

## 6. KOMMUNIKASJONSVESEN

# ACSTAPP 1932/33

	Sak nr.	Dok.	Side	Fhl.
Innberetning om veivesenet i fylket i 1932/33 . . . . .	15	44		346
Saken angående videre fremme av veiarbeider . . . . .	31	97		371
Budgett for fylkesveikassen for 1934/35 . . . . .	32	118		346
Budgett for fylkets veifond for 1934/35 . . . . .	33	132		347
Veivesenets anvendelse av hester til gruskjøring . . . . .	55	229		347
Uttalelse angående havnekrav m. v. . . . .	59	247		363
Ny veiplan . . . . .	60	253, 328		372
Plan for krise og nødsarbeidsbevilgninger til vei- og havneanlegg . . . . .	61	261, 329-330	✓	375
Fremme av havnearbeide i Kjelvik eller Nordvågen . . . . .	67	293		365
Brev fra Hopsfjord arbeiderlag ang. fremme av veianlegget Ytre Hop—Holmestrand. . . . .				336

— 44 —

Sak nr. 14. 1934. Sinnssykeberetningene, 1933.

Lnr.	Den sinnssykes navn	Hjemtatvnsdistrikt	Anmerking
105.	Anton Grøtte	Kistrand	Fra 26/5-33, 20/7-33 utskr. helbr.
106.	Karen Mathisen	Lebesby	Fra 12/7-33; 5/8-33 uts. priv.forpl.
107.	Paul Nilsen	Kvælsund	Fra 28/7-33, 15/8-33 utskr. helbr.
108.	Anna Serine Andersen	Måsøy	Fra 2/8-33; 19/10-33 uts. priv.forpl.
109.	Klara Bietilæ	Nord-Varanger	Fra 21/8-33, 22/10-33 utskr. helbr.
110.	Alvilde Pedersen	Sørøysund	Fra 16/8 1933
111.	Karen Sivertsen Gai	Sør-Varanger	Fra 28/8 1933
112.	Erling Hagen	Karasjok	Fra 7/4 1933
113.	Hjørdis Karlsen	Gamvik	Fra 4/11 1933
114.	Gustav A. Gærnæ	Sør-Varanger	Fra 18/12 1933
115.	Amanda Gallavara	Alta	Fra 19/11 1933
116.	Marie Katrine Olsen Erke	Polmak	Fra 16/12 1933

Sak nr. 15. 1934.

Innberetning om veivesenet i fylket i 1932/33.

Overingeniøren, for  
Veivesenet i Finnmark Fylke.

Vadsø, 13. februar 1934.

Hr. Fylkesmannen i Finnmark.

Herved tillater jeg mig å fremkomme med

Innberetning angående veivesenet i Finnmark  
i terminen 1. juli 1932—30 juni 1933.

Administrasjon.

Det faste personale bestod av overingeniør, 2 avdelingsingeniører av klasse B, fullmektig og kontorist. Til assistanse hadde man 3 assistentingeniører, hvorav to hele året og en i 10 måneder. Dertil en ekstra kontorbetjent i 6 måneder.

Ved hovedveianleggene var 3 faste og 5 midlertidige opsynsmenn, dessuten endel midlertidige ved bygdeveianlegg og nødsveianlegg.

Som veitilsynsmenn har lensmennene fungert.

Fylkesveistyret har i terminen holdt 3 møter og behandlet 48 saker. Herunder er behandlet og godkjent plan for 6 hovedveianlegg og 9 bygdeveianlegg.

— 45 —

Sak nr. 15. 1934. Innberetning om veivesenet i fylket i 1932/33.

Veivedlikeholdet.

Alt vedlikehold blev utført ved leiet hjelp. Høifjells- og mellemriksveienes vedlikehold omfattet følgende veier:

Alta—Kautokino—Riksgrensen, ca. 60 km. jordvei og ca. 200 km. vinterveiopstakning.

Alta—Karasjok, ca. 10 km. jordvei og ca. 120 km. vinterveiopstakning.

Seida—Nyborg, 23,2 km.

Bügyfjord—Riksgrensen, ca. 25 km. vinterveiopstakning.

Svanvik—Reinsvatn, 6 trallebaner med samlet lengde 4,2 km. og 60 km. vinterveiopstakning.

På veien Seida—Nyborg var to fast ansatte veivoktere med hel årstjeneste og ved Svanvik—Reinsvatn 4 trallebanevoktere.

Vinterveiopstakningen blev utført av kontraktører.

Utgiftene beløp sig i alt til kr. 19 093,72.

Riksveiene.

Til vedlikehold medgikk kr. 115 294,06, der fordeler sig således på de forskjellige ruter:

Rute	I. Alteidet—Langfjordbotn,	5,6 km.	Kr.	1 567,91
	II. Talvik—Alta—Rafsbotn,	57,8 »	»	6 205,44
	hvorav 37 km. under anlegg.			
	III. Smørfjord—Brennelv,	78,8 »	»	14 062,40
	IV. Vestertana—Seida,	52,3 »	»	11 427,19
	V. Nyborg—Bussesund,	125,5 »	»	49 461,44
	VI. Kirkenes—Svanvik,	48,1 »	»	32 569,68
	Tilsammen	368,1 km.	Kr.	115 294,06

Utgiftene blev dette år særlig store på rutenn V og VI, hvor der blev foretatt større utbedringer av veidekket.

Ved dette vedlikehold var ansatt 15 veivoktere, hvorav 3 med tjeneste året rundt.

Større arbeider, såsom utvinding og transport av veideksmateriale, blev utført på akkord. Næsten all transport er utført med lastebiler.

Til Lakselv ferje blev bygget ny ferjeprem, der kan befordre flere biler samtidig.

Endel av de gamle trebroer blev forsterket.

Klorkalcium blev benyttet på kortere strekninger nær Vadsø og Kirkenes til demping av støvplagen.

Sak nr. 15. 1934. Innberetning om veivesenet i fylket i 1932/33.

Til jevning av veibanen blev benyttet 3 motorhøvier, stasjonert på rutene II, V og VI.

Dette vedlikehold bekostes av riksveimidlene mot 1/5 distriktsbidrag. Av hovedveienes vedlikehold blev somrervedlikeholdet bekostet av fylkeskommunen og vintervedlikeholdet av herredene. Dessuten bekostet fylkeskommunen endel vinterveiopstakninger. Ved dette vedlikehold var ansatt 7 veivoktere med 5 måneders tjenestetid. Ved endel fiskeværveier var ansatt kontraktørveivoktere. Fylkeskommunens utgifter til vedlikehold beløp sig til kr. 35 952,25. Herav refunderer staten 1/5 av veivokternes lønn med kr. 2657,26.

Herredene vedlikeholdt bygdeveiene. Deres utgifter til vedlikehold utgjorde ca. kr. 15 000,00. Godtgjørelsen til veitilsynsmennene for veitilsyn blev utredet av staten med kr. 9 218,95.

Lengden av de offentlige veier pr. 30. juni. 1933 var:

Herred	Lengder i kilometer					Rideveier og fotstier
	Riksveier	Høifjells- og mellomriksveier	Fylkesveier	Herredsveier	Sum	
Kautokeino		39,60		27,70	39,60	10,00
Alta	22,79	35,50	21,29	27,70	107,28	
Talvik	15,22		13,79	13,50	42,51	
Loppa—Øksfjord			6,85	0,20	7,05	
Hasvik			4,00	3,00	7,00	
Sørøysund			14,00		14,00	
Kvalsund			50,09	0,45	50,54	
Måsøy			3,00	7,12	10,12	1,60
Kjelvik			12,00	3,31	15,31	4,60
Kistrand	77,28		65,61	4,83	147,72	
Karasjok			23,80	3,60	27,40	
Lebesby—Kjøllefjord			13,24	5,10	18,34	
Gamvik			9,58		9,58	
Berlevåg			7,51	1,22	8,73	
Tana	52,28	4,58	26,17	10,98	94,01	0,40
Polmak		7,86			7,86	
Nesseby	25,08	10,86	11,01		46,95	
Nord-Varanger	62,81			0,75	63,56	
Vardø herred	40,45		3,78	1,61	45,84	
Sør-Varanger	48,55		31,29	36,91	116,75	1,03
Sum	344,46	98,40	317,01	120,28	880,15	17,90

Sak nr. 15. 1934. Innberetning om veivesenet i fylket i 1932/33.

Veitrafikken

har vært i stadig stigende. Dette gjelder særlig veiruten Hammerfest—Karasjok etterat veien mellom Repparfjord og Porsangerfjord blev sammenplanert. På grunn av den økede trafikk og benyttelsen av større vognmateriell blev der bygget en ny og større ferjebåt ved Lakselv ferje. I Alta foregår transport av skifer i stadig større utstrekning med biler.

Efterat der blev opprettet ferje over Sundvannet i Pasvik har endel utenlandske biler trafikert veiene i Sør-Varanger.

Bilantallet var pr. 31/12 1932 282 mot 266 året i forveien. Dette var en forholdsvis liten forøkelse i antallet, men til gjengjeld var bilene gjennomgående større. Rutetrafikken blev således siste år vesentlig besørget ved busser.

Bilantallet fordelte sig således på de forskjellige politimesterdistrikter:

	Pr. 31/12 1931	Pr. 31/12 1932
Vest-Finnmark	73	80
Vardø	25	22
Vadsø	75	84
Sør-Varanger	93	96

Vinteren 1932/33 blev veiene Kirkenes—Svanvik og Tangen bro—Jarfjord snebrøytet og holdt åpen for biltrafikk. Veiruten Vadsø—Tana blev holdt åpen inntil første dage av mars måned.

Under teletønsningen om våren blev veiene Kirkenes—Svanvik og Tangen bro—Jarfjord stengt for biltrafikk.

Veibygningen.

I terminen var bevilget:

Av staten:

1. Ordinære bevilgninger:

Hovedveianlegg brutto	Kr. 471 000,00
Utbedring av eldre veier	» 71 000,00
Bygdeveier med statsbidrag	» 32 500,00
Finnmark fylkes veifond	» 10 000,00
	Kr. 584 500,00

Overføres Kr. 584 500,00

Sak nr. 15. 1934. Innberetning om veivesenet i fylket i 1932/33.

Overført Kr. 584 500,00

2. Ekstraordinært, nødsmidler:

Hovedveianlegg	Kr. 343 300,00
Bygdeveianlegg	» 40 500,00
	» 383 800,00
	Kr. 968 300,00

Av Finnmark fylke:

Til bygdeveianlegg	Kr. 10 708,33
Til Finnmark fylkes veifond	» 2 400,00
	» 13 108,33

Av herredene:

Til bygdeveianlegg	» 23 461,32
	Tilsammen Kr. 1 004 869,65

Dessuten er anvendt ca. kr. 60 000,00 til veianlegget Svanvik—Skogfoss som er bevilget på Landbruksvesenets budgett.

Fylkets og herredenes distriktsbidrag inngår i de opførte bruttobevilgninger av staten.

De ekstraordinære bevilgninger til avhjelp av arbeidsløsheten var følgende:

Veianlegget Hesseng—Strømmen—Stånga v/ kgl. resl. av 7/7, 2/9, 23/9, 3/11 og 23/12 1932, 10/2, 31/3, 12/5 og 24/6 1933	Kr. 241 000,00
Veianlegget Hasvik—Breivikbotn v/ kgl. resl. av 7/10 1932	» 8 000,00
Veianlegget Lotre—Sandøybotn v/ kgl. resl. av 7/10 1932, 10/2, 10/3 og 7/4 1933	» 15 000,00
Veianlegget Nordmannset—Kamøyvær og Nordvågen—Kjelvik v/ kgl. resl. av 7/10 1932, 11/1, 24/2 og 7/4 1933	» 12 500,00
Veianlegget Karlebotn—Gandvik v/ kgl. resl. av 7/10 1932, 16/2 og 24/2 1933	» 18 500,00
Veianlegget Gandvik—Neiden v/ kgl. resl. av 7/10 og 23/12 1932, 10/2, 31/3 og 12/5 1933	» 31 000,00
Veianlegget Kvalsund ferje v/ kgl. resl. av 3/11 1932, 10/2 og 7/4 1933	» 11 800,00
Veianlegget Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn v/ kgl. resl. av 3/11 1932	» 6 000,00
	Overføres Kr. 343 800,00

Sak nr. 15. 1934. Innberetning om veivesenet i fylket i 1932/33.

Overføres Kr. 343 800,00

Veianlegget Kjøllefjord—Oksevåg, v/kgl. resl. av 10/12 1932 og 7/4 1933	» 3 000,00
Veianlegget Vikran—Ingøy, v/kgl. resl. av 23/12 1932 og 10/3 1933	» 9 500,00
Veianlegget Staburselv bru, v/kgl. resl. 27/1 og 31/3 1933	» 9 000,00
Veianlegget Havningsberg—Sandfjord, v/kgl. resl. av 9/9 1932, 27/1 og 7/4 1933	» 15 500,00
Veianlegget Vestertana—Ifjord, v/kgl. resl. av 2/3 1933	» 3 000,00
	Tilsammen Kr. 383 800,00

Følgende anlegg var i drift:

Anlegg	Herred	Bevilgn. i termen	Distriktsbidrag (Kvota)
<b>Hovedveianlegg.</b>			
1. Lakselv—Karasjok	Kistrand og Karasjok	80 000	1/20
2. Alta—Talvik	Alta og Talvik	21 000	1/10
3. Akkerfjord—Kvalsund	Sørsysund og Kvals.	90 000	1/20
4. Smalfjord—Vestertana	Tana	48 000	1/10
5. Repparfjord—Porsangerfjord	Kvalsund og Kistrand	74 000	1/10
6. Hasvik—Breivikbotn	Hasvik	46 000	1/20
7. Staburselv bru	Kistrand	18 500	1/20
8. Trollbukt—Ifjord—Storfjordbotn	Lebesby	123 000	1/20
9. Karlebotn—Nyelv	Nesseby		
10. Vestertana—Ifjord	Tana og Lebesby		
11. Alta—Kautokeino	Alta og Kautokeino	36 000	0
Parcel Beskades—Biggeluobal	Berlevåg	15 000	1/10
12. Berlevåg—Skonsvik	Sørsysund	241 000	1/20
13. Lotre—Sandebotn	Sør-Varanger	11 800	1/10
14. Hesseng—Strømmen—Stånga	Kvalsund		
15. Kvalsund ferje	Vardø herred	15 000	1/10
16. Båtsfjord fiskeværvei	Sør-Varanger	31 000	1/20
17. Vet- og ferjeforbindelse ved Utneset	Sør-Varanger		
18. Gandvik—Neiden			
<b>Utbedring av eldre veier.</b>			
Strand—Svanvik—Skrukkebukt	Sør-Varanger	10 000	1/10
Seida—Nyborg	Tana, Polmak, Nesseby	10 000	0
Alteidet—Øksfjordbotn	Talvik—Loppa	10 000	1/10
Smørfjord—Havnbuk	Kistrand	5 000	1/10
Alta og Saga broer	Alta		1/10

Saml. lengde m.	Herav ferdig planert 30/6 1933	Anlegget påbeg. i	Anmerking
75 772	68 152	1919	Anlegget trafikert av bilrute.
36 896	15 706	1923	Hiittil i drift kun for nødsmidler.
24 304	24 294	1923	Trafikert av bilrute.
24 800	24 800	1923	Vedlikeholdes som riksvei.
30 021	30 021	1927	Almindelig trafikert. Repparfj. bro ferdig høsten 1932.
17 358	7 728	1928	Av bevilgningen kr. 9 000,00 nødsmidler.
180	0	1928	Montering utført sommeren og høsten 1933.
41 181	4 794	1928	Herav kr. 6000 nødsmidler. Trollbukt-Ifjord ferdig 1933.
14 700	3 919	1929	Hiittil kun nødsarbeidsdrift.
34 105	10 974	1930	Herav er kr. 16 000 av «jernbanemillionen» sider. Av pl. utført 5672 m fra V.Tana, 4792 m. l.j.
50 540	34 340	1928	Herav er kr. 16 000 av «jernbanemillionen».
4 880	4 880	1919	Efterarbeide. Anlegget avlevert 28/9 1932.
12 488	1 695	1931	Kun nødsarbeidsdrift.
22 770	10 403	1926	Kun nødsarbeidsdrift.
1 760	350	1931	Kun nødsarbeidsdrift.
3 783	3 783	1923	Efterarbeider. Anlegget avlevert til distriktet 27/9 1932.
950	630	1932	
52 211	1 146	1932	Kun nødsarbeidsdrift.
		1924	
		1927	
		1928	
		1930	
		1932	

Anlegg	Herred	Statshidring		Oparbeidet i termen	Anleggslengde m.	Herav ferdig planert m.	Anm.
		Kvota del	Kr.				
Neiden	Sør-Varanger	6/10	9 000,00	16 634,45	9 672	9 672	Bygg. som kol.vei
Kriby—Leirbotnvann	Talvik	»	6 000,00	9 254,49	8 950	8 950	
Elvebakken—Jordkallet	Alta	»	9 000,00	12 500,00	7 810	7 810	
Nordmannset—Kameyvær	Sør-Varanger	»	12 500,00	12 252,66	9 090	1 227	
Karpelv—Lannbuk	Sør-Varanger	»	8 500,00	15 500,00	13 409	965	
Havningberg—Sandfjord	Vardø herred	»	9 500,00	9 246,56	6 400	2 200	
Vikran—Ingøy	Måsøy	»	3 000,00		7 905	390	
Kjallfjord—Økselv	Lebesby	»			ca. 9 000	153	
Elvenes—Jakobsnes	Sør-Varanger	»			6 372	831	
Skolevann—Skrotnes	Sør-Varanger	»			4 320	133	
Bygdevei i Ifjord	Kvalsund	10/10		2 420,00	417	417	

Bygdeveier med statshidring

Sak nr. 15. 1934. Innberetning om veivesenet i fylket i 1932/33.

Veivleveringer.

Bergsfjord fiskeværvei i Loppa—Øksfjord herred, avlevert 31. august 1932. Veiens lengde 4061 m., kjørebredde 3,25 m., på en kortere strekning 4,0 m./Veidekke av grus. 1 bro.

Båtsfjord fiskeværvei i Vardø herred, avlevert 27. september 1932. Lengde 3783 m., kjørebredde 3,25 m., veidekke av grus. 4 broer, herav 1 fagverksbro med 25 m. teoretisk spennvidde.

Berlevåg—Skonsvik i Berlevåg herred, avlevert 28. september 1932. Lengde 4880 m., kjørebredde 4,0 m., veidekke av grus. 1 bro.

Samme dag blev avlevert 2 bygdeveier i Berlevåg fiskevær. Veiene som er bygget med bidrag av Veifondet har en lengde på tilsammen 1225 m.

Veundersøkelser.

Linje	Detaljeplan km.	Hovedplan km.
Hovedvei Børselv—Hestnes	4,2	
» Rafsbotn—Leirbotnvann	12,9	
» Stånga—Neiden	7,1	
Bygdevei Elvebakken—Aronnes	5,98	
» Vikran—Ingøy	2,52	
» Komagfjord—Korsfjord	4,66	8,43

Dessuten er undersøkt endel veifondsveier og foretatt kompletterende undersøkelser på veianleggene Alta—Talvik, Talvik—Storsandnes, Lotre—Sandøybotn, Lakselv—Karasjok, Vestertana—Ifjord og Hesseng—Strømmen—Stånga.

K. Fixdal.

Forelegges Finnmark fylkesting.

Finnmark fylke, den 27. februar 1934.

H. Gabrielsen.

Sak nr. 55. 1934. Veivesenets anvendelse av hester til gruskjøring.

Utskrift

av Tana herredsstyres forhandlingsbok forsvådt nedenstående sak angår.

Herredsstyremøte den 30. april 1934.

Tilstede 12 medlemmer.

Sak nr. 58/1934. Henstilling fra H. A. Henriksen, Lavonjarg om at der til fremdrift av grus (gruskjøring) benyttes hester istedetfor som hittil biler.

Besl. enst.: Herredsstyret tiltrer enstemmig Henriksens henstilling og ber saken forelagt Finnmark fylkesting 1934 — og søkes gjennomført hurtigst mulig.

Videre blir avskrift av henstillingen og beslutningen å tilstille samtlige herredsstyret i fylket.

Rett utskrift bekreftes.

P. Nikodemussen,  
sekretær.

Lavonjarg, den 27/4 1934.

Til Tana herredsstyret,

Tana.

Som bekjent foregår såvel i vårt herred som overalt i Finnmark fylke, veiarbeider for statens som for fylkets og kommunens regning, og her er adskillig penger som er i sirkulasjon, og skulde gi utkomme for mange mennesker.

Men i veiarbeidet, som i så mange andre arbeidsanlegg er den maskinelle drift kommet inn til fortregning for arbeidsvillige hender. På veianlegg, såvel ny-anlegg som ved reparasjoner, benyttes nu så å si bare biler til transport, mens hester så å si helt er forduftet fra veianleggene. Heri mener jeg må der snarest skje en forandring. Hesteeierne må heretter få kjøring på veiarbeidet istedetfor biler hvorved småbrukerne i våre innlandsbygder får lønnet beskjeftigelse så her kan bli eksistensmuligheter for folk som bor og bygger til lands. Ved å la våre hesteeiere få beskjeftigelse på veiene skaffer man en masse arbeidsledige beskjeftigelse, det blir til levemåten for mange familier, likesom det blir til skatter som folket ikke makter å betale uten at de får fortjeneste.

Som forholdene nu er soper bileierne penger av veiarbeidet, men hvad blir resultatet? Svaret er lett å gi: Inntekten går til store avskrivninger på vogn og materiell iflg. skatteloven, utgifter til bensin, oljer etc. så facitten blir nærmest null til beskatning. Med andre ord: Utenlandske bilfabrikker og oljeselskaper får brorparten av inntekten, og folket som sårt trenger inntekter, får gå ledige. Det er ikke meningen ved nærværende å kritisere fylkets veimyndigheter, de har alltid

Sak nr. 55. 1934. Veivesenets anvendelse av hester til gruskjøring.

er det første større nyanlegg hvor overslaget blev utarbeidet under forutsetning av at grusen blev transportert med bil.

Anlegget er 30 km. langt og der medgår ca. 24000m<sup>3</sup> veidekksmaterialer. Den gjennomsnittlige transportlengde er noget over 5 km. Av ovenstående opgave ses at prisforskjellen for grustransport på denne lengde er kr. 4,45. Forskjellen i omkostninger blir altså over kr. 100 000,00.

Når Tana herredsstyret enstemmig vedtar en henstilling hvori anføres at grustransport med bil har vist sig ikke å gavne vårt fylke, kan hverken forslagsstilleren eller herredsstyret ha bemøiet sig med å sette sig inn i denne sak; heller ikke kan de ha søkt opplysning om hvilke summer som årlig tildeles fylket av bilavgiftene. Dette er som bekjent ikke små beløp, således for termnen 1934/35

til riksveienes vedlikehold	Kr. 120 000,00
til høifjells- og mellemriksveier	» 22 000,00
til fylkes- og herredsveier	» 31 500,00
	Kr. 173 500,00

Heri er ikke medregnet byenes andel av bilavgiftene.

Jeg kan selvsagt ikke gjenopta den gamle økonomiske driftsmåte uten de bevillende myndigheters samtykke — eller rettere sagt ordre.

Det meste av biltransporten for veivesenet foregår på statens anlegg og på det vedlikehold som helt eller vesentlig bekostes av bilavgiftene, og her blir det statens vedkommende som får ta avgjørelsen.

Fylket og kommunene kan bestemme hvilken transportmåte skal anvendes på disses anlegg og vedlikehold.

Jeg vil ikke undlate å bemerke at Tana herredsstyres henstilling ikke står i samklang med det som ellers tilstrebtes for tiden, nemlig innskrenkning av drifts-utgiftene. Og en henstilling om å benytte hester til grustransport på de veier hvis vedlikehold helt eller delvis bekostes av bilavgiftene forekommer mig nokså eien-dommelig.

Overingeniøren for veivesenet i Finnmark.  
Vadsø, den 26. mai 1934.  
K. Fixdal.

Foregges med bilag Finnmark fylkesting.

Som det vil fremgå av overingeniørens uttalelse, vil anvendelsen av hester til gruskjøring når avstanden til grustaket er 1 km. bli over 100 % dyrere og

Sak nr. 55. 1934. Veivesenets anvendelse av hester til gruskjøring.

hatt den største omhu for at vårt fylke får så gode landvertskommunikasjoner som mulig, det var selvfølgelig også veimyndigheternes plikt å forsøke maskinell drift, men nu mener jeg at forsøkene er tilstrekkelig og har bevist at de ikke gavner vårt fylke, hvorfor det nu er tid til å gjøre en forandring. Det kan muligens hende at bildrift blir billigere ved anlegg, men når en stor del av folket derved blir gående ledig, penger går ut av landet og forverrer vår handelsbalanse, så må man ikke se på den øieblikkelige vinning, det blir dog dyrere i lengden.

Bruk norske varer, la norske hender få arbeide, heter det i tale og skrift, og er det noe sted disse ord må føres ut i praksis så skulde jeg mene at nettopp på dette felt passer det best.

Denne sak er etter min mening så viktig, og det vedrører ikke bare Tana herred, men hele fylket, hvorfor veimyndigheter og fylkestinget må ta den under behandling snarest mulig for å komme vår betrungte befolkning til hjelp.

Erbødigst  
H. A. Henriksen.

Tilbakesendes med bilag hr. fylkesmannen i Finnmark idet jeg skal uttale.

Da man i 1926 første gang gjorde forsøk med biler til grustransport viste det sig straks at denne transportmåte var adskillig billigere enn hestetransporten, og man gikk da etterhvert over til å benytte biltransport hvor dette var mulig.

Dette vakte i den første tid adskillig misnøie og der fremkom andragerer fra flere hold om å gjenopta den gamle transportmåte. Således bragte ordføreren fra Tana dette spørsmål på bane på fylkestinget i 1927, men efter at der blev gitt opplysninger om omkostningene ved de to transportmåter blev der ikke vedtatt nogen uttalelse av fylkestinget.

Forholdet er nemlig at grustransport blir så meget billigere med bil enn med hest, og forskjellen blir større jo større transportlengden er. Til belysning herav skal jeg anføre hvad transport av 1m<sup>3</sup> grus koster på forskjellige avstander:

Transport 1 km. koster med bil	kr. 0,80, med hest	kr. 1,65
Transport 5 km. koster med bil	kr. 2,00, med hest	kr. 6,45
Transport 10 km. koster med bil	kr. 3,50, med hest	kr. 12,45.

Dette efter de satsar som har vært anvendt ved akkordkjøring, hvorefter fortjenesten pr. 8 timers dag har vært ca. kr. 40,00 for bil og mann og ca. kr. 10,00 for hest og mann.

Jeg skal forsøke å illustrere hvad denne prisforskjell egentlig betyr for anleggsdriften, og tar som eksempel veianlegget Repparfjord—Porsangerfjord, som

Sak nr. 55. 1934. Veivesenets anvendelse av hester til gruskjøring.

for en avstand av 10 km. mellom 300 og 400 % dyrere enn gruskjøring med bil. Selv hvor ønskelig det er at distriktets hesteeiere skaffes fortjeneste, så må det efter de meddelte opplysninger være utelukket å anvende hester undtagen i de tilfeller hvor bil enten ikke kan anvendes eller hvor biltransport ikke faller billigere enn hestetransport. De midler fylkesveikassen disponerer til vedlikehold av hovedveier og til anlegg av bygdeveier, er så beskjedne at det må ansees uforsvarlig av hensyn til veienes vedlikehold i andre tilfeller enn de ovennevnte, å anvende hester til gruskjøring. Anvendelsen av det billigste transportmiddel, bil, muliggjør nemlig vedlikehold av en langt større veilengde for samme beløp enn om hester anvendes.

Jeg finner at veivesenet må stilles fritt med hensyn til hvilket transportmiddel skal anvendes i de enkelte tilfeller, idet jeg går ut fra at der blir tatt rimelig hensyn til distriktets krav om beskjeftigelse av hester hvor dette finnes forsvarlig.

Ved nyanlegg av alle veier hvor statsbidrag utgjør en vesentlig del av anleggskapitalen og ved vedlikehold av riksveier har fylkestinget eller herredsstyrene ingen bestemmelsesrett.

For vedlikehold av fylkesveier, kan fylkestinget treffe avgjørelse, men skal hestekjøring anvendes i større utstrekning, må veibudgettets tilsvarende forhøies, idet dette er opstillet på grunnlag av biltransport overalt hvor sådan med fordel kan anvendes.

De fra herredsstyrene innkomne uttalelser vedlegges.  
Finnmark fylke, den 18. juni 1934.  
H. Gabrielsen.

Sak nr. 56. 1934.

Anvendelse av Vinmonopolets avgifter for 1932/33.

Finnmark Fylke.

Anvendelsen av fylkeskommunens andel i A/S Vinmonopolets avgifter for 1932/33.

Ifølge fylkestingets beslutning i sak 65/1933 blev Finnmark Fylkes Tuberkulosenavn til bruk i budgettåret 1934/35 tildelt kr. 18 000,00 av A/S Vinmonopolets avgifter for 1932/33, hvorav ialt kr. 50 457,45 var Finnmark fylkeskommunes andel.