

Senjavegen.

Tvervegen over Senja.

«Det var en gang», ja slik begynner de fleste eventyr, og jeg foretrekker å begynne netopp slik når jeg no skal forsøke å skrive litt om den eventyrlige Senjavegen.

Altså: Det var engang for lenge siden at det blei bestemt at det skulle bygges en vei tvers over Senja. Det først spadestikket blei tatt, og siden er det blitt utført nokså my arbeide på denne vegen. D.v.s. når en tar i betraktning de antall år som er gått siden veien blei påbegynt — og no ser hvor langt vegen er kommet; altså, hvis en skulle ta å rekne ut antall ferdigbygge veg i gjennomsnitt pr. år, da blir sikkert resultatet så meir avskrekkende at det helst ikke bør oppgis i avisen.

Jeg vet ikke om det er fordi Senja er Norges nest største øy at projektet «Tverrvegn over Senja» i tankene er blitt til noe hjemmemessige noe a la veg tvers over Grønland. Det ser slik ut. Når en derimot kan få opplyst at den ne livsviktige vegen bare er noen og tjue kilometer, fra Svanelvplass i Tranøy og til Straumsnes i Berg, da forstår en at det ikke kan ha vært vegens lengde som har gjort at vegen ikke enno er ferdig. Heller ikke er det terrenget som har vært vanskelig. Vegen går jo gjennom Svandalen, og de som har gått denne dalen, vil vite at det hverken er fjellrygger, bratte skråninger eller steinurer og flåg som stenger. Terrenget er ideelt for vegbygging.

Vi kan i hvert fall være enige om at Ytre Senja som uendelige tider har skaffet landet millionvis av kilo med fisk, er blitt stedmoderlig behandlet når tanken streifer vegbygginga. For meg synes det som om vegbygginga her ute bare er drevet som nødsarbeide i noen få av årets måneder. Det er fordelt en liten klatt penger hist og her både til små og store anlegg, og resultatet ser en no.

Det er lett forståelig at alle meiner at de små lokale vegkrav alltid er viktigst. Men la oss få øynene opp for at Senjavegen er det mest nødvendige vegkrav som vi har her ute. Senjavegen er ikke en ganske alminnelig veg som forbinder noen få gårder med hverandre. Nei, Senjavegen forbinder havdistriktet med Troms Innland og det øvrige Norge. Den vil med et slag korte av reiseruta i til de større stedene. Istedetfor som hittil å ha budd langt ute i periferien, kan en da i løpet av noen få timer nå Tromsø eller Harstad — for ikke å snakke om Finnsnes som sikkert kommer til å bli et meget besøkt sted. At det er av stor viktighet, forstår en når det f. eks. fra Skaland til Tromsø no tar fra 12 til 20 timer med lokalbåten alt etter som værforholdene er. Den nye reiseruta med buss fra Strømsnes og til Finnsnes, og derfra med hurtigruta, vil sikkert ikke ta mer enn 6—8 timer, og tenk å slippe den besværlige reisa rundt alle de værharde oddene vinterstid.

Jeg meiner at Senjavegen er av så stor betydning for befolkninga her ute i tilfelle krig, at pengene til fullførelse av denne burde vært tatt av beredskapsmidlene.

Det gjenstår nu ca. 8 km for å få vegen ferdig til Straumsbotn. Og derfra til Straumsnes, var noen kilom. veg halvferdig allerede i midten av tredveårene. Med den fart vegarbeidet hittil har hatt, vil vi om 16 år ha vegen ferdig.

Heldigvis er no endelig kompressorer til boring tatt i bruk innen vegvesenet — og jeg har hørt snakk om buldozer på Senjavegen. Men skal en buldozer kunne gjøre «veg i vellinga» må der bevilges et slikt beløp at vegen kan gjøres ferdig i en fei — og ikke klattevis.

Jeg henstiller til de rette myndigheter å sette alt inn på å få Senjavegen snarest mulig ferdig. Henstillinga er et eldgammelt krav som meir og meir trenger seg fram. Befolkninga her ute på ytre Senja har lenge nok følt saknet ved ikke å være knyttet til det øvrige land ved en vegforbindelse som vil forbedre deres eksistensmuligheter i høg grad. Vegmessig sett ligger vi langt tilbake — og det er en blodig urett som blir begått mot Yttersias befolkning hvis ikke Senjavegen snart blir en realitet.

Rasmus Prestbakmo.