

I 1998 ble arkivmateriale fra Statens vegvesen i Finnmark innsendt til Statsarkivet i Tromsø i to omganger. Den første innsendingen bestod av arkivmateriale tilhørende Alta-kontoret fra 1944 til 1970. Deretter ble det innsendt arkivsaker tilhørende hovedkontoret i Vadsø fra 1944 til 1970 og Lakselv-kontoret fra 1944 til 1960. Arkivmaterialet før november 1944 ble i all hovedsak brent under den andre verdenskrig. Det eksisterer kun enkelte tilfeldige saksdokumenter fra tiden før krigen i arkivet. Dette materialet er satt i parentes i arkivkatalogen. På samme måte er det yngste arkivmaterialet etter 1970 satt i parentes.

Inntil 1953 utgjorde vegvesenets 3 avdelingskontorer i Finnmark selvstendige enheter administrasjonsmessig. Fra 1953 ble administrasjon for Lakselv-kontoret overført til hovedkontoret. Dette medførte at all korrespondanse og journalføring har foregått ved hovedkontoret i Vadsø mens Lakselv-kontoret hovedsakelig har mottatt rundskriv og gjenparter. Det samme gjelder stort sett Alta-kontoret etter sentraliseringen av vegadministrasjonen i Vadsø i 1967.

Inndelingen i katalogen er basert på emnedelingen i de arkivnøkklene Statens vegvesen tok i bruk i 1945, 1959 og 1964. Arkivnøkkelene fra 1964 er en revidert versjon av 1959 nøkkelen. Symbolet --- står for arkivesker.

Til sammen utgjør arkivet til Vegvesenet i Finnmark 52.3 hyllemeter og er ordnet av undertegnede i samarbeid med Eli Hestnes som var med i 1,5 måned i begynnelsen av prosjektet. Arbeidet med å ferdigstille avleveringen er finansiert ved midler stilt til disposisjon av Statens vegvesen i Finnmark.

Tromsø 10. april 1999

Helena Maliniemi (e. f.)

OM VEGVESENET I FINNMARK

Vegvesenet omfatter statens og kommunenes administrative og tekniske apparat for planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige veger og gater. I hvert fylke skal det være et vegkontor som ledes av en vegsjef. Vegsjefen er underlagt Vegdirektoratet i saker som gjelder riksvegene og de respektive fylkesutvalg i fylkesvegssaker. Vegdirektoratet og vegkontorene i fylkene kalles som etat Statens Vegvesen.

Veglover gir grunnlaget for vegvesenet i Norge

Vegvesenets historie i Norge er nær knyttet til veglovgivningen. Frostatingsloven, Gulatingsloven og enda mer Magnus Lagabøtes landslov av 1274 inneholdt utførlige bestemmelser om det vedlikehold av vegene som ble pålagt de enkelte gårder eller hele bygdelag. Selve vegadministrasjonen var ikke omhandlet i de gamle landslovene. Den første

administrative foranstaltning angående veger som kjennes, er forordningen av 1636, som brakte ansvaret for vegene til sorenskrivere, lensmenn og almue i det området vegen gikk gjennom. I 1665 ble det opprettet 4 generalvegmeister-embeter, som ble ledet av 4 generalvegmeistre og 1 vegmeister.

I 1824 vedtok Stortinget en veglov som skulle gjelde hele landet. Den bestemte at vegvesenet skulle bestyres av fylkesmennene ved hjelp av veginspektører, lensmenn og rodemestre. Anleggsarbeid og vegvedlikehold ble utført som pliktarbeid av alle brukere av matrikulert eiendom der vegene gikk. Et passende antall gårder var samlet i såkalte roder (parseller). For hver rode var det oppnevnt en rodemester som hadde ansvaret for at vegen var i forsvarlig stand. Lensmennene hadde tilsyn med rodemestrene og de sto ansvarlig overfor veginspektøren. Vegloven forutsatte at vegen fikk status enten som hovedveg eller bygdeveg. Regjeringen ble vegmyndighet for hovedveger, som skulle bekostes av staten, men utgiftene ble utredet av fylket. Fylket ble vegmyndighet for bygdevegene.

Vegloven av 1851 overførte bevilgningsmyndigheten fra Kongen til Stortinget og fra fylkesmennene til herredstyrene. Hvis utgiftene ble altfor trykkende for fylket, skulle saken legges fram for Stortinget, som skulle avgjøre hvor stor del av utgiftene statskassen skulle overta. Vegene var fortsatt inndelt i parseller som de enkelte gårdene hadde ansvaret for, men mot slutten av århundret ble det mer og mer vanlig å utføre anleggsarbeid med leid hjelp. 1863 bevilget Stortinget for første gang statsbidrag til bygdeveganlegg.

Den nye vegloven av 1912 beholdt inndelingen i hovedveger og bygdeveger, men rammen for klassifisering som hovedveg ble utvidet. Statsbevilgning kunne gis både til hoved- og bygdeveg med fastsatte distriktsbidrag. I hvert fylke ble opprettet et vegstyre som bestod av fylkesmannen, fylkesingeniør og to andre medlemmer.

I 1928 overtok staten vedlikeholdet av de viktigste hovedveiene, som etter dette ble kalt riksveger. De øvrige hovedveger ble vedlikeholdt av fylkeskommunen, og ble kalt fylkesveger. Bygdevegene kunne fortsatt etter vedtak i kommunestyret vedlikeholdes ved pliktarbeid, men dette falt bort i 1930-40-årene. Lensmennene ble etter hvert fritatt fra oppgaven å lede driften av riksvegene.

Etter gjeldende veglov av 1963 med senere endringer, ble offentlige veger delt inn i tre klasser: riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Staten skulle bære utgiftene til planlegging, bygging og utbedring av riksveger. Samtidig skulle fylkeskommunene yte distriktstilskudd som skulle utgjøre en bestemt prosentandel av utgiftene, som skulle være lavest i de tre nordligste fylkene.

Kommunikasjonsmuligheter i Finnmark ved århundreskiftet

Finnmarks geografisk beliggenhet gjorde at havet fortsatt var den viktigste kommunikasjonsforbindelsen i Finnmark og damskipsfartens utvikling var prioritert i fylkesplaner rundt århundreskiftet. I 1838 ble det åpnet damskipsrute mellom Trondheim og Hammerfest. I 1853 ble rutefarten forlenget til Vadsø, Vardø og Kirkenes. Fra 1868 begynte fylkets egne forretningsmenn å drive lokal rutedrift, først på Varangerfjorden og senere på de andre fjordene i fylket. I 1893 ble Hurtigruten satt i drift fra Bergen opp til Kirkenes.

Alle steder ved kysten var ganske tilgjengelige med båt, men folk måtte jo også ta seg fram i innlandet. Det som var av veger i fylket var små lokale vegbiter, vanligvis til kirken, til skolen

og til damskipsekspedisjonen. Vegene var ikke bundet sammen, men det fantes en bit her og en bit der. Om sommeren foregikk ferdselen til fots, med hest eller med båt på elvene. Om vinteren kunne man leie seg rein med "vappus" (reinkjørere) og pulk. Turen over Finnmarksvidda tok vanligvis flere dager. Reisende hadde dessuten mulighet til å overnatte i fjellstuer under reisen. Omkring 1860 ble det vanlig å bygge fjellstuer med midler fra Finnmark Brændevinsafgiftskasse. Samer på veg til og fra sine kirke- og samlingssteder i Polmak, Karasjok og Kautokeino fikk etter hvert sine fjellstuer. På 1890-tallet foretok staten vedlikeholdet av 12 fjellstuer i Finnmark i tillegg til fjellstuene på strekningen Alta-Kautokeino og Alta-Karasjok.

Utover århundreskiftet begynte myndighetene å få øye for veienes betydning for den økonomiske og samfunnsmessige utviklingen. Den aller første veg for statens regning ble bygd langs den gamle flyttevegen fra Vadsø til Nyborg og videre til Seida i Tana på 1890-tallet. Der ble det senere opprettet en fergeforbindelse med en fast fergeman. Så fortsatte vegen på vestsiden av Tanaelva til Langnes og Gullholmen. I 1896 hadde hammerfestingene ved frivillig arbeid bygd veg fra byen til Jansvannet. I 1897 søkte Hammerfest herred Stortinget om beløp til "en god gangvei, framkommelig med hest og vogn fra Hammerfest by til Akkerfjord", men fikk ikke noe statsbidrag før 1915-1916. I 1908 ble vegen ferdig over Alteidet mellom Langfjordbotn og Øksfjord, vegstykket som kongen brukte under sitt Finnmarksbesøk samme år.

Vegvesenet for Finnmark opprettes i Hammerfest

I 1864 ble Vegdirektoratet opprettet med sin første vegdirektør. En vegbestyrer ble ansatt til å lede arbeidet ved statens veganlegg i hvert fylke. I 1907 ble ingeniør Arthur Rode ansatt som bestyrer for statens vegbygging i Finnmark. Fylkenes vegvesen ble fortsatt styrt av fylkesmennene med assistanse av veginspektører (fylkesvegmestere) og lensmennene.

I et tillegg til vegloven av 1851 (i 1893) ble det bestemt å innføre felles styring av statens og fylkets vegvesen. Det ble fastsatt at det skulle være en vegsjef (fylkesingeniør) i hvert fylke. Staten skulle dekke 2/3 av hans lønn, fylket resten. Av fylkene var Finnmark sist ute med å opprette en slik fagstilling. I 1914 ble vegbestyrer Rode utnevnt til fylkesingeniør, og første vegkontor i Finnmark ble etablert i Hammerfest.

Administrasjonen i Hammerfest-kontoret var svært beskjeden. Det var vanskelig å få arbeidskraft både til kontoret og anleggsdrift opp til Finnmark. Vegsjefen Rode jobbet i mange år alene på kontoret sammen med kontoristen Julius Wilhelm Tangerud som var den første vegkontoristen for vegvesenet i Finnmark.

I løpet av de første årene etter at vegkontoret åpnet, ble det litt mer fart i vegbyggingen i Finnmark, til tross for manglende ressurser. Spesielt ble det satset på å bygge kjørbare veger til fiskeværene.

Nødsarbeid og anleggsliv

Vegkontorets tid i Hammerfest ble kortvarig. I 1920 ble vegkontoret flyttet til fylkessenteret Vadsø. Vegadministrasjonen ble etablert i en gammel villa i Hvistendalsgate og bestod av seks personer: vegsjef Knut Fixdal, avdelingsingeniør for Vest-Finnmark Harald Hofseth, avdelingsingeniør for Øst-Finnmark Jacob N. Matzow, vegkontorister Julius W. Tangerud og

Ole Finseth, tekniker Sigurd Rian. Litt senere ble det ansatt to ekstraingeniører, Johan Melby og Peder Mikkelsen, og en kontorist, Caroline Jahn Lebesby.

Vadsø-kontorets første tiår var preget av intens vegbygningsvirksomhet. Den store arbeidsløsheten på 1920-30-tallet førte til mange "nødsanlegg". I 1921, et av de største nødsårene, hadde Vegvesenet satt i gang vegbyggingsarbeid i nesten hver eneste kommune. I 1925 fikk Vegvesenet oppgaven med å skaffe vegarbeid til fem hundre arbeidere som ble arbeidsløse da A/S Sydvaranger gikk konkurs. Bl.a. ble vegene mellom Kirkenes og Varangerbotn og Smørfjord - Kokelv bygget av disse nødsarbeiderne.

Ingeniører og teknikere gjorde planleggingsarbeidet og hadde øverste ledelse på veganlegget. De reiste fra anlegg til anlegg for å stikke ut traseen, tegne profiler, beregne akkordgrunnlaget og inngå kontraktene. Oppsynsmennene hadde den daglige ledelsen på veganlegget. Basen var ofte en arbeider med lang erfaring. Han fungerte som formann for arbeidslaget. For vegvedlikehold ble det ansatt vegvoktere som hadde ansvar for "å sørge for at hans vegstrekning til enhver tid var i god og forsvarlig stand". Hans oppgave var også å rapportere om behov for reparasjoner og misbruk av veger.

Det var vanlig at arbeiderne bodde på anleggsstedet i brakker. Anleggsbrakkene var oppsatt av tynne panelingsbord og kledd med jord utenpå. I hver brakke bodde det arbeidslag med kokk, som arbeiderne hadde ansatt selv. Matutgiftene og kokkens lønn ble fordelt på arbeidslaget. I arbeidslaget var det gjennomført sterk rangordning med mange daglige oppgaver. Basen sto øverst i brakkehierarkiet. Det var sjeldent at ingeniører, teknikere eller oppsynsmenn ble innkvartert i arbeiderbrakker. I Finnmark var skikken at disse under sine reiser bodde hos oppsynsmenn mot betaling.

Bygningen av riksveg 50

Etter 1930 ble det virkelig tempo over veibyggingen i Finnmark. Da ble det bestemt å bygge Riksveg 50 (nåværende E6) ferdig gjennom hele fylket. Det sto fortsatt igjen en del anleggsarbeid i 1940 før Finnmark hadde fått sammenhengende vegnett. Mellom Langfjordbotn og Talvik manglet 7 km veg, og mellom Rafsbotn og Skaidi sto omtrent 20 prosent av arbeidet igjen. Strekningen Skaidi-Olderfjord ble gjort ferdig i årene 1927-1937. Innover langs Porsanger til Lakselv var sammenhengende veg opparbeidet ved begynnelsen av 1930-årene. I 1940 var 42 prosent av riksvegen planert mellom Børselv og Lakselv, 52 % mellom Børselv og Storfjordbotn og 91% mellom Ifjord og Storfjordbotn. Mellom Vestertana og Nyborg fantes flere gamle bygdeveger som ble utbedret til sammenhengende hovedveg. Gjennom 1930-årene foregikk anleggsarbeid mellom Nyborg og Kirkenes. Parsellen Karlebotn-Gandvik var ferdigplanert og 99 prosent av strekningen Gandvik-Neiden og Neiden-Hesseng var ferdigplanert før andre verdenskrig brøt ut.

Spesielt var militæret sterkt interessert i å få fullført gjennomgangsvegen i Nord-Norge. En stor del av pengene til fullføring av veger kom fra det militære beredskapsbudsjett. Sammenhengende vegforbindelse mellom Øst- og Vest-Finnmark ble ansett å ha både en stor nasjonal og lokal betydning av norske myndigheter og derfor ble Finnmark en av pionerfylkene innenfor maskinell vegbygging.

I 1930 ble den første traktor (en tretonns Hanomag) med brøytepløger og slepeskuffer tatt i bruk. Disse redskapene hadde sine negative sider: traktorkjørerne ble utsatt for mye risting og han klarte ikke å sitte lenge om ganger. Derfor måtte det være fire mann til en traktor, to

traktorkjørerere og to mann til å styre plogene og skuffene. I 1934 ble beltetraktorer (Caterpillar) tatt i bruk på veganlegget Gargia - Kautokeino for planering. Det var et stort framskritt da det var spade og trillebår som hadde gjort grovarbeidet i fyllingen før. I 1939 kom det to moderne bulldozere fra Amerika til anlegget Banak - Børselv - Laksefjord som var det siste store anleggsarbeidet før riksveg 50 ble sammenhengende i november 1940.

Vegvesenet i krig

Det var 1600 km veger i Finnmark og et nesten ferdig sammenhengende vegnett gjennom fylket da tyskerne okkuperte distriktet i juni 1940. Disse vegene hadde en stor militærmessig betydning, og det gikk ikke lang tid før Vegvesenet ble oppsøkt av okkupasjonsmakten. Det var nå tyskerne som bestemte bygging av nye veger og som stilte krav til vegvedlikeholdet. I mange tilfeller var tyskernes aktivitet større enn de oppnådde resultater. F.eks. på Sennalandet ble det bygd treoverbygninger på lange strekninger og på Myrlandet ble vegen løftet inntil et par meter over terrenget. Vegarbeidere ble tvangsendt fra Sør-Trøndelag til Finnmark av tyskerne høsten 1943. Russiske krigsfanger ble også brukt som hjelpearbeidere på veganlegg.

Like før krigen var det opprettet en ny avdeling for Midt Finnmark med avdelingsingeniøren Trygve Gimnes som leder. Likevel var det ennå ikke opprettet avdelingskontorer ute i distriktet, men alt personale var samlet i Vadsø. I Alta området var det stasjonert ca. 12000 tyske soldater, men bare 3000 nordmenn bodde der. Bl.a. på grunn av påtrykk fra tyskerne ble det bestemt å opprette avdelingskontor til Alta i 1942. Avdelingskontoret ble etter hvert et lite spionrede, hvor distriktskasserer, hjelpekasserer og likeså avdelingsleder av kontoret var sterkt involvert. Det gikk ikke lang tid for disse fikk besøk av tyskerne. Under påskudd av nødvendig tjenestereise til Kautokeino klarte avdelingsingeniøren i en dramatisk flukt å komme seg over til Sverige, og derfra til England.

Vegvesenet tvangsevakueres til Oslo

Etter hvert merket Vegvesenets ansatte i Vadsø mer til selve krigen. Utpå sensommeren 1944 kunne de i klarvær se konvoier i det fjerne og høre tyskernes kjempekanon ved Kiberg som kontrollerte innløpet til Varangerfjorden. Krigsaktiviteten økte gradvis inntil Vadsø ble bombet av russerne 23. august 1944. Vegkontoret ble truffet av bomber og brant ned.

Etter at kontoret i Vadsø brant, ble administrasjonen midlertidig flyttet til Tana bru, hvor vegvesenet hadde noen brakker fra anleggstiden stående. Daværende vegsjef Jacob N. Matzow og stasjonsjef Bjarne Amundsen ble igjen i Vadsø på Vegvesenets redskapsentral på Vegsletta for å ta seg av Vegvesenets interesser i området. Denne ordningen fungerte i en måneds tid inntil Quislingregjeringen tok opp saken om tvangsevakuering av folk fra Finnmark. Politimestre i Øst - og Vest - Finnmark utstedte forordninger i oktober 1944 om at alle Vegvesenets kontorer i fylket måtte avvikles og personalet evakueres sørover. Deretter ble vegvesenets kjøretøyer og maskiner bare brukt til evakueringstjeneste.

I januar 1945 samlet personalet ved Finnmark vegkontor seg på sitt nye tilholdssted, i Vegdirektoratets 5. etasje i Oslo. Etter hvert begynte finnmarkinger å ta kontakt med Oslo-kontoret. Det eneste problemet var at det var ingen på kontoret som hadde anvisningsrett etter at vegsjef Matzow og overingeniør Hofseth hadde rømt til Sverige.

Vegvesenet for de frigjorte områdene ordnes

Russiske tropper rykket i slutten av oktober 1944 inn i Øst-Finnmark og tvang tyskerne til å trekke seg ut av denne delen av Finnmark. Folk som hadde klart å skjule seg fra tyskerne, begynte å komme fram fra sine skjulesteder på fjellet til sine utbrente hjem. Nå måtte de få bygd seg provisoriske innsmett for å overleve vinteren. Det kom folk fra nesten hele Øst-Finnmark for å få hjelp fra Vegvesenet. Redskapsentralen på Vegsletta var en av de få bygninger som sto igjen i Vadsø. Både karbid, som kunne brukes til belysning, og spiker ble solgt for symbolske priser fra Redskapsentralens fulle lager.

Redskapsentralen på Vegsletta ble vegkontoret for de frigjorte områdene. I november 1944 fikk avdelingsingeniør Gimnes, som befant seg i London, fullmakt av Det Kongelige Departementet for Offentlig Arbeid til å overta ledelsen. Gimnes skulle også representere Samferdselsdepartementet og Forsyningsdepartementet, blant annet med mottak av drivstoff, biler og maskiner.

De første jobbene som arbeidere for Vegvesenet fikk, var å fylle igjen huller etter tankminer og søke etter miner som utgjorde enorm fare både for vegarbeidere og resten av befolkning. Tyskernes minekart viste at bare omkring Hammerfest skulle det finnes ca. 200 miner.

Fredsvåren 1945 hadde vegvesenet i Finnmark ca. 400 menn i arbeid. De fleste av disse drev med bruarbeid.

Gjenreisningsarbeid

En av vegsjefens første oppgaver etter frigjøringen på april 1944 ble å utarbeide forslag til en permanent transportorganisasjon for hele Finnmark. Etter at tyskerne hadde trukket seg tilbake, var Nord-Norge i ruiner. All kommunikasjonsmuligheter hadde blitt brutt og ødelagt.

Det manglet utstyr og materialer i gjenreisningsarbeidet. Vegfolk som hadde rømt til utlandet begynte å samle seg for å bistå Finnmark i gjenreisningsarbeidet. Tidligere vegsjef Matzow, som hadde sluttet seg til "Kongelig norsk legasjon" i Stockholm, sendte en mengde nødvendig utstyr og tok også initiativ for å få svenske ingeniører sendt til Finnmark. Overingeniør Hofseth arbeidet med å få transportmuligheter fra Sverige gjennom Finland til Kautokeino for å kunne føre forsyninger innover til Finnmark den veien. Til 1960-tallet var alt gjenreist.

Vegadministrasjon i Finnmark etter krigen

Etter krigen var vegadministrasjonen i Finnmark fortsatt bygd opp etter den samme geografiske inndeling som før krigen. Fylket var organisasjonsmessig inndelt i tre avdelinger, som videre var oppdelt i underavdelinger. Det eksisterte avdelinger for Øst-Finnmark (Varanger, Tana-Laksefjord, Nordkyn), Midt-Finnmark (Porsanger) og Vest-Finnmark (Alta) med kontorsteder i Vadsø, Lakselv og Alta. De beskjeftiget seg med alle oppgaver som tillå vegadministrasjonen: planlegging, anleggsdrift og vedlikehold innen avdelingen.

Vegavdelingene var videre oppdelt i oppsynsmannsdistrikter. Vedkommende oppsynsmann, som hadde sine faste utestasjoner, var tillagt oppsynet av både anleggs- og vedlikeholdsdriften i distriktet.

På samme måte var kasserertjenesten bygd opp av fylket. Hovedkassereren hadde sitt kontorsted i Vadsø og det dekte hele Øst-Finnmark. Det var distriktskasserer i Porsanger (Lakselv) og i Alta (Alta).

Funksjonsdelt organisasjonsform gjennomføres

Som følge av den samfunnmessige og tekniske utviklingen i fylket ble det behov for å øke Vegvesenets effektivitet i området. Den gamle organisasjonsplanen basert på geografisk oppdeling ble ikke lenger sett som hensiktsmessig. Derfor ble det for vegadministrasjonen i Finnmark gjennomført en funksjonsdelt organisasjonsordning i løpet av 1960-tallet. Vegkontoret i Finnmark ble inndelt i 5 avdelinger hver etter sin funksjon: plan-, anleggs-, vedlikeholds-, maskin- og administrasjonsavdeling. Disse ble sentralisert til hovedkontoret i Vadsø. Avdelingskontorer i Lakselv (1965) og i Alta (1967) ble nedlagt. Deres kasserer- og regnskapstjenester ble overført til hovedkontoret. Det ble opprettet distrikter for maskin-, anleggs- og vedlikeholdsdrift med vegstasjoner i Alta, Skaidi, Lakselv, Skiippagurra, Vadsø, Rustfjelbma og Sandnes. Vegstasjonenens behov for merkantilt personale ble sterk redusert. I Alta ble det beholdt et sekretariat på en til funksjonærer til telefon- og skrive-tjenester. De øvrige oppbygd stasjoner og verksteder i fylket ble inndratt og benyttet som garasjer.

Det ble etablert en ny seksjon innen vedlikeholdsavdeling for asfalt- og oljegrusarbeider (tidl. vegdekkeseksjonen) i 1966. Dens oppgave skulle være å planlegge, lede og kontrollere utførelsen av asfalt- og oljegrusarbeidene i fylket og å ha ansvaret for undersøkelse av materialtak og materialer som skulle nyttes i asfalt- og oljegrusdekker. For oljegrusdekker forelå det relativt lite opplysninger og forsøksresultater, seksjonen skulle samle erfaringsmateriale fra andre fylker og gjøre dette kjent blant det tekniske personalet i fylket.

Denne funksjonsdelte organisasjonsformen ble opprettholdt til 1995 da det ble iverksatt en ny organisering av Staten Vegvesen over hele landet.

Biltilsynsvirksomhet

Biltilsynet (tidligere Statens Bilsakkyndige) har vært offentlig organ i Statens Vegvesen fra 1961. Det skulle foreta registrering og kontroll av motorkjøretøyer, forestå førerprøven og utstede førerkort. Det foretar avlesning og kontroll av kilometertellere og fartskrivere. Biltilsynets hovedstasjon har fra 1961 vært fra Vadsø. Understasjoner ligger i Alta (fra 1963), Kirkenes (1979) og Hammerfest (1982).

Vegsjefer i Finnmark

Rode, Arthur	(1914-1920)
Fixdal, Knut	(1920-1937)
Waarum, Knut	(1938-1941)
Matzow, Jacob N.	(1941-1944)
Gimnes, Trygve	(1944-1945)
Oppegaard, K.H.	(1946)
Hofseth, Harald	(1947-1950)
Irgens, Johannes C.B.	(1951-1957)
Stav, Bjarne	(1957-1973)
Johnsen, Geir	(1974-)

Litteratur

Bjørnland, Dag: Veggen og samfunnet. En oversiktlig framstilling og analyse i anledning Vegdirektoratets 125-årsjubileum 1864-1989. Oslo 1989.

Hegdalstrand, Kjell (red.): Fra kjerreveg til vegplan - vegingeniører forteller. Hamar 1988.

Hegdalstrand, Kjell (red.): Vegfolk forteller. Vegminner fra Finnmark. Vadsø 1991.

Hirsti, Reidar (red.): Finnmark. Bygd og by i Norge. Oslo 1979.

Langseth, Bjarne: De første gjenreisere. Vegfolk i Finnmark høsten 1944-8. mai 1945. Vadsø 1994.

Norges statskalender.

Paus, H. W: Militærrets innsats i norsk veibygging. En historisk oversikt. Oslo 1964.

Sivertsen, Jørgen: Hammerfest 1789-1914. Bergen 1973.