



Bergvesenet

Postboks 3021, N-7441 Trondheim

Rapportarkivet

Bergvesenet rapport nr 6456	Intern Journal nr	Internt arkiv nr	Rapport lokalisering	Gradering
Kommer fra ..arkiv Nordlandske	Ekstern rapport nr	Oversendt fra	Fortrolig pga	Fortrolig fra dato:
Tittel Notater fra befaringer i Finnmark 1957.				
Forfatter Karl Ingvaldsen		Dato År 08.10. 1957	Bedrift (oppdragsgiver og/eller oppdragstaker)	
Kommune	Fylke Finnmark	Bergdistrikt	1: 50 000 kartblad	1: 250 000 kartblad
Fagområde	Dokument type		Forekomster (forekomst, gruvefelt, undersøkelsesfelt) Bidjovagge	
Råstoffgruppe Malm/metall	Råstofftype Cu			
Sammendrag, innholdsfortegnelse eller innholdsbeskrivelse Notat om utredning av eventuell veiforbindelse mellom Bidjovagge og havet.				

N O T A T E R

fra befaringer i Finnmark 1957.

Under forskjellige reiser til Bidjovagge-feltet har undertegnede delvis lagt veien etter ^{spesiell} ~~noen~~ ruter for å få et forhåndsinntrykk av mulighetene for en veikommunikasjon, fortrinsvis helårig mellom Bidjovagge-feltet og egnet havn.

- Ia. Under reise nordover til feltet sammen med tekniker Hofstad 3-11/4 1957 ble det reist opp Reissadalen til Bidjovagge. Fra Sørkjosen og Storslett nederst i Reissadalen fører vei 50 km opp dalen til Bilto. Denne strekning trafikeres også av bussruter, som vi fulgte. Av samtaler med flere fra traktene har jeg inntrykk av at det ikke var forbundet med urimelige vanskeligheter eller omkostninger å holde denne veistrekning brøytet vinteren igjennom. Vi overnattet i Bilto hos ^{Sjøfartsselskapet} Gjetmundsen og drog 6. april om morgenen på ski opp Reissadalen fulgt av kjentmannen Peder Nilsen fra Bilto. Denne hadde også vært med som hjelpemannskap da vegvesenet i Troms høsten 1956 hadde foretatt en foreløbig stikning av eventuell indre gren av riksvei 50 opp Reissadalen og forbi Reissavann på nord-siden frem til grensen mot Finnmark fylke. Veien gikk størstedelen av turen på elveisen ca. 30 km. opp til Nedrefoss, hvor vi overnattet i en hytte. Hele denne distansen går elven i en forholdsvis bred dal med steile sider. Fallet på elven er meget lite. Bilto ligger på knapt 200 m. over havet og Nedrefoss neppe høyere enn 250 m.o.h. I dalen finnes resterende morenefyllinger og på disse moer vokser en forholdsvis pen furuskog. Elven hadde stadig råker som delvis er oppe hele vinteren. Like forut for vår reise hadde det vært et intenst mildvær med vind og regn, så det var atskillig vann på isen sine steder. Vegetasjonen i dalbunnen er meget frodig, noe en ble minnet om når en måtte legge ruten over land. Lövskogen var meget tett og bjørk med 1 fots tvermål i roten hørte ikke til sjeldenhetene.

Stort sett synes de naturlige betingelser for anlegg av en moderne vei å være gode. Noen steder kunne det være forholdsvis smalt mellom elven og den bratte dalsiden, men i det store og hele vil bare en liten del av veilegemet måtte betinge fjellarbeider eller trase gjennom storstenet ur. Neste dag fortsatte turen videre, nå

Notater fra befaringer i Finnmark 1957.

uten kjentmann Nilsen, men sammen med Aslak Bongo og bergingeniør P.F. Trøften som kom ned til hytten sent på kvelden. Like etter man startet krysset man elven og foretok oppstigningen fra dalbunnen på nordsiden av elven. Vår vei gikk her i ganske rimelig stigning langs den gamle ^{Lu} Tei for vinterveien mellom Nordreissa og Kautokeino, hele tiden i skogsterreng. Når man kommer opp stigningen henger bjørkeskogen nå i et lite stykke. På fjellet ble vi møtt av major Hauge som hadde overnattet i Muskog-traktoren, og vi kjørte langs høydedraget i ca. 500 meters høyde til der hvor Ciednaljokka faller ut i Reisavannet. Terrenget var hele tiden mildt kupert uten at det kan sies noe sikkert om hvor meget som var myr. Størstedelen av distansen formodes imidlertid på grunnlag av flere iakttagelser ved flyturer opp og ned Reissadalen og være tørrl^{ent} morenegrunn med overveiende lyngvekster.

Fra Reissadalen ^{-vann} fulgte vi nå en rute som sommeren før var rekognosert til fots, Fra trasseen til riksvei 50 og opp til feltet vil en eventuell vei få en lengde av 12-14 km. Den første tredjedel av veien går på meget fast tørrl^{ent} morenemo på vestsiden av Ciednaljokka. Elven passerer her et gjel og avstanden fra fjellet på begge sider av elven er neppe mere enn ca. 15. m. Den neste tredjedel av veien gikk stort sett etter en morenerygg som ligger midt i en brei dal og hvor snemengden, som antatt den foregående sommer, var meget beskjeden. Den siste tredjedel av stigningen til feltet må veien svinge i en bue østover og går ikke langt fra de små tjernene som kalles for Lemsejavre. Veien går her i et meget flatt terreng, hvis høyde er den samme som selve feltet, ca. 625 m. Også på denne strekning må man kunne gjøre regning med å holde veien åpen hele vinteren så sant veilegemet blir lagt markert over terrenget. Jeg fikk under befaringen på vinterføre og en årstid da man har den største snemengde, et meget bestemt inntrykk av at en helårs veiforbindelse mellom Bidjovagge og Nordreissa kan komme istand langs denne rute.

- Ib. Under en reise nordover besøkt jeg 18. august havneforholdene i Nordreissa. Dalen er forholdsvis vid nede ved sjøen og elven svinger seg delvis i store slynger. Ved elveutløpet er det et meget stort delta som forårsaker grunt vann 2-3 km. ut fra stranden. På vestsiden av fjorden (lengst syd langs riksvei 50) ligger poststedet Sörkjosen.

Notater fra befaringer i Finnmark 1957.

Her går fjellet bratt ned i sjøen og for det meste er det dypt vann helt inn til land. Ca. 1 knapp km. fra selve Sörkjosen sentrum har Hansen & Sønn A/S brygge med trelastlager etc. Her har det tilsynelatende i lange tider også vært dampskipsanlegg for dampskipsanløp. På denne side av fjorden ble det oppgitt at isvanskeligheter sjelden eller aldri forekom.

Jeg tok også en tur utover fjorden på den andre siden (östsiden) hvor det er påbegynt en vei utover. En 2-3 km. utover på denne side er sjøen grunn likesom fjorden til sine tider fryser sterkt til her. Forholdene for et lasteanlegg var uten tvil dårlig på denne side.

Hvis Reissadalen for alvor kommer på tale som transportvei for eventuell bergvergsdrift i Bidjovagge vil Sörkjosen-siden peke seg ut som den mest hensiktsmessige for et lasteanlegg, bl.a. av disse grunner:

1. Kjøre lengden blir kortere. En må regne med en transportutgift av produkter på ca. 20 öre pr. tonn/km.
2. Sörkjosen-siden synes å ha gode havneforhold med fjell i stranden, dypt vann uten isvanskeligheter. Her har det også vært utøvet skipstrafikk i flere decenier.
3. Her kan man også om ønskelig skaffe seg den nødvendige lagerkapasitet ved utsprengning av rum i fjellet.
4. Sörkjosen-siden ligger også langs riksvei 50 og i nærheten finnes tettbebyggelse så en må formode at arbeidskraft kan fås lokalt. På den annen side av fjorden finnes nå bare meget sprett bebyggelse.
- 5.

Veiforbindelsen mellom Bidjovagge-feltet og havet via Reissadalen vil ialt bli ca. 125 km. En utredning om de klimatiske forhold for vinteren for eventuell indre gren av riksvei 50 opp Reissadalen ble foretatt av statsmeteorolog Frogner og er tatt inn i meddelelse fra Vegdirektoratet nr. for 19 . Her konkluderes det med at det ansees for sansynlig at veistrekningen Nordreissa - Kautokeino kan holdes oppe året rundt.

Notater for befaringer i Finnmark 1957.

II. En av de forbindelser til havet som må undersøkes er traséen nordover til Kvænangen. Denne fjorden ligger ubetinget nærmest til for en veiforbindelse hva avstanden angår. Fra Bidjovagge til Kvænangsbotn er det i luftlinje ca. 50 km. De innerste 20 km. av fjorden skal være meget grunn, så et kaianlegg ikke kommer nærmere enn min. 70 km. fra feltet. Jeg startet fra sydenden av Gallgojavre som ligger like innenfor Troms fylkesgrense om morgenen den 19. juli. Dagen før hadde jeg fulgt en ekspedisjon pr. Muskeg ca. 20 km. fra leiren og nordover til dette sted hvor man overnattet. Jeg la ruten langs vestsiden av Gallgojavre, et vann som har avløp såvel sydover til Finnmark som nordover til Troms. Nord for dette vann krysset jeg elven og fortsatte så langs østsiden av den nesten 10 km. lange S-oikkajavre. Dette vann som er forholdsvis smalt og med bratte sider ligger på en høyde av 519. m.o.h. 2 steder langs dette vann stiger meget markerte grusører ut i vannet fra østsiden. Ved nordenden av Soikkajavre går elven delvis gjennom kupert landskap. Det var avtalt tidspunkt for oppmøte av kjentmenn ved nordenden av sjøen, men jeg traff først de 2 menn som kom 2-3 km. nordenfor, på vei oppover. Det skulle vise seg meget nyttig å ha kjentmenn med da terrenget er både ulent og uoversiktlig, til sine steder ufremkommelig. I parentes bemerket kan nevnes at Bolidens ledelse sesongen 1953 foretok reisen fra feltet til Kvænangen. De var da fulgt av en kjentmann med utilstrekkelige kvalifikasjoner, så selskapet manglet neppe spennende opplevelser under nedstigningen til dalen. Den vei vi fulgte tok av til høyre fra Njarbbesjokka i nordlig retning, idet det ikke er mulig å gå langs elveleiet. Nedstigningen skjedde til den dalen hvor Kvænangselven renner og terrenget var her meget bratt, en passerer også over et område i over 500 m. høyde og som ikke ligger mere enn $1\frac{1}{2}$ mil fra Kvænangsbotn. Etter nedstigningen til dalen var terrenget meget rimelig med skogkledd morenemoer både av furu- og løvskog med noe myr. Den siste del av veien fulgte man en driftsvei ned til riksvei 50. Etter lokalkjente folks uttalelse må en eventuell vei fra Kvænangen til feltet ta av ved Badderen eller Kjækan lengere nord i Kvænangsbotn. Her går det en gammel vei som ble anlagt mens det var virksomhet med drift av kobber- og jerngruver i Badderen. Her vil en trasé være atskillig rimeligere og lengden antas å være minst 60 km. til Bidjovagge,

Notater fra befaringer i Finnmark 1957.

så strekningen Bidjovagge - havn her vil gå ut på ca. 80 km. Veien fra Badden til feltet ble forøvrig fulgt av et selskap fra Kvænangen inklusive ordføreren^{og} som hadde med en Fergurson traktor. Disse hadde brukt vel et døgn på turen innover. Selv om avstanden fra Bidjovagge til havet via Kvænangen er den korteste, vil jeg tro at et veianlegg her muligens ikke blir noe billigere enn f.eks. gjennom Reissadalen. Jeg har også overordentlig vanskelig for å tro at veien her kan holdes oppe hele vinteren, idet man forholdsvis nært sjøen kommer opp i høyder på 500 m.o.h. Sannsynligvis må en regne med at en veiforbindelse her vil være sperret av sne flere måneder av året. Jeg skylder her å gjøre oppmerksom på at jeg selv ikke har fulgt den egentlige veitrasse der hvor den får sin vesentligste oppstigning, men har på den annen side et visst grunnlag for å bedømme veiens passasje over det høyeste fjellparti. Strekningen Kvænangen - Bidjovagge-feltet ble rekognoserende befart av kommunetekniker sommeren 19 . Jeg har imidlertid^{ikke} erfart at en veiforbindelse Kvænangen - Finnmarksvidda går inn blant planer og prognoser som Vegvesenet har. Kvænangen har hittil beklageligvis hver vinter vært avsperrert veiverts sydover langs riksvei 50 på grunn av Kvænangsfjellet.

III. Fra Alta til Kautokeino går det en vei som er ca. 125. km. Fra Kautokeino og til feltet er det i luftlinje ca. 40 km. og en eventuell vei her vil være ca. 50 km. Samlet lengde langs denne rute ca. 175 km. 2 ting må innvendes mot en slik vei, nemlig at den er unødvendig lang, og for det andre at den nåværende vei som går over Beskades er sperret ca. halve året på grunn av sne. Det er utarbeidet planer for en ny vei fra Alta og til Suolovuåbme som ligger på ca. 400 m. o.h. og hvor bjørkeskogen ennå holder ut. Avstanden langs den nåværende vei fra Alta til Suolovuåbme er ca. 55 km. Den nye vei vil gå vestenfor langs Eibyvelven, videre langs Trangdalsvann og vil få langt gunstigere stigningsforhold enn det den nåværende vei har opp Gargialia. Denne nye vei til Suolovuåbme som også vil bli noe kortere, regnes med å kunne holdes oppe året rundt. Hittil er bare veien påbegynt og jeg har ikke fulgt hele dens trasse.

Med hensyn til å korte inn veien videre til Bidjovagge, kan det spares inn meget stor lengde ved at veien ikke går sydover om Kautokeino, men får en eller annen tverr-forbindelse ~~istedet~~^{Bidjovagge-feltet} mellom Bingis ~~og~~ Bidjovagge. Det er her også naturlig å tenke på et delvis ^{Kautokeino.}

Notater fra befaringer i Finnmark 1957.

felleskap med realiseringen av en eventuell indre gren av riksvei 50 mellom Nordreissa og Kautokeino. Under alle omstendigheter må man være oppmerksom på at man har et forholdsvis høytliggende fjellparti i dette området og som man sannsynligvis må gå delvis sønnenom hvis man vil sikre seg en rimelig sjanse til å holde veien oppe vinteren igjennom. Anslagsvis tror jeg man ikke kan regne med en veilengde under 150 km. mellom Bidjovagge og Alta såfremt man vil ta sikte på en helårig veiforbindelse. En stor del av strekningen mellom Alta og Kautokeino-traktene synes å ligge meget vel til rette for et veianlegg idet det synes rikelige løsmasser og terrenget er meget rimelig kupert. I terrenget mellom Kautokeino og Bidjovagge finnes det fjellskog av bjørk, men også en del myr.

Foranstående notat er et foreløbig bidrag til utredningen av en eventuell veiforbindelse mellom Bidjovagge og havet. Like sikkert er det at en eventuell anleggsperiode i Bidjovagge så vel som ordinær drift må understøttes av en god fortrinnsvis, helårig veiforbindelse.

Det synes under alle omstendigheter å være på det rene at en eventuell transport av produkter fra Bidjovagge vil måtte skje pr. veikommunikasjon. Når en skal ta hensyn til forbindelse med fly, har alle de 3 nevnte steder, Nordreissa, Kvænangen og Alta gode muligheter for sjöflyhavn. Reissavann som ligger 1 mil syd for feltet byr også på gode muligheter for sjöflyanløp. Hvilke muligheter det er for anløp av landfly de 3 steder vil først kunne besvares i fremtiden. Utenkelig er det ikke at det, om behovet skulle melde seg, kan rigges til en landingsstripe i nærheten av feltet uten alt for store utgifter.

Trondheim 8. oktober 1957.