



Da tyskerne trakk seg tilbake ble Finnmark og nordre deler av Troms ødelagt etter "den brente jords taktikk" – 266 bruer var ødelagt, og mange måtte repareres provisorisk som denne over Storelva på Børselvfjellet. Her er det Egil Fosslunds arbeidslag som er i sving. (Foto fra Godfred Karlsens samling ved Norsk vegmuseum)

# De sprengte bruers land

VED FRODE N. BØRFJORD

Forsmaken på fred i Norge kom til Kirkenes 25. oktober 1944. Et halvt år før andre verdenskrig tok slutt, sørget russiske soldater for å drive den tyske okkupasjonsmakt ut av Øst-Finnmark. Tyskerne flyktet, men de tok seg tid til å gjennomføre en totalødeleggelse av hus, bruer, veier, ja nær sagt alt menneskeskapt på sin vei sydover.

**R**egnskapet etter den brente jordtaktikk, med tysk grundighet, er nesten ikke til å tro. 12 000 bolighus ble brent ned til grunnen, 500 større næringsbygg og nær sagt alle former for transportmidler ble totalødelagt. 150 skoler, 35 kirker og menighetshus, 21 sykehus og sykestuer, 180 fyr, 118 kraftstasjoner, 12 telefonsentraler, nesten alle kaianlegg, 350 fiskefartøyer, 366 bruer og tusenvis av mindre båter ble totalt ødelagt.

Det var knapt noen infrastruktur igjen da de siste tyske soldater hadde forlatt Nord-Troms og Finnmark i slutten av april 1945.

## FØRST FRITT I ØST

Da var de første norske bro og vegbyggerne allerede på plass lengst mot øst, i den delen av Norge som først ble fritt.

Etter krigen i Finnmark sto nærmere 60 000 mennesker uten hus og hjem. Det var en ufattelig oppgave som sto foran folk og styresmakter, når et område 10 000 kvadratkilometer større en Danmark skulle gjenreises.

For å kunne få fart på gjenoppbyggingen var myndighetene og folket helt avhengig av at veger og bruer ble satt i stand etter krigshandlingene.

Gjennom beskrivelser gitt av avdelingsingeniør Trygve Gimnes (rapport til det kongelige norske forsynings og gjenreisningsdepartement, London 1945) og beretning fra overingeniør Harald Hofseth (i boken «Gjenreisningen av Finnmark og Nord-Troms» 1948) og ikke minst opplysninger fra boken «De første gjenreisere – vegfolk i Finnmark høsten 1944-8. mai 1945» av Bjarne Langseth, kommer vi tett på hvilke utfordringer Statens vegvesen sto overfor da vegen tilbake til et normalt liv skulle bygges opp igjen.

## LEDET FRA ALTA

Avdelingsingeniør Trygve Gimnes var i 1942 leder av Statens vegvesens avdelingskontor i Alta. En by som da hadde 3000 innbyggere og hele 12 000 tyske soldater. Avdelingen i Alta ble etter hvert et lite spionrede, og det ble via en radiosender gjemt på Trygve Gimnes sitt kontor drevet utstrakt illegalt arbeide derfra.

Distriktskasserer Karl Rasmussen var sterkt involvert, og han ble arrestert av tyskerne i juni 1944 sammen med en kamerat under fluktforsøk til Sverige. Karl Rasmussen ble fraktet til Tromsø og satt under forhør. Han gjorde et tigersprang ut av vinduet, og tok sitt eget liv.



I November 1944 sprenget tyskerne både Tana bru og bukkebrua ved Seida. Fra gammelt av ble elveisen brukt til transport om vinteren. Men i januar 1945 var det også eneste mulighet. Her er en brøytebil og folk samlet ved isvegen.

- Jeg var klar over at han tok sitt liv for å ikke røpe noe om de andre som hadde vært med. Det var trist å miste en kjær medarbeider, fortalte Trygve Gimnes i ettertid. Gimnes måtte selv rømme, og klarte i en dramatisk flukt å komme seg til Sverige, og deretter videre til London.

Trygve Gimnes ble 20. november 1944 gitt fullmakt til å overta ledelsen av vegvesenet i det da frie Finnmark, hvis ikke vegsjefen eller overingeniøren måtte finne seg i det frigjorte området.

Her er noen utdrag fra hans rapport:

*«Jeg ankom til norsk område den 10. desember og hadde samme dag en konferanse med distriktskommandanten Oberst Dahl. Fylkesmannen ga meg i oppdrag å overta ledelsen av vegvesenet da hverken vegsjefen Matzow eller overingeniør Hofseth var i det frie område. Avdelingsingeniør Haanes, som midlertidig var blitt konstituert som vegsjef erklærte seg enig i dette.*

*Vegvesenets arbeide med reparasjo-*

*nen av de spregte bruer på nordsiden av Varangerfjorden var i god gjenge da jeg kom, og det er mitt inntrykk at det var blitt utført et meget godt arbeide, under hensyntagen til de vanskelige material og transport-forhold.*

*Det ble istandbragt sammenhengende vegforbindelse for bil fra Vadsø til Tana den 19. desember og fra Vadsø til Skallelv den 15. desember. Forbi de større bruer, i Vestre Jakobselv og Bergeby måtte det lages lange avkjøringsveger, idet en benyttet seg av isen for overkjøring over elva.*

*På sydsida av Varangerfjorden og i Sør-Varanger har russerne satt bruene i slik stand at det for tida er en slags framkomstmulighet for lastebil. Vegvesenets arbeide her har stått helt i stampe, da det har vært umulig å skaffe arbeidskraft og transportmidler.*

*I Sør-Varanger er en så stor del av bebyggelsen ødelagt at folk øyensynlig har vært fullt opptatt med å skaffe boliger og brensel for vinteren».*





Isen over Tanaelva bærer ikke bilene i april 1946. Dermed må det lastes om til hestetransport eller sakene må tas på kjelke eller ryggen for å komme over. (Foto: Arne Inge Torvik, fra Godtfred Karlsens samling ved Norsk vegmuseum)

### LITE UTSTYR

Gimnes forteller i sin beretning at det var dårlig med utstyr, selv om noe var blitt gjemt bort for tyskerne. Det var mangel på biler.

*«Vegvesenet har en lastebil og en personbil i Vadsø. Ellers har private en lastebil i Vadsø, to i Jakobselv, en på Nyborg og to på Kirkenes. Alle bilene er gamle og skrøpelige, og som regel står flere av dem for reparasjon. Vegvesenet holder på å reparere en tysk bil og håper på å få satt den i brukbar stand til brøyting. Bensin og olje har hittil vært skaffet fra gjenliggende tyske lagre. Det holder nå på å ta slutt på dem».*

Gimnes har i rapporten, med støtte fra avdelingsingjør Haanes og flere satt

sammen en lang liste over sprengte og ødelagte bruer, nedbrente brakker, garasjer og hus tilhørende vegvesenet.

Han forteller i sin rapport også at det på vegstrekningene er totalt ribbet for snøskjermer.

*«Ved tilbaktrekningen brukte tyske tropper i stor utstrekning snøskjermaterialer til ved. De russiske troppene som kom etter gjorde likedan, men den største ødeleggelsen må dog skrives på lokalbefolkningens konto, som sto der uten hus for å livsberge seg i. At sivilbefolkningen i en sådan situasjon så seg nødsaget til å forsyne seg av det som var for hånden, er det naturligvis intet å si på».*

Han er likevel irritert over at enkelte kanskje strengt tatt har tatt mer materiale



Oppsynsmann Erling Brennevand var stasjonert i Sjursjøk, og med de dårlige krigsskadede veiene var motorsykklet et godt alternativ på jobb. (Foto: Arne Inge Torvik, fra Godt-fred Karlsens samling ved Norsk vegmuseum)

enn de trenger. Mangelen på snøskjermer gjør det nemlig praktisk talt umulig å holde deler av vegstrekningene vinteråpne med brøyting.

### MINER

Miner nedgravd i vegbanen og i terrenget rundt bruene var også et stort problem for vegarbeidet. Gimnes forteller i sin rapport.

*«En har bedt militærvesenet om hjelp til å lokalisere minene og fjerne dem, men har ennå ikke fått noen bistand i nevneverdig grad. Arbeiderne vegrer seg som ventelig kan være for å arbeide på brustedene så lenge det ikke er sikkerhet for at eventuelle miner er fjernet. To av de få gjenværende biler er blitt ødelagt ved minsesprengning. Schjetnes bil fra Vadsø kjørte på en mine ved Bergeby bru. Tre ble drept og flere sterkt skadet. Julius Petersens bil fra Austertana kjørte på mine ved Holmfjell. Bilen ble vrak, men ingen personer ble skadet. Ved Seida gikk en person på en mine og ble drept. Ved Kiby ble to personer drept da de kom dragende med en handvogn etter vegen. Det ligger nok en hel del miner nedgravd i vegbanen og ved siden av vegen. Disse vil ikke eksplodere før telen går ut av jorden».*

### OG BOMBER

Både udetonerte bomber og miner ble funnet ved sprengte bruer og langs vegene. Flere knyttet til veiarbeidet ble drept.

Den 27. mars gikk ingeniørfenrik E. Samuelsberg, en av de som jobbet med vegbygging nedover vegen mot Porsangmoen, på en anti-personellmine. Foten ble kuttet av. Han var alene. Han ålte seg en kilometer nedover elveisen før han ble plukket opp av en same med pulk. Deretter ble han forbundet og surret fast på toppen av en beltebil for å bli fraktet til et russisk feltsykehus.

Underveis forsvant beltebilen i et hull i isen, og Samuelsberg ble med den ned på dyppet, fortelles det i boken «På veg i krig og fred» av Otto Arnulf.



Seida ferge over Tanaelva sank på grunn av et for stort sementlass. (Foto: Arne Inge Torvik)

Arnulf ble etter krigen jurist, og arbeidet i en mannsalder i Statens Vegvesen, lengst i Vegdirektoratet. Han skriver i sin beretning fra Finnmark etter krigen at miner var en stor utfordring.

I Karasjok ble 22 mann drept og mange såret ved en eksplosjonsulykke 1. mai. Det var en hel tropp som hadde fått opplæring om miner nede i en kjeller, da en av minene sprengtes nede i kjellerlokalet, forteller han.

### **SAMLET SPRENGSTOFF**

Selv hadde vegvesenet sparsomt med sprengstoff. Otto Arnulf fikk sammen med to andre ordre om å ta seg til et tysk bombelager for å ta ut innmaten av store bomber som skulle inneholde sprengstoffet TNT. I beretningen skriver han:

«Vi gikk løs på en av de største bom-

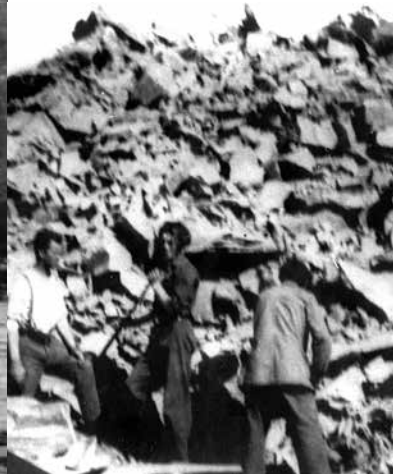
*bene. Den var et par meter lang og så ufarlig ut, fordi den så ut til å mangle tennmekanisme. Vi trodde tennmekanismen satt i spissen på bomben. I vår bombe var det bare et hull, passende til å plassere en tennmekanisme i. For å se om vi kunne få en sprekk i godset på bomben, la vi en dynamittgubbe på toppen, pakket den inn med snø og tente på lunta. Vi gikk litt nedover (heldigvis) i lia og ventet på et vanlig hyggelig smell.*

*-Dessverre gikk hele bomben: Glødende splinter kuttet praktisk talt hele bjørkelia, i hvert fall var snøflaten blitt svart. Og langt ute på Nedre-vann sa det svissj-svissj lenge etter at vi hadde reagert på at vi fremdeles var i live. Det viste seg at tennmekanismen satt midt på disse bombene og hadde vært skjult av snøen.»*





Ødeleggelsen var total og provisoriske løsninger måtte til. Øverst til venstre brua over Altaelva, over Tana bru. I midten høyst provisorisk transport. Nede til venstre ei provisorisk bru ved Repparfjord, til høyre fyllingen samme sted. (Bildet i midten er tatt av Thoralf Hamborg og fra Godtfred Karlsens samling ved Norsk Veg-museum)





Etter iherdig arbeid var Storelva bru på Børselvfjellet farbar igjen klokken 05.00 den 1. august 1946. Her en av de første bilene over med fra venstre: Erling Akvik, formann Egil Foslund, John Johansen, Einar Glørsen, Bjarne Lilleng, Hans Hansen, Kåre Moeng, Johan Relart Johnsen. Bilens eier er Motrøen (stående på bilen). (Foto: fra Godfred Karlsens samling ved NVM)

De tre vegvesenfolkene fant til slutt ut hvordan de skulle få åpnet bombene på en tryggere måte. Store mengder TNT åpenbarte seg, og dermed hadde de nok sprengstoff til anleggsdriften.

### KREATIVE LØSNINGER

Avdelingsingeniør Trygve Gimnes måtte også være kreativ for å løse mangelen på materialer og utstyr. Han sendte båter utover Varangerfjorden for å samle inn drivtømmer til brumaterialer. Han kjøpte også opp drivtømmer som folk hadde bergget på land. De istykkersprengte jernbjelkene fra ødelagte bruer ble tatt vare på, og brukt til provisoriske bukker og støtter

ute i elvene. Utstyrsmangelen var total.

Vegvesenet hadde 11 brukbare ploger tilgjengelig, men ingen god nok bil til å sette plogene på. Den 5. april 1945 sendte Gimnes et telegram til vegsjef Matzow, som da befant seg i Stockholm. «Til vegvesenet bestilt alt tenkelig, men intet mottatt, og smaa utsigter for framtiden».

Utstyrsituasjonen ble sakte bedre, og etter en lang vinter kunne Gimnes og rundt 384 mann i arbeid for vegvesenet få oppleve at vårtemperaturer også gjorde arbeidet lettere.

12. mai 1945 kunne Trygve Gimnes sende sitt første telegram til vegdirektøren i et fritt Oslo. Han innledet det slik:





Transport av tårndeler til Tana bru. (Foto: Nils E. Hertzberg/Godtfred Karlsens samling/NVM)



Teltleir på Elvebakken, Alta i oktober 1945. Fra venstre avdelingsingeniør Johan Bjørnstad, vegsjef K.H. Oppegaard, overingeniør Arild Arnulf. (Foto fra Godtfred Karlsens samling/NVM)

det videre gjenreisningsarbeidet. Men jobben var langt fra gjort.

### GJENREISNING

På forsommeren 1945 var mange Finnmarkinger på veg hjem igjen. I både Nord-Troms og store deler av Finnmark var det ruiner de fleste kom hjem til.

Overingeniør Harald Hofseth i Statens vegvesen Finnmark kan i sin beretning fortelle at krigsskadene bare på vegsektoren i fylket beløp seg til minst 38 millioner 1945 kroner. Det tilsvarer ifølge Statistisk Sentralbyrå nærmere 770 millioner 2015 kroner. Hofseth er tydelig på at tallet er et minsteanslag. Etter de beregninger han jobbet utfra var nærmere 2000 kilometer veg krigsskadet bare i Finnmark og Nord-Troms.

Hofseth forteller at det fra august til ut i september 1945 var 4000 tyske krigsfanger i arbeid på å reparere veger og

*«Forbered hitsendelse av avdelingsingeniører, assistentingeniører, teknikere, kontorfolk og oppsynsmenn med telt, lette brakker, kjøkkenutstyr, sengeklær og redskaper».* Han avslutter telegrammet med å fortelle at praktisk talt alle bruer er totalt ødelagt. *«Det vil bli bruk for biler med tipp og veggheveler, men kun gode nyoverholte saker maa sendes. Hilsen til alle sydpå fra oss i Finnmark»*, avslutter han.

Det første vegarbeidet som ble gjort av Gimnes og hans folk den siste krigsvinteren hadde stor betydning for



Utbombet og ødelagt Vadsø, men 17. mai tog for store og små ble det også i 1945. (Foto fra Godtfred Karlsens samling ved Norsk vegmuseum)

bruer i Finnmark under ledelse av vegvesenet, med støtte av britisk og norske soldater. Samtidig ble det gjort en omfattende minerydding for å sikre både arbeidsfolk og vegfarende. Til sammen ble det tatt opp og uskadeliggjort ca 100 000 miner og bomber av norske soldater og tyske arbeidsavdelinger i Finnmark.

Likevel var det farlig å være vegarbeider i Finnmark. Så sent som sommeren 1946 fant militære kontrollører et par tidligere uoppdagede strøminefelt ved og i nærheten av Storelva bru. Hele 32 miner hadde ligget i området mens vegvesnets folk hadde arbeidet på brua i lang tid.

Overingeniør Hofseth forteller at det først i juli 1946 var gjort så mange provisoriske utbedringer av vegnettet i Finnmark at det var mulig å kjøre fra øst til vest, og

på de viktigste vegruter for øvrig i fylket.

De siste tyske soldatene ble sendt sydover i oktober 1945. Det ble etter hvert knapt med arbeidsfolk for vegvesenet.

Det andre gjenreisningsarbeidet, med hus og bygninger var bedre betalt og i 1946 sto det bare to lag av totalt 600 arbeidere til disposisjon. Det ble derfor utkalt 300 ekstra mann fra andre deler av landet for å utbedre vegnettet fra sommeren 1946.

Hofseth mente krigens herjinger hadde satt vegutviklingen i Finnmark 15-20 år tilbake i tid, og det var umulig å løse alle utfordringene på kort tid. Opprinnelig skulle krigsskadene i fylket være utbedret til budsjettårene 1950-51. Faktisk gikk det så langt som til rundt 1960 før gjenreisningsarbeidet i Finnmark på det meste var gjort.