8	Steingjerder, trådgjerder og porter.....	11
3.4.9	Jernbanetraseen, med gruset overbygning og steinsatte grøfter .....	11
3.4.10	Tunnelen .....	12
3.4.11	Støttmuren .....	12
3.4.12	Steinbenken .....	12
3.4.13	Sprengningsspor.....	12
4	Brukerinteresser .....	13
4.1	Allmennhetens tilgang til kulturminnet .....	13
4.2	Eigersund kommunes tilrettelegging .....	13
4.3	Private grunneierinteresser.....	13
4.4	Jernbaneverkets interesser.....	13
5	Forvaltningsoppgaver .....	14
5.1	Roller i forvaltningen og oppsynet.....	14
5.2	Utarbeidelse av vedlikeholdsplan .....	14
5.3	Utarbeidelse av skjøtselsplan.....	14
5.4	Utarbeidelse av formidlingsplan .....	15
5.5	Ansvarsmatrise for planlegging og gjennomføring .....	15
5.6	Inngåelse av skjøtsels- og vedlikeholdsavtaler .....	16
6	Litteratur.....	17
	Vedlegg 1.....	18
	Vedlegg 2.....	20
	Vedlegg 3.....	24
	Vedlegg 4.....	25
	Vedlegg 5.....	27

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

I **Nasjonal verneplan for jernbanens kulturminner** (Jernbaneverket 2004) er del av den gamle Jærbanen ved Maurholen stasjon foreslått vernet.

Det er også utarbeidet en rapport om Jærbanen på strekningen Hellvik – Launes (NIKU 2007). I denne er det konkludert med at området omkring Maurholen vokterbolig er den delen av jernbanestrekningen mellom Hellvik og Egersund som er best bevart og hvor det er størst mangfold av kulturminner som knytter seg til jernbanens historie.

I **kongelig resolusjon fra september 2006** er det fastsatt at det skal lages landsverneplaner for statlige kulturhistoriske eiendommer og forvaltningsplaner for hver enkelt eiendom. Regjeringens intensjon er at kulturarven skal tas i bruk, og at staten skal gå foran som et godt eksempel i forvaltningen av egne eiendommer og kulturminner.

Hensikten med utarbeidelse av **forvaltningsplan** er:

- Å sikre at intensjonene i kongelig resolusjon blir ivaretatt
- Etablere et hensiktsmessig forvaltningsverktøy for de(n) aktuelle forvaltningsenheten(e) som skal sikre forvaltning, drift og vedlikehold
- Ivareta samfunnsinteressene som knytter seg til friluftslivet og kulturminnene – det vil si sikring av kulturminnene, bevaring av dem for ettertiden, bestemme tiltak for tilrettelegging, bruk og formidling.

For denne forvaltningsplanen har man lagt til grunn Riksantikvarens veileder. Der det har vært nødvendig, er disposisjonen justert for å være tilpasset den aktuelle situasjonen.

En forvaltningsplan i henhold til Riksantikvarens veileder (Riksantikvaren 2006) skal legge føringer for oppgaver som eiere, forpaktere, andre rettighetshavere, offentlige myndigheter og andre har ansvaret for, og legge grunnlaget for utarbeidelse av **skjøtselsplaner** for utomhusarealene og **vedlikeholdsplaner** for bygninger og anlegg. Med skjøtsels- og vedlikeholdsplaner menes detaljplaner for tiltak innenfor det området som er fredet eller regulert til bevaring og som omhandles av forvaltningsplanen.

Videre skal forvaltningsplanen fordele ansvaret knyttet til oppfølging av forvaltningsplanens pålegg om varig og godt vedlikehold. Omfang, vilkår og økonomisk godtgjørelse skal bindes opp i egne **skjøtsels- og vedlikeholdsavtaler** som inngås mellom eier / ansvarlig forvaltningsenhet og den enhet som påtar seg vedlikeholdet.

## 1.2 Formell status og gyldighetsperiode

Forvaltningsplanen er i seg selv ikke juridisk bindende og det forutsettes at juridiske føringer for vern og bruk av området hjemles i kulturminneloven eller plan- og bygningsloven.

For Maurholen har man valgt å sikre kulturminneverdiene gjennom bruk av **reguleringsplan**. Forvaltningsplanen skal samstemmes med reguleringsplanen og reguleringsbestemmelsene ved at den sendes ut på høring og behandles samtidig med reguleringsplanen.

Forvaltningsplanen gis ikke noen avgrenset gyldighetsperiode, men forutsettes løpende revidert og fornyet. Enhver forvaltningsenhet / grunneier kan framsette forslag til endringer i forvaltningsplanen, men det tilligger fylkeskommunen som regional myndighet for friluftslivet og kulturminnevernet, å godkjenne endringer som berører faglig innhold og formålet med forvaltningsplanen.

### 1.3 Formål

Området som foreslås omfattet av disse forvaltningsmålene, foreslås regulert til friområde og spesialområde med formål bevaring, jfr. pbl. § 25 første ledd nr. 6. Formålet med reguleringsplanen er å sikre kulturminneverdiene, friluftslivsinteressene og allmennhetens tilgang til området. Reguleringsplanen har samme avgrensning som forvaltningsplanområdet. Dette innebærer at også mindre privateide arealer blir omfattet av reguleringen.

Forslag til reguleringsbestemmelser ligger ved som vedlegg 1 til dette høringsutkastet til forvaltningsplan.

Forvaltningsplanen utdyper formålet med reguleringen og skal være det retningsgivende dokumentet i forbindelse med

- a) fortolkningen av planens bestemmelser
- b) gjennomføring av tiltak som tar sikte på å bevare og tilrettelegge bruken av området, og
- c) senere plan- og byggesaksbehandling i medhold av plan- og bygningslovens bestemmelser.

Følgende operative delmål skal ligge til grunn for forvaltningsplanen:

#### **Forvaltningsmål – operative delmål**

- Bygninger og anlegg innenfor forvaltningsplanens virkeområde skal gjennom tiltak som iverksettes sikres for ettertiden, slik at kulturminneverdiene som knytter seg til disse, og da spesielt jernbanehistorien, blir ivaretatt.
- Forvaltningsplanen skal sikre kommunens behov for fremtidig bruk av vokterboligen og uthuset og representere et verktøy for forvaltning av disse bygningene og tilliggende eiendomsgrunn.
- Forvaltningsplanen skal ivareta Jernbaneverket behov for å kunne bruke sykkelveien som tilkomst til Jærbanens nåværende trasé.
- Bruken av området til friluftsliv, herunder gang og sykkelveien, og bruken av vokterboligen og uthuset skal ivaretas gjennom de tiltak som iverksettes.
- Forvaltningsplanen skal gå opp grensegangen mot grunneiernes interesser knyttet til strandsonen i Myklebustvågen og veien opp til vokterboligen.

### 1.4 Forvaltningsmyndighet

Eigersund kommune er tillagt ansvaret som **plan- og forvaltningsmyndighet** for planområdet.

Forvaltningsmyndigheten skal påse at tiltak i området skjer i henhold til gjeldende reguleringsplan og forvaltningsplan. Eigersund kommune er på bakgrunn av bruksrettavtale også forvaltningsmyndighet for areal hvor NSB AS v/Rom Eiendom står som grunneier.

## 2 Presentasjon av planområdet

### 2.1 Lokalisering

Maurholen ligger i Eigersund kommune, Rogaland fylke. Området ligger langs den gamle Jærbanen, mellom Hellvik og Launes (figur 2.1).

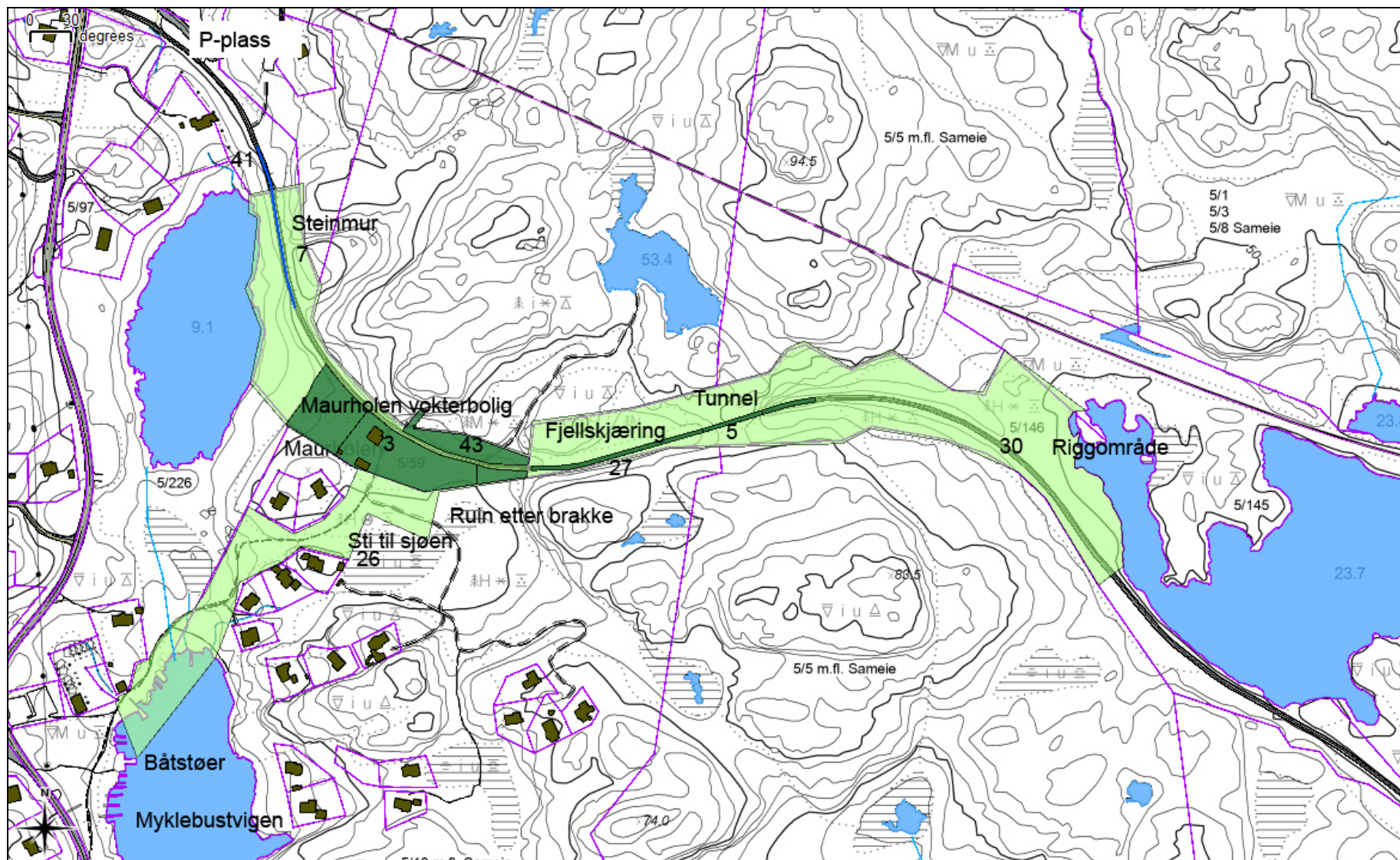


Figur 2.1 Oversiktskart med planområdet avmerket.

Planområdets avgrensning strekker seg fra støttemur rett sør for parkeringsplass, til Myklebustvågen i sør og et gammelt riggområde i øst. Planområdet omfatter følgende eiendommer:

Gbnr	Planavgrensning
5/59	Hele eiendommen
5/146	Fra riggområdet ved vannet og vestover, medregnet tunnelen og fjellskjæringen
5/10	Deler av indre del av strandsonen i Myklebustvågen
5/226	Gangveien mellom Maurholen vokterbolig og Myklebustvågen.

For detaljert avgrensing av området, se detaljkart (figur 2.2).



Figur 2.2 Kartet viser det området som skal sikres bevaring gjennom reguleringsplan og som omfattes av denne forvaltningsplanen.

## 2.2 Eiendomsforhold

Den gamle jernbanetraseen og tilstøtende arealer var opprinnelig en del av Jærbanen, eid av NSB. De arealer som NSB eide fulgte i stor grad den gamle jernbanetraseen, avgrenset enten av eldre steingjerder og trådgjerder som fulgte sporet, eller andre naturlige, topografiske grenser, som strandkant og steile fjellskjæringer. I dag er eierforholdene i planområdet mer sammensatt.

### 2.2.1 Maurholen, bolig og boligens uteområde

På et kart over jernbanetraseen, trolig fra 1877 (Statsarkivet i Stavanger) er det påtegninger som daterer seg fram til 1950-tallet. Her framgår det at Maurholen vokterbolig samt en tilhørende tomt på 11,7 daa, er bortfestet til "Lompens forening, Stavanger distrikt", dokument nr. 1243. I henhold til festekontrakten, datert 1.1.1956, har denne festeavtalen 60 års varighet.

Den 19. mars 1998 inngikk Eigersund kommune en avtale med Lokomotivpersonalets Forening Sør, om makebytte som innebar at Maurholen vokterbolig og uthuset ble Eigersund kommunes eiendom. Samtidig ble også festekontrakt for den 11,7 daa store tomten overført til kommunen. I henhold til opprinnelig festeavtale utløper festekontrakten i 2016. Avgrensing av tomten fremgår ikke av kommunens arkiv. Skravur på kartet fra 1877 gir imidlertid grunn til å anta at det er hele Maurholen-området, med alle bygningene, fra og med den store muren og fram til fjellskjæringen ved tunnelen som er festet bort til kommunen. Kommunens eiendom har gbnr 5/59.

### 2.2.2 Fjellskjæring og tunnel

Fjellskjæringen og tunnelen eies av NSB, ROM Eiendom, og har gbnr 5/146.

NSB, ROM Eiendom eier også øvrige deler av den nedlagte banetraseen mellom Hellvik og Launes. 11.08.97 ble det inngått avtale mellom Eigersund kommune og NSB BA om bruksrett for en gang- og sykkelveg mellom Hellvik og Eigersund. Arealet som omfatter 170 daa skal leies for kr 17.000,- året og avtalen gjelder frem til 2037. I denne avtalen er ikke drift og vedlikehold eksplisitt omtalt, men det heter at kommunen er ansvarlig for å legge forholdene til rette slik at all ferdsel i området kan skje på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, at arealet vernes om og at det sørges for nødvendig rydding og renovasjon. Eiendommen har gbnr 5/146.

### 2.2.3 Myklebustvågen

Den gamle veien ned til Myklebustvågen og de gamle kaiene/båttøene er i privat eie. Arealene fordeler seg på to eiere. Øvre del av veien, samt ruinene av tyskerbrakkene (gbnr 5/10) eies av Torfinn Myklebust, Vierveien 7, 4370 Egersund. Stranden med de best bevarte støene og kaiene (gbnr 5/226) eies av Sameiet friområde Maurholen, Aurbanen 1, 4362 Vigrestad.

For eiendom 5/266 har syv tidligere eiere bruksrett til "Almuens Brygge", og båttø vest for denne for bruk av båt. Området ligger innenfor planområdet og utgjør en av de mest aktuelle båttøene for gjenoppbygging.

Tre hytter, gbnr 5/151, 5/152 og 5/153, har atkomstrett fra gangveien ned til vågen.

## 2.3 Områdebeskrivelse

Jernbanetraseen, mellom Hellvik og Eigersund ble anlagt i tidsrommet 1875-78 som del av den nyetablerte Jærbanen. Jærbanens fremste hensikt var å skape bedre kommunikasjon på Jæren og muligheter for frakt av landbruksprodukter. Den siste parsellen, nr. 5, strakte seg fra Bruvann til Eigersund. Opprinnelig var det meningen å legge banen om Bjerkreim, men dette ble endret og banen ble lagt langs kysten, gjennom et meget kupert kystlandskap.

Da Jærbanen ble anlagt, var det ikke planlagt noen stasjoner mellom Oгна og Egersund. For betjening av reisende ble det imidlertid tidlig opprettet stoppested på Hellvik, som siden ble oppgradert til stasjon i 1918. I tillegg ble det i 1879 opprettet et uformelt stoppested på Maurholen som henvendte seg til bosatte på Eigerøya. Her var det i 1878 blitt oppført en vokterbolig. Trafikken ble etter hvert så stor at vokterboligen ble tatt i bruk som ekspedisjon for gods og passasjerer, med banevokteren som togekspeditør. Opprinnelig ble stoppestedet omtalt som "Lille Sirevåg". Navnet Maurholen ble først tatt i bruk i 1934.

I 1944 ble banen lagt om til normalspor, men allerede i tidsrommet 1948-53 ble traseen mellom Launes og Hellvik gradvis tatt ut av bruk, og et nytt, rett spor med flere tunneler ble åpnet. Holdeplassen på Maurholen var i drift fram til 1948.

På den nedlagte banestrekningen er det bevart en rekke kulturminner, både fra anleggsperioden og fra driften av jernbanen. Innenfor det helhetlige kulturmiljøet som jernbanestrekningen Hellvik - Launes utgjør, er det et kjerneområde omkring Maurholen vokterbolig som utpeker seg med spesielt stor variasjon. Enkelte av de bevarte kulturminnene har også høy egenverdi. Strekningen er et av partiene på Jærbanen hvor man anleggsteknisk møtte de største utfordringene. Den dokumentariske verdien er derfor stor.

De viktigste anleggene ved Maurholen er (med kartreferanse til figur 2.2.):

- Den bevarte jernbanetraseen (kartreferanse 43).
- Mur ved Maurholen (7).
- Maurholen vokterbolig, med uthus, beitemark og hage (3).
- Maurholen tunnel (5).
- Fjellskjæring ved Maurholen og steinsatte linjegrøfter og stikkrenner (27).
- Spor etter ulike sprengningsteknikker.
- Vei opp fra Myklebustvågen (26).
- Gamle støer i Myklebustvågen.
- Gamle porter for ferdsel til utmarka.
- Flere godt bevarte steingjerder mellom utmark og jernbanetrase (30).
- Minnestein/benk (1874 eller 1814) (41).

Kulturmiljøet gir et bredt og sammensatt bilde av anlegget til en norsk smalsporbane. Anlegget viser også bruken av jernbane i et tynt befolket område der en ordinær vokterbolig fikk spille rollen som stoppested og ekspedisjonssted for befolkningen som bodde på Eigerøya. Disse rodde til Myklebustvågen før de kunne ta toget videre til Egersund eller Stavanger.

Eigersund kommune har i løpet av de senere år tilrettelagt den gamle jernbanetraseen mellom Egersund og Hellvik til gang- og sykkelveg. Maurholen er den delen av traseen som er lettest tilgjengelig for allmennheten. Blant annet ligger en større parkeringsplass i direkte forlengelse av planområdet.

## 3 Naturforhold og verneverdier. Tiltaksbeskrivelse

### 3.1 Vurdering av verneverdi

Jernbaneverket har i sitt utkast til Nasjonal verneplan for jernbanens kulturminner, del II Objekter og Miljøer, 2004, foreslått at Jærbanen ved Maurholen vokterbolig vernes.

*"Parsellen bør vernes som et jernbaneteknisk kulturminne uten moderniseringer og utbedringer av noe slag."*



Det er spesielt fokusert på vern av tekniske anlegg som murer, grøfter, fjellskjæringer og tunnel, i tillegg til banevokterboligen. Fjerning av røyser, grøftesteiner, og øvrige anleggsdeler skal ikke være tillatt. Banens planum bør bevares uten utvidelser og uten fast dekke. Maurholen vokterbolig med innmark og bygninger anbefales innlemmet i fredningen. Bygningen fra 1878 har gjennomgått diverse ombygninger og det anbefales at denne tilbakeføres til en nærmere angitt utførelse. Det anbefales videre i Jernbaneverkets forslag til nasjonal verneplan at området vernes i medhold av kulturminnelovens eller plan- og bygningslovens bestemmelser.

I rapport fra NIKU (2007) er det konkludert med at det er knyttet kulturminneinteresser til hele jernbanestrekningen mellom Hellvik og Launes, men at et kjerneområde ved Maurholen vokterbolig utpeker seg som spesielt verdifullt i kulturminnesammenheng. Her er det bevart en rekke kulturminner og anlegg som knytter seg til flere epoker i jernbanens historie og som sammen danner et verdifullt kulturmiljø.

I møte mellom Eigersund kommune, Rogaland Fylkeskommune ved Fylkeskonservatoren, Dalane Museum, NIKU og Jernbaneverket den 23. oktober 2008 ble det, basert på et utkast til forvaltningsplan for området, konkludert med at kulturminnene og kulturmiljøet ikke skulle fredes, men at det ville være mer hensiktsmessig å regulere området til spesialområde med formål bevaring i medhold av plan- og bygningslovens bestemmelser.

Registreringer i diverse nettdatabaser viser at det også eksisterer verdier knyttet til naturmiljøet, landskapet og friluftslivet i planområdet.

### **3.2 Naturmiljø**

Dalane har generelt sett vært utsatt for meget sterk kulturpårvirkning gjennom avskoging og beiting. Fra gammelt av var det derfor lite trevegetasjon i planområdet. Primært bestod vegetasjonen av mosaikker med lyng og gress på grunnlendt mark. I dag dekker tre- og krattvegetasjonen større deler av området. Ved Maurholen vokterbolig går et bøkeskogsområde ned mot vannet i nordvest. Langs gang- og sykkelveiene vokser både furu, bjørk, einer og lauvtrær, noen steder avbrutt av bart fjell. Tidligere lyngheiforekomster i området er sterkt redusert og fragmentert som følge av gjengroing.

Planområdet er en del av et større beiteområde for rådyr. Utover dette er det ikke registrert andre viltlokaliteter i planområdet.

### **3.3 Landskap**

Myklebustvågen er en del av landskapsområdet Nordavågen – Skadberg – Holmane, som er vurdert til å ha høy landskapsverdi og av fylkesinteresse. Strekningen beskrives som et grunnlendt og småkupert kystområde med en rekke viker og våger.

### **3.4 Kulturminner og -landskap**

Det er gjennomført en detaljert registrering av kulturminner langs jernbanetraseen mellom Launes og Hellvik. Kartleggingen har vært basert på en visuell registrering og omfatter således ikke spor under markoverflaten. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor dette området i Askeladden, Riksantikvarens database over fredete kulturminner. Både områdets beliggenhet, topografi og tilknytning til kysten tilsier at det er et visst potensial for bevarte spor etter tidligere tiders bruk av området under markoverflaten.

Utvalgte kulturminner og -landskap i planområdet presenteres under med en generell beskrivelse av konstruksjon og tilstand. Vurderingen baserer seg på NIKU-rapport fra 2007. Konkrete tiltak foreslås på bakgrunn av registreringen. For utdypende beskrivelse av kulturminnene og deres tekniske tilstand, se vedlegg 2.

### **3.4.1 Vokterboligen**

Vokterboligen med uthuset ble oppført i 1878 etter standardtegninger utført av Statsbanenes faste arkitekt, Peter Andreas Blix. Vokterboligen er i halvannen etasje og har en rektangulær grunnflate. Første etasje inneholder gang, stue, kjøkken og et rom ved siden av kjøkkenet. Tilbygg på langsiden fungerer som bislag, med et vindfang og et rom bak dette. I andre etasje er det gang og tre soverom. Planløsningen synes å være opprinnelig, bortsett fra at det er laget en større åpning mellom to av rommene i første etasje, etablert et tredje soverom i andre etasje og satt opp en skillevegg med dør mellom trappegang og loftsgang. I tillegg er det gjort en del endringer på eksteriøret, blant annet skiftet noen vinduer, endret husfarge og taktekke.

#### *Tiltak*

*Vokterboligen synes å ha en svært solid konstruksjon. Det er ikke tegn til skader i fundamenter eller hovedkonstruksjoner. Det er mindre skader enkelte steder i utvendig kledning/vannbord, dører/dørhåndtak og golvbord. Bygningen bærer preg av noe manglende vedlikehold og trenger omfattende utbedring av overflater/maling. Taktekke og vinduer bør tilbakeføres til sitt originale utsende. Om mulig skal det brukes gammel takstein. Tidligere utført oppussing i stue/spisestue bør fjernes i sin helhet.*

### **3.4.2 Uthuset**

Også denne bygningen er i halvannen etasje og har en rektangulær grunnflate. Fasadene har gjennomgått betydelige endringer siden huset ble oppført og vurderes i nåværende stand å ha lav egenverdi, men av stor verdi for det samlede kulturmiljøet som vokterboligen representerer. Bygningens bunnsviller er ødelagt av sopp og reisverket er angrepet av råte. Vinduer og den fysiske hovedformen er av antikvarisk verdi.

#### *Tiltak*

*Eksisterende bygning rives og ny oppføres der uthuset ved Launeset vokterbolig legges til grunn for utformingen av bygningens eksteriør. Ved gjenoppføringen skal man ha særskilt fokus på riktige detaljer, materialprofiler, -dimensjoner og -overflater. Bygningen tilrettelegges for overnatting og sanitæranlegg.*

### **3.4.3 Utedo**

Bygningen inneholder to rom (do og lager). Alderen er uviss, men bygningen er ikke særlig gammel. Det kan ha vært tilsvarende bygning på samme sted før den nåværende ble oppført. Utedo/lager har en størrelse og beliggenhet som gjør den vanskelig tilgjengelig for rullestolbrukere.

#### *Tiltak*

*Konstruksjonen anses ikke å ha vesentlig kulturminneverdi. Utedoen er i meget dårlig teknisk tilstand og det er ikke hensiktsmessig å sette denne i stand.*

### **3.4.4 Hage og tidligere beitemark**

Omkring vokterboligen er det et området som opprinnelig har vært i bruk som hage og beitemark. Hagen vest for vokterboligen er i dag tilvokst av trær, busker og kratt. Gressletten sørøst for vokterboligen er slått som plen, og holdes åpen.

#### *Tiltak*

*Hagen gjenkapes med ny innplanting av nyttevekster (frukt- og bærtrær, frilandsdyrking av grønnsaker m.v.). Tilbakeføringen vil kreve høsting og jevnlig skjøtsel og vedlikehold. Tidligere beitemark bør beites av sauer, noe som vil kreve innhegning og jevnlig ettersyn. Alternativt må området slås, minimum to-tre ganger i året.*

### **3.4.5 Vei ned til Myklebustvågen**

Fra vokterboligen er det anlagt en oppmurt vei ned til Myklebustvågen som atkomst for de som kom med båt fra Eigerøya. Veien er i relativt god stand. Grøftene er delvis gjenfylt og enkelte steder er det registrert utglidninger i muren.

#### *Tiltak*

*Grøftene bør renskes i nødvendig grad. Utglidd stein legges tilbake og sikres mot nytt nedfall. Vegetasjon som vokser inn i veien må skjøttes og beskjæres. Avtale om dette må inngås med grunneier.*

### **3.4.6 Gamle båtstøer i Myklebustvågen**

I Myklebustvågen er det bevart en rekke gamle båtstøer og kairester. Det er uvisst hvorvidt dette opprinnelig har vært støer med vegger og tak, eller om det kun har vært åpne støer hvor man kunne fortøye båtene når man var på fastlandet. Den tekniske tilstanden for disse er varierende, men de fleste bærer preg av nedbryting og ødeleggelse.

#### *Tiltak*

*Det er ønskelig å restaurere/gjenoppbygge en av de gamle båtstøene. Hvilken må avtales med sameiet. Avgrensning av strandlinje med bakland som skal pålegges bevaring (forbud mot nye anlegg), fastlegges i reguleringsplanen.*

### **3.4.7 Murer etter anleggsbrakke**

Like sør for Maurholen vokterbolig, men utenfor det som opprinnelig var NSBs eiendom ligger det rester etter en større brakkerigg. Sannsynligvis er denne oppført i forbindelse med tyskernes arbeid på traseen i 1943-44. Grunnmuren er i meget god stand, men er preget av noe gjengroing.

#### *Tiltak*

*Grunnmuren bevares slik den er i dag, men overgrodd vegetasjon fjernes.*

### **3.4.8 Steingjerder, trådgjerder og porter**

Langs med jernbanetraseen er det bevart rester etter gamle steingjerder og trådgjerder (linjegjerder), samt minst to utmarksporter. Gjerdene ble primært satt opp for å forhindre at beitedyr kom ut i skinnegangen. Utmarksportene markerer steder hvor grunneier hadde lovlig rett til å krysse jernbanelinjen med sin buskap. Steingjerdene, trådgjerdene og portene er generelt i dårlig forfatning og er flere steder skadet av innvokste trær.

#### *Tiltak*

*Portene med portstolper av stein og utvalgte partier av linjegjerder og steingjerder skal settes i stand og vedlikeholdes. Vegetasjon og røtter fjernes fra steingjerdene der dette er nødvendig for å hindre ytterligere skadeverk og for å fristille kulturminnene i kulturlandskapet.*

### **3.4.9 Jernbanetraseen, med gruset overbygning og steinsatte grøfter**

Da banen gikk ut av bruk i 1948 ble både sviller og skinner fjernet. Den gamle traseen lå deretter brakk før den ble gruset og tatt i bruk som gang- og sykkelvei i 2007. Det ble i den forbindelse lagt på en membran av kunststoff som enkelte steder er synlig grunnet slitasje.

Den opprinnelig banetraseens kurvatur er i stor grad bevart. Ballastlaget er imidlertid fjernet og erstattet med nytt slitelag. Det er heller ikke foretatt vedlikehold og opprensning av de steinsatte grøftene, noe som har medført at disse flere steder er gjenfylt og ut av funksjon. Løv fra overhengende vegetasjon er en sterkt medvirkende årsak. Tette grøfter medfører skader på veidekket i og ved tunnelen, hvor store mengder vann renner fra tunneltaket og fjellskjæringene og ned på veien.

#### *Tiltak*

*Grøftesteinene i tunnelen og i tilstøtende fjellskjæringer settes på plass og grøftesystemet renkes fram til naturlig dreneringspunkt i terrenget (større stikkrenner, bekk, våtmark). Overhengende vegetasjon fjernes der dette anses som nødvendig for å unngå tilstopping. Veitraséen i tunnelen bør senkes til samme nivå som kantsteinene og få nytt dekke med bedre drenerende egenskaper.*

#### **3.4.10 Tunnelen**

Tunnelen er preget av mye dårlig fjell og representerer en fare uten jevnlig kontroll og fjellrensk. Eigersund kommune foretok en vurdering av tunnelens tilstand i forbindelse med etableringen av sykkelveien i 2007. Det ble samtidig utført noe sikringsarbeid i tunneltaket.

#### *Tiltak*

*Inspeksjon av tunnelen og sikring eller nedtaking av løs stein skal gjennomføres hvert år, fortrinnsvis før sykkelsesongen tar til.*

#### **3.4.11 Støttemuren**

Like sør for parkeringsplassen er det anlagt en større støttemur. Muren er fundamentert på fast fjell og murt opp av fint tilhugd kvaderstein. Det er ikke påvist setninger, utglidninger eller andre skader på muren. I veibanen på toppen av steinmuren er det anlagt en kabelgrøft. Fra denne kabelgrøften renner det vann nedover steinmuren og missfarger denne.

Det er også vokst opp noe vegetasjon og mindre trær på toppen av muren. Røttene av trærne innebærer en viss trussel for muren ved at steiner over tid kan sprenge ut.

#### *Tiltak*

*Skadelige rotvekster fjernes og murverket beskyttes mot nedsig av vann som kan forårsake frostsprengning.*

#### **3.4.12 Steinbenken**

Ved støttemuren nord for Maurholen er det satt opp en steinbenk med et påmalt årstall. Inskripsjonen ser ved første øyekast ut til å vise årstallet 1874, med ved nærmere ettersynt refererer inskripsjonen trolig til årstallet 1814. Historien til dette minnesmerket er usikkert, men kan være påført i forbindelse med et jubileum i 1914.

#### *Tiltak*

*Steinbenken bevares slik den er i dag.*

#### **3.4.13 Sprengningsspor**

Ved Maurholen vokterbolig er det registrert flere spor etter sprengningsarbeidet som ble utført i forbindelse med anlegget i 1875-77. Den "engelske metoden" ble benyttet ved boring, det vil si at anleggsarbeiderne slo boret nedenfra og oppover med hammer/slegge festet til et rep om håndleddet. Svartkrutt ble deretter plassert i bunnen av det borede hullet og antent. Denne håndboringsteknikken krevde særskilt øvelse og utholdenhet og er et vitnesbyrd over 1800-tallets sprengningsteknikk før maskinboring ble vanlig på 1900-tallet.

#### *Tiltak*

*Utvalgte spor etter sprengninger i bergveggen ved vokterboligen merkes eller tydeliggjøres på annet vis med formål å formidle 1800-tallets sprengningsteknikker.*

## 4 Brukerinteresser

### 4.1 Allmennhetens tilgang til kulturminnet

Gang- og sykkelveien forbi Maurholen er i dag mye brukt av turgåere fra Egersund. Området blir også besøkt av turister. Turveien mellom Hellvik og Launes er i fylkesdelplan for friluftsliv, idrett, natur og kultur (FINK) registrert som et viktig friluftsområde. Området beskrives som en regional turvei med behov for ytterligere tilrettelegging.

Det skal være et hovedmål i reguleringsplanen og forvaltningsplanen for Maurholen at allmennhetens tilgang opprettholdes og videreutvikles.

### 4.2 Eigersund kommunes tilrettelegging

Eigersund kommune har siden 2007 investert betydelige ressurser i etablering av en gang- og sykkelvei i den gamle jernbanetraseen. Gang- og sykkelveien inngår som en viktig del av en omfattende satsning på friluftsliv og turisme knyttet til "Nordsjøvegen". Kommunens planer for den gamle vokterboligen inngår i den samme satsingen.

Det er liten konflikt mellom kulturminneinteressene og Eigersund kommunenes planer for området. Jernbaneverket kan gjennom sin verneplan bidra økonomisk til istandsetting av kulturminnene, noe som vil øke området og bygningsmiljøets attraktivitet for publikum, både som kilde til opplevelse og til økt kunnskap. Eventuelle konflikter kan være knyttet til krav om universell utforming og etablering av toaletter og nye publikumsanlegg.

For å unngå unødvendige konflikter mellom bruk og vern, bør all tilrettelegging innpasses i og tilpasses eksisterende bygninger og ikke framstå som selvstendige, fremmede elementer i kulturmiljøet.

### 4.3 Private grunneierinteresser

Den gamle veien ned til Myklebustvågen brukes som lokal gangvei og transportvei til hytter i området. Veien er ikke dimensjonert for biler. Eksisterende bruksrett kan opprettholdes så lenge dette ikke medfører urimelig slitasje og skader på byggverket.

Den delen av Myklebustvågen som omfattes av forvaltningsplanen, er i bruk til fortøying av mindre fritidsbåter. I forbindelse med videre utbygging i strandsonen er det igangsatt reguleringsplanarbeid for Myklebustvågen. Det er et mål at denne planen samordnes med reguleringsplanen for Maurholen og at forvaltningsplanen oppdateres i medhold av reguleringsplanen når denne er godkjent.

### 4.4 Jernbaneverkets interesser

Jernbaneverkets interesser i planområdet knytter seg primært til bevaring av jernbanerelaterte kulturminner og formidling av jernbanehistorien. I tillegg bruker Jernbaneverket deler av jernbanetraseen som atkomstvei for vedlikeholdsarbeid på den nye Jærbanen. Begge disse hensynene må ivaretas i reguleringsplanen og forvaltningsplanen.

Kravet er likevel at Jernbaneverkets og andre tiltakshaveres tilrettelegging for å oppå sikkerhet og tilgjengelighet ikke skal gå på bekostning av kulturminnene og det alderbestemte miljøets opplevelsesverdi. Dette kravet skal gjelde for hele strekningen Hellvik – Egersund og krever at kommunen innhenter fylkeskommunens uttalelse før tillatelser om oppsetting av gjerder, kjøresterkt rekkverk, skjermingstiltak mot høyspentanlegg, belysning o. a. fysiske tiltak langs den gamle banetraseen kan godkjennes.

Om nødvendig skal dette kravet nedfelles som en juridisk bindende båndlegging (hensynssone) i eksisterende reguleringsplan. Det vises i denne sammenheng til vedlegg 5.

## 5 Forvaltningsoppgaver

### 5.1 Roller i forvaltningen og oppsynet

Eigersund kommune har gjennom sin rolle som planmyndighet og sin avtale om bruksrett til NSBs eiendom, ansvaret for forvaltningen og oppsynet i det området som omfattes av denne forvaltningsplanen. Kommunen skal i denne sammenheng sørge for at det blir utarbeidet vedlikeholdsplan for bygningene og vokterboligens uteområder, og skal gjennom sin plan- og byggesakshåndtering og sitt oppsyn påse at reguleringsplanens og forvaltningsplanens intensjoner etterleves.

I kraft av sin rolle som eier av jernbanens landsverneplan, skal Jernbaneverket utarbeide skjøtselsplan for selve jernbanetraseen.

Private grunneiere er ansvarlig for å skjøtte egen eiendom, men områder av allmenn interesse eller områder hvor tiltak iverksettes av kommunen skal skjøttes av kommunen.

### 5.2 Utarbeidelse av vedlikeholdsplan

Det skal utarbeides en egen vedlikeholdsplan for voktereieendommen. Planen skal sikre at bygningene og utomhusarealet restaureres på tilfredsstillende måte og vedlikeholdes i etterkant. Følgende delområder/anlegg skal omfattes av vedlikeholdsplanen:

- Vokterbolig og uthus.  
Planen skal redegjøre for istandsetting, bruk, tilsyn, drift og løpende vedlikehold av eiendommens to bygninger.
- Utomhusarealene omkring vokterboligen og uthuset.  
Planen skal redegjøre for istandsetting, drift, høsting og vedlikehold. Omfanget skal tilpasses planlagt bruk av anlegget.

Vedlegg 2 gir en detaljert beskrivelse av konkrete tiltak som vil være aktuelle å gjennomføre for å oppnå en faglig god forvaltning av eiendommen.

I medhold av eierskap og bruksrettsavtaler skal Eigersund kommune utarbeide denne vedlikeholdsplanen. Den skal godkjennes av fylkeskommunen som myndighet for kulturminner og regional utvikling.

### 5.3 Utarbeidelse av skjøtselsplan

Det skal utarbeides en egen skjøtselsplan for den gamle banetraseen. Utkast til plan er lagt ved som vedlegg 3 til forvaltningsplanen og gir en detaljert beskrivelse av hvilke restaurerings- og vedlikeholdstiltak som skal legges til grunn for å sikre og framvise jernbanens drifts- og anleggshistorie. Jernbaneverket utarbeider denne planen som skal godkjennes av fylkeskommunen som kulturminnemyndighet.

Følgende delområder/anlegg skal omfattes av restaurerings- og skjøtselsplanen:

- Tunnelen, fjellskjæringen, støttemurer og steinsatte grøfter.  
Planen må redegjøre for istandsetting, rutiner for oppfølging, sikring og løpende vedlikehold.
- Steingjerder, porter og trådgjerder.  
Planen må redegjøre for istandsetting av utvalgte elementer, metode for istandsetting og rutiner for vedlikehold.

På tilsvarende måte skal det utarbeides en enkel skjøtselsplan for gangveien og båtstøene i Myklebustvågen. Følgende delområder/anlegg skal omfattes av restaurerings- og skjøtselsplanen:

- Istandsetting av gangvei og båtstø ved Myklebustvågen.  
Planen må redegjøre for istandsetting av murverket, vedlikehold av vei, strandsone og vernede båtstøer.

Ansvar for å utarbeide denne skjøtelsesplanen tilligger grunneierne, men det anbefales at Rogaland fylkeskommune faktisk utarbeider planen som en del av sin behandling av reguleringsplanen.

#### 5.4 Utarbeidelse av formidlingsplan

I dag er det et informasjonsskilt der sykkelveien starter, ved Eie. Underveis er det også et skilt ved Maurholen vokterbolig hvor besøkende kan ringe et nummer og få informasjon om stedet via en talemaskin. Utover dette er det få historiefortellende elementer som på en lettfattelig måte informerer de syklende og gående om at dette er en gammel jernbane.

En hovedutfordring i formidlingen av jernbanehistorien er å tydeliggjøre og synliggjøre at sykkelveien er en gammel jernbanetrasé. Det er ikke bevart skinner, sviller eller noe rullende materiell langs sykkelveien, og alle skilt og faste signaler er tatt ned. De eksisterende historiefortellende elementer er derfor forholdsvis svake og lite lesbare, og det er stort behov for tiltak som forbedrer den visuelle formidlingen.

Det skal utarbeides en formidlingsplan for hele traseen Hellvik – Egersund. Ansvar for og gjennomføringen av denne tilligger Eigersund kommune, men der Jernbaneverket og Rogaland fylkeskommune bidrar til innholdet i planen.

#### 5.5 Ansvarsmatrise for planlegging og gjennomføring

Følgende ansvarsmatrise foreslås lagt til grunn for oppfølgende planlegging og gjennomføring:

Tiltak	Eier av tiltaket	Ansvarlig for gjennomføring	Finansiering
<b>Utarbeidelse av forvaltningsplan for Maurholen</b> Retningsgivende plan for forvaltning av kulturminnene, friluftsinnteresser og grunneierinteresser	Jernbaneverket Eigersund kommune Sameiet Myklebustvågen Torfinn Myklebust	Jernbaneverket	Jernbaneverket
<b>Utarbeidelse av reguleringsplan for Maurholen</b> Kulturmiljø som sikrer kulturminneverdiene, friluftslivets og grunneierens interesser	Eigersund kommune	Eigersund kommune	Eigersund kommune med bidrag fra Jernbaneverket
<b>Utarbeidelse av vedlikeholdsplan for vokterboligen</b> Plan som sikrer en mest mulig historisk korrekt istandsetting og vedlikehold av vokterbolig, uthus og hageanlegg	Eigersund kommune	Eigersund kommune	Eigersund kommune med bidrag fra Rogaland fylkeskommune og Jernbaneverket
<b>Utarbeidelse av skjøtelsesplan for vegetasjon og istandsetting og vedlikehold av det gamle baneanlegget</b> Plan for istandsetting og vedlikehold av banetrase, murer, grøfter og tunnel	Jernbaneverket	Jernbaneverket	Jernbaneverket
<b>Utarbeidelse av skjøtelsesplan og istandsetting av båtstøer og vei til Myklebustvågen</b>	Sameiet friområde Maurholen	Sameiet Myklebustvågen	Rogaland fylkeskommune

Plan for istandsetting og vedlikehold av vei, murer, båtstøer og strandareal.	Torfinn Myklebust	Torfinn Myklebust (Rogaland fylkeskommune)	
<b>Utarbeidelse av formidlingsplan</b> Plan for hvordan kulturminnene skal tilrettelegges og formidles overfor publikum.	Eigersund kommune Jernbaneverket Rogaland fylkeskommune	Eigersund kommune i samarbeid med Dalane museum og Norsk Jernbaneklubb	Eigersund kommune og Rogaland fylkeskommune med bidrag fra Jernbaneverket

Figur 5.1 Anbefalt oppgave- og ansvarsfordeling for planlegging og istandsetting

Det vil være aktuelt at Fylkeskommunen og Jernbaneverket gir økonomisk støtte til Eigersund kommune for istandsetting av bygningene, utomhusområdet og tilretteleggings- og formidlingstiltak.

## 5.6 Inngåelse av skjøtsels- og vedlikeholdsavtaler

Det skal som en del av forvaltningsplanen, inngås skjøtsels- og vedlikeholdsavtaler for planområdet. Følgende ansvarsmatrise foreslås lagt til grunn for oppfølgende skjøtsel og vedlikehold.

Anlegg	Eier/forvalter av eiendommen	Ansvarlig for gjennomføring	Finansiering
<b>Vokterbolig og uthus</b> med utomhusanlegg, inklusive hage og slåttmark. Gjennomføring av skjøtsel og vedlikehold.	Eigersund kommune	Eigersund kommune	Eigersund kommune med bidrag fra Jernbaneverket
<b>Banetraseen.</b> Vedlikehold av veidekket, rensk av grøfter, fjellskjæringer og tunnel. Vedlikehold av skilter.	Eigersund kommune/ Rom Eiendom	Eigersund kommune	Eigersund kommune
<b>Banetraseen.</b> Ettersyn og reparasjoner av grøftesteiner, gjerder, porter, sprengningsspor etc. Tilsyn med utsatt materiell, historiske anleggsdeler og lignende Tilsyn med båtstøer.	Eigersund kommune/ Rom Eiendom	Dalane museum	Jernbaneverket
<b>Vei til sjøen og båtstøer.</b> Gjennomføring av skjøtsel og vedlikehold.	Sameiet Myklebustvågen Torfinn Myklebust	Sameiet Myklebustvågen Torfinn Myklebust	Private eiere med bidrag fra Eigersund kommune.

Figur 5.2 Anbefalte oppgave- og ansvarsfordeling for oppfølgende skjøtsel og vedlikehold

Det inngås særskilte avtaler mellom partene som klargjør forpliktelsene og størrelsen på de godtgjørelser som Jernbaneverket forplikter seg til overfor Eigersund kommune og Dalane museum.

Som ledd i å få til langsiktige og forutsigbare rammer for forvaltningen av kulturminnene og friluftsområdet, bør det også vurderes om det vil være behov for å justere, eventuelt også forlenge foreliggende hovedavtale mellom Rom Eiendom og Eigersund kommune om feste av banegrunden.



## 6 Litteratur

Fornyings- og administrasjonsdepartementet (2006) *Forvaltning av statens kulturhistoriske eiendommer. Overordna føresegner gitt i kongeleg resolusjon med utfyllande rettleiing.* Rettleiar.

Hettervik, G. K. (1995) *Vakre landskap i Rogaland.* Rogaland Fylkeskommune.

Jernbaneverket (2006) *Liste over vernede og verneverdige objekter og miljøer.* 3. utgave ajourført pr. 1. mars 2007. Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen.

Mydland, L. og Dammann, Å. (2007) *Jærbanen – Seksjon 5, Maurholen.* NIKU – Bygninger og omgivelser

Mydland, L. og Sognnes, J. (2008) *Forvaltningsplan for del av Jærbanen – Maurholen, Eigersund kommune.* NIKU – Bygninger og omgivelser.

Rogaland Fylkeskommune (2003) *Fylkesdelplan for friluftsliv, idrett, naturvern og kulturvern – og sambruk med reiseliv og landbruk..*

Naturbase: [http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/NB3\\_viewer.asp](http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/NB3_viewer.asp)

Temakart – Rogaland: <http://www.temakart-rogaland.no/arealis42/index.jsp>

# Vedlegg 1

## Forslag til reguleringsbestemmelser, Maurholen

### § 1 Generelt

Det regulerte området er vist med reguleringsgrense på plankart datert xx.xx.xx. Ved dette planvedtaket oppheves deler av reguleringsplan med bestemmelser for Maurholen, vedtatt i kommunestyret xx.xx.xx

### § 2 Reguleringsformål

§2.1 Området reguleres i sin helhet til spesialområde bevaring, jfr. PBL § 25.6.

§ 2.2 Maurholen vokterbolig samt uthus reguleres i tillegg til byggeområde, allmennyttig formål, bevertning/herberge.

§2.3 Utomhusarealet reguleres i tillegg til friområde.

### § 3 Fellesbestemmelser

I forbindelse med gjennomføring av tiltak innenfor planområdet, i medhold av denne plan, skal det utarbeides detaljplaner som viser tiltakets omfang og karakter. Tiltakene skal være anbefalt av regional kulturminnemyndighet før tillatelse kan gis. Originale bygningsdeler, steinsettinger og andre originale elementer tillates ikke fjernet uten at dette på forhånd er godkjent av regional kulturminnemyndighet.

### § 4 Spesialområde bevaring - friområde

Innenfor område er det ikke tillatt med tiltak som er egnet til å skade, ødelegge eller skjemme det helhetlige kulturmiljøet som Maurholen utgjør. Det er videre ikke tillatt med tiltak som reduserer opplevelsesverdien av anlegget eller tiltak som reduserer lesbarheten av de enkelte strukturer.

Den gamle jernbanetraseen skal i sin kurvatur bevares slik den lå da jernbanen ble nedlagt i 1948. Det tillates at denne opparbeides og brukes som gang/sykkelvei og at overflatedekket tilpasses denne bruken. Det åpnes for at banelegemet senkes tilbake til opprinnelig nivå.

Tekniske anlegg, murer, steinsatte grøfter, m.m. skal vedlikeholdes. Dette skal fortrinnsvis gjennomføres som restaurering/ tilbakeføring og med samme materialbruk og på samme vis som opprinnelig.

Tiltak som inngår i en tilrettelegging/formidling av det jernbanehistoriske miljøet kan tillates forutsatt at det ikke skader, skjemma eller ødelegger historiske anlegg.

Det tillates videre at det settes opp skilt og gjerder for å ivareta sikkerheten knyttet til bruk av området. Gjerder og skilt skal utformes på en slik måte at de bidrar til å fortelle historien om jernbanen.

Skjøtsel av vegetasjonen skal foregå på en slik måte at det bidrar til å tilbakeføre landskapet til den karakteren det hadde da jernbanen var i drift. Småkratt skal generelt holdes nede, mens store og eldre trær som er plantet, herunder bøkeskog/allé, skal ikke fjernes med mindre dette er nødvendig av hensyn til kulturminnenes bevaring, sikkerhet eller behov for fornyelse av vegetasjonen.

Den gamle veien ned til sjøen tillates ikke ombygd, utvidet eller på annen måte endret, i forhold til nåværende situasjon. Det tillates at veien gruses. Det tillates ikke bruk av veien til motorisert ferdsel av noe slag, herunder ferdsel til eiendommen. Ferdsel i forbindelse med nødvendig vedlikehold skal likevel være tillatt, begrenset til kortere perioder.

Deler av den gamle havnen, med båtstøer tillates ikke ødelagt, revet eller på annen måte endret i forhold til nåværende situasjon. Det tillates ikke oppført nye brygger, båthus eller naust verken på land eller i sjø.

### § 5 Spesialområde bevaring - byggeområde, allmennyttig formål

Vokterboligen og uthuset kan brukes til følgende allmennyttige formål: Bevertning/servering og enkel overnatting (herberge).

Bygningene tillates ikke revet, til- eller påbygd. Ved reparasjon av bygningsdeler så som panel, vannbrett, vindus- og døromramminger, m.m., skal så mye som mulig av det materialet som er opprinnelig beholdes, det som ikke kan repareres skal erstattes med nøyaktige kopier. Der bygningsdeler og materialer har vært skiftet ut, skal disse ved en reparasjon av bygningen søkes tilbakeført til opprinnelige materialbruk.

Ved utbedring av fasadene på vokterboligen skal nye vinduer lages som kopier av de opprinnelige vinduene, med samme materialbruk og dimensjoner, og med utadslående, sidehengslede rammer. Vinduene skal plasseres på samme sted i fasadene og på samme måte i forhold til veggliv. Nye vinduer kan utformes som koblede vinduer, den ytre rammen skal ha enkeltglass lagt i kitt, mens det i indre ramme tillates isolerglass. Alternativt kan det benyttes nye vinduer med enkeltglass som suppleres med innadslående varevinduer. Det tillates isolerglass i varevinduene. Ved utskifting av taktekingen skal det benyttes rød, enkeltkrum, uglassert teglstein av samme type som opprinnelig, helst gjenbruk av gammel stein. Vindskier og dekkbord skal være av tre og hvitmalt. Takvindu skal lages som kopi av det opprinnelige takvinduet med jernramme og ha samme størrelse og plassering som opprinnelig.

Fasadene på uthuset skal i størst mulig grad søkes tilbakeført til opprinnelig utseende med boddører mot tunet. Ved utskifting av taktekingen på uthuset skal det benyttes rød, enkeltkrum, uglassert teglstein av samme type som opprinnelig.

Fargesettingen av uthuset skal være den samme som på vokterboligen. Bygningene skal males med linoljemaling i følgende farge: NCS-kode S 4550-Y80R. Hjørnebord, dør- og vindusomramminger, vindskier og dekkbord skal males med hvit linoljemaling.

## Vedlegg 2

### Beskrivelse av kulturminnene og deres tilstand

#### Vokterbolig

Bygningen har en grunnflate på ca 9,3 x 6,8 meter, tilbygget måler ca. 6,2 x 2,1 meter. Den er fundamentert på en kjellermur av store, grovt tilhogde granittblokker. Taket er et ordinært saltak uten opplett eller arker av noe slag. På den ene langsiden er det et tilbygg som fungerer som bislag. Når det gjelder planløsningen, synes denne å være opprinnelig, bortsett fra at det er laget en større åpning mellom to av rommene i første etasje, etablert et tredje soverom i andre etasje og satt opp en skillevegg med dør mellom trappegangen og loftsgangen. De fleste innerveggene består av laftet plank og er med overveiende sannsynlighet originale vegger fra oppføringstidspunktet. På loftet går det tydelig fram at skilleveggene mellom de to soverommene i nordenden og veggen mellom disse og gangen er oppført under ett og samtidig med ytterveggene.

Bygningen har en relativt bratt repostrapp opp til andre etasje og under denne en svært bratt trapp – nesten som en stige – ned til kjelleren. Trappa fra første til andre etasje er noe endret slik at stigningen har blitt mindre bratt og den oppleves som god å gå i. En ny trappevange er lagt utenpå den gamle, slik at man tydelig kan se hvordan trappa har vært opprinnelig.

Første etasje inneholder gang, stue, kjøkken og et rom ved siden av kjøkkenet. Sistnevnte har fått utvidet åpningen mot stua, slik at de to rommene fungerer som ett. Tilbygget inneholder et vindfang og et rom bak dette, begge rommene har relativt store vinduer. Romhøyden i gangen er ca. 2,83 m, mens den i stua er redusert til ca. 2,36 m pga en nyere himling. I andre etasje er det gang og 3 soverom. Rommene har dels skrå himling, dels flat himling. Kneveggene på langsiden har en høyde på ca. 1,3 meter og romhøyden under den flate himlingen er ca 2,7 meter.

Kjellermurens høyde over bakken varierer fra 50 – 60 cm og det er to kjellervinduer i denne muren. Tilbygget er fundamentert på en 40 cm tykk ringmur i betong som har to luftkanaler. Trappa opp til inngangsdøra er murt opp av kraftige granittblokker i hele trappas bredde. Den har 4 opptrinn og et bredt repos øverst. Trappa kan være original, men må i så fall ha vært flyttet etter at tilbygget ble satt opp.

Ytterveggene - og de fleste innerveggene - består av maskinlaftet plank. Tykkelsen på plankene er ca. 7 cm, høyden varierer fra 16 – 20 cm. Utvendig er veggene kledd med et utlektet panel av liggende, profilerte bord. Panelet er avsluttet nederst med doble vannbrett som stikker ut over grunnmuren. Innvendig er veggene noen steder panelt, andre steder er tømmerveggene synlige. Huset har malte tregolv og golvbordene en bredde på 10 – 15 cm. Taket er et sperretak med utskårne sperreender. Det er i dag tekket med plater i bølgeeternit. Pipa har en pusset overflate og en noe skrånende form, med en utmurt kant øverst.

De eldste vinduene er av kryssposttypen. I dag er det bare to igjen av disse, et i kjøkkenet og et i gangen. Vinduet i gangen synes å ha originale omramminger på innsiden, mens utvendig er omrammingene på begge i hovedsak originale. Bygningen har 5 vinduer av funkistypen. Disse har 2 eller 3 fag og er trolig satt inn på 1930-tallet eller seinere. Tilbygget har smårutete vinduer av en noe eldre type. Disse kan være fra 1920-tallet eller eldre. I takflaten mot sørvest er det lysinnfall via en gjennomiktig takplate. Her synes det å ha vært et mindre takvindu tidligere, trolig av den tradisjonelle typen med jernramme.

Ytterdøra er en ramtrekonstruksjon med 6 fyllinger, fordelt på to rader. Det er grunn for å anta at denne er opprinnelig.

Det er foretatt en enkel undersøkelse av opprinnelig farge på vokterboligen og uthuset. Det kan synes som om begge bygningene opprinnelig har vært malt med en komposisjonsmaling med rugmel som bindemiddel. Den opprinnelige fargen for begge bygningene har vært engelsk rød (NCS kode: S 4550-Y80R). Gerikter, hjørnebord, vindskier og sprosser har opprinnelig vært malt i en hvit farge, som kontrast til den røde kledningen.

#### *Teknisk tilstand*

I forbindelse med denne vurderingen er det ikke utført inngrep eller målinger av noen art. Vurderingen er basert på visuell analyse og generell kunnskap om eldre, verneverdige bygninger. Vokterboligen synes å ha en svært solid konstruksjon. Det er ikke tegn til skader i fundamenter eller hovedkonstruksjoner. Det er mindre skader enkelte steder i utvendig kledning/ vannbord, dører/ dørhåndtak, golvbord. Bygningen bærer preg av noe manglende vedlikehold og trenger omfattende utbedring av overflater/maling. Utvendig kledning har skader enkelte steder, spesielt på vannbrett nederst på vegg og deler av dette bør skiftes ut. Taktekkingen består i dag av eldre bølgeplater i eternit. Disse har begrenset holdbarhet, et skjemmende utseende, og representerer pga av asbestinnholdet et miljøproblem når de skal fjernes. Det anbefales sterkt at taktekkingen skiftes så raskt som mulig og før bygningen for alvor tas i bruk til publikumsformål. Funkisvinduene og det store vinduet i stua vil teknisk sett kunne holde i flere år til. Det anbefales likevel å skifte disse nå, fordi skifting av vinduene får konsekvenser for de omkringliggende veggflatene både utvendig og innvendig.

Innvendig er bygningen slitt og trenger omfattende oppussing av overflater, noe reparasjon av golv enkelte steder og reparasjon av dører og dørhåndtak. En tidligere oppussing av stue/spisestue bryter med husets karakter og bør derfor fjernes i sin helhet. Dette gjelder golvbelegg, innvendig panel og senket himling.

#### **Uthus**

Den er fundamentert dels på ringmur i betong, dels på steiner. Ytterveggene består av bindingsverk som er kledd utvendig og innvendig. Dimensjon og kvalitet varierer sterkt og deler av konstruksjonen oppfattes å være gjenbruksmateriale. Fasadene har gjennomgått betydelige endringer siden huset ble oppført og gjør at huset bærer like mye preg av boligfunksjon som av uthusfunksjon. Taket er et sperretak tekket med bølgeplater. Opprinnelig takkonstruksjon var utført med hovedsperrer og åser. Åsene og bæresystemet er erstattet med sperrekonstruksjon i forbindelse med at det mot tunet ble føyd et takopplett med 2 vinduer. Vinduene – i begge etasjene - er av en smårutete type som kan være av samme alder som vinduene i tilbygget til vokterboligen.

#### *Teknisk tilstand*

Utvendig kledning er angrepet av sopp. 60-80 % av bunnsvillen er ødelagt samt at stolper er angrepet i varierende grad av råte, spesielt stolpeendene mot svill. Innvendig er ingen hele vegger intakte eller originale. Vinduene er i akseptabel kvalitet og kan ha antikvarisk verdi. Det samme gjelder den fysiske hovedformen til bygningen. Ut i fra den byggtekniske forfatning er det kommet til den konklusjon at bygningen må rives og erstattes med ny.

Det er stor sannsynlighet for at uthuset og eksisterende låve på Lauvneset er tilnærmet identiske som objekter både i tid og rom. Det vil derfor være naturlig å legge denne utformingen til grunn for gjenoppføring av låven på Maurholen. Det bør foretas en enkel oppmåling av låven på Lauvneset for å kartlegge dimensjoner og konstruksjon, samt vurdere muligheten for å rekonstruere den opprinnelige planløsningen. Dette siste for å se om det er trekk i denne bygningen som med fordel kan overføres og anvendes i forbindelse med Maurholprosjektet. Takutførelsen på Lauvneset bør legges til grunn for rekonstruksjonen i Maurholen, noe som krever at takoppløftet på dagens uthus fjernes. Da det kun er to bygninger i Maurholen, anser regionantikvaren det som meget vesentlig at en forsøker å gi

bygningene en felles holdning i uttrykksform slik at disse framstår med gjensidig referanse i rom og tid.

### **Utedo**

Bygningen er i enkel konstruksjon med saltak. Inneholder 2 rom (do og lager). Alderen er uviss, men bygningen er neppe særlig gammel. Det kan ha vært tilsvarende bygning på samme sted før den nåværende ble oppført. Utedo/lager har en størrelse og beliggenhet som gjør den vanskelig tilgjengelig for rullestolbrukere. Konstruksjonen anses ikke å ha vesentlig kulturminneverdi, verdien knytter seg primært til at man på stedet hadde en utedo. Om denne bevares eller om det bygges en ny tilsvarende på samme sted, er ikke av vesentlig betydning. Utedoen, som er av nyere dato, er i meget dårlig teknisk tilstand, og det vurderes ikke hensiktsmessig å sette denne i stand.

### **Hage og tidligere beitemark**

Omkring vokterboligen er det et området som opprinnelig har vært hage og beitemark. Dette området er i dag preget av forfall og gjengroing. Området som ligger vest for vokterboligen, har opprinnelig vært hage, men er i dag tilvokst av trær. I forbindelse med kommunes opparbeidelse av området, er det meste av denne vegetasjonen fjernet. Dette har igjen medført oppslag av rønninger og kratt. Gressletten sørøst for vokterboligen er slått som plen, og holdes åpen. Det er målsettingen å tilbakeføre det omkringliggende miljøet omkring vokterboligen til en tilstand dette hadde da vokterboligen var i bruk og utomhusarealene ble skjøttet.

Det vil være behov for å gjennomføre omfattende skjøtsel av vegetasjonen omkring vokterboligen og uthuset, og drifte dette på en slik måte at den opprinnelige landskapskarakteren opprettholdes.

### **Vei ned til Myklebustvågen**

Fra vokterboligen er det anlagt en vei ned til Myklebustvågen for å lette adkomsten for de som kom med båt fra Eigerøya. Veien er i relativt god stand. Grøftene er delvis gjenfylt og enkelte steder er det utglidninger i muren. Videre er veien enkelte steder noe overgrodd. Det er derfor behov for å skjøtte vegetasjonen.

### **Gamle båtstøer i Myklebustvågen**

I Myklebustvågen er det spor etter en rekke gamle båtstøer, og kairester. Det er uvisst hvorvidt dette opprinnelig har vært støer med vegger og tak, eller om det kun har vært åpne støer hvor man kunne legge båtene når man var på fastlandet. Den tekniske tilstanden for disse er varierende, men de fleste bærer preg av nedbryting og ødeleggelse. Det er ønskelig å restaurere/gjenoppbygge en av disse. For øvrig skal tydelige spor etter de gamle støende bevares i en utstrekning som gjør den historiske situasjonen lesbar og historisk interessant.

### **Murer etter anleggsbrakke**

Like sør for Maurholen vokterbolig, men utenfor det som opprinnelig var NSBs eiendom ligger det rester etter en større brakkerigg. Sannsynligvis er dette oppført i forbindelse med Tyskernes arbeid på traseen i 1943-44. Grunnmuren som er av betong er i meget god tilstand, men preget av noe gjengroing. Grunnmuren bevares slik den er i dag.

### **Steingjerder, trådgjerder og porter**

Langsmed deler av jernbanetraseen er det bevart rester etter gamle steingjerder og trådgjerder (linjegjerder) samt to tilhørende utmarksporter. Disse ble primært satt opp for å forhindre at beitedyr kom ut i skinnegangen. Steingjerdene, trådgjerdene og portene er i dårlig forfatning. Bruken av området, setninger og tiltagende vegetasjon har stedvis brutt ned gjerdene. Portene med portstolper av stein og utvalgte partier av linjegjerdene skal settes i stand og vedlikeholdes.

### **Jernbanetraseen, med gruset overbygning og steinsatte grøfter**

Da banen gikk ut av bruk i 1948 ble både sviller og skinner fjernet. Den gamle traseen ble gruset og tatt i bruk til gang- og sykkelvei i 200?. Enkelte steder ble det også lagt på en membran av kunststoff som enkelte steder er synlig grunnet slitasje.

Den opprinnelig banetraseens kurvatur er i stor grad bevart. Ballastlaget er imidlertid fjernet og erstattet med nye maser. Det er heller ikke foretatt vedlikehold og opprensning av de steinsatte grøftene, noe som har medført at disse de fleste steder er gjenfylt og derfor ute av funksjon.

Spesielt er det store skader i det nye sykkelveidekket i og ved tunnelen, hvor store mengder vann renner fra tunneltaket eller fjellskjæringene. Grøftesteinene i tunnelen og i skjæringen settes på plass og det foretas opprensning av grøftesystemet med formål å tilbakeføre underbygningen til opprinnelig stand. Dette vil også gi kontroll over vannet.

### **Tunnelen**

Kommunen har i forbindelse med etablering av sykkelveien foretatt vurdering av tunnelens tilstand. Det ble i den forbindelse foretatt noe sikringsarbeid i tunneltaket. Spesielt tunnelen er preget av mye dårlig stein og dermed noe rasfare. Det må utføres jevnlig opprensning av tunneltaket slik at ferdselen kan gå trygt.

### **Steinmuren**

Like sør for Parkeringsplassen er det anlagt en større steinmur. Muren er fundamentert på fast fjell og murt opp av fint tilhugd kvaderstein. Det er ikke påvist noen setninger, utglidninger eller andre skader på muren. I den gamle overbygningen på toppen av steinmuren er det anlagt en kabelgrøft. Fra denne kabelgrøften er det et visst tilsig av vann som renner ned over steinmuren og missfarger denne.

Det er også noe vegetasjon og mindre trær på toppen av muren. Røttene av trærne innebærer en viss trussel for muren ved steiner kan sprenges ut. Rotvekster fjernes og det påsees at murverket ikke utsettes for nedsig av vann som kan forårsake frostsprengning.

## **Vedlegg 3**

### **Forslag til skjøtselsplan for jernbaneanlegget**



## Vedlegg 4

### Momenter i en formidlingsplan

Informasjonstiltakene bør framheve og forsterker de jernbanehistoriske verdiene. Det anbefales at det på strekningen Hellvik – Launes bringes inn en del ulike, historiefortellende gjenstander som av folk flest forbindes med jernbanedrift. Det anbefales at formidlingstiltakene iverksettes på hele banestrekningen. Informasjonsskilt bør utbedres og plasseres på strategiske plasser langs gang- og sykkelveien.

#### ***Forslag til konkrete formidlingstiltak***

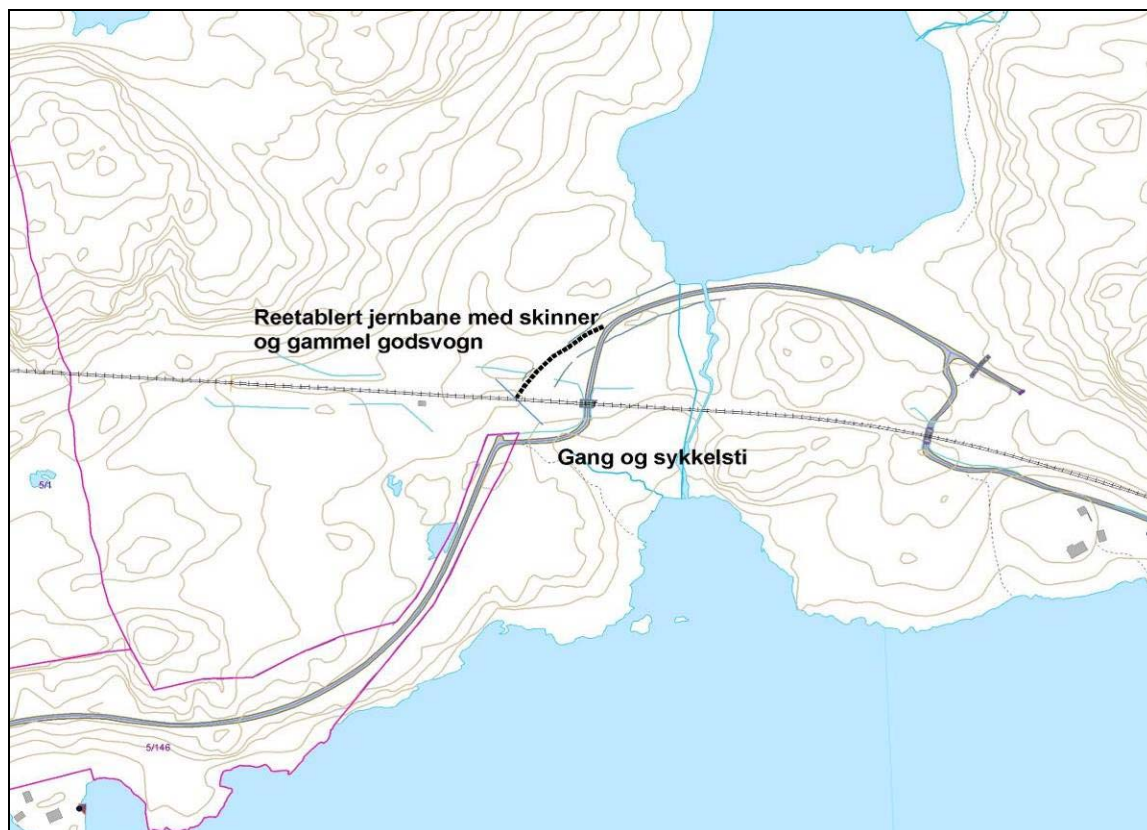
Nedenfor gjengis en del konkrete forslag til formidlingstiltak som er kommet fram i løpet av forvaltningsplanprosessen:

#### *Skinner og sviller*

Det er i svært liten grad bevart skinner og sviller på den aktuelle jernbanestrekningen. Slike er vanligvis svært forklarende og forteller på en direkte og historiefortellende måte om tidligere tiders bruk av området. Svært mange av de som besøker Maurholen kommer gående eller syklende sørfra. Det anbefales derfor at skinnegangen reetableres med skinner og sviller der opprinnelig trasé tar av fra dagens jernbanetrasé.

#### *Gammel godsvogn på skinner*

Det anbefales at man setter en utrangert jernbanevogn på den reetablerte skinnegangen (figur 5.1.). Skinnene bør helst være av den dimensjon som var i bruk mellom 1878 og 1944 og jernbanevognen en smalsporet godsvogn.



Figur: Kartet viser den opprinnelig bevarte trasestykket øst for Maurholen. Det anbefales at sviller og skinner reetableres her og at det evt. settes opp en gammel godsvogn.

#### *Vara deg for tog*

På traseen mellom Hellvik og Launes har det vært et ti-talls porter og grinder og noen få bevarte skilt som ber brukerne lukke grinda. I forbindelse med registreringsarbeidet ble det påtruffet tre skilt av den typen. Det anbefales at det settes opp kopier av et tilsvarende skilt ved porten ved Maurholen stasjon og at denne porten restaureres.

#### *Maurholen vokterbolig – skilt på veggen*

Et gammelt bilde av vokterboligen viser et skilt i høyde med vinduet på vokterboligens østvegg. Trolig med navnet "Maurholen" innskrevet. På Hellvik stasjon og vokterbolig var det på samme vegg et slikt skilt. Det anbefales derfor at det på veggen settes opp et enkelt hvitmalt skilt med sorte bokstaver med teksten Maurholen - 21 m.o.h.

#### *Utrangert dresin på Maurholen*

Maurholen var primært en banevokterbolig, og med sikkerhet har banevokteren hatt en dresin for å komme hurtig frem på den del av banen han skulle vokte. Det anbefales at det skaffes til veie en utrangert dresin som kan settes opp ved vokterboligen.

#### *Gamle skilt og signalanlegg knyttet til jernbanedriften*

Et typisk kjennetegn for jernbanen var at det langs banestrekningene fantes skilt og signaler. Det anbefales at det på utvalgte steder settes opp igjen skilt og driftsutstyr som var typisk på en gammel jernbane. Vi vil anbefale at dette gjøres på steder hvor det er logisk at slike skilt skal stå.

Det anbefales at Norsk Jernbaneklubb avd. Egersund tildeles oppgaven med å finne fram til og utstyre traseen med gamle jernbaneremedier.

#### *Eldre sprengningsteknikker*

På et parti av fjellskjæringen mellom tunnelen og Maurholen vokterbolig anbefales det at de ulike sprengningsspor fremheves og at det på dette stedet settes opp et skilt som forteller om tidligere tiders fjellsprenging og utvikling av sprengningsteknikker. Synliggjøring av sprengningssporene kan eksempelvis gjøres ved at man lager små rammer av et moderne, fargesterkt materiale (stål i signalrød farge) og setter disse opp på fjellveggen tre-fire steder hvor de ulike sporene er å finne.

#### *Informasjonsskilt*

Det bør i tillegg til de foreslåtte tiltak, som primært er ment å gi besøkende noen assosiasjoner, settes opp et større informasjonsskilt ved vokterboligen og evt. et skilt nede ved Myklebustvågen. På disse skilt bør det være både tekst og bilder som forteller om Jærbanen og vokterboligen på Maurholen og tidligere tiders bruk av området.

## Vedlegg 5

### Tilråkning av tiltak utenfor forvaltningsområdet

Hele traseen mellom Hellvik og Launeset representerer et viktig kulturmiljø med mange verdifulle kulturminner. Det bør derfor utarbeides mer detaljerte retningslinjer for bruk, drift, vedlikehold og forvaltning av hele den gamle jernbanetraseen mellom Hellvik og Launes, dvs. også de deler av traseen som ikke vil bli omfattet av reguleringsplanen for Maurholen.

Eigersund kommune har signalisert at det på en rekke punkter er uenighet om hvordan denne traseen skal forvaltes og hvilke regler som gjelder for tiltak. Ut i fra hensynet til kulturmiljøet vil det være ønskelig med noen enkle retningslinjer for utforming av gjerder, porter, skilt mv. Tiltak som har vært gjennomført de senere årene, har til en viss grad vært negative ut fra ønsket om å bevare et helhetlig kulturmiljø og formidle jernbanehistorien på en opplevelsesrik måte.

Retningslinjene må utformes som en avtale mellom Rom Eiendom og Eigersund kommune. Det må vurderes om denne avtalen i realiteten representerer revisjon av gjeldende avtale om leie av traséen eller om det skal utarbeides et tilleggskokument. Primært er det flere forhold som bør tas inn i hovedavtalen mellom Rom Eiendom og Eigersund kommune, derfor anbefales det at foreliggende avtale revideres før leieavtalen går ut.

Fylkeskommunen skal bistå i arbeidet med å gi avtalen en form som sikrer kulturminneverdiene og opplevelsen av natur- og kulturmiljøet. Blant annet skal det legges vekt på at veien ikke utstyres med moderne veisikringsanlegg o.a. tiltak som faller utenfor intensjonen med å bevare veien som et kulturhistorisk anlegg.