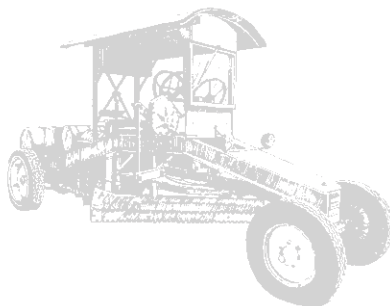




Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

Høyfjellet der natur, kulturminner og urfolk møtes:

Vegene over Bæskades

AV NORA SOPHIE KAMPHAUS HANSEN



Bæskades har et unikt vegmiljø som består av en varderekke som sto ferdig i 1898, og en kjøreveg bygget i perioden 1930-1932. (Foto: Nora S.K. Hansen og (øverst) Håkon Aurlien)

Høyfjellet der natur, kulturminner og urfolk møtes:

Vegene over Bæskades

AV NORA SOPHIE KAMPHAUS HANSEN

Høyfjellet på Bæskades er stedet der storslått natur, et fredet vegmiljø og samenes mangfoldige og rike historie med dagens reindriftsnæring i front, møtes. To godt besøkte kulturminner innenfor norsk veghistorie ligger på høyfjellet Bæskades mellom Alta og Kautokeino i Finnmark. Bæskades vegmiljø består av en varde- rekke fra slutten på 1800-tallet og en kjørevei fra 1932. Kjørevegen over Bæska- des er en godt brukt turveg og et velkjent overnattingssted for bobilentusiaster, men de aller fleste besøkende er nok ikke klar over vegmiljøets viktige posisjon i Norsk veghistorie.

Statens vegvesen har et særskilt sek- toransvar for å ta vare på veghis- torien og de eldste kjørevegene, en oppgave som ivaretas av Norsk vegmu- seum. Kulturminnene inkludert i etatens Nasjonale verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner (vedtatt i 2002) skal representere hele spekteret av den allsidige norske veghistorien, samtidig som kulturminnene skal ha geografisk spredning for å belyse både regionale og lokale forskjeller.

Flere av kulturminnene vegvese- net har ansvaret for er kjent av folk flest og blir godt besøkt, men de aller fleste er imidlertid ikke like godt kjent som vik- tige vegminner. Dette gjør dem derimot ikke til en mindre viktig del av norsk veg- historie, heller tvert imot.

Vegmiljøet ved Bæskades befinner seg i et meget spesielt område, på høy- fjellsplatået på Finnmarksvidda mellom de to fjellstuenene Gargia og Suolovuopmi. Landskapet er slakt bølgende og åpent, men også treløst og værhardt. Fra gam- melt av har høyfjellsområdet på Bæska-

Nora S.K. Hansen (f.1993) er arkeolog og GIS-spesialist, og jobber som rådgiver for kulturminnevern på Norsk vegmu- seum. Hun arbeider hovedsakelig med kulturminner i veg- vesenets landsver- neplan, og er ofte på befaring for å besøke og dokumentere disse.



des vært av stor betydning for samene og deres reindrift, noe det fortsatt er den dag i dag.

Arkeologiske spor etter denne bru- ken fra fortidenes mennesker finnes i form av samiske offersteiner og andre fre- dede samiske kulturminner som befinner seg tett innpå vegmiljøet.

Innenfor kulturminnevern er befa- ringen en svært viktig, og ikke minst spennende del av jobben, samtidig som det kan by på utfordringer. Å befare og



Kartet fra 1861 viser Alta-regionen med Altafjorden og datidens vegstrekninger. Vintervegen til høyre går sørover mot Suolovuobme og markerer samme trasé der varderekkja går i dag. Vegen er tydelig markert med «Vintervei mot Alten».

Til høyre: Utdrag fra diktet «Morgen over Finnmarksvidden» av Nordahl Grieg

terer vegutviklingen i Finnmark fra vinterveg som markeres gjennom en varde- rekke til den første maskinelt oppbygde kjørevegen i Norge. Kjørevegen fra 1932 inneholder typiske trekk for de første fjellvegene beregnet for bilkjøring.

De lilla prikkene på kartet former til sammen en slags linje som markerer varderekkja fra 1898 og den blå linjen markerer kjørevegen fra 1932. På kartet er det lett å se at varderekkja og kjørevegen går mer eller mindre parallelt flere steder, selv om varderekkja med tilhørende vinterveg går rett fram ved å krysse vann som er dekket av et tjukt isdekke på vinterstid.

VARDEREKKJA

Varderekkja på Bæskades er en staket vinterveg som ble satt opp mellom 1896-1898. I vegbudsjettproposisjonen fra 1887 omtales bevilgningen til oppsteking og utbedring av vintervegen. Fra 1. juli 1915 tok staten over det totale vedlikeholdet av vintervegsoppstakingen frem til Kautokeino, slik det står beskrevet i vegbudsjetten fra 1915-1916.

Vinterstid på Bæskades er meget værhardt, og for å forenkle reisen over høyfjellsområdet ble strekningen merket med varder laget av stein og trestaker. Varderekkja ble satt opp for å skape en naturlig ferdselsåre over høyfjellet med målet om å forenkle reisen til og fra Alta-regionen.

dokumentere de kulturminnene vi har ansvaret for sikrer en faglig begrunnet forvaltning, samtidig som objektene tas vare på etter gjeldende antikvariske prinsipper.

EN HISTORISK OVERSIKT

Bæskades vegmiljø består av en varde- rekke som sto ferdig i 1898, og en kjø- reveg bygget i perioden 1930-1932. Både varderekkja og kjørevegen er tatt opp som fredete kulturminner i etatens verneplan, fordi vegmiljøet belyser viktige vendepunkt innenfor norsk veghistorie i Finnmark. Bæskades vegmiljø represen-

Et moderne kart over Bæskades. De lilla prikkene på kartet markerer varderekka fra 1898, og den blå linjen kjørevegen fra 1932. (Kart: Nora S.K. Hansen/Jon Opseth)

Morgen over Finnmarksvidden

Nordahl Grieg, i diktsamlingen Norge i våre hjerter

*Ved gry, da vi kom på Bæskades, røk der et uveir opp.
Et piskende, vandrett snekøv hvinte om fjeldets topp.
Tungt støttet vi os mot stormen, tvungne at ta en hvil.
Renene våre var trøtte efter de dryge mil.*

*Kindenes hvite flekker, fra andre morgeners frost,
sved i en naken smerte, under den hårde blåst.
Føttene føltes døde, nævene skrumpet blå.
Da jog en ild gjennom blodet! Dette var det jeg så:*

*Lutende ned mot skavlen, rakt mot det blinde køv,
stod der en ren og veiret, skrapet så med sin kløv; –
og slik, med ett, som den hugget dypt i den frosne grav,
spratt som et lys mot mulen, – klumper av blågrøn lav.*

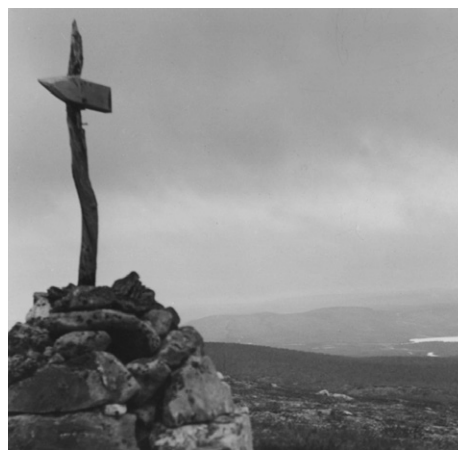
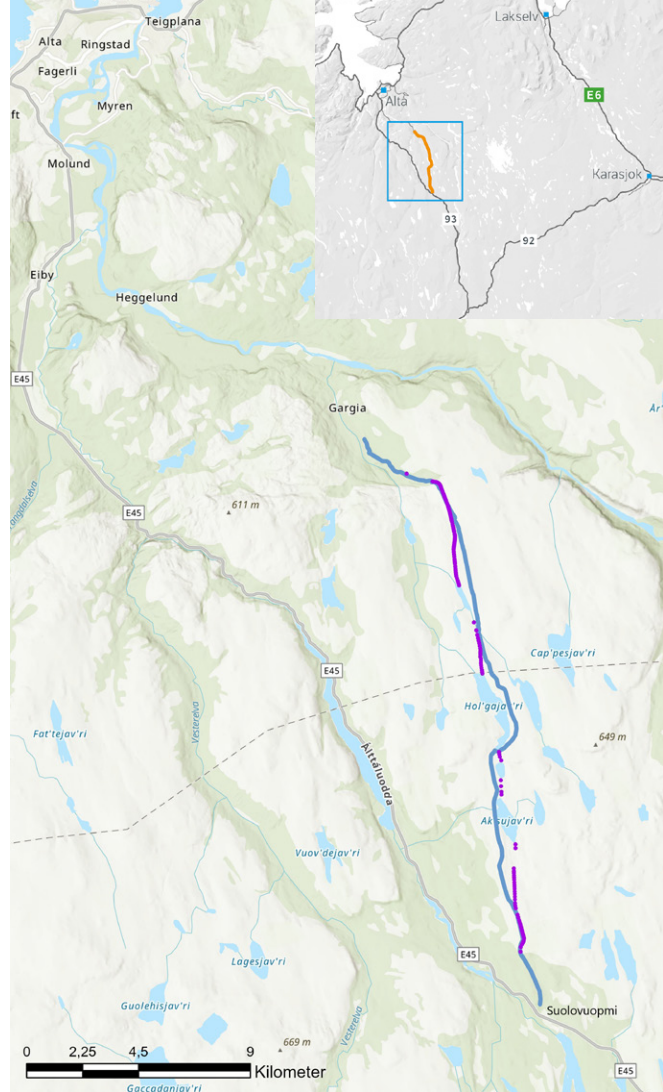
*Å snestorm over Bæskades, med fyk over fattig grønt,
dette er selve Norge, frysende armt og skjønt!
En mor som i dødens kulde, isnende hvit og stiv,
blotter sitt bryst mot barnet, nærer det hun gav liv!*

*Men du mitt rotløse hjerte, som jog din ren over fjeld,
fra vekkende drøm om elskov, til livets lyst for dig selv –
når har du stått som renen, diet den frosne død?
Hvor er din rett til landets hellige savn og nød?*

*Og landet stirrer imot mig; det gråner av stein og sjø –
I havkok gynger et drivgarn Blandt svaberg glimter en bø.
Blodslit takker for armød. Stridt blir favnet av stridt.
Så nævn, i storm på Bæskades, det du har bragt som ditt!*

*Intet gav jeg; men prøv mig, kræv hvad jeg har og kan!
Kald på min ild og ungdom, vi dem til dig, mitt land!
La mig få gi og elske, ikke med døde ord,
men livet mitt som en kappe over din nakne jord!*

Varde med vegstake på Bæskades og utsikt over Kautokeino i 1939-1940. (Foto: Elisabeth Meyer)





En same og hans rein ved Gargia fjellstue på Bæskades. Til langt ut på 1960-tallet var skyss med rein og slede den eneste måten å kunne reise over høyfjellet på vinterstid. (Foto: Elisabeth Meyer)

Varderekkja består av 156 varder, hvorav et fåtall ligger delvis under vann i sommerhalvåret. Selveste vardene er bygget i stein som fantes i området. De aller fleste av de opprinnelige stakene har enten råtnet bort eller blitt borte på annet vis. Alle varder har en egen stake, men de er satt opp i nyere tid for å vise til hvordan vardene opprinnelig så ut. Langveis ifra kan de se ut som et kristent kors, men ved å gå nærmere vil en se at det er en stake utformet som en slags retningsmarkør som stikker opp fra varden.

Alle retningsmarkørene peker samme retning, altså mot havet utenfor

Alta by. Midt på Finnmarksvidda der dårlig vær ofte medfører dårlig sikt på vinterstid, kommer slike retningsmarkører plassert oppå steinvardene godt med.

KJØREVEGEN FRA 1932

Kjørevegen mellom Alta og Kautokeino ble bygd som grusveg for sommerbruk, og omtales som den første kjørevegen bygd med maskinelt utstyr i Norge.

Betegnelsen «kjørevei» sier seg selv, men vegen ble altså bygget for å støtte opp under den økte biltrafikken. Vegen er solid bygget, og består av løsmasser og stein. Toppdekket består av et lett dekke av naturgrus. Vegen følger landskapet, der den nærmest Gargia svinger naturlig gjennom terrenget for så å gå over i flere lange rettstrekninger.

Vegen ligger mer eller mindre parallelt med varderekkja, og det er lett å



En bil med to passasjerer om bord krysser en elv på Bæskades. Eier og sjåfør, til en Ford A-modell fra 1928, er lensmann Ola E.K. Markhus. Reisefølget er på tur til arbeiderne på veianlegget på Bæskades. (Foto fra Alta museum)



Både varderekkja og kjøreveien er tatt opp som fredete kulturminner i etatens verneplan, fordi vegmiljøet viser viktige vendepunkt innenfor norsk veghistorie i Finnmark. (Foto: Håkon Aurlien)

betrakte de ulike kulturminnene i sammenheng. Den fredete delstrekningen av vegen er 27,2 km lang og ligger altså mellom Gargia og Suolovuopmi fjellstue.

Vegen ble bygd for å lette ferdse-llen mellom Altafjorden og Indre Finnmark der den krysser det storslåtte men værharde høyfjellet Bæskades. Fra før av fantes det noe som lignet en sommerveg, men vegen var svært dårlig planert og ellers i dårlig forfatning. I tillegg var reisende avhengige av båtforbindelsen mellom Lادنajevre og Kautokeino.

Først i 1921 tok staten over vedlikeholdet av sommervegsforbindelsen over høyfjellet, slik det står oppført i vegbudsjettet fra 1921. Fra 1928 bevilget Stortinget nok penger til et stort vegprosjekt der en helt ny kjøreveg skulle bygges mellom Alta og Kautokeino. I 1932 ble det opplyst om at kjørevegen var ferdig planert til 0,7 km forbi Suolovuopmi fjellstue, og arbeidet med vegen ned mot Kautokeino fortsatte det neste tiåret.

SUOLOVUOPMI FJELLSTUE

Suolovuopmi fjellstue ligger bare noen meter fra vegkanten på dagens Europavei 45 mellom Alta og Kautokeino. Plasseringen, og ikke minst alderen på fjellstuen, forteller om en svært viktig ferdselsåre med mye historie bak seg.

På slutten av 1700-tallet økte den allmenne ferdselen betraktelig, både på grunn av frigivelsen av handelsvirksomheten og utbyggingen av postnettet. De gamle ferdselsårene som ble brukt var resultatet av samenes vandringer og reinflyttinger.

Samene ordnet seg fortsatt gjerne med egen overnatting, men dette stilte seg litt annerledes når andre skulle reise over vidda. Dermed ble de første fjellstuenene bygd opp på 1840-tallet, hvorav Suolovuopmi fjellstue var den første. Bæskades var i hovedsak vandrers land, og var ikke innrettet mot turisttrafikk.

Først i andre halvdel av 1900-tallet ble det noen form for organisert turisme



Flott vegmur bygget som del av vegkroppen på kjøreveien. Steinene bærer preg av å være brukt som de er, uten for mye tilhogging eller forming. (Foto: Nora S.K. Hansen)

inne på vidda. Tyskerne raserte både fjellstua og fjøset på Suolovuopmi i 1944. i 1948 stod den nye stua ferdig slik vi kjenner den i dag, der det fortsatt er utallige muligheter for servering og overnatting.

NORDIC RESPONSE

Annet hvert år avholder Forsvaret den norske militærøvelsen Cold Response i Nord-Norge. I år ble øvelsen imidlertid utvidet i samarbeid med flere andre NATO-land. Øvelsen Nordic Response fant sted fra 3. til 14. mars 2024, og over 20.000 soldater fra hele 13 land deltok. Av disse trente cirka 10.000 på land, og var dermed de mest synlige under øvelsen. En mindre deløvelse ble holdt på og ved vegmiljøet på Bæskades, der også flere samiske offersteiner og kulturminner befinner seg.

I forkant av øvelsen ble det avholdt et digitalt møte med representanter fra Statens vegvesen, Finnmark fylkeskommune og Forsvaret. I utgangspunktet kunne kjørevegen brukes som vanlig siden snødekket kom til å gi tilstrekkelig beskyttelse av vegen. Det ble kartlagt hvor sårbare punkt befant seg på kjørevegen fra 1932. Det ble avklart at disse

punktene samt de andre kulturminnene i området skulle unngås i størst mulig grad under hele øvelsen. Forsvaret satte opp skilt med «Out of bounds» ved de mest sårbare punktene på vegen slik at disse kunne unngås av kjøretøyene under øvelsen.

BEFARINGENE

Representanter fra Norsk vegmuseum og Statens vegvesen i Alta har sammen med miljørådgiver fra Forsvaret og representanter fra kulturarvseksjonen i Finnmark fylkeskommune, deltatt på to befaringer av Bæskades vegmiljø. Den første befaringen ble planlagt dagen etter endt øvelse på Bæskades for å observere hvor forsvarrets styrker med tilhørende kjøretøy hadde kjørt ved og på den fredete veistrekningen.

Under øvelsen skulle kulturminnene unngås i størst mulig grad, og med et tjukt snødekke kunne kjørevegen brukes på mindre delstrekninger. Målet med befaringen var å danne seg et bilde hvor Forsvarets kjøretøy har kjørt på og ved kjørevegen, og om kjøringen kan ha berørt de sårbare punktene som var kartlagt i forkant.

Tydelige spor i snøen etter Forsvarets kjøretøy. Det flotte solværet kan lure en litt: med kuldegrader og mye vind var det kaldt oppe på Bæskades. (Foto: Nora S.K. Hansen)



Vinterstid er det best fremkommelighet med snøscooter, men en må ha spesialtillatelse for å kunne kjøre på Bæskades. Stort sett er det kun samer som driver med reindrift som har lov til å kjøre med snøscooter i området.

Sporene i snøen viste at Forsvarets kjøretøy for det meste hadde unngått de sårbare punktene som var kartlagt på forhånd, og de sannsynligvis ikke hadde berørt kulturminnene i veldig stor grad. Siden det var relativt lite snø i år, var snødekket ganske tynt flere steder på kjøreveien.

På grunn av snøen var det umulig å se om det har kommet noen skader på kulturminnene, og neste befaringsmåtte vise det. Som avslutning var reisefølget en tur innom Suolovuopmi fjellstue for å avslutte befaringsreisen med noe varmt og godt; særdeles god kaffe og vafler inkludert hjemmelaga tilbehør.

Neste befaringsreise ble planlagt til slutten av juni slik at vi kunne undersøke tilstanden på kulturminnene etter at snøen

var smeltet bort. Befaringen fant sted for å sjekke ut om øvelsen Nordic Response hadde påført skader på de fredete kulturminnene, og eventuelle tiltak som burde gjennomføres. Det ble ikke funnet noen skader som følge av øvelsen, og utenom noe generelt vedlikehold som må utføres var kulturminnene i svært god stand.

Det var svært spennende å se hvor forskjellig høyfjellet på Bæskades kan oppleves på vinter- og sommertid. For å avslutte befaringsreisen ble det selvsagt igjen tatt nytte av den gode serveringen på Suolovuopmi fjellstue.

Litteratur og kilder

- Grieg, Nordahl, 1929. Morgen over Finnmarksvidden i diktsamlingen Norge i våre hjerter.
- Grepstad, Ottar og Thorheim, Kirsti Mathilde, 2003. En fredet plett: Suolovuopmi fjellstue i Fotefar mot nord – en kulturhistorisk reise i Nord-Norge og Namdalen. s.710-711.
- Hofseth, H., 1936. Maskinplanering ved veianlegg i Finnmark fra sommeren 1930-1935. I 'Meddelelser fra Veidirektøren', s.113-118.
- Nagell, Otto, 1950. Det norske vegvesens historie, bind III. s.432-433.
- NVP registrering 1998, Bæskadesvegen og Bæskades varedrekke.