

Finnmark fylke.

Innhold:

	Side
Utbedring av stamveger	421
Rute 50. Nord-Norgevegen: Troms fylkesgrense—Kirkenes	421
« 901. Langfjordbotn—Øksfjordbotn	430
« 902. Bergsfjord fiskeværveg	430
« 904. Eiby—Gurbmojok	431
« 905. Kautokeinovegen: Bossekopp—Kautokeino	431
« 906. Kautokeinovegen—Masi	433
« 907. Saga—Bjørnstad	433
« 910. Skaidi—Kvalsund—Hammerfest	433
« 912. Hasvik—Breivikbotn—Dønnesfjord—Nordfjord—Langstrand	435
« 913. Breivikbotn—Sørvær	436
« 914. Tufjord—Valen	437
« 916. Olderfjord—Smørfjord	437
« 917. Nordkappvegen: Honningsvåg—Nordkapp med sidelinjer	437
« 926. Brennelv—Hamnbukt	439
« 930. Karasjokvegen: Lakselv—Karasjok	439
« 932. Børselv—Hestnes	440
« 935. Mehamn—Gamvik	440
« 936. Kjøllefjord—Oksevåg	441
« 938. Ifjord—Lebesby—Hopseidet	442
« 940. Seida—Skipagurra—Polmak—Sirma—Karasjok	443
« 941. Harrelv—Leirpollen	444
« 942. Rustefjelbma—Langnes	445
« 945. Leirpollen—Kongsfjord—Berlevåg—Kvitnes	445
« 950. Varangerbotn—Vadsø—Bussesund	446
« 951. Bussesund—Sandfjord—Båtsfjord—Kongsfjorddal	448
« 953. Bugøynes fiskeværveg	448
« 954. Neiden—riksgrensen	448
« 955. Pasvikvegen: Hesseng—Grensefoss	449
« 956. Pasvikvegen—Langfjordbotn—Strand—Ryeng	452
« 957. Eidet—Furumo med arm til Utneset	452
« 960. Tangen bru—Elvenes—Jarfjordbotn	453

enest samtidig med at riksveien åpnes til innmark.»

Veidirektøren er blitt mer og mer beyrket i at det vil være særdeles ønskelig å få påskyndet byggingen av en vei til ordkapp. For å bidra hertil tillater veidirektøren sig å foreslå, at det for kommende termin bevilges kr. 100 000 til påbegynnelse av Nordkappveien på strekningen a Skibsfjord til Nordkapp.

Veidirektøren vil efter nærmere overveielse på grunn av forholdene anbefale at denne del av Nordkappveien bygges uten av på annet distriktsbidrag enn utgifter på grunn m. v. Utgiftene til veiens vedehold forutsettes utredet av de foranvnte bompenger.»

Vegdirektørens forslag ble tiltrådt av departementet og av Stortinget 1939. Pr. 1. juni 1940 var det således bevilget kr. 100 000 til påbegynnelse av veganlegget Skibsfjord—Nordkapp. På arbeidsrapport

for terminen 1939—1940 oppførtes overslagssummen etter overslag av februar 1940 med kr. 700 000.

✓ Storbukt—Kobbholet.

(Sidelinje til rute 917.)

Som en sidelinje til vegen Nordmansett—Honningsvåg ble det i årene 1921—1925 bygd en hovedveg fra *Storbukt* til *Kobbholet*. Prosjektet ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1916. I 1921 ble det stilt til disposisjon av nødsmidler kr. 115 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. I 1923 ble anleggets kostende oppgitt til kr. 125 000. Som sluttbevilgning bevilget Stortinget 1924 kr. 10 000. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 124 641.57 for en veglengde av 2 251 m med kjørebredde 3,25 m + flate steingrøfter i fjellterreng. Vegdekke steinlag og grus. Maksimumsstigning 1 : 15.

✓ Rute 926.

Brennelv—Hamnbukt.

(Kart i vegbudsjettprp. 1908.)

Denne veg er bygd 1907—1911 (se 2. bind side 501).

Angående senere utbedring henvises til rute 50, avsnitt 14, Smørfjord—Hamnbukt.

Rute 930.

Karasjokvegen: Lakselv—Karasjok.

Jfr. 2. bind side 499 om fjellstuer på denne vegrute.

Lakselv—Karasjok.

(1. del i vegbudsjettprp. 1918 og 1936.)

Krav om veg mellom Lakselv og Karasjok sees å være brakt på bane i 1898. I 1903 oppstilte fylkestinget dette anlegg i første rekke. Prosjektet ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1908, 1909 og 1910. Plan som ble antydnet av fylkesmannen for opparbeidelse av midlertidig kjørbar veg ble ikke anbefalt av vegvesenet. Fylkesmannen sluttet seg derpå til avdegsingeniør Rodes forslag om opparbeidelse av alminnelig sommerveg med enkelt utstyr. I vegbudsjettprp. 1908 ble overveien oppgitt til kr. 400 000 for 80 km veglengde. Det var forutsatt valg av en linje gjennom Lakselvdalen. Vegdirektøren gikk

ut fra at det ble ytet distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ m. v. til parsellen Skoganvarre—Karasjok, mens det var meningen å søke strekningen Lakselv—Skoganvarre oppført på vegbudsjettet uten fordring på kvotadelsbidrag (se vegbudsjettprp. 1913). Anlegget som var blitt oppført i vegdirektørens foreløpige forslag til fylkestinget i 1917, 1918 og 1919 fikk dog av budsjettmessige grunner ikke plass i vegdirektørens forelegg for Stortinget i disse år, men det ble oppført beløp til vegen i de kgl. prp. og bevilgninger gitt av Stortinget for budsjettterminene 1919—20 og 1920—21 med tilsammen kr. 83 000. Fortsatte bevilgninger ble derpå gitt hvert år til og med terminen 1935—36, likesom det i årene 1921—27 disponertes kr. 152 000 av nødsmidler uten krav på distriktsbidrag.

Det opprinnelige overslag av 1907 viste

seg å være altfor lavt på grunn av arbeidsprisenenes stigning. Det modifiserte overslag av januar 1921 lød på kr. 1 300 000 for 80 028 m. Parsellen Lakselv—Skoganvarre som utførtes helt for statsmidler, ble opparbeidet først. I 1925 uttalte vegdirektøren tvil om det var riktig å bygge veg helt frem til Karasjok (jfr. vegbudsjettprp. 1925 og 1926), men etter de avgitte uttalelser for vegens uavbrutte fortsettelse etter den opprinnelige plan, fant vegdirektøren dog ikke å kunne motsette seg dette. I vegbudsjettprp. for 1927 ble lengder og omkostninger oppgitt således:

Innen Kistrand	46 472 m	kr. 911 000
« Karasjok	33 100 «	« 374 000

Herved var forutsatt anvendelse av 2,6 m kjørebredde mellom Rastiluobal og Karasjok. Kjørebredden ble senere øket til 3,0 m med merutgift kr. 60 000, og overslagssum

i alt kr. 1 345 000, senere nedsatt til kr. 1 333 000, hvilket beløp utgjør den samlede bevilgning. De endelige arbeidsomkostninger var kr. 1 333 742.01, herav innen Kistrand kr. 873 742.01 og innen Karasjok kr. 460 000. Distriktsbidraget — $\frac{1}{20}$ av sist-nevnte beløp — andro altså til kr. 23 000. Veglengden er 75 492 m, hvorav 31 310 m med 3,25 m kjørebredde og 44 182 m med 3,0 m kjørebredde. Maksimumsstigning 1:20. Vegdekke av grus. Byggetid 1919—1937.

Ved Arbeidsdepartementets brev av 30. desember 1939 til Hovedstyret for Vassdrags- og Elektrisitetsvesenet ble det av nødsmidler stilt til rådighet kr. 3 000 mot distriktsbidrag kr. 333 til reparasjon av en elveforbygning ved Karasjok kirkested. Arbeidet er administrert og ledet av vegvesenet på vassdragvesenets vegne. Det gikk med kr. 3 477.56.

Rute 932.

Børselv—Hestnes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Denne veg er en sidelinje til riksveg 50 innen Kistrand herred og fører fra Børselv vestover til Porsangerfjord ved Hestnes. Herfra er det forutsatt en ferjeforbindelse over til Kolvik på fjordens vestsida. Denne var ennå ikke bygd i 1940.

Veganlegget ble opptatt på vegbudsjettet for terminen 1933—1934. Det ble bevilget kr. 10 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Av nødsmidler ble det ved kgl. res.

av 7. september 1933 tillatt anvendt kr. 14 000.

I vegbudsjettprp. for 1934 ble omkostningene oppgitt til kr. 34 000 for en lengde av 4 240 m. Restbevilgning på kr. 10 000 ble gitt av Stortinget 1934. — Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 33 949.47 for en veglengde av 4 394 m med kjørebredde 3,6 m og møteplasser samt vegdekke av grus. Maksimumsstigning 1:15. Byggetid 1933—1939.

Rute 935.

Mehamn—Gamvik.

På denne rute er bygd veger i fiskeværene Mehamn og Gamvik samt påbegynt veg mellom disse to fiskevær.



1. Mehamn.

(Kart i vegbudsjettprp. 1913.)

Som det fremgår av 2. bind side 494 ble det i 1913 gitt påbegynnelsesbevilgning kr. 17 000 til veg i fiskeværet Mehamn. Bevilgningsoverslaget lød på kr. 40 000 for en veg-

lengde av 4 150 m. I 1918 ble overslaget forhøyet til kr. 76 000 på grunn av stegne arbeidspriser og mange avbrytelser i arbeidsdriften som følge av tyfusedepidemi.

I planen inngikk en arm til Vedvik som ble opparbeidet etter den av fylkestinget anbefalte linje forbi Rockmann.

I 1919 ble overslaget ytterligere forhøyet til kr. 83 000. Dette beløp som utgjør den samlede bevilgning, gikk med i sin helhet.

Distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. Veglengden er 4 140 m med kjørebredde 4,0 m og maksimumsstigning 1 : 15 samt vegdekke av pukklag og grus. Byggetid 1914—1919.

2. Gamvik fiskeværveg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1917.)

Allerede i 1903 andro oppsittere i Gamvik om veg fra Flinten til Kvalvik med bru over Kåvkjosen. I 1910 ble det opplyst at Gamvik er et av Finnmarks større fiskevær som etter sin beliggenhet har betingelser for å bli et meget søkt vær. Nærmere opplysninger er gitt i vegbudsjettprp. for 1917. I 1916 var det foretatt undersøkelse av og innsendt forslag om en utvidet plan for veg i Gamvik. På grunn av forholdenes utvikling i den senere tid foreslo overingeniøren veganlegg i en samlet lengde av 5 467 m beregnet til kr. 60 000. Påbegynnelsesbevilgning ble gitt av Stortinget 1917 i overensstemmelse med vegdirektørens forslag og den kgl. proposisjon. I planen inngikk en arm til kirken med forutsatt kjørebredde 3,25 m i en lengde av 210 m.

Overslaget måtte senere forhøyes (se vegbudsjettprp. 1919 og 1920). I alt ble det bevilget kr. 138 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. Dette beløp ble anvendt i sin helhet. Veglengden er 5 451 m, hvorav 3 787 m er utført med 4,0 m og 1 664 m med 3,25 m

kjørebredde. Anvendt maksimumsstigning 1 : 12 og vegdekke av grus. Byggetid 1918—1919.

3. Mehamn—Gamvik.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Overingeniøren innsendte den 11. juni 1936 forslag til plan vedkommende veganlegg mellom forannevnte to fiskevær. Vegens berettigelse er i første rekke dens betydning som fiskeeksportveg, idet den muliggjør sikker forsendelse av fisk til Mehamn fra Gamvik som har dårlige havneforhold. Vegen er selvsagt til nytte på mange andre områder, således for den kommunale administrasjon, legehjelp m. v. Det er forutsetningen at Risfjord og Kvifjord og senere Finkongkjeila og de øvrige vær langs Tanafjord med tiden skal tilknyttes ved hjelp av bygdeveger.

Anlegget var beregnet til kr. 425 000 for en lengde av 18 118 m. Vegbredden er forutsatt 3,25 m inklusive flat grøft og møteplasser. Vegdekke av grus. Maksimumsstigning 1 : 10.

Vegarbeidet ble påbegynt i 1935 for nødsmidler. Pr. 30. juni 1940 var det anvendt kr. 132 000. Første bevilgning på statens vegbudsjett ble gitt i 1938. I alt var det pr. 30. juni 1940 bevilget kr. 162 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Overslagssummen er ifølge nytt overslag av 13. februar 1940 øket til kr. 542 000.

Rute 936.

Kjøllefjord—Oksevåg.

(Jfr. bygdeveger i Lebesby herred.)

1. Fiskeværveg i Kjøllefjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1915.)

Denne fiskeværveg som ligger i Lebesby herred, er nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. for 1915. Av fastboende var det i 1913 bare 207 mennesker, men på grunn av de store fiskerier foregikk der en relativt stor innflytting. Så vel under vinter- som vårfisket var det et meget betydelig antall tilreisende fiskere. På den offisielle telingsdag i mai måned har det vært til stede fra 1 600 til 2 200 fiskere. Det var prosjek-

tert veg fra Breivik rundt selve vågen til henimot Klubben i en lengde av 2 940 m beregnet til kr. 44 000. Dette beløp ble bevilget av Stortinget i årene 1915 og 1916 og gikk med i sin helhet. Distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Kjørebredden er 4,0 m. Vegdekket er gjennom bebyggelsen (ca. 1 000 l. m) utført med et svakt 10 m tykt pukklag med bindfyll og grus. På resten av vegen er anvendt alminnelig grusdekke. Maksimumsstigning 1 : 15 på en kort strekning. Byggetid 1915—1919.

2. Kjøllefjord—Oksevåg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1938.)

Denne veg ble påbegynt for nødsmidler i 1933. Av sådanne midler er det i årene 1933—1937 bevilget kr. 38 500 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. Veganlegget ble opptatt på

vegbudsjettet i 1938. Overslagssummen ble oppgitt til kr. 191 000 for en lengde av 8 750 m. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 68 500. Planen forutsetter en kjørebredde av 3,25 m og vegdekke av grus samt maksimumsstigning 1 : 10.

Rute 938.

Ifjord—Lebesby—Hopseidet.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Som nevnt nedenfor førte det i gammel tid en tarvelig veg over Hopseidet (nærmest rideveg som nå aktes utbedret). Veganleggene Ifjord—Trollbukt og Trollbukt—Lebesby er nye og omhandles i det følgende.

1. Ifjord—Trollbukt.

Denne parsell er bevilgningsmessig og regnskapsmessig slått sammen med vegstrekningen Storfjordbotn—Ifjord i rute 50 (se avsnitt 17).

Etter planen var vegen for en lengde av 4 180 m beregnet til kr. 65 000. Det var forutsatt 3,6 m kjørebredde og grusvegdekke. Vegen var ferdigbygd i 1934.

2. Trollbukt—Lebesby.

I vegbudsjettprp. 1939 opplystes at denne veg for en lengde av 13 810 m var beregnet til kr. 275 000 forutsatt 3,6 m kjørebredde og maksimumsstigning 1 : 10. Heri var medtatt arm til Skjånes beregnet til kr. 5 000 for 320 m. Dette vegprosjekt vil sette Lebesby hovedsogn i forbindelse med gjennomgangsvegen og er dessuten ledd i fremtidig vegforbindelse på østsiden av Laksefjorden til de store fiskevær Kjøllefjord, Mehamn og Gamvik (se foran rute 935 og 936). I vegplanen av 1939 er oppført bl. a. fortsettelsen Lebesby—Hopseidet.

Til Trollbukt—Lebesby ble det i årene 1938—1940 bevilget kr. 29 000 av nødsmidler mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ m. v. Stortinget bevilget kr. 6 000 for terminen 1939—1940, tilsammen kr. 35 000. Arbeidet ble påbegynt i januar 1939.

3. Hopseidet.

På begge sider av Nordkynhalvøen i Laksefjord og Tanafjord med fjordarmer foregår det årligårs et betydelig fiske, som til sine tider samler en ganske stor fiskealmue ved det smale eid — Hopseidet — sønnenfor halvøen. Som det fremgår av 1. bind side 510; jfr. side 484, førte det fra gammel tid en tarvelig veg (nærmest rideveg) over Hopseidet. Den var endog klasifisert som hovedveg. I vegbudsjettprp. for 1936 ble det fremholdt at det vil være av stor betydning for transport bl. a. av agn mellom Laksefjord og Tanafjord å få en kjøreveg over eidet, fordi man da unngår den lange transport rundt Nordkynhalvøen. Videre vil fiskerne kunne transportere mindre båter over eidet. En 2 km lang veg med grusdekke var foreløpig beregnet til kr. 15 000. Det ble bevilget kr. 10 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. av Stortinget 1936.

Etter foretatt detaljundersøkelse ble veganlegget for en lengde av 2 268 m, inklusive 2 båtvorer, beregnet til kr. 28 000 i arbeidsomkostninger. Det var videre foreslått tatt med i planen oppførelse av en bygning som både kan tjene som vegvokterbolig og som rorbod for de fiskere som benytter vegen over eidet til transport av fisk og båter. — Denne bygning var beregnet å koste kr. 15 000. Det var forutsetningen at det på Handelsdepartementets budsjett ville bli gitt et bidrag til rorboden (se prp. 1937). I vegbudsjettprp. 1939 ble omkostningsoverslaget forhøyet fra kr. 43 000 til kr. 56 200. Huset kostet kr. 20 700. I det

nye overslag var medtatt opphalingsanordninger samt vogn og slede for å trekke mindre båter over eidet. Det ble bevilget i alt kr. 56 200 (herav kr. 5 000 i 1937 som

nødsbevilgning og kr. 5 000 som Handelsdepartementets bidrag til rorboden). Arbeidet ble påbegynt i 1936, men var ikke avsluttet i 1940.

Rute 940.

Seida—Skipagurra—Polmak—Sirma—Karasjok.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930 og 1936.)

Jfr. vegvesenets historie 2. bind side 501 om fjellstuen Levajokk.

Ovennevnte veg er opptatt som fremtidig riksveg i fylkets vegplan av 1939. Det vil bli en del av den indre rute gjennom fylket fra Tana og Polmak herreder langs nord- og østsiden av Tana elv til Karasjok, hvorfra videre over Kautokeino til Troms fylke. I 1936 ble det bevilget kr. 10 000 på Landbruksdepartementets budsjett til bygging av vegen *Seida—Polmak på vestsiden* av Tana (se vegbudsjettprp. 1938). Av denne rute er inntil 30. juni 1940 bygd vegparsellene *Storfossen* og *Ailestrykene*. Videre er påbegynt veg på Tanaelvens østside mellom *Skipagurra* og *Polmak*.

1. Veg forbi Storfossen. ✓ ✓

Se vegbudsjettprp. 1921. Allerede i 1895 ble vegdirektøren anmodet om å foranledige undersøkt en vegforbindelse forbi Storfossen i Polmak herred mellom Båteng og Sirma. Posten måtte her overføres på finsk område. Ferdselsforholdene på norsk side var nemlig meget utilfredsstillende tross det av skogvesenet var anvendt en del midler til utbedring. Oppsitterne hadde innsamlet penger for å få istandbrakt en brukbar fremkomst, men det manglet ca. kr. 2 000 som militærvesenet anbefalte skaffet av det offentlige. I tilslutning til Forsvarsdepartementet fant vegdirektøren etter omstendighetene å kunne anbefale oppført på vegbudsjettet for 1921—1922 kr. 2 000 som bidrag til veg- og trallebane forbi Storfossen. Stortinget bevilget et så stort beløp.

Ifølge en i 1923 utarbeidet plan ville en fremkomstveg forbi Storfossen koste kr. 5 000 for 5 600 m lengde og med tarveligst

mulig utstyr. En alminnelig utstyrt veg med 3,25 m kjørebredde som kan inngå som ledd i en fremtidig hovedveg langs Tanaelven, var beregnet til kr. 150 000. Til et lignende beløp var kombinert veg- og trallebane anslått. Det disponible beløp (inklusive nevnte statsbidrag) utgjorde bare kr. 2 350, som var utilstrekkelig til å skaffe noen kjørbare fremkomstveg. Det kunne ikke ventes bevilgning på militærvesenets eller skogvesenets budsjett. De forannevnte midler ble derfor anvendt til skogrydding og planering.

2. Skipagurra—Polmak kirkested og veg forbi Storfossen og Ailestrykene. ✓

Av krisemidler som ble bevilget til vegvesenet for terminen 1935—36 ble det tildelt veganlegget Skipagurra—Polmak med Storfossen kr. 25 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Denne vegsak ble nærmere omhandlet i vegbudsjettprp. 1936 side 95—96.

Anlegg av veg langs Tanaelven var blitt utsatt på grunn av uavgjort linjevalg mellom vestsiden (Seida—Polmak) og østsiden (Skipagurra—Polmak).

I skriv av 6. mai 1935 ga overingeniøren bl. a. følgende opplysninger:

«Vei til Polmak blir første parsell i en veirute fra sambindingsveien opover Tanadalen. Denne veirute blev i veiplanen av 1922 forutsatt bygget til Sirma, men sannsynligvis bør den med tiden fortsettes videre opover dalen, i hvert fall til Roavvegiedde.

Tanadalen er gjennomgående trang og bebyggelsen innen Polmak herred ligger overalt ved Tanaelven som er distriktets eneste ferdselsåre og en av dets viktigste inntektskilder på grunn av det store laksefiske som foregår.

Forbindelsen med utenverdenen opprettholdes om sommeren med båtfart på elven og om vinteren, når elven er islagt, med hesteskys. Også reinskys benyttes, men denne befordringsmåte synes å være i avtagende. Under islegning og isløsning er forbindelsen en tid avbrutt.

Distriktet er tynt befolket. I Polmak herred, som har en lengde langs elven på 145 km., var innbyggerantallet 624 i 1930. Herav er ca. 40 personer bosatt ved Skipagurra og Suopanjang, altså ved sambindingsveien, mens resten er uten veiforbindelse.

Det er klart at når all transport må foregå med de nevnte befordringsmidler som er uøkonomiske, særlig på lange avstander, er transportomkostningene uforholdsmessig store og en hindring for videre utvikling av distriktets næringskilder.

En vei langs dalføret vil lette jordbruk, handel og omsetning av distriktets eksportprodukter, kjøtt, laks, vilt og bær, og dessuten få stor betydning for turisttrafikken.

Ikke minst har veien nasjonal betydning ved å knytte denne grensebefolkning av vesentlig lappisk og delvis finsk avstamning, nærmere det øvrige land.

Veien vil også være til stor nytte for det tilliggende finske distrikt, Utsjok, som har kanskje sin største handelsforbindelse med Norge.

Det har vært delte meninger om på hvilken side av elven den første del av veiruten, altså veien til Polmak kirkested, skulde bygges, — enten på vestsiden fra Seida eller på østsiden fra Skipagurra. Det blev derfor i 1925 foretatt en undersøkelse i hovedplan av begge alternativer som viste at utgiftene blev omtrent de samme for begge linjer. Den østre linje er adskillig kortere enn den vestre, men har til gjengjeld flere og kostbarere bruer. Anleggsutgiftene spiller således liten rolle for linjevalget.»

Overingeniøren anbefalte valgt det østre alternativ, Skipagurra—Polmak, som for

en lengde av 18 230 m var beregnet til å koste kr. 344 000. Fylkestinget sluttet seg i likhet med fylkesmannen til dette forslag.

Fylket anbefalte enn videre at strekningen forbi Storfossen ble bygd først og at vegen fra Polmak kirkested oppover til Roavegiedde bygges uten krav på distriktsbidrag.

Vegdirektøren sluttet seg til forslaget om at vegen forbi Storfossen bygges først. Likeledes anbefalte vegdirektøren medtatt i planen opparbeidelse av fremkomst ved Ailestrykene sønnenfor Levajokk fjellstue, hvor sammenhengende trafikk var hindret på en kort strekning. Begge disse vegparceller foresloes bygd uten krav på kvotalsbidrag.

Lengder og omkostninger ble oppgitt således:

Storfossen	5 800 m	kr. 80 000
Ailestrykene	5 100 m	« 40 000
	<hr/>	
	10 900 m	kr. 120 000

I vegbudsjettprp. 1937 uttalte vegdirektøren at forutsetningen for bygging av veg på østsiden mellom Skipagurra og Polmak er at denne veg bygges meget tarvelig. Plan under denne forutsetning var ennå ikke utarbeidet. For parsellen Ailestrykene ble overslaget senere forhøyet til kr. 55 000.

Pr. 30. juni 1940 var det bevilget kr. 216 000 (heri innbefattet av nødsmidler kr. 55 000). Det var da planert 10 233 m. Vegen forbi Storfossen var ferdig i 1940. Vegen forbi Ailestrykene var på det nærmeste ferdig.

Vintervegen Skipagurra—Karasjok ble opptatt som hovedveg av fylkestinget i 1939.

Rute 941.

Harrelv—Leirpollen.

(Kart i vegbudsjettprp. 1918.)

1. Harrelv—Birkestrand.

Denne rute fører fra Harrelv på Tanaelvens østre side om Birkestrand og Leirpollen samt Laksevolden til Leirpollen i Tana.

Denne parsell ble opptatt på statens vegbudsjett i 1935 som bygdeveg med statsbidrag. Den var ikke ferdigbygd i 1940 (se om anlegget under bygdeveger i Tana).

2. Birkestrand—Laksevoll (Leirpollen).

Stortinget 1918 bevilget kr. 10 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ til påbegynnelse av dette hovedveganlegg som ikke var opptatt i den kgl. prp. og i vegkomitéens opprinnelige innstilling (se vegbudsjettprp. ne 1918 og 1919; jfr. stortingsforh. 1918 side 1741).

Overslagssummen som fra først av var beregnet til kr. 114 000, måtte senere for-

høyes til kr. 354 000. Dette beløp ble bevilget i årene 1918—1924. I anlegget inn gikk bru over Julelven og over Hanaelven.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 350 852.10 for en lengde av 13 550 m. Kjørebredde er for den vesentligste del av anlegget 4,0 m med innskrenkninger til 3,25, 3,0, 2,6 og 2,5 m. Maksimumsstigning 1 : 15 og vegdekke av grus. Byggetid 1920—1925.

Rute 942.

Rustefjellbma—Langnes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Denne fylkesveg er en sidelinje til riksveg og ble bygd i begynnelsen av 1890-årene som en del av veganlegget Tananes (Langnes)—Seida (se 1. bd. side 519 og 2. bd. side 495).

Utbedring på en kortere strekning var antagelig medtatt i planen for den utbedring av vegen gjennom Tana, Polmak og Nesseby som ble utført i årene 1920—1927 (se rute 50, avsnitt 20 og 21, samt rute 950).

Overslaget lød på kr. 15 000 for utbedringer mellom *Seida* og Langnes.

Av bevilgningene til ombygging av dårlige bruer var det pr. 30. juni 1940 blitt disponert kr. 14 000 mot 20 pst. distriktsbidrag til *Fjellbma bru*. Dette arbeid var ikke utført 30. juni 1940.

Planen går ut på ombygging til 5,0 m kjørebanebredde med armert betongdekke beregnet etter klasse 2.

Rute 945.

Leirpollen—Kongsfjord—Berlevåg—Kvitnes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1934.)

Av anlegg som inngår i denne rute er før 30. juni 1914 opparbeidet veg i fiskeværet *Berlevåg* (se 2. bd. side 494).

1. Skonsvik—Berlevåg.

Til denne veg som er en fortsettelse mot vest av vegen i Berlevåg, bevilget Stortinget 1930 kr. 56 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

I forelegget for Stortinget ble inntatt følgende opplysninger:

«Berlevåg har i den senere tid vært i rask utvikling. I 1910 var der i fiskeværet en hjemmehørende befolkning på 497 personer. I 1920 var dette tall øket til 908 og nu antas det at befolkningen er ca. 1 200.

Den nye bebyggelse i Berlevåg foregår vesentlig vestover, mot Skonsvikstranden, den brede flate strandstrekning mellom Berlevåg og Skonsvik. Allerede få år efter at fiskeværveien var bygget, i 1913, var bebyggelsen trukket videre vestover, hvorved

der ble behov for en forlengelse av veien. Ved Stortingets beslutning i 1917 fikk Berlevåg kommune tillatelse til å foreta en forskuddsvis oparbeidelse av veien Berlevåg—Skonsvik, og i 1919 blev der av denne oparbeidet 860 m vei for et beløp av kr. 9 251.05. Senere er der som armer til denne vei bygget en del bygdeveier med en samlet lengde av 1 225 m.

Som følge av den økede bebyggelse er det ønskelig å få flyttet fiskehjellene fra selve været for å kunne anvende grunnen til byggetomter m. v. Ved anlegg av denne vei blir en sådan flytning mulig, idet avstanden fra sjøen til fiskehjellene nu har mindre betydning efter at man i de senere år mere og mere er gått over til å transportere fisken til og fra hjellene med lastebil.»

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 55 968.92 for en lengde av 4 880 m med 4,0 m kjørebredde og slake stigninger. Byggetid 1919—1932.

I fylkets vegplan av 1939 er veg fra *Skonsvik* videre vestover til *Kvitnes* oppført som bygdeveg med statsbidrag.

2. Berlevåg—Kongsfjord.

Denne veg ble påbegynt i 1938 for nødsmidler. Pr. 30. juni 1939 var det disponert i alt kr. 127 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Anlegget ble opptatt på statens vegbudsjett i 1939. Vegen opplystes å være den nordligste parsell av de på bane brakte vegforbindelser fra de ytre distrikter på *Varangerhalvøya*: *Berlevåg*, *Kongsfjord* og *Båtsfjord* både gjennom *Vardø* herred til *Bussesund* (*Smelroren*) og gjennom *Berlevåg* herred til *Leirpollen* i *Tana*.

Overslagssummen ble oppgitt til kr. 960 000 for en lengde av 32 193 m inklusive en arm til *Kjølnes* fyr.

Pr. 30. juni 1940 var det disponert i alt kr. 172 000 til anlegget.

Planen forutsetter en kjørebredde av 3,25 m inkl. flat grøft og vegdekke av grus.

3. Kongsfjord fiskeværveg.

Dette anlegg er opparbeidet som bygdeveg med $\frac{7}{10}$ statsbidrag (se under bygdeveger i *Berlevåg* herred).

4. Kongsfjord—Kongsfjorddal—Leirpollen.

Veganlegget *Kongsfjord—Kongsfjorddal* ble påbegynt i desember 1937 for nødsmidler. Pr. 30. juni 1939 var det disponert kr.

129 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Bevilgning på vegbudsjettet ble gitt for terminen 1939—1940 med kr. 33 800.

I vegbudsjettprp. for 1939 ble det bl. a. uttalt følgende:

«Hvis planen for elektrisitetsforsyningen av *Varangerhalvøya* går i orden, skal det i nærmeste fremtid bygges et kraftverk i *Kongsfjorddalen*, ca. 15 km fra *Kongsfjord*. Det gjelder da å få denne vei bygget snarest mulig så den kan benyttes som transportvei til kraftverket. Det er meningen at kraftverket skal forskuttere anlegget i den utstrekning det er nødvendig for kraftverket mot en snarlig refusjon av midler bevilget på vegbudsjettet. Anlegget er ca. 15 km langt og koster anslagsvis ca. kr. 300 000.»

Dette overslag gjaldt parsellen *Kongsfjord—Buetjern*, 16 898 m. I et senere innsendt detaljoverslag av 12. juni 1939 var parsellen beregnet til kr. 460 000. Av hensyn til utbyggingen av *Kongsfjordvassdraget* samtykket *Arbeidsdepartementet* i at *Varangerhalvøyas* *Kraftselskap* forskuterte strekningen i *Kongsfjorddal* frem til *Gednjevann*. Planen kom dermed til å omfatte i alt 26 798 m veg beregnet til kr. 620 000. Pr. 30. juni 1940 var det bevilget av statsmidler kr. 162 800. Det var imidlertid ved hjelp av nevnte forskuttering anvendt ca. kr. 425 000 og planert ca. 25 500 l.m. veg. For fortsettelsen videre til *Tana* (*Leirpollen*) forelå ennå ikke overslag. Se videre vegbudsjettprp. 1941.

Rute 950.

Varangerbotn—Vadsø—Bussesund.

Denne riksveg går ut fra riksveg 50 ved *Nyborg* i *Nesseby* herred og østover på nordsiden av *Varangerfjord* inn i *Nord-Varanger* herred til *Vadsø* og videre til *Bussesund* i *Vardø* herred.

Vegen *Nyborg—Vadsø* ble bygd 1876—1886, *Vadsø—Solnes* med arm til *Store Ekkerø* 1888—1890 og *Solnes—Skalelv* 1902—1907. Vegparsellen *Skalelv—Kiberg* og *Kiberg—Bussesund* ble påbegynt henholdsvis i 1908 og 1913 (se 1. bid. side 521—524 og 2. bd. side 494—496).

Etter 1. juli 1914 er det foruten til utbedring av flomskader (jfr. foran under avsnitt 27 i rute 50) gitt bevilgning til følgende arbeider på denne rute:

1. Utbedring av vegen gjennom Nesseby og Nord-Varanger.

(Kart i vegbudsjettprp. 1934.)

Av hensyn til biltrafikken ble det i årene 1920, 1921 og 1922 gitt bevilgning til utbedring av vegen gjennom *Nesseby* og *Nord-Varanger* mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$.

I vegbudsjettprp. for 1920 ble det opplyst at vegen ville bli utvidet bl. a. i Klubb fjell (i Nesseby). Her ville vegbredden bli utvidet fra 2,6 m til 4,0 m. Det ble bevilget kr. 25 000.

I vegbudsjettprp. 1921 ble det meddelt at det forelå plan for utvidelser i Klubb fjell og Hammernes fjell. Overslaget for disse arbeider lød på kr. 34 000. Det ble bevilget kr. 30 000.

For terminen 1922—23 ble det bevilget kr. 61 000 til utbedringsarbeider i Nesseby, Polmak og Tana. Omkostningsoverslag forelå ikke.

I august 1922 innsendte overingeniøren plan og overslag for samtlige utbedringer som er prosjektert av hensyn til biltrafikken innen Nord-Varanger, Nesseby og Tana.

Planen omfattet følgende parseller:

Vadsø—Nyborg	kr. 123 000
Herav var utført arbeider for ca. kr. 31 000.	
Seida—Langnes i rute 50 avsnitt 21 og 942	« 15 000
Rustfjellbma—Smalfjord i rute 50, avsnitt 20	« 23 000
	<hr/>
Tilsammen	kr. 161 000

Blant de prosjekterte arbeider var det en del som ikke kan utføres for bevilgning til utbedring av eldre veger. Vegdirektøren fant at den bevilgning som ble gitt i årene 1920—1922, i alt kr. 116 000, foreløpig burde være tilstrekkelig til de mest påkrevde arbeider. Utbedringen besto vesentlig i anordning av møteplasser, vegutvidelser ved anbringelse av lukkede flate steingrøfter, kurveutvidelser og rekkverkforbedringer samt nytt vegdekke på mindre bruer og stikkrender.

Av bevilgningen, kr. 116 000, ble det anvendt kr. 115 879.45. Byggetid 1920—1926.

✓ 2. Skalelv—Kiberg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1901/02.)

Se 2. bd. side 495. Som nevnt der tiltrengtes det en restbevilgning stor kr. 18 000 som ble gitt av Stortinget 1914. Av denne merutgift skyldtes kr. 1 000 reparasjonsarbeider

ved Storelv bru i vegen Solnes—Skalelv. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 193 000 som bevilget. Veglengden er 31 366 m.

Byggetid 1908—1914.

✓ 3. Kiberg—Bussesund med arm til Svartnes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1901/02.)

Se 2. bd. side 496. I forelegget for Stortinget 1915 ble overslaget oppgitt til kr. 95 000. Dette beløp ble bevilget i årene 1913—1916 og gikk med i sin helhet. Veglengden er 14 300 m med kjørebredde 3,25 m i 14 120 m lengde og for øvrig 3,0 m. Maksimumsstigning 1 : 20. Byggetid 1913—1917.

✓ 4. Bergeby bru.

Denne bru inngår i vegen Nyborg—Vadsø (se kart i vegbudsjettprp. 1897). Den var bygd i 1885 som trebjelkebru på peleåk av tre i 5 spenn med en samlet lengde av 34 m. Da den var temmelig dårlig, ble den foreslått ombygd til jernbru.

Stortinget bevilget i årene 1927 og 1928 tilsammen kr. 34 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{4}$.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 30 593.37.

Det ble bygd ny overbygning på de gamle landkar bestående av et jernfagverk med innstøpt undergurt. Teoretisk spennvidde 35,0 m. Kjørebredde 2,8 m. Brudekke av jernbetong med slitebane av spramex og grus. Tilstøtende veg (200 m) utbedret og utvidet til 4,0 m kjørebredde. Bruas lengde 40 m. Byggetid 1929—1930.

✓ 5. Vestre Jakobselv bru.

Denne bru ligger også på vegen Nyborg—Vadsø, 17 km fra Vadsø. Den ble bygd i 1885 som trebjelkebru på peleåk av tre.

Da brua var så dårlig at ombygging måtte skje, ble det i årene 1926, 1927 og 1928 bevilget i alt kr. 81 000 hertil mot distriktsbidrag $\frac{1}{4}$ m. v.

Brua er ombygd til 3 jernbjelkespenn på murede pilarer og landkar. Lengde 60 m med kjørebredde 2,8 m og brubane av jernbetong. Tilstøtende veg 100 m med kjørebredde 3,6 m. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 80 999.19. Byggetid 1926—1927.

6. Andersby bru.

Til ombygging av denne bru ble det stillet til disposisjon kr. 2 700 av den for terminen 1938—39 gitte bevilgning til ombygging av dårlige bruer. Distriktsbidrag 25 %.

Brua ligger 5 km vestenfor Vadsø. Det er en bru med 5 m lysvidde og kjørebredde

ca. 3,5 m. Både dekket og brubjelkene var blitt så råtne at de må skiftes ut.

Planen går ut på at brua ombygges til kjørebanebredde 4,5 m samt brudekke av armert betong for belastningsklasse 2. Omkostningene var beregnet til kr. 2 700.

Arbeidet var ikke ferdig 30. juni 1940.

Rute 951.

Bussesund—Sandfjord—Båtsfjord—Kongsfjorddal i Berlevåg.

(Kart i vegbudsjettprp. 1934.)

Av denne rute er påbegynt følgende par-seller:

1. Bussesund—Sandfjord.

Av bevilgningen for terminen 1939—1940 til veger i sjøbygdene ble det disponert kr. 100 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{20}$ til ovennevnte veg. I samme termin ble det anvendt kr. 25 000 av nødsmidler.

Vegen ligger i sin helhet i Vardø herred. Etter en i 1939 innsendt plan er den beregnet til kr. 805 000 for en lengde av 29 716 m. Arbeidet ble påbegynt i august 1939.

Anlegget tar sitt utgangspunkt ved Smelror, endepunktet av riksveg 950.

2. Båtsfjord fiskeværveg.

Denne veg vil danne en sidelinje til den fremtidige veg fra Sandfjord til Kongs-

fjorddal i Berlevåg. Den ble påbegynt i 1922 for nødsmidler (i alt kr. 33 000) og opptatt på vegbudsjettet som hovedveg i 1927 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$.

I 1922 var overslagssummen oppgitt til kr. 128 000 for en lengde av 3 433 m. Heri inngikk bl. a. bru over Havnelv (149 m) og arm til Holmen (250 m). Overslaget ble senere redusert til kr. 104 000, hvilket beløp ble bevilget.

Arbeidsomkostn. utgjorde kr. 101 439.87 for en lengde av 3 783 m med kjørebredde 3,25 m for 3 757 m veg og 2,8 m for 26 m bru. Maksimumsstigning 1 : 20 og vegdekke av grus.

Anlegget ble ferdig i 1931.

Rute 953.

Bugøynes fiskeværveg i Sør-Varanger.

(Kart i vegbudsjettprp. 1923.)

Ifølge modifisert overslag av september 1921 var en veg gjennom Bugøynes fiskevær beregnet til kr. 86 000 for en lengde av 1 110 m.

Av nevnte beløp ble kr. 50 000 stillet til disposisjon i 1921 av nødsmidler mot di-

striksbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. Stortinget 1922 bevilget det resterende beløp, kr. 36 000.

Anlegget kostet kr. 85 600.63 for en lengde av 1 000 m og 4,0 m kjørebredde samt maksimumsstigning 1 : 15. Vegdekke av steinlag og puk. Byggetid 1921—1926.

Rute 954.

Neiden—riksgrensen mot Finland.

(Kart i vegbudsjettprp. 1923.)

Om vintervegen i dette strøk se 2. bd. side 498. Vedlikeholdet av denne veg (Bugøyfjord—Finlands grense) ble overtatt av staten i 1915.

I fylkets vegplan av 1939 er oppført riksveg Neiden—Riksgrensen, 9,0 km, beregnet til kr. 250 000. Jfr. bygdeveger i Sør-Varanger.

Rute 955.**Pasvikvegen: Hesseng—Grensefoss.**

Denne riksvegrute har sitt utgangspunkt ved Hesseng som ligger i rute 50 på vegen fra Kirkenes til Stånga (se foran under sistnevnte rute).

De tidligere utførte arbeider på rute 955 er omhandlet i 1. bd. side 525—527 under rute VI (Sør-Varanger) og i 2. bd. side 497—498.

Parsellen *Hesseng—Sandnes* i anlegget Tangen bru—Sandnes og parsellen *Ryeng—Svanvik* (del av vegen Langfjordvatn—Tsjalmijavre) ble opparbeidet i årene 1869—1876. Vegen fra *Ryeng* om *Bjørnevatn* til *Neverskrukkbukt* ble utført 1903—1905.

Etter 1914 er det gitt bevilgning til følgende arbeider:

1. Kirkenes—Sandnes—Neverskrukkbukt.

(Kart i vegbudsjettprp. 1916.)

Av dette veganlegg inngår strekningen *Kirkenes—Hesseng* i rute 50, Nord-Norgevegen.

Spørsmålet om opparbeidelse av veg mellom *Sandnes* og *Neverskrukkbukt* ble omhandlet i vegbudsjettprp. for 1904/05 side 107. Hovedforbindelsen mellom koloniststrøket og Kirkenes fant man ikke burde føres nordover langs Pasvik, men over mot Langfjordvassdraget og videre utover langs dette til gammel veg ved Sandnes.

Anlegget Sandnes—Neverskrukkbukt ble opptatt på vegbudsjettet av Stortinget 1916. Distriktsbidraget ble fastsatt til $\frac{1}{10}$ m. v.

Overslagssummen ble den gang oppgitt til kr. 210 000 for en lengde av 22 km. Herav opptok vegen Sandnes—Neverskrukkbukt kr. 194 000 for 19 530 m. En *arm* til *Grubebyen* (Haabet—Bjørnevaan) var for 1 410 m beregnet til kr. 8 600 og en *arm* til *Langfjordbotn* (1 060 m) var anslått til kr. 7 400.

Til dette anlegg samt til ombygging av vegen *Kirkenes—Sandnes* ble det i året 1920 disponert ved kgl. res. i alt kr. 500 000 av de midler som var stillet til administrasjonens rådighet til anvendelse for vegbyg-

ging i tilfelle av arbeidsledighet. I året 1921 ble det disponert ytterligere kr. 310 000 av disse midler.

I vegbudsjettprp. for 1921 ble det opplyst at den gamle veg fra Kirkenes til Sandnes var meget dårlig og derfor måtte helt ombygges (kfr. rute 50, avsnitt 27, Hesseng—Kirkenes). Bevilgningene på vegbudsjettet omfattet fra 1921 av også nevnte gamle veg.

På arbeidsrapporten for 1. halvår 1920 ble overslagssummen for det hele anlegg Kirkenes — Sandnes — Neverskrukkbukt (med armer) oppført med kr. 1 300 000 for 30 270 m. Overslagssummen måtte senere forhøyes vesentlig på grunn av det forserte omfattende nødsarbeide som ble drevet ved anlegget. Av nødsmidler ble det i alt anvendt kr. 895 000. Bevilgningene på vegbudsjettet utgjorde kr. 795 000, tilsammen kr. 1 690 000. Dette beløp gikk med i sin helhet.

Ifølge overingeniørens brev av 9. november 1929 er anleggets lengde etter oppmåling 30 164 m. Herav er hovedlinjen 27 690 m, armen til *Bjørnevann* 1 402 m og armen til *Langfjordbotn* 1 022 m.

Kjørebredden oppgis å være 5,0, 4,5 og 4,0 m inkl. flat lukket grøft. Vegdekket er steinlag og pukk på en strekning av 12 km, resten er grusvegdekke.

Maksimumsstigning på hovedlinjen er 1 : 14 og på armen til Langfjordbotn 1 : 12. Denne arm utgjør en del av rute 956. Byggetid 1919—1929.

2. Neverskrukkbukt—Ryeng—Svanvik.

(Kart i vegbudsjettprp. 1903.)

Som foran nevnt er vegen Svanvik—Ryeng bygd i 1869—1876 og vegen Ryeng—Neverskrukkbukt i 1903—1905.

Når forannevnte veg fra Kirkenes om Sandnes til Neverskrukkbukt ble ferdig ventedes stor automobiltrafikk mellom Kirkenes og distriktene ved Pasvik. Av hensyn hertil fantes det nødvendig å utbedre de veger som var bygd.

I vegbudsjettprp. 1923 ble det oppført bevilgning til utbedring av vegene Strand—Svanvik og Ryeng—Neverskrukkbukta.

Overslagssummen ble oppgitt å være for:

Strand—Ryeng	2 950 m	kr. 26 000
Ryeng—Svanvik	6 270 «	« 47 000
Ryeng—Neverskrukkbukta	7 450 «	« 15 000

Tilsammen 16 670 m kr. 88 000

Den førstnevnte parsell er en del av rute 956. De planlagte arbeider besto vesentlig i utvidelse av vegbredden, anlegg av møteplasser, ombygging og forlengelse av stikkrenner samt hel ombygging av 2 små bruer.

Det ble senere brakt i forslag en mer omfattende utbedring (se foreleggene for Stortinget i 1929 og 1931—1934).

Overslagssummen for de påbegynte utbedringer er senest oppgitt til kr. 170 700, hvilket beløp er bevilget i årene 1923—1938 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$. Arbeidet ble påbegynt i 1925, men var ikke avsluttet 30. juni 1940. Jfr. også rute 956, avsnitt 3, og rute 957.

3. Trallebaner samt vinterveg i Pasvik.

På statens vegbudsjett ble det i 1919 bevilget kr. 2 000 uten krav på distriktsbidrag til rydning og oppstaking av en vinterveg på norsk side av Pasvikelven langs grensen mot Russland (se innst. S. VII 1919 side 39). Vedlikeholdet av denne mellomriksveg ble overtatt av staten.

De første trallebaner i Pasvik, nemlig de tre nederste forbi Melkefoss, Skogfoss (Mennikafoss) og Kobfoss ble bygd henholdsvis i 1914, 1912 og 1920 for Finnmark skogfonds midler. De tre øverste, forbi Jordanfoss, Hestefoss og Tangefoss, ble bygd i 1924—1925 for midler av bevilgningen til arbeidsløshetens bekjempelse. Utgiftene til drift og vedlikehold av disse trallebaner var blitt utredet av skogfondets bidrag til Finnmark fylkesvegkasse. I vegbudsjettprp. 1929 foreslo vegdirektøren vedlikeholdet av trallebanene overtatt av staten.

Det ble samtidig foreslått bevilget kr. 9 000 til følgende arbeider:

Nye skinner til Skogfoss trallebane og utbedringer	kr. 6 000
Diverse utbedringer	« 1 000
Omlegging på Kobfoss trallebane	« 2 000

Forannevnte forslag ble vedtatt av Stortinget 1929.

Stortinget 1930 bevilget kr. 8 000 til nye vegvokterboliger ved Kobfoss og Hestefoss trallebaner. I 1931 ble det bevilget kr. 4 000 til fullføring av de prosjekterte arbeider og i 1938 ytterligere kr. 630.

I alt ble det altså bevilget kr. 21 630 som statsbidrag uten krav på distriktsbidrag til forannevnte arbeider. Imidlertid ble etter det foreliggende regnskap for terminen 1927—28 kr. 1 136.74 av den i 1919 gitte bevilgning til vintervegen inndratt i statskassen. Det anvendte beløp utgjorde således kr. 863.26. Av bevilgningen til trallebaner (kr. 21 630) var pr. 30. juni 1940 medgått kr. 21 015.92.

Det bemerkes at trallebanene ble overflødige som vanlig kommunikasjon etter at vegen langs vassdraget ble ferdig og de er derfor nedlagt fra 1. januar 1941.

4. Svanvik—riksgrensen ved Grensefoss samt Grensefoss bru.

(Kart i vegbudsjettprp. 1930.)

Angående denne vegforbindelse ble det i vegbudsjettprp. for 1938 opplyst bl. a. følgende:

«I 1930 forelå det plan og overslag for en hovedvei på den nordligste strekning fra Svanvik til Skogfoss med armer, i alt beregnet til kr. 495 000 for en lengde av 27 284 m, derav på hovedlinjen 19 169 m og kr. 358 000. Planen forutsetter en veibredde av 4 m for hovedlinjen.

I 1934 innsendte overingeniøren resultatet av en undersøkelse — vesentlig i hovedplan — for en vei fra Skogfoss til Grensefoss med armer, hvorefter omkostningene for hovedlinjen lyder på kr. 842 000 for en lengde av 60 660 m, og for armene på kr. 98 000 for en lengde av 9 807 m, tilsammen kr. 940 000 og 70 467 m. Til sistnevnte beløp kommer kr. 80 000 for en ca. 300 m lang

bro- og veistreking fra Grensefoss til riksgrensen på den annen side av Pasvikelven. Den samlede lengde for hovedlinjen opgav overingeniøren den gang til 60 850 m. Medregnet nevnte 300 m, blir den totale lengde for hovedlinjen 61 150 m. Det samlede undersøkelsesresultat viser således, at en vei fra Skogfoss til riksgrensen vil koste kr. 1 020 000 (under forutsetning av en kjørebredde på 3,25 m for hovedlinjen og 2,60—3 m for armene).

Efter ovenstående opgaver vilde således hovedlinjen for en vei Svanvik—riksgransen etter de oprinnelige planer komme på kr. 1 280 000 for en lengde av 80 129 m og armene på kr. 235 000 for en lengde av 17 922 m eller i alt kr. 1 515 000 for en lengde av 98 051 m.

I de senere år har det i forbindelse med kolonisasjons- og bureisingsarbeidet i Pasvikdalen vært utført betydelig veiarbeide sønnenfor Svanvik for midler som er bevilget på Landbruksdepartementets budgett. Veien med sidelinjer bygges som god bureisningsvei eller enkel kolonisasjonsvei, dog således at den ved senere forsterkning og breddeutvidelse kan inngå som ledd i en fremtidig gjennomgangsvei.

Foruten hensynet til bureisingen er det flere forhold som gjør det ønskelig så snart som mulig å få ferdig den vei det her er tale om. For det første kommer den hittil nedlagte kapital ikke til full nytte før det blir bygget bilvei helt frem til riksgrensen ved Grensefoss idet man ikke kan gjøre regning med at den nuværende veistreking vil formidle nogen trafikk av betydning. For det annet kan man heller ikke vente at det vil opstå nogen turisttrafikk av betydning hverken i Pasvikdalen eller det øvrige distrikt i denne del av landet, følgelig blir sammenheng i veiforbindelsen fra Kirkenes til riksgrensen. Når gjennomgangsveien om nogen år når frem til Kirkenes, vil det her omtalte anlegg få ennu større betydning for turisttrafikken. Videre vil det ferdige anlegg ha stor betydning for tolltjenesten ved grensen, for driften av statens skoger i strøket, for skolegang m. m. og endelig vil denne vei i nasjonal henseende bli til stor fordel for disse grense-trakter.

Fylkesmannen har i skrivelse av 20. november 1937 henstillet til overveielse om det ikke bør optas en mindre bevilgning på kommende veibudgett til veianlegget gjennom Pasvikdalen slik at dette kan bringes til avslutning i nær fremtid. Han gjør oppmerksom på at det nu gjenstår bare et

relativt kortere stykke av anlegget og tilføier, at det vil være rimelig at det skaffes til veie et beløp på veivesenets alminnelige budgett.

Veidirektøren er bekjent med at heromhandlede vei av hensyn til bureisingen sannsynligvis blir fortsatt bygget ved Landbruksdirektørens foranstaltning i et noget raskere tempo enn hittil, slik at veien blir ferdig til bruk høsten 1939.

Grensefoss bru som inngår i bureisingsveien forutsettes bygget ved veivesenets foranstaltning.

Efter konferanse med fylkesmannen vil veidirektøren foreslå opført på veivesenets budgett kr. 10 000 som tenkes anvendt til denne bru.

Efter en foreløbig beregning er broen anslått til ca. kr. 80 000.»

Stortinget 1938 bevilget overensstemmende med departementets forslag kr. 10 000 til *Grensefoss bru* uten krav på distriktsbidrag.

I vegbudsjettprp. 1939 ble det angitt at det gjensto ca. 25 km veg som det ville være ønskelig å få opparbeidet på høyst to år. Omkostningene ved byggingen av den gjenstående strekning var beregnet til ca. kr. 380 000, altså i tilfelle ca. kr. 190 000 pr. år. Dette var et meget større beløp enn bevilgningen til bureising kunne avse i løpet av et så kort tidsrom. Landbruksdepartementet hadde derfor spurt om minst kr. 200 000 kunne skaffes til veie ved Arbeidsdepartementets foranstaltning. Dette lot seg ikke gjøre, hvorfor arbeidet på vegens fullførelse ble fortsatt som før for bureisingsmidler.

Foruten vegarbeidet gjensto det å bygge bru ved Grensefoss som etter det siste overslag var beregnet til kr. 166 000. Herav var bevilget kr. 10 000.

Til fortsatte arbeider på vegen Svanvik—riksgransen ved Grensefoss foreslo veidirektøren bevilget kr. 200 000 for terminen 1939—1940 til fullførelse av bruanlegget og til videre arbeider på vegen.

Nevnte beløp ble opptatt i den kgl. prp. og bevilget av Stortinget.

Av anlegget ble parsellen Svanvik—Nyrud, 62 km, overtatt til vedlikehold fra 1. juli 1939. Resten av anlegget var den gang

under arbeid. Hovedvegens lengde fra Svanvik vegkryss til Grensefoss er oppgitt til 80 345 m.

Følgende armer er bygd samtidig med hovedvegen:

Arm til Skrotnes 4 700 m, til Melkefoss 1 050 m, til Skogfors 470 m, til Kobbefoss 1 800 m, til Skogly 210 m og til Nyrud 890 m.

Hovedvegen er bygd med 3,25 m bredde og møteplasser, dog med 5 m bredde på

Elgryggen og nord for Grensefoss. Vegdekke av grus.

Brua ved Grensefoss som ble påbegynt i 1939, var ikke fullført i 1940.

Stortinget 1936 samtykket i at det av bevilgningene til gjennomgangsveger i Nord-Norge ble anvendt kr. 50 000 til bygging av to gjestgiverier ved vegen. Herav er kr. 8 000 anvendt som bidrag til Svanvik turiststasjon.

Rute 956.

Pasvikvegen—Langfjordbotn—Strand—Ryeng.

(Kart i vegbudsjettprp. 1916.)

De vegarbeider som ble utført i Sør-Varanger før 1914 er omhandlet i 1. bind side 525—527 og 2. bind side 498.

1. Arm fra Pasvikvegen til Langfjordbotn.

Denne veg ble bygd 1919—1929 som en sidelinje til veganlegget Sandnes—Never-skrukkbukta (se rute 955). Lengden er 1 022 m og kjørebredde 4,0—5,0 m. Maksimumsstigning 1 : 12. Vegdekke steinlag og grus.

2. Langfjordbotn—Langfjordvatn over Langfjordeidet.

Vegen ble bygd 1869—1876 (1. bind side 525 flg.).

Fylkestinget 1916 anbefalte opptatt på statens vegbudsjett $\frac{1}{2}$ statsbidrag til en trallebane over Langfjordeidet (se vegbudsjettprp. 1917).

Anlegget var i 1914 beregnet å koste kr. 10 000, men et revidert overslag i 1919 lød på kr. 28 000. Stortinget 1917 og 1920 bevilget henholdsvis kr. 5 000 og kr. 9 000, tilsammen kr. 14 000 som $\frac{1}{2}$ statsbidrag.

Planen for anlegget omfattet en 690 m

lang trallebane og en 360 m lang veg med båtvor ved Strand ved Langfjordvatnets søndre ende.

Senere ble planen forandret derhen at den nevnte veg til Strand ble sløyfet. I stedet for denne ble det planert en 3,0 m bred og 626 m lang grusveg langs trallebanen. — Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 26 220.94, hvorav statsbidrag ($\frac{1}{2}$) er kr. 13 110.47. Byggetid 1919—1928.

3. Strand—Ryeng.

Denne veg ble bygd i årene 1869—1876 nærmest som kolonisasjonsveg. Både den og fortsettelsen til Svanvik utgjør en del av vegen Langfjordvatn—Tsjalmijavre (1. bind side 525—527).

I vegbudsjettprp. 1923 ble det foreslått bevilgning til utbedring av vegen Strand—Svanvik. Overslagssummen for utbedring av parsellen Strand—Ryeng ble oppgitt til kr. 26 000 for en lengde av 2 950 m. Bevilgningene ble gitt under ett til Strand—Svanvik og Ryeng—Never-skrukkbukta. Arbeidet ble påbegynt i 1925, men var ikke avsluttet i 1940. Se for øvrig foran under rute 955, avsnitt 2.

Rute 957.

Eidet—Furumo med arm til Utneset.

(Kart i vegbudsjettprp. 1903.)

Som det fremgår av 2. bind side 498 ble vegen *Eidet—Furumo* bygd for statsmidler i 1903—1905. Vegens lengde var 4 137 m.

I vegbudsjettprp. for 1932 ble det nevnt at overingeniøren hadde foreslått utbedring på strekningen fra *Skillebekk* til *veg-*

kryss for arm til Utneset, hvilken strekning er å betrakte som mellomriksveg, da ferjen over Sundvatnet (Svanvatn) som forbinder de norske og daværende finske veger, nå utgår fra Utneset. Nevnte parsell var beregnet til kr. 9 000 for 1 070 m.

Beløpet ble medtatt i overslagssummen for vegutbedringen Strand—Svanvik og Ryeng—Neverskrukkbukt, kr. 170 700 (se foran under rute 955, avsnitt 2). Om *vegen til og ferjeforbindelsen ved Utneset* opplyses for øvrig følgende:

Ferjingen over Sundvatnet (nå kalt Svanvatn) mellom Svanvik og Salmijärvi tok på grunn av den store vannlengde nokså lang tid. For å forkorte ferjingen ble det besluttet å flytte ferjestedet. Som den hensiktsmessigste plass ble valgt Ut-

neset. Av denne grunn var det nødvendig å bygge en arm dit fra vegen Svanvik—Furumo. Denne arm var også nødvendig av hensyn til det kapell og den øvrige bebyggelse som ventes å ville komme på Utneset. Vegen var beregnet til kr. 17 000 og ferjehavnen til kr. 6 000, tilsammen kr. 23 000.

Dette beløp ble bevilget av Stortinget i 1932 og 1933 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Det bevilgede beløp gikk med i sin helhet. Veglengden er 955 m, kjørebredden 4,0 m og vegdekket av grus.

Det er anordnet ferjested og til beskyttelse av dette er det bygd en steinmolo 45 m lang med 1,5 m bredde i toppen og med ordnede skråninger 1:1. Byggetid 1932—1934.

Rute 960.

Tangen bru—Elvenes—Jarfjordbotn.

Vegene Tangen bru—Elvenes og Elvenes—Jarfjord ble bygd i årene 1869—1876 (se 1. bind side 525—527) med ganske enkelt utstyr. Lengden var henholdsvis 5,1 km og 9 830 m. Om de senere foretatte utbedringer opplyses følgende:

1. Tangen bru—Elvenes.

(Kart i vegbudsjettprp. 1916.)

For å få sammenhengende vegforbindelse mellom Kirkenes og distriktene ved Pasvik ble de eldre veger i Sør-Varanger utbedret for automobiltrafikk.

Vegutbedringen Tangen bru—Elvenes ble påbegynt for nødsmidler (stilt til disposisjon i 1921). Arbeidet ble opptatt på vegbudsjettet i 1923. Fullførelsesbevilgning ble gitt i 1927. Distriktsbidraget var $\frac{1}{10}$ m. v.

Overslaget lød opprinnelig på kr. 66 000, senere forhøyet til kr. 88 100, som ble bevilget.

Arbeidet kostet kr. 88 019.32. Den utbedrede veglengde utgjør 4 730 m med kjørebredde 3,6 m. De gamle trebruer med trelandkar ble ombygd til jernbjelkebruer

med trebrudekke og landkar av stein samt en del kurver utbedret. Byggetid 1924—1926.

2. Elvenes bru.

(Kart i vegbudsjettprp. 1916.)

I forbindelse med veganlegget Tangen bru—Elvenes var det meget påkrevet å oppføre bru over Pasvikelv ved Elvenes, da Jarfjorddistriktet er det viktigste oppland for Kirkenes.

Av hensyn til arbeidsledigheten i Sør-Varanger ble det beløp som trengtes til bruanlegget, stilt til disposisjon av nødsmidler i årene 1923—1926 med tilsammen kr. 168 300 mot distriktsbidrag $\frac{1}{15}$ m. v.

Brua ble bygd som hengebru 1924—1928. Den er 107 m lang og har en kjørebredde av 2,6 m samt brubane av jernbetong. Arbeidsomkostningene utgjorde kr. 168 299.65. Brua med tilstøtende veg har en samlet lengde av 800 m. Vegens kjørebredde er 3,0 m.

Ved bruas avlevering i 1929 bemerket distriktets representant at det ville være ønskelig å få anbrakt vikeplasser for fotgjengere (se vegbudsjettprp. 1931).

Stortinget 1931 bevilget overensstemmende med administrasjonens forslag kr. 600 til anbringelse av 4 vikeplasser (2 på hver side av brua). Distriktsbidrag $\frac{1}{15}$. De samlede arbeidsomkostninger var kr. 168 992.98.

3. Elvenes—Jarfjord.

(Kart i vegbudsjettprp. 1923.)

På vegbudsjettet for terminen 1925—1926 ble det oppført kr. 10 000 til vegens utbedring. Ved kgl. res. av 24. august 1925 ble

det stilt til disposisjon av nødsmidler kr. 60 000 mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

I vegbudsjettprp. for 1927 ble overslagssummen oppgitt til kr. 90 000 for en lengde av 7 865 m. Som restbeløp bevilget Stortinget 1927 kr. 20 000.

Bevilgningen, kr. 90 000, gikk med i sin helhet. Det utførte arbeid besto i kurveutbedringer, anlegg av møteplasser og utvidelse av kjørebredden til 3,6 m.

Utbedringen omfattet en lengde av 7 925 m og foregikk i årene 1925—1929.