

det var en stor fordel for de reisende, som skulde til Finmarken, at tage over eidet til Langfjorden, hvorved de sparte sig en haard sjøreise over Loppelhavet og gjennom Stjernsund. Men nogen vei var der ikke over Alteidet, selv den sti, man skulde følge, var ikke synlig, skriver *Leopold von Buch*, og først paa den sidste tredjedel af eidet var der begyndelse til en vei, som amtmænd *Sommerfeldt* var begyndt at lægge, men som han blev hindret i at fuldføre.

Rode siger i sine optegnelser fra Finmarken 1826—34, at kunstige landeveie gives i almindelighed ikke i Finmarken, dog var der dengang en temmelig god landevei over Alteidet og over Hopseidet, men, siger han, naturen har selv gjort det væsentligste til disse veie, som for at opfylde sin hensigt kun behøvede paa sine steder at afgroftes og forsynes med nogle smaa broer. Videre gik der paa Rodes tid en bygdevei fra Elvebakken forbi Alten gaard til Bossekop og derfra videre op i dalen. Denne vei havde man maattet forbygge mod elven, som aarlig skar sig til siden og truede med at borttage veien.

Ved kgl. res. af 22de oktober 1826 bestemtes, at følgende veie skulde være offentlige veie og klassificerede som bygdeveie: 1. Veien over Alteidet paa grænsen mellem Senjen og Tromsø fogderi og Alten, omtrent 1½ mil lang, 2. en vei ved bunden af Altenfjord fra markedspladsen Bossekop i Alten til Eiby og Øvre Alten, 3. veien over Hopseidet paa den halve, hvorpaa Nordkyn er beliggende mellem Eids- og Hopsfjordene samt 4. veistrækningen fra Seida ved Tana til Nyborg ved Varangerfjorden, omtrent 2 mil.

De veie, som i 1826 var klassificerede som offentlige veie, var ikke veie i dette ords almindelige betydning, idet alt, hvad der da var udrettet, hovedsagelig indskrænkede sig til den tarvligste bortrydning af de allerværste hindringer for fremkomsten, og hvad der saaledes blev kaldt vei, var i virkeligheden ikke andet end de spor, som passagen selv havde dannet.

Endnu saa sent som i femaarsberetningen for 1846—50 anføres det, at «veie, der er fremkommelige med hjulredskab, mangler fremdeles».

I 1851—55 blev enkelte som bygdeveie klassificerede veie byggede i Alten.

Af landeveie var der i 1865 kun bygdeveiene i Alten herred af samlet længde 3½ mil; de var oparbejdet ved naturalarbejde og for en ringe del ved bidrag af brændevinsafgiftskassen. Dette net af veie i Alten blev adskillig forbedret.

Til en bro over Altenelven var der i 1868 opgjort en plan.

Nogle korte stumper af ride- og til nød kjøreveie var i 1870 blevet oparbejdede i Kistrand, Tanen og Nordvaranger herreder.

Det første anlæg af ordentlige veie begyndte i 1869 for statskassens regning i den østlige del af Sydvaranger efter terrenets beskaffenhed med 3, 3½ indtil 4 alens bredde.

Dette var den ældste statsbevilling (1869) til veie i Finmarken, senere bevilgedes til veien Seida—Nyborg—Vadso i 1872—89 og til vei over Alteidet i 1873.

Nu er der paa flere steder ypperlige veie anlagte, f. eks. fra Jarfjord til Elvenes, fra Elvenes til Kirkenes med flere veie i Sydvaranger; fra Vadso gaar vei lige til Seida ved Tana og derfra til mundingen af Tana og til Smalfjorden i Tanen. Mod nordøst fortsætter veien fra Vadso til Skallelven.

Efter anlæg af veie holder nu baade nordmænd, kvæner og finner en hel del heste, hvoraf der for en menneskealder siden neppe fandtes en eneste en i hele Tanen og Varangerfjorden.

I 1885 var der i Finmarkens amt bygget ca. 80 km. bygde- og rideveie for kommunernes regning med bidrag af brændevinsafgiftskassen.

Veivæsenets fremgang i Finmarkens amt viser disse tal:

Aar.	Hovedvei.	Bygdevei.	Sum.	Gjennemsnitlig tilvækst pr. aar.
	Km.	Km.	Km.	Km.
1865	2	35	37	—
1870	84	79	163	10.3
1880	150	38	188	2.5
1890	92	104	196	1.6
1895	141	88	229	6.5
1900				

Gjennemsnitlig tilvækst i periodens 35 aar 5.5 km.

Amtet havde i 1900:

0.5 km. vei pr. 100 km.²
6.9 " " " 1000 indbyggere.
67.4 " " " 1000 beregnede skyldmark.

Af statsbidrag til veivæsenet har Finmarkens amt indtil 31te marts 1905 erholdt kr. 1 403 360.89, hvilket udgjør kr. 43.20 pr. indbygger og kr. 408.65 pr. beregnet skyldmark.

Den første veibevilling til amtet blev givet for budgetterminen 1869—1871.

Vedligeholdet af veie sker for kommunernes regning, og disse faar refunderet en tredjedel indtil et vist beløb af brændevinsafgiftskassen. Arbeidet iværksættes af lensmændene dels ved hjælp af veivogtere.

Rute I. Alteidet med sidelinjer.

Bevilling i 1873, 1874 og 1876.

Veien over Alteidet fører fra Lille Altenfjord i Tromsø amt til Langfjord i Finmarkens amt. Denne vei blev i 1826 klassificeret som offentlig bygdevei. Efterat dampskibsfart fra 1838 var istandbragt mellem Tromsø samt Hammerfest og Alten, tabte veien over Alteidet i betydning. Eftersom befolkningen tiltog, og efterat begge endepunkter var blevne dampskibsanløbssteder, var behovet til at faa en tidsmæssig vei over dette eid vokset. I 1873 bevilgedes til nyt veianlæg fra Alteid til Sopnes med sidelinje fra Nordskog bro til Midtskog ved Langfjord.

Arbejdet udførtes i 1873—78. Kjørebredden er 6 alen med indskrænkninger til 5, 4 og 3½ alen. De medgaaende omkostninger, forsaavidt Finmarkens amt angaar, andrager til kr. 35 787.65. Det bevilgede statsbidrag er proportionalt opført for Finmarken med kr. 32 746.66.

Medgaaet.	Staten.	Distriktet.	Længde beregnet efter omkostningerne.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
35 787.65	33 401.81	2 385.84	8.8

Til paabegyndelse af anlæggets fortsættelse til Tappeluft og Oksfjord, anslaaet til 93 000 kr., har storthinget 1905 bevilget 9 000 kr.

Rute II. Eiby (Flinkestad)—Bossekop—Rafsbotn i Alten.

1. Eiby (Flinkestad)—Bossekop med sidelinjer.

Bevilling i 1878, 1879, 1885, 1886, 1888, 1889.

Arbejdet udførtes 1878—1886. Kjørebredden er hovedsagelig 3.1 m. samt for nogen del 2.2 m.

I 1886 foranledigede flommen et større elvebrud, hvorfor Eibybakkerne omlagdes.

Arbejdet udførtes 1888—1890. Kjørebredden er 3.5, 2.5 og 3 m.

Medgaaet.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
56 016.09	52 282.26	3 734.43	11.8

2. Bro over Altenelven ved Elvebakken.

Bevilling i 1891, 1892, 1893, 1894 og 1895.

Det paabegyndte arbejde paa brokarrene blev for en stor del odelagt af en usædvanlig flom med isgang i mai maaned 1893.

Arbejdet udførtes 1891—1896. Der er jernoverbygning med 3 spænd à 37 m. Kjørebredden for broen er 2.6 m. og for veien 3.75 samt 2.5 m.

Medgaaet.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
141 700.00	141 700.00	0.1

3. Bossekop—Elvebakken med arm til Bugten.

Bevilling 1902 og 1903.

Anlægget bliver færdigt høsten 1905 og antages at koste 29 700 kr. Kjørebredden er 4 og for en kortere strækning 3 m.

Medgaaet pr. 31te marts 1905.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
24 074.57	22 469.60	1 604.97	6.2

4. Elvebakken—Nordelv med sidearm Sagen—Rognskog.

Bevilling i 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1902 og 1903.

Anlægget vil antagelig ialt koste 133 600 kr. Kjørebredden er 3.75 og 2.5 m.

Medgaaet pr. 31te marts 1905.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
132 649.08	132 649.08		16.4

5. Rognskog—Bjørnstad med arm til Lund.

Bevilling i 1901 og 1903.

Anlægget udførtes 1901—04. Kjørebredden er hovedsagelig 3.75 m.

Medgaaet pr. 31te marts 1905.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
36 904.51	34 444.57	2 460.57	5.4

Sum rute II.

Medgaant.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
391 345.18	383 545.51	7 799.67	40.5

Rute III. Alten—Koutokeino (vintervei) indtil 30te juni 1896.

Bevilgning i 1885, 1887, 1888, 1889, 1890, 1892, 1893, 1894, 1895 og 1896.

Til opstagning og udbedring af vinterveien over fjeldet bevilgedes i 1888 og 1896 tilsammen 17 000 kr. Paa denne rute er der følgende fjeldstuer:

Fjeldstuen Gargia ligger 33 km. fra Bossekop.

Fjeldstuen Suolovuobme. En ny gæstestue opførtes efter stor-
thingsbevilgning i 1893.

Fjeldstuen Biggeluobal (ogsaa kaldet Pingesjavrrer). I 1894 bevilgedes til indvendig og udvendig paneling af gæstestuen.

Fjeldstuen Aiddejavrrer er opført med en udgift af 650 kr. Et stabbur og et fjøs med lade blev opført 1892.

	Medgaant.	Staten.
	Kr.	Kr.
Opstagning og udbedring af vinterveien	17 000.00	17 000.00
Fjeldstuerne	5 687.00	5 687.00
Sum	22 687.00	22 687.00

Bro-over-Eibylven samt vejudbedring mellem Besskudas og Ladnatjavrrer.

Bevilgning 1899 og 1902.

Medgaant.	Staten.	Distriktet.
Kr.	Kr.	Kr.
6 000.40	4 800.00	1 200.40

Rute III. Alten—Karasjok.

Bevilgning 1872, 1877, 1882, 1887, 1890, 1892, 1894 og 1895.

Rute V. Tanafjord—Varangerfjord—Vadso—Vardo.

1. Tananes—Seida.

Bevilgning 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 og 1896. Anlægget udførtes 1890—1899. Kjørebredden er hovedsagelig 3.75 m.

Medgaant.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
192 827.10	192 827.10	35.1

2. Seida—Nyborg—Vadso.

Bevilgning 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886 og 1889.

Seida—Nyborg byggedes 1872—1886 og Nyborg—Vadso 1876—1886. Kjørebredden for Seida—Nyborg er 2½ m. med mødepladse og for Nyborg—Vadso hovedsagelig 3.7 m.

Medgaant.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
323 927.46	323 927.46	71.1

3. Vadso—Vardo, dele.

Bevilgning 1888 og 1889.

For termnen 1888—1889 bevilgedes 25 000 kr. til paabegyndelse af Vadso—Store Ekkero.

Storthinget 1889 bevilgede overensstemmende med den kgl. proposition fuldførelse af Vadso—Store Ekkero med 22 500 kr.

Arbejdet udførtes 1888—1890. Kjørebredden er hovedsagelig 4 og 3.5 m. samt for nogen del 5.3 og 2.5 m.

Medgaant.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
47 499.12	47 499.12	14.8

4. Solnes—Skalle.

indtil 31te marts 1903.

Bevilgning 1901, 1902, 1903 og 1904.

Til at opstige vinterveien mellem Alten og Karasjok blev disponeret af statskassen 1 480 kr., og i 1897 bevilgedes 3 000 kr. til omlægning af vinterveien over Nalganes i samme rute.

Af brændevinsafgiftskassen skulde udredes «indtil videre» det fornødne indtil 48 kr. aarlig til opstagning af indsjoen Jesjavrrer.

Paa denne rute er følgende fjeldstuer:

Fjeldstuen Jolkajavrrer ligger 66 km. fra Bossekop og er opført i løbet af aarene 1877—1879, efterat vedligeholdelsen af samtlige paa strækningen Alten—Koutokeino—Finland og Alten—Karasjok opførte fjeldstuer blev overtaget af staten. Fjeldstuen kostede kr. 3 820.25.

Fjeldstuen Mollesjok er efter storthingsbeslutning 1882 opført for 546 kr. i forbindelse med den ældre Finmarkens brændevinsafgiftskasse tilhørende bygning sammesteds.

Fjeldstuen Ravddojavrrer (Ravnastuen, ogsaa kaldet Pantojavrrer) opførtes i 1864 af Finmarkens brændevinsafgiftskasse.

Medgaant.	Staten.
Kr.	Kr.
11 074.38	11 074.38

Sum rute III.

Medgaant.	Staten.	Distriktet.
Kr.	Kr.	Kr.
39 762.71	38 562.28	1 200.16

Rute IV. Hjelmsø.

Gangsti mellem Akkerfjord og Kjeilen blev bevilget for termnen 1892—1893. Arbejdet udførtes i 1893. Veibredden er 1 m.

Medgaant.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
2 926.03	2 926.03	1.6

Storthinget 1905 har bevilget 3 000 kr. til paabegyndelse af et veianlæg paa Ingo, anslaaet til 28 650 kr.

Anlægget, der paabegyndtes i 1902, antoges at ville koste 102 200 kr.

Kjørebredden bliver hovedsagelig 3.75 m.

Medgaant pr. 2½ 05.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
60 132.19	57 125.88	3 006.61	11.2 ¹

5. Nyborg—Karlsbotn.

Bevilgning 1897, 1898 og 1899.

Arbejdet blev udført 1897—1901. Kjørebredden er hovedsagelig 3.75 m.

Medgaant.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
44 115.68	44 115.68	8.7

6. Tana—Smalfjorden.

Bevilgning 1899 og 1900.

Arbejdet er udført 1899—1904. Kjørebredden er 3.75 og for en kort strækning 2.5 m.

Medgaant.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
49 998.82	49 998.82	8.2

Sum rute V.

Medgaant pr. 2½ 05.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
718 500.68	715 494.07	3 006.61	149.1

Rute VI. 1. Sydvaranger.

Bevilgning 1869, 1872, 1873, 1874 og 1876.

Der bevilgedes i 1869 til arbejder i Sydvaranger 54 000 kr.

¹ Beregnet proportionalt efter anlæggets overslagssum. Dets samlede længde vil blive 19 km.

Medgaaet.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
77 073. ²⁰	77 073. ²⁰	35.2 ¹

2. Pasvikdalen—Langfjorddalen (Eidet—Furuno og Ryngen—Næverskrubugten).

Bevilgning 1903, 1904 og 1905.
Anlægget paabegyndtes i 1903.
Kjørebredde bliver 3 m.

Medgaaet pr. 31te marts 1905.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
13 864. ⁰¹	13 864. ⁰¹	5.4 ²

Sum rute VI.

Medgaaet pr. 31te marts 1905.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
90 937. ⁷¹	90 937. ⁷¹	40.7

Rule VII. Grændse-Jakobselv i Sydvaranger.

Bevilgning 1891 og 1895.
Arbejdet udførtes 1891—1896.
Kjørebredde er 3, 2.5 og 2 m. Merudgiften er posteret paa serien 1891—1892.

Medgaaet.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
5 785. ⁸²	5 535. ⁸²	250. ⁰⁰	1.4

Rule VIII. Kolvik—Lakselv.

Bevilgning 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905.

¹ Langfjordvatn—Coalmejavre er 9 053 m., Langfjordvatn—Langfjord 624 m., Elvenes—Kirkenes 9 050 m., Elvenes—Jarfjord 8 256 m.; samlede veiforlængelse 1 569 m., Tangen bro—Sandnes 4 916 m. og Kirkenes—Soldatervagt 1 743 m.

² Beregnet proportionalt efter anlæggets overslagssum. Den samlede længde vil blive 11.8 km.

paa to maader, med baad paa elvene eller tilhest, hvis der er hest; om vinteren kjøres med ren.

Man kan ogsaa om sommeren fragte lidt bagage med rensdyr, idet man paa disse lægger kløv; men et rensdyr er ikke som en hest skikket til at bære kløv, og selv om byrden er meget mindre end halvdelen af det, som en hest kan bære, saa bliver rensdyret snart træt, og man maa ofte standse for at lade det beite og hvile.

En ren kan trække en last af 100 kg. eller optil 110 à 120 kg. i pulk paa godt vinterføre. Dens bæreevne er liden; omtrent 30 kg. er den almindelige belastning, naar man om sommeren kløver paa ren.

En uleilighed paa sommerreiserne i Finmarken er myggene. Naar veiret er klart, stille og varmt, plager uhyre masser af myg heste og folk. I vind og regnveir er man fri for dem. Naar der slaas leir, fyldes luften omkring leirpladsen af myg, saa talrige, at de som i et tæt slør svækker solens stråler. Forsøger man med en stok at skrive bogstaver i myggesværmen, saa bliver bogstaverne virkelig en kort stund synlige, indtil myggesværmen atter lukker sig over dem. Vil man lade hestene græsse en stund, gjøres op en mængde torville rundt hele leirpladsen, og ved rogen fra disse holdes i det mindste hovedsværmen af myggene borte fra hestene.

Til beskyttelse mod myggen bruges myggeslør. Nogle bruger at besmøre sig og hænder med næverolje, hvad der hjælper en stund, men dette middel er ubehageligt.

Parten paa elvebaade er tidligere omtalt under vasdragenes beskrivelse.

Hver baad rummer 1 à 2 passagerer med en del bagage samt baadens besætning, der har sin plads forud og agter med hver sin stagegang. Stagningen udføres staaende i halv frontstilling og foregaar med raskhed og behændighed, idet baaden hurtig maa manøvreres frem mellem stenene. Hvor elven løber roligere, drives baaden ogsaa frem ved stagning, og først naar bunden ikke længere kan naaes med de 3—4 m. lange stænger, benyttes aarerne. Disse tages dog ogsaa undertiden fat, naar baaden skal føres ud over saadanne bredere render i fossestrykene, hvor ingen hindringer er i veien, og maa da føres med størst mulig kraft, forat baaden skal faa saa meget større hastighed end strømmen, at den fuldkommen lyster styret. For at kunne føres hurtig er aarerne meget korte.

Disse baade, der uafsladelig skal drives frem over grundinger, mellem stene og klippestykker, maa være noget flade i bunden og meget smale i forhold til længden; trods sin lette konstruktion modstaar de mangfoldige voldsomme stød og slidninger

Anlægget paabegyndtes i 1902.

Kjørebredde bliver 3.75 og for kortere strækninger 2.5 m.

Medgaaet pr. 31te marts 1905.	Staten.	Længde.
Kr.	Kr.	Km.
98 726. ⁵⁵	98 726. ⁵⁵	21.2 ¹

Rule IX. Søndre—Nordre Honningsvåg med gangsti til Kjelvik.

Bevilget 1897, 1898, 1901.

Arbejdet udførtes i tiden 1898—1903.

Veibredde er: For kjøreveien 4, 3.75 og 2.5 m. For gangstien 1 m.

Medgaaet.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
34 380. ⁵⁵	33 818. ²⁸	562. ⁰⁷	8.4

Rule X. Bugafjord—Rigsgrænsen mod Finland.

Til opstigning og delvis oprydning af vintervei mellem Bugafjord og den finske grænse bevilgedes af storthinget 1897 400 kr..

Medgaaet.	Staten.
Kr.	Kr.
413. ⁰⁰	413. ⁰⁰

Sum Finmarkens amt.

Medgaaet pr. 31te marts 1905.	Staten.	Distriktet.	Længde.
Kr.	Kr.	Kr.	Km.
1 418 566. ¹⁴	1 403 360. ⁰⁹	15 205. ²⁵	271.7

Fjeldveie, elveveie og vinterveie. I det indre af Finmarken kan man om sommeren, hvis man ikke gaar tilfods, reise

¹ Beregnet proportionalt efter anlæggets overslagssum. Den samlede længde vil blive 32.8 km.

i de dele af elvene, hvor der er stenet og grundt. Her maa stagerne ofte mange gange daglig hoppe ud i vandet, naar stagningen ikke længere kan drive baaden frem, for enten at løfte den af en sten eller vadende at trække den over grundingerne.

Man kan forsyne sig med et baadtelt, et saakaldt «raggas»; med dette udspændt over baaden vil man vistnok i begyndelsen være beskyttet i regnveir, men snart begynder regnet at sive gennem den tynde dug, og det bliver af tvilsom nytte.

Om vinteren er der farbart med ren og pulk næsten overalt i Finmarkens indre. Kjøreredskaberne er omtalte tidligere.

Sædvanlig trænger man fire ren til en fjeldtur. En ren med pulk til den reisende, en ren til finnen eller «vappusen» med pulk, en med pulk eller «læskjerri» til bagagen og saa en vare-ren til at holde igjen i bakkerne eller til at skifte, naar nogen af de andre ren gaar træt under reisen. Fører man megen bagage, vil man trænge 2 eller flere læskjerrier. En almindelig ren trækker ikke stort mere end 100 kg. eller saa meget som en tung mand eller en melsæk, men da maa foret være godt, om den ikke for snart skal gaa træt.

Med ren fragtes paa veie af 180 km.s længde 1 tønne korn for 6 kroner, 1 tønne salt for 8 kroner, 100 kg. andre tunge varer for 7 kroner. Paa bygdeveiene i Alten betales for kjørsel af 1 tønne korn eller salt omkring 1 krone pr. mil, for kortere veistykker forholdsvis mere. Skyds med posten og med reisende løber som følge af de lange afstande op til betydelige beløb.

Paa en fjeldtur bruges bedst almindelig vinterklædning og en islandsk troie at bære under pæsen. Selve fjeldhyret er renskindspæsk, finsko, bellinger og handsker — alt af renskind.

Pæsen er et hensigtsmæssigt plag til at trodse sne og kulde. Renhaarene vender ud, er korte og omgiver hele legemet med et varmt luftlag. Den er trang i halsen, saa man saavidt faar klemt hovedet gennem aabningen, den har forøvrig ingen split og slutter fast om haandledet. Med et bælte spændt om livet og udtroien under kjører man ledig og let og generes ikke af kulden, selv om snoen er skarp over de nøgne fjelde. Tykke finsko, foret med fin senne, beskytter fødderne godt, og renskindsbellingerne dækker læg og knæ, medens handskerne, syet af renskind og stoppet med senne, holder hænderne varme. Paa hovedet har man enten den flade finhue, syet af klæde, rødt eller blaat, med otterskindsbrem og stoppet med dun, eller man benytter en almindelig varm skindhue, der kan trækkes godt ned over ørene. Ofte bruges slør og mørke briller til værn mod veiret, naar det ryger af fjeldene, og til værn mod solen, hvis stråler bryder mod de endeløse sneflader.

Midtvinters i 30° kulde kan man se fjeldfinner ligge ude og sove paa sine kjødlæs og sine skindlæs. De trækker armene ind i pæskene, og naar det er rigtig koldt, binder de sit bælte lavt nede ved benene, trækker den dunfyldte hue ned over ørene og snorksover hele natten.

Den bedste tid at kjøre tilfjelds er i begyndelsen af marts. Da begynder dagen at længes, da ligger der is over myr og vand, da har man i regelen trygt veir, og da er veien nogenlunde fast og opkjørt i de almindelige ruter. Da fører der en stærk vei indover alle fjelde.

Til Bossekop marked i Alten kommer paa den tid hundreder af markedssøgende finner med ren efter ren, pulk efter pulk i lange «raider» i samme spor, som bugter sig fra Bossekop bakke mod øst og syd midtveis ind over fjeldene, hvor de enkelte raider efterhaanden skjærer ud til de spredte finnebyer, hvor de hører hjemme. Men hovedveien slynger sig over myr og fjeld, over vand og elv, i øst og i syd til Karasjok by, til kirkepladsen i Koutokeino.

Karkningen, det vil sige pakningen af toiet i læskjerrisen, tager tid og udføres med megen omhu, saa at tyngden jævnt fordeles, og alt ligger saa fast som muligt. Saa breddes et gammelt renskind om det hele og snores vel til.

Rensdyrene lider, hvor der er helt mangel paa banet vei.

Veien gaar ofte over stubber og sten, mellem træer og buske, op og ned ad steile bakker og efter bækkefar, hvor rener, kjøredskaber og varer farer ilde.

Vappusen henter sine ren, lister dem sælen over nakken og fæster vuotta-rebet eller den skindrem, hvorefter pulken trækkes, fast til sælen. Man kan kjøre løs eller i slagtom. Vælger man det sidste, saa bindes renen fast til den pulk, der render foran, vareren bindes bag, og saa har man intet andet at gjøre end at holde balancen og lig et andet kolly lade sig kjøre over fjeld og dal.

Kjører man «løs», bliver renfarten frisk og spændende. Renen kjøres blot med én tomme. Ved at kaste denne over dyrets ryg, fra høire til venstre eller omvendt, styrer man renen, hvad der i begyndelsen kan synes vanskeligt nok, men hvad man snart lærer, hvis man da ikke er altfor støl og stiv i armen.

Vappusen mønstrer raiden, og er alt i orden, kaster han sig i pulken, giver renen et smæk, og snare maa alle være med at komme til sæde, om man ikke vil blive slæbt efter paa maven. I vill galop bærer det afsted, saa snespruten staar høit, og snart tumler ren og pulk i en som det synes uloselig knude. Finnen faar dog atter skik paa tingene.

De mest befærdede veie er om vinteren fra Karasjok til

Saa er der færdselsveie, dels elveveie, dels vinterveie, fra Finmarken til Finland.

Fra Alten til Koutokeino regnes 16 mil, men afstanden er ca. 120 km. Der gaar kjørevei opover Altendalen til Vina og til Gargia fjeldstue (121 m. o. h.) og saa et stykke op gennem Gargiadalen, hvor den ender. Det gaar saa brat opover til den veirhaarde fjeldstrækning *Bæskadas*; overst paa *Bæskadas* ligger den veirhaarde poststue *Lodiken* (625 m. o. h.). Fra *Bæskadas* kan man reise til indsjoen *Ladnatjavre* i Altenelvns vasdrag og fortsætter derfra til Matse og videre opover i baad.

Ovenfor *Ladnatjavre* kan elven befares med baad til Koutokeino og videre, saaledes som omtalt under beskrivelsen af Altenelvns vasdrag (bind I, pag. 264 og 265).

Den eneste foss af betydning er *Nieddagorvæ* (Storfossen), der har henimod 10 m.s fald; her trækkes baaden forbi paa kavl.

Man kan om sommeren fra Elvebakken i Alten paa elvebaad stage sig opover Altenelven til fiskestuen Sandia og siden opover til Kapukoski, et vildt stryk, og videre til *Savvövatn*, hvor der er en gamle, *Savvögammen*. Ved *Savvöfossen* kan man umulig komme frem med baad. Denne fart paa elven er nu ikke saa almindelig, efterat der er kommet vei til Gargia.

Der er en overmaade brat opstigning op fra elven til *Bæskadas*, der hæver sig over plateauet, der atter skraaner ned mod den nævnte vakre indsjo *Ladnatjavre* med skog- og græsbevoksede bredder, hvor der er en gamle paa et nes.

I ældre tid drog man om sommeren en anden vei til Koutokeino, saaledes som *Leopold von Buch* beskriver fra 1807.

Han drog med to rensdyr, som bar kløv, og med to finner fra Bossekop langs østsiden af fjeldet *Skuodtovarre* og paa vestsiden af *Eibydalen* til sideelven *Gurmajokka* og fulgte denne op i hoiden, passerede sideelven *Garrajokka* høit oppe, 450 m. o. h., og fortsatte saa op paa fjeldet *Nuppevarre*, hvis top ligger 831 m. o. h. Derfra drog han ned til indsjoen *Tjoalbmjavre*, ca. 660 m. o. h., saa gennem en sidedal mod *Tsjarajavre* og saa til sjøen *Gæsjjavre*, derpaa vadedes med moie *Tsjabardusjokka*, hvorfra veien til Koutokeino ikke er lang.

Fra Alten til Koutokeino med ren kjører man efter veien i mils vei og saa opover Altenelven og derpaa et stykke opover til fjeldstuen Gargia, hvor den besværligste del af reisen, overfarten over fjeldet *Bæskadas*, begynder.

Fjeldstuen Gargia ligger i skog, og fra den begynder stigningen paa veien til Koutokeino. Skridt for skridt gaar renen opover de lange Gargiabakker. Snart forsvinder den sidste furu, senere birken, og saa følger fjeldet, det berygtede *Bæskadas*.

Dybt under ligger dalen. Den tegner sig som en mørk kløft

Alten, og til Varangerbunden, samt fra Koutokeino, Muonioniska i Finland og Karesuando i Sverige til Alten.

De vigtigste transportveie med rensdyr er: Fra Muonio til Alten regnes for 32 mil; fra Karesuando til Alten 25 mil; fra Muonio til Lyngen 29 mil; fra Karesuando til Lyngen 19 mil; fra Jukkasjärvi til Lyngen 30 mil og fra Vittangi til Lyngen 28 mil. Nordenfor gaar hovedkommunikationsveiene ved hjælp af ren mellem Alten, Koutokeino, Karasjok, Porsanger, Tanen og Varanger samt østover til de finske nabopræstegjeld Utsjok og Enare.

I hele russisk Lappland samt i Nordkarelen lige ned til Kem bruges ligeledes renen som trækdyr.

De vigtigste varer, der føres fra Finmarken over paa svensk side, er torsk, graasei, sild, hvalroshuder, tobak, klæde, mel m. m.

Den vigtigste indførselsartikel var især tidligere smør.

Hele Karesuando saavel som den øverste del af Jukkasjärvi kan aldrig gjøre regning paa nogen god aarsvækst. Befolkningen skaffer sig derfor mel (russisk rugmel) fra Norge ved fjeldfinerne. De har i almindelighed ved tuskhandel for faaet 5 vogter mel for 1 vog smør. Skulde de derimod reise nedover landet, f. eks. til Kengis, vilde de neppe faa 3 vogter mel for 1 vog smør. Denne handel vil vistnok forandres ved Ofotbanen.

Der er lange, ubebyggede ødemarker, gennem hvilke fjeldveiene og vinterveiene gaar i Finmarken; der er derfor paa forskjellige steder bygget fjeldstuer og postgammer; derhos har telegrafvæsenet paa flere steder bygget telegrafstuer, hvor man kan søge ly, og endelig har forstævnet sine stuer.

De vigtigste vandveie er Tana og Karasjokka, Pasvikelven samt dele af Altenelven.

Foruden de store vasdrag, Tana og Karasjokka med forgreninger, der er hovedkommunikationslinjerne, gaar fra Karasjoks kirkebygd de to vigtige vinterveie, hvorpaa postbefordringen foregaar med renskyds til bunden af Porsangerfjorden i nord og til bunden af Altenfjord i nordvest.

Paa begge disse veie, der i temmelig lige linjer gennemskjærer den nordre halvdel af Karasjoks store og forholdsvis lave fjeldplateau, og som dels følger hoideryggene, dels gaar langs vasdrag og over en mængde større og mindre sjøer, er der smaa fjeldstuer i afstand af 3 à 4 mil fra hverandre.

De almindelige færdselsveie er fra Alten til Koutokeino, fra Alten til Karasjok, fra Koutokeino til Karasjok, fra Alten til Skoganvarre og Porsangerfjorden, fra Karasjok elveveien paa Tana og elveveien naa Pasvikelven.

mellem fjeldene, og langt ude sees fjorden mellem Talviks og Langfjordens fjelde. Foran ligger vidden eller høifjeldet skinnende hvidt.

Veien gaar ovenfor Gargiabakkerne over en lang, flad fjeldstrækning med 5 vande til nedstigningen til næste fjeldstue, *Suolovnobme*, i almindelighed udtalt *Solovom*.

Fra *Suolovnobme* og til næste stue, *Bingisjavre* eller *Bigge-luobal*, regnes 3 mil. Veien gaar her over forholdsvis flade strækninger med smaabakker op og ned uden egentligt høifjeld. Matseelven maa passeres, og den sætter ofte op vand, saa den kan være vanskelig at komme over.

Veien gaar videre over Stormvatn eller *Biggejavre* og videre over Laksefjeld, et temmelig langt og kjedeligt fjeld, der hæver sig op over trægrænsen.

Fra Laksefjeld ned mod Koutokeinoelven er nogle store bakker, hvoraf den ene kaldes *Pulkeknuserbakken*, og den værste bakke kaldes *Koutokeinobakken*. Man kommer ned paa elven og kjører gennem en birkelund til den næste stue *Mieronjavve* eller, som den ogsaa kaldes, *Koutokeinobakken*.

Herfra er det 2 mil langs elven op til Koutokeino. Elven er i regelen bred, ofte som en sø, med lave, ensformige bredder bevoksede med birkekrat. Nu og da kjører man over et nes. Mest bekendt er vel *Brændevinsbakken*, en halv mils vei nedenfor Koutokeino.

Snart gjør elven en sving, og saa følger den høie elvemæl, hvorpaa Koutokeino kirke ligger.

I ældre tid reiste man om vinteren ikke over fjeldet ved *Bæskadas*, men gennem *Eibydalen* og dens fortsættelse *Avvæ* næsten helt frem til *Suolovnobme*. I dalen lagde der sig imidlertid om vinteren voldsomme snemasser, saa man havde vanskeligt for at komme frem.

Fra Alten til Karasjok kan man om sommeren reise paa tre til fire dage. Afstanden er den samme som fra Alten til Koutokeino eller ca. 120 km. Det koster omtrent 60 kr. for hver hest med mand. Begyndelsen af reisen er bekvem. Først kjøres fra Bossekop forbi Altengård og over Altenbroen og videre paa kjøreveien opigjennem den vakre Tverelvdal indtil ovenfor Bjørnstad, hvor kløvveien begynder.

Denne tager op gennem en sidedal, *Østerelvdalen*, til *Østerelvsæteren*. Det er ikke høit tilfjelds fra *Østerelvsæteren*, men noksaa brat.

Høifjeldsvidden ligger her paa en høide af 450 og senere 500 m. med udsigt til snefjeldene paa kysten i nordvest.

Stien, der ikke overalt er synlig, fortsætter ca. 40 km. til *Bojebæske poststue*. Fra Alten og hid kan man naa paa 13 timer.

Der er jævne end paa hoi fjeldsstrækninger sydpaa; det gaar over vidtstrakt, bølgeformet terren med svage stigninger; nu og da er der paa en kort strækning lidt større stigning. Fjeldet er tørt og godt at gaa paa, og fast fjeld sees næsten ikke, idet man vandrer over et jævnt morenedække med en tarvelig vegetation.

Man ser i nordøst og nord de høje fjelde Gaisserne. Paa veien er opført poststuer, smaa tommerbygninger, hvor man kan finde et leie med birkeris eller vidjeris.

En brat skrænt fører fra en høide af ca. 560 m. ned mod Bojobæske poststue, der ligger ved foden af skrænten i en høide af ca. 396 meter.

Fra Bojobæske poststue er det ca. 30 km. i sydøstlig retning til *Stipanavitsje* fjeldstue, der ligger i en forsænkning. Det tager ca. 14 timer hid fra Bojobæske.

Landet mellem disse to stuer er i det hele fladt med afrundede hoidedrag.

Veien fortsætter til *Ravnastuen*, ca. 15 km., fremdeles over fladt land med dvergbirke og vidjer. Fra *Ravnastuen* til *Assebakke* ved *Karasjokka* er det ca. 15 km., men her er mere ujævnt; birkeskogen begynder at indfinde sig. *Assebakke* er en samling af sætre liggende paa en terrasse.

Fra *Assebakke* kan man reise paa elven omtrent 16 km. til kirkestedet *Karasjok*.

Sommerveien mellem *Alten* og *Karasjok* er kjendelig ved en svag sti efter den postfart, der før almindelig besorgedes af to mænd med en klovhest.

Vinterveien fra *Alten* til *Karasjok* gaar indtil *Ravnastuen* noget sydligere end den omtalte sommervei: den fører over fjeldstuerne *Jotkajavre* ved *Jotkavatu* og videre over *Mollesjok* fjeldstue og *Ravnastuen* til *Karasjok*. Denne vei er som omtalt opstaget (bind II, pag. 463).

Til gaarden *Romsdal* har man halvanden mils kjøring paa is eller god landevei fra *Bossekop* i *Alten* over *Elvebakkens* jernbro, som har kostet 145 000 kr., gennem *Tverelvdalen*. Opstigningen er temmelig brat fra *Tverelvdalen*.

Man kommer til *Jotkastuen* ved sjøen *Jotkajavre* og kjører over denne.

Senere kommer man over en arm af *Jesjavarre*, en af de største indsjøer i *Finmarken*, og videre over de to nævnte fjeldstuer *Mollesjok* og *Ravnastuen* til *Karasjok*.

Veien fra *Alten* til *Skoganvarre* og *Porsangerfjorden* falder i begyndelsen sammen med sommerveien til *Karasjok*.

Man stiger fra *Østervassateren* op paa hoi fjeld. Veien gaar over et slet fjeld, hist og her med smaa bakker op og ned som paa *Hardangerviddan*. Som trukket efter en snor gaar telegraf-

linjen, hvis stolper synes mindre og mindre og tilsidst taber sig langt borte i horisonten, og disse følges fra telegrafstue til telegrafstue.

Den første telegrafstue kaldes *St. Hansstuen*, og andre stuer *Stabburdalsstuen* og *Fæstningsstuen*; det er smaa tommerhuse, der i sin tid blev opført til ly for telegrafarbejderne. Stuerne bohave er en ovn, nogle tomme træbrisker, et par krakker og lidt ved.

Tæt ved elven *Levnasjokka* ligger stuen *Fæstningsstuen* som en fæstning oppe paa en haug; den sees flere timer langt borte mellem telegrafstolperne.

Veien fører over to elve, *Balgessaggejokka* og *Vuollajokka*, frem til *Øvre Laksevatn*, ved hvilket *Skoganvarre* ligger. Ned mod *Lakselven* kapel er delvis farbart med baad.

Fra *Skoganvarre* kan reises over *Øvre Laksevatn* gennem et stryk *Guotko* og saa videre et par kilometer gennem smaastryk til det mindre *Laksevatn*, der er 6 km. langt, derfra gennem store stryk, indtil man naar *Kobbefossen*. Her gaar man ud af baadene, da finnerne ikke stager over med passagerer. Senere følger flere stryk. Øverste gaard er *Revfosnes*.

Kolvik—*Karasjok*. Den letteste vei til *Karasjok* er fra *Kolvik* ved *Porsangerfjorden*, hvilket sted anløbes af dampskibe. Fra *Kolvik* er der under hygning kjørevei langs vestsiden af fjorden til *Lakselvens* kapel, hvis længde vil blive 32.8 km. Herfra kan delvis baad benyttes paa *Nedre Laksevatn* og *Øvre Laksevatn* til *Skoganvarre* fjeldstue. Herfra er det ca. 50 km. til *Karasjok*.

Det er i de senere aar *Karasjoks* hovedforbindelse med udenverdenen, efterat dampskibene har begyndt at anløbe *Kolvik*. Tidligere gik posten til *Karasjok* fra *Alten*, men nu følges den kortere vei fra *Kolvik* over fjeldstuen *Skoganvarre*.

Før at naa til *Karasjok* kan man med hurtigruten reise til *Honningsvaag*. Herfra gaar lokalskib indover *Porsangerfjorden* til *Kolvik*.

Fra *Kolvik* fortsætter man med baad indover til *Lakselv* i bunden af *Porsangerfjorden*. Man kan ogsaa gaa indover fra *Kolvik* til *Lakselv*. *Lakselven* er en stor, fiskerig elv.

Fra *Lakselv* kan fortsættes tilfods opover til *Nedrevatn*. Veien er god for fodgjængere, ca. 13 km., og man ror opover *Nedrevatn* gennem et lidet stryk over til *Øvrevatn*, hvorpaa der er ca. 14 km.s roning til *Skoganvarre* fjeldstue, som ligger ved *Øvrevatn* ligeoverfor *Offerholmen* — en holme, hvor fjeldfinerne i gamle dage ofrede til sine guder.

Overalt her opover fra *Lakselv* er der skog med høie fjelde i baggrunden. Elven følger man stadig opover.

Ved *Skoganvarre* danner skogen en større furumo, ellers er løvskog og barskog blandet om hinanden.

Elvens fortsættelse opover fra *Skoganvarre* kaldes *Fielbma*. Den rinder stille og rolig, med et enkelt lidet stryk. Denne vei fører ogsaa opover mod *Karasjok*.

Veien over *Skoganvarre* er som nævnt den korteste og naturligste forbindelse mellem *Karasjok* og kysten, og her er fra *Kolvik* allerede paabegyndt den kjørevei, som skal føre op til *Finmarkens* indre. Det gaar mod sydøst fra *Skoganvarre* til hoiden ved *Iggajavre*, *Natvandet*, og saa fører lange bakker ned til elven *Karasjokka*. Der regnes seks mil fra *Skoganvarre* til *Karasjok*, men fjeldmilene er ogsaa her korte.

Fra *Lakselv* til *Skoganvarre* er 30 km. Her kjører man om vinteren over de to *Laksevatn*, hvorfra det nedre regnes for en mil langt, og følger videre elven helt ned til sjøen.

Der er vakkert ned til *Lakselv*. Den lille rødmalte kirke med de sorte kors ligger der gjemt og glemt.

Tana danner om sommeren almindelig færdselsvei til *Karasjok*, og der regnes 24 mil fra *Karasjok* i baad ned til *Tanen*, men over fjeldet til *Porsanger* kun 10 (det er ca. 80 km.).

Fra *Koutokeino* til *Karasjok* er i ret linje meget nær samme afstand som fra *Alten* til *Koutokeino* og fra *Alten* til *Karasjok*, nemlig 105 til 106 km., men afstanden bliver paa grund af bugtninger 120 km., og især om sommeren meget længere paa grund af omveie langs myrer og bugtningerne i de elve, man følger.

Sommerveien fra *Koutokeino* til *Karasjok* gaar først 4 mil nedad *Altenelven* til *Gæidno-vuoppe*, og saa tager man op paa fjeldet og øst over hoi slættan ned indsjøen *Lappojavre*. Opstigningen er ikke brat. Paa veien mod *Lappojavre* tvinger de mange myrer og indsjøer til mange krumninger og omveie.

Ved *Lappojavre* er en stue, og man tager med baad over sjøen. Herfra vandres over til *Suošjavarre*, først over vand-skjellet mellem *Altenelv* og *Tanas* vasdrag, og senere følges bielven *Vuottasjokka*, indtil den falder i *Suošjavarre*, hvor der er en finsk bebygning. Herfra er elven *Jesjokka* farbar helt til udløbet i *Karasjokka*, men tilbagereisen er besværlig, da baaden maa trækkes forbi mange stryk eller senere kjøres tilbage paa vinterforet. Farten nedover *Jesjokka* er ikke fareløs; den gaar forbi mange stryk, hvor toiet maa bæres (kfr. bind I, pag. 296).

Vinterveien fra *Koutokeino* til *Karasjok* er ikke saa trafikeret som veien til *Alten*, og den er heller ikke opstaget.

Man kjører fra *Koutokeino* ned *Altenelven* til *Mieronjavve* fjeldstue og derfra atter en mils vei, indtil man tager af i øst.

Man passerer *Lappoluobal*, et ensomt beliggende sted langt til fjelds.

Ogsaa vinterveien gaar om *Suošjavarre*, som er den eneste station i denne rute mellem *Karasjok* og *Koutokeino*.

Fra *Suošjavarre* til *Karasjok* kjører man langs *Jesjokka*, men den rinder stridt mellem stenene og sætter ofte vand op paa isen, saa man maa gjøre omveie. Naar man nærmer sig *Avojavarre*, hvor *Jesjokka* svinger mod nord, kan hele elven fosse gul over isen.

Naar *Jesjokka* er ufarbar, maa man tilfjelds; man kommer over *Skati*, et langt fjeld uden videre afveksling, førend man fra hoiden begynder at skjeln *Karasjoks* dale.

Paa *Beskenjarg* kan man faa hus for natten, og herfra til *Karasjok* by er paa godt føre et par timers kjøring. Stykket langs elven gaar gennem et skogrigt landskab, birke og hoi-vokset furu.

Førend disse fjeldveie er der mangfoldige strækninger i dette vidtløftige amt, hvor man kan komme frem tilfods, og hvor der ofte er som et slags sti.

Fra *Kaaffjord* kan man gaa gennem *Mathisdalen* og over fjeldet til *Kvænangsgruberne* og saa brat ned til *Kjækan* ved *Kvænangs-fjord* udenfor *Badderen*.

Kvalsund—*Kistrand*. Fra *Kvalsund* kan man tilfods eller i baad reise til *Repparfjordsbotn*, og herfra er der fjeldvei over *Hattergielas* og *Raksevarre* til *Oldervatnstuen* og til *Russemærk* i *Kistrand* efter telegraflinjen. Der er flere elve, som maa vades.

Man kan ogsaa gaa ned til *Kolvik* istedetfor til *Russemærk*.

Vil man fra *Hammerfest* til *Rafsbotn*, gaar man over til *Akkarfjorden* og videre til *Kvalsund*, hvor der sættes over sundet. Derpaa fortsættes over en høide til *Næverfjorden* og siden den lange vei til *Rafsbotn*.

Elveveiene er tildels allerede tidligere omtalte under vasdragens beskrivelse, saaledes *elveveiene* paa *Pasvikelven*, *Tana* og dele af *Altenelven*.

Om vaaren kan man af og til faa befording ned ad *Tana* ved at flotes paa optomrede huse, der tages fra hinanden og flotes ned ad elven sammenbundne til flaaider. Paa midten af flaaiden lægges torv, og paa denne koges der. Om natten soves paa plankeunderlaget i renskind paa finnemaner. Reisen tager 6 dage.

Mærkelige om end ikke meget benyttede er de *elveveie*, som med korte afbrydelser fører fra *Ishavet* til den botniske bugt.

Man kan komme med samme baad fra *Ishavet* opad *Tana* og helt til den botniske bugt, idet man kun slæber baaden et kort stykke. Man reiser opad *Tana* og *Tanas* bielve *Anarjokka*, *Skiečamjokka* og til grænsen mod *Finland*.

Veien gaar i det store og hele saa temmelig ret, først mod sydvest i Norge og saa i sydlig retning i Finland. Man kommer her over i Kemiølvens bielv og *Kemiølv*.

Fra *Njullasjokka* trækkes baaden over vandskjellet til indsjøen *Hielmajärvi*, der hører til Kemiølvens vassdrag.

Vandskjellet, der passerer ved *Sieiddeætro*, ligger mellem rigsrøene no. 338 og 339. Dets høide over havet er noget nær 400 m.

Fra den nævnte indsjø *Hielmajärvi* følger elven *Hielmajokka*, der falder ud i elven *Käkkäljoki*, og saa gaar farten efter denne elv forbi fjeldstuen *Kalmakallio*; senere kommer man ud i elven *Ounasjoki* forbi *Kittilä* og videre til *Rovaniemi*, hvor man kommer ud i *Kemiølv*, der følges til den botniske bugt.

Mellem *Njullasjokka* og *Kalmakallio* maa baaden dog paa 8 eller 9 steder trækkes overland paa kortere strækninger, et enkelt sted ca. 3 km.

Afstanden fra den botniske bugt til *Kittilä* er ca. 300 km. og herfra til Norges grændse ca. 200 km., og saa er det ca. 300 km. fra grændsen til *Tanas* munding. Det bliver ialt ca. 800 km.

Der er kjørevei fra den botniske bugt til *Kittilä* langs elven, hvorfor der i de senere aar sjelden benyttes baad paa denne strækning. Man maa, som berørt, under denne fart paa grund af stryk og hindringer trække baaden mindre stykker over land, og i flere elve maa der være en forholdsvis hoi vandstand for at kunne reise paa baad.

Denne reiserute er hverken bekvem eller hurtig, om end mærkelig. Paa den største del af reisen er der ikke husly, saa man gjør istand leie i baaden eller i et telt. Reiser man opad da finlandske elve, vil man fra *Kittilä* til Norges grændse antagelig under ordinære forhold med baad bruge 6 à 8 dage, og herfra til *Tanafjorden* kan paaregnes 5 à 6 dage, saaledes at den samlede reisetid fra *Kittilä* til *Tanafjorden* skulde blive omtrent 11 à 14 dage. I den modsatte retning tager det vistnok et par dage længere.

Veien mellem den botniske bugt og *Kittilä* kan kjøres paa ca. 3 dage.

Man kan paa baad reise fra den botniske bugt opover *Torneå* og dens bielv, grændseelven *Muonioelven*, forbi det finlandske kirkested *Muonioniska* til det svenske kirkested *Karesuando* og saa videre opover grændseelven *Köngäns* til den temmelig store indsjø *Kilpisjärvi* ved den norske grændse ved *Tromsø* amt i *Lyngen* herred. Eller man reiser op over *Köngäns* bielv *Lättäseno*, forbi gaarden *Hirvasvuopio* til grændserøsen no. 309, *Dædno-muotke*, røs mellem Finland og Norge, og som ogsaa er grændserøs mellem

Finmarkens og *Tromsø* amter. Baadfarten paa *Lättäseno* ovenfor *Hirvasvuopio* fordrer dog hoi vandstand.

Der er nu kjørevei langs *Torneå* elven fra dennes udlob i den botniske bugt paa den svenske side op til *Pajala* (*Kengis jernværk*), ca. 175 km., og paa den finlandske side op til *Kolari kirke*, ca. 200 km. Derfor benyttes i de senere aar forholdsvis sjelden baad paa dette nedre løb af elven. Fra *Kolari* opover elven til *Kilpisjärvi* er ca. 250 km., og baadreiser maa her sædvanlig tage 8 à 10 dage — op til *Dædno-muotke* lidt kortere.

Disse elve har mange stryk og fossefald, saa baadfarer er temmelig besværlige; derimod kan man her som regel, naar undtages langs *Lättäseno*, finde nattelegis.

Fra vestenden af *Kilpisjärvi* gaar en meget god fodgjænger paa 12 timer paa nogenlunde god fjeldvei ned til *Storfjorden* inderst i *Lyngenfjorden*; man kan ogsaa paa en noget bedre vei over fjeldstuen *Helligskogen* komme ned til *Skibotn* ved *Lyngenfjorden*. Mellem *Helligskogen* og *Skibotn* er kjørevei. Fra *Dædno-muotke* fører en tarvelig fjeldvei, nærmest en ren-flyttevei, over til *Nordreisen* med en arm ned til bunden af *Kaafjorden* i *Lyngenfjorden*.

Der er to fjeldveie, som fra *Muonioelven* fører over til *Koutokeino*, nemlig veien fra *Karesuando* til *Koutokeino* samt veien fra *Muonioniska* over *Enontekis* (*Hättä*) til *Koutokeino*.

Veien mellem *Karesuando* og *Koutokeino* er ca. 70 km. lang og er nærmest en tarvelig fjeldvei.

Der sendes her gaende post til *Koutokeino* og videre til *Alten*, og der er en fjeldstue eller postgamme i Norge omtrent midtvejs.

Stien kaldes *«Postreien»* og gaar over *Mortas* eller *Galanilo* i *Koutokeino* herred langs *Favrisjokkas* dalføre. Stien er kun stykkevis synlig. Postgammen ligger et stykke vest for selve stien.

Der tales om fremtidig isteden at sende posten fra *Karesuando* til *Skibotn*, hvilken veirute benyttes mere.

Veien fra *Muonioniska* over *Enontekis* til *Koutokeino* benyttes som vintervei og er da den hurtigste veiforbindelse mellem den nedre del af *Muoniodalføret* og *Alten*.

Leopold von Buch reiste i 1807 veien mod syd fra *Koutokeino* over forskellige søer til grændsesjøen *Gædjeværre*, 382 m. o. h., hvorfra han vandrede til *Leppijärvi* i *Enontekis*, idet han paa veien vadede elven *Salvasjoki* og passerede elven *Palojoki* paa flaaede. Senere reiste han et stykke paa elven *Palojoki* i baad gennem smaa fald og vandrede saa til *Palojoensuu*, hvor *Palojoki* falder i *Muonioelven*. Derpaa reiste han i baad paa *Muonioelven* indtil denne ved *Kengis* brug falder i *Torneå*.

Derpaa gik farten videre nede efter *Torneå*, indtil landeveien kunde benyttes. Der gik dengang i 1807 landevei til Øvre *Torneå* eller *Matarengi*.

Fra *Koutokeino* kan man, naar føret er godt, paa en dag eller to kjøre gennem Finland (*Enontekis*) til *Karesuando* i Sverige.

Ned mod Finlands grændse kan man følge *Koutokeinoelvens* kilder til *Aiddjærre* eller til *Silcajærre*, fjeldstuer tæt ved grændsen, eller man kan over *Mortas* kjøre op til postgammen paa hoiden af *Manselkä*.

Fra Finland til *Østfinmarken* fører, foruden den ovennævnte, meget sjelden benyttede baadvei via *Njullasjokka*, kun følgende veiruter:

Fra *Kittilä*, hvortil der som nævnt gaar ganske god kjørevei fra kysten af den botniske bugt, fører en fjeldvei, nu og da afbrudt af baadvei, nordover forbi vestsiden af *Enaresjøen* til *Utsjok* ved *Tana*. Denne veiforbindelse benyttes som postvei og ansøes for den bedste mellem Finland og *Østfinmarken*; den er egentlig kun en vintervei, der er saavidt udbedret, at den ogsaa kan benyttes af gaende om sommeren. Med hest kan man ikke komme frem.

Sædvanlig vil man om sommeren kunne tilbagelægge strækningen mellem *Kittilä* og *Utsjok* paa 6 à 8 dage, om vinteren med ren vistnok paa 4 à 5 dage.

Straks sydvest for *Enaresjøen* har den nævnte vei en sidevei frem forbi *Enare kirke*, hvilken deler sig i to, idet den ene fører frem til *Polmak* ved *Tana*, den anden til *Neiden* og *Bugofjord*.

Disse voigræne er omtrent af samme beskaffenhed som veien til *Utsjok*, men mindre skikkede til benyttelse om sommeren.

Noget sydligere end *Kittilä* og vel 60 km. længere mod øst ligger landsbyen *Sodankylä* ved *Jesijoki*, hvilket sted ligesom *Kittilä* staar i kjøreveiforbindelse med den botniske bugt med nogenlunde samme kjøretid som til *Kittilä*. Fra *Sodankylä* gaar en veirute eller kombineret fjeld- og baadvei nordover omtrent af samme beskaffenhed som den fra *Kittilä*, hvilken vei fører frem til *Ivalo*joki lidt ovenfor denne elvs udlob i *Enaresjøen*. Man kan derpaa reise i baad over til denne sjøs nordvestlige ende, hvorpaa man kommer ind paa den for nævnte vei, som fra *Enare kirke* fører frem til *Neiden* og *Bugofjord*.

Sædvanlig bruges om sommeren ca. 8 dage for at reise fra *Sodankylä* til *Bugofjord*; den samme vei vil antagelig om vinteren med ren kunne tilbagelægges paa 5 à 6 dage.

Fra *Kemiträsk kirke*, der ligger ca. 60 km. sydøst for *Sodankylä*, og som ligeledes staar i kjøreveiforbindelse med den botniske bugt ved *Kemiølvens* udlob, fører ogsaa en veirute, afvælsende baadvei og fjeldvei, nordover forbi *Kairala* og *Tanhua*, og den

støder sammen med den ovennævnte vei fra *Sodankylä* til *Enaresjøen*. Man tænker paa at faa veien fra *Kemiträsk* gjort kjørbar, da den i stor udstrækning benyttes af de kvæner, som vil deltage i ishavsfisket.

Om vinteren, naar sneen ligger, kan man med ren tage vei omtrent overalt paa fjeldet. Ellers er der ikke andre veiruter end de her nævnte, som fra Finland fører ind i det nordlige Norge.

Vei i den almindelige betydning af dette ord er der ikke mellem Finland og Norge. Den, som vil foretage reiser i disse egne, maa derfor være vel udstyret med telt m. v. eller være forberedt paa savn og ubehageligheder af mange slags.

Kjørbar vei er der i Finland fra *Torneå* langs *Torneå* elven indtil *Kolari* ved *Muonioelv*. Derfra gaar fodsti over *Muonio* til *Enontekis*. Langs *Kemiølv* gaar kjørbar vei fra *Kemi* langs *Kemiølv* til *Rovaniemi*, hvor veien deler sig saaledes, at en arm gaar til *Kittilä* og en til *Sodankylä* og fra denne sidste arm er atter en sidevei til *Kemijärvi*. De steder i Finland, hvor man nordligst støder paa kjørbare veie er efter dette *Kolari*, *Kittilä* og *Sodankylä*.

Skyds og skydsstationer. Der er ingen egn i Norge, hvor reiserne baade tilsjos og tillands er saa kostbare som i Finmarken. Her er meget faa faste skydsstationer, og de priser, som forlanges, er høie; man er fornøiet, naar man slipper med at betale det dobbelte af, hvad reisen efter skydsstarifen vilde koste. Missionspræst *Tandberg* reiste over *Troldfjordsundet* og *Troldfjorden*, en strækning af omtrent 2.5 km., hvorfor han maatte betale 7 kroner; det oprindelige forlangende var 9, uagtet skydsfolkene skulde samme vei for at sætte line, saa det hele var en omvei paa 10 minutter.

Der er en lov om renskyds af 31te mai 1900, hvorefter renskydsanstalterne enten er tilsigelsesskifter eller faste skydsstationer.

Til at skydse fra tilsigelsesskifter er anordnet skydslag af reneiere.

For ethvert tilsigelsesskifte er en fortegnelse over de til skydslaget hørende reneiere, det omtrentlige antal af deres ren samt den tur, hvori der bør forrettes skyds.

Ved tilsigelsesskifterne er en skydaskaffer, som tilsiger de skydspligtige og holder register over den udgaende skyds.

Oprettelse og vedligeholdelse af faste stationer bestemmes af amtmanden, forsaavidt der ikke udkræves noget tilskud.

Antallet af ren ved de faste stationer bestemmes af amtmanden, ligesaa antallet af pulke, kjærreiser og sæler.

Den almindelige skydsbetaling udgjør:

	Pr. km.
a. for fører eller veiviser (vappus, raidemand):	
fra fast station	kr. 0.08
« tilsigelsesskifte	» 0.06
b. for hver ren (ogsaa for vararen og førerens ren):	
fra fast station	» 0.04
« tilsigelsesskifte	» 0.03
c. for redskaber (ogsaa til føreren):	
1. en kjørepulk med sæle, reb og tom	» 0.005
2. en læskjerris med sæle, reb og tom	» 0.0025
d. for tilsigelse af skyds fra tilsigelsesskifte:	
kr. 2.00 for hver ren.	

I skydsbetalingen er indbefattet godtgørelse for mose til rensens underhold; veilængden beregnes som regel efter den virkelige veilængde, dog saaledes, at der mindst bliver at betale for halvparten af den strækning, som den skydsende har at tilbagelægge fra skydsanstalten og tilbage til denne, men det kan bestemmes, at den skal beregnes efter en veilængde forøget efter omstændighederne indtil det dobbelte af den virkelige.

Skydsbetalingen fra fast station kan forhøjes indtil kr. 0.10 pr. km. for fører og indtil kr. 0.05 pr. km. for hver ren.

Beslutningen er dog ikke gyldig, medmindre den godkjendes af kongen eller den, han dertil bemyndiger.

Ingen skydspligtig kan paalægges i en omgang at skydse med mere end 1 fører og indtil 6 ren, deriblandt ren til føreren og mindst 1 vararen, samt de hertil fornødne kjørepulke og læskjerriser med sæler, reb og tomme.

Det mindste antal ren, som kan forlanges tilsagt til skyds, er 3.

I hver pulk, der trækkes af ren, kan kun køre en person. Et barn, der er for lidet til at køre i egen pulk, kan dog tages med.

Paa hver læskjerris med en ren kan ikke forlanges kjørt mere end 75 kg.

Amtmanden kan i særegne tilfælde tillade benyttelse af almindelig renskyds til fødevarers transport.

Ingen skydspligtig kan paalægges i en omgang at skydse længere end 200 km.

Den skydsende er forpligtet til at afhente den reisende paa hvilket som helst sted, hvortil der er fremkommeligt med ren, indtil 200 km. fra skydsanstalten.

Loven indeholder derhos bestemmelser om ventetid og ventepenge.

FINMARKENS AMT.

Skydsstationer i Finmarkens amt. (Forts.)

Almindelige faste stationer.	Almindelige tilsigelsesskiftestationer.	Skydsanstalter, hvortil skydses.	Afstande i km.				Skydsbetalingens størrelse.	Aarligt tilskud.	Raste heste.	Hestevæbste.
			Tillands.	Virke- lige.	Betal- bare.	Tillands.	Virke- lige.	Betal- bare.		
Bonakas i Tanen 1ste januar 1901	Koutokeino kirke- plads (for renskyds)	Alten	176	176	176	176	176	176	2	
Langnes i Tanen	Kjøllefjord i Lebesby	Karassund i Sverige	110	110	110	110	110	110	2	
Seida i Tanen	Lebesby	Muonioniska i Finl.	176	176	176	176	176	176	2	
Nyborg i Nesseby		Gjennem Laksefjord til stederne rundt i herredet	33	33	33	33	33	33	2	
Nesseby		Do.	33	33	33	33	33	33	2	
Polmak		Seida i Tanen	34	34	34	34	34	34	2	
		Reppenes	27	27	27	27	27	27	2	
		Tanenes	6	6	6	6	6	6	2	
		Seida i Tanen	33	33	33	33	33	33	2	
		Guldholmen i Tanen	33	33	33	33	33	33	2	
		Polmak i Nesseby	33	33	33	33	33	33	2	
		Nyborg i Nesseby	33	33	33	33	33	33	2	
		Reppenes	33	33	33	33	33	33	2	
		Vadsø	48	48	48	48	48	48	2	
		Seida i Tanen	20	20	20	20	20	20	2	
		Til stederne omkring Varangerfjorden med renskyds	33	33	33	33	33	33	2	
		Seida i Tanen	33	33	33	33	33	33	2	
		Guldholmen i Tanen	33	33	33	33	33	33	2	
		Karassund i Karasjok	33	33	33	33	33	33	2	

I Mellem Rustfjeldthun og Reppenes veilængden til 16 km. indetiden for den virkelige 10 km.

Almindelige faste stationer.	Almindelige tilsigelsesskiftestationer.	Skydsanstalter, hvortil skydses.	Afstande i km.				Skydsbetalingens størrelse.	Aarligt tilskud.	Raste heste.	Hestevæbste.
			Tillands.	Virke- lige.	Betal- bare.	Tillands.	Virke- lige.	Betal- bare.		
Karasjok (for baadskyds)	Karasjok (for ren skyds)	Polmak i Polmak	198	198	198	198	198	198	2	
Vadsø		Seida i Tanen	231	231	231	231	231	231	2	
Vadsø (for landsskyds)		Guldholmen i Tanen	264	264	264	264	264	264	2	
		Alten (med renskyds)	99	99	99	99	99	99	2	
		Renskydsstation	33	33	33	33	33	33	2	
		Vadsø	60	60	60	60	60	60	2	
		Karasjok i Vardo	99	99	99	99	99	99	2	
		Nyborg i Nesseby	17	17	17	17	17	17	2	
		Vadsø	33	33	33	33	33	33	2	
		Reppenes i Sydvar.	66	66	66	66	66	66	2	
		Bugnes i do.	17	17	17	17	17	17	2	
		Kirkenes i do.	16	16	16	16	16	16	2	
		Bugnes i Sydvar.	33	33	33	33	33	33	2	
		Bugnes i do.	16	16	16	16	16	16	2	
		Kirkenes i do.	66	66	66	66	66	66	2	

For renskydsens veilkommende beregnes veilængden i Sydvaranger med et tillæg af 50 pct.

Fjeldstuer. Fjeldstuevæsenet i Finmarken er godt indrettet; i de almindelige ruter har man gjerne 4 mil til stuen eller mellem stuerne; men kommer man udenfor dem, er det vanskeligt. Telegrafvæsenet har sine stuer, og skogvæsenet har en del stuer, ligesom der er nogle poststuer foruden de almindelige fjeldstuer.

Fjeldstuerne paa veien fra Alten over Koutokeino og til Finland og fra Alten til Karasjok vedligeholdtes for regning af Finmarkens brændevinskasse, men fra 1ste juli 1876 overtoges vedligeholdelsen af staten.

Fjeldstuer i Alten er:

Fjeldstuen *Jotkajavre* ligger i Alten herred paa veien fra Alten til Karasjok, 66 km. fra Bossekop. Der er en fjeldstuebygning, fjøs, stabbur og vedskjul.

Jotkajavre er en god fjeldstue, og der hører baad til stuen. Opsidderen har 400 kr. aarlig af staten.

Fjeldstuen *Gargia* ligger i Alten paa fjeldveien til Koutokeino, 33 km. fra Bossekop. Fjeldstuen har gjæstestue, fjøs, gamle og en hestestald. Opsidderen har 200 kroner aarlig af staten.

Fjeldstuer i Koutokeino herred er:

Fjeldstuen *Suolovuobne* eller *Myrsletten* i Koutokeino paa veien Alten—Koutokeino—Finland.

Paa fjeldstuen er en gjæstestue i en særskilt bygning, opført efter bevilgning af storthinget i 1893 med en udgift af kr. 2 373.90. Gjæstestuen har 2 værelser. Det gamle forfaldne gjæstestueværelse er taget i brug af opsidderen. Der er to jordgammer, et fjøs og en vedsjaa. Opsidderen opbevarer aarlig af statskassen 200 kr.

Fjeldstuen *Biggeluobal* eller *Lien* i Koutokeino ligger ved færdselslinjen Alten—Koutokeino—Finland. Der er gjæstestue samt et fjøs, en vedsjaa og holade.

Koutokeinobakken, hvis tidligere navn var *Mieronjavve*, er privat eiendom og ligger i Koutokeino. Til almindelig vedligeholdelse faar fjeldstuen et aarligt statstilskud af 100 kr.

Fjeldstuen *Aiddejavre* eller *Solehmeset* i Koutokeino ligger paa veien Alten—Koutokeino—Finland. Her er stue, stabbur, fjøs med lade. Opsidderen opbevarer aarlig 160 kr.

Overengen, tidligere benævnt *Sickejavre*, ligger i Koutokeino, er privat og faar til vedligehold et statstilskud af 160 kr. pr. aar.

Lavinjavre (Skogstuen) i Koutokeino er privat eiendom. Opsidderen faar et aarligt statstilskud til almindeligt vedligehold stort 10 kr.

Fjeldstuer i Karasjok er:

Fjeldstuen *Mollesjok* i Karasjok herred ligger ved veien fra Alten til Karasjok. Der er en stue opført efter bevilgning af storthinget i 1882 for 546 kr. i forbindelse med den ældre Fin-

markens brændevinsafgiftskasse tilhørende og af 2 rum bestaaende bygning sammesteds. Fjeldstuemanden faar 300 kr., mod at han vedligeholder fjeldstuen inventar.

Fjeldstuen *Ravdøjavre* (Ravnastuen) i Karasjok ligger ved veien Alten—Karasjok. Ved fjeldstuen er i 1864 opført hovedbygning med 2 stuer af Finmarkens brændevinsafgiftskasse. Desuden er der holade, fjøs og en i 1896 opført tilbygning. Opsidderen opbeholder aarlig 200 kr.

Suosjåvæ fjeldstue i Karasjok er privat. Opsidderen faar af staten til vedligehold 120 kr. pr. aar. Den ligger ved den sydlige del af den store indsjo *Suosjåvæ*.

Fjeldstuen *Levojok* i Karasjok herred ligger paa strækningen mellem Sirma og Valjokholmen i ruten Polmak—Karasjok. Til opførelse af fjeldstuen blev der i 1896 og i 1898 bevilget til sammen 3 000 kr. Her er hovedbygning med 2 rum for reisende og 2 rum for opsidderen, udhusbygning og stabbur. Opsidderen opbeholder aarlig 200 kr. og noget jord og ret til laksefiske.

Holmen stue, tidligere ogsaa kaldt *Valjokholmen* i Karasjok i ruten Polmak—Karasjok er privat eiendom. Til vedligehold faar stuen af staten 50 kr. pr. aar.

Bojebæske poststue og *Stipanavtsje* poststue i Karasjok ligger paa sommerveien mellem Alten og Karasjok.

Fjeldstuen *Skoganvarre* i Kistrand herred ligger 28 km. ovenfor Porsangerfjorden paa veien til Karasjok. Til bygninger, stue, stald og inventar bevilgedes af stortinget i 1897 1 900 kr. Opsidderen opbeholder aarlig 250 kr. af Finmarkens brændevinsafgiftskasse.

Sirma fjeldstue ligger i Polmak, er privat og faar til vedligehold aarlig af staten 50 kr.

Departementet for de offentlige arbeider har forandret navnene paa flere fjeldstuer.

De foreslaaede nye navne.	De gamle navne.
Gargia	Gargia
Lien	Biggeluobal
Lævjok	Levojok
Myrsletten	Suolovuobme
Ravnastuen	Ravdøjavre
Solelvneset	Aiddejavre.

Telegrafvæsenet har en del fjeldstuer i Finmarken:

Stuevatn fjeldstue paa *Kvænangsfjeldet* i Alten præstegjeld, opført paa statens grund, tømret og indeholdende et rum, har kostet 400 kr.

Fjeldstuen *St. Hansstuen* paa *Porsangerfjeldet* i Alten, tømret og indeholdende et rum, har kostet 480 kr.

En plankestue paa *Laffordeid* i Maaso er opsat i 1891 med en udgift af 240 kr. til benyttelse som hestestald under linjearbeidet paa Nordkynhalvoen, overførtes i 1893 til *Laffordeid* og indrededes i 1894, fik forgang og blev bordklædt. Til arbeidet anvendtes materialier fra den tidligere *Sinkelvik-gamme*; forøvrigt medgik kr. 108.92.

En tommerstue i *Talvikdalen* i Talvik præstegjeld, opført i 1899, har forgang, og har kostet ca. 1 200 kr.

En tommerstue paa *Biegga-ökka-jåvæ* i Talvik, opført i 1899, har kostet ca. 1 200 kr.

Et baadhus ved *Leirbotvatn* i Talvik herred, opført 1899 af sten med bordtag, er forsynet med ovn og har kostet 140 kr.

En tommerstue ved *Aisaroaivæ* i Kvalsund, opført 1899, har kostet ca. 1 200 kr.

Et baadhus ved *Virro savo* i Kvalsund, opført 1899 af sten med bordtag, har kostet ca. 170 kr. og er forsynet med ovn.

Andre bygninger tilhørende telegrafvæsenet:

Et baadhus ved *Svartberget* i Kvalsund præstegjeld.

Et baadnøst i *Mathisdalen* i Alten præstegjeld.

Et baadnøst paa *Porsangerfjeldet* i Kistrand præstegjeld.

Et baadnøst ved *Skoganvarre* i Kistrand præstegjeld.

Et baadnøst i *Kongsøfjord* i Tanen præstegjeld.

Et stationhus i *Havosund* med udhusbygning og sjøhus i Maaso præstegjeld.

Skogvæsenet har efter opgave fra skogdirektøren nogle skogstuer i Finmarkens amt:

Gargiastuen i Alten herred, straks ovenfor *Gargiaelv* udløb i Storelven, ca. 30 km. fra Bossekop, regner forstsvæsenet som sig tilhørende.

Goskamastuen ligger i *Eibyaldalen* ca. 30 km. fra Bossekop.

Raitistuen ved *Karasjokka*, ca. 70 km. ovenfor *Karasjok kirkested*.

Bævasgieddestuen, beliggende ved *Karasjok*, ca. 100 km. ovenfor *Karasjok kirkested*.

Jorgastakstuen ved *Anarjokka*, ca. 50 km. ovenfor *Karasjok kirkested*.

Bassevuovdestuen ved *Anarjokka*, ca. 100 km. ovenfor *Karasjok kirkested*.

Alle disse stuer er godt optømrede og har 2 særskilte rum, forsynede med kogeovn, briske, bord og bænker og det nødvendige inventar. Raitistuen har kun ét rum.

Stuerne holdes aflaaede og har vinduslemmer, men vedkommende skogbetjent laaner ud nogle til reisende.

Stuerne benyttes foruden af forstsvæsenets ogsaa af andre offentlige funktionærer paa reiser i vildmarkerne.

En fjeldstue paa *Porsangerfjeldet* i Alten præstegjeld, tømret, er opført paa statens grund og har kostet 320 kr.

Fjeldstuen *Fæstningsstuen* paa *Porsangerfjeldet* i Karasjok er opført paa statens grund, tømret, indeholdende et rum og har kostet 480 kr.

Fjeldstuen paa *Vadavarre* i Alten præstegjeld er opført paa statens grund, tømret, indeholdende et rum og har kostet 480 kr.

En fjeldstue paa *Skaroberget* i Kistrand herred mellem Kistrand og Repvaag, opført paa statens grund, indeholder et rum og er tømret. Den kostede oprindeligt 750 kr. En udbedring i 1888 kostede 550 kr.

Opsynsstuen i *Polmak* i Næsseby præstegjeld er tømret og har kostet 240 kr. I 1887 blev den flyttet ca. 1 km. nordover i nærheden af opsynsmandens bopæl. Flytningen kostede 100 kr.

En tommerstue i *Kongsøfjord* i Tanen præstegjeld er opført i 1881, har et rum, er torvtækket, ikke bordklædt. Den har kostet 310 kr.

En tommerstue ved *Jiertasjokka*, kaldet *Tana* fjeldstue, i Tanen, opført i 1892 paa statens grund med en udgift af 1 200 kr. Bygningen indeholder en bordklædt stue med forgang.

En opsynsstue paa *Henrikshaugen* i Langfjorddalen i Tanen er opført 1892 paa statens grund med en udgift af 1 300 kr. Den bestaar af en tommerstue og en plankestue med gang. Tommerstuen beboes af en opsynsmand og benyttes af telegrafvæsenets tjenestemænd og arbeiderne. Plankestuen benyttes til opsynstelefonen. Til bygningen er henlagt et større udmaal jord fra statens grund.

En tommerstue ved telegrafledningen fra *Skoganvarre* til *Tana* ligger ca. 20 km. østydøst for *Skoganvarre* i Karasjok, med pragtfuld udsigt.

En tommerstue paa *Mehavnsfjeldet* i Tanen præstegjeld er opført 1891 paa statens grund med en udgift af 700 kr. Bygningen har tømret stue med forgang.

En tommerstue i *Koifjorddalen* i Tanen er opført i 1891 paa statens grund med en udgift af 1 000 kr. Bygningen bestaar af en stue.

En fjeldstue paa *Sarberget* paa *Magerøen* i Maaso er opført 1887 med en udgift af 960 kr., indeholder et rum.

En fjeldstue paa *Kobbefjordfjeldet* i Maaso præstegjeld er opført af tommer 1888 og bordklædt 1889. Den har kostet 1 150 kr. og indeholder et rum.

En tommerstue i *Kula*, *Kulfjordbund* i Maaso er opført i 1892 med en udgift af 150 kr. til benyttelse som stald ved linjearbeidet paa Nordkynhalvoen. Den overførtes til *Kula* i 1893 og blev indredet 1894, fik forgang og bordklædning. Til arbeidet anvendtes materialier af den tidligere *Ryggefjordens* gamle; forøvrigt

Alle stuer ligger ved elvebred med let adgang til vand, brænde samt i Karasjok ogsaa til rennelse.

Forstsvæsenet har givet frit tømmer til en af lensmanden i Karasjok ved *Beskenjarg*, ca. 33 km. ovenfor kirkestedet ved *Karasjokka*, opført stue, hvilken forstsvæsenets funktionærer kan benytte paa reiser.

Ved *Mennikafoss* i Sydvaranger staar en gammel, delvis ramponeret stue, som staar til disposition for forstsvæsenets funktionærer.

Ingen af disse stuer har i aarenes løb været udsat for særlig overlast, om end af og til en eller anden har brudt sig ind for at finde ly.

Foruden disse stuer er der paa et nes ligeoverfor den store ø i *Vaggetem* i Sydvaranger opført bygninger til bolig for to i Sydvaranger ansatte skog- og grændevogetere, en bygning for hver. Udgifterne ved bygningerne og de to vogteres løn deles mellem skogvæsenet og justitsvæsenet.

Dampskibsfart. Norge fik sine to første dampskibe i aaret 1826, først dampbaaden «Konstitutionen» og saa senere samme aar «Prins Carl», hvilke skibe gik i rute fra Kristiansand rundt Kristianafjorden til Göteborg og København.

Udgifterne ved anskaffelsen af disse skibe betragtedes som et laan af statskassen til postvæsenet til forbedring af postens befordring.

Stortinget havde imidlertid ikke givet denne bevilgning, og der reistes i den anledning rigsretstiltale mod chefen for finansdepartementet Jonas Collett.

Dampbaadene var paa grund af maaden, hvorpaa de var anskaffede, upopulære, og bergraad *Peter Pettersen* foreslog i 1827, at de to dampfartøier skulde sælges ved offentlig auktion, og *P. J. Fauchald* foreslog i 1830, at det ene dampskib skulde sælges, idet han i sit skriftlige votum ytrede, at det forekom ham at være en art luksus for statens regning at holde tvende dampbaade.

Der hengik 12 aar fra den tid, de første dampskibe kom til Norge, indtil Nordlands og Finmarkens kyster blev befaret af dampskibe.

I 1836 fremkom der forskellige forslag om udvidelse af dampskibsfarten, saaledes fra repræsentanterne amtmand *G. P. Blom* og *Jonas Anton Hjelm* forslag om en undersøgelse af omkostningerne ved dampskibsfart mellem Trondhjem og Hammerfest og fra assessor *C. B. Cowradi* om fart mellem Kistiansand og Trondhjem.

Budgetkomiteen af 1836 antog, at man ikke kunde vente,