

BIDRAG

TILL

SVERIGES OFFICIELA STATISTIK.

S) ALLMÄNNA ARBETEN. 6.

STYRELSENS

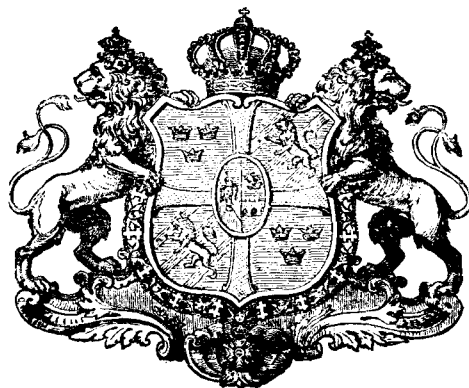
FÖR

ALLMÄNNA VÄG- OCH VATTENBYGGNADER

UNDERDÅNIGA BERÄTTELSE

FÖR ÅRET

1877.



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. 6.

STYRELSENS

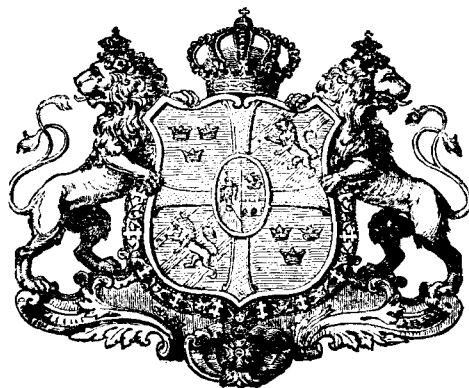
FÖR

ALLMÄNNA VÄG- OCH VATTENBYGGNADER

UNDERDÅNIGA BERÄTTELSE

FÖR ÅRET

1877.



STOCKHOLM, 1878.
KUNGL. BOKTRYCKERIET,
P. A. NORSTEDT & SÖNER.

Innehåll.

	Sid.		Sid.
Statsbidrag beviljade för år 1877 till:		Medelkostnaden för en fot omlagd eller nyanlagd väg under	
Väganläggningar och vägförbättringar	4.	åren 1873—1877 (Tab. II)	54.
Bro- och hamnbyggnader samt vattenkommunikationer..	5.	Vattenaftappningar och utdickningsföretag, som åren 1841—	
Sjösänkningar och andra vattenaftappningsföretag	7.	1877 åtnjutit understöd af allmänna medel (Tab. III)..	55.
Fördelning af det utaf 1876 års Riksdag anvisade lån å		Summarisk öfversigt öfver till vattenaftappningsföretag och	
10,000,000 Kronor till understödjande af enskilda jern-		myrutdikningar tilldelade lån och anslag åren 1841—1877	
vägar	8.	(Tab. IV)	55.
Redogörelse för de under Styrelsens för Allm. Väg- och		Medelkostnaden för en kvadratref förbättrad eller nyvunnen	
Vattenbyggnader direkta förvaltning under år 1877		jord åren 1873—1877 (Tab. V)	56.
ställda medel	10.	Sammandrag af totalbeloppen af de statsunderstöd, som åren	
Inspektioner å jernvägar	11.	1841—1877 utgått till under Styrelsens för Allm. Väg-	
Koncessionerade jernvägsbyggnader år 1877	26.	och Vattenbyggnader kontroll stående arbeten (Tab. VI) 56.	
Inspektioner å vägarbeten..... d:o	27.	Enskilda jernvägar, som intill 1877 års utgång erhållit till-	
Godkände vägarbeten	33.	stånd att öppnas för allmän trafik (Tab. VII)	57.
Inspektioner å vattenaftappningsarbeten d:o	33.	Koncessionerade enskilda lokomotivbanor, dels under byggnad,	
Godkände..... d:o	39.	dels ännu ej påbörjade vid 1877 års slut (Tab. VIII)..	60.
Inspektioner å hamnarbeten	39.	Jernvägar, som i följd af nyare jernvägsauläggningar hafva	
Godkände	45.	upphört (Tab. IX).....	62.
Inspektioner å dockbyggnader och upphalningsbäddar år 1877	45.	Förteckning å sådana enskilda lokomotivbanor, för hvilka,	
D:o å brobyggnader	45.	anlagda å egen mark, ej begärts koncession (Tab. X)..	62.
D:o å kanaler och farleder	46.	Öfversigt af koncessionerade och okoncessionerade jernbanor	
Omlagda, förbättrade eller nyanlagda vägar, som åren 1841—		med hänsyn till spårvidd, längd, rullande materiel	
1877 åtnjutit understöd af allmänna medel (Tab. I) ...	53.	och statsunderstöd (Tab. XI)	63.
		D:o af Sverges jernvägar vid 1877 års slut (Tab. XII) 64.	

UNDERDÅNIGSTE MEMORIAL.

Till åttlydnad af föreskriften i Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref den 27 Juni 1873 får Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader härmedelst afgifva

UNDERDÅNIG BERÄTTELSE

om de allmänna arbeten, som varit föremål för Styrelsens verksamhet under år 1877.

Enligt Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref den 12 Maj 1876 hade den samma år församlade Riksdagen ställt följande belopp till Eders Kongl. Maj:ts nådiga disposition för år 1877, nämligen för understöd-jande af:

A. Väganläggningar och vägförbättringar.

1:o) För *anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljes mindre goda vägar* ett anslagsbelopp af 200,000 kronor.

2:o) Till *väganläggning mellan Lycksele och Vilhelmina kyrkobyar* i Vesterbottens län, hvartill 1870 års Riksdag beviljat ett anslag af 106,700 kronor och hvaraf under åren 1871—1876 anvisats tillsammans 97,000 kronor, anvisades hvad som af statsbidraget återstod eller 9,700 kronor att utgå under år 1877.

Väganläggningens längd är 9 mil 2,988 fot, och den beräknade anläggningskostnaden 160,095 kronor.

3:o) Till *anläggning af ny väg mellan Junosuando by i Pajala socken och Vittangi kyrkoby i Jukkasjärvi socken* af Norrbottens län beviljade 1874 års Riksdag såsom anslag det för arbetets utförande beräknade beloppet 49,440 kronor, deraf till utgående under åren 1875 och 1876 anvisats tillsammans 33,440 kronor, och blef nu ytterligare anvisadt till utgående under år 1877 återstoden af nämnde anslag med 16,000 kronor.

Denna vägbyggnad är 5 mil 2,592 fot lång.

4:o) Till *väganläggning mellan Lycksele och Stensele kyrkor* i Vesterbottens län beviljade 1876 års Riksdag ett anslag af 95,000 kronor och anvisade deraf till utgående under år 1877 15,000 kronor. Vid detta anslag fastades det vilkor, att Eders Kongl. Maj:t egde att jemka anslagsbeloppet i den mån dagsverken och öfriga arbetskostnader kunde under arbetstiden i någon betydligare grad nedgå, samt att Lycksele och Stensele socknemän icke dess mindre skulle vidblifva sitt åtagande att bygga och för framtiden underhålla ifrågavarande vägsträcka. Genom kontrakt, som å Eders Kongl. Maj:ts och Kronans vägnar antogs den 27 Oktober 1876, hafva intressenterne i företaget äfvenledes iklädt sig förenämnda åtagande.

Den blifvande vägen har en längd af 9 mil 16,452 fot och är beräknad kosta 140,200 kronor.

5:o) Till *anläggning af väg mellan Mutarengi och Turtula byar i Öfver Torneå socken* af Norrbottens län beviljade Riksdagen ett anslag af 32,400 kronor, deraf till utgående under år 1877 anvisades 17,683 kronor 50 öre.

Längden af denna väg är 3 mil 8,376 fot och kostnadsförslaget slutar på en summa af 48,600 kronor.

I anledning af dessa för vägarbeten år 1877 till Eders Kongl. Maj:ts nådiga disposition ställda summor har Eders Kongl. Maj:t täckts dels den 24 November 1876 och dels i afseende på det härnedan sist anförda vägarbetet i Blekinge den 15 Juni 1877 besluta:

att den i ofvan anförda punkten 1 omnämnda fonden 200,000 kronor för vägbyggnaders understödande skulle, med iakttagande af de utaf Riksdagen bestämda vilkor och föreskrifter, fördelas till utförande af nedantecknade väganläggningar och vägförbättringar, nämligen i:

	Väglängd i mil och fot.	Beräknad kostnad.	Statsbidrag.	
	(Longueur de route construite ou améliorée.)	(Somme prévue au devis.)	(Allocation de l'état.)	
			Kr.	öre.
Norrbottens län.				
Omläggning af vägen mellan Kojvukylä i Hietaniemi kapellförsamling och Haapakylä i Öfver Torneå socken; vägdelen emellan Haapakylä och punkten C å pl. II.....	1 mil 5,600 fot	16,830	—	11,200
Vesterbottens län.				
Anläggning af ny väg mellan Abborsträsk och Jörn; vägdelen mellan Aliden och Stenträsk	1 mil 13,100 fot	15,592	63	10,200
Omläggningar å vägen från Bastuträsk öfver Bjursele till Norsjö på vägsträckan emellan Skellefteå och Norsjö kyrkobyar.....	2 mil 23,700 fot	48,270	—	32,000
Vesternorrlands län.				
Anläggning af ny väg (vid sidan af den gamla) mellan Fjåls färjeställe och Hernösand; vägdelen inom Häggdån-gers socken	33,650 fot	28,000	—	18,600
Kopparbergs län.				
Omläggningar å vägen mellan Ludvika bruk och Graugärdes kyrkoby; vägdelen mellan Norrgovik och Stensbo	28,465 fot	30,000	—	20,000
Transport	6 mil 32,515 fot	138,692	63	92,000

	Väglängd i mil och fot. (Longueur de route construite ou améliorée.)	Beräknad kostnad. (Somme prévue au devis.)		Statsbidrag. (Allocation de l'état.)	
		Kr.	öre.	Kr.	öre.
Transport	6 mil 32,515 fot	138,692	63	92,000	—
Gefleborgs län.					
Anläggning af ny väg inom Ljusdals socken i fortsättning af den nya vägen från Jerfsö kyrka till Ljusdals sockengräns (till en punkt C å planen)	12,200 fot	25,300	—	16,800	—
Stockholms län.					
Vägomläggning förbi Puttbacken med flera backar å vägen mellan Norrtelje och Grisslehamn	7,000 fot	6,437	20	4,200	—
Upsala län.					
Anläggning af ny väg genom Vänge och Hagby socknar från Vänge jernvägsstation å Norra Stambanan till Hagby by	20,971 fot	15,471	50	10,000	—
Elfsborgs län.					
Vägomläggning mellan Fästeredssund och Strängsered, vägdelen Qvarnared och Strängsered	35,530 fot	11,110	—	7,400	—
Vägomläggning mellan Kilane och Ödeborg i Ryrs socken	33,100 fot	36,618	38	24,000	—
Vägomläggning förbi Gesäters backe på vägen mellan Gesäters och Starlanda gästgifvaregårdar	4,850 fot	7,812	29	5,200	—
Östergötlands län.					
Anläggning af ny väg norr om sjön Roxen mellan Norsholms och Bergs kanalstationer, vägdelen från Grensholmen till Bonnorp	31,100 fot	21,900	—	14,600	—
Jönköpings län.					
Vägomläggningar mellan staden Eksjö och Björkö kyrkoby	29,500 fot	14,500	—	7,400	—
Kristianstads län.					
Vägomläggningar å häradsvägen från Hästveda jernvägsstation på Södra Stambanan till stora landsvägen mellan Broby och Marklunda gästgifvaregårdar	20,650 fot	16,000	—	10,000	—
Blekinge län.					
Vägomläggning dels vid Merserumsliden mellan Hoby och Trensoms gästgifvaregårdar, dels vid Rackarliden nära Hoby mellan Ronneby och Hoby gästgifvaregårdar	3,330 fot	12,510	—	8,400	—
	12 mil 14,746 fot	306,352	—	200,000	—

Den beviljade anslagssumman utgör således 65,28 procent af det beräknade totala kostnadsbeloppet.

Längden af nyanlagda vägar är 4 mil 3,021 fot och den derfor beräknade kostnaden 106,264 kronor 13 öre, hvadan längdfoten kostat 72,2 öre, och ha kostnaderna för 8 mil 11,725 fot vägomläggningar beräknats till 200,087 kronor 87 öre eller pr längdfot väg 83,4 öre.

Rörande samtliga här ofvan upptagna vägarbeten får Styrelsen i underdånighet anmäla, att de under året blifvit genom vederbörande arbetsdirektioners försorg dels fortfarande bedrifna, dels efter behörigen afslutade kontrakt påbörjade; och vägar Styrelsen i underdånighet hänvisa till den redogörelse för arbetena, som längre fram i denna berättelse förekommer.

B. Bro- och hamnbyggnader samt vattenkommunikationer.

6:o) För understödjande af mindre hamn- och brobyggnader samt upprensning af åar och farleder stälde Riksdagen till Eders Kongl. Maj:ts förfogande för år 1877 ett belopp af 20,000 kronor.

Denna summa har af Eders Kongl. Maj:t i nåder disponerats till följande företag, nämligen:

till brobyggnad öfver Vindelelfven vid Vännäs färjeställe å allmänna landsvägen emellan Umeå stad och Vännäs kyrka återstående delen af det beviljade statsbidraget eller 6,800 kronor; detta företag, som beräknats kosta 29,200 kronor, erhöill nämligen genom nådiga brefvet den 21 Juli 1876 ett statsbidrag af 15,000 kronor, derutaf 8,200 kronor anvisades att utgå af den för 1876 beviljade fonden för bro- och hamnbyggnaders m. m. understödjande;

till hamnanläggning vid Kyrkbacken å ön Hven; detta företag hade redan den 28 April 1876 fått planen gillad och ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 9,000 kronor, motsvarande halfva anläggningskostnaden, beviljad; genom nådigt beslut den 15 Juni 1877 bestämdes anslaget skola utgå af 1877 års hamnbyggnadsfond;

till brobyggnad öfver Töre elf i Norrbottens län, som blifvit beräknad att kosta 4,500 kronor, anvisade Eders Kongl. Maj:t den 29 Juni 1877 ett anslag af 2,200 kronor;

till hamnbyggnad vid Träslöfs fiskeläge i Holland, hvarför kostnaden enligt upprättadt förslag uppgår till 17,400 kronor, anvisades genom nådiga brefvet den 29 Juni 1877 ett statsbidrag af 11,600 kronor, derutaf 2,000 kronor till utgående af 1877 års medel, och 9,600 kronor af den för innevarande år anvisade fond för härofvän angifna ändamål.

7:o) Till *öppnande af ny farled från Uddevalla stads hamn ut till Kattegat* genom utvidgningar och fördjupningar af *Bjørnsundet* och *Malösundet* beviljade 1873 års Riksdag ett anslag utan återbetalningsskyldighet, motsvarande hälften af den kostnad, hvartill utförandet af arbetet kunde komma att uppgå och högst till hälften af den beräknade kostnadssumman 247,587 kronor. Utaf anslaget har under åren 1874—1876 utgått 100,000 kronor och anvisades för 1877 återstoden 23,793 kronor 50 öre.

Under nästlidet års höst blef arbetet å Styrelsens vägnar afsynadt och godkändt såsom fullbordadt, och har Styrelsen genom Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Göteborgs län från arbetsdirektionen infordrat utredning och redogörelse öfver de verkliga kostnaderna för att kunna blifva i tillfälle bestämma, huruvida den ännu i Statskontoret inestående andelen af statsbidraget må kunna utbetalas till intressenterne.

8:o) Till *fullbordande af hamnanläggning vid Trelleborg*, hvartill kostnaderna beräknats utgöra 424,000 kronor, har Riksdagen år 1875 beviljat ett anslag af 100,000 kronor att utbetalas med en femtedel under hvardera af åren 1876—1880, och anvisade Riksdagen till utgående under 1877 20,000 kronor. Detta arbete, om hvars utförande kontrakt antogs den 5 Juli 1875, har genom nådiga brevet den 1 Oktober samma år dessutom blifvit understödt med ett lånebelopp af 50,000 kronor från Handels- och Sjöfartsfonden.

9:o) Till *byggande af båthamn vid näset Glommen norr om Morups fyr i Kattegat* har Riksdagen beviljat ett anslag af 33,300 kronor, motsvarande i det närmaste $\frac{2}{3}$ af den till 50,000 kronor beräknade kostnaden, och anvisades till utgående under 1877 17,300 kronor. Kontrakt om arbetets utförande under stadgade villkor antogs af Styrelsen den 16 Augusti 1876.

10:o) Till *utvidgning af hamnen vid Råd fiskeläge i Malmöhus län*, i enlighet med i nåder gillad, till 75,000 kronor beräknad plan, beviljade Riksdagen ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 50,000 kronor, deraf hälften anvisades för 1877. Arbetet har enligt den 16 Februari 1877 antaget kontrakt blifvit i be-

hörig tid påbörjadt och bedrifves på sätt såväl om detta, som andra pågående arbeten härnedan på sitt ställe närmare omtalas vid redogörelsen öfver årets inspektionsförrättningar.

11:o) Till *kajbyggnads- och muddringsarbeten vid den så kallade kofferdihamnen i Karlskrona* anvisade Riksdagen ett lånebidrag af 200,000 kronor att utgå med en femtedel under fem år, räknadt från och med 1877, mot vissa af Riksdagen närmare stadgade villkor, men enär Stadsfullmäktige i Karlskrona icke ansett sig kunna antaga de för statsunderstödet åtnjutande bestämda villkor, har genom Eders Kongl. Maj:ts nådiga beslut den 10 September 1877 de för samma år redan anvisade medlen blifvit till statsverket indragna.

12:o) För *byggandet af smärre båthamnar, afsedda för fiskarens behof vid de större fiskelägena i riket*, anvisade 1876 års Riksdag en särskild anslagfond till belopp af 30,000 kronor, och har Eders Kongl. Maj:t genom beslut den 12 December 1876 täckts af dessa medel tilldela följande hamnbyggnader understöd utan återbetalningsskyldighet till högst $\frac{2}{3}$ af beräknade kostnaden, nämligen i:

	Beräknad kostnad.		Beviljad statsbidrag.	
	(Somme prévue au devis.)		(Allocation de l'état.)	
	Kr.	öre.	Kr.	öre.
Gotlands län.				
Förbättring af hamnen vid Herta fiskeläge i Burs socken	6,482	98	4,300	—
Förbättring af hamnen vid Tomteboda fiskeläge ...	3,207	48	2,100	—
Anläggning af hamn vid Nabbens fiskeläge i Laus socken	3,974	80	2,600	—
Kristianstads län.				
Iståndsättande och förbättrande af hamnen vid Nöbbelöf-Branteviks fiskeläge	9,500	—	6,300	—
Återupprättande och förbättrande af hamnarmarne vid fiskeläget Cimbris-Brantevik	8,500	—	5,600	—
Malmöhus län.				
Anläggning af hamn vid Barsebäcks fiskeläge	18,600	—	9,100	—
Summa kronor	50,265	26	30,000	—

Den beviljade anslagssumman utgör således 59,68 procent af den för hamnanläggningarne beräknade totala kostnaden.

Kontrakt om förestående hamnbyggnaders påbörjande senast under 1877 och utförande inom för

hvert och ett bestämd tid hafva af Styrelsen blifvit å Eders Kongl. Maj:ts och Kronans vägnar antagna.

C. Sjösenkningar och andra vattenaftappningsföretag.

13:o) Till Eders Kongl. Maj:ts nådiga disposition ställdes att utgå under 1877 ett *anslag utan återbetalningsskyldighet* af 80,000 kronor för understödjande af sådane *myrutdikningar och vattenaftappningar*, som företrädesvis afsåge att minska frostländigheten. För tillgodonjutande af bidrag från dessa medel bestämdes samma vilkor, som förut varit stadgade.

Eders Kongl. Maj:t har den 22 December 1876 behagat i nåder fördela ofvanstående summa 80,000 kronor till följande utdikningsarbeten, nämligen i:

	Vatten- befriad areal i qv.-ref. (Étendue du sol asséché en qvad.-ref.*)	Beräknad kostnad. (Somme prévue au devis.)	Beviljad statsbidrag. (Allocation de l'état.)
Norrbottnens län.			
Utdikning af sjöarne Avajärvi och Kalajärvi vid Kukkola by i Karl Gustafs socken	2112,56	19,000	6,300
Sänkning af Långträsk sjö vid Kronobygget Slättberget i Råneå socken ...	275	4,000	1,300
Utdikning af vattensjuk mark inom Ångesbyn uti Neder-Luleå socken	3130,25	10,500	3,500
Utdikning af frostförande vattensjuk mark vid Persö by i Neder-Luleå socken....	5691,60	44,000	14,600
Vesterbottens län.			
Torrläggning af sank mark vid Hässjö by i Umeå socken	2270	23,800	7,900
Utdikning af frostförande mark vid Myrbäcks by och Degersjö hemman i Umeå socken	861	8,500	2,800
D:o af Kolsmyren m. fl. myrar inom Öfverboda, Myrbäcks och Degersjö byars områden i Umeå socken	675	6,500	2,100
D:o vid Ytter Ultervattnets och Jomarks byar samt hemmanen Selsberg och Framnäs i Bygdeå socken.....	890	6,605 40	2,200
D:o vid Nyilden, Östervik och Kroksjö i Umeå socken.....	2070	15,000	5,000
D:o vid Sterkesmarks och Tallbergs byar i Vännäs socken	600	6,400	2,100
Vesternorrlands län.			
Sänkning af Grantjärn och torrläggning af kringliggande mark samt Vesterängs och Storbäckmyrarna i Stöde socken	238,36	7,946	2,600
D:o af Aborrtjärn och kringliggande myrar vid Råsjö by i Borgsjö socken ...	89	1,411	400
Transport	18902,77	153,662 40	50,800

	Vatten- befriad areal i qv.-ref. (Étendue du sol asséché en qvad.-ref.)	Beräknad kostnad. (Somme prévue au devis.)	Beviljad statsbidrag. (Allocation de l'état.)
Transport	18902,77	153,662 40	50,800
Jemtlands län.			
Utdikning vid Lundkälens by i Brunflo socken	—	3,560	1,100
D:o af frostledande myrar vid Vidjeöns by i Ströms socken.....	800	6,905 77	2,000
Gefleborgs län.			
Utdikning af frostförande myrar vid Boda m. fl. byar i Jerfsö socken.....	743	4,960	1,650
D:o af myrarne Åsrödningarne vid Grängsjö by i Gnarpes socken	450	5,405 20	1,800
Kopparbergs län.			
Utdikning af Stora Myssmyren vid Näsets by i Äppelbo socken.....	1388	6,395	2,100
Vestmanlands län.			
Sänkning af Ransta Lillån i Kumla, Sevalle och Tillberga socknar**).	2336	24,300	3,400
Vermlands län.			
Sänkning af Hånsjön i Fryksändes socken**)	2309,74	32,000	6,000
Upsala län.			
Sänkning af sjöarne Velången och Vissjön samt utdikning af sank mark å Norrunda allmanning	8717,39	12,890	4,200
Elfsborgs län.			
Utdikning af Ramne mosse i Mjeldrunga och Hellestads socknar**).	6630	19,000	3,100
Gotlands län.			
Utdikning af Vidängs myr i Follingbo m. fl. socknar**)	3300	36,600	3,000
Härförutom tilldelades en ifrågasatt utdikning vid Marktjärns by i Torps socken af Vesternorrlands län ett anslag af 850 kronor; men sedan intressenterne afsagt sig statsbidraget, blef detsamma genom nådiga brefvet den 27 April 1877 tillagdt			
Utdikning vid Svartbäcks by i Öfver Luleå socken af Norrbottens län	575	2,600	850
Summa	46151,90	307,377 37	80,000

Den beräknade medelkostnaden för torrlagd kvadratref mark blir således 6 kronor 66 öre, deraf 1 krona 73 öre erhållits som statsbidrag, och det såsom anslag beviljade understödet utgör för alla arbetena tillsammans 26,02 procent af den beräknade kostnadssumman.

14:o) Till befrämjande medelst *lån* af utdikningar och aftappningar af sankta trakter och sjöar till be-

*) 1 kvadratref = 0,08818 hectare.

**) Detta företag har derjemte tilldelats understöd från den lånefond, som anvisats för understödjande af sjösenkningar, afseende viinst af odlingsbar mark, se punkten 14.

redande af odlingsföretag hade Riksdagen för 1877 ställt till Eders Kongl. Maj:ts nådiga förfogande ett belopp af 100,000 kr., af hvilka medel genom det ofvan åberopade nådiga beslutet af den 22 December 1876 lån tilldelats följande vattenaftappningsföretag, nämligen i:

	Vatten- befriad areal i qv.-ref. (Étendue du sol asséché en qvad.-ref.)	Beräknad kostnad. (Somme prévue au devis.)	Beviljad statsbidrag. (Allocation de l'état.)
Vestmanlands län.			
Sänkning af Ransta Lillån i Kumla, Se- valla och Tillberga socknar *)	2336	24,300	7,050
Vermlands län.			
Sänkning af Hånsjön i Fryksände socken *)	2309,74	32,000	7,000
Göteborgs och Bohus län.			
Sänkning af sjön Hellungen och regle- ring af Brattfors & inom Ljungs och Grinneröds m. fl. socknar	1092	15,250	7,600
Skaraborgs län.			
Upprensning af Getån i Kedums och Essunga socknar	1000	21,400	10,700
Elfsborgs län.			
Utdikning af Ramne mosse i Mjeldruna och Hellestads socknar *)	6630	19,000	6,200
Sänkning af Åtra-ån och torrläggning af deromkring belägen mark inom Knätte och Böne socknar	1449,26	10,960	6,900
Jönköpings län.			
Sänkning af Korsnäs-sjön och Smed- bälgen i Nye socken	2135,91	23,500	11,750
Kronobergs län.			
Sänkning af sjöarne Femlingen, Råpen och Greten i Vestra Thorsås, Vire- stads och Härlunda socknar	14574	59,400	24,000
Sänkning af Transjön i Hjortsberga socken	778	10,000	5,000
Gotlands län.			
Utdikning af Vidängs myr i Follingbo m. fl. socknar *)	3300	36,600	13,800
Summa	35604,93	252,410	100,000

Medelkostnaden för hvarje kvadratref nyvunnen mark har alltså uppgått till 7 kr. 9 öre och det åtnjutna statslånet till 2 kr. 81 öre, och utgör den tilldelade lånesumman 39,61 procent af de beräknade kostnadernas totalbelopp.

Det sammanlagda beloppet af de enligt det ofvan åberopade nådiga brefvet af den 12 Maj 1876 bevil-

*) Detta företag har äfven erhållit statsbidrag utan återbetalningsskyldighet. Se punkten 13.

jade anslag uppgår till 474,477 kr.
och summan af lånen är 140,000 kr.
hvarutaf likväl lånebidraget 40,000 kr. till Karls-
krona kofferdihamn, såsom ofvan är nämndt, icke
blifvit begagnadt.

Såväl villkoren för åtnjutande af statsbidrag till allmänna väg- och vattenbyggnadsarbeten, som sättet för deras kontrollerande enligt fastställda planer, blefvo oförändradt stadfästade, sådana de innefattas i Riksdagens underdåniga skrivelser den 23 Maj 1873 och den 23 April 1874.

Af det lån å 10,000,000 kronor, som 1876 års Riksdag anvisat till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar med 2,000,000 kronor under hvartdera af åren 1877—1881, har Eders Kongl. Maj:t genom nådiga brefvet den 24 November 1876 tilldelat nedanstående jernvägar försträckningar till följande belopp, nämligen:

	Väglängd i mil.	Spårvidd.	Fastställd kostnad.	Beviljad län.	Förhållande i % mellan beräknad kostnad och beviljad län.	Tilldelade lånebidrag 1877.
Krylbo—Borlänge						
med bibana till Bisberg	6,0	4,88	4,193,000	2,500,000	59,62	
Borås—Varberg	7,94	»	4,426,000	2,600,000	58,74	
Vislanda—Bolmen ...	4,78	3,59	1,612,000	785,000	48,70	400,000
Hultsfred—Jenny						
med bibana till sjön Yxern och sidospår till Ankarams bruk	6,90	3,00	3,139,000	1,750,000	55,75	700,000
Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo	8,60	»	3,250,000	1,865,000	57,38	700,000
Visby—Hemse	4,87	»	1,330,000	500,000	37,59	200,000
Summa	39,09		17,950,000	10,000,000		2,000,000

De beviljade lånens medelprocent af beräknade kostnaderna utgör 52,96.

Alla de förestående sex jernvägarnes byggnad har blifvit inom de såsom vilkor för lånens åtnjutande föreskrifna tider påbörjade, men kontrakt om deras utförande enligt nädigst gillade planer samt om iakttagande af de för lånebidragens åtnjutande faststälde vilkor äro, efter förutgången nådig pröfning, å Eders Kongl. Maj:ts och Kronans vägnar af Styrelsen antagna för fyra af de nämnde företagen,

nämligen: Vislanda—Bolmens, Hultstred—Jenny, Vestervik—Bersbo och Visby—Hemse. För Krylbo—Borlänge och Borås—Varbergs jernvägar voro vid 1877 års utgång kontrakten om utförandet ännu icke af Styrelsen antagna.

Till anläggning af Dalslands jernväg anvisade 1874 års Riksdag ett anslag af 1,000,000 kr., att lyftas sedan jernvägen blifvit fullbordad och afsynad; men 1876 års Riksdag medgaf sedermera att anslaget skulle få utgå under år 1877, sedan vissa uppställda villkor blifvit af bolaget uppfylde. Då styrkt blifvit, att alla af Riksdagen stadgade villkor fullgjorts, behagade Eders Kongl. Maj:t genom nådigt bref af den 31 Augusti 1877 gifva Styrelsen tillkänna, det Eders Kongl. Maj:t medgifvit direktionen för nämnde jernväg rättighet att under året lyfta de af Riksdagen beviljade medlen.

Eders Kongl. Maj:t har dessutom genom nådigt bref af den 24 November 1876 tillagt Norsholm—Ristens kommunikationsbolag för byggande af en 3,5 mil lång bana från Bersbo till Norsholm ett lån från Handels- och Sjöfartsfonden till belopp af 300,000 kr., motsvarande $\frac{1}{4}$ af den beräknade anläggningskostnaden 1,200,000 kr. Af detta lån utgick en summa af 100,000 kr. år 1877.

Från samma fond har ytterligare genom nådigt beslut den 6 Juli 1877 tilldelats hamndirektionen i Upsala, för anläggning af hamn- och förbindelsespår mellan jernvägsstationen derstädes och hamnen, ett lån af 35,000 kr. att utgå med 20,000 kr. under 1877 och 15,000 kr. under 1878.

Likaså har Eders Kongl. Maj:t den 22 Juni 1877 funnit för godt besluta, att af Handels- och Sjöfartsfonden skall utgå ett belopp af 33,060 kronor till företagande af vissa upprensningsarbeten för unlättande och betryggande af segelfarten vid passerandet af de för Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernväg uppförde broarne vid Qvicksund och öfver Arboga å vid Kungsör. Detta arbete, som skall af Styrelsen ombesörjas, är förliden höst påbörjad och ledes detsamma af Distrikthefen Major Nerman, enligt af Styrelsen meddeladt förordnande.

Härförutom har Eders Kongl. Maj:t, som genom nådigt bref den 26 November 1875 tilldelat pågående omläggningar af landsvägen mellan Öfver-Lännäs och Sänga socknar i Vesternorrlands län, beräknade att kosta 19,350 kr., ett statsbidrag af 12,900 kr., behagat ytterligare till detta företag anvisa af 6:te hufvudtitelns tillgångar ett bidrag af 2,076 kr., på det att dermed må kunna bestridas den särskilda kostnad, som utan intressenternes i företaget förvällande uppstått derigenom, att den föreslagna vägen ledes omkring vapenöfningsfältet Sängamo i stället för att, såsom den gillade planen utvisade, dragas öfver detsamma. —

De medel, som genom ofvan åberopade nådiga beslut blifvit tilldelade allmänna arbeten att utgå under år 1877, uppgå således, med afdrag af det till Karlskrona kofferdihamn beviljade, men icke begagnade lånet å 40,000 kronor, till följande sammanlagda belopp, nämligen:

Anslag utan återbetalningsskyldighet.....	509,613 kr.
Lånebidrag	2,220,000 »
af hvilken senare summa 120,000 kr. utgått från Handels- och Sjöfartsfonden.	

För att i ett sammanhang lemna en öfversigt öfver de anslags- och lånebelopp, som blifvit under Styrelsens verksamhet från och med 1841 till och med 1877 tilldelade allmänna arbeten, meddelas i slutet af denna berättelse följande tabeller, nämligen:

- N:r 1 angående landsvägar inom de särskilda länen;
- N:r 2 angående beräknade medelkostnaden för 1 fot väg under åren 1873—1877;
- N:r 3 angående vattenaftappningar m. m., länsvis upptagne;
- N:r 4 summarisk öfversigt å till vattenaftappningsföretag beviljade anslag;
- N:r 5 angående beräknade medelkostnaden per kvadratfot för förbättrad eller nyvunnen jord åren 1873—1877;
- N:r 6 sammandrag af totalbeloppen af de statsbidrag, som utgått åren 1841—1877 dels såsom anslag dels såsom lån.

De under Styrelsens direkta förvaltning ställda medel, som redovisats i Styrelsens till Eders Kongl. Maj:ts och Rikets Kammar-Rätt aflemnade hufvudbok för 1877, hafva utgjorts af:

a) *Anslag till aflöning och arfvoden åt Styrelsens embets- och tjänstemän i hufvudstaden och landsorten:*

Behållning från år 1876	Kronor	805: 63.
Af Riksdagen anvisadt anslag för år 1877	»	39,910: —
		Summa Kronor 40,715: 63.
Jemlikt nådiga brefven af den 19 Maj 1876 och den 14 December 1877 har utbetalts	»	39,156: 66.
		Behållning till år 1878 Kronor 1,558: 97.

b) *Anslag till inspektions- och undersökningskostnader samt expenser för allmänna arbeten:*

Behållning från år 1876	Kronor	7,890: 25.
Af Riksdagen anvisadt anslag för 1877	»	35,000: —
Ersättning från Statskontoret för tjänstebrefsförsändningar	»	331: 55.
Inbetalte anmärkningsmedel	»	13: 79.
Från Generalstabens Topografiska afdelning återlemnats för mycket erlagd betalning för dess kartor	»	4: 20.
Ersättning från Arméförvaltningen för verkställd undersökning angående ombyggnad och utvidgning af åtskilliga stationer å Karlskrona—Vexjö jernväg, enligt nådiga brefvet den 9 Februari 1877	»	695: 70.
		Summa tillgång Kronor 43,935: 49.

Häraf hafva år 1877 skett följande utbetalningar:

Diverse utgifter:

Inspektions- och undersökningskostnader i allmänhet	Kronor	12,834: 16.
Inspektioner och kontrollering å jernvägsanläggningar	»	2,659: 75.
Expenser hos Styrelsen och i distrikten	»	3,462: 66.
Inventarier	»	772: 50.
Ved med omkostnader	»	470: 48. 20,199: 55.

Till undersökningar genom Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes försorg:

Norrbottnens län för vägundersökningar	Kronor	1,500: —
Vesterbottens d:o d:o	»	1,500: —
Jemtlands d:o d:o	»	1,000: —
Upsala d:o d:o	»	500: —
Karlstads d:o d:o	»	1,500: —
Linköpings d:o d:o	»	700: —
Kalmar d:o d:o	»	1,000: —
Göteborgs d:o d:o	»	500: —
Hallands d:o d:o	»	600: —
Kristianstads d:o d:o	»	500: —
Kalmar län för undersökning rörande fördjupning och utvidgning af farleden genom Kalmarsund	»	2,000: —
Kronobergs län för undersökning angående dels kanalisering af Lagaån och dels kanalanläggning mellan sjöarne Bolmen och Unnen	»	1,500: — 12,800: — 32,999: 55.

Återstår således behållning till år 1878 Kronor 10,935: 94.

c) Till reparationer å Tranebergs, Nockeby och Drottningholms broar har genom nådigt bref den 2 Mars 1877 anvisats.....	Kronor 10,537: -
Den af arbetschefen Löjtnant Klintberg afgifna redovisning har Styrelsen med skrifvelse af den 29 December 1877 till Statskontoret öfverlemnad.	
d) Afgäld för ett vid Gråda kanal anlagdt sågverk:	
Behållning från år 1876	Kronor 433: 33.
Genom Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande har för år 1877 levererats	» 50: -
Behållning till år 1878	Kronor 483: 33.
e) Af anslaget till upprensningar vid Qvicksund och Kungsör, 33,060 kronor, som Eders Kongl. Maj:t genom nådigt bref af den 22 Juni 1877 stält till Styrelsens förfogande, har i Statskontoret lyfts	Kronor 10,000: -
hvaraf under år 1877 användts	» 8,000: -
Behållning till 1878	Kronor 2,000: -

På Styrelsens räkning i Riksbanken inestodo således vid 1877 års slut följande benållningar, nämligen:

å anslaget till aflöning och arfvoden åt Styrelsen	Kronor 1,558: 97.
å anslaget till inspektions- och undersökningskostnader samt expenser	» 10,935: 94.
inbetald afgäld för sågverket vid Gråda kanal.....	» 483: 33.
och å anslaget till upprensningar vid Qvicksund och Kungsör.....	» 2,000: -
Summa behållning till år 1878	Kronor 14,978: 24.

I enlighet med föreskrifterna i den för Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader under år 1841 utfärdade instruktion och särskilda nådiga beslut hafva under år 1877 dels fortgången af nya, till Styrelsens verksamhet hörande arbeten, dels underhållet af äldre sådana blifvit af vederbörande tjänstemän besigtigade och kontrollerade, hvarvid resp. arbetsdirektioner och intressenter meddelats de erinringar och upplysningar, som af behovet påkallats.

Ifrågavarande arbeten hafva utgjorts af:

A. Jernvägar.

a) För trafik öppnade:

1. Gefle—Dala jernväg.

(Längd 8,6 mil, spårvidd 4,83 fot.)

Denna jernväg var som vanligt mycket väl underhållen. Hufvudspåret mellan Gefle och Falun består nu

af endast stålskenor, sedan under årets lopp de på ett par sträckor af 21,103 fots sammanlagd längd qvarliggande jernskenorna blifvit utbytte. 21,264 st. nya tvärsyllar äro samtidigt härmed utlagde å banan, hvarjemte 6,044 fot nya spår tillkommit.

Af öfriga arbeten, som blifvit utförde till kommunikationsledens fullkommande må anföras:

Stationshuset vid Gefle nya station, som vid besigtningstillfället var under tak, men icke inredt; denna byggnad syntes blifva en prydnad för platsen och den tillämnade inredningen motsvara alla billiga fordringar på bekvämlighet och utrymme.

Vid de flesta stationer voro uppförda nya prydliga afträden af ändamålsenlig konstruktion.

Bron vid Korsnäs, hvars öfverbyggnad i två spann uppbares af plankbågar, hade under året blifvit omsedd och reparerad.

Den rörliga materielen var till storlek och beskaffenhet lika med föregående år.

2. *Sundsvall—Torpslummars jernväg med bibana från Watjom till Matfors.*

(Längd 5,7 mil, spårvidd 3,59 fot.)

Denna jernväg blef år 1876 slutligt afsynad.

Under våren och sommaren hade banan blifvit omsorgsfullt understoppad och ny ballast påfyld, hvarförutom spåret på ett ställe omlagts för vinnande af större krökningsradie.

En vid Stödesjön belägen bank, som på våren af vattenflöde blifvit undergräfd, var reparerad och på den emot sjön belägna sidan stensatt.

Under året hade följande nybyggnader tillkommit, nämligen:

en dubbel vaktstuga vid Berg; ny hållplats vid Hällsjö (0,3 mil från Watjom) och ett 2,000 fot långt sidospår vid Nedansjö.

Ehuru banan är så godt som ny har likväl utbyte af skenor redan måst ske; 106 st. af tillsammans 2434 fots längd (eng. mått) hafva utbytts mot nya skenor, och 233 st., upptagande en längd af 5,350 fot, hafva blifvit vända.

Den rörliga materielen har ökats med ett tanklokomotiv, så att den vid inspektionstillfället bestod af fem dylika maskiner, 10 passagerarevagnar, 128 öppna och 10 täckta godsvagnar.

Genom beslut den 26 Oktober 1877 har Eders Kongl. Maj:t i nåder på vissa vilkor medgifvit Sundsvalls jernvägsaktiebolag anstånd tillsvidare med fullgörande af skyldigheten för bolaget att anlägga och trafikera jernväg mellan Torpslummars, der jernvägen nu slutar, och det 4,900 fot derifrån belägna Rombäck, dit bolaget enligt den fastställda planen är ålagdt att utföra anläggningen, skolande emellertid Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader gå i författning om anläggande af provisionel, 4,83 fot bred jernväg mellan de förenämnde två ställena jemte uppförande af en för detta förbindelse-spår erforderlig bro öfver Gimån.

Förenämnde tvänne jernvägar äro inspekterade af Distriktchefen Major Schough.

3. *Söderhamn—Bollnäs kommunikationsled.*

(Längd 1,4 mil, spårvidd 4,1 fot.)

Underhållet af Söderhamns jernväg har icke heller detta år gifvit anledning till anmärkning, enär

grusning, lyftning och justering voro på ett förtjenstfullt sätt verkstälde, och har utbyte af 6,786 fot skadade skenor och 4,795 st. syllar skett. Från England äro inköpte 2,100 stycken stålskenor, hvilka vid inspektionstillfället voro under utläggning på sådana ställen af banan, hvarest skenorna genom mycken bromsning äro utsatte för största slitning.

Brobjelkarne i Berga bro hafva undersökts och befunnits dugliga, hvarjemte å samma bro nya vingmurar blifvit till stöd för ballasten uppförda.

För att i händelse af eldfara kunna bevara den långa viadukten vid Kinsta hade en vattencistern af trä blifvit uppställd invid bron, och förses cisternen med vatten från en närliggande fabrik. Bron, som för några år tillbaka blifvit ombygd, befanns vara i fullgodt skick.

Bron vid Marma afprovades af besigtningförrättaren med öfvergående vagnståg och visade sig dervid ega betryggande fasthet. Vingmurarne till brons vestra landfäste ombygdes 1876.

Lastbryggan vid Bergvik befanns vara till $\frac{1}{3}$ ombygd.

Stationshuset vid Söderhamn hade blifvit repareradt och försedt med nytt tak af asfalt i stället för det gamla spåntaket.

Vid Bergvik var stationshuset försedt med nytt plåttak och en ny byggnad uppförd med bottenvåning af sten och öfvervåning af trä, hvilken byggnad innehåller åtskilliga expeditions- och boställslägenheter.

Den rullande materielen hade blifvit tillökt med från England inköpta 1 tredje klassens passagerarevagn och 35 plankvagnar af jern, hvarförutom blifvit vid jernvägens verkstad tillverkad en skrubbromsvagn, och bestod sålunda materielen af 6 st. lokomotiv, 5 passagerarevagnar, 1 bagagevagn, 198 gods- och plankvagnar samt 3 belastade bromsvagnar.

Derförutom eger bolaget 2 ångbåtar och 17 st. pramar, hvaraf 3 äro under det näst föregångna året förbygde. Hela rörelsematerielen befanns vara väl underhållen.

Den lilla Landa-hästbanan, längd 0,1 mil, spårvidd 3 fot, med sin materiel af 9 vagnar, har befunnits vara anmärkningsfritt underhållen.

Om upphörande af hästbanans begagnande, äfvensom inställande af trafiken å Ljusnan mellan Landaforsen och Bollnäs i anledning af att statens norra stambana kommer att sträcka sig jemnlöpande dermed emellan Kilafors och Bollnäs, har bolaget hos Eders Kongl. Maj:t gjort underdånig framställning.

4. *Hudiksvall—Forsa—Näsvikens jernväg.*

(Längd 1,5 mil, spårvidd 4,1 fot.)

Underbyggnaden för banan har befunnits vara anmärkningsfri, och sedan 4 st. skadade långbjelkar jemte 2 st. sadelträd blifvit ombytta å viadukten vid Hedsta, hade densamma efter anställd undersökning befunnits ega nödig styrka.

Spåret var väl grusadt, stoppadt och rigtadt. 4,158 fot odugliga skenor voro utbytta mot nya skenor af stål, men det oaktadt observerades vid inspektionen, att flere qvarliggande skenor och vaxelspetsar voro starkt slitna.

Mot hägnadens och grindarnes beskaffenhet framställdes anmärkningar, äfvensom skenskarfvarne befunnos flerstädes vara mindre väl eftersedde.

Den rullande materielen består af 4 lokomotiv, 4 passagerarevagnar, 1 bagagevagn och 113 lastvagnar, hvaraf de fleste äro försedde med bromsar. Godsvagnarne ansåg besigtningförrättaren erfordra ett omsorgsfullare underhåll.

Något trafik- och tjenstgöringsreglemente hade jernvägsdirektionen, oaktadt derom aflättna påminnelser, ännu icke anskaffat.

Förestående jernväg äfvensom Söderhamnsbanan inspekterades af Distriktdjutanen Kapten Nyström.

Vintjern—Lilla Björnmossens jernväg

(längd 1 mil, spårvidd 3 fot)

erhöll under året tillstånd att öppnas för godstrafik.

För denna jernväg redogöres närmare här nedan under rubriken Vintjern—Lilla Björnmossen—Tallåsen.

5. *Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg.*

(Längd 18,4 mil, spårvidd 4,83 fot.)

Denna jernväg, jemte okoncessionerade bibanor till Svanå, Ramnäs och Seglingsbergs bruk, blef under året slutligt afsynad och, sedan bolaget genom nådiga brefvet den 26 Okt. 1877 erhållit befrielse från byggande af station vid Ekolsundsviken, af Styrelsen godkänd och antagen såsom fullbordad.

Om banbyggnaden yttrade sig besigtningmännen, att den var på ett ändamålsenligt och varaktigt sätt utförd.

På grund af med Norbergs nya och Sala—Tillberga jernvägsaktiebolag afslutade kontrakt ombesörjes trafiken å dessa banor af det bolag, benämndt Stockholm—Vesterås—Bergslagens trafikaktiebolag, som efter skedd öfverenskommelse med det ursprungliga bolaget öfvertagit och fullbordat byggnaden af jernvägen och nu trafikerar densamma.

De samtrafikerande banornas rörliga materiel består af 11 st. 4-kopplade och 4 st. 6-kopplade lokomotiv, 44 personvagnar, 21 bagage-, 13 täckta och 259 öppna godsvagnar.

Undertecknad Lindgren har å statens vägnar utöfvat kontroll öfver jernvägsarbetet.

6. *Köping-Hults jernväg.*

(Längd 6,6 mil, spårvidd 4,83 fot.)

Denna Sveriges äldsta jernväg är utmärkt väl underhållen.

Sedan under föregångna året 15,800 fot spår blifvit omlagda med nya skenor af 22,11 t:s vikt per löpande fot, äro nu de äldsta broskenorna i hufvudspåret qvarliggande å en sträcka af endast 31,000 fot.

Vid Arboga gjuteri var en anhalt-station anlagd och stationen vid Valskog var under fullständig ombyggnad, föranledd af föreningen med Oxelösund—Flen—Westmanlands jernväg. Dessutom voro 2 nya vaktstugor och 1 nytt pumphus uppförde.

Den under året med 8 person-vagnar ökade rullande materielen bestod af 10 lokomotiv, 31 personvagnar, 1 fångvagn, 3 postvagnar, 2 ångfinkor, 8 resgodsvagnar, 5 kreatursvagnar, 6 täckta och 133 öppna godsvagnar.

Jernvägarne inspekterades af Distriktchefen Ner-
man.

7. *Köping—Uttersbergs jernväg med bibana till
Lillsvan*

(längd 3,4 mil, spårvidd 3,68 fot)

underhålles fortfarande på ett tillfredsställande sätt,
och har dels en arbetarebostad blifvit uppförd vid
Karmansbo station, dels ett 800 fot långt sidospår
vid Kolsva utlagts.

1,700 fot af banan ha försetts med nya skenor.

Banan har under året blifvit inledd å Stockholm—
Westerås—Bergslagens jernvägsstation vid Köping,
hvarigenom större bekvämlighet för trafiken bereds.

Den rullande materielen har ej erhållit någon
tillökning.

Jernvägen är inspekterad af Distriktadjutanten
Kapten Morsing.

8. *Upsala—Gefle jernväg med bibanor från Örbyhus
till Dannemora och från Orrskog till Söderfors.*

(Längd 12,2 mil, spårvidd 4,83 fot.)

Denna jernväg öppnades för allmän trafik i De-
cember 1875 och erhöll slutlig afsyning i Maj 1876.

Det höga vattenstånd, som egde rum under 1877
års vårflod, har icke förorsakat någon egentlig skada
på jernvägen, men hotade likväl med utskärningar
en på båda sidor om Tobo bro befintlig bank, som
tillfölje deraf måste beklädas med sten till skydd
mot vattensqvalpet.

Vid afsyningstillfället i Maj 1876 anmärktes, att
under skenorerna å den förenämnda bron borde till
åstadkommande af en jennare fördelad belastning
anbringas långsyllar, hvilken åtgärd äfven blifvit vid-
tagen.

Det förr omnämnda, nära färdigbygda stations-
huset i Gefle är afsedt för gemensamt bruk af Upsala
—Gefle och Gefle—Dala jernvägar.

En ritning öfver den utvidgade nya stations-
planen i Gefle har blifvit Styrelsen tillstald och
lemnats utan anmärkning.

Den rullande materielen utgjordes af 11 loko-
motiv, 22 person-, 26 täckta och 196 öppna gods-
vagnar.

Inspektionen verkställes af Distriktchefen Ner-
man.

9. *Dannemora—Hargs jernväg med bibana till
Ramhälls grufvor.*

(Längd 4,2 mil, spårvidd 3 fot.)

Denna jernväg afsynades mot slutet af året och
erhöll tillstånd att öppnas för allmän trafik, hvilken
började med 1878 års ingång.

Arbetet har under året kontrollerats af Löjtnan-
ten vid Väg- och Vattenbyggnads-Corpsen Klintberg.

10. *Upsala—Länna jernväg.*

(Längd 2 mil, spårvidd 3 fot.)

Denna med statslån understödda bana öppnades,
efter erhållet vederbörligt tillstånd, i början af No-
vember månad 1876 för allmän trafik, men är ännu
icke afsynad.

Vid inspektionstillfället befunnos stationerna i
det närmaste färdiga och fullt inredda, hvarjemte
spåret hade blifvit behörigen inrigtadt och försedt med
fullständig ballast.

En vattenaflopps-trumma vid Skälsta, 14,000 fot
från Upsala, har befunnits otillräcklig och blifvit er-
satt med en bro om 10 fots spännvidd.

Jernvägens rullande materiel består af 2 loko-
motiv, 3 person-, 2 täckta och 20 öppna godsvagnar.

11. *Näs—Morshyttans jernväg.*

(Längd 1,1 mil, spårvidd 3 fot.)

Denna jernväg öppnades för trafik år 1876. Rö-
relsen derå har oafbrutet fortgått utan andra hinder,
än som berott på starka snöfall. Banan är ännu
icke slutligt afsynad.

Under året har ballasten kompletterats och en
mindre station blifvit anlagd vid Bredgrind midt för
By kyrka.

Elektrisk telegraf finnes ej vid denna bana och
synes vara obehöflig, så länge endast ett tåg i sänder
framgår på banan.

Den rullande materielen består af 1 ångvagn,
1 personvagn och 16 godsvagnar.

12. *Krylbo—Norbergs jernväg.*

(Längd 1,8 mil, spårvidd 4,83 fot.)

Slutlig afsyning å denna jernväg egde rum i Oktober månad 1875, efter det jernvägen förut varit med vederbörligt tillstånd efter försiggången besigtning öppnad för allmän trafik, hvilken besörjes af Styrelsen för Statens jernvägstrafik. Jernvägsbolaget eger 75 godsvagnar, men ingen annan rullande materiel.

Underhållet af banan befanns vara anmärkningsfritt.

Några nya tillbyggnader hade icke tillkommit.

I anledning deraf att 2 under banan anlagda vägportar blifvit öfverklagade, behagade Eders Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 18 Febr. 1876 medgifva deras bibehållande tillsvidare, mot det att bolaget till bekvämlighet och säkerhet för den allmänna landsvägstrafiken vidtog vissa erforderliga anordningar.

Vid inspektionstillfället befanns, att bolaget dels ofullständigt dels alldeles icke iakttagit de detsamma i berörde hänseende lemnade föreskrifter, hvadan inspektionsförrättaren Distrikthefen Nerman funnit sig föranlåten att anmoda Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Westerås att vidtaga sådana åtgärder för de ifrågavarande vägundergångarnes försäntande i anbefaldt skick, som omständigheterna kunde påkalla.

13. *Norbergs jernväg.*

(Längd 1,7 mil, spårvidd 4,83.)

Denna jernväg, som förbinder Kärrgrufvan med Engelsberg, har nyligen blifvit ombygd från smalspårig till bredspårig och blef i December 1876 slutligt afsynad; men densamma är ännu icke af Styrelsen godkänd i anseende dertill, att den rullande materielen, som består af 2 lokomotiv och 30 malmvagnar, blifvit försåld till Stockholm—Westerås—Bergslagens trafikaktiebolag, hvilken åtgärd blifvit understäld Eders Kongl. Maj:ts och Riksdagens godkännande.

14. *Salu—Tillberga jernväg.*

(Längd 2,6 mil, spårvidd 4,83 fot.)

Emot denna i slutet af år 1876 afsynade och godkände jernvägs underhåll har ingen anmärkning förekommit.

I likhet med hvad som skett med Norbergsbanans materiel har äfven denna jernvägs rullande materiel, bestående af 2 lokomotiv, 8 person-, 2 resgods- och 40 godsvagnar, blifvit försåld till det ofvannämnda trafikaktiebolaget, hvilken åtgärd blifvit af Eders Kongl. Maj:t den 2 Mars 1877 på vissa vilkor godkänd.

15. *Wessman—Barkens jernväg.*

(Längd 1,7 mil, spårvidd 4 fot.)

Denna bana har, till följe deraf, att godsforslingen mellan Ludvika och Mälaren, via Köping, besörjes på Frövi—Ludvika jernväg om icke billigare, åtminstone vida beqvämare, än öfver Smedjebacken på Strömsholms kanal, förlorat ganska mycket i trafikinkomst.

Under loppet af Juli månad blef, vid då inträffade starka regn, en hög bank vid Morgårdshammar sönderskuren af vatten, emedan en der befintlig trumma visat sig vara för liten för den framrinnande vattenmängden. Vid besigtningstillfället var man sysselsatt med att bygga en större trumma än den förstörda.

Utom i afseende på en mindre träbro, som utdömdes, var jernvägen någorlunda väl underhållen.

De vid Marnäs och Smedjebacken varande stationerna anse inspektören vara ofullständiga och oändamålsenliga.

Den rullande materielen består af 3 lokomotiv, deraf likväl ett är odugligt till tjenstgöring, 4 person- och 72 godsvagnar.

16. *Frövi—Ludvika jernväg.*

(Längd 9,2 mil, spårvidd 4,83 fot.)

Jernvägsförvaltningen har varit förlagd i Lindesberg, men man har beslutat att flytta den till Nya Kopparberget, der reparationsverkstäderna äro befintlige. I och för denna flyttning voro derstädes under uppförande en bostad för trafikchefen, en d:o för baningeniören och en d:o för maskingeniören; hvarförutom byggdes ett hus, som på nedre botten skall innehålla lägenheter för jernvägsbyrån och på den öfre bostadslägenheter för kassören och vaktmästaren, samt ett hotell med restaurationslägen-

heter, elfva rum för resande samt lokaler för post och telegraf. Derjemte inredes en äldre byggnad till boningslägenheter för kontrollören och vid byrån anstälde tjänstemän.

Vid Storå station har uppförts ett lokomotivstall och ett kolhus.

Ställbergs station har försetts med ett sidospår om 600 fots längd mellan fripålarna.

Natten mellan den 14 och 15 Juli föll i dessa trakter ett starkt och långvarigt regn, som förorsakade Ställdalsåns stigande till en förut obekant vattenhöjd, hvilket åter hade till följd att, sedan en nedanför Ställdalsbron belägen och för en dervarande masugn uppförd hålldam blifvit bortsköljd, en stark ström uppstod under det mellersta af de tre 30 fot vida spannen i bron. Strömmen utskar den på norra sidan om nämnde spann varande bropelarens grund, som icke blifvit med spåntpålning skyddad, och föranledde en sättning af pelaren, tillräckligt stor för att nödvändiggöra dess ombyggnad. Detta arbete har enligt till Styrelsen sedermera ingången rapport blifvit verkställt.

Öfver kanalen mellan sjöarne Norra och Södra Hörken är uppförd en svängbro, hvilken dock under sommarens lopp endast en gång läser behöft öppnas.

Jernvägen är väl underhållen. Den rullande materielens storlek ses af efterstående tabell öfver samtliga jernvägarne i riket.

17. *Storå—Guldsmedshyttans jernväg*
(längd 0,3 mil, spårvidd 4,83 fot)

som är bygd för malmtransporter från Stripa grufvor vid Guldsmedshyttan till Storå station, eger ingen egen rullande materiel, utan ombesörjes trafiken af Frövi—Ludvika jernvägsförvaltning.

Ingen egentlig station förekommer å banan, som underhålles anmärkningsfritt; dock har en af flere spann bestående träbro öfver Storån befunnits så svag, att tillfälliga stöd under spannen måst anbringas, och äro jernvägens egare utaf Chefen i mellersta Väg- och Vattenbyggnads-distriktet ålagde att oför-

dröjligen inkomma med förslag till brons ändamålsenliga förstärkning.

18. *Bånghammar—Klotens jernväg*
(längd 2 mil, spårvidd 4,83 fot)

har under 1877 afsynats och erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.

Jernvägen har ingen egen rullande materiel, utan trafiken ombesörjes af Frövi—Ludvika jernvägsförvaltning, som till banans förfogande ställt 2 tanklokomotiv, 2 person- och 50 godsvagnar.

19. *Nora—Ervalla jernväg*
(längd 1,6 mil, spårvidd 4,83 fot),

gående mellan Nora och Dylta jernvägsstation å Köping—Hult-banan, har icke heller någon egen rullande materiel, utan ombesörjdes trafiken å densamma från dess öppnande 1856, af Köping—Hults jernvägsförvaltning med densamma tillhöriga lokomotiv och vagnar, till dess Nora—Karlskoga jernväg blef färdig. Banans trafikerande öfvertogs då af det bolag, som eger sistnämnde jernväg.

De gamla lättare jernvägsskenorna utbytas efter hand mot nya, vägande 23 π per löpande fot, och en sträcka af 35,500 fot har försetts med nya skenor.

Af de tre på ångarne vid Nora och Ervalla befintliga broar, som vid 1876 års inspektion utdömdes såsom icke längre fullt säkra, hade vid 1877 års besigtning två redan blifvit ombygda och den tredje var under arbete.

20. *Nora—Karlskoga jernväg med fortsättning till Otterbäcken jemte bibana från Gyttorp till Stribergrufvor och Pershyttan samt från Kortfors till Karlsdal.*

(Längd 10,2 mil, spårvidd 4,83 fot.)

Den mellan Nora och Karlskoga varande delen jemte bibanan afsynades på hösten 1875, och var mot underhållet intet att anmärka. Den mellan Karlskoga och Otterbäcken befintliga delen öppnades på lagstadgadt sätt för allmän trafik under sommaren 1876, men har ännu icke afsynats.

Vid Otterbäcken har utöfver den nådigst gillade planen blifvit anlagd en hamnarm.

Den rullande materielen består af 10 lokomotiv, 25 person-, 5 packgods-, 10 täckta och 186 öppna godsvagnar, hvartill komma ytterligare 45 öppna låga godsvagnar, hvilka icke få ingå på Statens jernvägar i anseende till lagerboxarnas mindre ändamålsenliga konstruktion.

21. *Vikern—Möckelns jernväg.*

(Längd 5,1 mil; spårvidd 2,7 fot.)

Mot underhållet af denna jernväg har intet varit att anmärka.

Denna bana, som sträcker sig från Degerfors till Striberg, har redan länge varit öppnad för allmän trafik och äfven blifvit afsynad, men enär den ännu saknar fullständig hägnad, har den icke blifvit af Styrelsen godkänd såsom fullbordad. Komplettering af hägnaden pågår och hade sedan inspektionen år 1876 en vägsträcka af 19,730 fot blifvit dermed försedd; likaså har bandelen Ulterbäck—Valåsen blifvit försedd med stängsel, och komma detta år ytterligare 16,900 fot af vägen mellan Elgsimmen och Rösimmen att förses med stängsel.

I anseende till bantågens ringa hastighet å denna bana, som endast vid dagsljus befares, och anbefalde särskilda försigtighetsmått vid passerandet af de ännu ohägnade bandelarne är någon fara för trafiken icke att frukta.

Den rullande materielens storlek synes af tabellen.

22. *Östra Vermlands jernväg med bibana från Nyhyttan till Finnskyttan och grenbana till Elfbrohyttan.*

(Längd 6,3 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Under loppet af år 1876 öppnades denna jernväg, som förbinder Persberg med Kristinehamn, i sin helhet för allmän trafik och blef under förslidet år (1877) jemväl afsynad och godkänd.

Bron öfver Nässundet byggdes med stöd, bestående af gjutna jerncylindrar. Dessa kolonner, som fyllts med cement, blefvo dock sprängda af kolden och hafva sedermera utbytts mot gjutna jernpelare med korsformig genomskärning.

Den rullande materielen har blifvit tillökad med ett lokomotiv.

Väg- och Vattenbyggnads-Styrelsens berättelse.

23. *Filipstads Norra Bergslags jernväg.*

(Längd 1,6 mil; spårvidd 3 fot.)

Banan, som sträcker sig från Filipstad till Nordmark, öppnades för godstrafik i December 1875 och för persontrafik i Mars 1876, och befanns vid inspektionen vara i fullständigt skick, men är afsynad å densamma likväl ännu icke begärd, och kommer troligtvis att dermed anstå intill dess den i Sept. 1877 nådigst koncessionerade bibanan till Läsjön och Storbroyttan hunnit fullbordas. Banan eger 2 lokomotiv, 4 person-, 3 täckta och 71 öppna godsvagnar.

24. *Uddeholms jernväg*

(Längd 7,39 mil; spårvidd 3 fot.)

med bibanor a) från Nordmarksberg till Taberg och Tabergskanal, b) från Geijersholm till Starrkärr, c) vid Hagfors, d) från Sjögränd till Skymnäs.

Denna jernväg utgör en fortsättning af den föregående jernvägen och utgående från Nordmark berör den Hagfors och Stjernfors samt slutar vid Edebäcks lastageplats vid Klarelfven, från hvilken punkt elfven är segelbar omkring 10 mil norrut till inuti Dalby socken.

Hufvudbanans längd är 5,11 mil och bibanornas sammanlagda längd 2,28 mil.

Banan erhöi efter verkställd besigtning tillstånd att öppnas för allmän trafik den 11 nästl. December månad.

Den rullande materielen består af 4 6-kopplade och 1 4-koppladt lokomotiv, 6 personvagnar, 2 bagage- och 250 godsvagnar.

25. *Pålsboda—Finspongs jernväg*

(Längd 5,4 mil; spårvidd 3 fot.)

har under året på ett anmärkningsfritt sätt underhållits.

De under 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 och 25 upptagne jernvägar äro inspekterade af Distriktchefen Nerman.

26. *Oxelösund—Flen—Westmanlands jernväg.*

(Längd 14,6 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Jernvägen, som delvis öppnats för trafik, blef under nästlidet år så fullbordad, att den kunde af-

synas och erhöill bolaget, ehuruval åtskilliga kompletteringsarbeten ännu återstodo att utföra dels vid broarne öfver Qvicksund och Arboga å, dels äfven vid Borgåsund i och för dervarande kajplatsers ordnande, på grund af särskildt nåd. beslut af den 16 November 1877, afsyningsbetyg af Styrelsen, deruti dock förbehåll om anläggningens komplettering äro gjorde och äro, såsom säkerhet för de återstående arbetenas fullbordande af det i Statskontoret för byggnadens utförande nedsatta belopp, 150,000 kr. ännu inestående.

Den rullande materielen består af 7 tank- och 8 tender-lokomotiv, 36 person- och postvagnar utan skrufbromsar, samt 322 diverse godsvagnar, hvaraf 82 äro försedde med skrufbromsar.

27. *Halsberg—Motala—Mjölby jernväg*
(Längd 9 mil; spårvidd 4,83 fot)

underhålles väl och äro under året utbytte ej mindre 5,302 syllar och 21,012 fot skenor. Emellan Motala och Fogelsta äro äfvenledes i år inlagde 56,000 fot stålskenor. Skarfsyllarne hopflyttas, på grund af vunnen erfarenhet, efter hand till ett afstånd af 0,7 fot mellan syllarnes skarpkanter.

Den rullande materielen består af 2 tender-, 2 tank- och 2 s. k. Fairlie-lokomotiv, 15 personvagnar, 10 bagage- och 127 diverse godsvagnar.

28. *Vadstena—Fogelsta jernväg*
(Längd 1 mil; spårvidd 3 fot)

befanns vid inspektionen i så komplett skick, att afsyning kunde begäras och har jernvägen äfven sedermera på grund af verkställd sådan förrättning blifvit af Styrelsen godkänd.

Den rullande materielen består af 2 tank-lokomotiv, 3 person- och 2 bagage-vagnar samt 16 godsvagnar.

29. *Nässjö—Oskarshamns jernväg.*
(Längd 13,9 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Vid det utbyte af syllar, som efter hand sker, iakttages föreskriften att sammanflytta skarfsyllarne och att inlägga den 9:de syllen. Emellan Nässjö och Eksjö voro under året inlagde 150 tons nya skenor.

Till skydd mot Emåns flodvatten hafva jernvägsbankarne öfver Skräpple ängar och Tulunda mader blifvit förhöjda, hvadan äfven jernvägen, sedan dessa restarbeten sålunda blifvit på ett nöjaktigt sätt utförde, blifvit slutligt godkänd.

Banan underhålles i öfrigt anmärkningsfritt.

Den rullande materielen består af 9 s. k. Fairlie-lokomotiv, 2 tankmaskiner, 24 person-, 11 bagage- och 233 diverse godsvagnar.

30. *Vimmerby—Hultsfreds jernväg*
(Längd 2 mil; spårvidd 4,83 fot)

har under året såväl besigtigats för öppnande af allmän trafik som äfven afsynats och blifvit af Styrelsen godkänd.

Denna jernväg eger icke någon egen rullande materiel, utan skall enligt med Nässjö—Oskarshamns jernvägsaktiebolag afslutadt kontrakt trafiken å banan ombesörjas af detta bolag.

31. *Kalmar—Emmaboda jernväg*
(Längd 5,3 mil; spårvidd 4,83 fot)

underhålles på ändamålsenligt sätt.

32. *Nybro—Säfsjöströms jernväg*
(Längd 4,0 mil; spårvidd 4,83 fot)

har under året blifvit afsynad och godkänd.

Dessa sist anförde 2 jernvägars rullande materiel har icke undergått någon förändring i antal.

33. *Lidköping—Skara—Stenstorps jernväg*
(Längd 4,7 mil; spårvidd 3 fot)

har sedan år 1874 varit öppnad för allmän trafik, men afsynades först i September 1877.

Den rullande materielen består af 3 tanklokomotiv, 12 person-, 6 bagage- och 80 godsvagnar.

34. *Lidköping—Häkantorps jernväg*
(Längd 2,6 mil; spårvidd 3 fot)

har efter föregången författningsenlig besigtning den 8 December 1877 erhållit Styrelsens tillstånd att öppnas för allmän trafik.

Den rullande materielen består af 2 tanklokomotiv, 6 person-, 4 bagage- och 38 godsvagnar, deraf 8 äro försedde med broms.

35. *Mariestad—Moholms jernväg*

(Längd 1,7 mil; spårvidd 3 fot)

har befunnits vara anmärkningsfritt underhållen.

Den rullande materielen till antalet vagnar oförändrad.

36. *Hjo—Stenstorps jernväg med bibana Svensbro—Ekedalen—Tidaholm.*

(Längd 5,1 mil; spårvidd 3 fot.)

Mot ballastens otillräckliga mängd och mindre goda tillsyn å hufvudbanan har anmärkning blifvit gjord. Banan är ursprungligen belagd med 8 α :s skenor, hvilka, tillverkade af svenskt jern, befunnits alltför mjuka för lokomotivens tyngd, hvarföre mycket arbete måste nedläggas på spårets lyftning och understoppning. Uti lutningen från Dala station äro 10,000 fot 10 α :s nya skenor inlagda.

Bibanorna underhållas på ett anmärkningsfritt sätt.

Ett 3,400 fot långt sidospår har blifvit utlagdt från Wretens station till egendomen Wreten, hvarförutom upplysts, att en bibana är under anläggning från Ekedalen till Oltorps kalkbrott, till hvilken anläggning erhållande af nåd. koncession icke blifvit ifrågasatt.

Den rullande materielen har blifvit ökad med en bagagevagn och består nu af 5 tanklokomotiv, 10 person-, 5 bagage- och 102 godsvagnar.

De under 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 och 36 upptagne jernvägar äro inspekterade af Distriktchefen m. m. Grafström.

37. *Ulricehamn—Vartofta jernväg.*

(Längd 3,5 mil; spårvidd 3 fot.)

Ett anbud till olyckshändelse af betänkligare art hade under Juni månad inträffat å denna smalspåriga (3 fots) jernväg med skenor välgående 8,1 α p. l. fot, i det lokomotivet jemte 3 vagnar, tillhörande ett af 9 vagnar sammansatt tåg, urspårade, hvarvid lokomotivet stjelpte utför en 14 fot hög bank; tåget framgick med sakta fart, och anledningen till utspårningen antages hafva berott på syllarnes mindre friska tillstånd, enär 10 sådane efteråt befunnits vara afbrutna. De ursprungligen utlagda syllarne uppgifvas

derjemte hafva varit af alltför klena dimensioner och bestått af sommarhugget virke, hvarjemte skenorna utlagts utan spelrum mellan ändarne, så att vid deras förlängning till följe af jernets dilatation utböjningar af skensträngarne förorsakats, men har denna senare olägenhet efterhand blifvit afhjelpt genom skenändarnas afhuggning. Skarfjernen äro fästade vid skenorna med 4 nitnaglar, hvilket konstruktionssätt visat sig olämpligt, så mycket mer som de af engelskt jern tillverkade nitarne icke tåla att ånyo tillhamras, sedan skarvfjernen lossnat genom skakningen.

Stationshusen voro väl underhållna, men i afseende på sjelfva banan ansåg sig inspektionsförrätaren föranlåten att rörande utbytet af syllar och skenor samt skenskarfvornas förändring m. m. lemna åtskilliga föreskrifter till direktionens iakttagande.

Den rullande materielen var i godt skick och bestod densamma af 3 6-kopplade tanklokomotiv af engelsk tillverkning och välgående hvardera 230 cent., 3 personvagnar för 24 personer hvardera, 2 bagage- och 66 godsvagnar, lastande hvarje 90—120 cent., hvarförutom 4 nya godsvagnar voro under tillverkning.

Inspektionen verkställdes af Distriktadjutanten m. m. Oterdahl.

38. *Borås—Herrljunga-jernvägen*

(Längd 3,9 mil; spårvidd 4,1 fot)

befanns vara med allt hvad dertill hörer väl underhållen.

Den rullande materielen har under året icke förökats.

39. *Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg.*

(Längd 8,7 mil; spårvidd 4,1 fot.)

Å denna bana fortgick det redan föregående åren påbörjade utbytet af skenor och syllar, så att under året 10,500 nya syllar blifvit inlagda och 40,000 sträckfot skenor utbytta mot nya af 17,3 α :s vikt per längdfot.

En ny lastbrygga af trä med 16 fots bredd hade blifvit anlagd vid Wassbotten vid Wenersborg, och har vid Rånnum en ny godsod blifvit uppförd. Här förutom hafva åtskilliga reparationsarbeten blifvit

utförda å stationshus, lokomotivstall och plattformar, så att banan kan sägas hafva blifvit utmärkt väl underhållen.

Vid Öxnereds station, der banan korsar Bergslagernas jernväg, har ett sidospår med erforderliga vaxlar blifvit utlagdt, hvarjemte spår och vaxlar blifvit nedlagda till åstadkommande af förbindelse med Lidköping—Håkantorps-banan vid Håkantorps.

Strandskoningen vid Vassbotten har dessutom blifvit förstärkt medelst pålning och stenfyllning.

Den af 8 lokomotiv, 18 person-, 1 fång- och 150 godsvagnar bestående rullande materielen skulle under året ytterligare förstärkas med 25 plankvagnar.

Inspektionen af de 2 sistnämnde jernvägarne är verkställd af Distriktadjutanten Palm.

40. *Vexjö—Alfvesta jernväg.*

(Längd 1,7 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Såväl bana som stationsbyggnader, stängsel, telegraf- och signal-apparater underhållas på ett omsorgsfullt sätt.

Den rullande materielen har icke undergått någon förändring till vagnarnes antal och beskaffenhet. Banans trafik ombesörjes fortfarande af Styrelsen för Statens jernvägstrafik.

41. *Karlskrona—Vexjö jernväg.*

(Längd 10,6 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Banvallen blef i närheten af Qvarngården i Blekinge under ett den 1 Januari 1877 inträffadt flöde, föranledt af isstockning i den närbelägna ån, sönderskuren så, att de ordinarie bantågen måste stoppa invid stället, men skadan blef under dagens lopp afhjelpat.

Banbyggnaden har under året blifvit i åtskilliga hänseenden kompletterad; så hafva bland annat utfyllningsarbeten verkstälts å Karlskrona bangård och likaså i Vexjö, flere stationshus blifvit utvändigt reviderade och andra oljemålade, sidospår utlagde på Karlskrona station och hamnspåret derstädes förlängdt.

Den rullande materielens antal är oförändradt.

41. *Karlshamn—Vieslanda jernväg.*

(Längd 7,3 mil; spårvidd 3,59 fot.)

Banvall, broar och vattenafledningstrummor hafva på ett anmärkningsfritt sätt underhållits. Uti takhvalfvet till tunneln vid Svängstaden hafva remnor observerats, hvilka dock icke framkallat några farhågor för möjligen uppkommande ras från berget; en noggrann bevakning af stället utöfvas.

Banspåret hade utefter hela linien blifvit lyftadt, understoppadt och riktadt.

Reparationsverkstaden i Karlshamn hade blifvit utvidgad med två resvirkesbyggnader.

Den rullande materielen hade under året förökats med ett lokomotiv och 35 godsvagnar, hvarförutom ytterligare ett lokomotiv var bestäldt och 2 bagage- samt 5 personvagnar, hvilka beställningar föranledts af jernvägsbolagets åtagande att äfven ombesörja trafiken å den under byggnad varande Vieslanda—Bolmens-banan.

42. *Sölvesborg—Kristianstads jernväg.*

(Längd 2,9 mil; spårvidd 3,59 fot.)

Några särskildt nämnvärda underhållsätgärder å banan hade icke blifvit vidtagna. Vid verkställdt utbyte af syllar hade i kurvorna 927 dylika af ekvirke blifvit utlagda.

Banans hägnad befanns vara på långa sträckor dels skadad dels bortrifven, hvarpå inspektionsförrättaren fästade direktionens uppmärksamhet med anmaning att gå i författning om denna bristfällighets afhjelpande.

Jernvägsanläggningen har i öfrigt kompletterats medelst byggnader å Sölvesborgs och Fjelkinge stationer.

Den rullande materielens antal var oförändradt.

43. *Kristianstad—Hessleholms jernväg.*

(Längd 2,8 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Denna bana underhålls utmärkt väl. Genom anbringande af 8 pålar af gjutet jern under bron öfver Helge å hafva nu alla de å banan förut varande pålbroarne blifvit försedde med stöd af nämnde material.

Något anmärkningsvärdt sken- och syllutbyte har icke behöft göras; deremot har nytt ändamålsenligt stängsel blifvit uppsatt på en sträcka af 35,736 fot.

Den rullande materielens antal är oförändradt.

44. *Helsingborg—Hessleholms jernväg med bibanan Bjuv—Billesholm.*

(Längd 7,4 mil; spårbredd 4,83 fot.)

Jernvägen afsynades och godkändes 1876.

Den har, såsom ofta är fallet med nya banor, varit utsatt för icke obetydliga sättningar af en och annan bank såsom invid vestra landfästet till bron vid Rønne å och fyllningen öfver gamla ärännan vid Vege-ån. Dessa skador, hvilka likväl icke föranledde något afbrott i trafiken, hafva blifvit på ett ändamålsenligt och betryggande sätt afhjelpade.

Ett lokomotivstall har blifvit uppfördt vid Klipans station, der äfvenledes en 150 fot lång lastkaj af sten blifvit anlagd; äfven vid Åstorps station har en dylik 200 fot lång lastkaj blifvit byggd och en lika lång mellanplattform, hvarjemte personplattformen förlängts till 340 fot. Likaså har personplattformen vid Ramlösa station ökats till en längd af 400 fot.

Banan med dess tillhörigheter underhålles och vårdas på ett anmärkningsfritt sätt.

Den rullande materielen hade under året blifvit tillökad med 3 personvagnar och 1 täckt godsvagn och består nu af 6 lokomotiv, 19 person- och 145 bagage- och godsvagnar.

45. *Landskrona—Helsingborg—Eslöfs jernväg.*

(Längd 5,6 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Denna jernbana, som består af två afdelningar, nämligen delen Landskrona—Eslöf och Helsingborg—Billeberga, har befunnits vara till alla delar ändamålsenligt underhållen.

Ett nytt stationshus af tegel har blifvit uppfördt vid Gantofta hållplats, äfvensom afträdeshus dersammastädes var uppsatt och väg till stationshuset vid inspektionstillfället under arbete.

Den rullande materielen var till antal och beskaffenhet oförändrad.

46. *Landskrona—Engelholms jernväg.*

(Längd 4,5 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Jernvägen afsynades i Oktober 1876 och blef, sedan vederbörligt tillstånd erhållits, derefter öppnad för allmän trafik, men afsyningsbetyg är likväl ännu icke utfärdadt, emedan föreskrifven anordning med spårinledningen till Landskrona bangård ännu icke blifvit verkställd.

Påminnelser i berörde hänseende äro af inspektionsförrättaren aflätne till Landskrona—Eslöfs jernvägsaktiebolag, som åtagit sig verkställigheten af de erforderliga åtgärderna.

Rubbningar uti banvallen hade vid inspektionstillfället visat sig på tvänne ställen nämligen dels uti den stora banken öfver Ottarpdalen, hvilken blifvit förstärkt medelst påfyllning af 47 kub.-stänger jord, dels uti den bank, som är befintlig utanför södra vexeln till stationen Billesholms grufva. På detta senare ställe hafva sättningar uppkommit, som förmodas härleda sig deraf, att bearbetade orter uti den vid stationen varande stenkolsgrufvan sträcka sig under jernvägen.

Efter inspektionstillfället inträffade i November månad uti Ottarp-banken upprepade betydligare sättningar på dess östra sida, hvilka föranledde dock endast kortare afbrott i trafiken, och vidtogos genast kraftiga åtgärder för skadornas afhjelpande.

Banans sättningar vid Billesholm hafva på grund af Styrelsens ordres till vederbörande distrikthef blifvit närmare undersökte och syntes i förlidne September månad hafva upphört, men äro likväl föreskrifter om banans noggranna besigtning före hvarje tågs framgående lemnade.

Mot banans underhåll förekom i öfrigt ingen anmärkning.

Den rullande materielen bestod vid inspektionstillfället af 3 lokomotiv, 14 personvagnar, 12 täckta och 51 öppna godsvagnar.

47. *Ystad—Eslöfs-banan.*

(Längd 7,1 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Underhållsarbetena hafva företrädesvis bestått uti ombyte af syllar och skenor. För beredande af lossnings- och lastningsplatser äro utfyllningar gjorda

vid Tomelilla, Esperöds, Askeröds och Hurfva stationer. Vid Askeröds station har hufvudbyggnaden blifvit tillbyggd med en flygel och ett sidospår blifvit utlagdt.

Den rullande materielen har blifvit tillökt med 12 öppna godsvagnar och bestod af 6 lokomotiv, 19 person-, 19 täckta- och 91 öppna godsvagnar.

48. *Lund—Trelleborgs jernväg.*

(Längd 4 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Ett anbud till olyckshändelse hade äfven å denna jernväg yppat sig, derigenom att en bank öfver Snapparps mosse satt sig, om ock obetydligt, till följe deraf att jordegaren vid torftägt å mossen gått jernvägen alltför nära. Ehuru ingen påföljd blef af den lätt botade skadan, är exemplet dock afsevärdt och bör vid expropriationer af områden för jernvägsanläggningar beaktas.

Banan underhålles och efterses på ett tillfredsställande sätt.

Ett nytt lokomotivstall har uppförts vid Trelleborg och flere nya hamn-, mellan- och stickspår hafva på stationerne blifvit utlagde.

Den rullande materielen har tillökats med 1 lokomotiv, 2 person- och 3 täckta godsvagnar, hvadan densamma nu består af 4 tenderlokomotiv, 12 person- och 60 godsvagnar.

49. *Malmö—Ystads jernväg*

(Längd 5,9 mil; spårvidd 4,83 fot.)

har under året blifvit slutligt afsynad och godkänd; den är således i fullgodt skick.

Den rullande materielen består af 5 lokomotiv, 22 person- och 89 godsvagnar.

b) *Under byggnad varande:*

50. *Vintjern—Lilla Björnmossen—Tallåsens jernväg.*

(Längd 2 mil; spårvidd 3 fot.)

Sedan Eders Kongl. Maj:t den 2 Febr. 1877 i nåder gillat gjorda afvikelser från den nådigst fastställda planen för denna jernvägsanläggnings första del, nämligen mellan Vintjern och Lilla Björnmossen, och kontrollerande ingenjören verkställt besigtning å sagde bandel, har Styrelsen den 25 påföljande Juni meddelat

tillstånd för öppnande af *godstrafik* mellan Vintjern och Lilla Björnmossen. Vid uti Sept. månad s. å. verkställd besigtning för utrönande af underhållet å banan befanns densamma i temligen godt skick, ehuru föga underhållsarbeten derå voro nedlagde.

Arbetena å fortsättningen till Tallås by i Ugglebo socken af Gefleborgs län hafva hufvudsakligen utgjorts af terrasseringsarbeten, och hafva inalles 10,950 fot af banan terraserats, hvaraf 7,950 fot äro komplett färdiga. Dessutom hafva 1 större och 7 mindre täckta trummor fullbordats, och uttalar kontrollerande ingenjören det omdöme, att den gillade planen synes noggrant följas och att inga anmärkningar förekommit mot arbetsmetoder eller materialiernas beskaffenhet.

Banan har kontrollerats af Distriktadjutanten Nyström.

51. *Säfsnäs jernväg.*

(Längd 4,5 mil; spårvidd 2,7 fot.)

Denna jernväg, som sträcker sig från Bergslags—Hörkens station å Bergslagens jernväg till Strömsdal och vidare till Fredriksberg och Annefors, har under året undergått författningsenlig besigtning för dess öppnande för allmän trafik, men har Styrelsen ej kunnat medgifva tillstånd till banans trafikerande, enär åtskilliga anmärkningar vid besigtningstillfället gjordes, hvilka voro af den beskaffenhet, att Styrelsen ansåg sig förhindrad meddela dylikt tillstånd, utan har Styrelsen ansett, att ny besigtning bör för rättas å banan för utrönande af att de anmärkta bristerna blifvit vederbörligen afhjelpade, innan tillstånd till banans öppnande för allmän trafik kan lemnas.

Kontrollerande ingenjör å banan är Distrikt-Chefen Nerman.

52. *Lindesnäs jernväg från Lindesnäs bruk till sjön Vessman.*

(Längd 3,7 mil; spårvidd 3 fot.)

Enär intet arbete å denna anläggning verkstälts under de sista tvenne åren, har kontrollerande ingenjören, Distrikt-Chefen Nerman, ej ansett sig under året böra inspektera företaget.

53. *Nyhammars jernväg,*

som sträcker sig från *Vestra Dalelven* till *Grangärde*, har en längd af 2,4 mil och 3 fots spårvidd. Förhållandet med denna jernvägsanläggning är lika med hvad som är sagdt om den näst föregående.

54. *Krylbo—Borlänge jernväg.*

(Längd 6,2 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Till denna jernvägsanläggning beviljade Eders Kongl. Maj:t den 24 Nov. 1876 ett lånebidrag af 2,500,000 Kr., att utgå utaf de af 1876 års Riksdag anvisade 10,000,000 Kr. till understöd för nya, då annu ej påbörjade enskilda jernvägar.

Enligt Eders Kongl. Maj:ts nådiga stadgande skulle arbetet å denna bana taga sin början först den 1 September 1877, hvadan jernvägen ej från Styrelsens sida varit underkastad någon kontroll i anseende till den korta tid, som förflutit sedan företagets början.

55. *Bergslagens jernväg.*

Den under år 1876 påbörjade definitiva utstakningen af linien mellan föreningsstationen å Nordvestra stambanan och Göteborg har under 1877 fullbordats.

Förutom kompletteringsarbeten å bandelarne Falun—Kil och Daglösen—Filipstad har arbete bedrivits å hela linien Nordvestra stambanan—Göteborg; och har arbetsstyrkan under året varierat mellan 1,465 och 4,147 man.

Under året hafva 31,238 kub. stgr jordflytningar och 3,207 kub. stgr bergsprängningar verkstälts.

En banlängd af 6,79 mil har under året terrasserats, och hafva deraf 2,62 mil sprängts genom berg, hvadan hela sammanlagda längden af terrasserad bana utgör 39,64 mil.

Tvenne kulvertar, nämligen vid Åstorp och vid Smedsta, voro under arbete.

Ett antal af 140 trummor voro färdigmurade.

Det återstående arbetet å bron öfver Göta elf och svängbron öfver Trollhätte kanal vid Stafvered har utförts och utgjorde antalet färdiga broar 40 st.

Å linien Trollhättan—Nordvestra stambanan voro 22 broar under arbete, af hvilka en, nämligen bron

öfver Quarnbäcken, var fullt färdig med undantag af jernöfverbyggnadens målning, och för de öfriga var arbetet mer eller mindre långt framskridet.

Pålning och stenarbete för vägporten vid Åmål hafva under året pågått och är öfverbyggnaden till densamma levererad.

Vägöfvergångarnes antal, som vid 1876 års slut utgjorde 626, har ökats till 701, och hafva under året vägar blifvit dels an- dels omlagda på en sträcka af 17,833 fot.

Skenläggning å banan har under året verkstälts på 52,500 fot, och befanns vid årets slut en längd af 32,09 mil utaf hela anläggningen skenlagd.

Linien Göteborg—Trollhättan, hvarå vid 1876 års slut något ballastningsarbete återstod, har ballastats till full höjd, hvarjemte någon ballast äfven utförts på den under året skenlagda längden af banan.

297,497 centner skenor med tillbehör, 64,910 sleepers och 79 korsningar äro under året inköpta.

Två stationshus voro i det närmaste fullbordade, näml.: vid Domnarfvet och vid Öxnered, hvarförutom grundläggning verkstälts för stationshusen vid Åmål och Göteborg.

Vid Åmål har ett ekonomihus och ett godsmagasin uppförts, samt ett godsmagasin vid Bergslags Hörken äfvenledes fullbordats.

Vattentornet vid Öxnered var nära färdigt.

För lokomotivstallet vid Åmål har grundläggning till största delen fullbordats.

En personplattform är under arbete vid Öxnered och två godsplattformer hafva anlagts vid Göteborg, hvarjemte en godsplattform är under arbete vid Åmål.

Å verkstadsbyggnaden i Åmål var murningen och taktäckningen fullbordad samt grundläggningen för ångmaskin och arbetsmaskiner pågående.

Ångpannehuset i sistnämnde stad var uppfördt och täckt samt ångpannor deri inmurade.

Två banvaktarehus hafva blifvit uppförda och 5 dylika voro under arbete.

Den rörliga materielen har under året ökats med 2 vagnar, och utgjorde densamma vid årets

slut af 26 lokomotiv, 51 person- och bagagevagnar, 880 godsvagnar och 4 snöplogar.

För sjukvården vid arbetena hafva 6 läkare varit anställda.

Expropriationen för vinnande af eganderätten till den mark, som tagits i besittning inom Göteborgs stad, har blifvit slutförd, hvarförutom af expropriationslandtmätaren verkstälts uppmätning för linien Trollhättan—Nordvestra stambanan.

Utefter bandelen Daglösen—Filipstad har upplagts en andra telegraftråd, och har telegrafstationernas antal ökats från 28 till 34.

Under år 1877 hafva bandelarne Daglösen—Ludvika, i längd hållande 10,7 mil, och Göteborg—Trollhättan, utgörande 6,8 mil, öppnats för allmän trafik. Sammanlagda längden af för trafik öppnade bandelar uppgick vid 1877 års slut till 30,6 mil.

Banan har kontrollerats af Distriktadjutanten Palm.

56. *Dalslands jernväg.*

(Längd 6,3 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Sedan anläggningen år 1875 påbörjades hafva arbetena så fortskridit, att vid inspektionen i Nov. 1877 följande iaktogs:

Planeringsarbetena hafva utgjorts af 20,783 kub.-stgr jordflyttningar, 2,674 kub.-stgr bergsprängningar, hvarjemte 626 längdfot tunnel sprängts. Banan befanns terrasserad på 209,626 längdfot, samt trummor under banan anlagda på en sammanlagd längd af 5,752 längdfot. Bron öfver Sunnanå å var fullt färdig, hvarförutom åtskilliga andra broar voro under arbete. Vid Sunnanå hamn var en 218 fot lång pålbrygga färdigbyggd. 6 vägportar voro under arbete samt 2 vägbroar färdiga och en under arbete. Vägomläggningar hafva verkstälts på en längd af 17,852 fot. Banan var skenlagd på 40,000 fot och 300 kub. stgr ballast utförd. En del stationshus och vaktstugor var under arbete.

57. *Varberg—Borås jernväg.*

(Längd 7,9 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Oaktadt denna jernväg, som genom Eders Kongl. Maj:ts Nådiga Bref d. 24 Nov. 1876 erhållit dels koncession dels ett låneunderstöd af 2,600,000 Kr., ej

enligt den Nädigst beviljade koncessionen behöft påbörjas förr än år 1877, hafva dock redan under 1877 åtskilliga arbeten vid anläggningen företagits, hvaribland må nämnas:

att banvallen blifvit utlagd på en längd af 5,200 fot;

att 1,460 kub. stgr jord blifvit utschaktade och 7 kub. stgr berg utsprängda; samt

att 2,110 längdfot affloppstrummor äro murade.

58. *Limmared—Åsundens jernväg.*

(Längd 1,2 mil; spårvidd 3 fot.)

Arbetet å denna bana har endast bedrifvits mellan Limmareds glasbruk och Månstad, hvaremot återstående delen till Åsunden ännu ej påbörjats. Den bearbetade delen, utgörande i längd 28,870 fot, är terrasserad och skenlagd med 5 α skenor på en sträcka af 10,870 fot och med 8 α skenor å 18,000 fot. De lätta skenorna af 5 α vigt per fot komma att utbytas mot dylika utaf 8 α vigt.

Stationshus och godsmagasin äro uppförda vid Månstad, och har banan inhägnats med stängsel utaf god beskaffenhet på en sträcka af 5,000 fot.

Gods befordras för närvarande med dragare å den skenlagda bandelen.

De under N:ris 56, 57 och 58 upptagna jernvägarne hafva kontrollerats af Distriktadjutanten Oterdahl.

59. *Norsholm—Bersbo jernväg.*

Denna jernväg, som bygges af Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag och håller en längd af 3 mil med en spårvidd af 3 fot, har under år 1877 bearbetats så, att 81,000 fot af banan blifvit terrasserade och en längd af 56,500 fot skenlagd och ballastad till full höjd samt justerad; 7349,5 kub. stgr jordflyttningsarbeten och 190,32 kub. stgr bergsprängningsarbeten blifvit verkställda, hvarförutom 170 trummor samt en kulvert och en vägport fullbordats. En väglängd af 4,500 fot har omlagts samt 1253,5 kub. stgr ballast utförts.

Å stationerna hafva följande arbeten vidtagits, näml.: vid Skärkind befunnos vaxlar och sidospår utlagda och ballastade till full höjd och grund till

stationshuset lagd; vid Halleby voro enahanda arbeten utförda samt dessutom ett vattentorn fullbordadt och stationshuset under upptimring; vid Höfversby var äfven sidospår och full ballastning utförd, stationshuset upptimradt och under tak, godsmagasinet färdigt samt bispåret till sjön Höfvern utlagdt och ballastadt; vid Björsäter var stationshuset under upptimring, och vid Lakvik var ett sådant uppfördt och under tak samt godsmagasinet färdigt.

Dessutom voro tvenne vakthus upptimrade och under tak samt grund lagd till fyra dylika.

60. *Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo jernväg.*
(Längd 8,5 mil; spårvidd 3 fot.)

Arbetet å denna jernvägsanläggning börjades den 1 April 1877 och fortgick sedan oafbrutet under hela året. 4 mil 35,700 fot (oberäknadt den inlösta, 30,800 fot långa, banan Åtvidaberg—Bersbo) af banan voro färdigtterrasserade och härför hafva utschaktats 11414,9 kub. stgr jord och 625,9 kub. stgr berg blifvit bortsprängde.

En tunnel af 47 fots längd hade blifvit färdigsprängd vid Öfverum.

Tillsammans voro dels för sjelfva banan och dels för vägöfvergångar, 263 trummor lagde och för 2 vägportar samt 3 broar var stenarbetet fullbordadt.

4,236 fot större vägar voro omlagde och 132,7 kub. stgr. ballastgrus utforsladt.

För banan hafva inköpts och på spår uppsatts 1 lokomotiv och 43 godsvagnar, hvarförutom 1,650 tons räler med tillbehör under året anskaffats.

61. *Hultsfred—Jenny jernväg.*
(Längd 6,9 mil; spårvidd 3 fot.)

Från början af arbetet å denna jernvägsanläggning, hvartill Hultsfred—Vesterviks jernvägsaktiebolag erhållit nådig koncession, hafva följande arbeten till slutet af år 1877 utförts, näml.:

En banlängd af 1 mil 18,800 fot är färdigtterrasserad;

1,367 kub. stgr berg äro utsprängda;

5,874,8 » jord äro utschaktade;

70 trummor äro fullbordade;

5,980 fot vägar hafva omlagts och 26 vägöfvergångar i banans plan terrasserats;

Väg- och Vattenbyggnads-Styrelsens berättelse.

En mindre vägport vid Hvalstad är uppmurad; Ballast har utförts på en sammanlagd längd af 48,640 fot, derutaf till full höjd på 19,000 fot;

Räler äro utlagde och spikade å en sträcka af 50,490 fot;

Stängsel har uppsats på en längd af 1,684 fot bana.

Vid Ankarsrums station pågick grundläggning för stationshuset.

Vid Fårhults station var ett sidospår med en vaxel utlagdt.

Vid Verkebacks station hafva 2:ne sidospår med 2:ne vaxlar utlagts samt pågick grundgräfnig för stationshuset.

Elektrisk telegrafledning var upplagd mellan Ankarsrum och Verkeback samt 3:ne visare-apparater uppsatte.

2:ne sexkopplade tank-lokomotiv och 46 godsvagnar voro levererade på banan.

62. *Åsunden—Öfverum—Gamleby jernväg.*
(Längd 3,3 mil; spårvidd 3 fot.)

Arbetet å denna bana började uti April månad år 1877 med några få man, men afstannade efter terrassering af omkring 100 fot och har sedermera icke fortsatts.

Distrikt-Chefen Grafström har utöfvat kontrollen å de under N:ris 59, 60, 61 och 62 upptagna jernvägar.

63. *Vieslanda—Bolmens jernväg.*
(Längd 4,8 mil; spårvidd 3,59 fot.)

Arbetet å denna bana börjades den 20 December 1876 och hade till inspektionstillfället i slutet af Oktober d. å. följande arbeten vidtagits:

Omkring 8,579 kub. stgr jordflyttningar voro verkstälde och 182 kub. stgr berg utsprängde. Banan var färdigtterrasserad på en längd af 117,000 fot. 103 afloppstrummor voro fullbordade. En brobyggnad var komplett färdig, samt 10 så nära fullbordade, att öfverbyggnad derå kunnat provisionelt anordnas. 2:ne andra broar voro under uppsättning. Utaf vägportar äro 2:ne fullbordade. Banan var till full höjd ballastad på en sträcka af 10,000 fot och hade sleepers och rails utlagts på en sträcka af 88,400 fot. Stängsel, dels af sten dels af

trä, var på båda sidor om banan uppsatt på en sammanlagd längd af 43,483 fot. 25 vägöfvergångar i banans plan voro färdigtterrasserade och hade väg-anläggningar verkstälts på en sträcka af 4,480 fot. Stationshusen vid Målaskog, Ryssby och Ljungby voro under uppförande. Telegraf var uppsatt mellan Vieslanda och Ljungby. Ett sidospår med 2:ne vexlar var inlagdt vid Målaskogs bangård och en vaxel utlagd vid hvardera af Vieslanda och Tutaryds bangårdar.

64. *Halmstad—Nässjö jernväg.*
(Längd 7,5 mil; spårvidd 4,83 fot.)

Under året har bandelen Halmstad—Vernamo, efter förutgången författningsenlig besigtning, blifvit upplåten för allmän trafik. Arbetena å den återstående bandelen Vernamo—Nässjö hafva påbörjats och är en sammanlagd längd af 28,800 fot å denna sistnämnda bandel terrasserad, hvarförutom 12 afloppstrummor af sten äro uppförda.

En bibana från Hörle station till Carlsfors är under anläggning af egaren till Hörle-verken.

Banorna under N:ris 63 och 64 hafva besigtigats af Distrikt-Chefen Remmer.

65. *Visby—Hemse jernväg.*
(Längd 4,9 mil; spårvidd 3 fot.)

Under år 1877 har jernvägsbyggnaden fortgått så, att en banlängd af 3,6 mil blifvit terrasserad, hvarför 3,943 kub. stgr jord utschaktats och 304 kub. stgr berg utsprängts. 25 afloppstrummor voro fullbordade.

Murningen för broarne öfver Palissadbäcken, Vedeån, Vidangerån, Stafva afloppsdike och Snovallsån var fullbordad, samt öfverbyggnaden utlagd å broarne öfver Palissadbäcken och Vedeån. Ytterligare 3:ne broar äro under uppförande.

Vägomläggningar hafva utförts på en längd af 525 fot och 18 vägöfvergångar med behöfliga trummor anlagts. Dessutom äro 2 vägportar med öfverbyggnad fullbordade.

Banan är skenlagd på en sträcka af 31,000 fot, deraf 11,500 fot undergrusade.

Hägnad har uppförts på en längd af 3,000 fot.

Endast Visby stationshus var under uppförande. De öfriga stationshusen och banvaktarebyggnader äro utlemnade på ackord, med undantag af stationshuset vid Hemse station.

2 lokomotiv och 42 st. godsvagnar voro levererade. Banan har kontrollerats af Distrikt-Adjutanten Blix.

Å hästbanorna Vintersjön—Örlingsjön, Långban—Yngen, Saxen—Yngen och Grängesberg—Hörken har Styrelsen ej ansett någon besigtning under året vara behöflig.

Under loppet af år 1877 har Eders Kongl. Maj:t, på grund af derom gjorda underdåniga ansökningar, beviljat koncession å följande jernvägsanläggningar:

Den 2 Februari uppå ansökan af Chr. R. Geijer, Jak. Fr. Geijer och Anton Sjögren å *Filipstads norra Bergslags* jernvägsaktiebolags vägnar, att anlägga jernbana om 3 fots spårvidd från *någon punkt* å bolagets bana till *Läsjön* och *Storbrohyttan*.

Den 23 Mars åt A. Printzensköld, G. J. Korsell, O. Bergius m. fl. att anlägga jernväg af 4,83 fots spårvidd från *Jönköping* öfver *Taberg* till *Götafors* å Halmstad—Nässjö jernväg.

Den 17 Augusti åt Uddeholms Aktiebolag att anlägga jernväg om 3 fots spårvidd från *Mokärns-hyttan* till *Edebäck* med bibana från *Sjögränd* till *Skymnäs*.

Banan, som redan vid ansökningen om koncession var påbörjad, håller en längd af 5 mil 6,170 fot, hvaraf hufvudbanan 4 mil 540 fot och bibanan 1 mil 5,630 fot. Plan för anläggningen gillades samma dag.

Se vidare angående denna jernväg här ofvan N:o 24.

Den 17 Augusti åt H. af Harmens, J. M. Ekströmer m. fl. att anlägga jernväg om 4,83 fots spårvidd från *Lillsjödals station* å Nässjö—Oskarshamns jernväg till *Säfsjöströms jernbruk* i Kronobergs län. I enlighet med den samma dag fastställda planen håller banan i längd 4 mil 21,000 fot. Arbetet å banan skall börjas senast den 1 Juni 1878 och fullbordas till 1882 års slut.

Den 19 Oktober åt G. Böttiger, P. Blidberg m. fl. att anlägga jernväg mellan städerna *Söder-*

köping och *Norrköping* jemte jernvägsspår till Göta kanalverks lastageplats vid Söderköping. Banan kommer, enligt den samma dag fastställda planen, att hålla i längd 1,32 mil utom bispåret till lastageplatsen vid Söderköping, och skall arbetet påbörjas före 1878 års utgång och fullbordas till den 31 December 1880.

I slutet af denna berättelse förekomma följande tabellariska öfversigter rörande jernvägarne i landet, näml.:

- N:r 7 öfver enskilda jernvägar, som till 1877 års utgång erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik, dem tilldelade anslag och lån, m. m.;
- N:r 8 öfver koncessionerade, dels under byggnad dels icke påbörjade, lokomotivbanor vid 1877 års slut;
- N:o 9 öfver nu mera upphörda jernvägar;
- N:r 10 förteckning å anlagda, okoncessionerade jernvägar;
- N:r 11 öfver landets jernvägar med hänsyn till deras olika spårvidd m. m.;
- N:r 12 sammandrag af föregående tabeller med tillägg af statsbanorna.

B. Vägarbeten.

Inom Norra Distriktet.

Norrbottnens län.

Väganläggning mellan Kangis och Gellivara, nämligen *vägdelarne från Gellivara sockengräns till Landsjärv och från Landsån till Gyljens bruk* och vidare till *Kangis*. Mellan *Gyljen* och *Tvärån* var vägen anmärkningsfritt bruten samt broarne öfver *Qvarnbäcken* och *Torpbäcken* ordentligt och väl uppförda.

Å vägbyggnaden mellan *Landsjärv* och *Gellivara sockengräns* anmärktes, att stödjemuren på vägens vestra kant i närheten af *Lappafvabäcken* måste förbättras; att en trumma vid *Bjursbäcken* erfordrade reparation; att fullständigare vattenaflopp voro behöflige; att vägplanet mellan *Lappafvabäcken* och *Bjursheden*, der *jäslera* uppträder, måste förstärkas och förbättras; samt slutligen att grusningen var dels ofullständig, dels ojemnt fördelad.

Väganläggning mellan Junosuando och Wittangi byar. Vägen befanns till största delen bruten och dikad, men på många ställen dels icke, dels felaktigt planerad. Inom *Pajala socken* anmärktes, att ett par stödjemurar af betydlig höjd voro illa lagde.

Alla till arbetet hörande broar voro nöjaktigt uppförde, utom en, som ännu ej var mer än påbörjad.

Väganläggning mellan Råbäck och Gäddvik. Vägen var till största delen bruten, dikad och planerad. Endast inom *Unbyns* och *Löfuddens* onråden återstodo några kortare sträckor ovidgjorda, emedan tvist uppstått mellan intressenterne rörande vägens riktning. De anmärkningar, som under förlidet år framställdes i afseende å åtskilliga dikens alltför branta doseringar, jordfasfa stenars kvarlemnande i vägplanet och uraktlåten bortskaffning af matjorden måste i år förnyas.

En del broar var nu äfven uppförd, om hvilkas beskaffenhet inspektionsförrättaren dock ej kunde med säkerhet döma, enär han ej var viss, om grundläggningen var fullt tillförlitlig, hvilket först efter blifvande källossning kunde utrönas.

Omläggning af häradsvägen mellan Kojvokylä i Hietaniemi kapellförsamling och Haapakylä i Öfver-Torneå socken.

Den del af denna vägbyggnad, som ligger mellan *Kojvokylä* och *Luppio* (punkten C å plankartan) blef vid inspektionen afsynad och såsom varande nöjaktigt utförd till godkännande förordad.

Förestående 4 vägarbeten inom *Norrbottnens län* inspekterades af Distrikthefen m. m. R. Schough.

Vesterbottnens län.

Väganläggning mellan Lycksele och Vilhelmina kyrkobyar. Vägbankens terrassering var nu påbörjad utefter hela denna linie.

Inom *Lycksele socken* återstodo dock ännu ej obetydliga arbeten för bankens komplettering, och egentlig grusning förekom endast å en och annan mindre sträcka. Det sistlidet är anmärkta felet i vägens lutning vid *Nafvarträskliden* var ännu icke rättadt. Den bro å sistberörde ställe, som nämnde är saknade öfverbyggnad, var nu med sådan försedd.

Öfrige broar befunnos i samma skick som vid föregående besigtning med det undantag likväl, att pålbron öfver Tannbäcken måste i följd af pålarnes uppskjutning ombyggas och att mellankistan å bron öfver Norrán blifvit af isgången skadad. Föreskrifna försträfningen af bron öfver Bäfverafvan var ej verkställd.

Inom *Vilhelmina socken* kunde bankläggningen anses nära färdig, i det att de flesta sistlidet är anmärkta brister redan voro afhjelpade eller ock under afhjelpande. Endast vattenafledningen lemnade ännu åtskilligt att önska. Grusning var likaledes påbörjad, men ännu helt sparsamt. Bron öfver Lögdeå elf, den enda, som vid föregående inspektion ej var färdig, hade blifvit försedd med öfverbyggnad, men saknade ännu handräcken.

Väganläggning mellan Norsjö och Malå. Bankläggningen var äfven här påbörjad utefter hela linien såväl inom Norsjö som Malå. Inom förstnämnde socken hade genom en mindre omläggning utefter vestligaste delen af Gisträskliden vägens profil i icke ringa grad förbättrats, och utföres arbetet i allmänhet väl, om ock en och annan detalj fortfarande ger anledning till anmärkning. Dit höra samtliga de vid förra årets besigtning anmärkta brister, med undantag af lutningen i backen öster om Storbäcken, som nu blifvit förminskad, och af de likaledes förbättrade bäddningarne å de myrar, vägen öfvergår. Deremot anmärktes nu till rättelses iakttagande att grus blifvit å en myr öster om de utmed Malön liggande sandåsar direkt påfördt å myrjorden, utan att denna förut täckts med något bindande underlag, samt att backen vester om Holmträskån var brantare än 1: 20.

Oaktadt arbetsdirektionen var på förhand under rättad om tiden för besigtningen, medföljde ej något direktionsombud vid förrättningen, men hafva de då gjorda anmärkningar skriftligen blifvit vederbörande delgifna.

Väganläggning mellan Åsele och Dorotea. Den för denna vägbyggnad fastställda plan upptager väglängden till 5,1 mil. Genom i vederbörlig ordning vunnet tillstånd är ändring i planen vidtagen dels vid Åsele på omkring 0,4 mil, dels vid Lomsjö på ungefär 0,5 mil, i följd hvaraf väglängden å förra

stället förkortats och å det senare förlängts. Bankläggningen var påbörjad å omkring 4,5 mil. Af anmärkningsvärdare broarbeten voro följande utförde:

För bro öfver Sänksjöån vid Hammarn voro bockar uppresta och bärbjelkar sträckta; för bro öfver Fäbodbäcken kistor timrade och sträckbjelkar pålagde; å bron öfver Stamån, som bygges med ett större (50 fot långt) och 2 mindre spann, fattades endast körbanan och handräcken; för bro öfver Ris-sjöbäcken voro kistor upptimrade och för bron öfver Fjällån, som uppföres lika med Stamåbron, kistor likaledes timrade och sträckbjelkar utlagde, dock ej ännu i mellersta spannet försedda med försträfning. Trummor saknades i allmänhet.

De fel, som sistlidet är anmärktes, kvarstodo delvis ännu. Dit höra vägen genom Lomsjö by, nedgången från höjden öster om Lafsjö såg och vägen genom Lafsjö by, å hvilka ställen lutningsmaximum öfverskridits; vidare en del å myrar utlagda bäddningar, som dels voro för svaga, dels så anordnade, att brovirket blifvit utlagdt längs efter vägen, samt slutligen att bankens slanter å flere ställen, företrädesvis på första halfmilen vid Åsele, voro för branta.

För öfrigt fästades vederbörandes uppmärksamhet derå, att grundläggningen för bockarne till bron öfver Sänksjöån var för klen.

Slutligen erinrar inspektionsförrättaren om den redan i hans år 1876 afgifna berättelse anförda orsak till ojemnheten i de utförda arbetena, att nämligen vägbyggnadens verkställande blifvit fördelad mellan Åsele härads fyra socknar, hvilka, hvar för sig, antagit byggmästare till de särskilda vägdelarnes utförande.

Omläggning af Krångebackarne mellan Skellefteå och Norsjö kyrka.

Såsom i sistlidet års underdåniga berättelse blifvit antydt, har Eders Kongl. Maj:t i så måtto medgifvit ändring i den för vägomläggningen fastställda plan, att vägen på norra sidan af Skellefteå elf finge byggas med 12 fots krönbredd och på södra sidan med 14 fots bredd. Vid förra årets besigtning hade anmärkts, att bäddningarne å myrarne voro för svaga. Detta var nu på sådant sätt afhjelpat, att pinno i tillräcklig

mängd påförts, hvarigenom efter bankens grusning fullgod väg kan äfven å myrarne erhållas.

På norra elfstranden hade vägens terrassering påbörjats å en längd af omkring 1,000 fot. Så hade likväl ej skett utmed den branta dosering, der faskinbyggnad skulle användas, emedan man velat undvika detta byggnadssätt, då dervid vane arbetare icke kunnat anskaffas. I stället föreslogos murar af torf, bundna med i banken inlagdt ris, och då detta byggnadssätt fullt motsvarar ändamålet, ansåg inspektionsförrättaren intet vara att häremot anmärka.

Den del af väganläggningen mellan Aborrträsk och Jörn, som infaller mellan Jörn, Åliden och Stenträsk. Bankläggningen var påbörjad å större delen af vägen mellan Jörn och Åliden. Det, som återstod obörjadt, utgjorde omkring 6,000 fot närmast Jörn, hvilket ej vidgjorts därför, att direktionen önskade få vägens riktning förändrad, hvarom ock framställning vid inspektionen gjordes. Som inspektionsförrättaren ansåg goda skäl förefinnas för bifall till den äskade ändringen, hänvisades direktionen att å vederbörlig ort göra den framställning, hvartill hon kunde finna sig befogad.

Mellan Åliden och Stenträsk voro arbetena helt nyss började på sådant sätt, att inom Stenträsks by omkring 30 fot väg var terrasserad.

Mot det utförda arbetet anmärktes, att knappast någon nivellering förekom, utan rättade sig balanslinien nästan helt och hållet efter markens profil. För de närvarande direktionsledamöterna framhölls behovet af förbättring i nämnde hänseende.

Omläggning af vägen mellan Näslands och Ströms byar på sträckningen från Nordmaling öfver Bjurholm till Örträsk's kapell. Sedan direktionen för detta arbete redan år 1876 anmodat inspektionsförrättaren att undersöka huruvida de af henne ifrågasatte ändringar voro af den beskaffenhet, att de kunde gillas och detta befunnits vara händelsen, hade ny utstakning skett, hvarigenom den i fastställda planen upptagna väglängden 24,600 fot blifvit förlängd till 25,224 fot, och voro häraf 12,500 fot banklagde. Dessa ändringar afse dels att närmast Näsland så mycket som möjligt undvika den härstädes förekommande svåra jäseran, dels att mindre skada Ströms bys inegor.

På senare stället har härigenom till och med erhållits förbättring i profil, ehuru med betydlig förhöjd kostnad.

Det påbörjade arbetet visade, att omsorg användes vid dess utförande.

Vesternorrlands län.

Vägomläggning mellan Fjäl och Hernösand inom Hässjö socken. Denna vägomläggning var omsorgsfullt och fullständigt verkställd med undantag af en ännu ofullbordad bro, hvarjemte handräcken på några ställen saknades.

Omläggning af landsvägen mellan Öfver Lännäs och Sänga socknar. Frågan om den riktning, som nya vägen borde följa, har af Eders Kongl. Maj:t blifvit på sådant sätt afgjord, att, i stället för den ursprungligen för arbetet fastställda linien öfver Sänga lägerplats, skall den nya vägen dragas utefter höjden ofvanför lägerplatsen. Arbetsdirektionen, som för utförande af denna till riktningen förändrade sträcka bekommit förhöjning i det primitivt till vägarbetet beviljade anslag, har dock ännu icke afgifvit utaf Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader infordradt supplementkontrakt.

Inom Öfver Lännäs voro vid inspektionstillfället följande arbeten verkställda:

En 2,200 fot lång vägomläggning midt för Holms säteri var sedan flere år tillbaka utförd, dock med endast 12 fots bredd, hvadan således denna måste utvidgas till i planen föreskrifna 16 fot. Bankläggningen å vägen förbi Björkå bruk var påbörjad å en längd af 1,400 fot. För bron öfver Björkån var sten framförd till den af direktionen föreslagna byggnadsplats, som är belägen något högre upp efter än än den gillade planen utvisar. I afseende å bron med dertill hörande nedfarter hade direktionen anhållit om ändring hos Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader, som dock hänskjutit frågan till blifvande inspektör. Den föreslagna ändringen blef ock af honom medgifven och å ritningen antecknad.

Gefleborgs län.

Omläggning af vägen inom Bollnäs och Rengsjö socknar. Arbetet befanns vid besigtningen till alla

delar utfördt i öfverensstämmelse med gillad plan och meddelades direktionen afsyningsbetyg.

Iståndsättande af Kårbölevägen inom Loos socken.

Åtskilliga reparationsarbeten hade under året vidtagits, men som infordradt kontrakt icke till Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader inkommit till medlet af December månad, afgaf Styrelsen i nämnde månad påminnelse om detsammas insändande.

Stockholms län.

Omläggning af landsvägen mellan Brottbys och Norrtelje. Arbetet var vid besigtningstillfället så pass färdigt, att vägen kunnat i sin helhet upplåtas för allmän trafik, ehuru åtskilliga kompletteringsarbeten återstodo att fullborda.

Hvad som hittills blifvit vid omläggningen åtgjort, var utfördt på ett i allo tillfredsställande sätt.

Af ofvan uppräknade vägbyggnader äro de inom Norrbottens län belägna inspekterade af Distriktchefen m. m. R. Schough; de inom Vesterbottens län af Distrikt-Adjutanten m. m. A. F. O. Cederberg, och af vägomläggningarne inom Vesternorrlands län är den mellan Fjäl och Hernösand inspekterad af den förre och den mellan Öfver Lännäs och Sänga af den senare.

Inspektionsförrättare inom Gefleborgs län har varit Distrikt-Adjutanten G. Nyström och inom Stockholms län Kaptenen J. V. Kullberg.

Mellersta Distriktet.

Stora Kopparbergs län.

Vägomläggning mellan Bergsgården nära Falun och Bjursås kyrka. Då detta arbete, som utgör en ganska vigtig del af tillämnad vägomläggning mellan Falun och Rättvik, besigtigades, befanns det samma utfördt i enlighet med gillad plan och deri medgifne förändringar, i följd hvaraf afsyningsbetyg lemnades till arbetsdirektionen af inspektionsförrättaren, Distriktchefen G. Nerman.

Vägomläggning mellan Ludvika bruk och Grangärdes kyrkoby.

Företaget bearbetades i tvänne afdelningar, af hvilka den ena utgöres af vägstyckena Ludvika—Norgovik och Grangärde—Stensbo och den andra af

Norgovik—Stensbo. Förra afdelningen blef mot slutet af året afsynad och godkänd, och hade entreprenadauktion å den senares utförande blifvit utlyst.

Vägbyggnaden inspekterades af Distrikt-Adjutanten G. Morsing.

Södermanlands län.

Vägomläggning mellan Gnesta jernvägsstation och Aspa gästgifvaregård. Vägbanan var till större delen planerad och delvis något grusad. Några förändringar, hvarigenom vunnits bättre profil än hvad den gillade planen innehåller, hade verkstälts och blifvit vid besigtningen godkända. Arbetet, som utföres väl, inspekterades af Distriktchefen Nerman.

Östra Distriktet.

Östergötlands län.

Anläggning af ny väg mellan Norsholm och Grensholmen.

Arbetet hade blifvit anmaldt till afsyning; men som vid besigtningen åtskilliga anmärkningar gjordes i afseende å bristande grusning och afdikning m. m., kunde godkännande afsyningsbetyg ej meddelas.

Anläggning af likaledes ny väg mellan Grensholmen och Bonmarp.

Af denna väg, som utgör fortsättning af väganläggningen mellan Norsholm och Grensholmen, befunnos vid pass 25,000 fot vara utan anmärkning, utom på 100 fot öfver Anderstorps mosse, der banan måste på nytt brytas, ett 1 fots djupt lager af ris läggas på rustbädden, derofvanpå anbringas ett lager dyjord, så lera och sist grus. Dessa anmärkningar delgäfvos arbetsdirektionen skriftligen af inspektionsförrättaren, Distriktchefen m. m. C. A. Grafström.

Vägomläggningen mellan Hälla, Hägebo och Salfvedals gästgifvaregårdar.

Vid inspektionen å detta arbete befanns vägstycket mellan Salfvedal och Hägebo i det närmaste planerad och till större delen grusadt. På sträckan Hägebo—Hälla var arbetet ej påbörjadt, och anmärker inspektionsförrättaren, Distrikt-Adjutanten G. Hammarström, att företaget under år 1877 lamt bedrifvits.

Jönköpings län.

Vägomläggningarna från Nye till Repperda och Klöfdala gästgifvaregårdar voro vid besigtningen fullbordade, och erhöll direktionen af inspektionsförrättaren, Distriktchefen Grafström, afsyningsbevis, hvaruti tillstyrktes godkännande af detta arbete.

Omläggningen af Broatorps backar mellan Gisslaveds och Grönhults gästgifvaregårdar. Som åtskilliga kompletteringsarbeten återstodo vid besigtningen, kunde fullständigt afsyningsbevis icke utfärdas.

Besigtigad af Distrikt-Adjutanten Hammarström.

Omläggningen af vägen inom Stenberga socken mellan Farstorp och Björkmossa befanns, vid inspektionen af Distriktchefen Grafström, så utförd, att afsyningsbevis, hvaruti dess godkännande tillstyrktes, meddelades arbetsdirektionen.

Anläggning af väg från Ingerdabo vid gränsen mot Elfsborgs län till Mängsbo vid häradsvägen mellan Bosebo och Burseryds kyrkor.

Arbetet omfattar en längd af 19,814 fot och anläggningskostnaden är beräknad till 31,481 kronor, hvaraf 15,700 kronor erhållits i statsanslag. Vid den af Distrikt-Adjutanten Hammarström å företaget förrättade besigtning voro omkring 6,000 fot planerade, från Mängsbo åt Ingerdabo, på ett anmärkningsfritt sätt.

Kalmar län.

Omläggningen af vägen från Vimmerby förbi Rökulla gästgifvaregård till Jönköpings länegräns hade sedan sistlidet år så fortskridit, att 12,000 fot af de 19,985 fot, som omläggningen afser att förbättra, voro ordentligt planerade, då vägarbetet af Distrikt-Adjutanten Hammarström inspekterades.

Skaraborgs län.

Omläggning af vägen från Finnerödja jernvägsstation till Tiveds sockens prestgård omfattar 39,400 fot nära nog ny landsväg, och har till vägarbetet beviljats ett statsanslag af 11,500 kronor.

Inspektionsförrättaren, Distriktchefen Grafström vitsordar, att omkring 37,000 fot af vägen voro vid besigtningen med särdeles omsorg terrasserade och grusning börjad.

Vestra Distriktet.*Vernlands län.*

Vägomläggning mellan Molkomms och Stenåsens gästgifvaregårdar (de s. k. Acksjöbackarne). Emellan Stenåsen och Norra Viken, utgörande 5,800 fot i längd, var vägen terrasserad, samt trummor lagda och första grusningen påförd. Den återstående delen af vägen var likaledes terrasserad med undantag af några korta sträckor, hvilka voro under arbete. I afseende å doseringar och trummor anmärktes, att de förra i allmänhet voro för branta och de senares betäckning för hög i förhållande till vägplanet, hvilka felaktigheters afhjelpande vederbörande förståndigades att ombesörja.

Elfsborgs län.

Vägomläggning mellan Årbols och Bengtsfors gästgifvaregårdar. Arbetet anmäldes vid inspektionen till afsyning, som dock icke kunde företagas, enär åtskilliga anmärkningar äfven detta år förekommo vid utförandet, hvarom arbetsdirektionen skriftligen underrättades.

Vägomläggningen mellan Bengtsfors och Låbyns gästgifvaregårdar var ej heller i år fullt färdig, och förstädigades direktionen att vidtaga förbättringar i vissa redan utförda arbeten.

Vägomläggning mellan Quarnå bro och Quarnared på allmänna landsvägen emellan Fåsteredssund och Strängsered. Terrasseringsarbetet hade under året fullföljts, så att 2,400 fot endast deraf voro ofullbordade; de flesta trummor voro färdigbyggda, hvarjente en hvälfd bro öfver Quarnåbacken blifvit uppförd.

Vägomläggning förbi Snörslid, Carlsbrink och Dumsängslid mellan Svenljunga och Tostarps gästgifvaregårdar. Denna omläggning blef under sommaren slutligt afsynad och af Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader godkänd såsom fullbordad enligt gillad plan. Mot underhållet gjordes dock några anmärkningar, som skriftligen delgäfvos vederbörande.

Vägomläggning mellan Solberg och Rennelanda kyrka inom Lerdals, Högsäters och Rennelanda socknar. Hela vägsträckan var färdigterrasserad, alla trummor

och en bro af sten fullbordade, hvarjemte första grusningen var gjord. Några mindre anmärkningar förekommo vid det sätt, på hvilket dessa arbeten blifvit utförda.

Vägomläggning, förbi Högelid och Guldbrandsbo samt Elgåse- och Rudebackarne, mellan Tostarp och Gisslaved. Vid Högelid pågick arbetet med gräfning och fyllning och var till en tredjedel utfördt. Vid Elgåsebackarne var terrasseringsarbetet till stor del verkställt. Rudebackarnes omläggning hade här och der påbörjats.

Väganläggning från häradsvägen mellan Håksviks och Burseryds kyrkor till Ingerdabo vid gränsen mot Jönköpings län. Arbetet för vägens terrassering, omfattande gräfning, fyllning och bergsprängning samt kallmurning af stödjemurar, var redan långt framskridet, så att endast 3,000 fot återstodo.

Förestående arbeten inom Vermlands och Elfsborgs län äro inspekterade af Distrikt-Adjutanten Ph. Oterdahl.

Göteborgs och Bohus län.

Omläggning dels å allmänna landsvägen från Kongelf till Uddevalla mellan Kyrkeby och Smedseröds gästgivarvägar samt vidare till Herrgusserödsdal, dels ock vid hemmanen Strandkärr och Strandnorum samt vid Strandnorums och Nüssnäs backar å den från Kyrkeby gästgivarväg till Oroust ledande landsvägen.

Inspektionsförrättaren, e. o. Distrikt-Adjutanten m. m. F. Palm fann de förra året anmärkta brister fullständigt afhjelpade, hvarföre han till direktionen afgaf afsyningsbetyg, tillstyrkande arbetets godkännande, hvilket ock af Styrelsen meddelades mot slutet af året.

Södra Distriktet.

Kronobergs län.

Vägomläggning utanför Vexjö på sträckningen mot Ingelstad. Ehuru detta vägarbete blifvit i Maj månad afsynadt och i derpå följande Juli månad af Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader godkänt, företogs dock på hösten besigtning å det samma för att undersöka de med grus belagda de-

larne af körbanan, emedan källossningen icke hade försiggått, då afsyningen skedde. Härvid befanns nämnda bana hård och fast som den bästa chaussée.

Vägomläggning inom Drefs socken å derifrån till Vexjö och Lamhults järnvägsstationer ledande vägar. Vid Lenna, Kolås och Braås backar var största delen af terrasseringsarbetet utfördt. Vid Rya och Drefs backar hade jordarbetena till omkring $\frac{2}{3}$ blifvit verkställda. Dikning i skärningarne, planering och grusning af körbanan samt uppsättning af räcke återstodo.

Kristianstads län.

Vägomläggning mellan Tranås och Stiby gästgivarvägar. Under denna benämning inbegripas vägförbättringar å två särskilda linier, hvaraf omläggningarne å häradsvägen förbi Smedstorps qvarn ännu icke voro påbörjade. Nytt förslag till förbättring af backarne vid nämnde qvarn har af Eders Kongl. Maj:t under den 8 Juni 1877 blifvit i nåder fastställt, då på samma gång anstånd med utförandet beviljades till den 1 Oktober 1878.

Vägomläggning å landsvägen från Witseltofta sockengräns till Holmö i Ousby socken. 7,900 sträckfot voro färdigtterrasserade, 6,250 fot under terrassering och å återstående sträckan, 1,650 fot, hade endast skogens undanrödjande företagits.

Den öfver Simonstorps å uppförda bro, som vid 1876 års inspektion kasserades, hade icke blifvit ombygd, hvarföre förnyad påminnelse derom nu afgafs.

Blekinge län.

Vägomläggning vid Rödeliderne mellan Hoby och Trensums gästgivarvägar. Arbetet var till större delen färdigt; dock gjordes åtskilliga anmärkningar mot så väl lutningar som vägens utläggning i öfrigt.

Omläggning förbi Mummelycke, Bråstorps och Uddabygds backar å häradsvägen mellan Trings och Rödeby socknar. Vägen var i sin helhet färdigtterrasserad. Endast planering, grusning, en del stängsel och dylika efterarbeten återstodo att verkställa.

Vägbyggnaderne inom Kronobergs, Kristianstads län hafva inspekterats af Distriktchefen m. m. A.

Remmer och de inom Blekinge län af Distrikt-Adjutan-
tanten m. m. A. Blix.

Följande med statsbidrag understödde vägarbeten
hafva under år 1877 blifvit godkände och såsom
kontraktsevenligt fullbordade antagne, nämligen:

	Väglängd. (Longueur de route construite ou améliorée.)	Beräknad kostnad. (Somme pré- vue au devis.)		Statsbidrag. (Allocation de l'état.)	
		Kr.	öre.	Kr.	öre.
Väganläggning från Skräfvens by inom Gellivara socken till gränsen mot Öfver Kalix socken i Norrbottens län	48,540'	45,875	—	28,670	—
Vägomläggning mellan Kojvokylä och Luppio (punkten C å planen) å väg- sträckan Kojvokylä—Haapakylä i samma län	22,540'	15,850	—	10,500	—
Vägomläggning genom Bollnäs och Rengsjö socknar i Gefleborgs län ...	17,950'	21,750	—	14,000	—
Sänkning af Hammarbacken i Tuna socken i Upsala län	750'	3,000	—	1,540	—
Vägomläggning mellan Bergsgården och Bjursås i Kopparbergs län	38,670'	38,751	85	24,700	—
Vägomläggning mellan Ludvika bruk och Grangårdes kyrkoby i samma län	38,510'	26,800	—	17,860	—
Vägomläggning mellan Farstorp och Björkmossa inom Stenbergas socken i Jönköpings län	3,220'	3,290	—	1,500	—
Omläggning af utfartsvägar inom Skirö och Nye socknar till Repperda och Klöfdala samt Mörsebo gästgivar- gårdar i samma län	24,920'	17,200	—	12,000	—
Vägomläggning förbi Broatorps backar emellan Gisslaveds och Grönhults gästgivargårdar i meranämnde län	3,580'	3,910	—	2,500	—
Vägomläggning förbi Snöreslid, Carls- brink och Dumsängslid mellan Sven- ljunga och Tostarps gästgivar- gårdar i Elfsborgs län	9,516'	20,000	—	12,500	—
Vägomläggning mellan Årbols och Bengtstors gästgivargårdar i samma län	20,990'	14,461	—	10,000	—
Vägomläggning mellan Bengtstors och Låbyns gästgivargårdar i samma län	25,800'	19,769	—	13,000	—
Vägomläggning mellan Solberg och Rennelanda kyrka på Dalsland	20,100'	28,342	56	18,500	—
Omläggningar dels å allmänna lande- vägen från Kongelf till Uddevalla mellan Kyrkeby och Smedseröds gästgivargårdar samt vidare till Herrgusserödadal, dels ock vid hem- manen Strandkärr och Strandnorum, samt vid Strandnorums och Nösås backar å den från Kyrkeby gästgif- varegård till Oroust ledande vägen i Göteborgs och Bohus län	19,672'	43,980	69	29,000	—
Vägomläggning emellan Wexiö och Ingelstad i Kronobergs län	11,000'	25,000	—	12,500	—
Vägomläggning från Breareds gästgif- varegård till Gyltige och derifrån dels till Kullhult och dels till Esk- hult	42,176'	61,300	—	44,000	—
Summa	347,934'	389,280	10	252,770	—

Väg- och Vattenbyggnads-Styrelsens berättelse.

C. Vattenaftappningsarbeten.

Norrbottens län.

Utdikningen vid Nickala by i Neder Torneå socken
har i afvaktan på laga skiftes afslutande ej be-
arbetats.

Sänkning af sjöarne Ylinen och Alanen, (öfre och
nedre) Nartijaur i Neder Torneå socken. Af-
loppsgrafven från nedre sjön var i det närmaste
upptagen och från öfre sjön äfven under arbete,
och förekom ej någon anmärkning deremot.

Utdikningen af Fyllmyren m. fl. myrar vid Vänd-
träsk by i Öfver Luleå socken kunde till följe
af ofarbarheten, vid inspektionstillfället, af de till
myrarne ledande kommunikationer icke närmare
besigtigas.

Utdikningen vid Skatamarks by i Öfver Luleå soc-
ken var till större delen fullbordad.

Utdikningen vid Sangis by i Neder Kalix socken
befanns vara i nära nog samma skick som vid
förra årets inspektion.

Utdikningen af Stora och Lilla Landtjärv m. fl. sjöar
i Neder Kalix socken. Arbetet har bedrifvits å
flera utaf afloppsgrafvarne, dock hafva mot ut-
förandet af hufvudafloppet flera anmärkningar
blifvit gjorde.

Utdikningen af Koosjärv, Bjumisträsk m. fl. sjöar i
Neder Kalix socken var i det närmaste full-
bordad.

Utdikningen vid Granå och Espinera byar i Neder
Kalix socken befanns å nära nog samma stånd-
punkt som vid förra årets inspektion.

Sänkning af Mört-, Aborr- m. fl. sjöar i Öfver
Kalix socken. Samtliga kanaler voro upptagne,
men erfordra ytterligare fördjupning och upp-
rensning.

Utdikningen af Kindjärvs träsk i Kolmjärvs by uti
Öfver Kalix socken. Hela kanalen var upptagen,
men med för små dimensioner och för branta
sidosluttningar.

Sänkning af sjön Puotaure i Jockmocks socken.
Större delen af afloppskanalen var upptagen
ehuru ej öfverallt till full sektion.

Sänkningen af sjön Papusenjärvi vid Korpikylä by i Carl Gustafs socken var i det närmaste fullbordad.

Sänkningen af Jerijärvi (träsk) i Korpilombolo socken. $\frac{2}{3}$ af afloppsgrafven var anmärkningsfritt fullbordad.

Sänkningen af Teurajärvi i Korpilombolo socken. Den nedre, svåraste delen af afloppskanalen var upptagen, dock ej till full sektion.

Utdikningen af Ruotijänkä vid Niemis by i Hietaniemi socken pågick utan anmärkning.

Utdikningen af Vähäjärvi vid Matojärvi by i Hietaniemi socken. Afloppskanalen var till stor del upptagen ehuru ej till föreskrifne dimensioner.

Utdikningen af Vuomajärvi i Hietaniemi socken. Lika med nästföregående.

Under år 1877 har underhållet å följande förut understödda arbeten inspekterats, nämligen:

Utdikningen vid Bensbyn i Neder-Luleå socken behöfver å en sammanlagd längd af 3,500 fot en grundlig upprensning.

Utdikningen vid Rutviks by i Neder Luleå socken. Den stora kanalen var i någorlunda godt skick, men de mindre dikena flerstädes igenvuxne och fyllde. Intet underhållsarbete syntes verkställt.

Utdikningen vid Sunderbyn i Neder Luleå socken. En del diken voro försvarligt underhållne, andre åter voro nästan igenvuxne och ej underhållne.

Utdikningen vid Hertzön i Neder Luleå socken. Hufvudgrafven var i någorlunda godt skick, men de mindre dikena, flerstädes igenrasade, uppfyllde ej sitt ändamål.

Utdikningen vid Hvitån i Neder Luleå socken. Hufvudgrafven var mycket förfallen och igengrundad.

Utdikningen vid Karungi by i Carl Gustafs socken. Underhållsarbeten hade påbörjats, men till följe af regnig väderlek måst afbrytas.

Utdikningen vid Korpilombolo by i Korpilombolo socken. En hufvudgraf i försvarligt skick, men de mindre dikena delvis förfallna.

Utdikningen vid Lillpite by i Piteå socken. Grafvarne voro illa underhållne; intresse för deras vidmakthållande tycktes ej förefinnas.

Utdikningen vid Elfsbyn i Piteå socken. Underhållet var i hög grad försummadt. Å ett ställe kunde man knappast skönja, hvarest grafven funnits.

Utdikningarne vid Smedsbyn och Persön i Neder Luleå socken, Mattila och Vojakala i Neder Torneå socken, Keresjocki i Carl Gustafs socken, Kojvokylä i Hietaniemi samt Vittangi i Juckasjärvi socken voro anmärkningsfritt underhållne.

Beträffande de företags underhåll, som befunnits vara försummadt, skall Styrelsen aflåta skrifvelse till Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande med anhållan att intressenterna måtte förständigas kontraktensligt fullgöra sina åligganden.

Alla utdikningsarbeten i Norrbottens län äro inspekterade af Distriktchefen, Majoren Schough.

Vesterbottens län.

Utdikningen vid Frostkåge, Drängsmarks m. fl. byar i Skellefteå socken. Arbetet hade fortfarande bedrifvits å detta stora företag, dock har ett dröjsmål med fullbordandet inträffat, i anledning af olika åsikter hos intressenterna rörande förslag om ändring i arbetsplanen.

Utdikningen vid Hjöggböle by i samma socken har blifvit afsynad och godkänd.

Utdikningen vid Ragvaldsträsk by i samma socken. Vid pass hälften af de bestämda dikena var upptagen.

Utdikningen vid Gummarks by och Noret i samma socken har fortfarande bearbetats.

Utdikningen vid Gärdsmarks by i samma socken var till en större del under arbete.

Utdikningen vid Tjerns by i samma socken bearbetades anmärkningsfritt.

Utdikningen vid Sörfors by i Umeå socken är fullbordad enligt gillade planen.

Utdikningen af Kallmyren inom Spölands by i Vännäs socken och Brattby by i Umeå socken. Detta arbete var fullbordadt enligt gillad plan.

Utdikningen vid Tjälamarks by i Umeå socken var till större delen under arbete.

Utdikningen af Rödjtjern vid Öfverboda by i Umeå socken var till en mindre del påbörjad.

Utdikningen vid Vallens by i Löfångers socken var genom Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes försorg afsynad och godkänd.

Utdikningen vid Mångby m. fl. byar i Löfångers socken var till större delen under arbete.

Utdikningen vid Häggås by i Dorotea socken har fortgått, men var ännu ej fullbordad.

Utdikningen vid Ormsjö by i samma socken var sedan senaste inspektionen föga bearbetad.

Utdikningen vid Bergvattnets by i samma socken var påbörjad och befanns det gjorda arbetet anmärkningsfritt.

Utdikningen vid Vestra Afvaträsk i samma socken har fortfarande bedrifvits lamt.

Utdikningen vid Saxnäs by i Sorsele socken bearbetades, men framställes nu liksom vid föregående årets inspektion anmärkningar mot utförandet.

Utdikningen vid Johannisberg i samma socken var under arbete.

Utdikningen vid Estersmark och Nyby i Nysätra socken var fullbordad i enlighet med gillade planen, hvarom bevis meddelades.

Utdikningen af Delmyren vid Nyby och Ånäsets byar i samma socken var under arbete.

Utdikningen vid Gunsmarks by i samma socken bearbetas utan anmärkning.

Utdikningen vid Ånäs, Vännäs m. fl. byar i Degerfors socken. Arbetena bedrefvos på ett anmärkningsfritt sätt.

Utdikningen vid Elgsjö by i Åsele socken har fortgått och hafva endast några mindre anmärkningar deremot blifvit framstälde.

Utdikningen vid Ljusvattnets by i Burträsk socken var till största delen bearbetad och har sedermera godkänts.

Utdikningen vid Mjödvattnets by i samma socken var till större delen verkställd och befanns utan väsentliga anmärkningar utförd.

Utdikningen vid Lappvattnets by i samma socken sammaledes.

Utdikningen vid Bursiljums by i samma socken var till stor del utförd.

Utdikningen vid Långeds by i Nordmalings socken bearbetades, dock gjordes några anmärkningar vid arbetet.

Utdikningen vid Norrlunda i Lycksele socken var till stor del bearbetad.

Utdikningen vid Näs by i Bygdeå socken var under arbete.

Underhållet af nedanstående arbeten besigtigades år 1877 och har befunnits som följer:

Utdikningen vid Flakaträsk by i Lycksele socken var i allmänhet väl underhållen.

Utdikningen vid Vargträsk by i Örträsk socken sammaledes.

Utdikningen vid Hötjerns by i Löfångers socken. Mot underhållet gjordes några mindre anmärkningar.

Samtlige i Vesterbottens län belägna utdikningsarbeten äro besigtigade af Distriktdjutanen, Kaptenen Cederberg.

Vesternorrlands län.

Utdikningen vid Utviks by i Nora socken, hvarå arbetet en tid hvilat, var nu åter under verkställighet, men kunde, ehuru nära färdig, ej vid inspektionstillfället afsynas.

Utdikningen vid Dahls by i Nordingrå socken var fullbordad och hade blifvit genom Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes försorg afsynad.

Utdikningen vid Nässets m. fl. byar i Alnö socken kunde, ehuru nära nog färdig, dock ej slutfafsynas.

Sänkning af sjön Noren och Bölesjön i Attmars socken. De i förra årets berättelse omnämnda tvistigheterna rörande rätt att sänka sjöarne hafva ännu ej blifvit bilagde, hvadan arbetet å företaget ej kunnat fortsättas.

Utdikningen vid Ödens, Godmärsta m. fl. byar i Grundsunda socken var under arbete, dock ej öfverallt, enär intressenterna ämnat att i vissa delar begära ändring i gillade planen.

Utdikningen i Banafjäl by i samma socken var under arbete, mot hvilket dock några anmärkningar gjordes.

Utdikningen vid Norra och Södra Flarke samt Kasa byar i samma socken var under arbete.

Utdikningen af Stormyren inom Horsta och Ödens byar Timrå socken var i det närmaste fullbordad.

Utdikningen af Stormyren vid Bredångers by i Nätra socken var under arbete.

Utdikningen vid Norrby i Tåsjö socken var till stor fullbordad.

Utdikningen af Annmyren samt Öster- och Vester-gårdsmyrarna i Torps socken var under arbete och gjordes dervid ingen anmärkning.

Underhållet af följande 2:ne förut med statsbidrag understödda aftappningsarbeten har besigtigats, neml.:

Utdikningen vid Dombäcksmark i Grundsunda socken och

Sänkningen af Nässjö sjö i Nätra socken, och hafva inga väsentliga anmärkningar dervid gjorts.

Ofvanstående inom Vesternorrlands län varande företag äro — med undantag af utdikningarne vid Nässets by, af Stormyren och af Annmyren m. fl. myrar, hvilka besigtigats af Distriktchefen, Major Schough, och sänkningen af sjön Noren och Bölesjön, hvilken besigtigats af Distriktadjutanten, Kapten Nyström — inspekterade af Distriktadjutanten, Kapten Cederberg.

Jemtlands län.

Utdikningen vid Böle och Vesteråsens byar i Fors socken var till större delen under arbete.

Utdikningen vid Tångeråsens och Gärde byar i Offerdals socken kunde till följe af inträffadt starkt snöfall ej besigtigas.

Utdikningen vid Hästön i Mattmars socken var till stor del fullbordad.

Utdikningen vid Renålandets by i Ströms socken var till större delen under arbete.

Utdikningen vid Böhle och Getåsens byar samt sänkningen af Ramsjön i Marby socken har, ehuru anmäld såsom färdig till afsynande, dock ej kunnat godkännas.

Utdikningen vid Aspås och Kyrkslätt m. fl. ställen i Aspås socken var till större delen fullbordad.

Företagen inom Jemtlands län äro, med undantag af utdikningarne vid Böhle by och Renålandets

by, hvilka besigtigats af Distriktadjutanten, Kapten Cederberg, inspekterade af Distriktchefen, Major Schough.

Gefleborgs län.

Utdikningen vid byarne Sjöbo, Kafven och Åkern i Ljusdals socken var till alla delar fullbordad och har sedermera godkänts.

Afdikningen af bäckdraget genom Grängsjö by i Engångers socken. Företaget, som vid besigtningstillfället ej bearbetades, skulle efter skördens inbergning åter bedrifvas.

Utdikningen omkring Svartån i Färila socken. Detta storartade företag bearbetas i hela sin vidd och återstod ej synnerligen mycket för dess fullbordan.

Utdikningen inom Sörby by i Årsunda socken var till större delen fullbordad.

Utdikningen af Norra Åsvalls och Bälunge myrar i Gnarps socken bedrefs fortfarande. Några anmärkningar mot arbetet gjordes.

Torrläggningen af sjön Maren i Tuna socken var utförd i öfverensstämmelse med gillade planen och har sedermera godkänts.

Sänkningen af Hassela sjö inom Hassela och Bergsjö socknar. De i förra årets berättelse omnämnda tvistigheterna fortfara ännu och har under år 1877 intet arbete kunnat vidtagas.

Sänkningen af Kölsjöarne i samma socken var i arbete och föranledde icke till någon anmärkning.

Sänkningen af Issjön och Knaptjern i Ilsbo socken var fortfarande i arbete, men mycket återstod ännu för dess fullbordande.

Utdikningen af Åsbo ängar i Jerfsö socken har fortfarande bearbetats.

Utdikningen af Pensmyren i samma socken likaledes.

Underhållet af följande 2:ne förut med statsbidrag understödda arbeten har besigtigats och befunnits oklanderligt, nämligen

Utdikningen af Buller- och Botjernerne i Jerfsö socken och

Utdikningen vid Lunds by i Årsunda socken.

Samtliga arbeten i Gefleborgs län — med undantag af utdikningarne vid Sörby by och vid Lunds by, hvilka besigtigats af Distriktchefen, Major Schough,

— äro inspekterade af Distriktadjutanten, Kapten Nyström.

Stora Kopparbergs län.

Utdikningen af Roddarhedsmyren i Äppelbo socken, Utdikningen af Björnhagsflotten och fyra andra myrar i Jerna socken samt

Utdikningen af myrar och rätning af Grötholsbäcken vid Myrbacka och Utby i samma socken voro fullbordade och hafva sedermera godkänts.

Utdikningen af Bredflyten och Stigbomyren vid Forsgårde m. fl. byar i Floda socken var i arbete; ännu återstod dock bortsprängning af sten med flera kompletteringsarbeten.

Utdikningen af Stormyren vid Hagens by i samma socken.

Utdikningen af Tallbärsmyren i Nås och Davidshytte byar af Hedemora socken var i det närmaste fullbordad.

Sänkningen af Brovalls- och Kärrsjöarne i Folkärna socken är afsynad och godkänd.

Utdikningen af Storsveden, Brosveden m. fl. myrar i samma socken, sammaledes.

Utdikningen af Lenäsflyten vid Lenås by i Rättviks socken var fullbordad och har sedermera blifvit af Styrelsen godkänd.

Stora Kopparbergs läns arbeten hafva besigtigats af Distriktadjutanten, Kapten Morsing.

Stockholms län.

Sänkningen af sjön Magelungen och torrläggningen af Brännkyrka sjö är afsynad och godkänd. Besigtigad af Adjutanten i Styrelsen L. Broomé.

Upsala län.

Rensningen af Olandsån. Af detta storartade arbete var delen mellan Kallrigafjärden och Draknäs-sjön färdig; delen mellan Draknässjön och Rönmaren äfvensom mellan Rönmaren och Nuttö under arbete. Mellan Nuttö och ändpunkten Valde qvarn var intet arbete ännu påbörjad. Besigtigades af Kapten J. V. Kullberg.

Vestmanlands län.

Sänkningen af Altuna sjön och upprensning af Altuna å inom Altuna socken var till stor del i arbete,

dock framställes dervid några mindre anmärkningar. Besigtigad af Distriktadjutanten, Kapten Morsing.

Vermlands län.

Utdikningen af myrar vid Bjurbäcken m. fl. byar i Magneslags socken var under arbete.

Sänkningen af Nedre Hurrsjön i Töcksmarks socken. Den i förra årets berättelse omnämnda rättegången var ännu ej bilagd och intet arbete å företaget verkstaldt.

Underhållet å den förut med statsbidrag understödda sänkningen af Bjärns och Korsby elfvar besigtigades och gaf anledning till några mindre anmärkningar.

Vermlands läns arbeten äro inspekterade af Distriktadjutanten, Kapten Oterdahl.

Elfsborgs län.

Utdikningen af Starlanda mader på Dalsland har under år 1877 ej inspekterats med anledning af de anmärkningar som vid 1876 års besigtning blifvit gjorde. Sedan emellertid intressenterne erhållit förlängning i arbetstiden till den 1 Oktober 1880, är all anledning förmoda, att arbetet skall bli fullbordadt i öfverensstämmelse med nädigst gillade planen.

Sänkningen af sjöarne Kalfven och Fegen har oakadt de svårigheter, som sänkingsbolaget haft att öfvervinna, fortgått och hoppades intressenterna att under år 1877 kunna fullborda arbetet, hvilket dock emellertid ej inträffat. Förlängning i arbetstiden för detta arbete är nu i nåder beviljad till den 1 Oktober 1878.

Utdikningen af Ekenäs mosse i Frändefors socken på Dalsland hade på grund af uppkomne tvistigheter mellan intressenterne ej bearbetats. Ytterligare förlängning i arbetstiden är beviljad till den 1 Oktober 1879.

Sänkningen af Örsjön, Gårdsjön m. fl. sjöar i As och Redvägs härad. Sedan de i förra årets berättelse omnämnda tvistigheterna blifvit afgjorde, kommer en del af de enligt ursprungliga planen såsom intresserade ansedde jordegarna att uttråda ur bolaget och torde framställning om återbe-

talande af en del utaf statslånet vara att emotse. Arbetet har emellertid delvis fortgått och arbetstiden är förlängd intill den 1 Oktober 1879.

Sänkningen af Bolleruds sjö i Ryrs socken på Dalsland hade till följe af högt vattenstånd ej bearbetats. Förlängning i arbetstiden är beviljad intill den 1 Oktober 1879.

Sänkningen af Rångedala och Tornsjön m. fl. sjöar i Ås härad har oafbrutet fortgått, men hafva intressenterne begärt och erhållit förlängning i arbetstiden till den 1 Oktober 1881.

Sänkningen af sjön Mäsen inom Carl Gustafs socken af Elfsborgs län och Nöslinge socken af Hallands län, äfvensom af Buasjön i förstnämnde socken och län, var under arbete, men återstodo ännu flera kompletteringsåtgärder, innan företaget blir fullbordadt.

Sänkningen af Nossa ån och utdikning af Molla mader inom Molla m. fl. socknar var under arbete, och förekom ej anledning till några väsentliga anmärkningar.

Sänkningen af Tydjesjön och Tydjeån i Tössbo härad på Dalsland har omsorgsfullt bedrifvits, men försvårats genom den ymniga nederbörden.

Af Elfsborgs läns arbeten äro de på Dalsland äfvensom sänkningen af Nossa å inspekterad af extra Adjutanten, Majoren Palm, de öfriga af Distriktadjutanten, Kaptenen Oterdahl.

Skaraborgs län.

Vattenafledning medelst rätning och fördjupning af Viskabäcken inom Essunge, Åsaka och Elings socknar var anmäld såsom färdig till afsyning men kunde, enär utskärningar flerstädes egt rum, ej nu godkännas. Inspektionsförrättare var Distriktchefen, Öfverste Löjtnanten Grafström.

Kalmar län.

Utdikningen af vattenskadad mark inom Fliseryds och Mönsterås socknar hade äfven detta år hindrats till följe af den starka nederbörden och kunde, ehuru den nedre hufvudsakliga delen af arbetet var fullbordad, dock i anseende till de stora restarbetena i den öfre delen deraf ej godkännas.

Någon begäran om ytterligare förlängning i arbetstiden har dock ej till Styrelsen inkommit.

Utdikningen af sank mark i Skärfsjö, Hylkebo m. fl. byar i Oskars och Arby socknar var i anseende till den starka nederbörden ej mycket bearbetad. Arbetstiden är förlängd till den 1 Oktober 1879.

Utdikning och aftappningar å hemmanen Klippingsbo, Björnabygden, Tråknifvamåla och Grötsjö byar m. fl. inom Vissefjärda, Oskars och Arby socknar pågingo utan anmärkning och var Grötsjön till större delen sänkt.

Ofvannämnde 3 arbeten äro inspekterade af Distriktchefen m. m. Grafström.

Utdikningen vid Virserums, Grunkabo m. fl. byar i Virserums socken af Kalmar län har pågått utan anmärkning. Inspekterades af Distriktadjutanten, Löjtnant Hammarström.

Östergötlands län.

Sänkningen af sjöarne Strålängen m. m. inom Ringgarums m. fl. socknar har fortgått utan anmärkning och voro 6,500 fot utaf den 14,800 fot långa årensningen under arbete vid inspektionen, som förrättades af Distrikt-Chefen m. m. Grafström.

Jönköpings län.

Sänkningen af sjöarne Sjunken och Helgasjön å Bolmsö i sjön Bolmen har endast i ringa mån kunnat bearbetas på grund af inträffad stark nederbörd. Begäran om förlängd arbetstid har ej till Styrelsen inkommit.

Sänkningen af Karsnässjön och Smedbälgen i Nye socken var fullbordad, men har ännu ej blifvit hos Styrelsen till godkännande anmäld.

Utdikningen af Flymossen i Forsheda och Kulltorps socknar. De flesta dikena voro under arbete, ehuru vid inspektionstillfället ej upptagne till fullt djup. Arbetena i Jönköpings län äro besigtigade af Distriktadjutanten, Löjtnant Hammarström.

Kronobergs län.

Sänkningen af Näs eller Qvenslöfs sjö inom Angelstads, Ljungby och Kånna socknar hade fort-

farande bedrifvits, ehuru arbetet betydligt hindrats af den regniga sommaren. Inspekterades af Distriktchefen, Major Remmer.

Gotlands län.

Utdikningen af Vidängs myr i Follingbo socken var fullbordad och har sedermera af Styrelsen blifvit godkänd. Inspektionsförrättare Distriktadjutanten, Kapten Blix.

Blekinge län.

Utdikningen af Rödeby mader i Fridlestads och Rödeby sooknar hade fortgått, men hafva mindre anmärkningar dervid blifvit framstälde af inspektionsförrättaren Distriktadjutanten, Kapten Blix.

Nedanstående vattenaftappningsarbeten blefvo under år 1877 afsynade och godkände, nemligen:

a) Vattenaftappningar till förminskande af frostländigheten.

	Torrslagd areal qv.-ref. (Étendue du sol asséché en quadratref.)	Beräknad kostnad. (Somme prévue au devis.)		Statsbidrag. (Allocation de l'état.)	
		Kr.	öre.	Kr.	öre.
Vid Björnsby i Neder Luleå socken, Norrbottens län	3336,93	10,170	—	3,000	—
Vid Hedens by i Öfver Luleå socken samma län	13538,00	3,100	—	1,000	—
Vid Hvalfräsks by i Råneå socken samma län	293,30	800	—	266	—
Vid Pello by i Öfver Torneå socken samma län	654,00	3,000	—	1,000	—
Vid Estersmarks och Nyby byar i Nyssätra socken, Vesterbottens län	2223,80	6,650	—	2,200	—
Vid Hjöggböle by i Skellefteå socken samma län	4285,60	16,350	—	5,450	—
Kallmyran inom Umeå och Vännäs socknar samma län	836,00	8,868	75	2,350	—
Vid Ljuevattnets by i Burträsk socken samma län	1120,00	10,020	—	3,200	—
Vid Sörfors by i Umeå socken samma län	1122,80	9,462	—	3,150	—
Vid Vallens by i Löfångers socken samma län	2535,50	8,763	—	2,920	—
Vid Dahlsby i Nordingrå socken, Vester-norrlands län		4,500	—	1,500	—
Gulsele myr i Junsele socken samma län	238,00	1,580	—	500	—
Vid Störåsens by i Föllinge socken, Jemtlands län	336,00	3,900	—	1,300	—
Sjön Maren i Tuna socken Gefleborgs län	171,20	3,300	—	1,100	—
Vid Sjöbo m. fl. byar i Ljusdals socken samma län	2600,00	14,936	—	4,500	—
Transport	33296,13	105,399	75	33,436	—

	Torrslagd areal qv.-ref. (Étendue du sol asséché en quadratref.)	Beräknad kostnad. (Somme prévue au devis.)		Statsbidrag. (Allocation de l'état.)	
		Kr.	öre.	Kr.	öre.
Transport	33296,13	105,399	75	33,436	—
Änga sjö i Enångers socken, Gefleborgs län	816,00	9,000	—	3,000	—
Björnhagsflotten m. fl. myrar i Jerna socken, St. Kopparbergs län	6540,80	5,204	—	1,700	—
Myrar m. m. vid Myrbacka och Utby i Jerna socken samma län	453,00	3,437	—	1,100	—
Lenåsflyten i Rättviks socken samma län	146,00	2,000	—	660	—
Roddarheds myrar i Äppelbo socken samma län	347,00	1,680	—	560	—
Storsveden i Folkärna socken samma län	336,00	3,322	—	1,100	—
Vidängs myr i Follingbo m. fl. socknar, Gotlands län		9,000	—	3,000	—
Summa	41934,93	139,042	75	44,556	—

Statsbidraget motsvarar 32 % af den beräknade kostnaden.

b) Vattenaftappningar till vinnande af odlingsbar mark.

	Torrslagd areal qv.-ref. (Étendue du sol asséché en quadratref.)	Beräknad kostnad. (Somme prévue au devis.)		Lån. (Allocation de l'état.)	
		Kr.	öre.	Kr.	öre.
Sjön Magelungen m. fl. i Bränkyrka socken, Stockholms län	4688	21,690	25	11,000	—
Vidängs myr i Follingbo m. fl. socknar, Gotlands län	3300	27,600	—	13,800	—
Summa	7988	49,290	25	24,800	—

Statslånet motsvarande 50 % af den beräknade kostnaden.

D. Hamnarbeten.

1. *Vesterås hamn.* Sedan Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg blifvit fullbordad, var den gamla hamnen i Vesterås icke längre tillräcklig för den ökade rörelse, som deraf blef en följd. I anledning häraf har öster om den gamla hamnen byggts en ny sådan, som försetts med kajer af huggen sten, på hvilka jernvägsspår blifvit nedförda från den närbelägna jernvägsstationen. Derjemte hade den nya hamnen till större delen uppmuddrats till 12 fots djup under lägsta vattenytan, hvilket allt, då besigtningen verkställdes, medtagit en kostnad af omkring 125,000 Kronor.

Vid 1876 års besigtning anmärktes att gamla hamnens vågbrytare sjunkit, så att den, som vid

hög vattenstånd till en del stod under vatten, dels icke åstadkom dermed åsyftad nytta, dels äfven var lätt utsatt för att sönderbrytas vid stark vestlig storm. Denna olägenhet var nu afhjelpat, sedan vågbrytaren för en kostnad af omkring 4,500 Kronor påmurats utefter hela sin längd. Uppmuddringsarbeten hafva äfven verkstälts i den gamla hamnen, för hvilket arbete, som vid besigtningen icke var avslutadt, utgifterne redan uppgått till cirka 2,500 Kronor. Längs den gamla hamnens kaj finnas äfven jernvägsspår nedlagda.

Vid jernvägsbron öfver Svartån är vattenmärket utsatt, hvars nollpunkt ligger i jernhöjd med tröskeln i Stockholms sluss. Af detta märke framgick vid besigtningstillfället, att vattenytan i Vesterås hamn stod 2 decimaltum högre än vid Stockholms sluss.

2. *Trosa hamn.* Det år 1876 påbörjade, väl behöfliga reparationsarbetet å den vid inloppet varande hamnarmen var ännu icke fullt färdigt, men hvad som deraf redan verkstälts syntes vara ändamålsenligt utfördt. Vattendjupet i hamnen och inloppet är 6 fot vid lägsta vattenytan.

Förestående båda hamnar äro besigtigade af Distrikthefen Nerman.

3. *Askersunds hamn* befanns, då densamma af Distriktheadjutanen Morsing inspekterades, fortfarande i godt skick.

4. *Lidköpings hamn.* Vid 15 fots djup å Sjötorps slusströskel var djupet i sjelfva hamnrännan 15 fot och derutöfver utom på 500 fots längd, der vattendjupet utgjorde 14 à 14,5 fot. Som hamnrännan på denna sträcka är mycket smal och djupen å sidorna endast 11,5 à 12 fot, lider trafiken deraf under lågt vattenstånd, hvarföre upprensning derstädes är behöflig. Dels har hamnrännan från början varit smal och dels har under årens lopp upplandning af under storm inkastad sand egt rum. Hamnstyrelsen hade äfven gått i författning om att genom entreprenör låta upprensa ej allenast den inre, utan ock den yttre hamnrännan och medelst rätning förbättra den senare. Förslag dertill uppgjordes under år 1876 och pågick arbetet till samma års höst, ehuru efter en större plan än den uppgjorda. Under

våren 1877 fortsattes arbetet en kort tid, men afbröts, sedan tvist uppstått mellan entreprenören och hamnstyrelsen.

Yttre hamnrännan eller nya farleden utanför pirhufvudena pejlades vid besigtningen och djupen utvisade från 13 till 14,8 fot.

Mot hamnarmarnes underhåll anmärktes, att olika delar deraf voro i behof af så väl fogstrykning som flisning med granit, hvarom vederbörande erhöllo skriftligt meddelande.

5. *Mariestads hamn.* Vattenståndet i hamnen var vid besigtningstillfället 5 fot öfver lägsta vattenytan. Mot hamnarmarnes underhåll förekom icke någon anmärkning; men de gamla träkajerna behöfva fullständigt ombyggas, hvarpå vederbörande äro betänkte, sedan så väl det inuti hamnen som uti hamnrännan pågående muddringsarbetet hunnit avslutas.

6. *Hjo hamn.* I fortsättning af föregående års arbeten pågick omläggning af yttre glacis'en å vågbrytaren. Södra hamnarmen var äfven i behof af reparation; dock kan dermed anstå till dess vågbrytaren blifvit iståndsatt.

Vid 12 fots djup å Motala slusströskel befanns vattendjupet i norra inloppet 10 à 11 fot och i det södra 9,5 à 10 fot, och förklarade hamnstyrelsen sig sinnad att, så snart mudderverk hunnit anskaffas, vidtaga upprensning.

7. *Jönköpings hamn.* Vid 11,75 fots djup å vattenmärket var djupet uti inloppet 12 fot och uti yttre hamnen från 11,3 till 12 fot. Uti kanalen mellan yttre hamnen och Munksjön befanns djupet vara 12 fot utom under jernvägsbron och stora rullbron, der det uppgick till knappt 11 fot. Uti Munksjön utgjorde djupet 12 fot och derutöfver. Blott mindre rensningsarbeten äro således behöfliga.

En del af kajen uti Munksjön midt för f. d. packhuset erfordrar ombyggnad, hvilket i ännu högre grad är fallet med den östra kajen mellan jernvägsbron och stora rullbron uti kanalen midt för hotellet.

8. *Grenna hamn* var anmärkningsfritt underhållen. Vid pejling uti hamnen befunnos vattendjupen från 10,5 à 11 till 12 fot (vid 11,6 fot å Motala slusströskel), hvilket anger, att en mindre upplandning försiggått under de senare åren.

9. *Visingsborgs hamn* kunde icke inspekteras i följd af stark storm. Tillsyningsmannen vid hamnbyggnaden förklarade dock, att hamnbryggan stått sig utmärkt väl under 1877 års vinter och dåvarande svåra isgång.

10. *Hästhölmens hamn*. Underhållet af denna hamn gaf icke anledning till någon anmärkning, och vid 11,6 fots vatten å Motala tröskel varierade vattendjupen utefter hamnbryggan från 12 till 17 fot.

11. *Vadstena hamn* visade sig äfven i år vara väl underhållen. Vid 11,6 fots vatten å Motala sluss-tröskel var 11,5 å 12 fots djupt vatten uti hamnen. Pejling utanför pirhufvudet eller på reddan kunde icke verkställas för under besigtningen rådande stark storm.

12. *Linköpings hamn* och farleden till sjön Roxen. Vid 14,7 fots vatten å Nyqvarns nedre sluss-tröskel befunnos vattendjupen vara 15 till 15,6 fot. Uti genomstickan nedanom *Cap Julie* visade sig utskärningar uti de lösa lerbankarne, hvarföre det blir nödigt att genom pålning eller plantering af al eller vide söka skydda dessa bankar.

Den förra året föreskrifna reparationen af gamla hamnkajen vid Nyqvarn var i anseende till det höga vattenståndet ännu icke afslutad, utan blott pålningen verkställd.

13. *Gamleby hamn med lastbrygga* visade sig vara väl underhållen.

14. *Oskarshamns hamn*. Arbetet för hamnkajernes förbättring var ännu icke påbörjadt.

15. *Kalmar hamn*. Vid 14,7 fot å vattenmärket och sålunda 0,7 fot öfver m. v. y. voro djupen i hamnens olika delar 12 å 12,5, 14 å 14,5 fot, men skulle enligt stadfästad plan utgöra 12,7 och 14,7 fot. En mindre upplandning har sålunda egt rum.

Sedan jernväg kommit att beröra hamnen, har af stadsfullmäktige för denna antagits en plan, som vid utförandet noga följes. Afsigten härmed är att bereda större upplagsplatser och kajer samt att genom jernvägsspår underlätta trafiken. Som rörelsen mellan Öland och Kalmar nu mera bedrifves med 7 mindre ångfartyg, har den gamla Ölandshamnen visat sig vara för liten, och pågingo muddrings- och rens-

Väg- och Vattenbyggnads-Styrelsens berättelse.

ningsarbeten för anordnande af ny hamn, som kommer i nära förening med jernvägsstationen.

16. *Sandvikens hamn*. Hamnbyggnaden hade stått sig mycket godt och underhålles väl.

Sju fot djupgående fartyg kunna vid m. v. y. anlöpa hamnen och 9 fots fartyg lägga till vid vågbrytaren. Äfven här visar sig sandupplandning, och Distrikthefen Grafström hade blifvit anmodad att uppgöra förslag att motarbeta denna fiende för Ölands alla hamnar och särskildt för denna för hela orten viktiga hamn.

Rörelsen i hamnen är mycket liflig och betydliga massor huggen kalksten utskeppas derifrån till Stockholm, Skåne, Danmark och Tyskland.

17. *Borgholms hamn* underhålles väl, och vid hamnbryggan är 10 å 14 fots djup vid m. v. y. De 10 fots djupen förekomma närmare land.

18. *Röhälla hamn*. Hamnen utgöres af 2 armar och 1 vågbrytare. För flere år sedan måste södra inloppet stängas, emedan hamnbassinen fylldes med sand; men sandupplandningen fortgick och, sedan hamnegaren flere gånger upprensats det andra eller norra inloppet samt nödgats att utanför hamnen anlägga en vanlig pålbrygga för att bibehålla trafiken, anhöll han år 1876 hos Distrikthefen Grafström att få stänga äfven norra inloppet och på vågbrytaren i stället upptaga nytt inlopp, hvilket af bemålde Distrikthef medgafs, då färjeplatsen derigenom kunde för äsyftade ändamålet längre, än annars vore fallet, bibehållas. Vid 1877 års inspektion var det nya inloppet nära färdigt och är det skäl att antaga, att sandupplandningen utefter Ölands vestra kust kommer att gå förbi det sanma.

En 4 fot djupgående ångbåt anlöper denna hamn.

På reddan utanför vågbrytaren är 5,5; 6; 6,5; 7; 8; 9 fots vatten och inuti hamnen 6 fots samt i norra gattet 2 fots, — allt vid m. v. y.

19. *Färjestadens hamn*. Efter fleråriga anmärkningar och Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes ingripande har det slutligen lyckats att förmå hamnens egare att vidtaga åtgärder för underhåll af denna för Öland och Kalmar viktiga hamn. Efter ett af Distrikthefen Grafström uppgjordt förslag pågick nu arbetet med att reparera hamnarne, upp-

muddra hamnbassinen och af muddret bilda en högst behöflig upplagsplats.

20. *Mörbylånga hamn.* Hamnbryggan underhålles försvarligt och fortgick muddringen uti hamnbassinen, så att 6 fot djupgående fartyg må kunna angöra denna hamn.

21. *Kristinehamns hamn.* Vid besigtningstillfället visade vattenmärket i hamnen 13,0 fots vattenstånd, under det vattenståndet i sjön Wenern samtidigt utgjorde 14,3 fot öfver Sjötorps nedre slussströskel. Vid pejling af inloppsranan och Warnums å, hvars öfre del bildar hamnen, utröntes, att det minsta djupet var 11,0 fot och det största 15,2 fot.

Hamnen med tillhörande inrättningar var ordentligt underhållen.

22. *Karlstads hamn.* Vattenståndet var för dagen 14,5 fot enligt det i hamnen utsatta vattenmärket samt vid Sjötorps nedre slussströskel 14,3 fot. Vid verkställda pejlingar visade sig djupen variera: i yttre segelrännan från 18,0 till 12,0 fot; framför Forshaga lastbrygga från 12,5 till 5,0 fot;

i yttre hamnbassinen mellan kajerna vid Kanikenäset från 11,5 till 13,5 fot;

i nya kanalen från 14,0 till 13,0 fot, utmed kajen från 12,5 till 13,5 fot, midt för magasinsbryggan från 12,5 till 13,5 fot, å motsatta sidan af hamnen nedåt från 13,0 till 10,0 fot;

i gamla pråmkanalen nedanför slussen från 8,0 till 7,5 fot och ofvanför densamma från 6,0 till 9,0 fot.

Yttre kanalbanken, närmast jernvägskajen, hade blifvit förhöjd 1,5 fot å en längd af 450 fot och den inre kanalbanken likaledes 1,5 fot å en sträcka af 440 fot.

Vid Gerholmsgrundet skall med första förläggas en fyrbåt i stället för den af isen förstörda ducdalben derstädes.

Åtskilliga vid besigtningen uppkomne anmärkningar delgäfvos hamndirektionens ordförande för rättelsers vinnande.

23. *Åmåls hamn.* Den täckta bryggan var i godt stånd. Trenne nya, på pålar uppförda, lastbryggor af trä hade blifvit på olika ställen utmed hamnen anlagda. Det timmerfodrade stenkaret vid

inloppet till hamnen hade reparerats och förenats med land genom en med sten fylld timmerkista, som är afsedd att utgöra ett slags vågbrytare.

Djupet i hamnen befanns vara tillräckligt och enligt reglemente.

Deremot anmärktes, att vattenmärke saknades och att hela hamnplatsen var i behof af grusning.

24. *Wenersborgs vågbrytare* underhålles väl. Den hade blifvit förstärkt å norra sidan och fogstruken å samma sida till ungefär halfva sin längd, hvarjemte ojemnheter i doseringarne blifvit afhjelpta.

25. *Göteborgs hamn.* Åtskilliga underhållsarbeten och muddringar hade under året bedrifvits. Kajbyggnaden utefter Gullbergsvass var i det närmaste färdig. Hamnen med tillhörande inrättningar vårdas fortfarande utmärkt väl.

26. *Tjufviks hamn och lastbrygga.*

Då under senaste årens inspektioner visat sig att dessa anläggningar kräde åtskilliga åtgärder för deras vidmakthållande, hade Styrelsen gifvit i uppdrag åt Distriktheadjutanten Ph. Oterdahl att vidtaga undersökning och uppgöra plan till desammans istandsättande, hvilket uppdrag han likväl ej hann fullgöra förr än mot slutet af år 1877, hvarföre Styrelsen först i år blifvit satt i tillfälle att hos Eders Kongl. Maj:t göra den underdåniga framställning, som af förhållandena påkallades.

27. *Uddevalla hamn.* Djupet i hamnen, som blifvit fastställt till 15 fot vid dagligt vattenstånd var nu uppmuddradt till 17 fot och pågick arbete med 2 mudderverk för att bringa detsamma till 18 fot vid nämnde stånd.

28. *Strömstads hamn.* Den hufvudsakligaste anmärkning, som här förekom, gälde en vid åmynnigen, utanför nordöstra kajen och i inre hörnet af vestra kajen försiggången igenmuddring, der vattendjupen, som vexlade från 6 till 9 fot, måste uppmuddras till 11 fot vid dagligt vatten.

29. *Kongsbacka hamn.* Ingen anmärkningsvärd skada hade sedan föregående årets besigtning inträffat å de begge hamnarmarne.

I hela farleden från hafvet till staden befanns djupet vara 6 fot vid dagligt vatten.

30. *Varbergs hamn* med tillhörande inrättningar visade sig fortfarande vara omsorgsfullt vårdad.

Djupet i inloppet och längs södra vågbrytaren var 14 fot under lågt eller 15 fot vid dagligt vatten.

31. *Glommens hamn*. Arbetet å förbättring af denna fiskelägeshamn påbörjades i Februari månad 1877 och har fortgått ganska raskt, så att jetéen å norra vågbrytaren var i det närmaste färdig.

32. *Falkenbergers hamn*. De långa jemnlöpande jetéerne bibehålla sig utmärkt väl och hade icke tarfvat några nämnvärda reparationer.

Djupet i rännan mellan dessa jetéer vexlade från 12 till 15 fot, under det att detsamma i den ränna, som genom muddring öppnats öfver sandbanken utanför inseglingsgattet, var högst 8 fot under dagligt vatten. I segelrännan upp emot tullhusbryggan hade fördjupning medelst muddring fortsatts, så att denna ränna hade 6 fots djup under dagligt vatten och omkring 50 fots bottenbredd.

33. *Busörens hamn*. Samma anmärkning, som förutgående år gjorts i afseende å underhållet af vågbrytaren, förnyades äfven detta år.

34. *Halmstads hamn*. Utom vanliga underhålls-åtgärder hade hamnstyrelsen måst företaga ombyggnad af muren å den stora kajen midtför Tullkammaren, hvilken mur på en sträcka af 150 fot gifvit sig betänkligt utåt, och var detta arbete nära färdigt vid inspektionstillfället. Någon muddring i inseglingrännan hade detta år icke förekommit eller varit behöflig, ty det bestämda 10 fots djupet hade bibehållit sig godt derstädes.

35. *Engelholms hamn*. Hvarken i rännan eller å banken utanför gattet hade någon muddring under år 1877 företagits. Denna bank, som börjar cirka 300 fot utanför pirhufvudena har vid dagligt vatten blott 6,5 fots djup. Å begge sidorna om densamma finnas rännor med 7,5 fots djup, så att fartyg om 7,25 fots djupgående kunna under hela seglations-tiden obehindradt angöra hamnen. Emellan jetéerne varierar djupet från 9 till 12 fot vid dagligt vatten.

36. *Vikens hamn*. Jetéerne hade förträffligt bibehållit sig och icke tarfvat särskildt underhåll. Deremot visade sig bålverkskajerne erfordra grundlig

reparation af de öfver vatten stående delarne, som voro af röta angripne.

Hamnbassinen hade vidmakthållits vid 6 fots djup och i inseglingsgattet var 7 fots djup vid dagligt vatten.

37. *Helsingborgs hamn*. Underhållet af den äldre hamnen har varit under året inskränkt till smärre reparationer, enär uppgrundning inträffat hvarken i inseglingrännan eller hamnbassinerna. Vid dagligt vatten befanns djupet vara: i inre bassinen 14 fot, i yttre hamnen 16 fot och i inseglingrännan 17 å 18 fot.

Beträffande arbetena för hamnens utvidgning och förbättring, hade, sedan norra vågbrytarens förlängning redan mot slutet af 1876 blifvit på omsorgsfullt sätt utförd, den nya hamnbassinens fördjupning deremot af uppgifna skäl legat nere ända till hösten 1877, då detta arbete började att med kraft bedrifvas.

38. *Råå hamn*. Hamnens jetéer och kajer hade sedan föregående årets inspektion icke lidit någon skada. I rännan hade djupet oförändradt bibehållit sig vid 5 fot under dagligt vatten. Utanför gattet hade deremot så märkbara uppgrundningar inträffat, att plan till förlängning af den norra jetéen blifvit utarbetad. Sedan denna plan blifvit af Eders Kongl. Maj:t till efterrättelse vid utförandet fastställd, hade åtskilliga åtgärder för denna hamnutvidgnings verkställande under år 1877 vidtagits.

39. *Kyrkbackens hamn å ön Hven*. Mot de derstädes fortgående byggnadsarbetena förekom icke skäl till anmärkning.

40. *Landskrona hamn*. Underhållet hade hufvudsakligen bestått i smärre reparationer å hamnens många och stora bålverkskajer och gaf i öfrigt icke anledning till någon anmärkning.

41. *Barsebäcks hamn*. Arbetet å denna lilla fiskelägeshamn hade helt nyligen medelst stenutfyllning påbörjats.

42. *Malmö hamn*. Muddring hade förnämligast pågått i hamnens yttre del och under arbetsåret hade omkring 1,300 kubikstänger mudder blifvit upptagne och afförda på land. Hamnens kajer, broar, gator, vägar, husbyggnader och inventarier voro i

godt skick. Byggnaden af yttre delen af nya östra hamnarmen för ytterhamnens utvidgning hade raskt och omsorgsfullt bedrifvits.

Djupet i den 200 fot breda inseglingrännan och i hela stora hamnen är allmänt 20 fot vid dagligt vatten.

43. *Trelleborgs hamn*. Fördjupningarne medelst muddring hade under året åter upptagits och 1,152 kubikstänger uppmuddrats ur rännan, ytterhamnen och östra bassinen.

Hela ytterhamnen och rännan egde vid inspektionen ett djup, ej understigande 15,5 fot vid dagligt vatten.

44. *Ystads hamn*. Inga nämnvärda sjöskador hade under år 1877 rubbat beståndet af hamnens vågbrytare.

Massan af den medelst dynamit söndersprängda och från botten i hamnen uppfiskade stenen uppgick till 4,320 kubikfot.

Djupet i inseglingrännan är vid dagligt vatten minst 15 à 16 fot.

Mot underhållet af Ystads hamn med dertill hörande inrättning förefanns ej skäl till anmärkning.

45. *Nöbbelöf—Branteviks hamn*. Ingen anmärkning förekom mot de hittills vidtagne åtgärder för hamnens iståndsättande.

46. *Cimbris—Branteviks hamns restaureringsarbeten* voro vid inspektionen färdige och afgafs vid samma tillfälle godkännande afsyningsbetyg.

47. *Simrishamns hamn*. Såväl norra som södra vågbrytaren hade under året reparerats, och inspektionsförrättaren vitsordar hamndirektionens nit och stråfvän att för ytterligare förstöring söka freda vågbrytarne, ehuru medel lära saknas för vidtagande af grundligare, betryggande åtgärder.

48. *Åhus hamn*. I följd af ovanligt högt vattenstånd under hela sommaren hade de behöfliga reparationerna å södra jetéens öfverbyggnad ej kunnat företagas. En del af bålverkskajen uppe vid Åhus hade undergått betydlig reparation. Rensningar, fördjupningar och stenfiskning hade under året verkstälts, så att 12 fots djupgående farkoster kunna vid dagligt vatten angöra hamnen och obehindradt uppgå till lastkajerne eller de s. k. Åhus bryggor.

49. *Sölvesborgs hamn*. Underhållsätgärderne hafva hufvudsakligen bestått i muddring, och kunna 13 fots djupgående fartyg uppgå till stadens lastbryggor.

50. *Karlshamns hamn*. Under året hafva följande arbeten utförts: 44,000 kubikfot muddar upptagits, ducedalberne reparerats och en mur lagts vid norra sidan af Lotslyckan för att derinom under kommande år upplägga muddar.

Vattendjupet vid östra hamnkajen var 12 fot under lägsta vattenytan, d. v. s. 19 fot under kajplan. I hamnen varierar vattendjupet från 12 till 18 fot.

Hamnen var väl underhållen.

51. *Ronneby hamn*. I hamnen ute vid redden hade endast mindre underhållsarbeten under året företagits, hvaremot ett särdeles nyttigt arbete verkstälts i Rottne å, derigenom att de svåra grunden vid Säckarne och Röinge gård blifvit borttagne och ån fördjupad till 8 fot på en bredd af 50 fot.

Vid lastbryggan å redden är djupet 11 à 12 fot under m. v. y.

52. *Karlskrona handelshamn*. Årets hufvudsakliga arbete har bestått i muddring i inseglingrännan, som nu höll 18 fot under det vid lastbryggan utsatta vattenmärkets nollpunkt, som utmärker ett ungefärligt medelvattenstånd.

Då stadsfullmäktige i Karlskrona för emottagande af det utaf 1876 års Riksdag beviljade låneunderstöd, 200,000 kronor, till kajbyggnads- och muddringsarbeten vid hamnen uppställt sådane vilkor, som af Eders Kongl. Maj:t icke kunnat godkännas, har Eders Kongl. Maj:t under den 10 September 1877 förklarad frågan om utbetalande af samma låneunderstöd hafva förfallit.

53. *Bolmstads hamn*. Djupet var 4,5 à 5 fot vid dagligt vatten, och någon anmärkning mot vården af denna lilla hamn förekom icke.

54. *Visby hamn och vågbrytare*. Ganska stora förbättringsarbeten hade under året företagits så väl i inre som yttre hamnen.

Det med statsanslag utförda förstärkningsarbetet å nya vågbrytaren blef vid inspektionstillfället af-

synadt och den 29 November 1877 af Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader godkändt.

Vattendjupet i den inre hamnen var 11,5 fot vid medelvattenstånd och i den yttre 15 à 16 fot.

55. *Slite hamn.* Endast smärre underhållsarbeten hade under året behöft företagas.

56. *Rone hamn.* Den med statslåneunderstöd utförda förlängningen af lastbryggan blef vid inspektionen afsynad och förordad till godkännande.

Vattendjupet omkring nämnda brygga var 12 fot vid medelvattenstånd.

57. *Burgsviks hamn.* Af det pågående arbetet, bestående i förlängning af dervarande lastbrygga, var en stor del redan verkställd.

Omkring brohufvudet var djupet 9 à 10 fot under medelvattenstånd.

Hamnförbättringarne vid:

58. *Nabbens,*

59. *Herta och*

60. *Tomteboda fiskelägen* på Gotland, till hvilka arbeten statsanslag blifvit af 1877 års fond till understödjande af båthamnar vid de smärre fiskelägena beviljade, hade under året anmärkningsfritt pågått.

Ofvan uppräknade hamnar hafva inspekterats:

Inom mellersta distriktet:

1 och 2 af Distriktchefen G. Nerman och 3 af Distriktadjutanten G. N. Morsing;

inom östra distriktet:

4—12 och 14 till och med 20 af Distriktchefen C. A. Grafström och 13 af Distriktadjutanten G. Hammarström;

inom vestra distriktet:

21, 22, 23, 25 och 28 af Distriktadjutanten Ph. Oterdahl samt 24, 26 och 27 af extra Distriktadjutanten F. Palm;

inom södra distriktet:

29—49 och 53 af Distriktchefen A. Remmer och 50, 51, 52 och 54—60 af Distriktadjutanten A. Blix.

Under år 1877 afsynades följande hamnarbeten:

Återställande och förbättring af *hamnarmarne vid Cimbris—Branteviks fiskeläge.* Ett statsanslag af 5,600 kr har blifvit anvisadt till detta företag, hvars beräknade kostnad uppgick till 8,500 kr.

Förstärkning af *den nya vågbrytaren i Visby yttre hamn.* Arbetskostnaden härför hade beräknats till 63,000 kr och 50,000 kr i statsanslag erhållits.

Förlängning af *Rone hamns lastbrygga.* Den ursprungligen beräknade kostnaden 40,000 kr för detta företags utförande hade vid af Distriktadjutanten A. Blix verkställd granskning nedsatts till 25,000 kr. Eders Kongl. Maj:t har härtill i tvänne poster från Handels- och Sjöfartsfonden beviljat ett lånebidrag å tillsammans 19,493 kr 89 öre.

E. Dockbyggnader och upphalningsbäddar.

Norrköpings docka. De vid förra årets inspektion gjorde anmärkningar mot underhållet af denna docka voro nu iakttagne.

Oskarshamns docka var anmärkningsfritt underhållen.

Kalmar upphalningsbädd likaså.

Dessa trenne inrättningar hafva inspekterats af Distriktchefen Grafström.

Malmö docka hade väl underhållits och sätten derstädes under året undergått behöflig reparation. Besigtigades af Distriktchefen Remmer.

Upphalningsbädden vid Lindholmens mekaniska verkstad vid Göteborg. Ej heller mot denna anläggning förekom någon anledning till anmärkning, då densamma af Distriktadjutanten Oterdahl besigtigades.

F. Brobyggnader.

1. *Bro öfver Ume elf vid Umeå.* De förra året föreskrifna reparationer voro verkställda, men anmärktes nu, att körbanans plankunderlag, som visade sig mer och mindre angripet af röta, tarfvade grundlig revision.

2. *Brobyggnaden öfver Windelelven vid Wännäs färjeställe* mellan Umeå stad och Wännäs kyrka. Bankfyllningarne å elfvens högra strand voro nära färdige på en längd af 900 fot, hvarjemte landfastet å venstra stranden var uppfördt, samt allt för byggnaden behöfligt virke anskaffadt och till byggnadsplatsen framfördt.

3. *Bro vid Hernösand jemte kanal mellan södra och norra inloppen till nämnde stad.* Sedan de i fjor gjorda anmärkningar å bron under året blifvit iakttagne, befanns den samma nu vara i godt stånd.

Som kanalen visat sig blifva invid sidorna årligen grundare, ansåg inspektionsförrättaren, att upp-uddring af densamma icke länge kan uppskjutas. Djupet på ömse sidor om medellinien var visserligen ännu 14 fot, men invid den östra sidan vexlade det samma från 12 till 7,5 fot och från 13 till 9 fot på den vestra.

4. *Bron öfver Ljusne elfs mindre gren inom Arbrå socken* var i fullkomligt orubbadt skick.

5. *Bro öfver Sagån vid Östanbro i närheten af Nyqvärn.*

En del af de å denna bro förra året anmärkte brister hade blifvit afhjelpat. Vid islossningen år 1877 hade stagningen mellan de båda östra kolonnerna sönderbrutits, utan att skadan sedan dess blifvit lagad.

6. *Bro öfver Almarestäke.* Som icke något reparationsarbete blifvit under året verkställt, kvarstodo de i förra årets inspektionsberättelse gjorda anmärkningar mot underhållet af denna bro.

Den 13 November 1877 uppdrog Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader åt Kaptenen J. W. Kullberg att uppgöra förslag till iståndsättande af Almarestäkes bro, hvilket uppdrag af honom mot slutet af sagde år fullgjordes, men har Styrelsen först den 9 Februari innevarande år blifvit satt i tillfälle att i frågan göra underdånig hemställan.

7. *Bro öfver Dalelven vid Gysinge.* Dess underhåll föranledde icke till någon väsentlig anmärkning.

8. *Flottbron öfver Dalelven vid Torsång* var nu reparerad och i godt stånd.

9. *Broarne öfver Stora och Lilla Hammarsunden.* Den förra af dessa broar hade icke undergått behöflig reparation, men den senare var deremot iståndsatt och i tillfredsställande skick.

10. *Svängbro öfver Norselven mellan Malöga och Lillnor.* Brodirektionen underrättades om nödvändigheten af att vidtaga reparation af kör- och gångbanor, ducdalber samt målning och fogstrykning.

11. *Rörviks bro* befanns i fullgodt skick.

12. *Bron vid Engelholm* likaså.

13. *Rebbelberga bro* har sedan föregående inspektion icke tarfvat någon reparation.

14. *Långebro* vid Kristianstad var väl bibehållen.

15. *Bron öfver Mörrums å vid Hoffmansbygds station* likaså.

16. *Bron öfver Ringsjöundet* vidmakthålles fortfarande i fullgodt skick, så att icke någon anmärkning mot dess underhåll förefanns.

Af förestående broar hafva 1 och 2 besigtigats af Distriktadjutanten Cederberg, 3 och 7 af Distriktchefen Schough, 4 af Distriktadjutanten Nyström, 5 och 6 af Kaptenen J. W. Kullberg, 8 af Distriktchefen Nerman, 9 af Distriktadjutanten Morsing, 10 af Distriktadjutanten Oterdahl och 11, 12, 13, 14, 15 och 16 af Distriktchefen Remmer.

G. Kanaler och farleder.

Arbetet för Hanholmsuddens genomgräfning vid inloppet till Luleå stad.

Företaget, som omfattar uppuddring af en segelrännan med 80 fots bottenbredd och 20 fots djup under medelvattenståndet, har långsamt bedrifvits dels till följe af den hårda botten, som påträffats, dels till följe af våld å mudderverket. Rännans halfva bredd är emellertid i det närmaste uppuddrad till fullt djup; den andra hälften af rännan håller 18 fots djup under medelvattenståndet.

Segelleden till Piteå jemte lastbrygga. Segelleden var underhållen i enlighet med gillade planen eller till 15 fots djup under medelvattenståndet. Större delen af lastbryggan hade erhållit ny plankbeklädnad, hvarjemte 2 nya bojar blifvit anskaffade.

Vattenafledningen i Ume elf vid Ytter Hiske medelst kanal genom Bölesören har under året blifvit afsynad och godkänd.

Upprensningen af Indalselven från Klingerfjärden till Utanede. Detta företag, som afser att göra Indalselven farbar för 4 fots djupgående farkoster mellan hafvet och Utanede by i Jemtland å tillhoppa 7 1/2 mils längd, har ej på flera år underhållits af

anledningar som i föregående års underdåniga berättelser meddelats. Elfven, som ej lämpar sig för en ordnad trafik, har ej heller begagnats för annat än timmerflottning. Intressenterna hafva uppmanats att antingen verkställa nödige reparationer eller ock hos Eders Kongl. Maj:t söka befrielse från den dem åliggande underhållsskyldighet.

Kanal mellan norra och södra inloppen till Hernösand jemte brobyggnad. (Se under brobyggnader.)

Förenämnde arbeten äro, med undantag af det vid Ytter Hiske, inspekterade af Distrikthefen, Majoren R. Schough.

Farleden på Örsunds å:

Nedre delen mellan Låstaviken och Örsundsbro, som med 20 fots bottenbredd skall hålla 8 fots djup under lägsta vattenytan, var i allmänhet väl underhållen.

Öfre delen mellan Örsundsbro och Nysätra bro. Ändring i planen för detta arbetes utförande har af Eders Kongl. Maj:t blifvit medgifven, hvarigenom rensningarne mellan Ahlsta-sjöns vestra strand och Nysätra bro ej komma att verkställas, hvaremot en hamnbassin skall anläggas vid Ahlsta sjö. Utom den i förra årets berättelse omnämnda rensningen mellan Örsundsbro och Ahlsta-sjön är obetydligt arbete nedlagdt å detta företag. Farleden skall å denna del hålla minst 20 fots bottenbredd och 7 fots djup under lägsta vattenytan.

Farleden på Enköpings å jemte hamnen vid staden skall enligt ursprungliga planen hålla 8 fots djup under Mälarens lägsta vattenyta i farledens midt och i vänd- och hamnbassinerna samt 10 fots bottenbredd. Å några ställen såsom i »stadskröken» och i södra delen af »qvarnholmskröken» var djupet 1 å 2 fot för litet, i öfrigt tillräckligt. Å hamnkajerna böra reparationer verkställas.

Farleden mellan Stockholm och Upsala:

1. *Rensningen af Almarestäke* var i flera delar illa underhållen och qvarstå uppgrundningarne i oförändradt skick. Svåraste stället är vid pass 30 fot söder om den rifna landsvägsbron. 6 pällare hafva dock under året blifvit uppförde utefter denna del af farleden. Bottenbredden skall vara minst 40 fot och djupet 8 fot under lägsta vattenytan.

2. *Rensningen vid Eriksund.* Något underhållsarbe-

te å denna farled, som med 40 fots minsta bottenbredd skall hålla 8 fots djup under lägsta vattenytan, var ej heller detta år företaget.

Rörande underhållet af farleden på Enköpings å och sistnämnde båda rensningar har skrivelse blifvit aflåten till Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Upsala län.

3. *Arbeten å Upsala å jemte bro i Upsala.* Djupet i farleden, som skall vara 8 fot vid lägsta vattenstånd, var i allmänhet tillräckligt. Åtskilliga reparationsarbeten till skyddande af kanalbankarne medelst pål- och faskinverk voro under året verkstälde och hade hamnbassinen i Upsala medelst jernvägs-spår till 4,300 fots längd blifvit sammanbunden med jernvägsstationen.

Mot underhållet af bron i Upsala var intet att anmärka.

Wäddö kanal. Vid denna kanal, som står under Styrelsens särskilda uppsigt, hafva muddringsarbeten verkstälts, så att den innehar fullt djup eller 8 fot under Saltsjöns lägsta vattenyta med 20 fots bottenbredd. Squalpbankarne äro reparerade, ny färja är byggd och svängbron iordningställd.

Södertelge kanal med sluss och bro. Vattendjupet i kanalen, som skall vara 12 fot vid lägsta vattenytan, var tillräckligt i kanalens midt, men ej å hela kanalbottenbredden, som skall vara 40 fot. Strandskoningen utefter kanalen, som verkställes medelst gröfre pålar å hvar 3:dje fot och spåntpålning bakom, var under året ombyggd på vid pass 1,500 fots längd. Träkajen ofvanför slussen var å vestra sidan ombyggd på en längd af 107 fot. Slussen var väl underhållen och å svängbron var ny plank inlagd. Slussens längd är 140 fot, bredd 29 fot och minsta segeldjup 12 fot.

Åkers kanal, som vid lägsta vattenytan skall hålla 6 fots djup, var å flera ställen uppgrundad, hvarjemte bottenbredden, som med undantag af s. k. Sqalet skall vara 30 fot, å flera ställen var otillräcklig. Intet underhållsarbete var under året verkställdt och är detta behöfligt såväl å sjelfva kanalen som å den tillhörande skidbordsdammen. Den här varande slussen har 72 fots längd och 6 fots minsta tröskeldjup.

De sistnämnda 9 arbetena äro besigtigade af Kaptenen J. W. Kullberg.

Strömsholms kanal med alla dertill hörande anläggningar var väl underhållen. Några nybyggnader voro ej under året verkstälde. Kanalens djup är 5 fot under lägsta vattenytan, dess bottenbredd varierar mellan 18 fot och 32 fot. Slussarnes minsta tröskeldjup är 5 fot, bredd i portöppningen 18 fot och deras längd varierar mellan 70 och 86 fot.

Farleden på Köpings å, som enligt planen skall hålla 10 fots djup vid lägsta vattenytan med 40 fots bottenbredd i yttre delen af ån, underhålles till 11 fots djup under samma vattenyta. Hamnkajen hade ombyggt på en sträcka af 130 fot och sidodoserin-garne i ån voro afschaktade till lutning 1: 2.

Farleden på Arboga å skall enligt planen hålla 9,5 fots djup vid lägsta vattenytan med 60 fots bottenbredd. Farleden var väl underhållen och voro de under förra året anmärkte felen å hamnkajen ordentligt reparerade.

Kanalen mellan sjöarne Norra och Södra Hörken. Mot underhållet af kanalen och slussen gjordes inga anmärkningar. Slussen håller i längd 70 fot, i bredd 14 fot och har 4 fots minsta segeldjup å trösklarna. Kanalens bredd i botten är 14 fot och djupet 4 fot under lägsta vattenytan.

De 4 sistnämnda arbetena äro besigtigade af Distriktsadjutanten, Kaptenen Morsing.

Filipstads kanal. Mot underhållet af kanalen med dertill hörande slussar har ingen anmärkning blifvit gjord, men rörelsen å kanalen har fortfarande varit obetydlig till följe af de nyanlagde jernvägarne i dess närhet. Slussarne hafva 90 fots längd och minst 13 fots bredd med ett minsta segeldjup af 5 fot.

Norsbäckens kanal, som utgör en fortsättning af nästföregående, har en bottenbredd af 16 fot och ett djup under lägsta vattenytan af 5 fot. Mot underhållet har ingen anmärkning gjorts och har af samma skäl som vid Filipstads kanal rörelsen derå varit högst obetydlig.

Farleden på Timselven och Knapfors sluss voro väl underhållne. Slussen håller 80 fots längd, 20 fots bredd och 6,5 fots minsta segeldjup. Äfven

å denna farled har till följe af jernvägsanläggningar trafiken minskats.

Hjelmare kanal med slussar och tillbehör var väl underhållen med undantag af hamnarmarne vid Notholmen vid utloppet ur Hjelmaren, men skola dessa, äfvensom öfre delen af kanalen, ombyggas i sammanhang med sänkningen af sjön Hjelmaren. Hjelmare kanals slussar hafva 120 fots längd, 24 fots bredd och 7 fots minsta tröskeldjup. Kanalens bottenbredd är 36 fot utom i berg, der den är blott 25 fot. Kanalens djup skall vara 7,5 fot under lägsta vattenytan.

Eskilstuna kanal, hvilkens slussar hålla 140 fots längd, 24 fots bredd och 8,5 fots minsta segeldjup, är fortfarande synnerligen väl underhållen och skulle öfre kanalen för en nödig befunnen upprensning under vintren aftappas.

Dragets kanal, som afser en genare förbindelse mellan Södertelgeviken och södra delen af Stockholms skärgård för 8 fots djupgående fartyg, har, såsom till större delen utsprängd i berg, icke undergått någon anmärkningsvärd förändring i hvad angår djupet. Dragvägen, som är gjord af trä, är förfallen, men torde knappast behöfva ersättas af någon ny.

De 6 sistnämnda företagen äro besigtigade af Distriktchefen, Majoren Nerman.

Göta kanal och slussverk. Utom det vanliga underhållet å slussar, broar, kanalbankar och byggnader hafva följande arbeten blifvit verkställda, nemligen:

å *östra linien* (Östersjön—Wettern). Reparation af norra vågbrytaren mot sjön Roxen vid Berg, hvartill åtgått 13 kubikstänger sten. Anskaffande af ny lina för färjan vid Stegeborg samt slussportars omplankning å flera ställen;

å *vestra linien* (Wettern—Wenern). Upprensning af farleden vid Spetsnäset i sjön Wiken och af farleden i Tåtorpsbugten. Uppsättning af tvenne linie-lyktor för underlättandet af inseglingen vid Rödesund och af 4 dylika för underlättandet af seglationen från Arnö till Tåtorp. Uppsättning af en båk på Aborrgrundet i sjön Wiken och en semaphar-signal vid Landthöjden. En större reparation verkställd uti murverket å slussarna vid Sjötorp. Göta

kanals slussar hafva 120 fots längd, 10 fots minsta djup å trösclarne och 24 fots bredd vid lägsta vattenståndet. Kanalens bottenbredd är vexlande mellan 40 och 48 fot.

Kinda kanal. Endast vanliga underhållsarbeten hafva under året verkstälts och är kanalen med sina slussar och tillbehör fortfarande i mycket godt skick. Slussarne hålla minst 98 fots längd, 16,5 fots bredd och 5 fots minsta segeldjup. Kanalens bottenbredd är 18 fot.

Norrköpings farled. Mot underhållet härutaf har ingen anmärkning gjorts. Farleden skall hålla 16,5 fots djup under medelvattenståndet. Under sistlidne vinter hafva noggranna pejlingar af farleden på isen blifvit verkstälde och en karta med ledning deraf blifvit upprättad.

Farleden till Mönsterås skall vid medelvattenstånd hålla 7 fots djup, hvilket den äfven öfverallt innehade. Muddringar fortgå med ett köpingen tillhörigt mindre ångmudderverk för att småningom uppmuddra farleden till 10 fots djup under samma vattenstånd.

De sistnämnde 4 företagen äro besigtigade af Distriktchefen, Öfverste Löjtnanten Grafström.

Gränsö kanal vid Westervik. De under förra året anmärkta uppgrundningarne i kanalen voro afhjelpa. Den håller 5 fots djup vid lägsta vattenståndet och har 8 fots bottenbredd. Inspektionsförrättare Distriktadjutanten, Löjtnanten Hammarström.

Dalslands kanal samt kanal mellan Östra och Vestra Silen med slussar. Åtskilliga reparationsarbeten å slussar, broar och kanalens öfriga delar, såväl hvad angår utbyte af skadadt virke som afhjelpande af de mindre ras, hvilka inträffat, hafva under året verkstälts. Ännu återstå dock åtskilliga felaktigheter, som böra afhjelpas och hvarom vederbörande blifvit underrättade. Slussarnes dimensioner äro 100 fots längd, 14 fots bredd och 6 fots minsta djup å trösclarne. Kanalens bottenbredd är 15,5 fot, dess djup 6,5 fot under lägsta vattenytan.

Snäcke kanal och sluss mellan sjön Änningen och Hjerterudssunden eller Upprudssjön, hvilken utgör en sidokanal till Dalslands kanal, var väl underhållen.

Väg- och Vattenbyggnads-Styrelsens berättelse.

Kanalbolaget, som beslutit att på vissa vilkor försälja kanalen, har sedermera genom sin styrelse hos Eders Kongl. Maj:t anhållit om tillstånd dertill. Slussen håller 110 fots längd, 14 fots bredd och 7 fots minsta segeldjup.

Trollhätta kanal och slussverk. De betydligaste arbeten, som under året blifvit verkstälde, äro följande:

vid öfre Carlsgraf har rullbron undergått fullständig reparation;

vid nedre Carlsgraf har muddring verkstälts;

vid Trollhättan har, i stället för den gamla s. k. Kafveldammen, en ny cementmurad stendamm, hvilande på berg, blifvit uppförd; emellertid läcker den nya dammen ganska betydligt och hafva noggranna observationer derå måst göras;

vid Ströms station var ommurningen af öfre strömjetéen, som pågått sedan föregående år, i det närmaste fullbordad; derjemte har muddring verkstälts nedom nedre slussen på en sträcka af vid pass 500 fot och kring öfre slussen för borttagande af sågspånsbankar. Slussarnes dimensioner äro: längd 120 fot, bredd 24,5 fot och djup 10 fot. Grädda kanalernas bottenbredd är 40 fot och sprängda kanalernas 24 fot.

Seffle kanal och Byelfvens segelled. Såväl vid Seffle som vid Nysäter voro åtskilliga reparationsarbeten verkställda och befunnos kanalen med sluss och segelleden hafva fullt djup och vara i godt skick. I stället för den gamla rullbron skall en ny svängbro af jern uppsättas. Slussens längd är 125 fot, bredd 26 fot och minsta djupet å trösclarne är 10 fot. Segelleden åter har blott 7 fot vid lägsta vattenytan.

Forshaga kanal med sluss vid Klarelfven. Åtskilliga reparationsarbeten hafva under året verkstälts och var kanalen med slussar och annat tillbehör i godt skick. Slussen har 130 fots längd och 26 fots bredd samt ett minsta segeldjup af 3,5 fot.

Albrektsunds kanal mellan Göteborg och Marstrand. Sedan alternativa kostnadsförslag blifvit uppgjorde dels för att återställa kanalen, som befinner sig i ett mindre tillfredsställande skick, i sitt ursprungliga tillstånd till 6 fots djup under lägsta vattenytan, dels till förökande af dess djup och

bredd, har Styrelsen under detta år i underdånighet hemställt om åtgärders vidtagande i ena eller andra riktningen.

Å farleden innanför Hjertön i Bohuslän, som afser åstadkommandet af en segelled med 12 fots djup vid dagligt vatten och 50 fots bottenbredd, har något underhåll ej gjorts och har Styrelsen detta år hos Eders Kongl. Maj:t till den åtgärd, ärendet kan föranleda, anmält förhållandet.

De 7 sist omnämnda arbetena äro besigtigade af Distriktadjutanten, Kaptenen Oterdahl.

Farleden från Uddevalla genom Björnö- och Malösunden till Kattegat, som afser upptagandet af kanaler å flera särskilda ställen till 20 fots djup under lägsta vattenytan med en bottenbredd af minst 80 fot, har under året fullbordats på ett omsorgsfullt sätt och är af Styrelsen godkänd. Inspektionsförrättare extra Adjutanten, Majoren Palm.

Kanalen från Råppe jernvägsstation till Helgasjön och derifrån till Toftasjön underhålls fortfarande väl. Segeldjupet är vid lägsta vattenstånd 3,5 fot och bottenbredden är 30 fot.

Farleden på Rönne å mellan Engelholm och Sönnarslöf, som skall hålla 3 fots djup under lägsta

vattenytan med 50 fots bottenbredd, var väl underhållen.

Farleden mellan Åhus och Kristianstad. Rensningar af sten och muddringar hafva under året fortgått och hade inga hinder förefunnits att med 3,5 fots djupgående farkoster vid dagligt vattenstånd passera segelleden.

De 3 sistnämnda företagen äro inspekterade af Distriktchefen, Majoren Remmer.

Farleden på Rottne å skall hålla 9 fots djup vid medelvattenstånd. Åtskilliga arbeten å de svårare grunden vid »Säckarne» och Röinge gård, bestående af bergsprängning, stenuptagning och muddring, hade blifvit verkstälde. Vid lastbryggan å redan är djupet 11 å 12 fot vid medelvattenstånd.

Farleden på Nettrabyån, som afser förbindelse mellan Karlskrona stad och Nettraby för 3,5 fots djupgående fartyg vid lägsta vattenstånd, har i allmänhet tillräckligt djup, dock torde vid åmynningen snart erfordras ytterligare fördjupning.

De två sistnämnda företagen äro besigtigade af Distriktadjutanten, Kaptenen Blix.

Stockholm den 15 Juni 1878.

CARL G. BEIJER.

A. M. LINDGREN.

J. L. v. SYDOW.

B I L A G O R.

I.

Omlagda, förbättrade eller nyanlagda vägar, som från och med år 1841 eller det år, då Styrelsens verksamhet började, till och med år 1877 åtnjutit understöd af allmänna medel.

					Väglängd som anlagts eller förbättrats. (Longueur de route construite ou améliorée.)		Beräknad arbetskostnad. (Somme prévue au devis.)		Beviljad statsbidrag. (Allocation de l'état.)		
					Mil.	Fot.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	
Norrbottnens	län	35	särskilda arbetsföretag, tillsammans	101	24,658	984,595	31	729,476	87	
Vesterbottens	»	25	d:o	d:o	64	31,640	1,064,296	89	641,145	—	
Vesternorrlands	»	31	d:o	d:o	37	4,355	713,133	97	417,204	45	
Jemtlands	»	33	d:o	d:o	53	21,408	667,985	31	405,428	08	
Gefleborgs	»	32	d:o	d:o	24	21,282	534,992	87	346,943	50	
Stora Kopparbergs	»	28	d:o	d:o	30	8,640	515,933	34	298,663	50	
Upsala	»	18	d:o	d:o	3	2,603	178,564	97	148,921	20	
Stockholms	»	35	d:o	d:o	7	27,245	330,913	44	209,768	—	
Vestmanlands	»	21	d:o	d:o	6	424	183,418	67	124,296	25	
Örebro	»	20	d:o	d:o	14	24,816	479,304	20	304,287	—	
Södermanlands	»	28	d:o	d:o	9	9,776	334,753	56	223,536	—	
Östergötlands	»	26	d:o	d:o	16	1,991	545,942	22	377,182	25	
Jönköpings	»	41	d:o	d:o	21	24,291	689,173	50	440,360	30	
Kalmar	»	15	d:o	d:o	11	4,844	301,603	25	200,864	50	
Skaraborgs	»	8	d:o	d:o	2	30,136	135,562	82	92,838	87	
Elfsborgs	»	41	d:o	d:o	35	7,809	1,074,776	44	664,685	54	
Vermlands	»	21	d:o	d:o	20	2,268	588,924	55	375,472	46	
Göteborgs och Bohus	»	22	d:o	d:o	5	2,878	236,392	86	155,432	75	
Hallands	»	6	d:o	d:o	5	31,708	232,929	06	164,417	45	
Kronobergs	»	26	d:o	d:o	15	33,147	690,354	84	446,825	—	
Blekinge	»	45	d:o	d:o	4	23,232	395,158	52	256,914	11	
Kristianstads	»	25	d:o	d:o	8	97	361,714	82	229,283	—	
Malmöhus	»	7	d:o	d:o	2	5,491	272,027	67	189,645	—	
= 589 särskilda arbeten.					S u m m a	501	20,750	11,512,453	08	7,443,591	08

Utgörande den beräknade kostnaden för dessa vägarbeten i medeltal 22,950 kronor pr mil (64 öre pr fot), hvartill i statsbidrag erhållits 14 839,20 kronor pr mil (41 öre pr fot) eller 64,65 % af den beräknade kostnaden.

II.

Tablå, utvisande den beräknade medelkostnaden för en fot omlagd eller nyanlagd väg under de senast förflytna 5 åren.

		År 1873.		År 1874.		År 1875.		År 1876.		År 1877.	
		Beräknad kostnad.	Beräknad statsbidrag.	Beräknad kostnad.	Beräknad statsbidrag.	Beräknad kostnad.	Beräknad statsbidrag.	Beräknad kostnad.	Beräknad statsbidrag.	Beräknad kostnad.	Beräknad statsbidrag.
K r o n o r.											
Norrbottens	län	0,26	0,19	0,30	0,20	0,27	0,21	0,42	0,28	0,39	0,26
Vesterbottens	»	0,46	0,31	0,33	0,22	1,72	1,11	0,55	0,37	0,42	0,28
Vesternorrlands	»	—	—	1,03	0,66	—	—	1,02	0,68	0,83	0,55
Gefleborgs	»	0,84	0,55	—	—	1,43	0,92	1,00	0,66	2,07	1,38
Stora Kopparbergs	»	—	—	—	—	1,00	0,64	0,69	0,46	1,05	0,71
Upsala	»	—	—	—	—	1,66	0,74	4,00	2,05	0,73	0,49
Stockholms	»	—	—	—	—	—	—	1,85	1,24	0,92	0,60
Vestmanlands	»	0,65	0,43	—	—	—	—	—	—	—	—
Södermanlands	»	1,45	0,96	1,51	0,99	—	—	1,02	0,68	—	—
Östergötlands	»	—	—	—	—	1,34	0,86	—	—	0,70	0,47
Jönköpings	»	—	—	0,79	0,47	1,06	0,59	1,59	0,79	0,49	0,25
Kalmar	»	0,56	0,36	—	—	0,82	0,59	—	—	—	—
Skaraborgs	»	—	—	—	—	—	—	0,44	0,29	—	—
Elfsborgs	»	0,52	0,29	1,16	0,75	0,77	0,50	1,23	0,74	0,75	0,50
Vermlands	»	1,01	0,67	—	—	—	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus	»	—	—	—	—	2,23	1,47	—	—	—	—
Hallands	»	—	—	1,45	1,04	—	—	—	—	—	—
Kronobergs	»	—	—	2,27	1,13	—	—	1,03	0,68	—	—
Blekinge	»	—	—	—	—	3,79	2,43	1,09	0,54	3,78	2,54
Kristianstads	»	—	—	—	—	1,55	1,00	—	—	0,77	0,48
Medeltal för hela landet		0,46	0,31	0,73	0,47	0,73	0,47	0,79	0,49	0,55	0,34

Anm. De i denna tablå ej upptagne län hafva under denna årsperiod icke erhållit några statsbidrag.

III.

Vattenaftappningar och utdiktningföretag, som från och med år 1841 eller det år, då Styrelsens verksamhet började, till och med år 1877 åtnjutit understöd af allmänna medel.

	Vattenbefriad eller förbättrad jordvidd. (Étendue du sol asséchée en quadratref.)	Beräknad arbetskostnad. (Somme prévue au devis.)		Statsbidrag, dels anslag, dels lån. (Allocation de l'état.)		
		Qvadratref.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.
Norrbottnens län 79 särskilda utdiktningföretag, tillsammans	198 317,72	674,603	60	264,536	50	
Vesterbottnens » 108 d:o d:o	198 243,15	940,063	46	342,773	50	
Vesternorrlands » 56 d:o d:o	41 362,19	287,177	85	112,488	—	
Jemtlands » 86 d:o d:o	156 338,01	958,744	22	322,200	04	
Gefleborgs » 62 d:o d:o	116 529,40	854,208	96	371,992	50	
Kopparbergs » 79 d:o d:o	146 041,15	282,871	21	130,230	87	
Upsala » 19 d:o d:o	211 052,67	666,084	82	344,752	55	
Stockholms » 11 d:o d:o	32,300	149,105	63	70,175	—	
Vestmanlands » 14 d:o d:o	59,859	250,253	45	122,019	25	
Örebro » 6 d:o d:o	58 139,20	387,110	22	193,575	—	
Södermanlands » 2 d:o d:o	36 237,85	199,443	—	86,000	—	
Östergötlands » 5 d:o d:o	79,828	680,601	82	573,350	—	
Jönköpings » 31 d:o d:o	333 894,39	636,170	04	316,110	92	
Kalmar » 23 d:o d:o	95 971,28	433,494	18	218,197	—	
Skaraborgs » 15 d:o d:o	161 523,44	547,676	23	270,544	25	
Elfsborgs » 25 d:o d:o	137 402,88	1,006,607	35	477,097	71	
Vernlands » 31 d:o d:o	41 179,86	369,747	51	162,694	45	
Göteborgs och Bohus » 1 d:o d:o	1,092	15,250	—	7,600	—	
Hallands » 4 d:o d:o	35 705,60	108,777	83	55,600	—	
Kronobergs » 21 d:o d:o	84 735,50	362,582	62	193,542	12	
Blekinge » 2 d:o d:o	2,352	23,598	17	11,770	—	
Kristianstads » 7 d:o d:o	13 188,80	119,641	43	59,745	—	
Gotlands » 6 d:o d:o	64 642,40	186,834	16	84,105	—	
== 693 särskilda utdiktningföretag.	Summa	2 305 936,49	10,140,647	76	4,791,099	66

Utgörande den beräknade kostnaden för dessa arbeten i medeltal 4 kronor 40 öre pr kvadratref och det af staten lemnade bidrag 2 kronor 8 öre pr kvadratref eller 47,24 % af den beräknade kostnaden.

IV.

Summarisk öfversigt öfver till vattenaftappningsföretag och myrutdikningar tilldelade lån och anslag.

	Kostnad.		Lån.		Anslag.	
	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.
<i>Till en del af dessa arbeten har Riksdagen särskildt beviljat bidrag:</i>						
dels lån, dels anslag	203,668	63	89,603	75	41,000	—
endast lån	2,167,351	93	1,356,402	75	—	—
<i>Af särskilda fonder äro anvisade</i>						
endast anslag	44,635	03	—	—	34,380	88
<i>Af vattenaftappningsfonderna har tilldelats</i>						
både lån och anslag	1,734,574	92	558,783	87	234,460	71
endast lån	2,256,207	67	1,103,398	37	—	—
endast anslag	3,734,209	58	—	—	1,373,069	33
Summa	10,140,647	76	3,103,188	74	1,652,910	92

V.

Tablå, utvisande den beräknade medelkostnaden för en kvadratref förbättrad eller nyvunnen jord under de senast förflutna 5 åren.

	År 1873.		År 1874.		År 1875.		År 1876.		År 1877.	
	Beräknad kostnad.	Statsbidrag, dels lån, dels anslag.	Beräknad kostnad.	Statsbidrag, dels lån, dels anslag.	Beräknad kostnad.	Statsbidrag, dels lån, dels anslag.	Beräknad kostnad.	Statsbidrag, dels lån, dels anslag.	Beräknad kostnad.	Statsbidrag, dels lån, dels anslag.
	pr qv.-ref. Kr.	pr qv.-ref. Kr.	pr qv.-ref. Kr.	pr qv.-ref. Kr.	pr qv.-ref. Kr.	pr qv.-ref. Kr.	pr qv.-ref. Kr.	pr qv.-ref. Kr.	pr qv.-ref. Kr.	pr qv.-ref. Kr.
Norrbottnens län	3,99	1,26	4,05	1,31	4,49	1,58	4,60	1,77	6,79	2,25
Vesterbottnens »	4,88	1,56	4,50	1,44	5,28	1,93	8,97	2,93	9,06	3,00
Vesternorrlands »	6,12	2,31	7,79	2,55	8,38	2,73	10,39	3,41	28,58	9,16
Jemtlands »	8,34	2,73	—	—	1,22	0,41	4,96	1,63	7,50	2,50
Gefleborgs »	8,06	2,61	8,62	3,60	1,16	0,65	20,98	6,97	8,68	2,89
Stora Kopparbergs »	1,31	0,42	3,01	1,00	5,88	1,92	—	—	4,60	1,51
Upsala »	—	—	—	—	—	—	6,81	3,73	1,49	0,48
Vestmanlands »	—	—	—	—	20,00	10,00	—	—	10,40	4,47
Östergötlands »	—	—	—	—	—	—	17,25	8,62	—	—
Jönköpings »	—	—	13,40	6,70	—	—	2,11	0,68	11,00	5,51
Kalmar »	17,78	8,25	9,74	4,87	8,51	4,25	25,44	12,72	—	—
Skaraborgs »	—	—	5,86	2,93	—	—	—	—	21,40	10,70
Elfsborgs »	9,10	4,55	1,95	0,97	16,44	8,22	—	—	3,71	2,00
Vermlands »	23,91	8,11	14,08	6,69	16,73	4,57	—	—	13,85	5,62
Göteborgs och Bohus »	—	—	—	—	—	—	—	—	13,96	6,96
Kronobergs »	—	—	1,61	0,97	—	—	—	—	4,51	1,89
Blekinge »	—	—	—	—	—	—	11,52	5,69	—	—
Gotlands »	—	—	—	—	—	—	—	—	11,09	5,09
Medeltal för hela landet	6,55	2,62	4,51	1,96	6,68	2,77	7,23	3,20	6,61	2,75

Anm. De i denna tablå ej upptagne län hafva under denna årsperiod icke erhållit några statsbidrag.

VI.

Sammandrag af totalbeloppen af de statsunderstöd, som utgått dels såsom lån, dels såsom anslag under tiden från och med 1841 till och med 1877 för utförande af:

	Beviljad statsbidrag. (Allocation de l'état.)				
	Lån.		Anslag.		
	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	
37 enskilda bolags jernbanor för ångkraft och } 8 » » » för hästkraft } en del anslag, dock hufvudsakligen lån	37,475,555	24	3,402,500	—	
22 kanal- och slussanläggningar	2,055,700	—	2,396,618	12	
Härförutom till den afbrutna kanaliseringen af Luleå elf	—	—	500,000	—	
2 kommunikationsleder öfver land och vatten	70,000	—	497,500	—	
33 farleders muddring och rensning, en del lån, dock hufvudsakligen anslag	188,000	—	866,248	50	
61 större och mindre hamnbyggnader	2,203,293	89	2,016,208	90	
40 större och mindre brobyggnader, en del lån, dock hufvudsakligen anslag	232,300	—	1,148,950	43	
Dessutom för färjerodd öfver Ångermanelfven	—	—	3,000	—	
6 anläggningar för fartygs reparation	285,000	—	375,000	—	
11 elfrensningsarbeten för flottningsrörelse, anslag	—	—	110,277	—	
4 rensningsarbeten, afseende vattenreglering i allmänhet	30,000	—	12,500	—	
589 vägarbeten, till hvilka understöden utgått som anslag	—	—	7,443,591	08	
693 aftappnings- och utdikningsarbeten, dels anslag, dels lån	3,108,188	74	1,682,910	93	
Summa 1,506 arbetsföretag.	Summa	45,648,037	87	20,455,303	95

VII.

Enskilda jernvägar, som intill 1877 års utgång erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.

N a m n.	Längd i mil.	Byggnadsätt.				Rullande materiel.			Statsunderstöd.		Anmärkingar.
		Spår- vidd i fot.	Skenvigt i \mathcal{G} per fot.	Största lutning i fot.	Minsta krök- nings- radie i fot.	Antal			Lån.	Anslag.	
						Lokomotiv.	Personvagnar.	Pack- och godsvagnar.			
a) Lokomotivbanor:											
Bergslagens jernvägar:											
Falun—Ludvika 6,6 mil.....	30,6	4,83	22,50	1:100	1,000	26	51	880	5,000,000	—	Endast linien Ludvika—Kil, 16,4 mil, har erhållit statslån. Af denna bana, hvars längd är omkring 49 mil, äro 18,4 mil under byggnad.
Ludvika—Kil 16,4 mil.....											
bibanan Daglösen—Filipstad 0,8 mil											
Göteborg—Trollhättan 6,8 mil											
Bånghammar—Kloten.....	2,0	”	12,50—20,00	1:40	600	—	—	—	—	—	Banan har ingen egen rullande materiel, men förfogar öfver 2 lokomotiv, 2 personvagnar samt 50 godsvagnar, tillhörande Frövi—Ludvikabanen.
Frövi—Ludvika.....	9,2	”	20,70	1:60	1,250	10	15	305	—	—	Jernvägens trafikförvaltning ombesörjer derjemte trafiken å Storå—Guldsmedshyttans jernbana.
Gefle—Dala (Gefle—Falun).....	8,6	”	21,23—23,00	1:60	1,000	24	29	870	3,000,000	—	
Halsberg—Motala—Mjölby.....	9,0	”	19,90	1:100	1,000	6	15	137	—	—	
Halmstad—Nässjö (delen Halmstad—Ver- namo).....	10,8	”	15,50	1:60	800	4	13	80	—	—	Hamuspårets längd vid Halmstad 0,14 mil. Denna banas hela längd är omkring 18,4 mil, deraf under byggnad omkring 7,5 mil.
Helsingborg—Hessleholm (Ramlösa— Hessleholm) med bibana.....	7,4	”	17,00—17,36	1:100	1,000	6	19	145	—	—	Bibanan Bjnf—Billesholm 0,52 mil.
Kalmar—Emmaboda.....	5,3	”	14,40	1:70	1,000	4	13	58	—	—	
Karlskrona—Vexjö.....	10,6	”	17,50	1:80	1,000	7	21	139	2,600,000	1,130,000	Af anslagssumman hafva 30,000 kr. bekommit särskildt för brobyggnaden vid Hvita Krog.
Kristianstad—Hessleholm.....	2,8	”	17,24	1:200	1,800	3	13	48	720,000	—	
Krylbo—Norberg (Krylbo—Kärrgrufvan)	1,8	”	20,00	1:60	1,500	—	—	75	406,000	—	
Köping—Hult (mellan Örebro, Arboga och Köping).....	6,6	”	20,50—22,75	1:100	1,390	10	35	154	—	160,000	Endast bandelen Arboga—Köping, 1,5 mil, har erhållit statsanslag.
Landskrona—Engelholm.....	4,5	”	17,30	1:100	1,000	3	14	63	—	—	
Landskrona—Helsingborg—Eslöf.....	5,6	”	17,90	1:150	2,000	6	25	112	2,300,000	—	
Lund—Trelleborg.....	4,0	”	17,40	1:100	1,000	4	12	60	—	—	
Malmö—Ystad.....	5,9	”	15,60	1:100	1,000	5	22	89	—	—	
Nora—Ervalla (Nora—Dylta).....	1,6	”	22,50—23,00	1:100	1,200	—	—	—	225,000	112,500	Trafiken ombesörjes af Nora—Karlskoga—Otterbäckens trafikförvaltning.
Nora—Karlskoga—Otterbäcken, med bi- banor.....	10,2	”	14,08—15,00	1:50	800	10	25	246	—	—	Med bibana från Gytterp till Striberp 0,7 mil, från Striberp till Ringshyttan 0,06 mil, samt från Gytterp till Pershyttan 0,2 mil. Härförutom finnas okoncessionerade bibanor från Kortfors till Karlsdal samt från Bofors station till Bofors bruk. Banans trafikförvaltning ombesörjer derjemte trafiken å Nora—Ervalla-banen.
Norberg (Kärrgrufvan—Engelsberg).....	1,6	”	19,40	1:50	1,000	—	—	—	300,000	—	Trafiken ombesörjes af Stockholm—Vesterås—Bergslagens trafik-aktiebolag. Erhållit statslån af 150,000 kr. såsom hästbana, 150,000 kr. vid förändringen till smalspårig (se Norberg—Amunningen), samt 300,000 kr. vid förändringen till bredspårig lokomotivbana.
Nybro—Säfsjöström.....	4,0	”	14,03	1:100	1,000	2	4	53	—	—	
Nässjö—Oskarshamn.....	13,9	”	15,90—17,00	1:60	1,000	11	24	244	—	1,000,000	Bolagets trafikförvaltning ombesörjer derjemte trafiken å Vimmerby—Hultsfreds-banen.

VII. (Forts.)

Enskilda jernvägar, som intill 1877 års utgång erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.

Namn.	Längd i mil.	Byggnadsätt.				Rullande materiel.			Statsunderstöd.		Anmärkingar.
		Spårvidd i fot.	Skenvigt i $\frac{t}{f}$ per fot.	Största lutning i fot.	Minsta krökning radie i fot.	Antal			Lån.	Anslag.	
						Lokomotiv.	Personvagnar.	Pack- och godsagnar.			
Oxelösund—Flen—Vestmanland (Oxelösund—Rekarne—Valskog; Rekarne—Kolbäck)	14,6	4,83	20,00	1:100	1,000	15	36	322	—	—	
Sala—Tillberga	2,6	"	19,40	1:100	1,500	—	—	—	150,000	—	{ Trafiken ombesörjes af Stockholm—Vesterås—Bergslagens trafik-aktiebolag.
Stockholm—Vesterås—Bergslagen (Stockholm—Tillberga—Köping; Tillberga—Engelsberg)	18,4	"	19,40	1:100	1,200	15	44	293	—	—	{ Trafiken ombesörjes af Stockholm—Vesterås—Bergslagens trafik-aktiebolag, som äfven ombesörjer trafiken å Norbergs samt Sala—Tillberga jernvägar. Följande okoncessionerade bibanor finnas, nemligen från Svanå station till Svanå bruk, från Ramnås station till Ramnås bruk, samt från Seglingsbergs station till Seglingsbergs bruk.
Storå—Guldsmidshyttan	0,3	"	20,70	1:56	300	—	—	—	—	—	{ Med smalspårig rutschbana till sjön Rossvälen samt smalspårig hästbana till Stripa grufvor. Trafiken ombesörjes af Frövi—Ludvika-banans trafikförvaltning.
Upsala—Gefte med bibanor	12,2	"	15,00—19,00	1:100	1,500	11	22	222	500,000	—	{ Bibanan från Örbyhus till Dannemora 0,8 mil och från Orrskog till Söderfors 0,8 mil.
Vexjö—Alfvesta	1,7	"	20,00	1:100	935	—	—	20	434,000	—	{ Trafiken ombesörjes af Styrelsen för statens jernvägstrafik.
Vimmerby—Hultsfred	2,0	"	15,30	1:80	1,000	—	—	—	—	—	{ Trafiken ombesörjes af Nässjö—Oskarshamn-banans trafikförvaltning.
Ystad—Eslöf	7,1	"	17,30	1:100	1,950	6	19	110	2,450,000	—	
Östra Vermland (Kristinehamn—Nyhyttan—Persberg; Nyhyttan—Fiunshyttan)	6,3	"	16,60	1:60	1,000	5	9	220	—	—	{ Med okoncessionerad bibana till Elfbrohyttan.
Borås—Herrljunga	3,9	4,10	15,00	1:80	800	4	14	92	1 377 055,34	—	
Hudiksvall—Forsa—Näsviken	1,5	"	14,50	1:50	1,000	4	4	114	370,000	—	
Söderhamn—Bergvik	1,4	"	14,39	1:61,6	1,500	6	5	202	500,000	—	{ Ingår i Söderhamn—Bollnäs kommunikationsled, som erhållit statsunderstöd med 500,000 kr.
Uddevalla—Venersborg—Herrljunga	8,7	"	15,56—17,30	1:100	1,000	8	19	150	3,240,000	—	
Vessman—Barken (Ludvika—Smedjebacken)	1,7	4,00	12,50—13,00	1:50	600	3	4	72	400,000	—	
Köping—Uttersberg med bibana	3,4	3,68	13,00	1:100	1,000	4	10	102	500,000	—	Bibanan till Lillsvan 0,15 mil.
Karlshamn—Vieslanda	7,3	3,59	12,00	1:70	1,200	5	12	122	—	—	
Sundsvall—Torpshammar med bibana	5,7	"	15,47—15,71	1:60	800	5	10	138	1,494,000	—	{ Bibanan från Vatjom till Matfors 0,36 mil. Endast hufvudbanan, 5,34 mil, har erhållit statsunderstöd.
Sölvesborg—Kristianstad	2,9	"	12,00	1:80	2,000	3	9	28	—	—	
Dannemora—Harg med bibana	4,2	3,00	10,40	1:80	1,000	3	1	63	—	—	{ Bibanan från Knaby till Ramhäll 0,8 mil.
Filipstads norra Bergslag (Filipstad—Nordmark)	1,6	"	12,00	1:60	1,000	2	4	74	—	—	
Hjo—Stenstorp med bibana	5,1	"	8,00—10,40	1:60	1,000	5	10	107	240,000	—	{ Bibanan från Sveusbro till Tidaholm 1,5 mil. Härförutom finnas okoncessionerade bibanor från Vretens station till egendomen af samma namn samt från Ekedalens station till Oltorps kalkbruk. Endast hufvudbanan, 3,6 mil, har erhållit statslån.
Lidköping—Håkantorp	2,6	"	10,00	1:100	1,000	2	6	42	20,000	—	
Lidköping—Skara—Stenstorp	4,7	"	10,40	1:100	1,000	3	12	86	—	—	

VII. (Forts.)

Enskilda jernvägar, som intill 1877 års utgång erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.

Namn.	Längd i mil.	Byggnadsätt.				Rullande materiel.			Statsunderstöd.		Anmärkingar.
		Spår- vidd i fot.	Skenvigt i \mathcal{G} per fot.	Största lutning i fot.	Minsta krök- nings- radie i fot.	Antal			Lån.	Anslag.	
						Lokomotiv.	Personvagnar.	Pack- och godsvagnar.			
Mariestad—Moholm	1,7	3,00	8,00—9,00	1:80	1,000	2	4	24	20,000	—	{ Bibana från Nordmarksberg till Ta- berg och Tabergs kanal 0,16 mil, från Geijersholm till Starrkärr 0,10 mil, vid Högfors 0,50 mil samt från Sjögränd till Skymnäs 1,15 mil.
Näs—Morshyttan	1,1	»	8,00	1:60	800	1	1	16	—	—	
Pålaboda—Finspong	5,4	»	10,40	1:60	1,000	4	9	105	—	—	
Uddeholm (Nordmark—Edebäck) med bibanor	7,4	»	10,25—12,00	1:43	400	5	6	252	—	—	
Ulricehamn—Vartofta	3,5	»	8,12	1:100	1,000	3	3	68	—	—	
Upsala—Lenna	2,0	»	9,91	1:60	1,000	2	3	22	30,000	—	
Vadstena—Fogelsta	1,0	»	8,00	1:100	1,000	2	3	18	—	—	
Vintjern—Lilla Björnmossen	1,0	»	10,40	1:36,1	500	1	—	12	—	—	
Vikern—Möckeln (Degerfors—Striberg)	5,1	2,70	8,20	1:36	500	3	3	131	—	—	
S u m m a	304,1	—	—	—	—	273	632	6,985	26 276 055,24	2,402,500	
b) Hästbanor:											
Dejefors	0,06	3,00	—	—	—	—	—	—	33,000	—	{ Proportionerad andel i det till Fors- haga—Dejefors slussanläggning ur- sprungligen beviljade statslånet.
Grängesberg—Hörken	0,33	»	—	—	—	—	—	—	30,000	—	
Landaforsen	0,10	»	—	—	—	—	—	—	—	—	{ Ingår i Söderhamn—Bollnäs kom- munikationsled.
Vintersjön—Örlingevån	0,30	»	—	—	—	—	—	—	—	—	
Stripa—Guldsmedshyttan	0,09	2,70	—	—	—	—	—	—	—	—	{ Bibana till Storå—Guldsmedshyttans jernväg.
Yngen—Saxen	0,36	2,65	—	—	—	—	—	—	30,000	—	
Långban—Yngen	0,33	2,33	—	—	—	—	—	—	18,000	—	
S u m m a	1,57	—	—	—	—	—	—	—	111,000	—	

Koncessionerade enskilda lokomotivbanor, dels under byggnad, dels ännu icke påbörjade vid 1877 års slut.

N a m n.	Längd i mil.	Byggnadssätt.				Ban an			Statsunderstöd.		Anmärkingar.
		Spår- vidd i fot.	Skenvigt i ℔ per fot.	Största lutning i fot.	Minsta krök- nings- radie i fot.	erhöll konces- sion:	bestämd att på- börjas före:	skall öppnas för all- män tra- fik före:	Lån.	Anslag.	
a) Under byggnad varande:											
Bergslagens: Trollhättan—Kil.....	15,0	4,83	22,50	1: 100	1,000	18 $\frac{3}{4}$ 71	18 $\frac{1}{4}$ 75	18 $\frac{1}{2}$ 82	—	—	Denna banas hela längd är omkr. 49 mil, deraf äro 30,6 mil öppnade för allmän trafik.
Borlänge—Insjön	3,4	»	22,50	1: 100	1,000	18 $\frac{3}{4}$ 71	18 $\frac{1}{4}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 79	—	—	
Dalslands (Mellerud—Norska gränsen) med bibana	6,3	»	23,00	1: 100	1,000	18 $\frac{1}{2}$ 75	1875	18 $\frac{1}{2}$ 79	—	1,000,000	Bibana mellan Mellerud och Sunnanå hamn 0,4 mil.
Halmstad—Näsjö (delen Vernamo— Näsjö).....	7,5	»	15,50	1: 100	1,000	18 $\frac{1}{2}$ 72	—	—	—	—	Denna banas hela längd är omkr. 18,3 mil, deraf äro 10,8 mil öppnade för allmän trafik.
Krylbo—Borlänge eller Södra Dalarnes (Strömsnäs—Borlänge) med bibana..	6,2	»	17,00	1: 100	1,000	18 $\frac{1}{2}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 82	2,500,000	—	Bibana från Säterhed till Bisberg 0,4 mil. Bolaget har inköpt banan Avesta—Strömsnäs, förut tillhörig Avesta bruk, samt träffat överenskommelse med Krylbo—Norbergs jernvägsaktiebolag om trafikerandet af bandelen Strömsnäs—Krylbo.
Varberg—Borås	7,9	»	17,00	1: 80	1,000	18 $\frac{1}{2}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 78	18 $\frac{1}{2}$ 82	2,600,000	—	
Vieslanda—Bolmen	4,8	3,59	12,00	1: 70	1,000	18 $\frac{3}{4}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 77	18 $\frac{1}{2}$ 80	785,000	—	
Bysjön—Vestra Dalelven eller Nyham- mars jernväg.....	2,4	3,00	7,00	1: 60	1,000	18 $\frac{1}{2}$ 74	18 $\frac{1}{2}$ 74	18 $\frac{1}{2}$ 80	—	—	Något arbete å denna bana har icke egt rum under de tvänne sista åren, hvarför denna jernvägsanläggning antagligen kommer att nedläggas.
Hultsfred—Jenny med bibana	6,9	»	12,00	1: 60	800	18 $\frac{1}{2}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 80	1,750,000	—	Bibana till sjön Yxnern 0,38 mil samt sidospår till Ankarstrums bruk 0,14 mil.
Lilla Björnmossen—Tallåsen	1,0	»	8,00	1: 40	600	18 $\frac{3}{4}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 79	—	—	Fortsättning af Vintjern—Lilla Björnmossens jernväg.
Limmared—Åsunden	1,2	»	5,00—8,00	1: 300	1,000	18 $\frac{1}{2}$ 73	—	—	—	—	
Norsholm—Bersbo	3,0	»	12,00	1: 80	800	18 $\frac{3}{4}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 77	18 $\frac{1}{2}$ 80	300,000	—	Tillhör Norsholm—Ristens kommunikationsbolag.
Vessman-Bysjön eller Lindesnäs.....	3,7	»	7,50	1: 40	1,000	18 $\frac{1}{2}$ 75	18 $\frac{1}{2}$ 75	18 $\frac{1}{2}$ 77	—	—	Något arbete å denna bana har icke egt rum under de tvänne sista åren, hvarför denna jernvägsanläggning antagligen kommer att nedläggas.
Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo	8,5	»	12,00	1: 60	600	18 $\frac{1}{2}$ 76	— ¹⁾	18 $\frac{1}{2}$ 80	1,865,000	—	Bolaget har inköpt Åtvidaberg—Bersbo-banan.
Visby—Hemse eller Gotlands jernväg..	4,9	»	10,00	1: 100	700	18 $\frac{1}{2}$ 76	18 $\frac{1}{2}$ 77	18 $\frac{1}{2}$ 80	500,000	—	
Åsunden—Öfverum—Gamleby	3,3	»	12,00	1: 55	1,000	18 $\frac{3}{4}$ 75	18 $\frac{1}{2}$ 77	18 $\frac{1}{2}$ 79	—	—	Arbetet påbörjadt, men tillsvidare afbrutet.
Hörken—Strömsdal—Annefors	4,5	2,70	8,00	1: 40	500	{18 $\frac{3}{4}$ 74 18 $\frac{1}{2}$ 77}	18 $\frac{1}{2}$ 74	18 $\frac{1}{2}$ 76	—	—	Linien Hörken—Strömsdal erhöll koncession 18 $\frac{3}{4}$ 74 och skulle fullbordas inom 18 $\frac{1}{2}$ 76; fortsättningen af banan, Strömsdal—Annefors, erhöll koncession 18 $\frac{1}{2}$ 77, men var vid densammas beviljande i det närmaste färdigbygd.
Summa	90,5	—	—	—	—	—	—	—	10,300,000	1,000,000	

¹⁾ Arbetet å denna bana, som delvis ingick i jernvägen Linköping—Vestervik, påbörjades redan 1874.

IX.

Jernvägar, som i följd af nyare jernvägsanläggningar hafva upphört.

N a m n.	Längd i mil.	Spårvidd i fot.	Statslån.	A n m ä r k n i n g a r.
a) Lokomotivbanor:				
Fryken—Klara elf.....	0,75	4,00	75,000	Upphört i följd af Nordvestra stambanan.
Kristinehamn—Sjöändan	1,00	3,70	100,000	Ingår i Östra Vermlands jernväg.
Norberg—Åmänningen	1,75	3,00	300,000	{ Ingår i Norbergs jernväg, som ytterligare erhållit 300,000 kr. statslån vid ombyggnad till bredspårig lokomotivbana.
Yngen—Östersjön—Öjevettern	1,41	2,65	110,000	Ingår i Östra Vermlands jernväg.
S u m m a	4,91	—	585,000	
b) Hästbanor:				
Norrköping—Fiskeby	0,50	3,00	64,000	Ersatt af Östra stambanan.
Ränkesed	0,41	»	37,500	{ Behöfver enligt Kongl. Brevet af den 28 Sept. 1869 icke vidare underhållas.
Stribergs grufvor	0,28	—	30,000	Ingår i Vikern—Möckelns jernväg.
Yngen—Daglösen	0,66	2,33	72,000	Ingår i Östra Vermlands jernväg.
S u m m a	1,85	—	203,500	

X.

Förteckning på sådana enskilda lokomotivbanor, för hvilka, anlagda å egen mark,
ej begärts koncession.

N a m n.	Längd i mil.	Spårvidd i fot.	A n m ä r k n i n g a r.
Bofors station—Bofors bruk.....	0,08	4,83	Bibana till Nora—Karlskoga—Otterbäckens jernväg.
Elfbrohyttan	0,20	»	Bibana till Östra Vermlands jernväg.
Kortfors—Karlsdal	0,28	»	Bibana till Nora—Karlskoga—Otterbäckens jernväg.
Marma—Sandarne	1,00	»	Sjön Marman—Bottniska viken.
Ramnäs station—Ramnäs bruk	0,01	»	Bibana till Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg.
Seglingsberg station—Seglingsbergs bruk.....	0,08	»	D:o d:o d:o d:o d:o.
Svanå station—Svanå bruk.....	0,21	»	D:o d:o d:o d:o d:o.
Åmmebergs.....	1,20	»	Vettern—Åmmebergs zinkgrufvor.
Utsjö	0,50	3,59	Utsjö by vid Vestra Dalelven—Skepphussjön.
Österström	0,80	3,50	Indalselven—Holmsjön.
Ekedalen—Oltorp	1)	3,00	Bibana till Hjo—Stenstorps jernväg.
Skebo—Hallsta	1,10	»	Sjön Närdingen—Hallstaviken.
Vretens station—Vretens egendom	0,10	»	Bibana till Hjo—Stenstorps jernväg.
Höganäs—Kattegat	0,26	2,56	
S u m m a	5,82	—	

1) Banans längd för Styrelsen obekant.

XI.

Öfversigt af koncessionerade och okoncessionerade jernbanor med hänsyn till spårvidden, deras längd i mil, samt de koncessionerade banorna tilldelade statsunderstöd och tillhörande rullande materiel.

	Antal banor.			Banornas sammanlagda längd i mil.			Rullande materiel.				Beviljade statsunderstöd.			Summa mil, som erhållit statsunderstöd.	Anmärkningar.
	Koncessionerade.	Okoncessionerade.	Summa.	Koncessionerade.	Okoncessionerade.	Summa.	Antal				Lån.	Anslag.	Summa.		
							Lokomotiv.	Vagnar.							
								Person-.	Pack- o. gods-.	Summa.					
A) För trafik öppnade:															
a) Lokomotivbanor med 4,83 fots spårvidd	30	8	38	221,20	3,06	224,26	193	480	4,950	5,430	18,085,000	2,402,500	20,487,500	88,00	Hela det statslån af 500,000 kr., som tilldelats Söderhamns-Bollnäs kommunikationsled, ingår i lånesumman 5 487 055,24.
» » 4,10 » »	4	—	4	15,50	—	15,50	22	42	558	600	5 487 055,24	—	5 487 055,24	15,50	
» » 4,00 » »	1	—	1	1,70	—	1,70	3	4	72	76	400,000	—	400,000	1,70	
» » 3,68 » »	1	—	1	3,40	—	3,40	4	10	102	112	500,000	—	500,000	3,40	
» » 3,59 » »	3	1	4	15,90	0,50	16,40	13	31	288	319	1,494,000	—	1,494,000	5,34	
» » 3,50 » »	—	1	1	—	0,80	0,80	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » 3,00 » »	13	3	16	41,30	1,20 ¹⁾	42,50	35	62	889	951	310,000	—	310,000	9,90	
» » 2,70 » »	1	—	1	5,10	—	5,10	3	3	131	134	—	—	—	—	
» » 2,56 » »	—	1	1	—	0,26	0,26	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa Summarum	53	14	67	304,10	5,82	309,92 ²⁾	273	632	6,985	7,622	26 276 055,24	2,402,500	28 678 555,24	123,84	I dessa 0,46 mil ingår den med statslån byggda Landaforsens bana.
b) Hästbanor med 3,00 fots spårvidd	4	—	4	0,79	—	0,79	—	—	—	—	63,000	—	63,000	0,46	
» » 2,70 » »	1	—	1	0,09	—	0,09	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » 2,65 » »	1	—	1	0,36	—	0,36	—	—	—	—	30,000	—	30,000	0,36	
» » 2,33 » »	1	—	1	0,33	—	0,33	—	—	—	—	18,000	—	18,000	0,33	
Summa Summarum	7	—	7	1,57	—	1,57	—	—	—	—	111,000	—	111,000	1,15	
B) Koncessionerade jernvägar:															
a) Under byggnad varande:															
Lokomotivbanor med 4,83 fots spårvidd	5	—	5	46,30	—	46,30	—	—	—	—	5,100,000	1,000,000	6,100,000	20,40	Deraf under 1877 koncessionerade 2,4 mil.
» » 3,59 » »	1	—	1	4,80	—	4,80	—	—	—	—	785,000	—	785,000	4,80	
» » 3,00 » »	9	—	9	34,90	—	34,90	—	—	—	—	4,415,000	—	4,415,000	23,30	
» » 2,70 » »	1	—	1	4,50	—	4,50	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa Summarum	16	—	16	90,50	—	90,50	—	—	—	—	10,300,000	1,000,000	11,300,000	48,50	
b) Ännu icke påbörjade:															
Lokomotivbanor med 4,83 fots spårvidd	6	—	6	31,37	—	31,37	—	—	—	—	—	—	—	—	Deraf under 1877 koncessionerade 8,04 mil.
» » 3,59 » »	1	—	1	15,50	—	15,50	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » 3,00 » »	2	—	2	1,42	—	1,42	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa Summarum	9	—	9	48,29	—	48,29	—	—	—	—	—	—	—	—	Koncessionerade under 1877 1,42 mil.
C) Jernvägar, som numera upphört:															
a) Lokomotivbanor med 4,00 fots spårvidd															
» » 4,00 » »	1	—	1	0,75	—	0,75	—	—	—	—	75,000	—	75,000	0,75	Deraf under 1877 koncessionerade 8,04 mil.
» » 3,70 » »	1	—	1	1,00	—	1,00	—	—	—	—	100,000	—	100,000	1,00	
» » 3,00 » »	1	—	1	1,75	—	1,75	—	—	—	—	300,000	—	300,000	1,75	
» » 2,65 » »	1	—	1	1,41	—	1,41	—	—	—	—	110,000	—	110,000	1,41	
Summa Summarum	4	—	4	4,91	—	4,91	—	—	—	—	585,000	—	585,000	4,91	
b) Hästbanor med 3,00 fots spårvidd															
» » 3,00 » »	2	—	2	0,91	—	0,91	—	—	—	—	101,500	—	101,500	0,91	Deraf under 1877 koncessionerade 8,04 mil.
» » 2,33 » »	1	—	1	0,66	—	0,66	—	—	—	—	72,000	—	72,000	0,66	
» » — » »	1	—	1	0,28	—	0,28	—	—	—	—	30,000	—	30,000	0,28	
Summa Summarum	4	—	4	1,85	—	1,85	—	—	—	—	203,500	—	203,500	1,85	
Totalsumma af beviljade låne- och anslagsbelopp	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37 475 555,24	3,402,500	40 878 055,24	—	

¹⁾ I denna summa ingår ej Ekedalen—Oltorps jernväg, vars längd är Styrelsen obekant.

²⁾ I denna summa ingår ej den afsynade, men ej för trafik öppnade Strömsdal—Annäfers 4,5 mil långa jernväg.

XII.

Öfversigt af Sverges jernvägar vid 1877 års utgång.

(Sammandrag af föregående tabeller.)

	Antal banor.	Banornas sammanlagda längd i mil.				Statsunderstöd.		
		För trafik öppnade banor.	Under byggnad varande banor.	Koncessio- nerade, men icke på- började banor.	Summa.	Lån.	Anslag.	Summa.
<i>Statens jernvägar</i>	—	151,40	47,50	—	198,90	—	—	—
<i>Enskilda jernvägar:</i>								
a) Lokomotivbanor	92	309,92	90,50	48,29	448,71	36 576 055,24	3,402,500	39 978 555,24
b) Hästbanor	7	1,57	—	—	1,57	111,000	—	111,000
Summa summarum	99	—	—	—	—	—	—	—
Jernvägar, som numera upphört	8	—	—	—	6,76	788,500	—	788,500
Summa summarum	—	—	—	—	—	37 475 555,24	3,402,500	40 878 055,24

Innehåll.

	Sid.		Sid.
Statsbidrag beviljade för år 1877 till:		Medelkostnaden för en fot omlagd eller nyanlagd väg under	
Väganläggningar och vägförbättringar	4.	åren 1873—1877 (Tab. II)	54.
Bro- och hamnbyggnader samt vattenkommunikationer..	5.	Vattenaftappningar och utdiktningföretag, som åren 1841—	
Sjösänkningar och andra vattenaftappningsföretag	7.	1877 åtnjutit understöd af allmänna medel (Tab. III)..	55.
Fördelning af det utaf 1876 års Riksdag anvisade lån å		Summarisk öfversigt öfver till vattenaftappningsföretag och	
10,000,000 Kronor till understödjande af enskilda jern-		myrutdikningar tilldelade lån och anslag åren 1841—1877	
vägar	8.	(Tab. IV)	55.
Redogörelse för de under Styrelsens för Allm. Väg- och		Medelkostnaden för en kvadratref förbättrad eller nyvunnen	
Vattenbyggnader direkta förvaltning under år 1877		jord åren 1873—1877 (Tab. V)	56.
ställda medel	10.	Sammandrag af totalbeloppen af de statsunderstöd, som åren	
Inspektioner å jernvägar	11.	1841—1877 utgått till under Styrelsens för Allm. Väg-	
Koncessionerade jernvägsbyggnader år 1877	26.	och Vattenbyggnader kontroll stående arbeten (Tab. VI) 56.	
Inspektioner å vägarbeten..... d:o	27.	Enskilda jernvägar, som intill 1877 års utgång erhållit till-	
Godkände vägarbeten	33.	stånd att öppnas för allmän trafik (Tab. VII)	57.
Inspektioner å vattenaftappningsarbeten d:o	33.	Koncessionerade enskilda lokomotivbanor, dels under byggnad,	
Godkände..... d:o	39.	dels ännu ej påbörjade vid 1877 års slut (Tab. VIII)..	60.
Inspektioner å hamnarbeten	39.	Jernvägar, som i följd af nyare jernvägsauläggningar hafva	
Godkände..... d:o	45.	upphört (Tab. IX).....	62.
Inspektioner å dockbyggnader och upphalningsbäddar år 1877	45.	Förteckning å sådana enskilda lokomotivbanor, för hvilka,	
D:o å brobyggnader	45.	anlagda å egen mark, ej begärts koncession (Tab. X)..	62.
D:o å kanaler och farleder	46.	Öfversigt af koncessionerade och okoncessionerade jernbanor	
Omlagda, förbättrade eller nyanlagda vägar, som åren 1841—		med hänsyn till spårvidd, längd, rullande materiel	
1877 åtnjutit understöd af allmänna medel (Tab. I) ...	53.	och statsunderstöd (Tab. XI)	63.
		D:o af Sverges jernvägar vid 1877 års slut (Tab. XII) 64.	

