

Veibehovet på Senja.

Av Oskar Sund.

Under forskjellige ophold i Gryllefjord og Torsken på dette barske vestsida av Senja, som strekker sine truende forberg ut mot det åpne hav og de rike fiskeplasser langs kantene på Svendsgrunnen, har det forbauset mig at der ikke er gjort noget for å skaffe veiforbindelse over øia. Som det er går alle ferdesveier utelukkende over et ganske særlig hårdsoøkt hav og kommunikasjonene er da også mer enn tarvelig når en tar i betraktning at næringslivet der ute på Vestsiden helt og holdent er basert på, produksjon av fisk som jo er et lettbederverlig produkt om det skal omsettes på heldigste måte i fersk tilstand og ikke gjøres til billig tørfisk og klipfisk.

Men selv den tarvelige og sendrektige forbindelse som fins, tre turer i uken, koster Staten meget store summer i bidrag da det vanskelig kan bli store inntekter av slike sendrektige og sjeldne ruter. Den korteste omseiling av øia utgjør omtrent 205 km. men samlede lengde av en omseiling med «lokalen» er nesten det tredobbelte.

Beregnet efter det statsbidrag som vedk. dampskibsselskap gjennemsnitlig nyter pr. utseilt mil koster farten på Senja staten ca. 325 tusen kroner årlig. Og for alle disse penger opnåes dog bare en ytterst sendrektig forbindelse to ganger om uken til Harstad og engang til Tromsø fra Vestsiden, omvent fra Østsiden. Det kan synes at terrengforholdene legger store hindringer i veien for veibygning mellom Øst og Vestsiden opfyllt som øia er av store fjell. Men det er i virkeligheten ikke så. På en karts-kisse som viser relieffet i forenklet fremstilling, kan man se at det godt går an å føre frem alle nødvendige veier uten noensinne å komme op i 300 meters høide og den viktigste veistamme går for det meste gjennom en flat og åpen dal i ringe høide og efter hvad det påstås med utmerkede muligheter for bureising. Denne hovedstamme er 14 km. lang fra nuv. veiende ved Svanelvvatnet til den deler sig øverst i dalen og krever en fortsettelse vestover til en gren av Torskefjorden som heter Ostern og en annen nordover til Straumsnes, begge ca. 14 km. Med bygging av disse vel 40 km er det viktigste av øyas veibehov dekket og jeg påstår at det i hele Norges land ikke fins noe veiarbeid som kan gjøre så stor nytte. Med byggingen av disse 10 eller høist 45 km. vil en stor og strevsom fiskerbefolkning få sine materielle og sociale kår totalt forandret. Istedentfor en sjelden dampskibsforbindelse som smyer sig inn i alle fjorder på hver tur og rundt de værharde forbergene på åpent hav, og bruker hele dagen for å nå enten Harstad eller Tromsø, får bygdene Berg og Torsken daglig eller hyppigere bil forbindelse med Finnsnes hvor hurtigrutene går i lukket led nord og syd hver eneste dag.

Når jeg tenker mig veien til Torsken avsluttet ved Ostern, kommer det av at terrengforholdene rundt Skibsfjorden, gjør det nesten umulig å føre veien rundt til Torsken kirkested, (hvorfra der nu bygges vei over åsen til den i øieblikket viktigste fiskehavn, Gryllefjord). Men kommer veien først frem til Ostern, så er det bare et kort beskyttet fjordstykke over til Torsken og der vilde en ferge kunne greie trafikken til alle tider.

Med tiden vilde vel da fiskehavnen litt efter litt forlegges til Torsken - Ostern hvor forholdene i alle henseender er bedre enn i Gryllefjord, som er et av de slettete bosteder på kysten, uten sol, uten vann og med en havn som er meget farlig i visse vindretninger.

En annen veistubb vil ha en lignende virkning for dem som berøres av den selv om det her ikke gjelder en så stor befolkning som i Berg og Torsken, — det er forlengelse av veien Gibostad — Stønnesbotn frem til Mefjordens bunn med en sidegren over til bunnen av Ørnfjorden (Øyfjorden). Der må antagelig en tunnel på noen hundrede meter til for å slippe å føre veien over den skarpe fjellrygg Daven. (Slike veitunneller har man ikke kviet sig for å bygge på en hel rekke steder på Vestlandet, således på Holsenøia, i Bergsdalen og på Hardangerveien, tilsammen tusenvis av meter — det måtte da ikke være så umulig å få bygget en liten veitunnel på Senja).

Ved denne vei med sidegren vilde både Mefjordvær, Senjehopen og Øifjordvær få noenlunde beskyttet sjøvei frem til rutebil til Gibostad eller Finnsnes (som dog må nåes ved ferje fra Laukhella — en forøvrig ganske selvfølgelig ferje enten der er vei over øia eller ikke).

I tredje rekke kommer saa behovet for forlengelser og sammenknytninger av de nevnte nye veier og de som allerede fins eller er besluttet: 1) fra Ostern over, til Kaldfarnes, ca 16 km (dermed har all bebyggelse ved Sifjorden tilknytning til veinettet) 2) fra Straumsnes ut til Hamn og Bollestad, ca 8 km og en bro over Straumen. 3) fra Leikvik til Aarberg og Flakstad, ca 7 km (dermed faar alle de som bor ved Selfjorden en betydelig forbedret sjøvei over til Rausand som har veiforbindelse med Skrolsvik og Stongelandseidet). 4 fra Stongelandseidet til Tranøybotn, ca 28 km langs fjorden. En vei her fører vel ikke forbi så meget bebyggelse men har sin betydning som forbindelse mellom den sydvestre del av øya og det tettbygde østlige skifergrunnstrøk og fergen til Finnsnes.

Når de her nevnte veier er bygget vil der ikke være behov for noen lokaldampskipsfart, særlig ikke om der kunde bli hurtigruteanløp i Lekang Sund som ligger like i skipsleia. Den kapitaliserte verdi av den nuv. understøttelse til lokalfarten, ca. 2,5 mill. kroner er antakelig mer enn nok til å bygge alle de veier som trenges på Senja, til aa hjelpe de adskillte og isolerte bygder som kjemper en hård kamp for tilværelsen, til lønnen de avsetning av sin fisk og til lettvent samkvem med jordbruksbygdene på Senja og fastlandet og med verden forøvrig.

Ingen steder i Norge vil litt veibygning kunne gjøre så meget nytte, ingen steder vil den lønne sig så godt som paa Senja.

Bergen. 5 febr. 1938.