

Tromsværingene som ble vegfolk i Finnmark

av Alfred Bjørkli, Vadsø



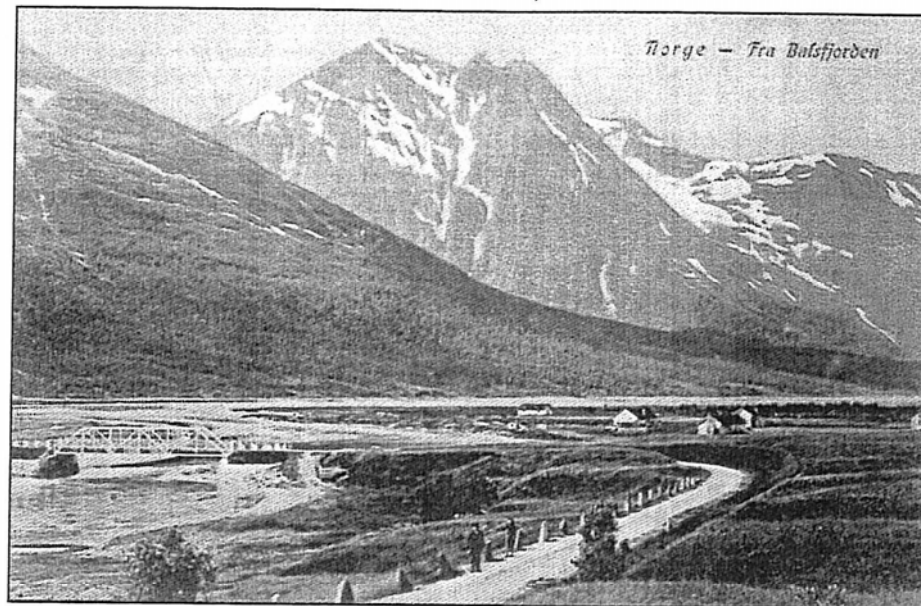
Alfred Bjørkli. Det var han som avfyrt saluttkanonen ved åpningen av vegmuseet 22. juni 1992. Foto utlånt av Alfred Bjørkli.

Som sønn av innflyttet tromsværing var jeg om sommeren 1928 og -29 «anbrakt» som flisgutt m.v. hos oppsynsmannen på veganlegget Olderfjord – Skaidi, nå fjellovergangen Hatter i E-6. Oppsynsmannen var fra Tromsø, bodde i vegvesenets brakke og hadde husholderske. Det var ofte besøk av vegfolk i vegbrakka – med kontor og overnattingsmuligheter for bl.a. ingeniører. Jeg hadde bo- og spiseplikt hos oppsynsmannen for kr. 1,- pr. døgn. Jeg hadde 25 øre timen og ble således timelønnet i vegvesenet – med tittel «flisgutt», 13 år gammel.

De harde tredveårene

Under mine «ærender på «linja» ble jeg kjent med arbeiderne etterhvert. De fleste var nok finnmarkinger, men det var noen som snakket litt annerledes – hadde en annen dialekt. Eller så så ikke jeg noen forskjell på dem og andre – der og da. Det hendte at jeg overnattet i telt sammen med arbeiderne, når jeg visste at jeg måtte ut på «linja» dagen etter, og da kom man jo nokså nært brakkelagets gjøremål – også etter arbeidstid. De fleste finnmarkinger kommuniserte på sitt morsmål – samisk og/eller finsk (kvensk) til høylydt indignasjon for tromsværingene. I årene 1930–1935 kan jeg ikke huske at jeg så noe til mine venner fra Troms. Jeg hadde strøjobber om sommeren på veganlegget Lakselv – Karasjok, hvor min far var oppsynsmann. Om vinteren ble han beordret ut av sitt distrikt og i oppsynstjeneste for det meste med «nødsarbeide». Det kunne vel ha vært i «de harde 30-årenes» tid. Jeg kan huske at far var beordret bort fra hjem og familie hver vinter – og da også vinteren 1935, da jeg fikk være med ham til Skaidi – hvor det skulle tas ut stein og hugges karmur for Skaidijokka bru. Der kom jeg i kontakt med kenninger fra 1928–29. Nå fikk jeg vite at disse var vegarbeidere fra Troms, og at de hadde vært i arbeid i området i Vest-Finnmark det meste av tiden. Det jeg ikke fikk vite, og heller ikke da brydde meg om å vite, var hvilket årstall de tiltrådte i vegvesenet i Finnmark – og hvor. – Jeg skulle kanskje ha vært litt mer nysgjerrig den gangen.

Jeg hadde strøjobber, bl.a. med å ta inn



Mange av tromsværingene som reiste til Finnmark, kom fra Balsfjord og indre Troms. Foto utlånt av Olve Reiersen.

sløve piggett, dobbeltsett og skrombor til smia. Samtidig hjalp jeg til som oppslager – om smeden ønsket det. Smeden var forresten så nærsynt at jeg grudde meg hver gang jeg skulle slå. Han skjønte nok problemet.

Arbeidet ble avsluttet før påske, og vi tok oss hjem på ski – et drøyt stykke til Lakselv. Vegen var nå planert kjørbær mellom Olderfjord og Skaidi, men bare som sommerveg med dårlig grusdekke.

Vandrekultur?

Fra budsjettåret 1932/33 ble vegarbeidsdriften på anlegget Lakselv – Karasjok opptrappet. Dit kom også vegarbeidere fra Troms – de fleste som formenn – beskjeftiget med planeringsarbeide sammen med vegfolk fra Finnmark. Jeg husker folk fra Langfjord i Talvik og fra Kåfjord i Alta m.v.

Utvalgte formenn ble senere organisert i formannslag og beskjeftiget med brukarmuring og fjellsprenning utover høsten frem mot jul – avhengig av været. De var de siste som forlot arbeidet etter sesongslutt. De som ikke var hjemmehørende i distriktet reiste ett eller annet sted – jeg vet ikke hvor. Men de kom igjen på arbeid neste år og neste år. I 1937 kom jeg over i en annen arbeidssituasjon, og mistet da kontakten med mange av dem.

Det var et karakteristisk trekk ved bovalget blant Troms-arbeiderne. Det virket som om de trakk til Alta – Skaidiområdet i arbeidsledige perioder og i høytider m.v. Jeg kjenner bare til to av dem som ble bofaste, og da i Porsangerområdet. De etablerte seg med småbruk som attåtnæring. De to var min far og hans bror. I Øst-Finnmark var vegtilsynsmenn fra Troms bofaste i Ifjord og Tana – trolig fra like etter første verdenskrig.

Hammerfest, den 29 juli 1915.

Hr. opsynsmand Georg Bjørkli .

I forbindelse med tidligere mundtlige forhandlinger meddeles at jeg har antet Dem som opsynsmand ved Statens Veianlæg i Finmarkens amt paa følgende vilkaar:
fra 1. juli 1915
Deres avlønning blir lønsregulativets 2. klasse, kr. 1650. -
pr. aar (kr. 137.50 pr. maaned), idet De regnes som at ha
staat i regulativets 1. klasse fra 1. juli 1913, i henhold
til min skrivelse av 28. august 1913.

De er forpligtet til i vintertiden, og naar veianlæggenes bestyrelse ellers kræver det, at arbejde som akkordformand, mot til enhver tid at oppebære Deres opsynsmandsløn; det vil si: De har foruten Deres arbejdsfortjeneste i den tid (akkordfortjenesten med formandstillæg) et saa stort beløb, at den samlede fortjeneste ikke blir mindre end Deres opsynsmandsløn.

Den gjensidige opsigelsesfrist er 3 maaneder.

Iøvrigt vil De ha at rette Dem efter de til enhver tid gjældende instrukser for opsynsmænd i Statens Veivæsen.

Dersom saa senere maatte bli bestemt av statsmyndighetene, tilpligtes De at gjøre indskud i pensionskasse for statens bestillingsmænd efter de regler som da blir fastsat.

Alfred Bjørkli

Georg Bjørkli begynte som vegarbeider i 1906, og ble ansatt som oppsynsmann i 1915. I vintertiden var Bjørkli forpliktet til å arbeide som akkordformann. Brevet er utlånt av Alfred Bjørkli.



Elvebakken i Alta. Det ser ut til at mange tromsøværingar oppholdt seg her mellom sesongene. Foto: Fylkesbiblioteket, Vadsø.

Det finnes neppe pålitelige nedtegnelser som belyser den enkeltes motivering for å dra fra Troms til Finnmark for å søke arbeid.

Jeg hørte heller aldri noe om mulig organisert verving av vegfolk. Ønsker man en mer nyansert fremstilling av motivene, må man trolig til røttene i Troms. Jeg drister meg imidlertid til å spekulere litt over mulige motivasjoner: Kunne det tenkes at det oppsto en slags smitteeffekt, i og med

at enkelte dro og fikk arbeide, og at deres familie og kjente lot seg friste til – og til og med kanskje ble anmodet om – å følge etter. Jeg mener dette kunne være tilfelle med min egen familie. Min far flyttet først. Etter at han var etablert kom to av hans brødre – og hans noe eldre onkel etter. Jeg tror man skal være klar over at vegadministrasjonen helst så at helårsarbeidere var mobile, at de kunne innordne seg i brakkelag og at de var innstilt på å flytte hvor som helst det var behov. Noen valgte – eller var kanskje tvunget til å velge – en slik arbeids-situasjon. Det viktigste var vel da som nå å skaffe kontanter til underhold av familie og til betjening av gjeld.

Varierende motiver

A/S Sydvaranger ble grunnlagt i 1906. Det er trolig at noen tenkte seg arbeid i gruvene der. Min far forsøkte seg først der et halvt års tid, men trivdes trolig ikke. Muligvis på grunn av beskjentskap fikk han seg arbeid på veganlegget Skallelv – Kiberg (Rv. 98), og deretter på veganlegget Kistrand – Olderfjord, hvor han da ble – og omsider ble gift.

Og til slutt: Kunne familieforhold hjemme i Troms motivere til utflytting. Ble



Karl Foslund kom fra Bardu og var en av de første tromsøværingar som kom til Finnmark på vegarbeid. Foslund døde i 1953, 82 år gammel. Foto utlånt av familien.



Gulbuojokk bru 1947, Georg Bjørkli til høyre. – Du behøver ikke sette opp kilometerstolper for min del, sa Georg til sin sønn, da han skulle kilometrere vegen til Karasjok. Foto: Harald Furnes, Skillebotn.

det for eksempel for mange sønner på småbruket, og da ikke alle var like fortrolig med sjøen, fiske og fangst, måtte andre løsninger vurderes.

Det kan heller ikke utelukkes ekteskapelege vanskeligheter, oppstått før eller etter adskillelsen – uten at dette bør tillegges noen vekt.

Da jeg som teknisk funksjonær ved vegkontoret i 60–70-årene fikk uteoppdrag – med bl.a. skilting og kilometrering m.v. av vegene – måtte jeg søke bistand til den praktiske gjennomføring. Bl.a. måtte det øremerkes mannskaper og kjøretøyer til oppdragene. Den slags oppdrag ble mer eller mindre betraktet som «Hår i suppa» (uten at noen nevnte det).

Da jeg spurte min far om mannskap til

oppsetting av kilometerstolper for hver 500 meter, sa han: – «Du behøver ikke sette opp kilometerskilter for min del – jeg har ikke bruk for dem. Får jeg vite hva jeg skal foreta meg i mellom Siribekken og Nattvannet så finner jeg frem. Jeg fikk assistansen likevel.

Overingeniøren
for
vegvesenet i Finnmark

Vadsø, den 5.5.1943
S.V. Jnr. 171/1943 RK.

Til oppsynsmenn og arbeidere

I skriv hertil av 5. april d.å. har O. Oberbauleitung blant annet uttalt:

«Det norske vegvesen har å føre strengt oppsyn med sine folk og sørge for at de arbeidere som er i dets tjeneste blir oppfordret til å yte sitt beste og største arbeide. **Jeg vil med alle midler ta mine forholdsregler mot upresishet og en arbeidsytelse som jeg ikke er tilfreds med.** Den loyde tyske forpleining vil bare bli gitt når det med skarpt oppsyn er gitt garanti for at en tilsvarende arbeidsytelse er gjort. **Gjenstridige og late arbeidere** skal meldes til Reichskommissar Dienststelle Kirkenes til avstraffelse, og vil bli sendt til tvangsleir, der de vil bli vennet til skikkelig arbeid og arbeidsytelse.

Vi befinner oss i den totale krig og dessuten i operasjonsområdet. Denne kjensgjerning har også de norske arbeidere og deres oppsynsmenn å forstå og tilpasse seg. **Jeg gjør lederen for det norske vegvesen og hans ingeniører fullt ansvarlig for at de gjør sin plikt og yter det arbeid som er tildelt.**»

«Permisjoner (for slåttearbeid, fiske og for å skaffe seg brensel) vil bare bli gitt i innskrenket omfang og rett nok bare til de arbeidere som har utmerket seg ved særlig godt arbeide. Kvinner og slike som ikke er arbeidspliktige, må her som i Tyskland greie opp med høyonn og sørge for å skaffe seg brensel. Bare de arbeidere som **den ansvarlige O.T. byggeleder selv har overbevist seg om, vil få permisjon** når han har funnet at de har utmerket seg ved særlig flid, nøyaktighet eller punktlighet.

Jeg gir vegvesenet ettertrykkelig beskjed om at de gjør denne grunnsetning kjent for sine arbeidere.

Dette til underretning og iakttagelse.

I samme anledning fikk jeg nærkontakt også med de fleste andre oppsynsmenn i etaten. Noen av dem (kjente fra 30-årene) vegfolk både fra Troms og Finnmark. Noen litt fysisk reduserte, men hjelpsomme og samarbeidsvillige så langt det var praktisk mulig – og det ble som regel en løsning. Tromsværingene var blitt Finnmarkinger – så gode som noen.

Hold kjæft

Alle hadde de vært i vegvesenets tjeneste som nøkkelmenn under hele krigen, og ble trolig tvangsevakuert – eller kom seg i sikkerhet på annen måte.

Okkupasjonsårene ble vel noe turbulente for de fleste. Det ble ofte å innrette seg etter okkupasjonsmaktens instruksjoner – se rundskriv av 5.5.1943 – og det medførte ofte forflyttinger, avhengig av vedkom-

mendes faglige kvalifikasjoner, men også i noen grad evnen til å utvise diplomatisk adferd – og sist men ikke minst kunne og ville holde kjæft, om nødvendig. Noen var iallfall tilbake i vegvesenet i Finnmark i gjenreisningsårene 1950–60, og hadde da avansert til oppsynsmenn og/eller assistenter. Jeg mener noen hadde vært en tid innom Finnmark Vegkontor i Tromsø – på tur til Finnmark.

Foruten forsert drift med istandsetting av bruer og veger, måtte det etableres vedlikeholdsstasjoner, verksted og garasjer samt husvære for personell. Det var også stor pågang fra befolkningen og fra myndighetene om å bistå med hjelp og veiledning. Det ble således stort behov for tilstedeværelse – såvel ute på vegene som på byggeplassene – slik at ordinær arbeidstid måtte tøyes, ofte langt over tålegrensen.



Edvin Eliassen (i.h.) var en av de første finnmarkinger som ble oppsynsmann i sitt eget fylke. Til v. avdelingsingeniør Fridtjof Solem og datteren Astrid og Odd Eliassen. Bildet er tatt ved Tana bru i 1947. Foto: Nils E. Hertzberg.



Gjenreisningsarbeidet av Tana bru. Foto utlånt av Odd Eliassen.

STATENS VEGVESEN
FINNMARK FYLKE
VEGSJEFEN

Oslo, den 24/5 – 1945.

Bemyndigelse.

Oppsynsmann Georg Bjørkli bemyndiges herved til å foreta det fornødne med overflyttingen av vegvesenets ~~og Finnmarks~~ kontor i Oslo til Tromsø.

Han bør få med seg skjemaer og rutepapir av enhver art, tegnesaker, litt kontorutstyr m.v.

Han forestår pakkingen og forsendelsen av kontoret til Tromsø.

Videre bemyndiges Bjørkli – etter nærmere avtale – og funksjonærer og arbeidere den fornødne beskjed om reisen nordover.

Bilkontoret bes være behjelpelig med de fornødne reisetillatelser.

H. H. Sæther
H. H. Sæther



Berntsens sommervilla på Tromsøya. Her hadde Alta vegavdeling sine kontorer i 1945/46. På verandaen fra v. oppsynsmann Oliver Sætermo, Martha Mack, fru Borghild Sætermo og Arnold Kjæreng. Foto: Arnulf Arild.

Oversikt over faste og midlertidige vegoppsynsmenn i Finnmark av 1954

utarbeidet ved Vegkontoret, Vadsø. Oppsynsmenn oppført med kryss var fra Troms

Navn	Født	Begynt i vegvesenet	Antatt som opps.mann	
			Midl.	Fast
x Georg Bjørkli, Lakselv	6/11-1889	1906		1/6-13
x Andreas Luneborg, Børselv	18/5-1884	1914		1/9-25
x Alfred Bjørkli, Skaidi	1/5-1892	1913	1928	-32
x Johan Bjørkli, Billefjord	24/1-1896	1919		15/9-33
Jørgen Emaus, Sopnes	18/7-1883	1903	1933	1/7-35
x Jakob Karlsen, Vadsø	6/8-1895	1919	1936	1/1-37
x Hilmar Bakken, Breivikbotn	23/7-1894	1920	1933	1/10-39
Nikolai Olaus Karlsen, S.-Varanger	28/6-1897	1919	1/12-37	1/12-43
x Olaf Berntsen, Rustifjellbua	13/9-1889	1908	1933	1940
x Wilhelm Kling, Vadsø	19/11-1889	1921		1/6-39
x Odin Holsmo, Elvebakken	11/4-1896	1914	1/6-39	1/6-41
Edvin Eliassen, Skipagurra	25/5-1897	1915	1935	1/10-43
x Paulinius Sætermo, Elvebakken	10/5-1898	1916	1937	1/10-39
Hagbart Nilsen, Honningsvåg	21/2-1898	1906	1936	-
x Oliver Sætermo, Hammerfest	1/3-1896	1913	1941	1/1-46
x Johan Bones, Karasjok	29/5-1897	1921	1937	1/7-41
Johannes Foslund, Ifjord	21/12-1904	1919	1942	1/11-46
Asbjørn Hansen, Alta	29/8-1911	1926	1942	1/7-50
x Peder Larsen, Kongsfjord	12/4-1906	1924	1943	
Chr. Alexandersen, Skipagurra	16/10-1906	1935	1943	
Johan Øverli, Persfjord	16/12-1905	1923	1943	
Fridtjof Larsen, Neiden	16/4-1904	1934	1944	
Reidar Oppgård, Elvebakken	26/1-1904	1931	1946	
x Johannes Mathisen, S.-Varanger	7/8-1919	1936	1943	

Etter oppnådd aldersgrense i Finnmark flyttet noen tilbake til Troms hvor de hadde sine røtter. Det synes som om at de fleste tromsværingene som søkte arbeid i vegvesenet i Finnmark i 20-30-årene ble værende. Riktignok som et slags nomader – på flyttfot i vegvesenets boligbrakker og på vegstasjoner – både lenge før og til etter krigen 1940-45.

Tidsskifte

Av fortegnelse fra 1954, fremgår bl.a. hvilke årstall den enkelte begynte i vegvesenet. Her bør det tas forbehold om at årstallet kan være relatert til tidligere praksis i Troms vegvesen. Flere av tromsværingene ble allerede tidlig i 30-årene ansatt som midlertidige oppsynsmenn – for senere å gå over til faste. Det virker som om de må ha hatt en viss praksis før de kom til Finnmark. Personlig tror jeg de da kom som formenn, men på et senere tidspunkt enn fortegnelsen viser. Det som vites med sikkerhet er at det ambulerte to vegformenn/oppsynsmenn i tidsrommet 1910-20 for vegvesenet i Finnmark – begge tromsværingene.

I årene 1920-1940 var antallet oppsynsmenn fra Troms 16 – mot 3 fra Finnmark. I 1954, se fortegnelsen, var antallet 15 mot 9 – og i 1961, 9 tromsværingene mot 19 finnmærkinger. Tilnærmet utvikling fremgår også av Norsk Vegteknisk Forening avd. 73 Øst-Finnmarks 35-års jubileumsskrift av 1983, hvorav siteres:

«Ut over 20-årene økte antallet oppsynsmenn i fylket – – –»

Og videre:

«Vi må helt frem til slutten av 50-åra før halvparten av oppsynsmennene er blitt innfødte finnmærkinger.»



Nomadeliv? Mimmi Kling Mathisen (1909-1988). Mimmis far kom fra Troms og var smed. I sine barneår fulgte hun med foreldrene rundt på forskjellige veganlegg. Hun bodde i brakker og delte livet med vegarbeiderne. Foto: Bjarne Langseth.

Det kan kanskje synes tvilsomt å nytte vegkontorets fortegnelse over oppsynsmenn som dokumentasjon for å vise tromsværingenes innflytelse på vegarbeidsdriften i Finnmark. Grunnen til dette er at de aller fleste ble oppsynsmenn, og kom således med i fortegninger, hvor de i ettertid kan spores tilbake.

Lignende fortegninger eksisterer ikke – såvidt jeg kjenner til – for formenn og arbeidere fra Finnmark. Selv sagt utgjorde de hovedtyngden av manuell og maskinell arbeidsinnsats i samme halve århundre.