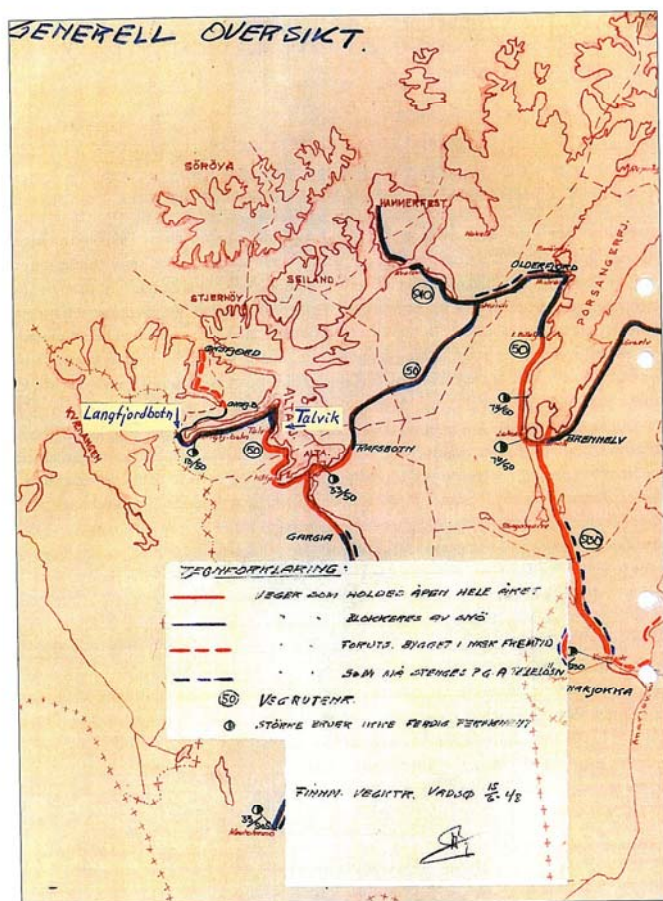


GENERELL OVERSIKT.



Kartet viser situasjonen på vegnettet i 1948. Den kalde krigen var blitt en realitet og Finnmark grenset opp til «jernetopp». Forsvaret ba Vegvesenet om å utarbeide en oversikt over riktsveggenes tilstand til de forskjellige årstider. Det fremgår at tettstedet Alta var uten vegforbindelse med omverdenen vinters tid.

8

på begge sider av fjorden med norsk og sjøsamisk bosetning. Folk levde i overveiende grad av fiske og jordbruk i kombinasjon. Kommunikasjonen mellom de enkelte deler av kommunen var med båt. Vegen mellom Alta og Talvik kirkested ble ikke åpnet før i 1937. Samme år diskuterte Talvik herredsstyre om hvorvidt det skulle gis adgang til fri bilkjøring i kommunen og følgende vedtak ble fattet: «Talvik herredsstyre anbefaler at der gis tillatelse til biltrafikk paa herredets bygdeveie med forbehold om at veivesenet kan nedlegge forbud mot kjøring i teleløsningen. Enst. vedtatt». Vegen Talvik-Langfjordbotn var så vidt farbar da krigen kom.

I 1939 var det ennå ikke en eneste privatbil i Talvik. Noen droser og lastebiler var anskaffet av privatpersoner og firmaer. Nødsarbeidsplassene hadde bidratt til å binde deler av kommunen sammen, men kommunikasjonene ble ikke vesentlig endret i mellomkrigstida. Lokalbåttrafikken var ustabil og dette medførte stadig klager fra melkebønder med leveranser til kysten. Altafjorddistriktet var fortsatt nokså isolert ved 1930-tallets slutt. Man levde så vidt «beskyttet» at minoritetskulturene til en viss grad ble bevart.

Men dette skulle snart ta slutt. Snart skulle folk møte begivenheter som trakk distriktet ut av bakevja og inn i sentrum for begivenhetenes gang på en måte knapt noen hadde forutsatt og vel slett ingen ønsket.

Hjemreise

De som var tvangsevakuert og spredt over hele landet, ville tilbake så fort som mulig. Men så enkelt skulle det ikke være. Myndighetene så med den største uvilje på at folk på egen hånd begynte å ta vegen hjemover. Det ble satt i gang regu-

lering og man forsøkte lenge å hindre at folk dro tilbake. Da ødeleggelsene i Finnmark ble kjent av Londonregjeringen senhøstes 1944, ble det satt i gang et intens planleggings- og utredningsarbeid. Den 15. mai sto følgende kunngjøring i «Nordlys»: «Forbud mot å vende tilbake til Finnmark og de evakuerte deler av Nord-Troms.» Det ble begrunnet med at vegene var minelagt. Men myndighetene måtte etter hvert lempe på forbudet. «Statens flyktningsskontor» (ja, det ble det kalt) utarbeidet «Regler for hjemreise» av 17. juli 1945 hvor det ble redegjort for hvem av «flyktningene» som kunne reise og hvem som ga tillatelse. Det var bare «arbeidsføre menn» som skulle få dra, og ordføreren i hjemkommunen måtte ha gitt skriftlig samtykke. Slike kvinner var altså uønsket. Det er helt utrolig. Det minner jo litt om følelseskalde reguleringer fra en nær fortid som nettopp var bekjempet. Bare det å kalle tvangsevakuerte landsmenn for flyktninger forteller en del.

Det nyttet bare ikke. Folk strømmet nordover, kvinner og menn og barn med. Det var en enorm demonstrasjon av sivil ulydighet. De fleste mente at de nå hadde fått nok av restriksjoner og forbud. I løpet av 1945 var 16.000 mennesker reist tilbake, med eller uten tillatelse.

Mange har i ettertid spurt hvorfor folk hadde slik hastverk med å komme hjem igjen. Mange av de som ble fordrevet hadde sine hjem i små isolerte samfunn bestående av kvener og samer med eget språk og kultur. Under det midlertidige oppholdet sørp på ble de fort klar over sin annerledeshet. De snakket et annet språk og hadde andre levevaner. Fremmedheten i den norske kulturen i sørligere deler av landet var en viktig drivkraft for mange til å vende tilbake. Det var vel bare ansvarlige, offentlige etater som drev med

En vegstasjon opp fra intet

Talvik i Finnmark

Av Magne Skjånes

Det er mange aktører som bidrar når samfunnet utvikles. Kommunikasjoner er svært viktig for å skape vekst. Vegvesenet har bidratt sterkt i utviklingen. Ikke bare i den store nasjonale sammenheng, men også i arbeidet med å befeste små, isolerte samfunn, samt å binde dem sammen.

Vegvesenet bygde en vegstasjon på kirkestedet Talvik i årene etter krigen. Det skal her beskrives de forhold som rådet da stasjonen ble bygd og hvorfor den ble bygd. Det er forsøkt å sette vegvesenets etablering inn i en sammenheng med det som skjedde i samfunnet og landsdelen for øvrig. Vegvesenet bidro ved sitt nærvær til å styrke lokal-samfunnet på det lille stedet. Talvik kommune ble på 1960-tallet slått sammen med Alta kommune.

Vegstasjonen i Talvik står den dag i dag og vitner om vegvesenets innsats i gjenreisningstiden og i den tid som fulgte. Stasjonen vil bli tatt vare på og inngå i «Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner». Bygningene ble reist i det første tiåret etter krigen. De har ikke vært utsatt for senere endringer, og vil bli vernet og bevart slik de står. Det vil bli utarbeidet vernebestemmelser. Det er viktig å lære om den tiden vegstasjonen ble reist og om hvordan forholdene var i området. Det var i en landsdel hvor folgene av den andre verdenskrig var katastrofale. Det var i en tid og under forhold som savner sidestykke i vår historie. Ingen ting var normalt. Det var langt til hovedstaden hvorfra alt ble styrt, og det hadde både ulemper og fordeler.

Følgene av krigen

Finnmark og Nord-Troms fikk føle krigens gru i en helt annen grad enn landet

forøvrig. Nærheten til Sovjet medførte at tilstedeværelsen av okkupasjonsstyrkene var mer følbare enn i resten av landet. Tyskernes tilbaketrekning ble en katastrofe for landsdelen. Hus og hjem ble brent og befolkningen fordrevet sørover. Bare i Øst-Finnmark rundt Varangerfjorden var det meste av befolkningen tilbake. I dette området rakk ikke de tyske tropper å iverksette brenning og evakuering før de måtte trekke seg tilbake. Men ellers lå hele fylket i ruiner og for det meste uten befolkning. Noen hadde stukket til fjells og gjemt seg unna. 10.400 boliger ble brent, bruer, telefonlinjer og kraftverk ble ødelagt.

Talvik, en kommune langt mot nord

Talvik var før krigen en kommune ved Alta-fjorden. Administrasjonsstedet var Talvik kirkested på vestsiden, men befolkningen var spredt på en rekke småsteder

søknader om å få reise til landsdelen. Vegvesenet søkte om reisetillatelse og oppholdstillatelse for sine folk for å få dem tilbake.

Avlusingen i Tromsø var et eget kapittel. Uten lusattest kunne man bare glemme å komme videre. Vadsoveringen Per Bjørgen som opplevde reisen nordover i november 1945, forteller:

«Kom man med båt til Tromsø, ble alle jagd på land og måtte gå til den gamle Lærfabrikken nord i byen, ganske langt fra kaia, der avslusningen fant sted. Populært ble den kalt Lusfabrikken. Datidens vidundermiddel mot alskens utøy var DDT. Pulveret ble fylt i en sprøyte, som ble stukket nederst i snippen. Så sprøyte de pulveret, som var som et gråaktig støv, til det kom ut nede på skjorta. Så ble sprøyta stukket ned i bukselinningen, og så sprøyte de til det røyk ut av buksesmekken og nederst på bukselårene, dvs. på skoene. Da var hele kroppen full av lusepulveret, og så kunne luseattesten skrives ut. Ut på gaten kom bare distingverte gråhårede herrer og damer. Så trasket vi den lange veien tilbake til kaia, og med attest slapp vi om bord. Politiet passet på at alle som skulle videre nordover fra Tromsø, kunne fremvise gyldig lusattest. De stoppet også båter som bare passerte gjennom Tromsøundet og undersøkte om samtlige var avluset. Ordningen skyldtes nok at myndighetene var livredde for epidemier under de forhold som var i Finnmark».

Ordningen varte enda i 1946, men ble etter hvert avviklet. Finnmarkingene ble erklært lusfrie, i hvert fall sånn stort sett.

En mann ved navn Hofseth

En vegvesenmann fra Talvik kom til å markere seg da krigen var over. Harald

Hofseth ble født på Hakkstabben i Talvik i 1892 og ble i 1920 ansatt i Vegvesenet i Finnmark. Han ble vegsjef i hjemfylket fra 1947 til sin død i 1951. Hofseth hadde i oktober 1944 blitt evakuert sydover som de fleste finnmarkingene. Han fikk beskjed om å dra til det befriede Finnmark og delta i gjenreisningen. Han flyktet derfor til Sverige i februar 1945. Han fikk imidlertid ikke visum av russerne til å dra nordover, og arbeidet i den norske legasjon i Stockholm da freden kom.

Den 9. mai skrev han sitt berømmelige PM hvor han påpekte nødvendigheten av å komme i gang med gjenreisningen så fort som bare det, «sommeren er kort og det er ingen tid å miste». Han påpeker at det ikke må legges noe til hinder for at folk kan reise hjem, syke og gamle unnatt, og at alle må finne seg i å bo i telt og gammer. Myndighetene må legge alt til rette og organisere arbeidet. Men som fortalt, ingen ville høre på det øret.

Hofseth var en praktiker, en skikkelig vegvesenmann, han så oppgavene og nødvendigheten av å komme i gang straks uten for mye administrative finurligheter. Det gikk ikke så greit som Hofseth hadde håpet på. Tiden var kommet hvor troen på styring og regulering var voksende. Gjenreisningsarbeidet medførte et kjempesvært byråkrati. Sentrale myndigheter utviklet stor tro på planer og reguleringer, forskrifter og forordninger. De hadde startet i London. Det tok tid før man kom i gang. Først i slutten av juni kunne Hofseth dra nordover for å organisere et Finnmarkskontor. Og han ble tildelt to tyske brakkeleirer i nærheten av Harstad i Troms fylke. Det er like langt fra Finnmark som fra Oslo til Trondheim. Finnmarkskontoret vokste til å bli en etat på ca. 200 funksjonærer.



Oskar og Ingrid Olsen

To personligheter i vegstasjonens historie. Oskar Olsen (f. 1926) og hustru Ingrid. Oskar var brøytebilsjåfør og startet karrieren på begynnelsen av 1950-tallet i Talvikområdet med Scandia Vabis 1941-modell, tidligere militærbil fra Sverige. Oskar forteller at det kunne være kalde opplevelser, bilen var uten varmeapparat og frontruta ble holdt klar med klut og glyserin. Ingrid sydde klærne, skikkelige ullundertøy, dunlærtsbukse og ytterst vadmalsbukse. Jakke av vadmål, under jakka ny jakke av dunlærret med rutet ullfôr og innerst ull underskjorte. Ekstra genser på svært kalde dager. Store gummistøvler med hjemmestrikkede raggsokker. Oskar hadde ikke følelsen av å ha arbeidstid. Vegen skulle være farbar hele døgnet, men de hadde store frihet med ansvar. Han måtte selv vurdere hva som måtte gjøres. Han spurte aldri noen. Om sommeren kjørte han veghovel, Bolinder Munktel med glødehodemotor. Det kunne titl fider være svært harde dager, men han trivdes og syntes han hadde en fin jobb i et fint miljø. Senere ble utstyret bedre og bedre og arbeidet lettere.

Foto: M. Skjånes.

*Vegvesenets folk
var spredt over hele landet*

Da krigen tok slutt var ledelsen av Finnmark vegvesen, ingeniører og personale for øvrig spredt over hele landet og noen til og med i andre land.

Overingeniørene Matzow og Hofseth var i Oslo. Fra Alta vegavdeling var avdelingsingeniør Arild i Oslo, avdelingsingeniør Abrahamsen i Sverige, teknikere Heggeli og Hildonen var i Sverige, kasserer Joki i Oslo, kontorist Kling i Oslo, kontorist Ballo i Sverige, og oppsynsmennene, ni i tallet, var spredt over hele landet fra Oslo til Nordkjosbotn.

En ny tid

Krigen var over og det skulle bli innledningen til en helt ny tid for Talvik og dens innvånere. For bare få år siden var kirkestedet Talvik og øvrige bebyggelse langs fjorden uten vegforbindelse. Nå var vegen kommet og med den nye krav til kommunikasjoner. Bil og biltransport forutsatte veger som ble vedlikeholdt og brøytet.

Nye begreper skulle komme, slike som fremkommelighet og regularitet. Vedlikeholdsarbeidet måtte organiseres på en ny måte. Lastebiler og maskiner kom til å bli nødvendige hjelpemidler i arbeidet. Det måtte etableres et senter i området. Kirkestedet Talvik ble valgt for etablering av ny vestasjon.

For snøbrøytingen i området ble vegstasjonen særdeles viktig. Den ville dekke vanskelige brøytestrekninger, for eksempel Isnestofen på spissen hvor Langfjorden begynner, et vanskelig område. Det er interessant å registrere at folk fra området ble gitt viktige oppgaver i oppbyggingen og drift av vegstasjonen. Det var i tråd med den tenkning at lokalkunnskap kombinert med god kontakt til lokalmiljøet var av stor viktighet. Denne filosofien ble videreført og videreutviklet i vegvesenet etter hvert som kravene steg. Det å trafikere vegen ble noe alle ble avhengige av. Det ga videre basis for en oppfatning om at vegen og vegens tilstand ble noe som alle delte et ansvar for. Vegen ble en del av bygda. Det var liten avstand mellom de som måtte registrere uregelmessigheter og de som hadde ansvar. Og ansvaret var tillagt bygdas folk. I dag vektlegges andre ting.

Da tyskerne trakk seg ut i 1945 var vegstrekningen fra Alta til Troms i en ynkkelig forfatning. Samtlige bruvar var ødelagt. Dette er den eneste vegen mellom Finnmark og Troms og var på den tiden også den eneste vegen i Vest-Finnmark ut av fylket. Det var vel den strekningen i fylket som det hastet mest med å få i orden. Det var ikke bare det å bygge nye bruvar, selve vegkonstruksjonen var også mange steder i dårlig forfatning. Det var viktig å stå rustet til brøvestesongen tok til.

I juli 1945 stilte forsvaret krav om at enkelte vegruter i Finnmark skulle være

TELEGRAFERVÆRKET						Sendt til	Læs
TELEGRAM						Dato	Nr.
Til	Fra	Sted	Tid	Sprog	Sign.		
28/11-15							
Tidligt skrift og håndskrift afleveret af udvalgte for sendelse. Andre stævninger og retninger?							
Adresse:						Vejdirektionen	
						U S I O.	
Vejdirektionen Sv 59 Troms Banek Nr. 910 Skmidt Havnvej Nr. 909 Akta Kurstokene Sv. 910 Banek Lærelse med alle proviseriske bruer og af SV Forslag fuldført af tyskerne innen 15 oktober storm tyskerne skaffer vedtægter materiel og transportmidler og udfører arbeidet under næreke militærtrykker efter vægstens anvisninger Tegninger og kontrakt stopt 1000 mm Jernstærkt Forvekt Altskaldet telt stopt 711 Inspektionarbejde etc. trænge angere minst en ingeniør helst fra beskatkontoret stopt Forvekt skaffe 6 mnd søvespiser							
						Arvid	
Arbejdet af søvndrøm:						Dette arbejde afleveret her for sendelse af den 11. november 1915 den 11. november 1915 af den 11. november 1915 den 11. november 1915 af den 11. november 1915 den 11. november 1915 af den 11. november 1915	

Telegram hvor veggdirektøren blir gjort kjent med at forsvarer forlanger at tyske fanger skal settes inn i arbeidet med å reparere vegger.

farbare innen 15. oktober, deriblant strekningen Troms grense-Alta. Det ble forlangt at arbeidet skulle utføres av tyske fanger under norsk militæroppsyn etter vegvesenets anvisning. I telegram date 27. juli 1945 fra avdelingsingeniør Arild ble Vegdirektøren orientert om forsvarsets forlangende. I telegrammet sies det bl.a. : «Tyskerne skaffer redskaper, materiell og transportmidler og utfører arbeidet under norsk militæroppsyn etter vegvesenets anvisninger, tegninger og kontroll. 1000 mann innsettes foreløpig i Altadistriktet. Til inspeksjonsarbeid etc. trenges snarest minst en ingeniør, helst fra brukontoret. Forsøk å skaffe 6 gode soveposer». Den 24. august gikk det brev fra Vegvesenet til Tromsø Forsyningsnemd med søknad om kjøpeanvisning på to stk. sykkel ballongdekk. Det anføres: «Dekkene skal brukes ved inspeksjon av pågående vegarbeider med tyske fanger i Finnmark og vil bli benyttet av vegoppsynsmann John Svendsen». Så enkelt var det og slik kunne det gjøres. Fangene skaffet alt til utførelse av vegarbeidet. Vegvesenet stilte

stort sett med ingeniør, oppsynsmann, seks soveposer og sykkel med ballongdekk.

Og det ble resultatet ut av dette. I slutten av oktober var femten brusteder utbedret og gjort farbare mellom Troms grense og Alta. Til sammen 2100 tyskere arbeidet med utbedringer i Vest-Finnmark og i rapport fra Vegvesenet kunne det meldes at samtlige riksveger i Vest-Finnmark var farbare 10. oktober. Hjemsendelsen av tyskere begynte ca. 1. oktober og pågikk til 13. oktober da de siste 440 mann forlot Repparfjord. Vegvesenet var svært fornøyd med de forhenværende soldaters innsats. Det ble derfor rettet henstilling om å få avreisen utsatt slik at de kunne gjøre mer nyttig innsats, men uten resultat. Det må vel bare være i Finnmark at tyskernes tilstedeværelse fortsatt var ønsket og da i landsdelen som var så til de grader rasert.

Etableringen av provisorisk bru over Altaelva var underlagt engelsk kommando. Ledelsen her tok seg store friheter og endret planene etter eget hode, noe som

medførte betydelige ulemper under vårfloppen neste år. Engelskmennene tok seg videre den frihet å anvende vegvesenets materialer til å bygge officersmesse, «privat» kai etc. De hadde sin egen kultur.

Forsyninger sørfra

Da gjenreisningen startet, manglet man stort sett alt. Utstyr og materialer måtte komme søffra. Komfyrer og ovner var særlig mangelvare til de første nyoppførte brakker. Senhøsten ble det stor glede i Alta. En båt kom inn på havna med lasterommet fullt av komfyre. Men gleden fortok seg. Med vinsjen ble et regiment av tyske feltkomfyre landsatt i tur og orden. Hver av disse komfyrene veide 1,2 tonn. Det var jernmøbler av vekt og kaliber som langt overskred hva en boligbrakke kunne ta imot. Komfyrene ble stående på kaia inntil de med stort besvær ble bakset unna og omsider snødde ned. Da de rust-brune kom til syne igjen ut på våren, hadde alle annet å tenke på.

For vegvesenet var behovet for ovner og komfyrer prekärt. Det var like før sola forsvant og mørketida senket seg over landsdelen at avdelingsingeniør Arild ved Alta vegavdeling sendte iltegram til vegdirektøren: «20 stk. brakkeovner og 20 stk. mindre komfyrer med røis beskaftet og sendt etter hvert på hurtigste måte». Det å gå tjenesteveg tok man ikke så alvorlig. Nei, direkte til vegdirektøren med ovnsproblemene, rett til toppsjefen. Det var som å be til Vårherre. Og det er jo ikke så dumt av og til.

Det var mangt og meget

Den gang som nå. Kongeriket Norge er langt og forståelsen i hovedstaden av hva som skjer langt, langt av gårde i eget land,

kan være svært fraværende. Vinteren 1944-45 ble svært dramatisk for Finnmark og befolkningen. For mange ble det en kamp for livet. Man kan lure på om man i Sør-Norge forsto så mye av det som skjedde i nord. Et eksempel. Den 6. desember 1944 gikk det ut brev fra Statens vegvesen ved Generaldirektør Baalsrud til vegvesenene om hvorvidt vegvesenet kan overlate Postmuseet en del gamle miletavler. Det antydtes at vegvesenet har reservert et passende antall for den vordende vegtekniske avdeling ved Norsk Teknisk Museum. Brevet gikk selvfølgelig også til de to nordligste fylker, men for disse landsdelene var nok spørsmålet svært uvesentlig. Det var helt andre ting man var opptatt av. Man kan i ettertid spørre om det var starten til Norsk vegmuseum som ble lagt i disse for Finnmark så dramatiske tider.

Av kuriosita for øvrig kan det tas med at veggjef Matzow i brev datert 8. februar 1945 til Generaldirektøren for Statens Vegvesen anfører at han under bombinga av Vadsø 23. august 1944 mistet tre par beksomstøvler. Han ber om at Generaldirektøren skriver attest ovenfor forsyningsvesenet for å få nye beksomstøvler. Han sier i sin søknad at «det er helt nødvendig for en veginjener å ha beksomstøvler». Så sant så sant.

Det kan tas med en hendelse litt senere på året som beskriver tiden. Oppsynsmann Jørgen Emaus gjennomførte i de første dager av juli en befaring i Talvikområdet. I en rapport datert 9. juli 1945 beskriver han odeleggelsene av bruene og påviser også miner i vegområde, ras og vannskader. Den mistroste situasjonsbeskrivelsen slutter med: «Om mulig, send en brukbar sykkel og et par støvler nr. 41.» Vår godeste oppsynsmann foretok åpenbart befaringen som fotgjenger med dår-



Vegstasjonen i Talvik; mannskapsbrakka og verkstedet. Foto: M. Skjånes.

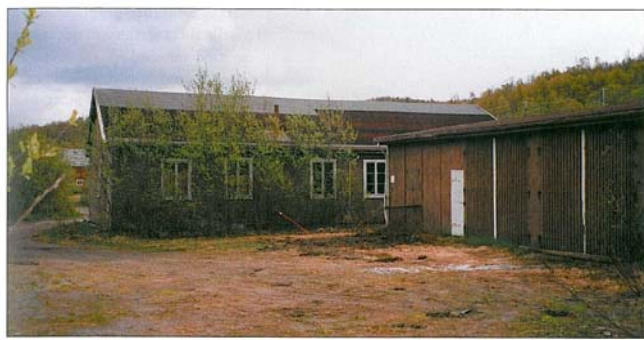
lig fottey. Det ble øyeblikkelig reagert. Vegkontoret sendte rekvisisjon til Gresvig på «1 stk solid herresykkel m/dekk og slanger og bagasjebærer». Det neste vi får vite om sykkelene er i brev fra vegkontoret i november 1945 til Gresvig hvor det står: «Emaus har mottatt sykkelene, men opplyser at den ved framkomsten manglet både kjede og pedaler. En tillater seg å spørre om sykkelene var avsendt komplett». Vi får tro det. Sykkelen var som dekkslast eller på omlastingskai blitt plyndret av folk med sterkt behov for nevnte sykkel-deler. Under krigen kaltes det å «ørge», uttrykket legaliserte på en måte litt tvilsomme operasjoner. Det fortsatte nok også litt inn i freden. Det er dette med fristelser i nødens stund.

Situasjonen de første åra

Arbeidet med gjenoppbyggingen av krigsskadede vegger, bruer, brakker, verksteder, sneskjermere og lignende i Nord-Troms og Finnmark, ble gjennomført uten å være bundet av bestemte årlige bevil-

ninger. Utgiftene ble postert under hovedposten «Krigsskadeutbedringer», men spesifisert på blant annet vegruter, bruer og brakker. På grunn av de ekstraordinære forhold ble det ikke forlangt planer og overslag for disse arbeidene. Det var en forutsetning at det kun ble utført nødvendig reparasjonsarbeid for å få vegene i noenlunde den samme tilstand som de var før ødeleggelsene. Etter et par år, i 1947, mente Finansdepartementet at etter så lang tid måtte det være mulig å få en detaljert oversikt over resterende gjenoppbygging og reparasjon. Departementet mente nå at det var på tide å ta opp spørsmålet om faste, årlige bevilgninger til dette arbeidet, på samme måte som ved vanlig offentlig vegarbeid. Vegdirektøren tok dette opp med vegsjefene i januar 1947 og ba om at det ble utarbeidet anslagsvis overslag over de samlede omkostninger for gjenoppbyggingsarbeidene.

Overslagene skulle spesifiseres i diverse poster: Gjenoppbygging av bruer og ødelagte



Vegstasjonen i Talvik; de to lagerbrakke. Foto: M. Skjånes.

vegparter, sneskjermere, nedkjørte vegger, innkjøp av tapte maskiner og utstyr, gjenoppbygging av bygninger.

Overslagene skulle spesifiseres inklusive medgåtte utgifter pr. 31. desember 1946.

Så nå skulle alt inn i normale former med planlegging, overslag, budsjetter og regnskaper. Det var nå på tide at Finnmark fikk prosedyrer som resten av landet. Men bevilgninger over posten Krigsskadeutbedringer gikk helt frem til 1960.

Vinteren sto for døra

Ut på høsten 1945 var vegen mellom Troms grense og Alta reparert og gjort farbar. Samtlige provisoriske bruer som ble bygd, ble beregnet for tillatt akseltrykk inntil 5 tonn. Men nå sto vinteren for døra. Det gjaldt å komme i posisjon og være klar for brøyting og snørydding. I Langfjordbotn var det ved årets utgang oppført ny brakke for oppsynsmann, og en kombinert mannskaps-, lager-, og garasjebrakke med plass til tre brøytebiler. I Talvik

var det under oppførelse en kombinert oppsyns- og mannskapsbrakke. Denne ble bygd av to enhetsbrakker a 32 kvm. Disse ble satt opp 2,5 m fra hverandre slik at man fikk en korridor mellom brakkene. Korridoren fikk tak og vegg med ytterdør i den ene enden og vegg med vindu i den andre. Her ble det avdelt med innervegg og dør slik at oppsynsmann fikk eget kontor på vel 6 kvm. Bygget fikk dermed en total grunnflate på 84 kvm. Den måten å sette opp enhetsbrakker ble senere fulgt på nesten samtlige brakkeleirer i Finnmark i årene som kom. Man hadde dessuten tenkt å sette opp en garasjebrakke på 14 x 6,4 meter og en lagerbrakke på 10 x 12 m. Men evnen til å improvisere var allerede sterkt utviklet så man slo disse sammen og fikk en stor prektig bygning på ca. 200 kvm. Dette bygget ble kalt Brøytestasjon. Senere ble betegnelsen Vegstasjon brukt om den totale etablering på stedet, noe som her også vil bli brukt. Bygningene ble reist for regning Krigsskadeutbedringer.

Dette var starten på vegvesenets tilste-

deværelse i Talvik. Før krigen var vegvesenet ikke etablert på stedet. De nye brakke-ene ble derfor satt opp på et område som tilhørte en privatmann, L. Mikkelsen. Det ble straks satt i gang forhandlinger om kjøp av et passende areal. Etter at enighet ble oppnådd, ble tomte skilt ut fra eiendommen og fikk navnet «Finnholmen». Den ble tinglyst hos sorenskriveren i Alta 27. juni 1947. Arealen er 3,5 dekar og ble betalt med kr 2.100,-. Grunneieren i Talvik var atskillig mer samarbeidsvillig enn sin kollega i Langfjordbotn. Vegvesenet etablerte seg også der og det gikk enda to og et halvt år før overdragelsen kunne tinglyses. Det ble strid om bl.a. verdien av noen grunnmurer som tyskerne hadde oppført og som vegvesenet hevdet var å betrakte som fiendtlig eiendom og derfor ikke skulle inngå i verdien for tomte. Vegvesenet ville bruke grunnmurene for sine bygninger. Vegvesenet fikk ikke medhold. Grunnmurene var å betrakte som en del av eiendommen, likegyldig hvem som hadde bygd dem. Slik lød juristenes dom. Krig avføder alltid nye juridiske problemstillinger.

Men så var det utstyr

Det er interessant at vegsjef Matzow allerede i februar 1945 forutså behovet for redskaper etter krigen. Ødeleggelsene og evakueringen var et faktum. Det er imponerende å tenke på at noen i det okkuperte Norge begynte å tenke på gjenreisningen flere måneder før krigen var over og landet enda okkupert. Matzow skriver i brev til Generaldirektøren for Statens vegvesen: «Til arbeidsdriften i Finnmark fylke vil en i den nærmeste tid etter krigens slutt trenge følgende redskaper av jern og stål». Og så lister han opp en rekke artikler, rangbukk, 200.000 m tralle- og

trilleskinner, et tonn med muttere, håndredskap av alle slag og ellers en rekke artikler, til og med pengeskapp av stål. Han avslutter brevet med følgende: «Ovenstående oppgave kan synes noget stort, men en må gå ut fra at alle redskapene en tidligere hadde er tapte». Brevet er litt merkelig. Det er rart at Matzow i sitt brev henviser til et rundskriv av 11. november 1940. Ser man på det rundskrivet, dreier det seg om «Arbeidsformidling» og da angående tilsetting av arbeidere ved Statens vegarbeidsdrift. Det var kan hende for å kamuflere brevetets realiteter. Det kan synes som om Matzow og etaten mente å konstatere at krigen snart var over. Slike oppfatninger var ikke vel ansett på den tiden. Tyskerne og deres medløpere mente enda at krigen kunne vinnes. Å gi uttrykk for avvikende oppfatninger var ikke ufarlig.

Alt utstyr som tilhørte vegvesenet var enten ødelagt eller tatt med sørover i forbindelse med evakueringen. Det ble etter hvert i hele Nord-Norge registrert utstyr og maskiner på oppstillingsplasser. Maskiner som tilhørte Finnmark Vegvesen ble bl.a. funnet på Fagernes ved Narvik. Det ble rett anmodning til Ofoten vegavdeling om å være behjelpelig med å få maskinene til Finnmark. To Caterpillar traktorer som tilhørte Alta vegavdeling ble funnet i nærheten av Røsvik i Sørfolla. På en rekke steder ble maskiner og utstyr funnet. Men det var ikke så enkelt å få dette samlet og sendt nordover. Det var jo et enormt press på transportkapasiteten, hele landsdelen hadde behov for varer og utstyr av alle slag. Og for alle var utsikten for den nærmeste fremtid dystre, vinteren sto for døra.

Den 18. september 1945 gikk det telegram fra Alta avdeling til vegkontoret i Vadsø om at til vinteren må bl.a. riksveg 50 mellom Talvik og Alta brøytes. Det

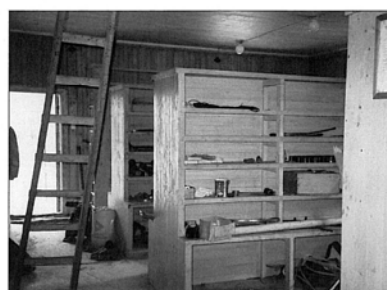
Vegstasjonen i Talvik; reoler i lagerbrakka. Opp stigen er det masse lagerplass. Foto: M. Skjånes.

sies i telegrammet: «Brøytemuligheten avhenger av brøytemateriell, skjermere og stasjoner, hvorav hittil intet». Dette var første gang i fredstid at Vegvesenet i Finnmark påtok seg å brøyte riksveger hele vinteren. Det var ikke betraktet som etatens oppgave. Det kan nevnes at busselskapet «Polarbil» i Vadsø allerede i 1933 skaffet seg sin egen spesialbygde brøytebil. Vegvesenet overtok oppgaven fra og med 1941.

Det var ikke enkelt å forberede seg på vinterperioden når man manglet så godt som alt. I sannhet dystre utsikter. Vinteren kommer vanligvis på disse kanter ved månedsskiftet oktober-november.

Men det lysnet etter hvert. Under konferanse 13. oktober 1945 med avdelingsingeniør Os, som var ansatt i Troms vegvesen, ble det enighet om at Finnmark vegvesen skulle få overta en del tysk brøytemateriell som vegvesenet i Troms hadde overtatt. Det var fire snøfresere, femten brøytebiler og femten tyske snøploger. Bilene var fabrikk Mercedes, Klöckner og MAN. Troms vegvesen tilbød også å låne ut ti Øveråsen snøploger. Oppsynsmann Asbjørn Hansen, som ble den første oppsynsmann ved vegstasjonen i Talvik, skulle kvittere ved overleveringen. Utstyret ble spredd utover fylket. Noe havnet i Talvik til vegstasjonen som var under oppbygging. En vil tro at Asbjørn Hansen bidro til det.

Det var mangel på nesten alt. Men vegdirektøren bidro selv med de minste



detaljer. I august 1945 hadde han sørget for å sende nordover etter anmodning fra Alta vegavdeling 200 vaskefat, 52 fiske-spader og 18 vannkjerler. I brev av 7. desember kan Alta vegavdeling meddele tilbake at varene ennå ikke var kommet frem. Det var kanskje andre også på vegen nordover som trengte fiskespader og da kunne nok fristelsen gå ut over opp-tuktelsen. Gjenreisningskontoret kunne skaffe 21 par støvler og 15 frakker. I brev av 1. november blir det anført at «en forutsetter at støvlene og frakkene blir solgt til sjåfører som mangler fottey og klær». Ja, hva er en brøytesjåfør uten klær og sko.

Talvik vegstasjon måtte utrustes slik at man greide seg selv hvis forbindelsen

Asbjørn Hansen var født i Talvik og ble den første oppsynsmann ved vegstasjonen. Han spilte en viktig rolle under oppbyggingen av stasjonen. Han var kasserer i det første styret da Talvik og Omegn Veiarbeiderforening ble stiftet i 1937. Foto: Ukjent.





Vegstasjonen i Talvik; formannskontoret. Foto: M. Skjånes.

med omverdenen skulle bli brutt. Stasjonen fikk kontor for oppsynsmann med hybel. Innkvartering for mannskap, garasje for lastebilene med verksted i samme bygning. Det siste var overordentlig viktig. Det var litt av en omstilling for vegvesenet og kirkestedet Talvik. Kommunesenteret var kort tid før krigen uten vegforbindelse. Nå skulle det etableres en vegstasjon som ble bemannet med folk fra området til å ta ansvar med å brøyte og vedlikeholde denne viktige og eneste vegtransportøren til resten av landet. Og ikke minst, ta vare på utstyret og foreta alle mulige reparasjoner.

I november 1945 gikk det brev fra Alta avdeling til Finnmarkskontoret i Harstad som tok opp mangelen på verkstedutstyr. Det blir understreket at for opprettelse og drift av nye vegstasjoner og verksteder har vegvesenet behov for verkstedutstyr, verktoy og reservedeler av forskjellig slag. Det ble understreket som absolutt nødvendige ting:

- Elektrisk esse med smieutstyr
- Elektrisk sveiseapparat med elektroder
- Gassveiseutstyr med gass og surstoff
- Ladeagregat for bilbatterier
- Reservedeler for MAN og Klöckner dieselvogner

Det blir bedt om at oppsynsmann Asbjørn Hansen fra Talvik vegstasjon gis anledning til å ta ut fra Finnmarkskontorets lager og samleleirer det verkstedutstyr, verktoy og reservedeler han mener vegvesenet har øyeblikkelig behov for. Det ble videre bedt om at Finnmarkskontoret er behjelpelig med at Asbjørn Hansen får tilsvarende tillatelse for de lagre som disponeres av Fordelingsutvalget for fiendtlig eiendom i Nordland fylke.

Det var litt av en fullmakt som det ble bedt om at Asbjørn Hansen skulle få, fullmakt til å forsyne seg etter beste skjønn og overbevisning. Men det var typisk for den tiden. Man trengte folk med fagkunnskap og evne til å ta ansvarlige avgjørelser etter eget faglig skjønn, der og da.

20

Vadsø. Det ble hevdet at elva ble forurenset på grunn av vegvesenets virksomhet. Det kan siteres fra brevet:

«Beboerne i Talvik kirkested har gjennom alle år tenhet sitt matvann fra Storelven. Etter krigen bygde Vegvesenet verksted ca 100 m. oppe ved elven. Brakke for vegvesenets folk ligger også her. Hver vår under snemeltingen og under kraftig regnvær renner overflatevann ned i elven sammen med olje og urent vann fra søplehauger og avfallsdynger, i fjor også fra WC. Folk er avskåret fra å hente vann på det vante sted, en rett som må sies å være hevdvunnet. De må gå ovenfor Vegvesenet. Dette tunge arbeidet blir derved enno tyngre. Folk klager hver år over forholdet. Saken ble behandlet på Helserådsmøte i dag. Helserådet fattet følgende vedtak: Det pålegges Vegvesenet å legge en vannledning ut i elven fra et stykke ovenfor Vegvesenets verksted og ned til broen, så folk som alle år tidligere, kan ta sitt matvann der. Ledningen bør være på ca 2 tom. Den må legges ned hver vår og taes opp hver høst før elven fryser til.»

Det ble gitt tre ukers frist for utførelsen. Den 11. juni kunne oppsynsmannen meddele at ledningen var lagt.

Episoden forteller en del om levemåte og levekår på et kirkested i Finnmark på 1950-tallet. Tenk, man hentet «matvann» fra elva som gikk gjennom stedet.

- | | | | |
|-------------------|---------------|-----------------------|---------------------|
| ● Lastebiler: | Y 2024 | FWD | årsmod.: 1947 |
| ● | Y 2025 | FWD | årsmod.: 1947 |
| ● | Y 2047 | M.A.N. | årsmod.: 1941 |
| ● | Y 2052 | Scania Vabis | årsmod.: 1941 |
| ● Motorvegheivler | | Munktel | |
| ● Motorvegheivler | | Munktel | |
| ● Trekkhøvlør | Planskrape | Ankerløyken | Reg. fra lasteplan |
| ● Trekkhøvlør | Planskrape | Ankerløyken | Reg. i kjøreretning |
| ● Dampkjøl | Innkjøpt 1945 | Glommen mek. Verksted | |

Den videre utbygging

Det ble opp gjennom årene foretatt utbedringer og ombygginger og nytt kom til. I 1956 var vegstasjonen ferdig slik den står i dag. Det året ble verkstedet bygd. «Smie og Verksted Talvik» står det på tegningen. Bygget har en grunnflate på 183 m². Tegningen er signert A.H. og det er ingen ringere enn oppsynsmann Asbjørn Hansen, bygdas egen sønn. Han ble tilrodd ansvar med å konstruere og tegne, men også ansvaret med å få huset bygd og innredet med alt det som et verksted på den tid måtte ha. Den gamle garasjen med verksted ble da ombygd til lager og garasje. Det er dessuten en egen lagerbrakke. Begge de to sistnevnte er på 195 m². Mannskapsbrakka hadde støpt grunnmur med full kjeller. Grunnflaten var 84 m². I første etasje var det ni rom, spiserom, kjøkken, fire soverom, toalettrom, kontor og gang. Det var vedovner bare på spiserommet, kjøkkenet og kontoret. I kjelleren var det innredet matbod, brenselrom, badrom, ganger, to mannskapsrom og WC. Det var tre ovner i kjelleren, i kjellernedgangen, badrommet og i det ene mannskapsrommet. I første etasje var det på soverommene etasjenganger, i kjelleren var det så lavt under taket at der var det bare vanlige senger.

På begynnelsen av 1950-tallet var følgende maskiner stasjonert på vegstasjonen i Talvik:

Det lysnet etter hvert, men ikke fort. Det var ikke bare vegvesenet som hadde behov for verktoy og verkstedutstyr. I løpet av 1947 var det skaffet til verkstedet i Talvik, i tillegg til håndverktøy, en dreiebenk og en søyleboremaskin, begge av tysk fabrikk, altså etterlatenskaper etter tyskerne, men i brukbar stand.

På vegstasjonen i Talvik ble det i løpet av 1945-46 tilsatt tre mann ved verkstedet, en verkstedarbeider, Karl B. Johannessen og to smeder, Petter Pettersen og Gullik Førde.

Situasjonen for vintervedlikeholdet

Etter at strekningene ble gjort farbare etter krigen, ble det brøytet på strekningen Talvik-Rafsbotn og strekningen sydover i retning Kautokeino, fra Alta til Gargia, 24 km. Strekingen Troms grense-Talvik ble stengt til jul, 24. desember, og åpnet først 15. mai. Vegen fra Gargia ble stengt 1. november og ikke åpnet før 1. juli. Her har vi fjellstrekningen Beskades som Nordahl Grieg beskrev i et av sine dikt.

Det var i de årene «jærnteppet» senket seg over Europa. Finnmark som en del av et NATO-land, kom i en spesiell stilling. Vårt militære forsvar var ikke særlig tilfreds med de dårlige vegkommunikasjonslinjene. Våren 1948 ba de om en generell oversikt, og rettet spørsmål til vegvesenet om mulighetene for å holde vegene åpne hvis særlige behov oppstår. Vegvesenet kunne da skrive: «ved eventuelle militære operasjoner kan tidene (stenge- og åpne-datoer) selvsagt forskyves noe når de nødvendige forberedelser herfor blir tatt i tide. En unnlater imidlertid ikke å nevne at nevnte parseller, uten omfattende forberedelser med bygging av snøskjerm, snøoverbygninger, brøytestasjoner m.v., ikke kan påregnes å holdes åpne hele året».

Karl B. Johannessen var født i Ulfsvåg i det som den gang var Talvik kommune. Han var en av de første verkstedarbeidere i Talvik og ble formann i 1960. Foto: Ulkjent.



Vegvesenet utarbeidet et kart som viser situasjonen, og i brev blir det redegjort for de faktiske forhold med datoer for forventet vinterstengning og åpning om våren. Kartet viser at Finnmark vinters tid var delt i fire områder med vegsystemer. Sør-Varanger-området, Vadsø-Tana, Lakselv-Karasjok og Alta-området. Det siste var minst.

Veger i Alta-området i 1949 var som følger: Alta kommune hadde 90,1 km riksveg, 12,1 km fylkesveg og 50,7 km herredsveg. Talvik hadde 76,2 km riksveg, 13,6 km fylkesveg og 21,2 km herredsveg. Standarden var svært varierende.

Flere veger var stengt i vinterhalvåret. Vinteren 1948-49 ble følgende vegstrekninger i Alta og Talvik brøytet og holdt farbare: Langfjordbotn-Sopnes (6 km), Talvik-Rafsbotn (56 km), Elvebakken-Bossekop (6 km), Raipasveien (5 km), og Saga-Bjørnstad bru (8 km). Alta og Talvik var helt avhengig av sjøverts forbindelse store deler av året.

Litt friksjon med befolkningen

I 1951 var stasjonen i Talvik vel etablert og man skulle tro at alt var stort sett i skjønneste orden. Stasjonen ligger i tettstedet i daværende kommunesenter, like ved kirka og ved bredden av Storelva. Men ikke alt var bra. Den 29. mai 1951 kom det brev fra Talvik Helseråd til Statens vegvesen,

21

Etter noen få år ble hele strekningen fra Alta til Troms grense brøytet hele vinteren. Det ble da stasjonert bulldosere i Talvik til hjelp i den ofte vanskelige februarperioden.

Vegstasjonen i Talvik ble svært viktig for vegvesenets virke i Alta-området. Da oppsynsmannen i Langfjordbotn ble pensjonert i september 1952, overtok Asbjørn Hansen dette området i tillegg til sitt eget. Dette var før vi fikk funksjonsdeling i vegvesenet. Oppsynsmennene ledet både vedlikeholdsarbeidet og anleggsdriften innen sitt område i tillegg til verksteddriften. Anleggsarbeidere ble innkvartert i mannskapsbrakka med egen kokke, slik som vi kjenner det fra den tiden.

Verkstedet hadde etter hvert fått det utstyret som måtte til. Folkene var dyktige og samvittighetsfulle. Alle typer reparasjoner ble utført og lastebilene i området ble overhaldt i Talvik.

Fra 1961 ble funksjonsdeling innført i Finnmark. Utedriften fikk anlegg-, vedlikehold- og maskinavdelinger. I 1965 ble vedlikeholdsdriften inndelt i seks vedlikeholdsområder. De oppsynsmennene

som ledet disse områdene fikk senere tittel som vegmester.

Under denne omorganiseringen mistet vegstasjonen i Talvik etter hvert sin store betydning. Vedlikeholdsdriften ble ledet fra Alta. Asbjørn Hansen flyttet i 1962 til Troms, og hans etterfølger som oppsynsmann i Talvik, Egil Foslund, fikk bare ansvar for anleggsvirksomheten. Han ble også den siste oppsynsmann med stasjon i Talvik. Verkstedet var dog i drift enda noen år, men opphørte på 1970-tallet. Vegstasjonen i Talvik ble fra da av i hovedsak brukt til garasje, lager og innkvartering av mannskaper. Innkvarteringsbrakka ble pusset opp på 1970-tallet.

Vegvesenets historie er mangfoldig. For Finnmark er tiden fra krigstiden og flere tiår fremover helt spesiell og ulik andre fylker. Raseri, evakuering og gjenoppbygging kom til å prege landsdelen og dens innbyggere. Vegstasjonen i Talvik ble reist i en periode hvor alt sto i forvandlingens tegn. Den vitner om vegvesenets rolle i en vanskelig tid og om hvordan etaten klarte å bidra til at samfunnet igjen kunne fungere og utvikle seg videre.

FWD lastebil, 1947-modell ble stasjonert i Talvik. Bokstavene står for Four Wheel Drive, altså fire-hjuls drift. Lasteevne 4000 kg. Foto: Ulkjent.

