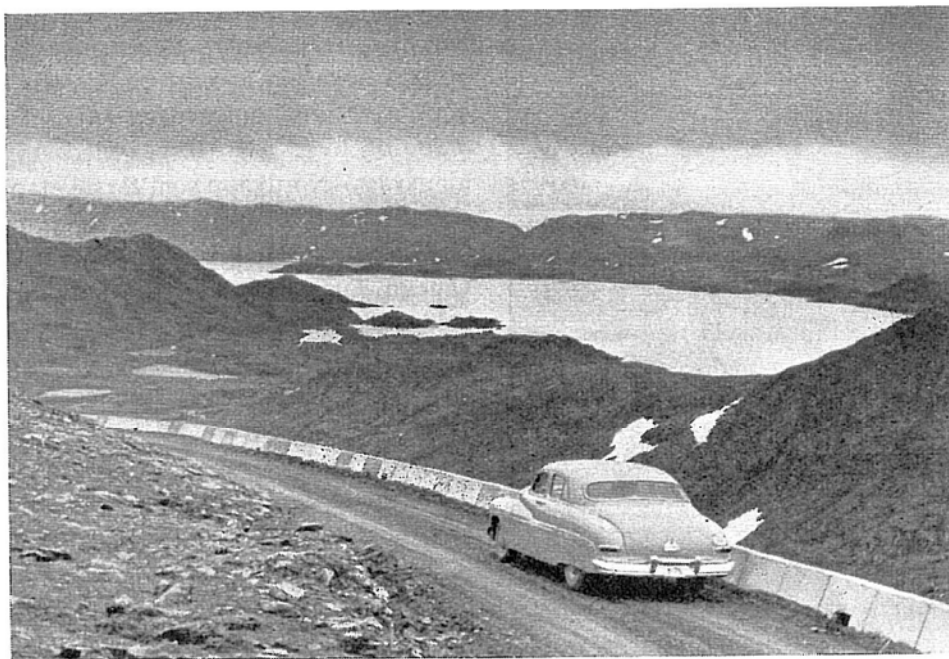




Nordkappvegen

Åpningen av vegforbindelsen fra Honningsvåg til Nordkapp ble foretatt natt til 1. juli 1956, med en kortesje på 45 biler som kjørte fra Honningsvåg med en rekke inviterte. I turen deltok samferdselsministeren, statsråd Varmann, som foretok den høytidelige åpning av vegen. Forøvrig var fylkesmannen, fylkestinget og kommunale autoriteter fra Nordkapp til stede. Videre representanter for reiselivs- og bilorganisasjonene, samt vegdirektør Backer og avdelingsdirektør Paus for sentraladministrasjonen samt representanter for Finnmark fylkes vegvesen. En særlig spiss på begivenhetene satte det at «Nordkapp-prinsessen» og den engelske admiralen lord Fraser of North Cape var til stede, likesom Nordkapps vennskapsbyer i Sverige og Danmark var representert.

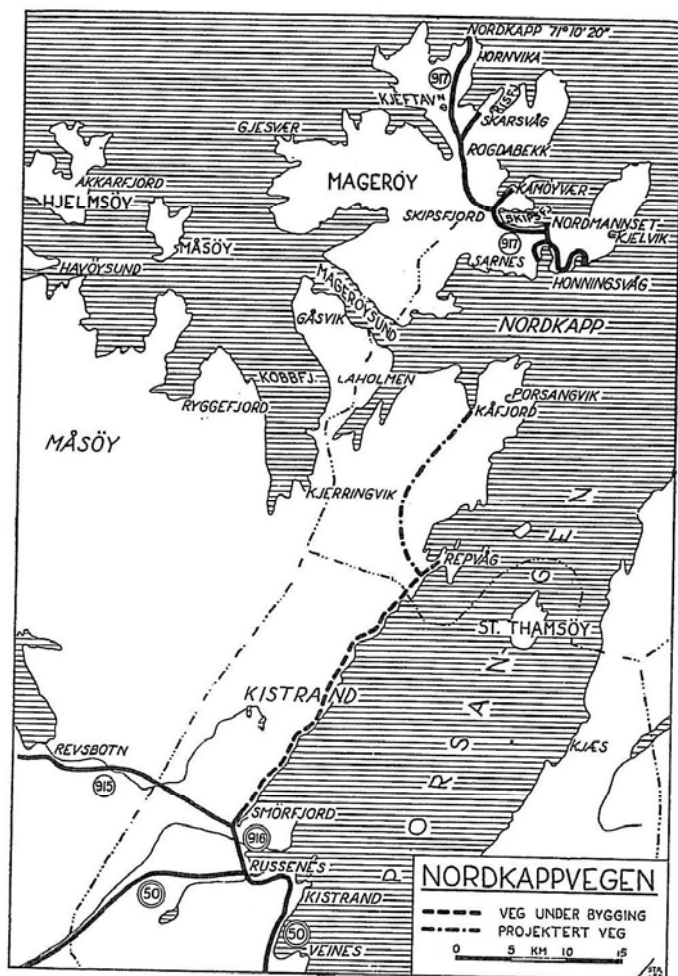
Ute på selve Nordkapp-plataet ble holdt en rekke taler, lest prolog, likesom Nordkapps sangkor og musikkorps deltok i festlighetene. Været var lite gunstig, men likevel regner en med at der var fremmøtt mellom 1500 og 2000 mennesker under seremonien.

Nordkappvegen i videste betydning omfatter forbindelsen fra riksveg 50 og frem til Nordkapp. Første del av denne forbindelse, nemlig fra riksveg 50 til Russenes og Smørfjord, 9,4 km ble bygd i årene 1911—1917.

Neste parsell av strekningen er opptatt til bevilgning som hovedveganlegg under navnet Smørfjord—Repvåg. Anlegget ble påbegynt i 1949, og frem til i dag er opparbeidet for bortimot 700 000 kr. Arbeidet drives innenfra og utover og det er i alt planert 5,6 km, hvor 1,5 km er farbar. Hele anleggets lengde er 41,14 km.



Statsråd Varmann åpner vegen på Nordkapp.



Fra Repvåg er vegen tenkt ført videre utover til Kåfjord, hvor det forutsettes etablert ferjeleie for forbindelsen til Honningsvåg. Strekningen Repvåg—Kåfjord er ca 20 km.

Fra Honningsvåg til Nordmannset ble det bygd veg i årene 1914—18, og fra Nordmannset til Kamøyvær ble arbeidet påbegynt i 1930 for midler bevilget til bekjempelse av arbeidsledigheten. Vegen var farbar allerede før krigen, men også etter krigen er der utført endel arbeider ved den, og de avsluttende ting ventes gjort denne sommer. Av dette vegganlegg inngår partiet Nordmannset—Skipsfjordhøgda i forbindelsen til Nordkapp. Begge disse anlegg ble fremmet som bygdeveganlegg med statsbidrag.

Partiet Skipsfjordhøgda frem til Nordkappplatået er det man i engere forstand har kalt Nordkappvegen.

Allerede i 1908 brakte Landslaget for Reiselivet i Norge frem spørsmålet om veg til Nordkapp, men hverken Arbeidsdepartementet eller Vegdirektøren fant den gang å kunne anbefale bevilgning på Statens vegbudsjett til vegen. Den menes å være av interesse utelukkende for turistvesenet.

Imidlertid begynte det i 1930-årene å komme sterke krav om vegen også fra distriktet. Kjølvik herredsstyre besluttet således i møte 16. desember 1933 å søke om at vegforbindelsen mellom Nordkapp og Sambindingsvegen (det vil si riksveg 50) måtte bli bygd som riksveg med strekningen Honningsvåg—Nordkapp som første etappe.

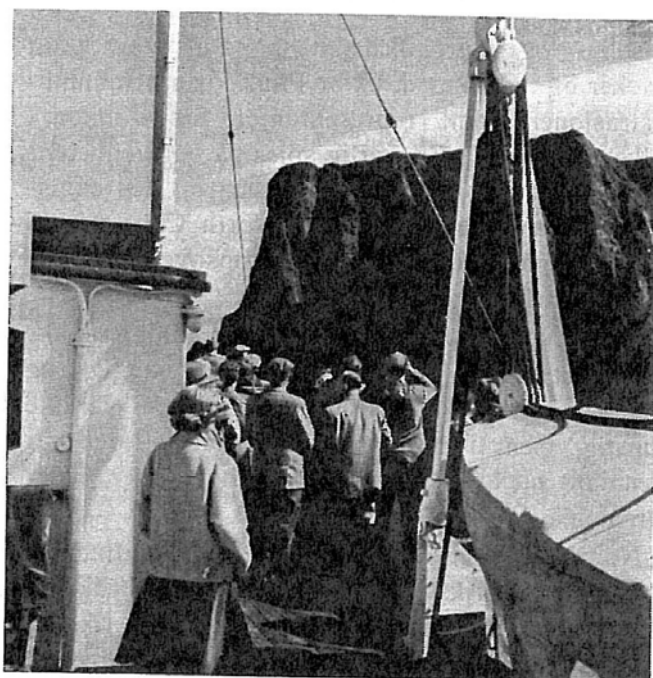
Skipsfjord—Nordkapp med arm til Skarsvåg ble undersøkt i marken i 1935. Honningsvåg og Omegn Turistforening viste stor interesse for arbeidet og stilte nødvendig håndlangerhjelp til disposisjon uten godtgjørelse, dels ved at medlemmene selv deltok som stikningsmannskap, dels ved at de leide stedfortredere for seg, ja enkelte stilte stedfortredere og var likevel også selv med på turen og hygget seg selv og andre med å holde kaffekjelen varm.

I 1938 samtykket Stortinget i at vegstrekningen Honningsvåg—Nordkapp (Nordkappvegen) opparbeides av distriktet ved hjelp av lån som tilbakebetales ved inntekter i form av bompenger som tilates krevet av turisttrafikken på vegen mellom Skarsvåg-vegkryss og Nordkapp.

Anlegget fikk sin første bevilgning, kr 100 000 på statsvegbudsjettet 1939—40 uten distriktsbidrag. Arbeidet ble påbegynt den 27. juli 1939.

Imidlertid kom krigen og det ble satt stopp på all vegbygging til Nordkapp. De første årene etterpå hadde en nok med gjenoppbyggingen av alle de ødelagte veger og bruer i fylket.

Turistorganisasjonene sendte flere henvendelser om hurtig fremme av Nordkappvegen, og Vegdirektøren uttaler i Stortingsproposisjonen for 1951



Nordkapp sett fra dekket av hurtigruten.

bl. a. at han forstår hvilken betydning det vil ha for turisttrafikken å få fremmet dette anlegg, men at en av budsjettmessige grunner ikke kunne foreslå en større bevilgning enn kr 43 400 i denne termin.

For å få anlegget hurtigere fremmet ble spørsmålet om annen finansiering tatt opp, og Nordkapp kommune besluttet i 1952 at kommunen skulle forskuttede anlegget med Finnmark fylke som garantist. Fylkestinget vedtok i 1952 å garantere for lån med inntil kr 800 000, og Samferdselsdepartementet og Kommunaldepartementet ga sitt samtykke til dette. I februar 1953 kunne vegvesenet rekvirere innbetalt til anlegget den første del av et lån på kr 800 000 i Kommunalbanken.

På grunn av prisstigningen og lønnsøkningen holdt imidlertid ikke de beregnede omkostningsoverslag, slik at kommunen ytterligere har stilt til disposisjon kr 155 000 som er lånt av fylkets bru-fond. Finansieringen ser da slik ut:

1. Bevilget av staten fra 1939/40—1956/57	kr	583 900,—
2. Forskudd fra kommunen	»	955 000,—
Udekket	»	6 100,—
Sum		kr 1 545 000,—

Som det vil forstås av det som er nevnt ville det ennå gått lang tid før vegen kunne tas i bruk hvis man skulle ha fremmet den på vanlig måte med de løpende ordinære bevilgninger. Det var derfor med stor glede og interesse vegvesenets folk gikk løs på oppgaven i 1953 da de kommunale forskudd var ordnet, og det således stod så store beløp til disposisjon at anlegget kunne fremmes raskt.

På grunn av den korte byggesesong man har ved anlegget regnet en med å trenge 3 år for å gjøre vegen farbar slik at den skulle kunne åpnes for trafikk ved sesongens begynnelse 1956.

Arbeidet har vært drevet så mekanisert som omstendighetene har vært mulig innen rammen av den maskinpark vegvesenet har kunnet stille til disposisjon.

Hele forbindelsen fra Honningsvåg til Nordkapp, 33,8 km er bygd etter en meget beskjeden plan. En må derfor regne med til dels betydelige utbedringsarbeider etter hvert som trafikken utvikler seg.

Selve kjøringen mellom Honningsvåg og Nordkapp er i seg selv adskillig av en turistopplevelse med sterkt varierende terreng. Først gjennom bebyggelsen i Honningsvåg, så langs Skipsfjorden, og senere med bratt oppstigning med kunstig utvikling opp på selve høydeplatået hvor man kommer opp i øde høyfjellsterreng med varierende utsikt over havet til begge sider og frem i mot selve Nordkapp-platået.

Det videre arbeide for en mer tilfredsstillende forbindelse utover til Nordkapp, blir å få etablert en ferjeforbindelse mellom Honningsvåg og vegens endepunkt på fastlandet. I neste omgang kommer så forlengelse av vegen utover langs Porsangerfjorden for etter hvert å kunne avkorte ferjedistansen.

*

Redaktøren kan tilføye at blant de mange hilser som ble fremført ved den festlige avslutning av åpningshøytideligheten i Honningsvåg kl 2—4 om natten, var følgende morsomme telegram fra vegkontoret i Vadsø:

*«Vi som er igjen på vegkontoret
har idag en kakebit på bordet.
Vi feirer Nordkappvegens åpning
og har den særlige forhåpning
at alt vi her har ført i bøker
Nordkapps ve og vel forøker.»*