

Ingvild Steiro

# Fraflyttingen av Øksnes Vestbygd: Fiskerbondenæringens nedgang og ende i Vestbygda etter 1945

Bacheloroppgave i historie  
Veileder: Øyvind Thomassen  
Mai 2019



## Innholdsfortegnelse

Introduksjon .....	2
Øksnes Vestbygd før nedgangen.....	3
Fiskerbondenæringen kommer til en ende.....	5
Endringer i levestandard, skoletilbud og kommunikasjoner.....	8
Riksveg 820 «Bøveien» .....	12
Fra yrende fiskevær til fraflyttingsplass og «problem» .....	15
I ettertid: konklusjon.....	17
Litteratur .....	21

# Fraflyttingen av Øksnes Vestbygd:

## Fiskerbondenæringens nedgang og ende i Vestbygda etter 1945

### Introduksjon

I over tusen år har folk bosatt seg i Øksnes Vestbygd og til og med svartedauden klarte ikke å ta knekken på befolkningen ytterst i Vesterålen. Området har hatt beboelse av folk fra omtrent alle sosiale klasser, som overlevde hardt vær, livsfarlige yrker og trang økonomi gang på gang. Livet i Vestbygda trenger ikke bli verken glorifisert eller nedsatt. Det skilte seg nok ikke så veldig mye ut fra slik livet var i andre bygder i Norge opp gjennom tidene. I likhet med andre bygder ute i distriktene har det foregått en prosess med fraflytting, men grunnene til fraflytting varierte nok. Hva var årsakene til fraflyttingen der? Hvilke endringer skjedde i nærmiljøet som førte til at familier og enslige flyttet vekk fra hjemmene sine, og hvordan kunne noen få bli boende fast helt til i dag?

Avfolkningsprosesser foregikk over hele landet fra 1950-tallet og utover, til tross for at det på papiret ser ut til at det var det stikk motsatte av hva regjeringen hadde som mål. Nasjonal distriktpolitikk krasjet med lokal sentraliseringspolitikk og resulterte i det som i dag er et nærmest forlatt fiskerbondestrøk. Øksnes, og spesielt Vestbygda, er nok ikke den plassen man kanskje har hørt mest om, men i lang tid bodde det mellom 400 og 600 mennesker i området. Da de fikk «fracflyttingsstempel» av Stortinget var folketallet rundt 200. I dag er det tallet redusert til nærmere 20. Hvordan gikk det til? Hvorfor var det ikke lengre attraktivt for den yngre generasjonen å bygge videre på plassen de hadde vokst opp?

Fraflyttingen av Øksnes Vestbygd satte fart fra 1950-tallet, og ifølge historiene fortalt av de lokale var det en bitter kamp mot prosessen, noe som er bekreftet av avisene fra tiden. Hva denne prosessen besto av spesifikt for Øksnes Vestbygd vil bli undersøkt og diskutert i oppgaven. Målet er å besvare spørsmålet om *hvilke* årsaker som lå til grunn for at folk til en viss grad ble tvunget til å flytte. Det blir også sett litt på motstandsaksjoner blant folket og hvordan noen har klart å bli boende fast helt frem til den dag i dag.

Fra tidligere forskning er det mye grunnlag angående Nord-Norge generelt, takket være den store interessen den norske regjeringen hadde for landsdelen etter andre verdenskrig. En av dem som har skrevet noen av arbeidene som har vært sentrale for utførelsen av denne oppgaven er Ottar Brox, en norsk samfunnsforsker fra Troms. Hans arbeider fra 1970 til 1990-tallet viser en landsdel som er i stor bevegelse innenfor utvikling av næringer og forflyttelse av folk. Disse verkene har vært nyttig for å se situasjonen slik den ble oppfattet i

tiden endringene foregikk, og hvilke planer, håp og ønsker som ble oppfylt eller nedstemt etter hvert. Disse verkene er mer fokusert på Nord-Norge i sin helhet og har eksempler fra andre bygder, men disse eksemplene har vist at det har vært mer eller mindre de samme forutsetningene for videre bosetning som det var for Vestbygda.

For materiale som omhandler Øksnes Vestbygd direkte, og kommunene rundt som var med på å påvirke det endelige utfallet, har det vært nødvendig å ty til lokalhistorielagene og deres årbøker, slik som *Leddiken* og *Bøfjerding*. I tillegg ble det brukt verker som var bestilt av lokalhistorielaget i Øksnes, altså Johan Borgos' serie *Gård og slekt i Øksnes*. Disse kildene har blitt tatt med en liten klype salt, da det er et tema som ofte blir litt personlig og dermed kan det hende at arbeidene har en litt krassere tone eller tydelig synspunkt på saken enn det denne oppgaven kan og kommer til å ha. At det ikke fantes noen tidligere forskning på situasjonen i Øksnes annet enn historiene i årbøkene og samlingen om slekt og gård var med på å avgjøre at oppgavens tema var det rette. For at oppgaven ikke skulle bli for generell har kildene blitt begrenset til dette, og den er ellers tungt basert på materiale fra Vegdirektoratet i Nordland på Statsarkivet i Trondheim som inneholdt korrespondanse og planlegging rundt riksvegen som knytter kommunene sammen. Flere av lokalbefolkningen som var født og oppvokst i Øksnes Vestbygd, men senere flyttet til nabokommuner, har også vært svært hjelpsomme ved å dele sine opplevelser og minner gjennom samtaler og har svart til beste evne på alle spørsmål.

I løpet av oppgaven vil det muligens dukke opp steds- og personnavn som kanskje avviker fra den offisielle skrivemåten. Disse er skrevet i forhold til lokal uttale. Det er også nevnt mye om gårdene i Vestbygda. Bruken av ordet gård i denne oppgaven refererer til gårdsnummer, ikke de individuelle gårdene med eget bruksnummer. I denne undersøkelsen kommer det til å være fokus på årsaker eksternt og internt, men folks personlige motiver for å flytte kommer ikke til å bli tatt med i stor grad da dette er vanskelig å få grep på uten å ha fått snakket med dem alle. Oppgaven vil starte med en innføring av historien til Øksnes Vestbygd før fraflyttingen startet, deretter vil de forskjellige årsakene for fraflyttingen bli presentert og undersøkt dypere.

### Øksnes Vestbygd før nedgangen

Store deler av området var ryddet og i bruk før svartedauden. Det er flere ting som tyder på at det har bodd folk på flere av tettstedene siden vikingtiden, og mulig før det også. I tillegg har det vært samisk bosetning der i lang tid, men det er vanskelig å finne ut nøyaktig hvor lenge ettersom det finnes svært få eller ingen kilder på dette, og det har ikke foregått

noen arkeologisk utgraving i dette spesifikke området. Et av bevisene ligger i flere av gårdsnavnene i Vestbygda, og ellers i både Øksnes kommune og nabokommunen, Bø. Gårdsnavn som Finnvågan vitner om samisk bosetning, mens Grødset, Sandset, Torset og Sigerland mest sannsynlig kommer av at gårdene har vært der siden vikingtiden og navnene viser til hvem som kan ha hatt gården originalt ved personnavn eller om naturen rundt gården. Det har i mange år også foregått utgravninger i Bø kommune der de har funnet tegn på beboelse fra vikingtid og graver fra merovingertid.<sup>1</sup> Disse gårdsnavnene har sett noen endringer over tid på grunn av forvirring knyttet til dialekten, men i stor grad er det noenlunde de samme navnene i dag som var for flere hundre år siden.

Ottar Brox skrev i *Avfolking og lokalsamfunnsutvikling i Nord-Norge* (1971) om hvorfor folk valgte å bosette seg ute i distriktene, langt fra folk og felles ferdselsveg. Disse «marginale boplassene» var gunstige og attraktive for de som ikke hadde rettigheter eller eide jord i tettere bebygde strøk. Å bosette seg slik som de gjorde førte med seg en stor grad av frihet til å kunne etablere seg som sjøleier og også være uavhengig. Han skriver også om hvordan mange hushold utførte arv på en litt annen måte enn det som var standarden satt at odelsretten. Tradisjonelt sett skulle eldste sønn overta foreldrenes gård udelt, men i Nord-Norge var det nesten mer vanlig at gården ble delt opp i flere bruk og yngste sønn ble sittende igjen med foreldrenes gård, eller «hovedbølet». Det var også tilfeller der døtre også arvet land. Dette skjedde nok i stor grad også i Øksnes Vestbygd, som man ser i *Gård og slekt i Øksnes*-serien av Johan Borgos. Mesteparten av gårdene i Vestbygda har blitt delt opp i mindre enheter, som betød at det kunne bo svært mange familier på samme gård.

Veldig få av gårdene har vært vel egnet til utvidet landbruk, nå som da, og noen egnet seg dårlig til landbruk generelt. For størsteparten gjaldt landbruk og gårdsdrift selvberging i stor grad. Hovedsakelig var det snakk om rotvekster, spesielt poteter, om det gjaldt dyrking av mat til familie og hushold. For de aller fleste gårdene var det i størst grad produksjon av gras til dyrefôr som var viktigst.<sup>2</sup> Innenfor husdyrhold var det noen gårder som holdt nok til å kunne selge og få ekstra inntekter på den måten. Derimot var det utbredt aktivitet innenfor fiske. Vestbygda hadde alt som skulle til får å kunne etablere og opprettholde velfungerende fiskevær i flere hundre år; gode, trygge havner og fiskefeltene rett i nærheten.<sup>3</sup> Flere steder

---

<sup>1</sup> Eide, Stian. «Her graver de opp noe sensasjonelt».

<https://www.nrk.no/nordland/sensasjonsfunn-eldre-enn-vikingene-1.11071226>. 2013. Sist aksessert 07.05.19

<sup>2</sup> Brox, Ottar. *Avfolking og lokalsamfunnsutvikling i Nord-Norge*. Bergen 1971: II 1

<sup>3</sup> Borgos, Johan. *Gård og slekt i Øksnes: 1*. Myre 1990: 327

var det såkalte naturlige havner, og mange av gårdene hadde muligheter for havner som var godt skjermet fra vær og vind. I lang tid har menn seilt ut på havet i all slags vær, deltatt på Lofotfiske og reist til Trondheim og Bergen for å selge tørrfisk og saltet sild. Den dag i dag er det også fisk som gjelder i kommunen, med fiskemottak og røykeri på Myre, sentralt i kommunen.

Det har i lang tid vært aktive handelssteder i Vestbygda. Disse befant seg på Sunderøya, Tinden og Skipneset, og etter hvert ble det også butikk, fiskemottak og post på både Austringen og Sandset. På Sandset kom det i tillegg fergekai som tok imot bilferge hver dag frem til 1980. Ofte var det slik at driften av de eldste handelsstedene gikk i arv, selv om det selvfølgelig var noen unntak. På disse handelsstedene kunne man kjøpe det man måtte trenge av varer man ikke kunne produsere selv eller ikke produserte nok av, slik som korn- og meieriprodukter, skjønnhetsprodukter og stoff til klær, tobakk og hva enn annet man kunne tenke seg. Etter hvert, ettersom det ble mer vanlig å ha motorbåt, var det også mulig å fylle drivstoff ved bryggene.

Øksnes var ikke et unntak når det gjaldt både utvandring og innvandring opp gjennom tiden. Befolkningsøkning i Vestbygda i løpet av 1800-tallet ble etterfulgt av en ny bølge av utvandring til USA etter første verdenskrig. Den første utvandningsbølgen besto hovedsakelig av familier og gifte menn, men denne bølgen var gjort opp av mest ugifte.<sup>4</sup> Det forgikk nok ikke bare utvandring fra stedet. Under den første utvandningsbølgen reiste mange nordover for å ta del i det lønnsomme fisket, da spesielt i Lofoten, men man kan se i Johan Borgos' *Gård og slekt i Øksnes bind 1* (1990) og *bind 2* (1992) at det kom tilflyttende en del fra sør-vest. Det ser ut til at det i hovedsak var menn som kom flyttende til Øksnes fra sørlige strøk. I tillegg ble Øksnes Vestbygd brukt som tilfluktssted for evakuerte familier og enslige fra Finnmark under andre verdenskrig. Flere av disse personene reiste tilbake etter krigen, i noen tilfeller med ektefelle og barn født i Øksnes Vestbygd.

### Fiskerbondenæringen kommer til en ende

Etter århundreskiftet startet nye problemer for folket i Vestbygda. Slit mot hardt vær og farlige yrker ble gradvis erstattet av en politisk kamp for tilværelsen. Det ble stadig viktigere for bygdefolk å påvirke de avgjørelsene som ble tatt av folk som kanskje ikke hadde forståelse for lokalsamfunnet.<sup>5</sup> Det skal derimot sies at Regjeringens politikk ikke gikk inn for

---

<sup>4</sup> Borgos 1990: 398

<sup>5</sup> Brox 1971: III 3

sentralisering, og spesielt ikke om man sammenligner med etterkrigspolitikken i Sverige der sentralisering sto meget sterkt. Tvert imot gikk politikere inn for å beholde folk ute i distriktene og heller føre industrien til dem gjennom systemer som Nord-Norge-planen på 1950-tallet. Problemet oppsto ved at mesteparten av Nordland besto av distrikt, og det var svært få byer. Sentralisering foregikk derfor allikevel, men i en mindre skala enn for eksempel Sverige. Distriktene sentraliserte blant kommunene, ved at folk valgte å flytte fra mindre tettsteder, slik som de i Øksnes Vestbygd, til tettsteder med større befolkning og med tilknytning til veg, slik som Myre. Denne prosessen ble nok sterkt hjulpet av at de som valgte å flytte til mer sentrale strøk fikk bidrag fra Staten til å gjøre nettopp det, frem til rundt 1960- og 70-tallet. Da det viste seg at befolkningen i Øksnes Vestbygd ikke kom til å få kjørbær vei og fergetrafikken ble lagt ned var det ikke lengre mulig for de som hadde valgt å bli boende å få bidrag for å flytte til sentrale strøk.

Å finne bevis på at dette foregikk har vist seg å være vanskelig. De lokale som har fungert som muntlige kilder var ikke i tvil om at dette var tilfelle, og informerte om foreldre, venner, naboer og bekjente som valgte å ta imot dette fraflyttingsbidraget og flytte vekk fra bygda og til mer sentrale og industrialiserte plasser. Noen solgte husene sine, mens andre beholdt dem som feriehjem. I informasjonsskrivet om Nord-Norge-planen står det «Staten gir nå bidrag til flytting fra utværene til mer sentrale boplasser»<sup>6</sup>, men hvor mye dette bidraget besto av er usikkert. Ifølge en artikkel fra NRK ble familiene på Grødset tilbudt 40.000 kr da bygda offisielt ble en fraflyttingsplass etter Statens mening.<sup>7</sup> En lignende prosess finner man i Canada på 1960-tallet, hvor kystbefolkningen fikk hjelp av regjeringen og provinsmyndighetene til å flytte fra små fiskevær til større fiskevær og trålerbaser. I flere tilfeller flyttet de husene sine med seg. Denne prosessen var ment for å øke trivselen blant kystbefolkningen og økonomien deres.<sup>8</sup>

De første nasjonalbudsjettene foreslo at jordbruket skulle gi arbeidere til økende industri og andre yrker utenom jordbruk. Det betydde at sysselsettingen innenfor jordbruk ble halvert fra 23,5 prosent til 12, med en lignende utvikling i prosenten næringen utgjorde i bruttonasjonalproduktet. Samtidig ble jordbruket mer spesialisert og modernisert gjennom at traktorer og store landbruksmaskiner ble tatt i bruk, som igjen økte produktiviteten men

---

<sup>6</sup> Utbyggingsfondet for Nord-Norge. *Hva er – hvordan virker - Nord-Norgeplanen*. Oslo 1953: 33

<sup>7</sup> Lysvold, Susanne Skjåstad. «Da Geir (12) var bygdas postmann». <https://www.nrk.no/nordland/da-geir-12-var-bygdas-postmann-1.7814781>. 2011. Sist aksessert 10.05.19

<sup>8</sup> Brox, Ottar. *Dit vi ikke vil: ikke-utopisk planlegging for neste århundre*. Halden 1995: 24



samtidig førte til at bruk ble nedlagt eller slått sammen. Målet om å bygge ned landbruket i Norge var ikke problemet, ettersom Norge ikke var spesielt konkurransedyktig innenfor jordbruk, men alle reguleringstiltakene som dukket opp førte til en mer kostbar og mindre effektiv næring enn det som kunne vært.<sup>9</sup> Med tanke på at utviklingen av jordbruket i området mer eller mindre stagnerte på 1930-tallet<sup>10</sup> er det ikke så rart at gårdsdriverne ikke klarte å holde følge, og som Ottar Brox (1971) skrev; «den historiske utvikling fører bort fra selvforsyningsjordbruk.»

Etter fiskerbondenæringen ikke lengre var holdbar var det de som kunne livnære seg ved andre yrker og bedrifter som klarte å holde det gående i Vestbygda. Om gården deres ikke var egnet for jordbruk og de bodde langt unna aktive handelssteder og trafikknutepunkter ble de dermed tvunget til å flytte. Det var ikke lengre holdbart å fortsette slik de hadde gjort i fiskerbondetiden. Omstillingene i næringslivet etter andre verdenskrig krevde en økt produktivitet som de fleste i området ikke klarte å holde følge med. Handelsstedene og bygdene som hadde økonomisk grunnlag på andre næringer enn bare fiske klarte seg bedre enn de som var basert kun på fiske. Tinden holdt i lang tid med butikk og postlokale, og Skipneset har butikk enda i dag, i tillegg til restaurant, bar og utleie av sjøhus. Sandset holdt også næringen gående i ganske lang tid etter avfolkingen med fergeleie, hurtigbåtanløp, post og butikk. Fiskemottaket på Sandset varte også lengre enn på andre handelssteder i Vestbygda. En av bedriftene som har holdt ut avfolkingen og de utdaterte kommunikasjonene er slippet på Barkestad som ble startet i 1922. Takket være slippet bor det enda folk fast på Barkestad den dag i dag.<sup>11</sup>

For privatfolk som ikke var tilknyttet en bedrift gjaldt det å være nevenyttig i andre yrker, slik som snekker, mekaniker og kokk. Når det er nevnt så var det jo ikke alle som var fastboende i Vestbygda på 1950-tallet og utover som var sysselsatt i hverken fiske eller jordbruk. Med unntak av husmødre, som gjorde sitt i hjemmet, kan man se på de som jobbet som for eksempel lærere. Etter 1980-tallet, da skolen forsvant, ble de nødt til å enten flytte eller reise ganske langt for å kunne fortsette i jobben som lærer. De lokale kunne fortelle om en kvinne, som enda bor fast i Vestbygda, som skaffet seg sertifikat og bil og selv kjørte til skolen hun jobbet på etter skolen på Sandset ble lagt ned.

Prosessen med avfolking i Øksnes Vestbygd startet ved de gårdene som var dårligst forutsatt til å opprettholde en produktiv fiskerbondenæring. Med det betydde det at de gårdene

---

<sup>9</sup> Lie, Einar. *Norsk økonomisk politikk etter 1905*. Oslo 2012: 102-3

<sup>10</sup> Borgos, Johan. *Gård og slekt i Øksnes: 2*. Myre 1992: 12-13

<sup>11</sup> Borgos 1990: 526-527

som lå lengst unna fiskefeltene og som kanskje i tillegg hadde dårlige forhold for husdyrhold og dyrking av jorda ble avfolket først. Også de gårdene som hadde dårlig havn eller måtte gå langt til gårder med gode forhold ble raskt avfolket etter andre verdenskrig, og tempoet for avfolkingen økte fra 1950-tallet.<sup>12</sup> Ser man på de tidligere nevnte kravene for å kunne skape et godt fiskevær ser man raskt at slike gårder hadde hatt dårlig forutsetning for å ta del i fiskerbondenæringen fra begynnelsen av, og med eksempler som Seljeholet og Dungan som lå helt innerst i Vestbygda med kupert jord og lang vei til både fiskefelt og i en tid også fiskemottakene og handelsstedene, så ser man også at folk bosatte seg der relativt sent sammenlignet med Sigerland som ligger ved samme fjorden. Dette samsvarer også med Ottar Brox' teori om at flyttere måtte være noen som hadde for lite jord og som heller ikke hadde adgang til andre ressurser knyttet til en landsbygdøkonomi, eller noen som hadde bedre muligheter i byene<sup>13</sup>, og med tanke på at en som var sysselsatt innenfor industri i byen i 1960 kunne ha en inntekt som var tre ganger så stor som en fiskerbondes er det lett å se at det var mulig å bli fristet til å flytte fra bygda.<sup>14</sup>

Handelsstedene opplevde også nedgang etter århundreskiftet, noen mer enn andre. Bedriften på Sunderøya gikk konkurs allerede i 1912, som betød at for dem startet fraflyttingen allerede da. I første bok av *Gård og slekt i Øksnes*-serien (1990) kan man også lese om at bosetninger raknet og «var i ferd med å dø» mellom 1950 og 1980. Stagnasjonen som ble forårsaket av at trafikken gikk over fra kjøll til hjul viste seg å være svært vanskelig å overkomme. Ifølge denne boken var mellomkrigstiden den siste tiden fiskerbondenæringen ga gode levekår selv som den eneste inntektskilden. Utover 1900-tallet førte også økt handel i området til at jordbruksprodukter heller kunne bli kjøpt i butikken fremfor at folk måtte produsere dette selv i vanskelige forhold.<sup>15</sup> Dette ledet til at jordbruksdriften fikk nedgang i Øksnes Vestbygd allerede før det ble gått inn for nedbygging av jordbruket på nasjonalt nivå.

### Endringer i levestandard, skoletilbud og kommunikasjoner

Etter andre verdenskrig ble det stilt nye forventninger til steder der folk skulle bo fast. Først og fremst, og det som ble mest relevant for de fastboende i Vestbygda, var at det burde være en farbar vei til bebygde områder. Om ikke det skulle det i det minste være lett

---

<sup>12</sup> Borgos 1990: 405

<sup>13</sup> Brox 1971: I 5

<sup>14</sup> Brox 1995: 41

<sup>15</sup> Borgos 1990: 347

fremkommelig.<sup>16</sup> Øksnes Vestbygd var ingen av delene sammenlignet med det som var forventet av en lett fremkommelig kommunikasjon mellom bygder og kommuner. Dette var et problem som var aktuelt over det meste av Nord-Norge, ikke bare i Øksnes. Allerede tidlig på 1900-tallet begynte endringene som førte med seg fraflytting av en stor andel av gårdene. Selv om det gikk lang tid før alle i bygda hadde motoriserte båter var det til slutt sånn, og større, tyngre båter krevde at gårdene hadde gode havner der disse kunne legge til.<sup>17</sup> I tillegg var det økende forventning og krav om bilvei som kunne knytte sammen gårdene og også gi havn for bilferge som gikk mellom Kråkberget og Sandset og knyttet sammen kommunene Bø og Øksnes. Denne veien hadde vært tenkt i mange år før den faktisk ble planlagt og realisert.

Tidligere har den sterke sentraliseringspolitikken i Sverige blitt nevnt i sammenligning med Norges fokus på å holde folk ute i distriktene. Selv om sentralisering også foregikk i Norge til en viss grad gikk den norske regjeringen ut med den ambisiøse Nord-Norge-planen. Dette prosjektet gikk ut på å gi bidrag til å forbedre levestandarden og kommunikasjonene i Nord-Norge, gjennom både Statens Vegvesen og Forsvaret, og var i tillegg rettet mot folk som eide egen gård og fiskefartøy. For kommunene i Vesterålen hadde dette stor betydning. Flere ferger skulle byttes ut med bru, tunnel og vegforbindelse, og områder som aldri hadde hatt kjørbar vei skulle nå få riksveg. Tiltakene slik som Nord-Norge-planen og de som kom etter den var basert på økonomi rettet mot fremtiden.<sup>18</sup>

I takt med at næringsgrunnlaget i Øksnes Vestbygd forsvant ble det stadig mindre attraktivt for de av den yngre generasjonen å bosette seg permanent i området. Tendensen i Nord-Norge rundt 1950 var at ungdommene i bygdene fikk mindre og mindre grunn til å bli boende, og den generelle trenden var at et økende antall flyttet vekk fra bygdene og til større tettsteder og byer. Alderspyramiden ble snudd på hodet i flere bygder i økende grad etter 1950. Internatskoler ble mindre aktuelt og bygdene fikk færre og færre barn, noe som førte til at skolene ble lagt ned.<sup>19</sup> Å bo i områder som Øksnes Vestbygd, der man måtte benytte seg av båt for å komme seg rundt frem til det *muligens* kom en kjørbar vei knyttet til riksvegnettet, uten skole for nye familier med barn var nok ikke så attraktivt for en moderne familie. I tillegg til dette kunne kommunen kun tilby elevene ett år med videregående skole i lang tid, og da måtte elevene fra Vestbygda reise langt om de skulle bli boende hjemme.<sup>20</sup> Skulle de

---

<sup>16</sup> Borgos 1990: 313

<sup>17</sup> Ibid: 433

<sup>18</sup> Lie 2012: 104

<sup>19</sup> Brox 1971: I 1-2

<sup>20</sup> Kogstad, Ragnfrid. *Utdanningsvalg og bostedsønsker hos unge jenter fra to typiske fiskerikommuner i Nord-Norge*. Mørkved 1991: 16

fullføre måtte de flytte ut av kommunen. Nærmeste skolested ble da Sortland kommune, noen mil unna.

Det at ungdommen ble nødt til å flytte vekk fra Øksnes Vestbygd om de ville fullføre skolegangen og utdanne seg er mulig en av årsakene til at nærmere ingen bosatte seg der i voksen alder. Situasjonen ble i mange tilfeller den at hadde du først flyttet vekk så var det ikke lengre mulighet for å flytte hjem igjen. En av dem som tidlig forutså hvor Øksnes Vestbygd var på vei var Targei Rørtveit som hadde vært skoleinspektør i Øksnes frem til 1958. Han advarte tidlig om konsekvensene sentraliseringspolitikken ville ha for Vestbygda.<sup>21</sup> Skolesjefen i Øksnes på 1970-tallet, Jarle Meløy, var med på å jobbe mot sentraliseringen. Han sørget for at Øksnes Vestbygd fikk sitt eget ungdomsskoletrinn på Sandset skole i 1976. Dette vedtaket sørget for at elevene slapp både internering og en skolevei som kunne bli opptil syv mil hver dag.<sup>22</sup>

Kommunikasjonene i Øksnes Vestbygd har alltid dreid seg om sjøveien. Uten båt kom man seg ikke langt i området. Til tross for dette tok det svært lang tid før alle i området gikk over til motorbåt. Selv om det begynte så smått rundt 1910 med noen få som skaffet seg skøyte eller sjark med motor, så var det ikke før rundt 1950-tallet at det var vanlig i Nord-Norge generelt med motorisert båt.<sup>23</sup> Det var mange planer om veier som skulle forbinde de forskjellige tettstedene i Vestbygda. De viktigste planene var nok veiene som skulle gå rundt Dyrøya og Tindsøya, og riksveien som skulle gå langs kysten forbi Sigerland og Grødset og hele veien til Kråkberget. Sistnevnte hadde vært planlagt allerede på 1930-tallet, da det ifølge dokumentene ble avslått en søknad om å bygge vei mellom Sigerland og Grødset fordi «der skulle riksveien gå».

En av de mest sentrale årsakene til endringene som skulle komme til Nord-Norge og Øksnes Vestbygd var den såkalte «Nord-Norge-planen» som har blitt nevnt tidligere. Den kom tidlig på 1950-tallet og var ment som et utbyggingsprogram for kommunikasjonene i de nordnorske distriktene. Øksnes Vestbygd var ikke et unntak for disse planene, men kan vel kanskje sies å ha blitt et unntak i hvor suksessfullt prosjektet ble. Mer om dette kommer senere i oppgaven, i sammenheng med «skandalevegen» riksveg 820 og Ryggedalstunnelen. Ifølge Nord-Norge-planen skulle kommunikasjonsutbyggingen i Nord-Norge bli tatt med i de årlige statsbudsjettene, og det var regnet med at kostnadene kom til å øke etter hvert.

---

<sup>21</sup> Borgos 1990: 249

<sup>22</sup> Ukjent forfatter. «Desentralisert skolepolitikk i Øksnes: Vestbygda har fått egen ungdomsskole». *Harstad Tidende*. 1976, 206: 3

<sup>23</sup> Brox 1971: III 2

Forsvaret var også koblet til denne planen, i at de fikk tildelt over 30 millioner kroner over noen år for å bygge ut sivile kommunikasjoner.<sup>24</sup>

Endringene som skjedde i kommunikasjonene mellom kommunene i Vesterålen var etterlengtet og i de fleste tilfeller velkommen. I løpet av 1970-tallet var det et massivt prosjekt pågående som skulle sørge for et bro-samband mellom øyene slik at det ikke lengre skulle være behov for bilferge over kortere avstander. Dette inkluderte Sortlandsbrua og Hadselbrua, og skulle vel mest sannsynlig også til en viss grad innlemme veiprojektet mellom Øksnes og Bø som skulle bli satt i gang sent på 1960-tallet. Dette prosjektet var den tidligere nevnte riksveien som skulle gå langs kysten i Øksnes Vestbygd og knytte Bø kommune til riksvegnettet. Slik ble det altså ikke.

Den viktigste veien for området var i lang tid veien som gikk ut til Sandset og videre til Torset. Denne veiforbindelsen kom i 1934 og åpnet for økt gjennomferdsel og bosetning i både Øksnes Vestbygd og Bø kommune. På Sandset var det også fergekai der det gikk bilferge til Kråkberget i Bø hver dag frem til 1981, og hurtigbåten la til kai der frem til trafikken ble flyttet til båthavnen i Skjellfjorden. Knutepunktet for trafikken som ble liggende i lang tid på Sandset førte med seg mange fordeler for lokalsamfunnet, ved at stedet fikk skole, fiskemottak og ble et handels- og poststed i likhet med andre tettsteder ute på øyene slik som Tinden, Barkestad og Austringen.<sup>25</sup> Allerede i 1968 var det planlagt og avtalt at når Bø kommune var offisielt koblet til riksvegnettet og vegen kunne tas i bruk, så skulle fergesambandene i Bø avvikles. Dette inkluderte både fergen som gikk Kråkberget-Sandset og den som gikk Straumsnes-Stokmarknes. De arkiverte dokumentene fra 1969-1975 viser til at dette skulle fungere som en slags motivasjon for de sentrale myndighetene til å gi bevilgning og få fart på fremdriften av prosjektet.

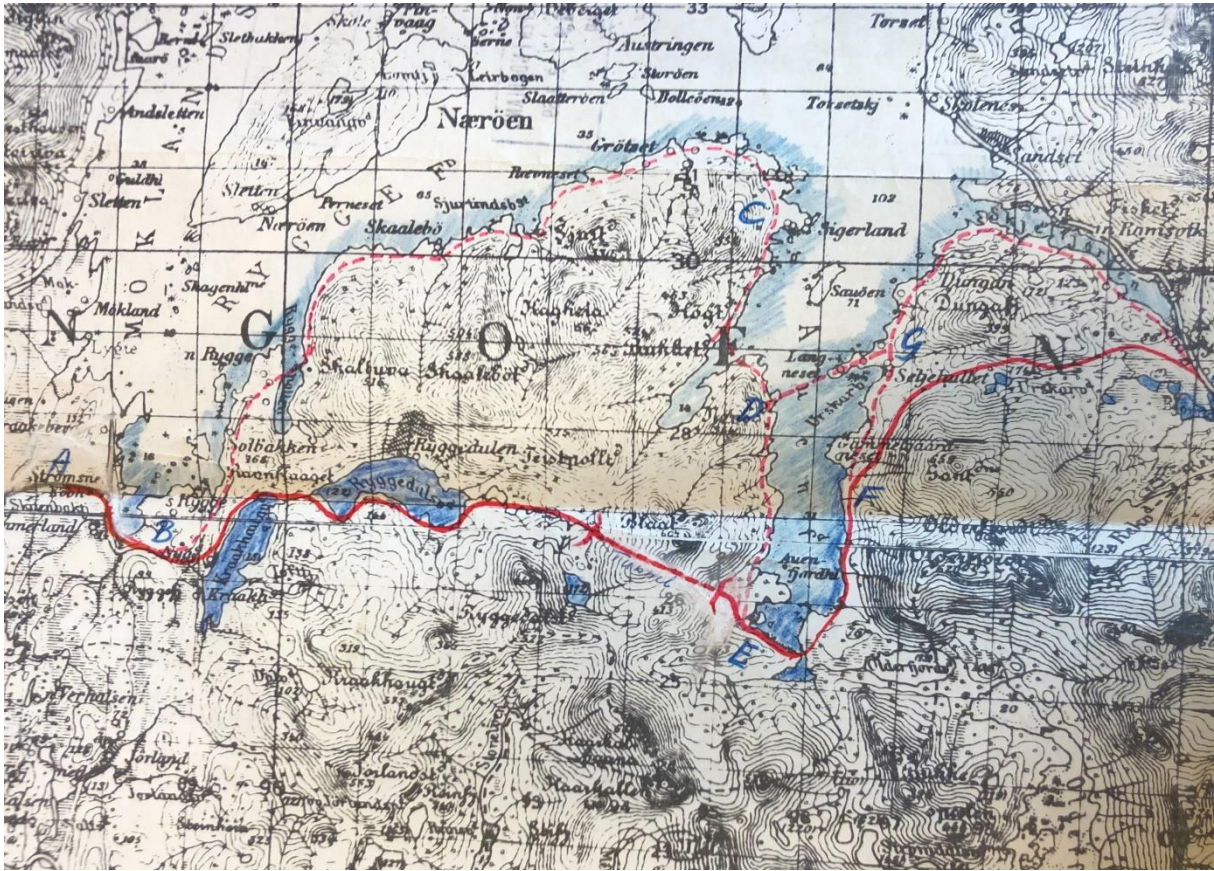
Da det ble klart at den planlagte riksvegen ikke kom til å gå langs kysttraseen allikevel ble det satt i gang tiltak blant lokalbefolkningen i et forsøk på å endre det valget som var tatt. I tillegg kjempet de for at om riksvegen ikke ble lagt langs kysten så burde de i hvert fall få veg og fergesamband mellom bygdene i Vestbygda i så stor grad som mulig for å kunne redde området fra total fraflytting. I forhold til dette kravet ble det vurdert av myndighetene, men det skulle vise seg å være svært vanskelig å få igjennom et slikt vedtak når det var så mange andre vegprosjekter som sto for tur som ble prioritert mye høyere enn en trasé til Sigerland og

---

<sup>24</sup> Utbyggingsfondet for Nord-Norge 1953: 25-26

<sup>25</sup> Borgos 1992: 108-109

Grødset. Det hjalp heller ikke at det var en sjans for at bussforbindelsene kunne komme til å bli vesentlig mye dårligere etter fergesambandet opphørte.<sup>26</sup>



Kilde: Statsarkivet i Trondheim.

### Riksvei 820 «Bøveien»

Riksveien, eller «Bøveien» som den er kalt på folkemunne, ble redningen for noen bosetninger, men «dødsdommen» for de aller fleste i Øksnes Vestbygd. Arbeidsgrunnlaget som hadde fungert for bosetningen i lang tid var ikke lengre holdbar etter at produktivitetskravet økte drastisk i ettertid av andre verdenskrig. Sentraliseringspolitikken i området hjalp heller ikke.<sup>27</sup> At den første offentlige veien i Øksnes kommune gikk over Skjelfjordeidet var ikke tilfeldig, ettersom det hadde vært gjennomfart over gården i lang tid. Før veien kom var det vanlig at fiskerne dro båtene over eidet fremfor å seile rundt Langøya, da sparte de seg for risikoen som fulgte å seile rundt yttersiden av Langøya.<sup>28</sup> Veien som

<sup>26</sup> Nordland Vegkontor. 1976-1986. 0001 – *Veganlegg, Riks- (Kråkberget – Ryggdalen – Skjelfjordeidet)*. 63-820.2 (L0446). Statsarkivet i Trondheim.

<sup>27</sup> Borgos 1992: 133

<sup>28</sup> *Ibid*: 75

mange hadde håpt skulle komme i flere år, både i Øksnes kommune og Bø kommune ble en skuffelse for Vestbygda og en skandale for Bø.

Selv om de fastboende kjempet for å få veiforbindelse ble ikke deres ønsker oppfylt. Da det ble klart at riksvegen ikke kom til å gå langs kysten ble det gjort et forsøk på å få vei i hvert fall til Sigerfjord og Grødset, slik at de kunne ha fergeforbindelse mellom Grødset og Austringen, ble deres forslag avslått. Korrespondansen mellom aksjonskomiteen og vegvesenet viser at det fra statens side var liten tro på å skulle åpne et anlegg for veg til Sigerland, og for dem var det lite realistisk å skulle bruke så mye penger på en vei bare for å redde bosetningen av et par hundre mennesker. «Det ugunstige forhold mellom folketall og kostnad ved dette prosjekt» ble det kalt i et av dokumentene.<sup>29</sup> Her skal det dog også trekkes frem at Statens Vegvesen ikke nødvendigvis var forutinntatt når det gjaldt trasévalget. Som de selv skrev i respons i 1968:

Det er ofte ikke til å unngå at de som direkte berøres av en veg, er forutinntatt for den løsning som for dem er den gunstigste. Dette kan gjelde så vel enkeltpersoner som institusjoner og andre instanser. (...) Det skulle være overflødig å understreke at vegvesenets funksjonærer forsøker å være mest mulig objektiv i sine bestrebelser på å finne fram til den samfunnsmessig og økonomisk riktige trasé for samtlige veger, så også Bø-vegen.

Under konstruksjonen av vegforbindelsen og tunnelen ble riksvei 820 kalt «skandalevegen» på folkemunne, på grunn av misforståelsene, feilene og den voldsomt økte kostnaden av veien. Gjentatte ganger ble planene utsatt på grunn av for lite penger bevilget og uforutsette hindringer i forskjellig grad. En veg til folket som bodde langs kysten ble nedprioritert og ignorert til fordel for Bøveien, men Bøveien ble selv nedprioritert til tider, til tross for at det til å begynne med ble fremstilt som den aller største hast å få riksvegen ut til Bø kommune. Også veger i Bø kommune som hadde meget nødvendige opprustningsarbeider pågående ble nedprioritert til fordel for Ryggedals-strekningen og tunnelen.<sup>30</sup>

Den originale planen om å legge vegen langs kystlinjen ble erstattet da det ble gitt fire alternativer til vegens trasé, der traseen gjennom Ryggedalen og med forslag om tunnel raskt ble det mest populære alternativet i Bø. Traseen gjennom Ryggedalen var noen kilometer kortere enn den langs kystlinjen, og hadde tilsynelatende en noe billigere prislapp enn de

---

<sup>29</sup> Nordland Vegkontor. 1969-1975. 0001 – *Veganlegg, Riks- (Kråkberget – Ryggedalen – Skjelfjordeidet)*. 63-820.2 (L0445). Statsarkivet i Trondheim.

<sup>30</sup> Nordland Vegkontor. 1976-1986.

andre alternativene. Lokalbefolkningen som hadde kjennskap til Ryggedalsfjellene advarte at de ikke var egnet for sprenging av tunnel, men allikevel var det denne traseen som ble valgt til slutt. Ser man gjennom dokumentene fra planleggingstiden av vegen virker det til å være en tendens til at lokalbefolkningens konstante advarsler om fjellet til en viss grad ble bagatellisert. Vegingeniørene var mer opptatt av skredfaren i området, og i hasten for å få ferdigstilt prosjektet ble vegen i Ryggedalen lagt langs kanten av et vann som endte opp med å sluke mye av steinen som var en del av vegmassen og dermed økte kostnadene av vegen.

*De fire originale alternativene for riksveg 820 i Bø og Øksnes Kommune (15. oktober 1968)*

<b>Parsell</b>	<b>Lengde</b>	<b>Kostnader</b>
<b><u>Alternativ I.</u></b>		
Kråkberget-Ryggedalen-Auenfjorden m/tunnel	9.8 km	Kr. 12.700.000
Auenfjorden-Urskaret-Skjelfjordeid	7.5 “	“ 5.800.000
<b>Sum alternativ I (indre alternativ)</b>	<b>17.3 km</b>	<b>Kr. 18.500.000</b>
<b><u>Alternativ II.</u></b>		
Kråkberget-Sigerland-Auenfjordbotn m/ bru over Teispollen	17.5 km	Kr. 14.500.000
Auenfjordbotn-Skjelfjorden-Skjelfjordeid	9.5 “	“ 7.500.000
<b>Sum alternativ II (ytre alternativ)</b>	<b>27.0 km</b>	<b>Kr. 22.000.000</b>
<b><u>Alternativ III.</u></b>		
Kråkberget-Sigerland-Langset-Seljhullet m/bru over Auenfjorden	16.2 km	Kr. 20.000.000
Skjelfjordeid	4.8 “	“ 4.000.000
<b>Sum alternativ III</b>	<b>21.0 km</b>	<b>Kr. 24.000.000</b>
<b><u>Alternativ IV.</u></b>		
<i>(Ved kombinasjon av alt. I og II.)</i>		
Kråkberget-Sigerland-Auenfjordbotn	17.5 km	Kr. 14.500.000
Auenfjordbotn-Urskaret-Skjelfjordeid	7.5 “	“ 5.800.000
<b>Sum alternativ IV</b>	<b>25.0 km</b>	<b>Kr. 20.300.000</b>

*Kilde: Vegsjefen i Nordland. 1969-1975. 0001 – Veganlegg, Riks- (Kråkberget - Ryggedalen – Skjelfjordeidet). Statsarkivet i Trondheim*

Ryggedalstunnelen er litt over 1,5 kilometer lang og sto klar høsten 1980. Prosjektet var ledet av avdelingsingeniør Edward Pegg, og var ment å skape en forbindelse mellom kommunene Bø og Øksnes, og veien generelt skulle knytte Bø kommune til riksvegnettet. Tunnelen i seg selv ble nokså problematisk, da det viste seg at lokalbefolkningen hadde hatt rett. Fjellet var ikke egnet for å sprenges i, noe som skapte problemer under konstruksjonen.



Blant annet måtte 200 meter av tunnelen støpes ut på grunn av svelleleire.<sup>31</sup> Prosjektet fikk en endelig prislapp på mer enn 35 millioner kroner og var et av de dyreste og vanskeligste vegprosjektene til da. Ser man på tabellen over (et sjette alternativ ble valgt til slutt) ser man raskt at den prisen som var planlagt, og som var en av grunnene til at Ryggedal-traseen ble valgt, bommet veldig. I 1976, før sprengingen av tunnelen ble det snakk om å legge den etter en ny trasé for å korte ned lengden på tunnelen fra over 2000 meter til 500 meter.<sup>32</sup> Som skrevet først i avsnittet så ble det ingen av delene. På grunn av problemene rundt tunnelen ble prosjektets fullføringsdato utsatt gang på gang. Riksvegen skulle være ferdig og åpen for trafikk i 1977 – da ville den bli åpnet i samme tid som det massive bru-prosjektet i Vesterålen. Vegen åpnet ikke før 1980 derimot.

«Bøveien», som den blir kalt på folkemunne, gikk naturligvis over flere gårder og de som eide grunnen veien gikk over fikk erstatning for delene de mistet eller gjerder og byggverk som måtte flyttes. I noen tilfeller gjaldt ekspropriasjon. Hva grunneierne fikk i erstatning varierte basert på hva de måtte gi avkall på, om jorda var dyrkbar og terreng. Ifølge dokumenter fra 1969 til 1975 varierte erstatningene på noen ører per kvadratmeter til noen tusen for alt. Flere gårder, slik som Dungan og Seljeholet som hadde lang vei til fiskefeltene og i tillegg hadde dårlig grunnlag for å dyrke noe som helst på grunn av det kupert terreng de lå på, var allerede fraflyttet da Bøveien kom. De er i dag populære som tomter for hytter.<sup>33</sup>

#### Fra yrende fiskevær til fraflytningsplass og «problem»

Innen 1976 ble et avgjort at Grødset og Austringen var fraflytningsplasser. Dette gikk hardt ut over områdene i tilknytning til dem, som for eksempel Sigerland. Selv om denne avgjørelsen møtte stor motstand hos lokalbefolkningen, ble det til syvende og sist slik fylkeskommunen hadde forutsett og avgjort. Området ble fraflyttet og for det meste forlatt. Etter årtusenskiftet var det ikke lengre noen som bodde fast i området, med unntak for de som bodde på steder som var tilknyttet resten av Vesterålen med bilvei, slik som Sandset, Torset og Skjellfjorden, og de som kunne livnære seg på andre yrker og bedrifter slik de gjorde på Barkestad.

Som tidligere nevnt ble det avgjort at når «Bøveien» sto ferdig skulle all fergetrafikk til og fra Bø kommune avvikles, som da betydde fergen mellom Stokmarknes-Straumsnes og Kråkberget-Sandset. Dette betydde at fergekaien som var planlagt på Austringen ikke ble noe

---

<sup>31</sup> Nordland Vegkontor. 1976-1986.

<sup>32</sup> Ukjent forfatter. «Tunnel kan bli nærmere to km kortere». *Lofotposten*. 1975, 24: 5

<sup>33</sup> Borgos 1992: 60

av. Derimot kom det etter hvert hurtigbåt i et forsøk på å forbedre kommunikasjonene i Vestbygda. Tiltaket var originalt ment å være midlertidig; en alternativ løsning frem til de fastboende fikk vei. Problemet var bare det at veien kom aldri, og hurtigbåten forble.

På 1960-tallet oppsto det diskusjoner angående trasévalget for «Bøveien», altså riksvei 820 mellom Sortland og Bø. Beboerne i Bø så helst at veien skulle gå via Ryggedalen, med tunnel gjennom Blåtinden, altså trasévalg nummer en. Øksnes kommune, og spesielt de som bodde fast i Øksnes Vestbygd, ville heller at veien skulle legges langs kysten, slik som hadde vært planlagt i lang tid. Det at riksveien hadde vært planlagt til å skulle ligge langsmed kysten hadde tidligere ført med seg avslag på søknader om tillatelse til å selv legge vei mellom tettstedene. Et eksempel på dette, som var nevnt tidligere, er da de på 1930-tallet søkte om tillatelse til å bygge vei mellom Sigerland og Grødset, men fikk avslag grunnet at denne veien kom til å overlappes med den originale traseen til riksveien som skulle komme.

En sentral person i denne debatten og kampen for at veien skulle gå langs kysten og den originale planlagte trasé var Egil Stenersen. Han sendte mange brev til vegsjefen og andre vesentlige personer for å be om at folket i Øksnes Vestbygd skulle bli tatt med i beregningen. Mange av disse brevene, og svar på dem, ligger på Statsarkivet i Trondheim. Han advarte også, som andre i lokalbefolkningen, om at fjellet de hadde planer om å sprenges i for å lage tunnel, Blåtinden, var i meget dårlig stand ettersom fjellet var oppsprukket og ustabil. Denne bekymringen var delt av en annen person, nemlig vegsjefen i Nordland, men det kom ikke noe ut av det etter at ingeniørene avgjorde at fjellet var trygt. En annen «kjent» motstander av både avfolkningspolitikken og trasévalget var Skjalg Halmøy. Han var poståpner og drev butikk på handelsstedet Tinden, og fikk i 1985 Kongens sølv for sitt arbeid, men, slik Johan Borgos skrev, «[han] burde hatt gull for sivil ulydighet mot avfolkningspolitikken etter krigen.»<sup>34</sup>

I sammenheng med uenighet mot tiltak fra Vegvesen og Stortinget oppsto det en slags motstandsbevegelse i Vestbygda. «Aksjonskomiteen for Øksnes Vestbygd», der Johan Stenersen var formann, og Birger Hansen var sekretær, kjempet for at folket i Vestbygda skulle bli hørt, gjennom tidligere nevnte brev til vegsjefen i Nordland, deltakelse i den kommunale politikken og kontakt med lokale aviser. Det ble organisert underskriftskampanjer for å gjøre et forsøk på at de fastboende langs kysten og på øyene skulle bli hørt og tatt med i beregningen. Både menn og kvinner signerte, og på noen av disse protestkampanjene var det også notert hvor mange barn som bodde på de forskjellige stedene. På en av kampanjene var

---

<sup>34</sup> Borgos 1990: 379

det opp mot 200 som hadde skrevet under, og på en annen var det henvist til at det på Sigerland og Grødset i 1970 bodde 20 barn under 20 år og 31 voksne.<sup>35</sup> En av underskriftskampanjene kom faktisk fra et tettsted som tidligere hadde tilhørt Øksnes, men som nå tilhørte Bø kommune, nemlig Kråkberget. Dette tettstedet var også hjemplassen til den største forkjemperen for Ryggedals-traséen, Bø kommunes ordfører Reidar Hansen. Han hadde tidligere vært ordfører for Øksnes kommune, som åpner for at man vil tro han ville tatt med befolkningen i Øksnes Vestbygd og hatt medfølelse for dem, men slik var det altså ikke. Øksnes Vestbygd var og skulle forbli Øksnes kommunes «problem».<sup>36</sup>

Denne aktiviteten skjedde i minkende grad etter at Grødset og Austringen ble fraflyttingsstemplet på 1970-tallet. Frem til da var det en hyppig korrespondanse mellom Aksjonskomiteen, Øksnes Formannskap, Vegsjefen i Nordland og flere ingeniører. Aksjonskomiteen gjorde sitt beste i å argumentere for en kystveg på vegne av folket i Vestbygda. Argumentene endret seg ikke stort fra 1960-tallet til 1970-tallet, annet enn at ordlyden gikk fra at en kystveg kunne forhindre en videre fraflyttingsprosess, til at den kunne redde befolkningen i Øksnes Vestbygd.

På Sigerland kjempet de lenge for at riksveien skulle ha trasé langs kysten. Før andre verdenskrig hadde Sigerland og flere andre steder i Øksnes Vestbygd vært sikre og gode områder å bo på for alle innenfor fiskerbondenæringen, men nærmere 1950 og etter ble hele området satt tilbake på grunn av en økende mangel på ferdselsveier som passet med tidens utvikling, i tillegg til at fiskerbondenæringen ikke lengre var lønnsom nok.<sup>37</sup> Steder som Grødset og Austringen fikk «dødsstøtet» da de ble politisk avgjort som fraflyttingsplasser. Relatert til dette tapte de også kampen om å få riksveien lagt langs kyst-traséen.<sup>38</sup>

### I ettertid: konklusjon

Hvilke årsaker lå da bak fraflyttingen av Øksnes Vestbygd? For å ramse opp i en kort versjon kan man enkelt og grei si sentraliseringspolitikk, riksveg 820, og nedbygging av jordbruk og fiske. Av alle årsakene som lå til grunn for avfolkingen av Øksnes Vestbygd så er det disse som virker å være størst. Som nevnt i introduksjonen ble det sett vekk fra personlige motivasjoner for å flytte vekk i denne oppgaven. De som bidro med sine synspunkt til oppgaven ble heller ikke spurt om deres personlige grunn for å flytte da det ikke var relevant

---

<sup>35</sup> Nordland Vegkontor. 1969-1975.

<sup>36</sup> Snerte, Kjell. *Bøfferding*. «Fjelleventyret». Bø 1980: 18-21

<sup>37</sup> Borgos 1992: 36

<sup>38</sup> Ibid: 13

for oppgaven i og med at det ikke var nok tid til å kontakte en større gruppe. I sammenheng med dette ligger jo meningene og ønskene til Aksjonskomiteen for Øksnes Vestbygd lett tilgjengelig på nett og på statsarkivet, og dette *har* blitt brukt i oppgaven. Aksjonskomiteens forespørsler, ønsker og protester vitner om en samlet front fra Vestbygdas side. Dette var folkene som nektet å godta fraflyttingsvedtaket fra Stortinget og som fortsatte å jobbe for å få vegsamband for øyene.

Konsekvensen av fraflyttingen ble naturlig nok at Øksnes Vestbygd nesten ble lagt øde. I dag bor det enda noen få i området, og mesteparten av dem bor på Sandset og Torset som er tilknyttet fylkesvegen (tidligere riksveg 820). Det er også enda fast beboelse for eksempel på Barkestad, mest takket være slippet. Med unntak for de få som enda er fastboende i Øksnes Vestbygd og de som vender tilbake på sesong-basis, så er området blitt en turistattraksjon om sommeren med tilrettelegging og arrangementer på Skipneset og tidvis ved Tinden. De gamle tettstedene og gårdene som ikke har blitt fritidshus er for det meste forlatt og står til forfall om de ikke blir solgt – i noen tilfeller selv når husene blir solgt. De gamle handelsstedene med fiskemottak som enda står blir vedlikeholdt, og i tilfellet med Tinden er bygningene verneverdige. Det er enda utbredt aktivitet innenfor fiskenæringen i Vestbygda, med flere oppdrettsanlegg for laks i fjordbassengene. Skolene ble lagt ned da det ikke lengre var noen barn å fylle klasserommene med.

Hvorfor de holdt fast på Ryggedal-traseen til tross for alle problemene som oppsto er ikke godt å si. Det som kom frem av Hovedplanundersøkelsen til Vegdirektoratets Planavdeling i 1976 var rett og slett at veien fra Kråkberget opp til tunnelen allerede var ferdig før sprengingen i fjellet var påbegynt, og dermed var de låst fast til den traseen. De avgjørelsene som ble tatt på 1960- og 70-tallet har påvirket folk siden da, ettersom veien og tunnelen selv i dag byr på problemer om man skal tro på det som står i avisene om labert vedlikehold og til tider farlige situasjoner i tunnelen grunnet kondens, slik som i mange andre tunneler i Norge. Senest i 2018 var det artikler om at tunnelen var trafikkfarlig grunnet dårlig lys og merking inne i tunnelen.<sup>39</sup> Fergen mellom Kråkberget og Sandset sluttet å gå da Bøveien ble åpnet for trafikk i 1980, og ble erstattet av hurtigbåt som hadde anløp ved alle øyene og de større gårdene. Hurtigbåten går enda den dag i dag, selv om den var ment å være midlertidig. Den er den eneste offentlige kommunikasjonen som enda er i drift i Øksnes

---

<sup>39</sup> Sørensen, Tone Marit. «Tunnelen er trafikkfarlig, her trengs strakstiltak». <https://www.vol.no/nyheter/bo/2018/06/14/%E2%80%93Tunnelen-er-trafikkfarlig-her-trengs-strakstiltak-16924626.ece>. 2018. Sist aksessert 09.05.19

Vestbygd. Om sommeren, da det er mest folk i området, går den hver dag, og i korrespondanse med buss til og fra Sortland.

Fiskerbondenæringen forsvant for godt etter effektiviseringen av jordbruket. Det skjedde nok ikke på dagen, og hvor raskt og hvordan næringen tok slutt varierte mest sannsynlig fra sted til sted, avhengig av om de som livnærte seg gjennom fiske og selvforsyningsgårdsbruk hadde andre muligheter i tillegg til fiskerbondenæringen. Om det var intensjonen til Staten å avslutte næringen eller ikke er ikke så nøye. Målet var i hvert fall å bygge ned jordbruket, slik at mindre bruk enten forsvant eller kunne slå seg sammen til et stort bruk som kunne produsere mer. Tanken bak dette var vel hovedsakelig at Norge ikke var konkurransedyktig innenfor jordbruk i sammenligning med Danmark og Sverige, og dermed ville det være bedre for Norge om flere som var sysselsatt som bonde heller ble brukt som arbeidskraft i industri, som var mer lønnsomt både for dem selv og for Norge. Dette kom frem i Nord-Norge-planen der det var avgjort at jordbruket skulle forsyne industrien og andre sysler, som blant annet serviceyrker, med arbeidskraft.

Den utviklingen man så i jordbruket foregikk også innenfor fisket. Det ble vanskeligere og vanskeligere å livnære seg på fiske om man bare hadde en liten fiskebåt. Det var og er mulig, men det kunne ikke være lett å holde tritt med den økte produksjonsmengden som var forventet. I tillegg til det kan man også ta med i beregningen trålere og andre større fiskefartøyer som kan følge fisken der den er, istedenfor å måtte vente på fisken på de samme plassene, og den voksende industrien innenfor fiskeoppdrett som også kom til Vestbygda. Når det kom til husdyrhold er det ikke så vanskelig å skjønne at det måtte gå tapt da den yngre generasjonen forlot. Man kan ikke forvente at folk i pensjonsalder og opp skal kunne gjete sau på fjellet og ta seg av lamming og fôrproduksjonen, og alt annet som kommer med dyrehold, alene. Når det er sagt, så faller vel det meste tilbake på den såkalte alderspyramiden som ble snudd på hodet. Uten en ny generasjon til å ta over kan det bare gå en vei.

I forhold til sentraliseringspolitikken det har vært snakk om har det vært vanskelig å avgjøre om den norske staten var for eller mot sentralisering av distriktene. Noe tidligere forskning, Nord-Norge-planen og flere dokumenter fra Statsarkivet sier at distriktspolitikken var viktig, og man ønsket å holde folk i utkantene. Lokalfolk, aviser og prosessen sier det motsatte. Det kan være at «distriktet» var tenkt som større tettsteder, som Myre og Sortland, og at målet var å samle folk mer i distriktene, slik som de gjorde langs kysten i Canada.

For befolkningen i Øksnes Vestbygd var det nærmest en tapt kamp fra starten av, selv om håpet deres om en gunstig løsning ble holdt i live av lovnader om at kysttraseen skulle vurderes på nytt, og Øksnes kommune som gjorde et lite forsøk på å få i gang et veganlegg ut

til Sigerland og Grødset. Det viste seg fra dokumentene derimot at Øksnes kommune ikke hadde noen planer om å realisere en veg ut langs kysten eller å opprettholde fergetrafikk mellom øyene. I hvert fall ikke i løpet av 1970-årene. De satte aldri opp noe budsjett for veg i Øksnes Vestbygd. Kommunikasjonene ble forbedret litt av innføringen av hurtigbåt som kunne frakte folk og gods, men det var ikke det øyværingene hadde håpt på.

Man kan spørre seg selv om det var verdt å «ofre» befolkningen i Øksnes Vestbygd for å spare noen kilometer veg, eller om problemene burde vært tatt som et tegn på at de burde ha snudd og heller gått for kysttraseen. Det er umulig å vite, ettersom det ikke skjedde. For Øksnes Vestbygd var det nok ikke lengre mulig å reversere den prosessen som hadde begynt etter andre verdenskrig. Med alderspyramiden snudd på hodet og statusen som fraflyttingsplass fra 1970-tallet kunne det nesten bare gå den veien det gikk, og det ble nærmest umulig å holde på folketallet. På grunn av det synkende folketallet var ikke Staten villig til å investere eller bidra på noe vis til å sørge for et veganlegg til Sigerland og Grødset, selv om det ble påstått gang på gang at dette kunne være redningen og det som måtte til for å stoppe fraflyttingstrenden i området. Det ble en uheldig ond sirkel, men mot alle odds er det fremdeles liv og røre i Øksnes Vestbygd.

## Litteratur

- Borgos, Johan. *Gård og slekt i Øksnes: 1*. Myre 1990.  
*Gård og slekt i Øksnes: 2*. Myre 1992.
- Brox, Ottar. *Dit vi ikke vil: ikke-utopisk planlegging for neste århundre*. Halden 1995.  
*Avfolkning og lokalsamfunnsutvikling i Nord-Norge*. Bergen 1971.
- Eide, Stian. «Her graver de opp noe sensasjonelt».  
<https://www.nrk.no/nordland/sensasjonsfunn-eldre-enn-vikingene-1.11071226>. 2013. Sist aksessert 07.05.19
- Kogstad, Ragnfrid. *Utdanningsvalg og bostedsønsker hos unge jenter fra to typiske fiskerikommuner i Nord-Norge*. Mørkved 1991
- Lie, Einar. *Norsk økonomisk politikk etter 1905*. Oslo 2012.
- Lysvold, Susanne Skjåstad. «Da Geir (12) var bygdas postmann».  
<https://www.nrk.no/nordland/da-geir-12-var-bygdas-postmann-1.7814781>. 2011. Sist aksessert 10.05.19
- Nordland Vegkontor. 1969-1975. 0001 – *Veganlegg, Riks- (Kråkberget – Ryggedalen – Skjelfjordeidet)*. 63-820.2 (L0445). Statsarkivet i Trondheim.  
1976-1986. 0001 – *Veganlegg, Riks- (Kråkberget – Ryggedalen – Skjelfjordeidet)*. 63-820.2 (L0446). Statsarkivet i Trondheim.
- Snerte, Kjell. *Bøfjerdings*. «Fjelleventyret». Bø 1980.  
*Bøfjerdings*. «Ti års dans gjennom skuggeheimen». Bø 1981.
- Sørensen, Tone Marit. «Tunnelen er trafikkfarlig, her trengs strakstiltak».  
<https://www.vol.no/nyheter/bo/2018/06/14/%E2%80%93Tunnelen-er-trafikkfarlig-her-trengs-strakstiltak-16924626.ece>. 2018. Sist aksessert 09.05.19
- Ukjent forfatter. «Desentralisert skolepolitikk i Øksnes: Vestbygda har fått egen ungdomsskole». *Harstad Tidende*. 1976, 206
- Ukjent forfatter. «Tunnel kan bli nærmere to km kortere». *Lofotposten*. 1975, 24
- Utbyggingsfondet for Nord-Norge. *Hva er – hvordan virker – Nord-Norgeplanen*. Oslo 1953.

