

## Senja-veien.

Et av de veispørsmål som i den aller første fremtid bør løses er bygningen av forbindelsesveien tvers over Senja — slik at distriktene på yttersiden kan komme i forbindelse med veinettet på Senja innerside og ved fergefornbindelse over Gisundet — også dermed i forbindelse med det store innlandsveinett. Bygningen av nevnte veier er et spørsmål av meget stor betydning. Det går derfor ikke an å utsette denne sak i det blå. Alt som kan være til ophjelp for den fattig men strevsomme befolkning på Senja-øya bør gjøres og gjøres straks. Det bør ikke bare vesentlig være byinteressene og hensynene til turisttrafikken som tilgodesees. Den fattige fiskerbefolkning som fortiden frister en kummerlig tilværelse, har også krav på å få sine interesser en smule ivare tatt av de bevilgende myndigheter. Og at Senjaveien vil bli til stor ophjelp av næringslivet i de angjeldende distrikter er der vel ikke tvil om.

De herreder som først og fremst får nytte av veien bør nu ta et krafttak for å få den fremmet - om muligt ved krisemidler. Om det kunne lykkes vilde det også tjene et annet formål, nemlig å avlaste arbeidsledigheten og nød. Både Troms fylkes veikontor og våre bevilgende myndigheter bør nu legge godviljen til slik at Senjaveien kan bli til virkelighet snarest mulig.

\*

Denne veisak har en forhistorie, som vi i samme forbindelse ikke kan unndate å nevne. Allerede lenge før krigstiden var der av mange fremstående menn i fylket arbeidet for Senjaveien og sterkt fremholdt dens store betydning. Vi kan nemne menn som ordfører og lappefogd Erik Myhre, skogplanter Hilbert Helgesen, meierimester Nordmo, skogforvalter Ingv. Sakshaug, Fylkesagronom Harald Giæver, overingeniør Saksegård m. fl. Saken var anbefalt av Lenvik herredsstyre og allerede i så god gjenge at det var utsikt til å få veien bygget utelukkende for statsmidler og som en av de første veibygg i fylket utenom den vanlige veiplan.

Landbruksdirektør Ilsås kom om sommeren 1914 tror vi det var, oover for å befare terrenget og se på dyrknings- og kolonisasjonsmulighetene.

Så hendte det merkelige at saken blev kjørt i en blindgate og tilbakesatt for lang tid. Det viste sig at egeninteressene og distriktshensyn hos de styrende i Lenvik var alt overveiende for at ikke veilinjen skulde komme til å gå der den efter alle lokalkjente og fagfolks mening kunde gå — nemlig gjennom Svandal og ned Laksfjorddalen — blev der på Gibostad mobilisert alle krefter som opdrives kunde for å påvise at kolonisering av Svandalen, Kaperdalen og Laksfjorddalen var umulig, mens der på nordre del av Senja var uanede dyrkningsmuligheter. L. Didriksen, Simon Larsen og herredskasserer Nilsens gamle svigerfar var også mobilister. Den siste for å bevise at frosten vilde umuliggjøre korndyrkning og elven ved Laksfjord vilde fylle hele dalen i flomtiden.

Ordføreren i Lenvik som i parantes bemerket alltid sørget for å stå sig godt med Gibostadfolket, var fraværende og fungerende varaordfører var ikke varslet eller innkaldt enskjønt denne var sterkt innterressert for saken.

Resultatet var gitt: Herr Ilsås foreslog først bygget 5 kortere kolonioanjonsveier i Lenvik og Tranøy og så Senjaveien gjennom Svandalen engang i fremtiden når disse var ferdigbygget. (De fleste av disse veier er vistnok ferdigbygget nu). Men noen vei forbi Helvedesfossen til Gibostad vilde ikke landbruksdirektøren være med på å anbefale. Men det lykkedes som sagt, å forpurre dette viktige veispørsmål for en lang tid. Ja, slik går det jo altid når egeninteressene går foran del hele samfundets vel. Men montro om ikke de som stod for dette senere var plaget av en litt ond samvittighet. Det er bare så sørgeligt at følgerne av dette splittelsesarbeid gikk ut over befolkningens dryreste nærings- og livsinteresser.