

BIDRAG

TILL

SVERIGES OFFICIELA STATISTIK.

S) ALLMÄNNA ARBETEN. 3.

STYRELSENS

FÖR

ALLMÄNNA VÄG- OCH VATTENBYGGNADER

UNDERDÄNIGA BERÄTTELSE

FÖR ÅRET

1874.



INLEDNING

TILL

Bidrag till Sveriges officiella statistik. S, Allmänna arbeten. – Stockholm : P.A. Norstedt & söner, 1873-1911.

Täckningsår: 1872-1910 = 1-39.

Den underdåniga berättelsen angående allmänna arbetens anläggning och underhåll avgavs av Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader för åren 1872-1883 samt av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för åren 1884-1910.

Efterföljare:

Allmänna väg- och vattenbyggnader / av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. – Stockholm : Ivar Hæggström, 1913-1940. – (Sveriges officiella statistik).

Täckningsår: År 1911-1939.

BIDRAG

TILL

SVERIGES OFFICIELA STATISTIK.

S) ALLMÄNNA ARBETEN. 3.

STYRELSENS

FÖR

ALLMÄNNA VÄG- OCH VATTENBYGGNADER

UNDERDÄNIGA BERÄTTELSE

FÖR ÅRET

1874.



STOCKHOLM, 1875,
P. A. NORSTEDT & SÖNER,
KUNGL. BOKTRYCKARE.

Innehåll.

	Sid.
Statsbidrag beviljade för år 1874 till:	
Väganläggningar och vägförbättringar.....	4.
Bro- och hamnbyggnader.....	5.
Sjösänkningar och andra vattenaftappningsföretag.....	5.
Redogörelse för de under Styrelsens för Allm. Väg- och	
Vattenbyggnader direkta förvaltning under år 1874 ställda	
medel.....	8.
Inspektioner inom Norra Väg- och Vattenbyggnads-Distriktet.	.
Norrbottens län.....	10.
Vesterbottens län.....	10.
Vesternorrlands län.....	13.
Jemtlands län.....	14.
Gefleborgs län.....	15.
Stockholms län.....	16.
Upsala län.....	17.
Inspektioner inom Mellersta Väg- och Vattenbyggnads-Distriktet..	17.
Inspektioner inom Östra Väg- och Vattenbyggnads-Distriktet.....	20.
Inspektioner inom Västra Väg- och Vattenbyggnads-Distriktet.....	24.
Inspektioner inom Södra Väg- och Vattenbyggnads-Distriktet.....	29.
Rättelse	34.

UNDERDÅNIGSTE MEMORIAL.

I nådigt bref af den 27 Juni 1873 behagade Eders Kongl. Maj:t, på grund af Riksdagens derom gjorda underdåniga framställning, anbefalla Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader att i stället för de årliga underdåniga berättelser om allmänna arbetens fortgång, som till Eders Kongl. Maj:t enligt Styrelsens instruktion afgifvits, och de för hvart 3:dje år sammandragna uppgifter, hvilka, på grund af särskild föreskrift,

till Riksdagen rörande dessa ärenden lemnats, hädanefter inskränka ifrågavarande redogörelse till *en* årlig underdånig berättelse, som borde till trycket befordras för att ingå uti Sveriges officiela statistik under särskild littera.

Detta har sedermera blifvit iakttaget för åren 1872 och 1873, — och Styrelsen får härmed afgifva

UNDERDÅNIG BERÄTTELSE

om hvad som blifvit vid allmänna arbeten åtgjordt under år 1874.

Den år 1873 församlade Riksdagen hade enligt Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref den 6 Juni 1873 ställt till Eders Kongl. Maj:ts förfogande under år 1874 följande belopp, nämligen för understödjande af:

A). Väganläggningar och vägförbättringar.

1:o för anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar ett anslagsbelopp af 150,000 Kronor.

2:o till väganläggning mellan *Lycksele och Vilhelmina kyrkobyar* i Vesterbottens län, hvartill 1870 års Riksdag redan beviljat ett anslag af 106,700 Kr., och hvaraf under 1871, 1872 och 1873 anvisats tillsammans 55,000 Kr., anvisades nu ytterligare att utgå under 1874 20,000 Kr.

3:o för anläggning af väg från *Kangis eller Gyljens bruk i Öfver-Kalix socken* af Norrbottens län, nord-vest upp till den punkt, der vägen från *Skröfven till Gellivara kyrkoplats* vidtager, hade 1872 års Riksdag beviljat ett anslag af 61,330 Kr., hvaraf under 1873 anvisats ett belopp af 11,330 Kr., och anvisades ytterligare för 1874 20,000 Kr.

4:o till fortsatt bedrifvande af väganläggningen mellan *Norsjö och Malå kyrkobyar* i Vesterbottens län, hvartill föregående årets Riksdag beviljat ett anslag af 50,000 Kr. och hvaraf till utgående 1873 anvisats 15,000 Kr., hade nu ytterligare för 1874 anvisats 15,000 Kr.

5:o för väganläggningen mellan *Asele och Dorothea kyrkobyar* i Vesterbottens län hade 1872 års riksdag beviljat ett anslag af 40,600 Kr., hvaraf till utgående under 1873 anvisats 20,000 Kr., och anvisades ytterligare för 1874 ett belopp af 10,600 Kr.

I anledning af dessa för vägarbeten år 1874 till Eders Kongl. Maj:ts nådiga disposition ställda summor har Eders Kongl. Maj:t tackts i nåder besluta:

att den uti ofvan anförda punkten 1:o omnämnda allmänna fonden 150,000 Kr. för vägbyggnaders underlättande skulle, med iakttagande af de utaf Riksdagen bestämda vilkor och föreskrifter, fördelas till utförande af nedantecknade väg-omläggningar och förbättringar, nämligen:

	Beräknad arbets- kostnad.		Anlagd eller för- bättrad väglängd.	Beviljad stats- bidrag.	
	(Somme prévue au devis.)	(L'ouneur de route construite ou amé- liorée.)		(Allocation de l'état.)	
	Kr.	öre.		Kr.	öre.
Norrbottens län.					
Anläggning af väg emellan Rokaäs och Böle byar, för komplettering af allmänna landsvägen mellan Piteå och Arvidsjaur. Arbetet bör fullbordas till den 1 Oktober 1877	10,600	—	35070 fot	7,000	—
Vesternorrlands län.					
Omläggning af den del af landsvägen mellan Fjåls färjeställe och Hernösand, som ligger inom Hässjö socken. Arbetet bör fullbordas till den 1 Okt. 1878	44,000	—	{ 1 mil 6750 fot	28,200	—
Södermanlands län.					
Vägomläggning mellan Bogsta och Lästringe kyrkor på sträckningen till Nyköping. Arbetet bör fullbordas till den 1 Okt. 1876	8,800	—	5835 fot	5,800	—
Elfsborgs län.					
Vägomläggning mellan Årbols och Bengtfors gästgifvaregårdar på den förut delvis omlagda sträckningen från Torrskogs till Låbyns gästgifvaregårdar på Dalsland. Arbetet bör fullbordas till den 1 Okt. 1876	14,461	—	20990 fot	10,000	—
Vägomläggning mellan Qvarnå bro och Qvarnared, på allmänna landsvägen mellan Fästeredssund och Strängsered. Arbetet bör fullbordas till den 1 Okt. 1877	23,744	—	19610 fot	15,000	—
Vägomläggning förbi de branta backarne Snörslid, Karlsbrink och Dumsängslid på landsvägen mellan Svenljunga och Tostarps gästgifvaregårdar. Arbetet bör fullbordas till den 1 Okt. 1876	20,000	—	9516 fot	12,500	—
Kronobergs län.					
Vägomläggning utanför Vexjö på sträckningen mot Ingelstads gästgifvaregård. Arbetet bör fullbordas till den 1 Nov. 1876	25,000	—	11000 fot	12,500	—
Hallands län.					
Vägomläggning från Breareds gästgifvaregård till Gyltige och derifrån dels till Kullhult och dels till Eskhult. Arbetet bör fullbordas till den 1 Okt. 1877	61,300	—	35026 fot	44,000	—
Jönköpings län.					
Vägomläggningar inom Nye och Skirö socknar, å vägarne från Nye till Repperda och Klöfdala gästgifvaregårdar. Arbetet bör fullbordas till den 1 Maj 1877	17,200	—	16400 fot	12,000	—
Vägomläggning mellan Jönköping och Högs- torps gästgifvaregård. Arbetet bör fullbor- das till den 1 Okt. 1875	7,500	—	2880 fot	3,000	—

att det i punkten 2:o omnämnda vägbyggnadsföretaget mellan *Lycksele och Vilhelmina*, som har en längd af 9 mil 2,988 fot och är beräknadt att kosta 160,095 Kr., skulle under år 1874 fortsättas med det anvisade beloppet 20,000 Kr. Detta har också blifvit af arbetsdirektionen lyftadt och företaget har vederbörligen fortgått.

Det i punkten 3:o omnämnda företaget har, såsom Styrelsen särskildt i underdånighet anmält, ej hunnit

till utförande i sin helhet, utan blott inom Gellivara socken; ty menigheten inom Öfver-Kalix socken afsade sig att utföra arbetet emot statsbidragets åtnjutande. Den inom Gellivara socken, enligt den 7 Aug. 1873 antaget kontrakt, nu under byggnad varande vägen har en längd af 1 mil 12,540 fot och är beräknad kosta 45,875 Kr. Intressenterna skola, enligt Eders Kongl. Maj:ts nådiga beslut d. 21 Mars 1873, af det till väganläggningen i sin helhet beviljade understödet, 61,330 Kr., undfå en mot beräknade kostnaden proportionerad summa af 28,670 Kr. Deraf har för 1873 fått lyftas 5,296 Kr. 45 öre och för 1874 ytterligare 9,349 Kr. 45 öre. Återstoden af 61,330 Kr., eller 32,660 Kr., är på grund af Eders Kongl. Maj:ts nådiga beslut indragen till statsverket.

Den i punkten 4:o af Riksdagens skrifvelse omnämnda väganläggningen mellan *Norsjö och Malå kyrkobyar* i Vesterbottens län håller i längd 4 mil 27,500 fot och är beräknad att kosta 75,300 Kr. Företaget har med det för 1874 anvisade beloppet 15,000 Kr. blifvit vederbörligen fortsatt.

Beträffande slutligen den i punkten 5:o anförda väganläggningen mellan *Åsele och Dorothea kyrkobyar* i Vesterbottens län får Styrelsen i underdånighet anförda, att denna linie är 5 mil 3,667 fot lång och beräknad att kosta 60,750 Kr. samt har 1874 blifvit fortsatt med det dertill anvisade statsanslaget.

B). Bro- och hamnbyggnader.

6:o För understödjande af *mindre bro- och hamnbyggnader samt upprensning af åar och farleder* år 1874 meddelade Riksdagen till Eders Kongl. Maj:ts nådiga disposition ett anslag af 20,000 Kr.

Denna summa har Eders Kongl. Maj:t i nåder disponerat sålunda:

till ombyggnad af *flottbron öfver Skuru sund* mellan Vermdön och fasta landet 7,000 Kr., motsvarande $\frac{1}{3}$ af den beräknade kostnaden; och har om arbetets utförande genom skärgårdsmenighetens försorg kontrakt blifvit med Styrelsen afslutadt;

för åstadkommande af segelled i Örsunds å från Örsunds bro till Nysätra bro 13,000 Kr., börande återstoden af det till ifrågavarande farleds upptagande beviljade understödet 40,000 Kr. utgå af 1875 års an-

slagsfond för enahanda ändamål. Arbetskostnaden för detta företag är beräknad till 75,850 Kr., och om företagets verkställande genom kringliggande socknars försorg har kontrakt blifvit af Styrelsen antaget.

C). Sjösjänknings- och andra vattenaftappningsföretag.

7:o. Till Eders Kongl. Maj:ts nådiga disposition ställdes, att utgå under 1874, ett anslag af 80,000 Kr. för understödjande af sådana *utdikningar och vattenaftappningar*, som företrädesvis afsåge att minska frostländigheten, under vilkor *dels* att sådant understöd icke i något fall finge öfverstiga $\frac{1}{3}$ af den enligt fastställd plan beräknade kostnaden, *dels* att anslaget måtte, utan någon viss fördelning mellan de särskilda länen, anvisas till sådana företag, som ansåges i väsendtlig mån befrämja det dermed afsedda ändamålet, eller frostländighetens förminskande.

Dessa medel hafva af Eders Kongl. Maj:t blifvit i nåder fördelade såsom understöd till följande utdikningsarbeten, nämligen:

	Beräknad arbets-kostnad.		Vatten-befriad areal i qv. ref.	Beviljad stats-bidrag.	
	(Somme prévue au devis.)	(Kr. öre.)		(Réf. du sol asséché en quadrat-ref *).	(Allocation de l'état.)
	Kr.	öre.		Kr.	öre.
Norrbottnens län.					
<i>Sänkning af Jerijärvi träsk med torrläggning af kringliggande mark vid Jerijärvi by i Korpilombola socken. Arbetet bör fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	8,000	—	3010	2,900	—
<i>Sänkning af Stora och Lilla Landtjärf samt Rör-, Slump- och Grundträskan jemte Ökvattnet, Sörkalfven, Kosjärfvet och Bjunis träsk: i Neder-Kalix socken; bör fullbordas till den 1 Okt. 1876</i>	39,550	—	8733	13,100	—
Vesterbottens län.					
<i>Utdikning vid byarne Anäs, Vännäs, Lillträsk, Quarträsk och Nyttjernsliden i Degerfors socken; fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	20,176	50	5600	6,700	—
<i>Torrläggning af Elgsjön med kringliggande frostländig mark vid Elgsjö by i Åsele socken; fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	9,000	—	2318	2,700	—
<i>Utdikning af frostförande vattensjuk mark vid Risiden i Degerfors socken; bör fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	4,500	—	660	1,400	—
<i>Utdikning af frostländig mark vid Ljusvattnets by i Burträsk socken; bör fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	10,020	—	1120	3,200	—
Vesternorrlands län.					
<i>Utdikning af frostländig mark vid Nässets m. fl. byar i Alnö socken; bör vara fullbordad till den 1 Okt. 1877</i>	6,000	—	1695	2,000	—

* 1 quadratref = 0,08818 hectare.

	Beräknad arbetskostnad.		Vattenbefriad areal i qv. ref. (Étendue du sol asséché en quadrat-ref.)	Beviljad statsbidrag.	
	(Somme prévue au devis.)			(Allocation de l'état.)	
	Kr.	öre.		Kr.	öre.
<i>Sänkning af Noren, Bölesjön m. fl. i Attmars socken; bör vara fullbordad till den 1 Okt. 1877</i>	12,000	—	615	3,900	—
Gefleborgs län.					
<i>Utdikning af frostförande marker omkring Svartån i Färila socken; skall vara fullbordad till den 1 Okt. 1877</i>	59,486	32	7244	19,800	—
<i>Utdikning af sanka marker inom Sörby bys skiftealag i Årsunda socken; fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	36,680	—	7100	12,000	—
<i>Utdikning af Norra Åsvalls och Bältinge myrar m. m. i Gnarps socken; arbetet skall fullbordas till den 1 Okt. 1878</i>	10,995	40	700	3,665	—
<i>Tovrläggning af sjön Maren i Tuna socken; skall vara färdig till den 1 Okt. 1876</i>	3,300	—	171,2	1,100	—
Stora Kopparbergs län.					
<i>Utdikning af Stormyren vid Hagens by i Floda socken; fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	1,860	—	1097	620	—
<i>Utdikning af Tallbergmyren vid Nås och Davidshytte byar i Hedemora socken; skall fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	1,779	—	800	590	—
<i>Utdikning af Roddarhedsmyren i Äppelbo socken; skall fullbordas till d. 1 Okt. 1877</i>	1,574	—	347	560	—
Vermlands län.					
<i>Utdikning af Porsmyren å Rackstads hemman i Arvika socken; skall fullbordas till den 1 Juli 1876</i>	690	—	49	230	—

Anmärkning. Eders Kongl. Maj:t beviljade härförutom af 1874 års tillgångar understöd till följande utdikningsföretag, för hvilka intressenterna sedermera afsagt sig statsbidrags åtnjutande, nämligen:

till sänkning af Sääjärvi träsk vid Mickjärvi by i Öfver-Kalix socken af Norrbottens län 3,900 Kr.;
till sänkning af Öfverreds-, Mellan- och Sörtjärnarna vid Öfverreds och Träsk byar i Skogs socken af Vesternorrlands län 2,660 Kr.;
till utdikning af Lilltjärn samt Norrbacks- och Bergsäkers tjärnar vid Hvalmsta, Nylands och Bergsäkers byar i Nordingrå socken och samma län 1,575 Kr.;
till utdikning af Lokffaken, Flötbäckstjapporna och Qvarnmyren vid Säljäkers och Sillerö byar i Malungs socken af Stora Kopparbergs län 1,100 Kr.;
till utdikning af Malmyren vid Bäsna by i Gagnefs socken af samma län 560 Kr.; samt
till utdikning af Tossebergs myr och Tosseklättsbäcken i Kaltorp och Djupdalen i Sunne socken af Vermlands län 1,900 Kr.

8:o att utgå såsom lån för befrämjande af *utdikningar och aftappningar af sanka trakter och sjöar till beredande af odlingsföretag* ställde Riksdagen till Eders Kongl. Maj:ts förfogande för år 1874 en summa af 100,000 Kr.

Häraf har Eders Kongl. Maj:t i nåder behagat anvisa understöd till efterföljande aftappningsarbeten, nämligen:

	Beräknad kostnad.		Vattenbefriad areal i qv. ref. (Étendue du sol asséché en quadrat-ref.)	Anvisadt statsbidrag.	
	(Somme prévue au devis.)			(Allocation de l'état.)	
	Kr.	öre.		Kr.	öre.
Gefleborgs län.					
<i>Sänkning af Hassela sjö inom Hassela och Bergejö socknar. Arbetet skall fullbordas till den 1 Okt. 1880</i>	40,840	—	2435	27,000	—
Skaraborgs län.					
<i>Vattenaflledning medelst rätning och fördjupning af Viskebäcken inom Essunge, Åsaka och Elings socknar; skall fullbordas till d. 1 Okt. 1878</i>	15,000	—	2557	7,500	—
Kronobergs län.					
<i>Afdikning af sanka trakter utmed Sjöatorps å inom Hjortsberga socken; kontrakt om arbetet ännu ej inkommet</i>	30,000	—	3640	15,000	—
<i>Sänkning af Näs eller Qvenslöfs sjö inom Angelstads, Ljungby och Kädda socknar; skall fullbordas till den 1 Okt. 1878</i>	18,600	—	16800	9,300	—
<i>Utdikning af Djurle myr inom Tafvelsås, Thorsås, Uråsa och Jäths socknar; skall fullbordas till den 1 Okt. 1878</i>	20,700	—	7185	13,800	—
Jönköpings län.					
<i>Aftappning af sjöarne Sjunken och Helgasjön inom Bolmsö socken; skall fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	11,500	—	858	5,750	—
Kalmar län.					
<i>Utdikning af sank mark vid Skärfsjö, Hylkebo m. fl. byar i Oskars och Arby socknar; skall vara fullbordadt till den 1 Okt. 1877</i>	25,000	—	2565,53	12,500	—
Elfsborgs län.					
<i>Sänkning af Bälleruds sjö i Ryrs socken; skall fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	6,600	—	5600	3,300	—
<i>Sänkning af sjön Mäsen inom Nöslinge socken af Hallands län och Carl Gustafs socken i Elfsborgs län, äfvensom af Buasjön i sistnämnda socken och län. Företaget skall fullbordas till den 1 Okt. 1877</i>	6,500	—	1150	3,250	—

Riksdagen har, förutom de härofvän omförmälda statsbidragen, till öppnande af ny farled från Uddevalla stad ut till Kattegatt genom utvidgningar och fördjupningar af Björnsundet och Malösundet beviljat ett anslag af 123,793 Kr. 50 öre, motsvarande hälften af beräknade kostnaden. Härutaf anvisades att 1874 utgå till företagets påbörjande 25,000 Kr.

Under år 1874 har Eders Kongl. Maj:t dessutom af ordinarie tillgångarne å Riksstatens 6:te Hufvudtitel behagat till fullbordande af arbetena vid Gränsö kanal nära Vestervik i nåder anvisa ett bidrag af 3,000 Kr. Detta till 12,060 Kr. beräknade företag hade af 1873 års fond för understödjande af smärre hamn- och brobyggnader åtnjutit ett understöd af 8,000 Kr., samt borde enligt antaget kontrakt utföras

och fullbordas genom Vesterviks kommuns försorg; men enär åtskilliga försvärande omständigheter mött vid verkställigheten och betydligt fördyrat densamma, beviljades förberörde tillökning i statsbidraget; och har kanalen redan blifvit afsynad och godkänd såsom fullbordad.

Eders Kongl. Maj:t har ytterligare under året anvisat, att från Kongl. Statskontoret utbetalas, en summa af 2,500 Kr. såsom bidrag för anläggning af vägar till Flisby och Solberga jernvägsstationer på statens östra stambana inom Jönköpings län, och har genom nådiga brefvet den 1 Maj 1874 uppdragits åt Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i länet att öfvervaka och afsyna arbetet.

Från Handels- och Sjöfartsfondens medel hafva följande företag blifvit af Eders Kongl. Maj:t i nåder hugnade med låneunderstöd, nämligen:

till *förbättring af Rohne hamn* på Gotland beviljade Eders Kongl. Maj:t den 12 Juni 1874 ett bidrag af 12,493 Kr. 89 öre;

till *jernvägsanläggning mellan Sala och Tillberga* beviljades den 26 Juni s. å. ett understöd af 150,000 Kr. Denna jernväg är 2 mil 18000 fot lång och har beräknats kosta 1,097,000 Kr.;

till *ombyggnad af Norbergs jernväg* är den 1 April 1874 beviljad ett bidrag af 300,000 Kr., varande kostnaden för den 1 mil 23000 fot långa jernvägens ombyggnad beräknad till 979,000 Kr.

På grund af ingångna underdåniga ansökningar har Eders Kongl. Maj:t under loppet af år 1874 i nåder meddelat tillstånd åt bolag eller intressenter att på egen bekostnad, men med rättighet att expropriera erforderlig mark, utföra jernvägsbyggnader enligt gillade planer i efterföljande sträckningar, nämligen:

Den 6 Februari beviljades tillstånd att anlägga jernbana emellan Svensbro station på Hjo—Stens-
torpsbanan och Ekedalen. Enligt den samt-
digt gillade planen skulle bibanan få en längd
af 28000 fot och byggas med 3 fots spår-
vidd. Arbetet borde börjas senast den 1 April
s. å. och vara fullbordadt den 1 Juli 1875.

Den 13 Februari meddelades koncession och gillades plan för byggande af en 4,83 fots jernbana från Engelholm till Björnekulla station å Hel-

singborg—Hessleholms jernväg, i längd ut-
görande 1 mil 11750 fot; den bör fullbordas
till den 1 Oktober 1875.

Den 10 April meddelades tillstånd till byggande af jernbana från Linköping öfver Grebo och Gammelby till Vestervik, med sidobana från Grebo till sjön Erlängen, och fastställdes plan den 14 påföljande Augusti för delen emellan Linköping och Gammelby. Byggnaden af denna bana påbörjades, men har sedermera icke blifvit fortsatt.

Den 10 April beviljades tillstånd åt Uddeholms aktiebolag att efter vid samma tillfälle gillad plan anlägga en 3 fots jernbana från Tabergs och Nordmarks grufvor till Mokärnshyttan. Banan är 1 mil 21450 fot lång och bör fullbordas till den 1 Januari 1878.

Den 1 Maj meddelades koncession åt Vallåkra bolag för anläggning af en 4,83 fots bana från Billesholm till Helsingborg—Hessleholms jernväg vid Bjufs station. Denna koncession öfverläts sedermera den 10 Juli, med Eders Kongl. Maj:ts nådiga samtycke, till Helsingborg—Hessleholms jernvägsaktiebolag. Banan har en längd af blott 18700 fot och är redan fullbordad, afsynad och godkänd.

Den 15 Maj meddelades koncession och fastställdes plan för en jernvägsanläggning mellan Vimmerby och Hultsfreds station å Nässjö—Oskarshamns jernväg. Banan har en längd af 1,83 mil med spårvidd af 4,83 fot samt bör fullbordas inom den 1 Januari 1877.

Den 15 Maj meddelades koncession och fastställdes plan för jernbana mellan Nybro jernvägsstation å Kalmar—Einmaboda jernväg och sjön Alstern i närheten af Säfsjöströms bruk i Kalmar län. Denna bana har en längd af 4 mil 628 fot och en spårvidd af 4,83 fot, samt bör fullbordas inom den 1 Januari 1879.

Den 21 Maj meddelades koncession och fastställdes plan för byggande af jernväg mellan Bergslags—Hörkens station å Bergslagens jernväg till Strömsdals masugn. Banans längd är 2 mil 5000 fot och spårvidden 2 fot 7 dec.-tum

samt tiden för fullbordandet bestämd till den 31 December 1876.

Den 3 Juli meddelades koncession och fastställdes plan för jernbana från Näs vid Dalelven till Morshyttan vid statens norra stambana. Banans längd är 1 mil 1300 fot, spårvidden 2,67 fot, och byggnaden bör fullbordas inom den 31 December 1875.

Den 10 Juli meddelades koncession och fastställdes plan för anläggandet af jernbana med 2,5 fots spårvidd och 2 mil 13200 fot i längd från Bysjöns strand i Stora Kopparbergs län till Vestra Dalelven. Spårvidden för denna bana har sedermera genom nådigt bref den 25 Mars d. å. blifvit ändrad till 3 fot, och arbetstiden, hvad rör bandelen Stakheden—Labbi, bestämd till 1878 års slut, men för den återstående delen till 1880 års slut.

Den 17 Juli meddelades koncession och fastställdes plan för jernväg mellan Vintjärns gruffält och Lilla Björnmossen i Svärdsjö socken af Stora Kopparbergs län. Banans längd är 35300 fot, spårvidden 2,67 fot och arbetsterminen fastställd till den 1 Juli 1876.

Den 11 September meddelades koncession och fastställdes plan för utsträckning af Nora—Karlskoga jernväg i söder till sjön Venern och i norr från Ringshyttans station vid Striberget till Jernboås. Spårvidden är i likhet med Nora—

Karlskoga jernväg 4,83 fot och sammanlagda längden af utsträckningarne 5 mil 27900 fot. Arbetet bör fullbordas å södra delen inom den 1 Juli 1878 och å norra delen inom den 1 Juli 1879.

Den 6 November meddelades koncession för jernbana från Landskrona till Björnekulla eller Åstorps station. Denna bana får en längd af 3 mil 5100 fot, skall byggas bredspårig samt fulländas till den 1 Januari 1877. (Först den 25 Mars d. å. fastställdes plan, dock med undantag för sammanslutningen med den redan byggda Helsingborg—Hessleholms jernväg.)

Det bolag, som erhållit tillstånd att bygga Landskrona—Björnekulla-banan, har sedermera med Eders Kongl. Maj:ts nådiga tillstånd förenat sig med det förut bildade bolaget för jernbanas anläggning från Engelholm till Björnekulla, under benämning Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag.

Den 11 December meddelades koncession för byggande af en 4,83 fots jernbana från Klotens bruk till Frövi—Ludvika jernväg vid Bångbro. Denna banas längd är 2 mil 275 fot, och en i åtskilliga delar ändrad plan har blifvit fastställd den 19 Mars innevarande år, börande jernbanan med rättelse efter denna färdigbyggas till den 1 Juni 1877.

De under Styrelsens direkta förvaltning ställda medel, som redovisats i den till Kongl. Kammar-Rätten aflämnade hufvudbok för år 1874, hafva utgjorts af:

a). *Behållning å f. d. vattenkommunikationsfonden* Kronor 754: 92.

På grund af Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref den 5 Juni 1874 har hela beloppet öfverlemnats till Kongl. Statskontoret.

b). *Anslag till aflöning för Styrelsens embets- och tjenstemän i hufvudstaden och landsorten.*
Behållning från år 1873 Kronor 28: 13.

År 1874 har kvartalsvis i Kongl. Stats-Kontoret lyftats det för samma år anvisade anslag " 33,400: —

Summa Kronor 33,428: 13.

Enligt i nåder fastställd aflöningsstat har utbetalts " 33,400: —

Behållning till 1875 Kronor 28: 13.

c). *Till inspektions- och undersökningskostnader samt expenser för allmänna arbeten har funnits att tillgå:*

Behållning från år 1873	Kronor	5,934: 69.
Af Riksdagen anvisadt anslag för 1874	»	30,000: —
Ersättning från Kongl. Stats-Kontoret för betalte tjenstebref	»	156: 82.
Inbetalte anmärkningsmedel	»	37: 50.

Summa tillgång Kronor 36,129: 01.

Häraf har år 1874 enligt nådiga beslut skett följande utbetalningar:

Diverse utgifter:

Inspektions- och undersökningskostnader	Kronor	9,862: 69.
Expenser hos Styrelsen och Distriktcheferna	»	1,456: 23.
Veds upphandling och sågning m. m.	»	725: 60.
Bokupphandling för biblioteket	»	600: —
Kontroll å Frövi—Ludvika jernvägsbyggnad	»	372: 70.
» å Bergslagernas Jernvägsaktiebolags jernvägsbyggnader	»	1,072: 08.
» å Karlskrona—Vexjö jernvägsbyggnad	»	797: 42.
» å Nora—Karlskoga d:o	»	124: 70.
» å Stockholm—Vesterås—Bergslagens d:o	»	298: 18.
» å Östra Vermlands och Filipstads Norra Bergslags jernvägsbyggnader	»	140: 60.
» å Krylbo—Norbergs jernvägsbyggnad	»	228: 60.
» å Oxelösund—Flen—Vestmanlands d:o	»	146: 67.
» å Oskarshamn—Hultsfreds d:o	»	364: 70.
» å Mariestad—Moholms d:o	»	62: 08.
» å Sundsvall—Torpshamnars d:o	»	229: —
Möbler och reparationer i nya embetslokalen	»	961: 39. 17,442: 64.
	Summa Kronor	17,442: 64. 36,129: 01.

Till undersökningar i Distrikten:

Vesterbottens län: Vägundersökningar genom Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes försorg	Kronor	1,600: —
Vesternorrlands län: D:o D:o	»	1,000: —
Gefleborgs län: D:o D:o	»	1,500: —
Stora Kopparbers län: D:o D:o	»	1,000: —
Linköpings län: D:o D:o	»	1,800: —
Jönköpings län: D:o D:o	»	1,235: —
Skaraborgs län: Kontrollundersökning för väganläggning i Tiveds socken	»	121: 70.
Elfsborgs län: Kongl. Maj:ts Befallningshafvande till vägundersökningar	Kronor	1,000: —
Distriktchefen för vägundersökning i sällskap med Norske Vägdirektören	»	109: 64.
	Transport Kronor	1,109: 64. 8,256: 70. 17,442: 64. 36,129: 01.

Transport Kronor 1,109: 64. 8,256: 70. 17,442: 64. 36,129: 01.

Elfsborgs län: Distriktadjutanten till undersökning angående tunneln vid jernvägsbron öfver Göta elf.....	Kronor	113: 94.	1,223: 58.
Kronebergs län: Undersökning genom Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes försorg angående kanalisering af sjöar och vattendrag ofvanom Helga sjö	Kronor	1,000: —	
Kristianstads län: Vägundersökningar genom Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes försorg	»	1,000: —	11,480: 28. 28,922: 92.
			Återstår således till år 1874 behållning Kronor 7,206: 09.

Anmärkning. Behållningen utgöres dock hufvudsakligen af redan anvisade, men icke uttagna belopp.

d). *Behållning å anslaget till bro- och vägbyggnaden vid Sagån.....* Kronor 87: 04.
På grund af Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref den 5 Juni 1874 har hela beloppet öfverlemnats till Kongl. Stats-Kontoret.

e). *Till underhåll och reparationer å Tranebergs, Nockeby och Drottningholms broar* har genom nådigt bref af den 5 December 1873 anvisats Kronor 14,710: —
Summan har utanordnats samt redovisning blifvit afgifven till Kongl. Stats-Kontoret den 5 Januari 1875, hvarvid öfverlemnades en behållning af Kronor 188: 97.

f). *Afgäld för ett vid Gråda kanal anlagdt sågverk.*
Behållningen från år 1873 utgjorde Kronor 283: 33.
Genom Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Stora Kopparbergs län har lefvererats 1873 års afgäld..... » 50: —
Behållning till 1875 Kronor 333: 33.

På Styrelsens räkning i Riksbanken inestod alltså vid 1874 års slut följande behållningar, nämligen:
å anslaget till aflöning för Styrelsen..... Kronor 28: 13.
å anslaget till inspektions- och undersökningskostnader samt expenser för allmänna arbeten » 7,206: 09.
och inbetald afgäld för sågverket vid Gråda kanal » 333: 33.
Summa behållning till 1875 Kronor 7,567: 55.

Enligt föreskrifterna i den för Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader under år 1841 utfärdade nådiga instruktion hafva under år 1874, såsom vanligt, dels underhållet af äldre kommunikationsanläggningar, dels ock fortgången af nya arbeten blifvit af undertecknad Chef eller af vederbörande Distriktschefer och Distriktadjutanter besigtigade samt kontrollerade; och hafva, der sådant påfordrats, erinringar för rättelsers vidtagande blifvit till vederbörande arbetsdirektioner eller intressenter meddelade. Dylika inspektioner äro förrättade:

Inom Norra Väg- och Vattenbyggnads-Distriktet.

Norrbottens län.

Diverse arbeten:

De för kanalisering af Lule elf för åtskilliga år tillbaka, med särskildt af Rikets Ständer anvisadt statsanslag, af ett bolag påbörjade anläggningarne vid *Hedens och Ede forsar* befunnos icke hafva undergått någon nämnvärd förändring sedan 1873 års inspektion.

Arbetet för *Hanholmsuddens genomgräfning* vid inloppet från skärgården till Luleå stad, hvartill Eders

Kongl. Maj:t i nåder beviljade bidrag för några år tillbaka, börjades för året i Maj månad och har oafbrutet bedrifvits, dock med en mindre arbetsstyrka. Segelrännan skall enligt förslaget upptagas till 80 fots botenbredd och 20 fots djup under medelvattenstånd, och den befanns upparbetad dels på 800 fots längd till 18,5 fots djup samt till 16 à 17 fot på den återstående bredden af 30 fot. På en annan 600 fot lång sträcka var djupet åvägabragt till omväxlande 16, 17 och 18 fot.

Rensning m. fl. arbeten för flottleds bildande genom Sikforsarne i Pite elf, hvartill understöd blifvit i nåder anvisadt, hafva under en stor del af året varit inställda till följd af elfvens höga vattenstånd. En planen tillhörande ledningsmur har dock blifvit till största delen fullbordad.

Väganläggning från Vibyn i Öfver-Luleå socken till kustvägen vid Börjeslandet i Neder-Luleå socken, utgörande i längd 1 mil 11789 fot, har befunnits vara till hela sin längd bearbetad och äfven delvis sedan 2:ne års tid trafikerad. Grusning och andra kompletteringsarbeten återstodo likväl vid inspektionen.

Vägarbetet inom Gellivara socken mellan Skröfvens by och gränsen mellan Gellivara och Öfver-Kalix socken (hvilket företag härofvän blifvit underdånigst omförmäldt) befanns vara så till vida fullbordadt samt på anmärkningsfritt sätt brutet och dikadt, att grusning kunde under hösten företagas och fullbordas. Öfver Skröfelfven är uppförd en bro, på landfasten och pelare af sten, af nöjaktig beskaffenhet.

Vattenaftappningsarbeten.

Myrutdikningen vid *Elfsbyn i Piteå socken* befanns vid inspektionen i anseende till markens otillförlitliga beskaffenhet icke i fullgodt skick, men förordades likväl till godkännande. Styrelsen har dock ej ännu antagit företaget såsom fullbordadt.

d:o vid *Jänkisjärvi by i Öfver-Torneå socken* var fullbordad och afsynades.

d:o vid *Vassera nybygge i Gellivara socken* hade sedan föregående året icke blifvit fullföljd, emedan arbetet led olägenhet af en skedd uppdämning i Vassera å.

Myrutdikningen vid *Svarbjörnsby i Öfver-Luleå socken*, fullbordad och godkänd.

d:o vid *Jemtöafva by i Råneå socken* befanns icke vidgjord sedan 1873. Orsaken härtill uppgafs vara att kartan och förslagshandlingarne blifvit af arbetsdirektionen bortlemnade.

d:o vid *Hvalfräsks by i Råneå socken*;

d:o vid *Pello by i Öfver-Torneå socken*;

d:o vid *Juozengi by i Pajala socken*;

d:o vid *Kaunisvara i d:o*;

d:o vid *Björnsby i Neder-Luleå socken*;

d:o vid *Hedens by i Öfver-Luleå socken*;

d:o vid *Vändträsk by i d:o d:o*;

d:o vid *Nikkala by i Neder-Torneå socken*;

d:o vid *Sangis by i Neder-Kalix socken*;

d:o vid *Korpikylä by i Karl Gustafs socken*;

d:o vid *Järjjärvi by i Korpilombolo socken*;

Sänkningen af *Stora och Lilla Landtjärf tillika med Rör-, Slump- och Grundträskan i Neder-Kalix socken*; samt

d:o af *Ökvattnet, Sörkalfven m. fl. sjöar i Neder-Kalix socken*.

Vid intet af dessa senast omnämnda företags fortgång har någon anmärkning vid inspektionen behöft göras.

Underhållet af förut utdikade frostmyrar har kontrollerats vid Lahnajärvi och vid Ohtanajärvi i Korpilombolo socken, och befunnos afloppsgrafvarna på dessa ställen i försvarligt skick.

Vesterbottens län.

Diverse arbeten.

Bron öfver Ume elf nära Umeå, hvartill statsunderstöd utgått, har befunnits vara i godt skick och inga utskärningar kring brostöden hafva under året observerats.

Upprensningen vid Bölesören i Ume elf vid Ytterhiske by, som företagits med understöd af statens medel i afsigt att skydda byns strand för utskärning, har fortgått, men arbetet har varit hindradt af högt vattenstånd, hvarföre det ej hunnit inom föreskrifven tid fullbordas. Rensningar i kanalen genom Bölesören till ett djup af 2 till 2½ fot återstodo ännu vid inspektionen att verkställa.

Vägomläggningsarbetet inom Nordmalings socken, hvilket har en längd af 3200 fot, pågick, och grusfördes vägen å vissa delar, dock förekommo anmärkningar mot arbetet.

Omläggningen af vägen från Nordmaling inåt landet till undvikande af Bjurholmsliden, 8100 fot i längd. Detta arbete var icke fortsatt sedan 1873 och åtskilliga förut anmärkta fel hade till följe deraf ej ännu blifvit rättade. Vid inspektionstillfället upplystes emellertid, att menigheten ämnade oförtöfvadt taga ihop med brytning af den återstående korta vägsträckan för att så snart som möjligt fullborda arbetet.

Väganläggningen mellan Lycksele och Vilhelmina, mot hvilket arbete anmärkningar vid föregående årets inspektion afvenledes blifvit framställda, hade nu, år 1874, inom Lycksele socken bedrifvits under uppsigt af en antagen byggmästare på ett i alla hänseenden lofvärdt sätt; men deremot fann sig inspektionsförrättaren föranlåten att beträffande arbetets utförande inom Vilhelmina socken afgifva skriftliga påminnelser och föreskrifter till direktionens efterrättelse.

Väganläggningen mellan Norsjö och Malå byar var på en väglängd af tillsamman ungefär $1\frac{3}{4}$ mil på ett i det hela anmärkningsfritt sätt bruten, dikad och planerad.

Väganläggningen mellan Åsele och Dorothea kyrkobyar. Vägen var vid inspektionen delvis bruten och planerad inom båda socknarne, och befanns det verkställda arbetet anmärkningsfritt utfördt. — Vid besigtningstillfället anmälde den utsedda arbetsdirektionen sin önskan, att 2:ne betydligare förändringar i den nädigst fastställda planen för vägens sträckning skulle få vidtagas, nämligen:

a) att vägen måtte få framdragas norr om Stam-sjön i st. f. söder om densamma, hvarigenom kunde vinnas skydd för öfversvämningar från Ångermanelfven och Stamån; samt

b) att vägen finge förläggas söder om Lommsjön i st. f. norr om densamma, hvarigenom en större by af samma namn, der gästgifveri redan finnes, komme att beröras.

Båda dessa förändringar, som lifligt förordats af inspektionsförrättaren, hafva sedermera af Eders Kongl. Maj:t blifvit i nåder gillade.

Vattenaftappningsarbeten.

Myrutdikningen vid Söderby hemman i Burträsk socken, der arbetet befunnits vara till större delen utfördt på ett fördelaktigare sätt än planen föreskref;

d:o vid Ljusvattnet i samma socken;

d:o vid Yttervebomarks by i Löfångers socken;

d:o vid Vallens by i samma socken;

d:o vid Skråmträsk i Skellefteå socken var fullbordad;

d:o vid Frostkåge, Drängsmark m. fl. byar i samma socken;

d:o vid Norra Långträsk i samma socken;

d:o vid Hjoggböle i samma socken;

d:o vid Gumboda i Nysätra socken;

d:o vid Flarken i samma socken;

d:o vid Estermark och Nyby i samma socken;

d:o vid Spöland i Vännäs socken;

d:o vid Spölands och Brattfors byar i samma socken;

d:o vid Ullsjöberg i Dorothea socken;

d:o vid Säfsjö i samma socken;

d:o vid Häggås i samma socken;

d:o vid Strands by i Umeå socken;

d:o vid Sörfors by i samma socken;

d:o vid Lycksele kyrkoby i Lycksele socken;

d:o vid Änäs, Vännäs, Lillträsk m. fl. byar i Degerfors socken;

d:o vid Risliden i samma socken;

d:o vid Elgsjö i Åsele socken.

Vid förenämnda aftappningsarbeten, hvilka under året ordentligen fortgått, förekommo vid inspektionen inga anledningar till anmärkning.

Underhållet af den före detta vid Innansjö i Burträsk socken med statsunderstöd utförda afdikningen kontrollerades, och befunnos dikena, ehuru icke något efter företagets fullbordande blifvit detsamma påkostadt, vara i försvarligt skick. Föreskrifter lemnades dock vid inspektionstillfället om huru underhållet för framtiden borde lämpligast ske.

Vid Forsvik i Stensele socken, hvarest en större utdikning blifvit med statsunderstöd före detta fullbordad, befunnos afloppskanalerna anmärkningsfritt underhållna

Vesternorrlands län.

Diverse arbeten.

Hernösands kanal med bro var under 1874 på behörigt sätt underhållen. Under år 1873 hade den 12 fot djupa kanalen trafikerats af 243 ångfartyg, men endast 57 segelfartyg, hvarutom 67 pråmar och 6 timmerflottar passerat.

De för *Indalselvans farborggörande* utförda arbetena från elfvens utlopp i Östersjön, eller *Klungerfjärden*, till *Utanede i Jemtland* hade dereinot under 1874 liksom föregående året varit i saknad af underhåll, och det bolag, som för åtskilliga år tillbaka utfört anläggningen, var stadt i upplösningstillstånd. Kanalen vid *Bergeforsen* har uppgrundats och kan vid lågt vattenstånd ej af båtar passeras, och kanalen genom *Silreforsen* är alldeles uppfyllt af sand, som vår- och fjällfloderna medfört.

Underhållet af *kommunikationsleden mellan Sundsvall och Bräcke gästgifvaregård*, hvilken led, verkställd med statsbidrag, består af dels kanal och dels landsväg, bestrides nu hvad landsvägen beträffar till största delen af kommunerna, på hvilka vägen blifvit indelad; underhållet befanns anmärkningsfritt. En kortare vägdel hade, på grund af öfverenskommelse mellan kommunikationsbolaget och Sundsvalls jernvägsbolag, blifvit utbytt mot en utfartsväg till Nedansjö jernvägsstation.

Samtliga landningsbryggor voro i oklanderligt skick och derjemte tre nya sådana anlagda, vid Stöde kyrka, Nedansjö och Kärfsta jernvägsstationer.

De två slussarne voro likaledes vederbörligen underhållna. En mindre uppgrundning uti kanalen ofvanför öfre slussen förmärktes, hvarföre direktionen ålades att bortskaffa denna bank i samband med de åtgärder till den öfre kanalens skydd vid högvatten, som direktionen redan vidtagit.

En ångbåt, sysselsatt med timmerflottars' bogsering, har navigerat vattenleden alltsedan dennas öppnande, men någon ordnad gods- och persontrafik har ännu ej kunnat komma till stånd. En förbättring härutinnan motsågs dock, enär en grundgående ångslup blifvit nyligen anskaffad för att göra reguliera turer från Nedansjö jernvägsstation. Vid passagen uppför Morgonforsen måste denna båt likväl framhalas medelst ångwinch och ketting, emedan strömmen vid omvexlande

vattenhöjd är stundom mycket stark. Dessutom hade en ny däckad ångbåt om 15 hästkrafter inköpts för farleden, men hade vid inspektionstillfället ännu ej anländt.

Omläggningen af den del af landsvägen mellan Fjälis färjeställe och Hernösand, som ligger inom Hässjö socken, hade vid inspektionstillfället blifvit påbörjad, men blott medelst skogens afrödjande.

Sundsvall—Torpshammars jernvägsarbete, som pågick vid inspektionen, föranledde åtskilliga anmärkningar, synnerligast därför att en ej obetydlig trafik för transport af varor bedrefs under tiden å den del af banan mellan Sundsvall och Nedansjö, som redan befanns skenlagd, oberäknadt att talrika transporter för jernvägsbyggnadens eget behof måste verkställas.

Arbetena bedrefvos för öfrigt med all kraft, så att förhoppningar kunde hysas om att jernvägen skulle kunna öppnas till hela sin längd på våren innevarande år. Besigtning för banans öppnande till allmänt trafikerande hade äfven vid 1874 års utgång blifvit af aktiebolagets direktion åskad samt har vid lämplig års-tid under innevarande år förrättats.

Den Svenska Riksdagens äfvensom det Norska Stortingets beslut, att bygga de till denna bana anslutande statsjernvägar med 4,83 fots spårvidd, torde emellertid påkalla en förändring af ifrågavarande banas smalare (3 $\frac{1}{2}$ fots) spårvidd till likhet med den större; men härmed kan dock utan olägenhet anstå, tilldess den bredare statsjernvägens byggnad framskridit till beröringspunkten med Sundsvall—Torpshammarsbanan.

Vattenafstappningsarbeten.

Utdikningen vid *Ubergs by i Skorpeds socken* hade under året bearbetats, men betydliga rensningar erfordrades i de öppnade afloppskanalerna.

d:o vid *Östra Eldsmarks by i Arnäs socken* var antagligt utförd och godkändes såsom fullbordad.

d:o vid *Brattbäckens by i Tåsjö socken* hade under året icke fortsatts.

d:o vid *Storselets by i samma socken*. Icke heller härstädes hade utdikningen under året blifvit fortsatt.

Utdikningen vid *Norrby by i samma socken*. Arbetet fortgick visserligen något, men med ringa fart.

d:o vid *Rotnäsets by i samma socken* fortgick, dock med samma anmärkning.

Obs. Uppllysning om de uraktlåtna åtgärderna från utdikningsintressenternas sida har till Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i länet meddelats, på det intressenterna måtte tillhållas att fullgöra sina åtaganden.

Sänkningen af *Kornsjön* och utdikningen vid *Sunnansjö och Bjälsta byar i Nätra socken* var nära sin fullbordan. Kornsjöns utlopp befanns (för så vidt det kunde kontrolleras, enär högt vattenflöde vid inspektionen egde rum) uttaget i öfverensstämmelse med den gillade planen; men resultatet af arbetet syntes, i anseende till för små dimensioner å afloppskanalen, blifva mindre än man förväntat.

Utdikningen vid *Utviks by i Nora socken*. Arbetet härstädes hade nära nog hvilat sedan föregående året.

d:o vid *Holmstrands by i Helgums socken*;

d:o vid *Ödens by i samma socken*;

d:o vid *Sunnansjö i Fjällsjö socken*; dessa 3:ne arbeten fortgingo och bedrefvos anmärkningsfritt.

d:o vid *Lilltersjö by i Ramsele socken*. Detta företag hade sedan föregående året ej blifvit fortsatt.

d:o vid *Sillre by i Borgsjö socken* var fullbordad och kunde såsom sådan antagas och godkännas.

Underhållet af den för några år sedan med statsmedel understödda sjösänkningen vid *Hofs och Quar-sütts byar i Selångers socken* gaf vid nu verkställd kontroll ej anledning till anmärkning.

Jemtlands län.

Underhållet af den s. k. *Carl Johans-vägen*, eller vägen från byn *Staa* i *Åhre socken* till riksgränsen, befanns i allmänhet uti godt skick. Beträffande bron

öfver *Staa-elfven* voro dock några erinringar att göra, och likaledes befunnos de å bron öfver *Bodsjösundet* verkställda reparationsarbetena mindre tillfredsställande, hvilket föranledde anmärkningar för nödiga rättelsers vidtagande.

Utdikningen vid *Raftelfvens och Sandvikens byar i Fölinge socken* var nära sin fullbordan.

d:o vid *Störåsens by i samma socken* var till nära hälften fullbordad, och önskade intressenterna förändring i planen för den återstående delen af arbetet. Någon ritning häröfver har emellertid ännu icke inkommit.

d:o vid *Gisselås by i Hammerdals socken* befanns vid inspektionen under arbete.

d:o vid *Gåxsjö by i samma socken* pågick, och det verkställda arbetet var särdeles väl utfördt.

d:o vid *Kläppe by i Kyrkås socken* pågick anmärkningsfritt.

d:o vid *Stångvikens och Holmsjöns byar i Fölinge socken* var i det närmaste fullbordad på ett tillfredsställande sätt.

d:o vid *Tands by i Lockne socken* och

d:o vid *Rossbols by i samma socken* voro under arbete.

d:o af myrarne å *Norderö bys egor i Norderö socken* var i det närmaste färdig; men som en del boställsarrendatorer förklarar sig icke vilja deltaga i arbetet, hade detta föranlett dröjsmål med fullbordandet.

d:o vid *Böle och Vesteråsens byar i Fors socken* var påbörjad, men det verkställda hade ej blifvit anmärkningsfritt utfördt.

Underhållet af förut verkställda och understödda utdikningar vid *Singsjölandet i Brunflo socken* befanns icke nöjaktigt utfördt, utan påkallade betydliga rensningar i afloppsgrafvarne; likaledes voro afloppen vid *Sörvikens och Solbergets byar* mycket igenvallade; och utdikningarne dels vid *Bjersta by* samt dels vid *Hornsjöbergs och Hornsjöböle hemman*, alla i nämnda socken, tarfvade rensningar, hvarom de särskilda intressenterna vid inspektionerna förstängades.

Gefleborgs län.

Diverse arbeten.

Gefle—Dala jernväg. Vid inspektionen befunnos underhållsarbetena verkställda med stor omsorg. 56680 fot af banan hade under året belagts med stålskenor och 16640 st. gamla syllar utbytts mot nya. Endast ett axelbrott hade under året inträffat, och detta synes hafva berott på någon omärkbar bristfällighet å en ej fullt två år begagnad lokomotivaxel. Gamla jernskenor qvarligga nu på blott cirka 1,8 mils längd af hela banan.

Å Falu station, som fullständigt förändrades genom planets sänkning med 4 fot, var vid inspektionen ett för Gefle—Dala och Bergslagens jernvägar gemensamt storartadt stationshus jemte nytt lokomotivstall under uppförande, och åtgärder voro vidtagna för stationens utvidgning.

Å flere andra stationsbyggnader utefter Gefle—Dala-linien voro ändringar och utvidgningar äfven under arbete.

Föreningsspåret mellan Gefle—Dala och Upsala—Gefle jernvägar var under byggnad genom broanläggning öfver Gefle-ån.

Den rörliga materielen hade sedan föregående år ökats med 100 vagnar, men minskats genom slopning af ett äldre lokomotiv.

Söderhamn—Bollnäs kommunikationsled, bestående af dels lokomotivbana mellan Hudiksvall och Bergvik samt hästbana förbi Landaforsen, dels af vattenvägar å sjön Bergviken och å Ljusne elf upp till Bollnäs, befanns vara i allmänhet väl underhållen.

Lokomotivbanans 15 år gamla skenor voro visserligen synbart slitna, men dock ännu i anmärkningsvärdt godt skick. 6600 syllar hade under året ombytts; två äldre trädbroar voro ombyggda af sten och flera andra förbättringar vidtagna.

Den rullande materielen var ökad med 20 plank-, 2 broms- och 2 passagerare- och bagagevagnar, hvarjemte ett sexkoppladt lokomotiv, bestådt från Trollhättans maskinverkstad, väntades snart lefvererad.

Vid Landa-hästbanan förekom anledning till några anmärkningar mot underhållet, hvarom trafikchefen underrättades för rättelsers vidtagande.

Sjöbryggan vid Bollnäs, som 1873 befanns bristfällig, hade blifvit fullständigt reparerad.

Här må slutligen anföras, att kommunikationsbolaget låtit företaga undersökningar om jernvägens fortsättning från Bollnäs genom Woxna och Dalarne till sjön Siljan; mätningar och afvägningar voro vid inspektionstillfället pågående för denna nya trafikled.

Hudiksvall—Forsa jernväg med dess fortsättning till sjön Dellen. Grusning och stoppning af banan för året hade utförts på ett fullgodt sätt, och hade 180 st. skenor och 1250 st. syllar dervid blifvit å gamla banan utbytta.

Å stationen vid Hudiksvall erfordrades ett nytt lokomotivstall, och platformen vid stationshuset behöfde ombyggas. Några anmärkningar mot vägöfvergångarne å banlinien samt mot skenläggningen i lutningarne förekommo, hvarjemte trädviadukten vid Hesta, som befanns ganska bristfällig redan 1873, förordades till borttagande samt i stället bankutfyllnings verkställe, hvilket allt anmärktes till bolagsdirektionens åtgärd.

Vid Forsa station var lastbryggan sedan 1873 tillbyggd och utvidgad samt en ångkran jemte s. k. knippverk anlagdt.

Den rullande materielen hade sedan föregående inspektion blifvit tillökad med 21 lastvagnar, hvaraf 15 tillverkade på jernvägens egen maskinverkstad.

Den tillbyggda nya banan från Forsa till sjön Dellen kunde trafikeras intill Forsa ångsåg, ehuru den ännu ej var fullt justerad; i öfrigt bedrefvos arbetena å denna bana med berömvärd omsorg, och alla förekommande broar voro utförda med större spännvidder samt således större vattensektionsareor än förslaget föreskrifver. Fullgoda materialier hafva till utsträckningsarbetet blifvit använda.

Vägomläggningen förbi de branta backarne å landsvägen från *Jerfsö* i riktning mot *Färila socken* var vid inspektionen fullbordad och arbetet afsynades.

Vattenaftappningsarbeten

afseende frostländighetens förminskning:

Utdikningen af *Brödmyren och Myggåsen i Hanebo socken*. Detta arbete föranledde åtskilliga anmärkningar såväl med hänsyn till utförda stödje-

murars beskaffenhet, som ock till vattenaffloppets dimensioner. Kostnaderna hafva betydligt öfverskridit det mindre väl uppgjorda förslaget, och åtskilliga år återstå tills företaget kan hinna fullbordas.

Sänkningen af *Hallsta-ån i Tuna och Högs socknar* befinns vara på ett förtjenstfullt sätt utförd.

Utdikningarne vid *byarne Sjöbo, Kafven, Åkern m. fl. i Ljusdals socken* voro betydligt bearbetade och syntes komma att medföra synnerligt lofvande resultat.

Regleringen af *Syltbäcken i Ofvansjö socken*. Arbetet var med all önskvärd omsorg bedrifvet och anmälades färdigt till afsyning.

Sänkningen af *Ångsjön i Enångers socken* utfördes med skicklighet och omtanke samt lofvade förträffliga resultat.

Utdikningen af sanktrakter i *Hamrånge socken* inefattar två afdelningar, nämligen den s. k. *Totza-bäcken*, som var nära nog fullständigt utgräfd, och *Hamrånge-ån*, der långt större arbeten förekommo, hvilka afvenledes med all kraft bedrefvos. De redan utförda arbetena följdes med stort intresse af innebyggarna på hela den omgifvande slätten, hvilka af företaget kunna förvänta betydliga fördelar för jordbruket.

Sänkningen af *Ygsjön samt utdikning af sankmarker vid Ygs och Kallmyrs byar i Färila socken*. Vid detta arbete anmärktes, att af missförstånd verkstälts för branta doseringar å afloppskanalerne och att sten samt jord upplagts för nära dessas kanter, hvarutaf ras kunde förmedlas.

Utdikningen vid *Sörby by i Årsunda socken*. Arbetena härstädes omfatta 3:ne skilda system. Det största och viktigaste af dessa är beläget vid *Årsunda kyrka*, det andra ligger vid *Dragskogen i Tärnan*, och det tredje går genom *Långängarne till sjön Ottnaren*. Utaf alla 3 kunna förväntas framstående förbättringar och minskning i frostländighet och arbetena bedrefvos å de 3 afdelningarne samtidigt.

Stockholms län.

Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernvägsbyggnad.
Denna anläggning, som genomlöper delar af Stock-

holms, Upsala och Vestmanlands län, har ansetts böra upptagas såsom tillhörande Stockholms län, enär utgångspunkten är Stockholms stad, der jernvägsaktiebolagets direktion har sitt säte.

Undertecknad Lindgren, som i nåder förordnats att å Statens vägnar utöfva kontroll å arbetets utförande, har under årets lopp 2:ne gånger fullständigt besigtigat detsamma. Företaget har år 1874 bedrifvits jemt och kraftigt samt har, oafsedt några anmärkta mindre brister som under fortgången kunnat tillfredsställande rättas, öfverhufvud blifvit på ett omsorgsfullt sätt utfördt. Terrassering verkställdes å 16½ mils längd och skenläggning å 6½ mil, hvaraf omkring 5 mil voro mer eller mindre inom årets slut ballastade.

Underhållet af *Väddö kanal* med svängbro, färja, m. m. föranledde icke någon anmärkning, ty vattendjupet var öfver allt å hela sträckan minst 9,5 å 10 fot, som blifvit bestämdt när kanalen anlades i slutet af 1820- och början af 1830-talet.

D:o af *Åkers kanal med sluss, floddamm och öfria anläggningar*. Oaktadt den djupaste fåran i kanalen företer lika djup med slusströskeln, eller 6 fot under vattenytan, har den likväl befunnits så smal eller bugtande, att grundstötningar af 5 till 5,5 fots djupgående fartyg förekommit. En genomgående rensning medelst muddring synes således vara behöflig. Upprensningar af nedrasade stenar hade under året verkstälts, och anvisning huru mudderverket lämpligen kunde förändras för en större muddrings utförande lemnades af inspektionsförrättaren. Slussen var i godt skick och likaså floddammen, med undantag af skidbordsbeläggningen och gångbron deröfver, som tarfvade förnyelse.

D:o af *Södertelje kanal* med broar m. m., har såsom vanligt verkstälts med omsorg. Upprensningar och muddringar måste emellertid fortgå årligen, om kanalens föreskrifna djup af 12 fot öfver slusströskeln öfverallt skall kunna bibehållas. På ett och annat ställe fattas ännu en half fot i fulla djupet. Strandbeklädnaderna repareras årligen. Slussen och svängbron voro i godt skick.

Besigtningen å *Karlbergs kanal med bro* föranledde ej någon anmärkning.

D:o å *kanalen och bron vid Ålkistan*, mellan sjön *Brunnsviken och stora Värtan*, utvisade att en mindre uppmuddring erfordrades vid kanalens östra mynning; i öfrigt var ingenting att anmärka.

Sänkningen af *sjön Magelungen samt torrläggningen af Brännkyrka-sjön* i Brännkyrka socken af Stockholms län fortgick vid inspektionen; men arbetet försvårades och försenades mycket af de markers sankta beskaffenhet, som då genomdikades.

Ombyggnaden af *bron öfver Skurusund*, hvartill statsbidrag i nåder meddelats från den till smärre hamn- och brobyggnader samt farleders upprensning anvisade fond, har bedrifvits med raskhet och omsorg. Arbetet förväntades färdigt till årets slut och har nu blifvit fullbordadt samt vid afsyning godkändt.

I Upsala län.

Upsala—Gefle jernväg, med bibanorna till *Danemora* och till *Österby*, hafva under 1874 fortgått med den kraft, att hela anläggningen kunnat i medlet af December månad högtidligt invigas och öppnas för allmänt trafikerande; dock återstodo vid detta tillfälle åtskilliga smärre kompletteringsarbeten, hvaribland hufvudsakligen må nämnas fullbordandet af stationsbyggnad vid Gefle samt banans sammanknytning derstädes med Gefle—Dala jernväg.

Upsala hamn och å jemte farlederna dit genom Almarestäke och Erikssund hafva under året hållits vid makt medelst arbeten såsom vanligt.

Underhållet af *farleden på Örsunds-å*. Något muddringsarbete har under 1874 ej verkställts. Djupen i ån voro i allmänhet 9 å 11 fot, men på några ställen uppmättes endast 8,5, och på ett ställe observerades en uppgrundning, dock af ringa omfång, men med ett djup af blott 7,7 fot, hvilket visar att muddring måste verkställas när den nyligen understödda utsträckningen af farleden uppåt ån kommer att bearbetas.

Besigtningen å *farleden på Enköpings å* och hamnen vid staden utvisade i åns mynning ett djup af 7,5 till 8 fot under Mälarens vattenyta, som för

Väg- och Vattenbyggnads-Styrelsens berättelse.

dagen stod på 14 fot öfver Stockholms slusströskel och följaktligen kunde falla ytterligare 1 fot. Muddringsarbeten hade under året utförts uppe i ån på 2000 fots längd ända till 11 fots djup, eller 2 fot djupare än som erfordras. En lastbrygga, som blifvit för någon tid tillbaka anlagd vid Haga, föranleder genom sitt utskjutande läge obehämlighet för sjöfarten. — Hamnbryggan i staden är, ehuru hjälpligen reparerad, i sådant skick, att ombyggnad snart torde förestå. Härom har inspektionsförrättaren meddelat stadens hamn- och årensingsdirektion kännedom.

Inom Mellersta Väg- och Vattenbyggnads-distriktet

hafva följande äldre anläggningar äfvensom fortgången af nya arbetsföretag blifvit genom inspektioner under året kontrollerade, nämligen:

Krylbo—Norbergs jernvägsbyggnad, bredspårig, utgående såsom bibana från norra stambanan vid Krylbo station till Norbergs malmfält, samt understödd med statslån af 406,000 Kronor. Enligt antaget kontrakt skulle bolaget fullborda denna bana till afsyning vid 1874 års slut, och bolaget anmälde äfven företaget såsom färdigt till afsyning; men som åtskilliga ofullständigheter förekommo med hänsyn till banans terrassering, härledande sig ifrån osäker jordmån m. m., har förlängning i arbetsterminen blifvit af Eders Kongl. Maj:t i nåder medgifven till 1875 på det att vintern och källossningen måtte få verka på banvallarne. Afsyning har ännu icke förrättats.

Vessman—Barkens lokomotiv-jernbana, mellan Smedjebacken vid sjön Norra Barken och Ludvika vid sjön Vessman, har underhållits i farbart skick. Tre nya passagerarevagnar voro anskaffade och en under arbete; ett nytt lokomotiv och hjul till godsvagnar voro beställda.

Norbergs gamla jernväg från Engelsberg till Norberg är under ombyggnad från smal- till bredspårig. Den gamla banan, som ännu måste bibehållas till dess den nya hinnes färdig, befanns vid inspektionen underhållen i godt och trafikabelt skick.

Örebro—Arboga—Köpings eller den s. k. *Köping—Hults jernväg*. Det redan för 2 år sedan började ombytet af de gamla broskenorna mot nya fot-skenor (vignola-) hade fortsatts från Örebro till Fellingsbro station, och i samband dermed verkställdes ombyte af skadade syllar. De gamla trädbroarne å linien utbytas äfven efter hand mot nya broar af jern. Underhållet handhafves alltså med största omsorg jemte det utvidgningar af en eller annan stationsplan samt ombyggnad af stationshuset vid Frövi företagits.

Köping—Uttersberg jernväg befanns vara väl underhållen och i mycket godt skick. En bibana, 2200 fot lång, hade under senaste året på enskild bekostnad blifvit anlagd från Uttersberg till Östanfors, och vid Kolsva station hade, äfvenledes på enskild bekostnad, en rutschbana anlagts från hufvudbanan ned till brukets verkstäder. Rörliga materielen har under år 1874 blifvit förökad med 1 lokomotiv och 20 lastvagnar.

Grängesbergs jernväg var äfven väl underhållen. Större delen af de gamla syllarne voro utbytta mot nya och skenombyte pågick. Ett spår om 800 fots längd, ledande till Frövi—Ludvika jernväg, och ett annat om 1600 fot till Lomberget voro ny-anlagda. En ny vagnbod för 20 vagnar var uppförd och ett lika antal nya vagnar var inköpt.

Frövi—Ludvika jernväg, hvartill statsbidrag ej utgått, var vid inspektionen öppnad enligt tidtabell för trafik från Frövi till Grängesberg, $7\frac{2}{10}$ mil, och skenlagd hela den $9\frac{2}{10}$ mil långa banan. Den omständigheten att de sista 2 milen icke blifvit godkände till upplåtande för allmän trafik härleder sig från fördröjt uppförande af stationshuset vid Ludvika, om hvilken stations läge och ordnande tvistigheter uppstått mellan styresmannen för ifrågavarande jernbana och Bergslagerernas jernvägsaktiebolags direktion.

Jernbanan företer en ingalunda förmånlig profil, med täta stigningar af 1 på 60 och 1 på 70, samt en plan med många kurvor om 1000 fots radie. Rörelsen å banan var liflig.

Nora—Karlskoga jernväg, äfvenledes anlagd utan statsunderstöd, blef efter verkställd besigtning första

dagarne af året upplåten för trafik, som sedermera visat sig särdeles liflig. Den $6\frac{1}{2}$ mil långa banan har täta kurvor och lutningar, hvilka till större delen kunna tillräknas egendomliga begrepp om jernvägars byggnad hos de engelska ingenjörer, hvilka vid arbetets begynnelse ledde företaget, men sedermera blefvo derifrån skilde.

Vikern—Möckelns jernväg, till hvars utförande intet bidrag från statens medel utgått och hvilken anläggning blifvit primitivt ganska slarfvigt verkställd, skulle enligt af bolaget fattade beslut undergå en grundlig förbättring med hänsyn till ballastning, byggnaders och ny hägnads uppförande samt anskaffande af nya vagnar, hvaraf flere ändamålsenligt och väl arbetade malmvagnar redan blifvit lefvererade. Dessa kompletteringsarbeten äro beräknade att erfordra en summa af 114,610 Kr. Emellertid befanns banan för tillfället i det skick, att malmforsling derå kunde för jernvägs-intressenternas räkning verkställas, hvilken trafik inbringat för året en bruttoinkomst af omkring 35,000 Kr.

Långban—Yngens jernbana för hästkraft (en ibland de först anlagda jernbanor i Sverige) var vid inspektionen till halfva längden omstoppad och spåret låg på denna del väl; men på den öfriga delen befanns underhållet mindre godt. En mängd skenor, som legat å banan 24 år, befunnos vara utslitna och torde snart böra utbytas mot nya, om bolaget tänker fortfarande underhålla och begagna denna bana, hvilken synes kunna upp-brytas när Östra Vermlands lokomotivbana hinner fullbordas.

Saxen—Yngens gamla jernbana, äfven för hästkraft, var väl och omsorgsfullt underhållen, med undantag af på en sträcka af några hundra fot närmast Yngen, der anmärkningar upprepade gånger blifvit gjorda, att underhållet årligen eftersattes.

Östra—Vermlands jernvägsbyggnad, från Kristinehamn till Persberget och Finshyttan, genom hvars utförande (som sker af bolag utan statsunderstöd) flere af de små äldre jernbanorna, såsom Kristinehamn—Sjöändans, Yngen—Öjevetterns och Yn-

gen—Långbans, blifva öfverflödiga, fortgick med jemn kraft och betydlig arbetsstyrka å delen mellan Kristinehamn och Gammelkroppa, men var vid inspektionen ej fullt utstakad mellan detta senare ställe och Persberg, eller mellan Nyhyttan och Finshyttan.

Å den södra delen voro emellertid 2,7 mil, mellan Kristinehamn och Storfors, redan terrasserade, och denna del af banan har sedermera under år 1875 blifvit efter besigtning öppnad för trafik.

2 lokomotiv och 100 vagnar, tillverkade vid egna verkstäder, användes vid byggnaden, och dessutom hade 3 lokomotiv och 150 vagnar blifvit beställda.

Filipstad—Nordmarks nyligen koncessionerade jernvägsbyggnad var vid årsinspektionen till största delen terrasserad, vattenafledningstrummor under banan murade, och brobyggnader under arbete.

Pålsboda—Finspongs smalspåriga jernbana var vid inspektionstillfället i det närmaste färdigterrasserad och kunde redan i September månad 1874 upplåtas för allmän trafik, enär densamma vid afsyningen med beröm godkändes, såväl hvad sjelfva banbyggnaden som ock hvad rullande materielen beträffade. Materielen bestod af 3 lokomotiv, 9 passagerarevagnar, 2 bagage- och 100 lastvagnar.

Jernbanan från Storå station å Frövi—Ludvika-banan till Guldsmeshyttan och Stripa grufvor med bibana till sjön *Rossvalen* framskred under 1874 så, att trafik kunnat innevarande år å linien öppnas sedan den nya anläggningen blifvit vederbörligen besigtigad.

Sala—Tillberga jernbana. Vid årsinspektionen befanns terrasseringsarbetet nära fulländadt och brobyggnader samt en del vattenafledningstrummor under arbete, — alltsamman utvisande, att anläggningen utfördes väl och efter godkända metoder.

Bibanan till Bergslagernas jernväg från sjön Hörken till Strömsdals masugn hade under året börjats och bedrefs, med rättelse efter nådigst gillad plan, på anmärkningsfritt sätt.

Jernbanan från Bysjöns strand till Vestra Dalelven i Stora Kopparbergs län, för hvilkens anläggande koncession i nåder beviljades i början af 1874, hade under sommaren påbörjats och arbetet pågick vid inspektionen.

Jernbanan från Nordmarks grufvor till Mokärnshyttan och sidobanan till Tabergs grufvor, i Filipstads bergslag, hade vid inspektionen fortskridit så, att 1 mil 20000 fot i längd voro terrasserade och deraf 1 mil 10000 fot skenlagda, 4 broar byggda, 57 vattenafledningstrummor under banvallen anlagda, 2 vägportar fullbordade, 1 stationshus, 2 vaktstugor, 1 godsmagasin och 1 lokomotivstall uppförda, samt 3 lokomotiv och 60 lastvagnar anskaffade.

Strömsholms kanal, med dragvägar, bankar, slussar och broar m. fl. anläggningar, var såsom vanligt utmärkt väl underhållen. Genom uppförandet af en kombinerad bro vid Kolbäck för landsvägen derstädes och Oxelösund—Flen—Vestmanlands under arbete varande jernväg kan den gamla bron dersammastädes rifvas och segelleden upprentas, hvarigenom ett svårt hinder undanröjes. — Vattnet var vid inspektionstillfället så lågt, att en 4,5 fot djupgående ångbåt icke kunde framgå utan att beröra kanalens botten.

Hjelmare kanal, med tillhörande anläggningar och byggnader, befanns vara på tillfredsställande sätt underhållen.

Eskilstuna kanal var äfvenledes i fullgodt skick.

Farleden på Arboga å var, oaktadt särdeles lågt vatten, trafikabel.

Farleden å Timselven och genom Knapfors sluss har genom de nya jernvägarne i grannskapet förlorat sin betydelse. Den befanns i oförändradt och begagnbart tillstånd, men bron öfver slussen tarvade ombyggnad med det snaraste.

Filipstads kanal med slussar var vid årsinspektionen i samma goda skick som föregående år. Äfven denna vattenkommunikationsled kommer, i följd af de flera jernvägslinier som nu byggas inom denna ort, att hädanefter förlora sin forna vikt för transporterernas underlättande och torde inom kort blifva för trafiken obehöflig.

Kanalen mellan sjöarne Hörken befanns i allmänhet väl skött. Kanalens djup var fullt tillräckligt för de fartyg, som kunde passera slussen. Murverket vid bron öfver slussen var dock bristfälligt och behöfde repareras.

Farleden på Köpings å. Muddring pågick till 10 fots djup under det tillfälliga eller medelvattenståndet. Vattendjupet i ån var i allmänhet 9 fot, men på enstaka ställen förekommo $\frac{1}{2}$ à 1 fots uppgrundningar. Ångbåtskajen och strand-doseringarne voro delvis reparerade.

Farleden genom Pålsundet, mellan Mörkön och fasta landet i Södertelje skärgård, var väl utprickad och mätte 8 till 9 fots segeldjup.

Skanssundet och farleden derifrån in till Nyköpings hamnbrygga egde fullt djup och befanns i anmärkningsfritt tillstånd.

Hamnen vid Trosa hade vid inspektionen icke ännu blifvit iståndsatt i enlighet med de vid föregående års besigtning gifna föreskrifter, i följd hvaraf krönet på hamnpieren blifvit bortsköljdt af brottsjöar vid stormtillfällen. Kajnuren vid ångbåtshamnen var emellertid uti fullgodt stånd. Föreskrifter meddelades nu ånyo till hamndirektionen rörande de åtgärder, som måste vidtagas för de skadade delarnes vederbörliga iståndsättande.

Hamnen vid Vesterås befanns med hänsyn till såväl stenkajer och hamnar som lastbryggor uti vanligt godt skick.

Hamnen vid Askersund hade likaledes underhållits väl och befanns anmärkningsfri.

Broarne öfver Stora och Lilla Hammarsunden, på vägsträckningen från Östergötland till Askersund, voro på ändamålsenligt sätt underhållna.

Flottbroarne öfver Dalelven nära Thorsång och vid utloppet från sjön Runn voro underhållna i fullt trafikabelt tillstånd.

Vägarbeten, understödda med statsbidrag.

Vägomläggningen i Södermanlands län mellan *Nyköping och Svärta* var i det närmaste färdigt terrasserad och grusningen börjad;

D:o mellan *Svärta och Bogsta* samt mellan *Bogsta och Låstringe*, afvenledes i Södermanlands län, hafva

under 1874 blifvit fullbordade, afsynades vid inspektionen och godkändes.

Vägomläggningen inom *Nora, Huddunge och Harbo socknar i Vestmanlands län på vägen till Gysinge bruk*. Af de några och tjugu särskilda omläggningar, hvaraf detta företag består, voro vid årsinspektionen en del färdiga, en del under arbete och en del ännu icke påbörjade. Mot de utförda arbetena förekommo visserligen åtskilliga anmärkningsanledningar, men dessa kunna dock af intressenterna lätt undanrödjas, och i allmänhet taget var arbetet nöjaktigt verkställt.

Aftappningsarbeten, understödda med statsbidrag.

I Stora Kopparbergs län.

Utdikningen af *Igeltjärnsmyren vid Blyberg i Elfdals socken* befanns fullbordad och afsynades vid inspektionen;

D:o af *Mess- och Eliasmyrarne i Folkärna socken* var äfven fullbordad och afsynades;

D:o af *Storsveden, Brosveden m. fl. myrar i samma socken* var till hälften fullbordad, och befanns det verkställda arbetet anmärkningsfritt;

Sänkning af *Brovalls- och Kärrsjöarne i samma socken* var så till vida utförd, att den förstnämnda sjön blifvit sänkt;

Utdikningen af *Gunsarfs- och Rostbergsmyrarne i Kopparbergs och Sundborns socknar* bedrefs utan anledning till anmärkning;

D:o af *Björnhagsflotten m. m. i Jerna socken*: af de 5 myrar, som enligt gillade planen skola utdikas, voro 2 färdigdikade, 2 under arbete och 1 ännu icke påbörjad;

D:o af *Bredflyten och Stigbomyren vid Forsgårde m. fl. byar i Floda socken* var vid inspektionstillfället icke påbörjad;

D:o af *Fallbärsmyren vid Nås och Davidshytte byar i Hedemora socken*: hufvudafloppet var till större delen upptaget, men inga sidodiken ännu grädda.

Inom Östra Väg- och Vattenbyggnads-Distriktet.

Inspektioner hafva under år 1874 blifvit verkställda för kontrollerande af dels underhållet dels utfö-

randet af följande äldre och yngre anläggningar inom distriktet:

Göta kanal- och slussverk med dertill hörande anläggningar, ifrån Mem vid Östersjön till Sjötorp vid sjön Venern.

Denna kommunikationsled synes fortfarande underhållas med största omsorg. Att vid flere af slussarne otätheter mellan portarne och murarne uppstått till följe af nötning, har icke kunnat förekommas och kan icke heller innebära någon fara för slussarnes bestånd.

Förutom de vanliga underhållsarbetena längs hela linien, bestående i slussportarnes skrapning och tjärning, murarnes fogstrykning, squalpbankars stensättning, kanalbankars påfyllning m. m., hafva åtskilliga betydligare reparationsarbeten blifvit verkställda, såsom:

å *östra linien* omplankning och reparation af 3 par slussportar, en större reparation af Hulta slussportar, hvilka 1873 blefvo skadade genom fartygs påstötning och då provisionelt reparerades; 2 vingmurar vid Karlsborgs slussar ombyggde m. m.;

å *mellersta linien* hafva jemte reparation af flere slussar hamnbassängen vid Borenhult och kanalen vid Motala sluss blifvit upprensade, samt en större reparation af hamnarne vid Berg mot Roxen fulländats;

å *vestra linien*, förutom åtskilliga slussportars omplankning antingen helt och hållet eller delvis, hafva upprensningsarbeten börjats vid Edet för reglering af sjön Undens vatten, i ändamål att vid behof kunna förstärka vattentillgången i kanalens härvarande hufvudreservoar, sjön Viken.

Enligt verkställda mätningar voro vattenståndet å sjötrösklarne den 31 Oktober följande: i Venern 15,1 fot; Viken 10 fot; Vettern 10,5 fot; Boren 11,0 fot; Roxen 11,5 fot; Östersjön 13,2 fot. Kanalens bestämda segeldjup, 10 fot, har oaktadt årets ringa nederbörd kunnat vidmakthållas med undantag för sjön Viken, der det bör vara 10,5 fot för att 9,5 fots djupgående fartyg skola bekvämt och med full säkerhet kunna trafikera.

Kinda kanals underhåll har icke föranledt någon anmärkning. Några extra reparationsarbeten hafva under året icke varit af behovet påkallade.

Norrköpings farled befanns ega fullt tillräckligt djup och uppgick till mer än det stadgade, eller till 16,5 fot. Muddringar för farledens utvidgning till 130 å 150 fots bottenbredd hafva bedrifvits vid Pampus-fjärden samt pågingo vid inspektionen längs kajerna uppe vid staden och midtför Motala varf.

På några felande vattenmärken och behovet af flere bojar blef hamnstyrelsens uppmarksamhet fäst.

Norrköpings docka var anmärkningsfritt underhållen. Inloppet till dockan ombygges på stadens bekostnad.

Oskarshamns docka. Mot den egentliga dockans underhåll förekom ingen anmärkning, men skötseln af sättporten syntes vara något försunnad.

Gammelby hamn och lastbrygga: lastbryggans underhåll var ej klanderfritt.

Farleden till Mönsterås företedde endast 7 fots djup, men både utvidgning och fördjupning af farleden var af interessenterne beslutad.

Arbetet för upprensning af Gränsö kanal, hvartill bidrag i nåder beviljats från 1873 års fond för understödjande af smärre hamnbyggnader samt farleders upprensning, var fullbordadt samt kunde vid inspektionen afsynas och godkännas.

Kalmar hamn, som alltsedan 1871 ej blifvit upprensad, befanns nu vara flerstädes uppgrundad med äfva och dy, hvaraf äfven observerades samlingar utanför östra inseglingsgattet, så att muddringar måste genom hamndirektionens försorg vidtagas. Den till staden och hamnen verkställda jernvägsanläggningen föranleder åtskilliga nya anordningar vid hamnen, för hvilka dock ännu icke någon plan blifvit uppgjord.

Kalmar upphålningsbädd befauns i godt skick.

Hamnen vid Mörbylånga på Öland underhålls väl och har i viss mån blifvit förbättrad.

D:o vid Rödhälla äfven på Öland. Härstädes visade sig fortgående benägenhet till upplandningar vid inloppet, men underhållet var likväl anmärkningsfritt.

Hamnen vid Linköping jemte farleden ut till sjön Roxen befunnos vara såsom vanligt väl underhållne och segeldjupet 10 fot.

D:o *vid Vadstena* var i godt skick och vattendjupet vid inspektionstillfället 10,5 fot.

D:o *vid Hästholmen*. Den af haunnintressenterne anlagda 100 fot långa stenkajen utefter stranden, vinkelrätt mot hamnarmen, var fullbordad och hamnplanet utfylt.

D:o *vid Grenna* hade underhållits på vederbörligt sätt.

D:o *vid Visingsborg*: hamnarmarne derstädes tarfvade fogstrykning, hvarom föreskrift meddelades vederbörande.

D:o *vid Hjo*. Denna hamn får, enligt Eders Kongl. Maj:ts nådiga medgifvande, på vissa vilkor från staden öfvertagas af Hjo—Stenstorps jernvägsbolag; och fastän kontrakt härom ännu icke blifvit mellan vederbörande afslutadt, hade jernvägens direktion redan öfvertagit hamnens förvaltning samt äfven nybyggt en del af den i hamnbassängen anlagda lastbryggan, hvarmed följande år kommer att fortsättas. Åtskilliga reparationer å vägbrytaren voro dessutom utförde.

D:o *vid Mariestad*. Trädkajen hade af högt vatten blifvit betydligt skadad, men var reparerad. En upprensning af hamnen är tillämnad, hvarefter ifrågakommer att uppföra en ny stenkaj.

D:o *vid Lidköping*. Hamnarmarne hade skadats af högt vattenstånd, men blifvit ändamålsenligt reparerade. En öfver den inre hamnbassängen ifrågasatt brobyggnad, afseende att förena Stentorp—Skara—Lidköpings jernbana (hvilken har sin ändpunkt invid hamnen) med den från motsatta sidan af Lida-ån under arbete varande jernbanan Lidköping—Håkantorps, måste på det lifligaste afstyrkas, enär hamnen skulle genom brobyggnad på detta ställe nära nog blifva för sjötrafiken oanvändbar. Sammanbindningsbro mellan de tvenne jernbanorne kan dessutom anläggas på annan punkt, hvarigenom hamnen icke kommer att lida något förfång.

D:o *vid Sandviken* i Persnäs socken på Öland. Den större nyss fullbordade hamnarmen blef vid den häftiga orkanlika stormen i Februari 1874 (hvilken åstadkom betydliga skador å en mängd anlagde

eller under utförande varande hamnbyggnader) så skadad, att all den sten, som utgjort öfverbyggnaden, låg efter orkanen nedspolad bredvid kistorna, hvilka dock stodo orubbade; äfvenledes hade en betydlig mängd kalksten blifvit invräkt af hafvet i hamnens innersta vinkel. Förslag till hamnens reparation, som erfordrar en kostnad af 9,450 Kr., uppgjordes af inspektionsförrättaren. Vid hamnens brygga kunna dock 8½ fots djupgående fartyg lossa och lasta. Till reparationen, hvars skyndsamma verkställande är af högsta vikt, har Eders Kongl. Maj:t i nåder anvisat ett extra understöd, att utgå af särskilda medel.

Hamnen vid Borgholm på Öland skadades äfvenledes vid den nyss öfvermådde starka stormen, dock vida mindre än Sandviks hamn. Skadorna å Borgholms hamn blefvo emellertid redan under Mars månad i hufvudsakliga delar reparerade, och vid årsinspektionen befunns dels att hamnen blifvit återförsatt i komplett skick, och dels att tvenne ledfyrrar för inseglingen blifvit uppförda på hamnkassans bekostnad.

D:o *vid Stora Rör* blef under februari-stormen nästan alldeles raserad, och efter besigtning ansåg sig Distriktchefen i skrifvelse till Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Kalmar län böra afstyrka försök att reparera ruinen. Sedan ett nytt förslag af Distriktchefen hunnit utarbetas för denna hamn, skulle detsamma lemnas till Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande för ytterligare åtgärd efter menighetens hörande. Emellertid har ännu ingen vidare anmälan rörande detta ärende blifvit hos Styrelsen gjord.

D:o *vid Färjestaden* på Öland är på en kortare sträcka af norra hamnarmen skadad, dock ej genom storm, utan genom alltför tunga transporter som förrätats utan att försigtighetsmått vederbörligen iakttagits för murverkets skyddande. Reparationer hafva emellertid blifvit verkställda enligt meddelade föreskrifter, och vid årsinspektionen förekom blott till anmärkning, att uppgrundning skett i hamnens inre del.

D:o *vid Refsudden*. Denna lilla endast för postöfverföring vid undantagsfall till Öland bildade hamn,

som blifvit af storm och is nästan tillintetgjord, har föranledt undersökningars verkställande; och komma ritningar med forslag att underställas Eders Kongl. Maj:ts nådiga bepröfvande.

Hamnen vid Jönköping, som lidit skador hufvudsakligen å pierhufvudena, har af inspektionsförrättaren blifvit närmare undersökt, och hamnstyrelsen har angående hamnens reparation erhållit föreskrifter, hvilka vid en senare besigtning befunnits vara vederbörligen iakttagna. En upprensning af hela yttre hamnbassängen synes vara af behovet påkallad, och den sedan flera år tillbaka påtänkta rätningen af kajen i Munksjön, i ändamål att bereda ökad hamnutrymme, bör, så snart hamnkassans medel dertill lemna tillgång, verkställas enligt därför upprättad plan.

Jernvägsanläggningar.

Halsberg—Motala—Mjölby jernbana, bredspårig, 9 mil lång, blef efter undergången vederbörlig besigtning öppnad för allmän trafik under året samt har sedermera såsom komplett fullbordad antagits och godkänts.

Vadstena—Fogelsta jernbana, smalspårig och endast 1 mil lång. Denna lilla bana, som tillstötter Halsberg—Motala—Mjölby jernväg vid Fogelsta station, har äfven under året öppnats för allmän trafik efter vederbörligen verkställd besigtning och afsynning.

Svensbro—Ekedalens jernbana, smalspårig, $\frac{7}{10}$ mil lång och utgörande bibana till Hjo—Stenstorps jernväg, befanns vid inspektionen nära färdig.

Lidköping—Skara—Stenstorps jernbana, smalspårig, $4\frac{7}{10}$ mil lång, var vid inspektionen så nära fullbordad, att den kort derefter kunde på grund af besigtning öppnas för allmän trafik.

Mariestad—Moholms jernbana, smalspårig, $1\frac{6}{10}$ mil lång, öppnades för trafik redan i Maj månad 1874, då banan vid besigtning visserligen befanns säkert farbar, men icke till alla delar komplett fullbordad.

Kalmar—Ennaboda jernbana, bredspårig, $5\frac{2}{10}$ mil lång, utgörande bibana till Vexjö—Ennaboda—Karlskrona jernväg, besigtigades för öppnande af all-

män trafik i början af Augusti 1874 samt blef före årets slut fullständigt afsynad såsom fullbordad.

Vimmerby—Hultsfreds jernbana, bredspårig, omkring 2 mil lång, kan betraktas såsom bibana till Nässjö—Oskarshamns-banan, enär den utgår ifrån denna vid Hultsfreds station. Vid årsinspektionen var arbetet endast i ringa mån påbörjadt och utstakning samt avvägningar pågingo.

Nässjö—Oskarshamn jernväg, bredspårig, 14 mil lång. Denna bana, hvartill Riksdagen år 1869 beviljat ett statsbidrag af En million Rdr Rmt, att utgå såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, dock ej förr än jernvägsbyggnaden med hvad dertill hörer blifvit fullbordad och vederbörligen för allmänt trafikerande upplåten, har under arbetets fortgång å statens vägnar kontrollerats af i nåder förordnad ingenjör, och jernvägsbolaget anmälde sommaren 1874, att anläggningen då var komplett färdig. Vid afsyningen, som förrättades i den ordning Eders Kongl. Maj:t täcktes i nåder föreskrifva, befanns emellertid banan visserligen vara så utförd, att den kunde, under vissa förbehåll och iakttaganden, utan fara upplåtas för allmän trafik, men att åtskilliga arbeten återstodo att utföra, innan banan kunde såsom fullbordad anses och antagas. De återstående arbetena uppskattades af besigtningmännen till en kostnad af 160,000 Kr., och Eders Kongl. Maj:t beslutade den 6 Nov. 1874, att jernvägsbolagets direktion af den till anläggningen anslagna En million Kr. skulle få lyfta 920,000 Kr., samt 80,000 Kr. tillsvidare i Eders Kongl. Maj:ts och Rikets Stats-kontor inneslå till dess att genom ny besigtning blifvit utrönt, det alla de anmärkta bristerna å banan blifvit afhjelpade på sätt det nyssnämnda nådiga brefvet stadgar.

Vägarbeten.

Vägomläggning mellan *Lofta kyrka och Öfverrumms bruk* i Kalmar län omfattar en väglängd af 13,924 fot till 16 fots bredd. Arbetet var med rättelse efter planen försvarligt utfördt och nya vägen trafikerades redan vid inspektionen.

Vägomläggning inom *Korsberga socken af Jönköpings län* innefattar 24030 fot ny väg och 15600 fot förbättring af gammal väg, bredden 16 fot. Den nya vägen var vid årsinspektionen färdig, och på gamla vägen voro förbättringarne påbörjade samt utfördes anmärkningsfritt.

D:o inom *Nye och Skirö socknar af Jönköpings län*, omfattande en längd af 24920 fot; deraf voro 13000 fot vid inspektionen terrasserade.

D:o mellan *Drösphults gästgivaregård och Jönköpings stad*, i längd utgörande 12158 fot, anmältes vid inspektionen färdig, men kunde i anseende till anmärkte felaktigheter icke godkännas.

D:o från *Hälla gästgivaregård förbi Häggebo till Salfvedals gästgivaregård* i Östergötlands län har en längd af 27810 fot med 16 fots bredd. Vid inspektionen befunnos 2600 fot vara färdiga, 8000 fot under arbete, och återstoden icke vidgjord.

Vattenaftappningar.

Utdikningen af sankmarker vid Tombo, Tokebo och Sporsjö byar i Åby socken af Kalmar län var nära färdig vid inspektionen.

Sänkningen af Grytsjön i Mörlunda socken af Kalmar län. Förhållandet här var lika med vid nyss förut omnämnda afdikning.

Upprensningen af vattendraget vid Kroxtorps m. fl. byar i Fliseryds och Mönsterås socknar af samma län. Detta aftappningsarbete var till mer än hälften verkställt vid inspektionen, och syntes det utförda arbetet redan medföra god nytta.

Utdikningen af Långebro mosse på Öland hade vid inspektionen redan blifvit fullbordad och afsynades.

D:o af vattenskadad mark *vid Tolebo, Nybo m. fl. byar i Ålems socken af Kalmar län* befunns vid inspektionen verkställd till ungefärligen hälften af hvad gillade planen omfattar.

Utdikningen af Stockaryds göl i Stockaryds socken af Jönköpings län hade under året blifvit bearbetad, men var ännu ej fullbordad.

Sänkningen af Lillån i Trekörna socken af Skaraborgs län var till hufvudsakliga delar utförd redan

1872; men de då återstående kompletteringsarbetena hafva af ogynnsam väderlek blifvit fördröjda. Arbetet är emellertid numera fullbordadt och godkänt.

Utdikningen af mader i Skelfvums och Sils socknar af samma län. Härstädes återstodo endast rensningsarbeten hvilka vid inspektionen pågingo och ansågos kunna snart fullbordas.

Rätningen och fördjupningen af Viske-bäcken i Essunge, Åsaka och Elings socknar af samma län befunns till $\frac{3}{4}$ färdig vid inspektionen; och visade sig att åtskilliga förbättringar i planen af direktionen vidtagits, hvilka gillades.

Inom vestra Väg- och Vattenbyggnads-distriktet.

Under år 1874 hafva inspektioner förrättats för kontrollerande af efterföljande äldre anläggningars underhåll och nya arbetens fortgång.

Trollhätte kanal och slussverk.

Öfra delen af denna farled, nemligen: *Venersborgs vågbrytare jemte hamn och kanalen till sjön Vassbotten* samt vidare genom *Karlsgraf till och med Brinkebergs-kulles slussar.* Ett ovanligt högt vattenstånd har fortfarit i Venern alltsedan 1872 och stundom stått 1 till 2 fot högre, än det som vid inspektionstillfället egde rum, hvilket likväl var 16 fot öfver Brinkebergs öfre slusströskel. Segelfarten har härigenom varit mycket lättad å Karlsgraf, men vanliga följderna deraf kommer säkerligen att visa sig på bankar och lastbryggor, när vattenytan sänker sig. Öfver kanalen vid Venersborg hade i stället för den vid kanalbyggnaden anlagda dels fasta dels rörliga bron, en ny ändamålsenlig svängbro af jern under året blifvit uppförd. Slussarne vid Brinkebergs-kulle befunnos i fullgodt skick.

Nedre afdelningen utaf farleden ifrån *Brinkebergs-kulles slussar*, genom Göta elf, Stallbacka kanal, Trollhätte slussled och Åkerströms kanal med sluss till och med *Ströms kanal med slussar.* Vid kommande underhållet af dessa anläggningar förekom ingen anledning till anmärkning vare sig vid Trollhätte kanals 11 slussar med inloppskanaler och 2:ne mellanbassänger, eller vid

Åkerströms sänksluss och dragvägen utmed elfstranden vid Åkersvass, eller vid Ströms slussar. Kanalen vid Stallbacka hade deremot lidit något till sina bankar genom det höga vattenståndet; men dessa skador voro vid inspektionen fullständigt botade.

Redan sedan tvenne år tillbaka har bolaget börjat att upptaga en ny kanal utanför Stallbacka gamla kanal för att dymedelst underlätta mötande fartygs passage; denna kanal var under fortsatt bearbetande.

Göteborgs hamn- och elf-arbeten. Sexhundra fot nedan om Ströms kanals nedersta sluss vidtager Göteborgs Hamn- och Elf-styrelses befattning med vidmakthållandet och vården af segelleden å Göta elf, samt anläggningar och förbättringar i Göteborgs hamn och riviére. Hvarken hvad det vidsträckta underhållet beträffar, eller vidkommande de pågående betydliga utvidgnings- och förbättrings-arbetena i hamnen och i riviéret funnos vid inspektionen några anledningar till anmärkning.

Redan föregående år hade Göteborgs kommun börjat arbete för åstadkommande af en kanal- och slussanläggning för koncentrerande af fallet från *Mölnåls å*. Härmed afsågs vinnandet af en tvåfaldig förmån, nämligen: dels att få öppna farled på *Mölnåls å* för smärre båtar och pråmar till och från stadens samtliga kanaler, dels att åstadkomma en strömrörelse i det förut stillastående och illaluktande vattnet. Denna anläggning har fortfarande bearbetats och framskridit nära sin fullbordan, med undantag endast af de jernbroar, som för landtkommunikationens bekvämlighet skola öfver den nya kanalen anbringas.

Brobyggnaden öfver Göta elf till Hisingen, ungefärligen i riktning af den gamla färjtrafiken, verkställes på bekostnad af ett bolag efter nådigst fastställd plan. Brons flera spann af smidesjern-gallerverk hvilat på nedskrufvade pålar. Arbetet, som bedrifvits med sällspord drift, var på ovanligt kort tid nära sin fullbordan. Att olägenhet och hinder för fartygstrafiken å elfven skulle uppstå af denna bro har Styrelsen för Allmänna Väg- och

Väg- och Vattenbyggnads-Styrelsens berättelse.

Vattenbyggnader städse befarat; men hittills har sådant lyckligtvis ej visat sig i någon framstående grad vara händelsen.

Den med statslån åstadkomna *upphalningsbädden*, anlagd å riviérets norra strand vid Lindholmens mekaniska verkstad, begagnas flitigt och underhålles vederbörligen. En ny bädd är anlagd bredvid den gamla, och Motala verkstadsbolag, som eger detta etablissement, har dessutom företagit byggnad af en större *torrdocka* för fartygs reparation, hvilken utspränges till 330 fots längd i berget nära upphalnings-bäddarne. Inloppet till dockan, som muras med huggen sten, blifver 20 fot djupt och 40 fot bredt.

Uddevalla hamnkanal med kajer, lastplatser och öfriga anläggningar för trafikens underlättande. Muddrings-, fyllnings- och planerings-åtgärder till beredande af större utrymme för såväl fartyg som varors upplag fortgå.

Man har iakttagit, att den förhärjande trädmasken, som förut blott sparsamt visat sig i vattnet vid denna kust, betydligt ökats på senare åren. Vid förstörelsen af lastbryggorna under de senaste vinterstormarne gjordes denna obehagliga upptäckt, emedan man då fann påvirket förstördt. Genom virkets indränkning med kresot-tjära och beklädnad med i dylik tjära doppadt asfalt-papp samt förhydning med bräder har man trott sig lyckas att skydda nyare trädbyggnader.

1873 års Riksdag beviljade ett bidrag för upptagande af en genare *farled från Uddevalla hamn genom Björn- och Malösunden* till hafvet, hvarigenom skulle vinnas icke allenast förkortning med nära hälften i den gamla farleden, utan ock en nästan rät väg. Denna nya farled bearbetades vid det förstnämnda sundet vid inspektionstillfället, i ändamål att med 100 fots bottenbredd öppnas till 20 fots djup.

Beträffande utvidgning och fördjupning af Björnsundet var arbets-direktionen betänkt på en ny plans upprättande, i afsigt att, genom sprängning af undervattens-klippor, bereda ett större utrymme i farleden, än som kan ernås

om den primitiva, redan gillade planen verkställes. Härför pågingo undersökningar af dykare. *Albrektsunds kanal.* Vid inspektion å denna för omkring 30 år sedan mellan tvenne fjärdar i närheten af Marstrand med statsmedel öppnade skärgårdsfarled inhämtades, att densamma i följd af växande ångbåtstrafik ansåges af åtskilliga trafikanter vara i behof af utvidgning både till djup och bredd. För att utreda detta förhållande har Styrelsen, som ej finner kanalens utvidgande vara af behofvet verkligt påkalladt, uppdragit åt distriktadjutanten Major Palm att utarbeta kostnadsförslag öfver farledens förbättrande, då det kommer att visa sig, huruvida intressenterna vilja framträda och lemna bidrag till kostnadernes bestridande för arbetets utförande.

Dalslands kanal och slussar jemte sidokanal med slussar till och mellan sjöarne Östra och Vestra Silen.

Vid årsinspektionen anmärktes:

Beträffande *Köpmannehamn* eller inseglingen från sjön Venern, att fyrrar, som härstädes synes vara af behofvet påkallade, ännu saknas; dylika torde dock ej kunna åläggas kanal-bolaget att uppföra, utan lära böra anläggas af direktionen för segelfarten på sjön Venern.

Vid *Köpmannebro* hade 2 ducdalber blifvit borttagna af isen och böra med nya ersättas.

I slussarne vid *Upperud*, såväl som å flere af här nedan anförde slussar, observerades mindre läckor i slussmurarne på flere ställen i de öfre låga murarne. Framdeles torde enligt inspektionsförrättarens åsigt erfordras, att dessa murar, ifall läckorna skulle ökas, ombyggas med portlandscement.

Slussarne vid *Håfverud* voro i godt skick; likaså kanalen och slussen vid *Buterud*.

Vid *Katrineholm* hade man verkställt muddring till fördjupning af inloppet, och vid *Långed* var muren i slussen N:r 10 redan ommurad.

Vid *Långbron* hade muddring i sluss-inloppet verkställt, och vid *Billingsfors* var dammen vid slussen N:r 20 mot Bengtsbrohöljen förstärkt.

Bengtsfors slussar äfvensom slussarne vid *Gustafsors* företedde läckor af ofvan omförmälde beskaften-

het; men i öfrigt voro slussarne anmärkningsfria. Vid det senare stället anmärktes dock, att tvenne landfasten af timmerkistor med sandfyllning voro anbringade för en sättdam, hvarigenom vattensektionsarean blifvit något inskränkt, hvilket kan blifva hinderligt för trafiken.

Lenmartsfors slussar voro täta samt i öfrigt fria för anmärkning, och förhållandet var enahanda med slussarne vid *Krokfors* kanal mellan sjöarne Östra och Vestra Silen.

I helt taget visade sig följaktligen, att bolaget icke uraktlätit att underhålla kanal-leden; och fastän lågt vattenstånd under hela sommaren egt rum i de många sjöar som äro sammanbundne medelst kanaler och slussbyggnader allt ifrån Venern till sjön stora Lee, hafva 5½ fot djupgående fartyg alltid kunnat passera farleden. *Snücke kanal och sluss, mellan sjön Änimmén och Hjert-ruds sund vid Venern*, hade under sommaren 1874 blifvit fullbordad samt kunde vid årsinspektionen afsynas och godkännas.

Seffle kanal och segelleden på Byelfven voro jemte sluss och dragbroar väl underhållne, och segelrännan hade på en del ställen blifvit fördjupad.

Aspholmens segelled i sjön Venern. Denna farled är enligt gillad plan upptagen till 100 fots bredd och eger ett djup af i allmänhet från 14 till 16 fot; men vid segelrännans södra sida förekommer ett litet stengrund, som på det stället minskat djupet, dock ej med mer än 2 fot. Fastställda djupet är blott 10 fot, och följaktligen har farleden öfverallt fullt djup.

Forshaga kanal vid Klar-elfven, med sluss, stämpport och halfsluss jemte slussvaktarstuga, var i allmänhet i godt skick. De nedre portarnes bottenreglar hade under året blifvit förstärkta.

Segelleden å sjön Fryken företedde 7,5 till 8 fots djup. Detta är nästan knappt för de trafikerande ångfartygen, men någon muddring till farledens fördjupande hade likväl ej ännu ansetts behöflig.

Hamnen vid Kristinehamn. Lastkajerna, i längd utgörande 1350 fot, voro i allmänhet i godt skick, men ett mindre stycke hade rasat i följd af för stark belastning. Djupet i hamnen borde vid det till-

fälliga vattenståndet varit 14 fot, men befanns, vid anställd pliktning, på sina ställen endast 12 fot 5 tum. Hamndirektionen förstärktes derföre att föranstalta om muddring innan vattenytan ytterligare sänkte sig.

Karlstads hamn och kanal. Såväl yttre som inre hamnen, med kajer och upplagsplatser äfvensom inloppskanalen med dragvägsbankar, befunnos väl underhållne. Slussportar och rullbro voro reparerade. Djupet varierade från 14 till 16 fot och var alltså fullständigt. I pråmkanalen uppgick djupet å nedre slusströskeln till 7 fot 4 tum, och å den öfre till 8 fot 5 tum. Muddringar hade under året verkställts.

Åmåls hamn. Med det vattenstånd, som vid inspektionen egde rum, borde djupet vara 14 fot 3 tum, och hamnen befanns äfven vid anställd pliktning i allmänhet hafva detta djup. Å hamnarmarnes doseringar anmärktes bristfälligheter i stensättningen, hvilka genast företogos till afhjelpande.

Strömstads hamn befanns väl underhållen och medgaf 15 fots djupgående fartyg att lasta och lossa i hamnen, hvars kajer befunnos uti godt stånd.

Landningsbryggan vid Kolhättan, för öfverfarten från fasta landet till Oroust, erfordrar åtskilliga smärre reparationsåtgärder, hvilka af skärgårds-menigheten böra verkställas, men hvartill denna är mindre benägen.

Hamnen och lastbryggan vid Tjufkil. Stenjeteén hade väl motstått de svåra stormar, som senast egt rum. Lastbryggan företedde deremot en sättning utåt, dock af endast $\frac{1}{2}$ fot. Innanför vågbrytaren hade hamnen uppgrundats af indrifven sand, så att blott $4\frac{1}{2}$ till 5 fots vattendjup vid inspektionen anträffades. Underhållet borde bestridas af de strandboar, som nu hafva nytta af och begagna hamnen; men desse föreställa sig, att staten fortfarande skall ombesörja och bekosta nödiga reparationer, eftersom Marstrands fästning fordom vid transport af trupper och krigsmateriel betjenat sig af den lilla hamnen, hvilken äfven lärer blifvit för sådant ändamål anlagd.

Jernvägar.

Ränkeseds jernbana, smalspårig, för hästkraft. Banan med skenor och fordon befanns vid inspektionen väl underhållen, likaså byggnaderna. Trafiken å banan har å sista tiden något ökat.

Dejefors jernbana, smalspårig, för hästkraft, var med tillbehör af byggnader och materiel väl underhållen. Trafiken bedrifves med 2 å 3 hästar och 8 lastvagnar, hvaraf 6 st. göra 12 resor dagligen.

Jernbana från Vintersjön till Örlingsjön, inom Gåsborns socken af Vermlands län, anlägges af enskildt bolag utan statsunderstöd och är beräknad för hästkraft. Banan håller i längd 11300 fot och står i förening med båtled å Svartelfven. Spårvidden är bestämd till 3 fot och skenorvas vikt till 6 æ pr längdfot. Minsta krökningsradien är antagen till 1100 fot och stigningen till högst 1 på 70. En häst kommer att draga 2 vagnar med last af 160 centner. Företaget befanns vid inspektionen fullbordadt och blef afsynadt, så att trafik kunde börjas den 1 Augusti 1874.

Ulricehamn—Vartofta jernbana, smalspårig, för lokomotiv, 4 mil lång, verkställd af enskildt bolag utan statsbidrag, var så nära färdig, att den kunde upplätas för allmän trafik före 1874 års utgång.

Jernbana från Limmareds glasbruk genom Åsarps, Månstads och Finnekumla socknar i Elfsborgs län till sjön Åsunden. Banan, som anlägges af enskild man utan statsbidrag, är smalspårig. Dess blifvande längd kan icke bestämdt uppgifvas, emedan blott en del utaf planen ännu undfått gillande. En 12000 fot lång bandel, nämligen från Limmared till Vasabron, har emellertid blifvit färdiglagd, och på cirka $1\frac{1}{8}$ mil i längd pågick arbete fram till sjön Åsunden. Till större delen framdrages banan öfver sankar mader, och mot utförandet af terrasseringsarbeten förekommo skäl till flera anmärkningar.

Vägarbeten.

Vägomläggningen mellan Torrskogs och Årbols gästgivarvärdar inom Elfsborgs län på Dalsland, innehållande tillsammans 27840 fot i längd, föranledde vid inspektionen flera anmärkningar emot det till

betydlig del redan utförda arbetet, hvilket alltså måste genom intressenternas försorg förbättras.

Vägomläggningen mellan *Årbols och Bengtsfors gästgivarvaregårdar* utgör fortsättning af nyss förut omförd mällda vägförbättring på Dalsland. Denna vägdels längd uppgår till 20990 fot, men deraf kunna 2870 fot bibehållas. Arbetet var vid inspektionen nyss börjadt, och något bestämdt omdöme kunde därför ej fallas angående det obetydligt vidgjorda företaget.

D:o från bron öfver ån *Slöan* förbi *Valnäs* och öfver *Stottsbroundet* till säteriet *Karlberg* i *Vermland*. Væglængden uppgår till 79790 fot och företaget verkställes af tvenne härads menighet, som utförer detsamma på ändamålsenligt sätt.

D:o mellan *Molkoms och Stenåsens gästgivarvaregårdar* i *Vermland* har en längd af 28150 fot. Vid inspektionen befanns arbetet visserligen börjadt, men endast medelst matjordsafgräfning i nya väglinien.

D:o mellan *Fästerredssund och Strängsered* i *Elfsborgs län* har fått statsbidrag i flera afdelningar, deraf två ännu bearbetas, nämligen från *Frölunda till Quarnå bro* och från *Quarnå bro till Quarnared*. Första afdelningen, nämligen den från *Fästerredssund* till *Frölunda*, är redan fullbordad, afsynad och godkänd. Det pågående arbetet å afdelningarne *Frölunda — Quarnå bro — Quarnared* ledes utaf kompetent ingenjör på ett fullt anmärkningsfritt sätt.

D:o förbi *Snörelid, Karlsbrink och Dumsängslid* mellan *Svenljunga och Tostarps gästgivarvaregårdar* i *Elfsborgs län* håller i längd tillsammans 9506 fot. Det verkställda arbetet föranledde flera ganska väsendtliga anmärkningar vid inspektionen, och dessa delgäfvos arbetsdirektionen för behöriga rättelsers vidtagande.

Aftappningsarbeten.

Utdikningen af *Starlanda mader* på *Dalsland*, som pågått åtskilliga år och under tiden flere gånger föranledt nådigt meddelande af förlängning i arbetstiden, var ännu icke färdig vid inspektionen, men arbetet bedrefs af intressenterna så, att företaget syntes nalkas slutlig fullbordan.

Utdikningen af *Ekenäs mosse* i *Frändefors socken* af *Elfsborgs län* verkställes väl, så att skäl till anmärkning icke förekommit.

Sänkningen af *sjöarne Kalfven och Fegen* i *Elfsborgs län* har af intressenterna bedrifvits särdeles långsamt. Förlängning i arbetstiden har redan flera gånger blifvit i nåder medgifven, och den utsedda arbetsdirektionen förständigades derföre vid inspektionen att låta påskynda arbetet.

D:o af *Rångedalsjön, Tornsjön m. fl. sjöar* i *Ås härad* af *Elfsborgs län*. Vid inspektionen pågick arbetet under skicklig ledning, men med en i förhållande till företagens vidd ringa arbetsstyrka.

D:o af *Örsjön, Gärdsjön m. fl. sjöar* i *Ås och Redvägs härad* af samma län. Arbetet befanns i vissa delar redan fullbordadt, men hade i andra delar blifvit uppehållet i följd af väckt rättegång emellan jordegarne. Ledningen af sjösänkningen var uppdragen åt erfaren ingenjör, och mot företagens tekniska detaljer förekom ingen anmärkning.

D:o af *Vestersjön och 25 små kringliggande frostmyrar* i *Finnskoga kapellförsamling* af *Vermlands län*. Detta företag, beläget i en folkfattig vildbygd, hade sedan 1873 års inspektion blott obetydligt framskridit, men torde komma att, om det slutligen hinner fullbordas, gagneligt inverka på jordegarnes åsigter med hänsyn till markens ändamålsenliga användande.

Utdikningen af *frostmyrar* vid *Önneby och Ohleby* i *Fryksände socken* af samma län var vid årsinspektionen fullbordad och kunde alltså afsynas.

D:o af *Backakärnet* i *Sunne socken* af samma län befanns vid inspektionen vara utmärkt väl utförd och afsynades.

D:o vid *Takene, Slobyn, Mossviken, Södra Fjäll och Löfnäs* i *Magneskogs socken* och *Jösse härad* af samma län. Detta företag, såsom varande fullbordadt, kunde vid inspektionen afvenledes afsynas.

Strömrätningen i *Grytteryds och Toby elfvar* samt utdikningen af 17 *frostmyrar* i *Magneskogs socken* af samma län befanns vid inspektionen likaledes fullbordadt och afsynades.

Inom Södra Väg- och Vattenbyggnads-Distriktet.

De allmänna anläggningar eller under arbete varande företag, som dels af understecknad Chef dels ock af Distriktchefen och Distriktadjutanten under år 1874 inspekterats inom detta distrikt, äro följande:

Hamnen vid *Kongsbacka*. Inga skador å hamnarmarne observerades och infartskanalen dem emellan egde behörigt djup. En mindre kajbyggnad af sten hade under året blifvit uppförd.

D:o vid *Varberg* underhålls i utmärkt skick. Djupet i hamnen var 14,5 å 15 fot, då detsamma på banken utanför gattet befanns vara blott 14 fot.

En större, fast kran har blifvit uppsatt å hamnens inre kaj.

D:o vid *Falkenberg*. Stenjetéerna hafva bibehållit sig orubbade efter senaste reparation. Djupet mellan hamnarmarne befanns i allmänhet uppgå till 8,5 å 9 fot vid dagligt vatten.

D:o vid *Busören*. Denna anläggning hade lidit icke obetydlig skada af sjömask, som angripit trädvirket i sänkkistorna under den isolerade vågbrytaren. Ras hade också på en sträcka af 150 fot derigenom uppkommit. Förslag till reparation häraf upprättades följaktligen utaf Distriktchefen.

D:o vid *Halmstad* har underhållits medelst muddring och reparation af den s. k. dragvägen, hvilken vid högt vattenstånd ofta skadas.

Östra hamnarmens öfverbyggnad hade under året blifvit förnyad på en längd af 254 fot, men emot åtskilliga detaljer vid utförandet visade sig anledningar till anmärkningars framställande. På östra sidan om ån pågick vid inspektionen ett kajarbete, i ändamål att få jernvägsspår till hamnen framdraget.

D:o vid *Engelholm jemte farleden på Rönne å*. Södra jeteén vid hamnen hade under Januari månad 1874 skadats genom storm, men skadan befanns vid inspektionen redan reparerad, och i samband dermed hade medelst muddring en 100 fot bred segelränna blifvit beredd till 9 fots djup under s. k. dagligt vatten igenom den utanför hamninloppet utaf sjögången bildade sandrefveln.

Farleden å Rönne å hade ej erfordrat annat underhåll än att lastbryggan vid Tranarp nödortfigt reparerats.

Hamnen vid *Viken*. Underhållsarbeten derstädes hafva egentligen bestått af muddringar, hvilka nödvändiggöras af de fortgående uppgründningarne vid inloppet till hamnbassängen. En cirka 50 å 60 fots förlängning af ena hamnarmen synes blifva erforderlig till förekommande af hafstångens hopande i nämnda inlopp.

D:o vid *Helsingborg*. I den gamla hamnen hafva under 1874 endast muddringar för bortförande af 125 kub.-stänger genom storm och sjögång indrifven hafstång behöft verkställas. Den nya hamnbassins anläggning bedrifves med mycken kraft, och ingen anledning till anmärkning mot utförandet förekom vid inspektionstillfället.

D:o vid *Råå* befanns vid årsinspektionen vara, såsom anligt, omsorgsfullt underhållen. Förslag till hamnens utvidgning är, på hamndirektionens begäran, af Distriktchefen uppgjort, men har ännu ej blifvit af intressenterne anmaldt.

D:o vid *Landskrona* har erfordrat åtskilliga reparationsarbeten å den s. k. stora Skeppsbrokajen, hvarjemte muddringar dels med ångkraft och dels med handkraft verkstälts.

D:o vid *Malnö jemte dervarande docka*. Storartade utvidgningar och förbättringar pågå vid denna hamn, för hvilka dock kostnaderna bestridas enbart af hamnintraderna, som äro tillräckliga till såväl ränteliquiderna å som amorteringarne utaf de upptagna lånen.

Betydliga vidder hafva genom utfyllningar å hafsbotten vunnits, och har man å sådan nyvunnen mark omkring reparations-dockan anlagt ett större varf med 6 å 7 st. fasta varfstapelbäddar.

I stället för att fordom endast 12 å 14 fots fartyg kunde trafikera hamnen, är nu genom storartade muddringsarbeten beredd ett segeldjup för 20 fots djupgående fartyg. Samtidigt hafva lättnader för landtrafiken åstadkommits genom rörliga broars byggnad öfver flere af de med hamnen i gemenskap stående kanalutgreningarne.

Skeppsreparations-dockan är underhållen medelst cement-fogstrykning å murverket i portöppningen och sidomurarne.

Hamnen vid *Ystad* hade från slutet af Juni månad år 1873 undergått en fullständigare reparation efter de stora skador, som 1872 års häftiga höststormar förorsakat. Dessa arbeten, hvartill, såsom redan i underdånig berättelse för 1873 års arbeten är anfördt, understöd erhållits från staten, men som till viss del bekostas af Ystads kommun, hafva med kraft bedrifvits, så att de vid inspektionstillfället befunnos i åtskilliga afseenden nalkas sin fullbordan. Distriktchefen hade uppdrag att leda och tillse detta byggnadsföretag, som utföres på ett i alla hänseenden tidsenligt sätt.

D:o vid *Cimbrishamn* hade vid samma tid som Ystads hamn blifvit af höststormarne år 1872 betydligt skadad, och reparationsarbetena å densamma, hvilka afvenledes blifvit med statsmedel understödde, fortgingo med berömvärdt nit och omtanke. En väsendtlig förbättring i den nådigst fastställda planen hade af hamndirektionen vidtagits genom att på kommunens bekostnad förlänga den norra hamnarmen 50 fot, och att i samband dermed höja parapetmuren 4 fot utöfver hvad planen stadgar. Betydligt tillskott i kostnaden har härigenom orsakats för kommunen, men en ändamålsenligare form och dimension å sjelfva hamngattet har vunnits, samt en i allo säkrare insegling och minskad olägenhet af sjöns inbrytning är ernådd. Såväl vid denna hamnbyggnad som vid Ystads hamnreparation användes béton-block, hvarigenom en större soliditet i hamnarmarnas konstruktion vunnits.

D:o vid *Ahus jemte farleden derifrån till Kristianstad* hade under året fordrat icke obetydliga pålförstärkningar för att å hamnarmarnes murar motverka rubbningar, som uppkommit till följd af strömskärning vid storm och vattenvariationer.

Segeldjupet i farleden mellan hamnjetéerna befanns fortfarande bibehålla sina fulla 12 fot under daglig vattenhöjd.

Det å norra hamnarmens pierhufvud uppförda trädturnet, hvilket tjenade såsom båk för inseg-

lingen, uppbrann genom vådeld nästan vid samma tid som årsinspektionen skedde.

Farleden till Kristianstad företedde afven ett oförändradt djup af 4 fot på sträckan från Åhus genom Herrestads kanal till Svarte-vass; men derifrån till och genom Horna-sjö hade uppgründning inträffat af $\frac{1}{2}$ fot, så att blott 3,5 fots djup numera finnes för prämfarten.

Hamnen vid Sölvesborg har, i anseende till den här verkställda anläggningen af bangård för jernbanan, under året undergått åtskilliga ej obetydliga förbättringar, bestående uti nya kajanläggningar m. m.

D:o vid *Karlshamn*. Genom anställda muddringar samt betydliga sprängnings- och utfyllningsarbeten har ökad kajutrymme under årets lopp blifvit i viss mån beredt. Dessa af kommunen vidtagna utvidgningar och förbättringar komma att följande år fortsättas.

D:o vid *Ronneby jemte farleden å Rottne å*. I hamnen, som är bildad vid Rottne-åns utlopp i saltsjön, hade en betydligare pålbyggnad om 160 fots längd och 42 fots bredd blifvit fullbordad sedan nästföregående inspektion. Vid medelvattenhöjd kunna numera 14 å 16 fots djupgående fartyg lägga till vid brons yttre och 10 å 12 fots vid dess inre ände. Äfven yttre änden af gamla lastplatsen hade under året blifvit påmurad och påfylld.

Sprängning i ån pågick vid inspektionstillfället för farleden öfver grundet "Orten" vid Rönninge.

D:o vid *Karlskrona*. Vid den s. k. handelshamnen, som inspekterades, hade egentligen inga andra underhållsätgärder blifvit utförda, än förberedande arbeten och material-uppköp för åtskilliga nybyggnader som tillämnades år 1875.

D:o vid *Visby jemte dess vågbrytare*. Å den nya vågbrytaren, hvilken förenar den äldre, förut fristående vågbrytaren med land, hade, under de på hösten 1873 och under vintern 1874 inträffade svåra stormarne uppkommit skador, som nödvändiggjorde vidtagande af en genomgående förstärkning jemte påbyggnad. Härtill har, efter omsorgsfulla undersökningar, förslag blifvit upprättadt, och Riksdagen har, på grund af Eders Kongl. Maj:ts efter ären-

dets pröfning aflåtna nådiga proposition, funnit skäligen att, till dessa reparationsarbeten bevilja statsunderstöd, som likväl icke får lyftas förr än efter 1876 års ingång. Kommunen har emellertid vidtagit tillfälliga förstärkningsåtgärder, för att hindra det de inträffade skadorna, under tiden innan det egentliga arbetet nästa år företages, må förstöras.

Äldre fullbordade jernvägar.

Helsingborg—Billeberga och Landskrona—Eslöfs bredspåriga jernbanor. Underhållet å den förstnämnda 2,6 mil långa delen har hufvudsakligen bestått uti ombyte af 3550 st. skadade syllar, tillbyggnad å stationshuset i Raus, och reparation å alla banvaktarstugor.

Å den sistnämnda 3 mil långa bandelen hafva 3521 st. skadade syllar och ett mindre antal skadade skenor blifvit utbytta mot nya, samt stationshuset vid Trolleås reparerats. Något skäl till anmärkning mot underhållet förekom ej vid dessa starkt trafikerade banors inspektion.

Ystad—Eslöfs 7,1 mil långa, bredspåriga jernbana har erfordrat utbyte af 10921 st. syllar, men blott 41 st. skadade skenor. Mot underhållet förekom för öfrigt ingen anmärkning.

Kristianstad—Hessleholms bredspåriga jernbana, 2,8 mil lång. Underhållet befanns vid inspektionen verkställt på ett i allmänhet särdeles omsorgsfullt sätt. Dock observerades, att de pålok, som uppbära de trenne öfver Helga-ån anlagda pålbroarne, numera voro delvis angripne af röta, hvilket påkallade vidtagande af genomgripande reparationer. Dessa måste utföras småningom och delvis för att ej trafiken skall behöfva stängas.

Vexjö—Alfvestads bredspåriga jernväg af 1,7 mils längd, underhålles genom bolagets försorg i fullgodt skick. Utom det att jernbroarne vid Råppe, Vestra Ryd och Gemla blifvit öfversedda och i vissa smärre delar iståndsatta, har den primitivt anlagda träbron nära Alfvestad blifvit ombyggd och försedd med öfverbyggnad af jernbalkar, hvilande på landfasten af béton. 3264 gamla

skadade syllar hafva utbytts mot nya, och 103 st. förslitna skenor blifvit med nya ersatte.

Under arbete varande jernvägar.

Halmstad—Torups bredspåriga jernbana till *Vernamo* och vidare till *Nässjö station* å statsbanan. Terrassereringen hade vid inspektionstillfället fortskridit till en sammanlagd längd af 9 mil 30960 fot, hvarå 262 vattenafloppstrummor blifvit byggda. Landfasten till 16 broar voro uppförda, ballastning företagen å 1 mil 25200 fot i längd, och banan skenlagd på 27000 fots längd. Mot arbetets utförande förekommo inga anmärkingar af större vikt, och de använda materialerna befunnos vara fullgoda.

Engelholm—Björnekulla jernbana, bredspårig, 1 mil 7650 fot lång, bearbetades vid inspektionen med all kraft, så att banvallen var färdigt terrasserad på hela längden, men syllar och skenor voro utlagde endast på 6800 fots längd. Mot arbetsmetod och materialier förekom ingen anmärkning.

Helsingborg—Hessleholms bredspåriga jernbana var nära färdigt terrasserad vid inspektionen. Hela längden utgör 6 mil 32045 fot. Arbetena befunnos i öfrigt så långt framskridna, att banan under innevarande års vår kunnat öppnas för allmän trafik.

Bjuf—Billesholms bredspåriga, 19300 fot långa jernbana har likaledes blifvit, samtidigt med den förstnämnda jernvägen, under innevarande år så fulländad, att den kunnat för allmän trafik upplåtas.

Malmö—Ystads bredspåriga jernbana var till hela sin längd, 5 mil 32050 fot, färdigt terrasserad vid 1874 års inspektion. För banvallens skydd har man vid jernbanans inledande till Ystad nödgats anlägga en 722 fot lång, af sten i cementbruk sammanfogad vågbrytare till skydd för sjöbrytningen, emedan banan är frändragen nära strandkanten vid hamnen. 159 st. vattenafloppstrummor och 10 broar voro utefter linien anlagda samt syllar och skenor utlagde. Derjemte var ballastningen nära verkställd.

Äfven denna bana har innevarande års sommar kunnat efter undergången besigtning upplåtas för allmän trafik.

Lund—Trelleborgs bredspåriga jernbana, hållande i längd 3 mil 32600 fot, var vid 1874 års inspektion påbörjad och har derefter bearbetats med den fart, att anläggningen kunnat under Juli månad 1875 öppnas för allmän trafik, sedan vederbörlig besigtning blifvit förut verkställd. Ingen anmärkning i afseende på använde arbetsmetoder eller materialier har förekommit.

Kristianstad—Sölvesborgs smalspåriga, 3 mil långa jernbana blef äfven under år 1874 så fulländad, att densamma kunde öppnas för allmän trafik.

Karlskann—Wieslanda smalspåriga jernbana har en längd af $7\frac{1}{2}$ mil och blef efter behörig besigtning öppnad för allmän trafik 1874. Enär ballasten på några punkter behöfde ökas, gjordes derom vid inspektionen erinran, hvarföre banan icke af Styrelsen godkändes såsom komplett fullbordad; ballastpåfyllning är under detta år ytterligare verkställd.

Karlskrona—Emmaboda—Vaxjö bredspåriga jernbana, som är $10\frac{1}{2}$ mil lång, öppnades för allmän trafik under sommaren 1874 efter förberedande besigtning. Först innevarande år har denna banlinie med allt hvad dertill hörer undergått afsyning, men är ännu icke slutligt godkänd.

Mot banans planläggning och profilering på några, dock kortare, sträckor har undertecknad Chef i Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader ej kunnat undgå anmärka och beklaga, att många kurvor med minsta tillåtna radie, och lutningar med starkaste lutningsanlag måst till följd af lokala förhållanden användas å denna bana, hvarå skenvigten dessutom blifvit bestämd till blott 17 α per löpande fot, hvilket allt betydligt inskränker banans trafikförmåga. Hufvudorsaken härtill ligger naturligtvis i de begränsade tillgångar, som jernvägsaktiebolaget haft att disponera, fastän statsunderstöd i näder varit anvisadt dels såsom anslag och dels såsom lån.

Arbetet är emellertid utfördt i enlighet med nådigst gillad plan och på ett i det hela anmärkningsfritt sätt.

Broar och kanaler.

Rebberberga bro i Kristianstads län, ombyggd med allmänt understöd, befanns af den väghållnings-skyldiga menigheten vara behörigt underhållen.

Bron vid Engelholm, till hvars ombyggnad statsunderstöd afvenledes utgått, bibehåller sig förträffligt och vårdas väl.

Långebro vid Kristianstad, till hvars ombyggnad Riksdagen för åtskilliga år tillbaka meddelade särskildt understöd, befanns vid årsinspektionen fri från anmärkning.

Bron öfver Ringsjö-sundet i Malmöhus län, som vid anläggningen erhöll ett bidrag från de till Eders Kongl. Maj:ts nådiga disposition för understöd-jande af smärre hamn- eller brobyggnader ställde medel, underhålles af de brobyggnadsskyldige på ett oklanderligt sätt.

Rörviks bro i Kronobergs län, hvilken vid anläggandet äfven i nåder hugnades med statsunderstöd, befanns vid årsinspektionen vara genom menighetens försorg ganska väl underhållen till såväl landfasten, bropelare, körbana och räckverk å de fasta delarne af bron; men å den rörliga brodelen anmärktes några felaktigheter, som borde snarast möjligt afhjelpas.

Kanalen från Räfte jernvägsstation till Helgasjön och derifrån till Toftasjön. Denna anläggning, hvilken till viss del understöddes med statsmedel för att vid senaste missväxt bereda tillfälle till arbetsförtjenst för ortens nödställda befolkning, har visat sig särdeles nyttig för en vidsträckt orts trafik, och vid årsinspektionen utröntes, att farleden är utmärkt väl vidmakthållen.

Vägarbeten.

Väganläggningen ifrån Wieslanda jernvägsstation genom Ljungby köping till sjön Bolmens strand, på omkring 4 mils längd, till hvilket arbete Riksdagen för åtskilliga år sedan anvisade ett särskildt statsunderstöd, föranledde efter företagens fullbordande process emellan innebyggarne i de 2 härad, som af den nya vägen genomlöpas. Enär slutlig dom i denna fråga nu fallit, har vägunderhållet af häradena öfvertagits, och genom

inspektion af Chefen i södra distriktet har utrönt, att vägen i allmänhet finnes underhållen i anmärkningsfritt skick.

Omläggningarne å vägen mellan Hesseholms jernvägsstation och Kädarps gästgivarergård kunde vid årsinspektionen afsynas och blefvo såsom fullbordade antagne och godkände.

D:o å vägen från Wieslanda jernvägsstation till Huseby bruk. Förhållandet med detta företag var enahanda med hvad nyss här ofvan är anfördt.

D:o å vägen från Breareds gästgivarergård till Gyltige i Hallands län och derifrån vidare dels till Kullhult och dels till Eskhult befunnos vid inspektionen vara till större delen färdigtterrasserade på den förstnämnda sträckan, hvarjemte början i viss mån äfven var gjord å utgreningarne från Gyltige.

D:o vid Nässjön mellan Hoby och Ronneby i Blekinge län blefvo vid årsinspektionen afsynade och godkända såsom ändamålsenligt fullbordade.

Vattenaftappningar.

Sänknungen af Ifö sjö i Kristianstads län har under år 1874 blifvit fullbordad. Vigten och nyttan af detta storartade sjösänkingsföretag har vid inspektionen, som skedde före arbetets afsyning, bekräftats. Genom afvägning vid inspektionen utröntes nämligen, att 4 tums lägre vattenyta, än den i förslaget stadgade, är igenom sjösänkningen åvägabragt till fördel för de långgrunda strändernas torrläggning.

D:o af Näs- eller Qvenslöfs-sjön, inom Angelstads, Ljungby och Kånna socknar af Kronobergs län, var vid inspektionstillfället under fullt arbete, hvilket utfördes på ett anmärkningsfritt sätt samt lofvade goda resultat.

D:o af Örsjön i Virestads och Stenbrohults socknar af Kronobergs län. Som de vid 1873 års inspektion anmärkta smärre felaktigheter å det då under utförande varande aftappningsföretaget befunnos vid årsinspektionen 1874 på ändamålsenligt sätt rättade, och arbetet i öfrigt utröntes vara enligt gillade planen fullbordadt, så blef denna sjösänk-

Väg- och Vattenbyggnads-Styrelsens berättelse.

ning, på grund af inkommet synebetyg, antagen och godkänd såsom fullt färdig.

Utdikningen af Djurle myr inom Täfvelsås, Thorsås, Uråsa och Jäths socknar af Kronobergs län. Detta arbete hade vid inspektionstillfället nyss blifvit påbörjadt, och något omdöme rörande verkställigheten kunde följaktligen då icke fallas, utan måste härför afvaktas uppgifterna om hvad som utröntes vid innevarande årsinspektion å företaget.

Torrläggningen af sjön Vesan i Blekinge län. I följd af uppkommen oenighet mellan intressenterna har detta företag blifvit vanvårdadt och således icke kunnat åstadkomma den dermed åsyftade nytta. Fördämningarne mot hafvet vid det s. k. Norje sund, der ångpumpverket uppfördes, hafva af brist på underhåll förfallit, så att det utpumpade hafsvattnet åter ingått i den länsade sjön Vesan, som i annat fall under det för dylika arbeten ovanligt gynnsamma året 1874 kunnat bottendikas.

Intressenterna afbida dom i väckta tvistefrågor angående redan vunna jordförbättringar, innan de vilja fortsätta arbetet. De fördelar, som redan vunnits, äro likväl icke obetydliga, men större kunde motses.

En grundlig undersökning af sakkunnig ingenjör vore behöflig för utarbetande af en förändrad plan, om arbetet skulle fortsättas. Inspektionsförrättaren aflät skrifvelse härom till intressenterna och delgaf dem alla de vid besigtningen gjorda anmärkningarne samt anvisade huru företaget på lämpligaste sätt kunde anordnas och hvilka åtgärder som företrädesvis borde vidtagas till förekommande af vidare skador å det redan utförda arbetet.

Den under namn af *Bergslagerens jernbana* af enskildt bolag med nådigt tillstånd företagna betydliga jernvägsbyggnaden från *Falun till Göteborg* har under 1874 fortgått delvis utefter hela sträckningen.

Anledningen, hvarför underdåniga uppgifter rörande detta stora företags fortgång icke här förut blifvit lemnade, är, att banan löper genom

delar af trenne särskilda väg- och vattenbyggnadsdistrikt samt lika många län, och icke kan anses hufvudsakligen eller mera uteslutande höra till något bland dessa. Styrelsen har därför i underdånighet ansett, att Bergslagerens jernvägsanläggning, hvars kontrollerande å hela dess sträckning Eders Kongl. Maj:t, till vinnande af enhet, i nåder uppdragit åt *en* ingenjör, borde blott på ett ställe i denna underdåniga berättelse omförmas.

Utaf den omkring 45 mil långa bredspåriga jernbanlinien verkställes första afdelningen, från Falun till Ludvika, omkring 6 mil 13500 fot i längd, utan statsbidrag; andra afdelningen, från

Ludvika till Kils station på statens nordvestra stambana, i längd utgörande omkring 16 mil 23000 fot, har deremot erhållit statslåneunderstöd af 5 millioner kronor; och tredje afdelningen, från Kil till Göteborg, utgörande omkring 21 mil 32000 fot i längd, utföres utan statsunderstöd.

Arbetena hafva fortgått med betydlig styrka på de trenne nyssnämnda afdelningarne, och, enligt hvad kontrollerande ingenjörens inspektionsrapporter gifva vid handen, är ingenting utaf jernvägsaktiebolaget uraktlåtet, som kan anses erforderligt, för att åstadkomma en för framtida beståndet i alla hänseenden ändamålsenlig anläggning.

De underdåniga berättelser rörande granskningar, som af särskilda revisorer förrättats med afseende på redogörelserna för 1874 öfver de genom bolagsförsorg, med eller utan statsbidrag utförda, för allmän trafik begagnade jernvägs- eller kanal-anläggningar, hvilka revisionsberättelser till Eders Kongl. Maj:t direkt afgifvas från revisorerne, har Eders Kongl. Maj:t, efter deraf tagen kännedom, behagat i nåder till Styrelsen öfverlemna för att i dess arkiv förvaras. Styrelsen har nu, likasom förut, icke ansett sig behöfva

af ifrågavarande handlingar göra några sammandrag till införande i denna underdåniga berättelse, så mycket mindre, som Styrelsen enligt nådig instruktion icke har åliggande att bedöma den på utsedda arbetsdirektioner beroende ekonomiska eller finansiella förvaltningen vid de allmänna arbetena, utan endast bör tillse och granska de tekniska detaljerna vid företagens utförande, äfvensom kontrollera att färdiga anläggningar vederbörligen underhållas.

Stockholm den 1 Oktober 1875.

OTTO MODIG.

J. L. v. Sydow.

A. M. Lindgren.

Rättelse:

Sid. 6, spalt. 1, rad. 26 uppi från står: *Tallbergsmynnen* läs: *Fallbärsmyren*