

BIDRAG

TILL

SVERIGES OFFICIELA STATISTIK.

S) ALLMÄNNA ARBETEN. 29.

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSENS

UNDERDÅNIGA BERÄTTELSE

FÖR ÅRET

1900.



STOCKHOLM

IVAR HÄGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A. B.

1901.

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. 29.

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSENS

UNDERDÅNIGA BERÄTTELSE

FÖR ÅRET

1900.



STOCKHOLM

IVAR HÄGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A. B.

1901.

Innehållsförteckning.

Underdånig berättelse.

	Sid.
Styrelsen	2.
Statsbidrag beviljade för år 1900 till:	
A. Väganslagningar och vägförbättringar.....	2.
B. Hamn- och brobyggnader samt vattenkommunikationer	4.
C. Sjösinkningar och andra vattenaftappningsföretag.....	5.
D. Jernvägsanläggningar	8.
E. Diverse arbeten.....	9.
Redogörelse för de under Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens direkta förvaltning under år 1900 ställda medel.....	9.
Koncessionerade jernvägar år 1900.....	10.
För trafik öppnade jernvägar år 1900	10.
A. Inspektioner å vägarbeten	11.
Godkända vägarbeten	21.
B. I. Inspektioner å hamnarbeten	23.
Godkända hamnarbeten	25.
II. Inspektioner å brobyggnader	25.
Godkända brobyggnader	27.
III. Inspektioner å kanaler och farleder.....	27.
C. Inspektioner å vattenaftappningsarbeten	28.
Godkända vattenaftappningsarbeten	47.
D. Inspektioner å jernvägar.....	50.

Bilagor.

1. Omlagda, förbättrade eller nyanlagda vägar, som från och med 1841 till och med 1900 åtnjutit statsunderstöd	65.
2. Beräknad medelkostnad för en meter omlagd eller nyanlagd väg under senast förflutna fem åren.....	66.
3. Vattenaftappningar, som från och med 1841 till och med 1900 åtnjutit statsunderstöd.....	67.
4. Beräknad medelkostnad för en hektar förbättrad eller nyvunnen jord under senast förflutna fem åren	68.
5. Förteckning å de statsunderstöd, som åren 1841—1900 anvisats såsom dels anslag dels lån till under Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens kontroll stående arbeten	70.
6. Odling och jordförbättring, afsedd att vinnas genom de arbetsföretag, som från och med 1884 erhållit understöd från odlingslånefonden	73.
7. Enskilda jernvägar, som till 1900 års utgång erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.....	74.
8. Koncessionerade enskilda lokomotivbanor, dels under byggnad, dels ännu icke påbörjade vid 1900 års slut.....	86.
9. Förteckning å numera upphörda enskilda jernvägar	88.
10. Öfversigt af koncessionerade jernbanor med hänsyn till spårvidd, längd och rullande materiel, samt desamma tilldelade statsunderstöd	89.
11. Spårvidd och längd af för trafik öppnade, koncessionerade enskilda jernvägar vid 1900 års slut, länsvis	90.
12. Spårvidd och längd af koncessionerade enskilda jernvägar dels under byggnad, dels ännu icke påbörjade vid 1900 års slut, länsvis	98.

Table des matières.

Rapport au Roi.

	Pag.
L'Administration	2.
Subventions accordées en 1900 par l'État pour:	
A. Constructions et améliorations de routes	2.
B. Constructions de ports, de ponts et de communications par eau.....	4.
C. Abaissements de niveau des eaux et autres travaux de dessèchement	5.
D. Constructions de chemins de fer privés.....	8.
E. Travaux divers	9.
Compte-rendu des deniers placés en 1900 sous la disposition directe de l'Administration des ponts et chaussées	9.
Chemins de fer, concessionnés en 1900	10.
Chemins de fer privés ouverts au trafic en 1900.....	10.
A. Inspections de travaux de route.....	11.
Travaux de route approuvés après inspection	21.
B. I. Inspections de constructions de ports	23.
Constructions de ports approuvées après inspection.....	25.
II. Inspections de constructions de ponts.....	25.
Constructions de ponts approuvées après inspection.....	27.
III. Inspections de canaux et de voies navigables	27.
C. Inspections de travaux de dessèchement.....	28.
Travaux de dessèchement approuvés après inspection	47.
D. Inspections de voies ferrées	50.

Annexes.

1. Rectifications, améliorations et constructions de routes avec subventions de l'État depuis 1841 jusqu'en 1900 inclusivement	65.
2. Coût moyen par mètre des routes construites ou réparées pendant les cinq dernières années.....	66.
3. Dessèchements de toute nature exécutés avec des subventions de l'État depuis 1841 jusqu'en 1900 inclusivement.....	67.
4. Coût moyen par hectare des terrains améliorés ou exondés pendant les cinq dernières années	68.
5. Récapitulation des totaux des allocations ainsi que des subventions sous forme de prêts accordés par l'État dans la période de 1841—1900, pour les travaux soumis au contrôle de l'Administration des ponts et chaussées	70.
6. Cultures et améliorations du sol à obtenir par les travaux réalisés, à partir de 1884 inclusivement, à l'aide de subventions provenant du fond des cultures	73.
7. Lignes privées ouvertes au trafic après autorisation jusqu'en 1900 inclusivement	74.
8. Lignes privées concessionnées, pour locomotives, tant en construction que non commencées à la fin de l'année 1900	86.
9. Liste des chemins de fer privés qui ont actuellement cessé d'exister comme tels	88.
10. Relevé général des lignes ferrées concessionnées ou non, par rapport à la largeur de voie, à la longueur et au matériel roulant, ainsi qu'aux subventions de l'État	89.
11. Largeur de voie et longueur des chemins de fer privés concessionnés, ouverts au trafic à la fin de 1900, répartis par département.....	90.
12. Largeur de voie et longueur des chemins de fer privés concessionnés en voie de construction, ainsi que des lignes concessionnées, mais non encore commencées à la fin de 1900, réparties par département	98.

13. Enskilda jernvägar för lokomotivdrift, hvilka icke äro öppnade för allmän trafik 100.
14. Grafisk framställning af längden jernvägar, som vid slutet af åren 1856—1900 erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.
15. Grafisk framställning af längden enskilda jernvägar, öppnande för allmän trafik under åren 1856—1900, med hänsyn till spårvidd och statsbidrag.

Bihang.

Utlåtande rörande jernvägsbroars belastning och styrka.

13. Chemins de fer privés aux locomotives, non ouverts à l'exploitation..... 100.
14. Tableau graphique de la longueur des chemins de fer qui avaient reçu l'autorisation d'exploitation à la fin de chacune des années de la période de 1856—1900.
15. Tableau graphique de la longueur des chemins de fer ouverts à l'exploitation dans les années 1856—1900, par rapport à la largeur de voie et aux subventions de l'État.

Appendice.

Rapport concernant la charge et la force des ponts des chemins de fer.

TILL KONUNGEN!

Jemlikt föreskrift uti nådiga instruktionen för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen den 8 December 1899 får Styrelsen härmed afgifva underdånig berättelse om allt, som i afseende å sådana allmänna arbeten, hvarom uti § 1 af samma instruktion sägs, blifvit under år 1900 i riket utfördt eller vid förrättade inspektioner förekommit; och får Styrelsen därvid lemna redogörelse under följande särskilda afdelningar nemligen:

*Styrelsen,
Väganläggningar och vägförbättringar,
Hamn- och brobyggnader samt vattenkommunikationer,
Sjösänkningar och andra vattenafslappningsföretag,
Enskilda jernoägar, afsedda för allmän trafik,
Diverse arbeten samt
Medelsförvaltningen.*

Styrelsen.

Antalet under år 1900 inkomna ärenden uppgick till 2,603 och antalet afgångna skrivelser till 2,848, utvisande vid jämförelse med år 1899, då de motsvarande siffrorna voro 2,459 och 2,490, en tillökning af 144 i de förra och 358 i de senare.

För jämförelse af förhållandet under de fem senaste åren lemnas följande öfversigt:

	A n t a l	
	inkomna ärenden.	afgångna skrivelser.
År 1896	1,932	2,006
» 1897	2,101	2,317
» 1898	2,239	2,322
» 1899	2,459	2,490
» 1900	2,603	2,848

Under fyra år hafva sålunda antalet inkomna ärenden ökat med 671 och antalet afgångna skrivelser ökat med 842 eller i procenttal respektive 34.7 och 42.0 procent.

På grund af 14 § af gällande instruktion och efter medgifvande af Statsrådet och Chefen för Eders Kongl. Maj:ts Civildepartement, har Styrelsen till sammanträde i hufvudstaden under år 1900 inkallat samtliga distriktschefer i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, vid hvilket sammanträde till öfverläggning förekommo mera omfattande frågor angående allmänna arbeten.

En af de frågor, som därvid behandlades, rörde fordringarna å landsvägs- och jernvägsbroars styrka, hvilka, i hvad på Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen beror, först angifvits genom ett Styrelsens cirkulär den 10 Maj 1886, men sedermera tid efter annan ansetts böra, särskildt i hvad de rörde jernvägar, modifieras allt efter som den tilltagande trafiken och anspråken på ökad hastighet föranlett användning dels af mera lastdryga vagnar, dels af kraftigare eller tyngre lokomotiv, allt medförande större hjultryck än förut. För beredande af denna fråga ansågs nödigt att tillkalla särskilda sakkunniga, och sedan härtill utsetts Professorn vid Tekniska Högskolan P. W. Almqvist, Civilingenjören C. Frænell samt Direktören vid Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernvägsaktiebolag F. W. H. Pegelow afgåfvo dessa till Styrelsen ett yttrande i saken, hvilket ansetts böra biläggas denna berättelse.

Detta yttrande har varit grundläggande för viss del af det nya cirkulär rörande arbetsplaner för allmänna väg- och vattenbyggnader, som Styrelsen ansett vara af behovet påkalladt och å hvilket cirkulär arbetena under året afslutats sedan detsamma i dess helhet vid distriktschefsmötet behandlats.

Under år 1900 hafva för allmänna arbeten nedannämnda belopp varit ställda till Eders Kongl. Maj:ts förfogande, nemligen för:

A. Väganläggningar och vägförbättringar.

1:o) För anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar ett anslagsbelopp af 1,000,000 kronor, som Eders Kongl. Maj:t enligt nådiga bref af den 16 Februari, 15 Juni, 31 Augusti och 28 September 1900 täckts fördela mellan nedannämnda väganläggningar och vägförbättringar, nemligen:

	Väg-längd.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Km.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Kronobergs län.					
Anläggning af väg mellan bygdevägen vid Marshult och Säfsjöströms jernvägsstation inom Elghults och Lenhofda socknar ...	8.314	32,900	—	21,900	—
Anläggning af väg inom Annerstads socken mellan bygdevägen vid Norret och Piksborgs jernvägsstation	1.420	2,600	—	1,700	—
Kristianstads län.					
Omläggning och förbättring af den mellan Englarp i Röke socken och Snickaretorp i Vittsjö socken fallande delen af bygdevägen mellan Englarp och Vittsjö jernvägsstation	6.400	26,500	—	17,600	—
Omläggning och förbättring af bygdevägen mellan Rickarum i Esphults socken och Linderöds jernvägsstation	8.843	28,000	—	18,600	—
Omläggning och förbättring af vägen mellan Hedvigsdals jernvägsstation och Käseberga fiskläge i Valleberga socken ...	6.022	54,000	—	30,000	—
Förbättring af vägen vid Öfraby backe å Nedreby egor i Öfraby socken	0.350	4,655	—	3,100	—
Hallands län.					
Anläggning af väg mellan länsgränsen vid Vågesered och Gällinge kyrka	10.135	29,600	—	19,700	—
Omläggning af vägen vid Trönninge lid i Lindbergs socken	0.720	2,260	—	1,500	—
Göteborgs och Bohus län.					
Omläggning och förbättring vid vissa backar af vägarne mellan Långedrag och Göteborg samt mellan kyrkan och Tranered i Frölunda socken	1.427	7,100	—	4,700	—
Omläggning och förbättring af den mellan Viddegårde och Brattefors fallande delen af vägen mellan Viddegårde i Ödsmåls socken och Skafteröd i Ljungs socken...	7.235	29,800	—	19,800	—
Anläggning af den från Långesand till och öfver Valösundet fallande delen af väg från Långesands lastplats å Råssö till Viks skjutstation inom Tjärnö och Skee socknar	3.065	36,100	—	24,000	—
Omläggning och förbättring af vägen mellan Varekil och Mulltorp i Långelanda och Stala socknar	6.960	43,900	—	29,200	—
Omläggning af allmänna vägen från Stångens härads gräns vid Ferlef till allmänna landsvägen vid Sör-Leråker inom Tunge härad	1.640	14,500	—	9,589	45
Elfsborgs län.					
Omläggning och förbättring af den mellan Lilla Edet och Fors Rättaregård fallande delen af landsvägen från Ale härads gräns vid Jernklef förbi Lilla Edet och Fors Rättaregård till Upphärads kyrka	8.340	31,290	—	20,800	—
Anläggning af väg mellan Venersborgs landsvägen vid Torsered och Trollhättavägen vid Källebo i Vassända-Naglums socken	1.620	12,450	—	8,300	—
Anläggning af väg mellan kyrkan och Vålebo i Väne-Åsaka socken	8.250	26,700	—	10,700	—
Förbättring af vägen vid Stocksöd mellan Björketorps kyrka och Råflanda jernvägsstation	0.300	4,060	—	2,700	—
Anläggning af väg mellan Ulricehamn och Köttekulla i Redvägs och Kinds härader	16.350	52,000	—	34,600	—
Vermlands län.					
Omläggning af gammal och anläggning af ny väg mellan Skäggegård i Lysviks socken och Myra jernvägsstation å den inom Elfdals härad fallande delen af samma väg	14.600	51,500	—	34,300	—
Transport	111.991	489,915	—	312,789	45

	Väg- längd.	Beräknad kostnad.	Statsanslag.	
	Km.	Kr.	ö.	Kr.
Transport	111'991	489,915	—	312,789 45
Omläggning af den inom Jösse härad fallande delen af vägen vid Fallbacken å ömse sidor om gränsen mellan Jösse och Fryksdals härader	0'620	2,700	—	1,800 —
Omläggning af den inom Fryksdals härad fallande delen af vägen vid Fallbacken å ömse sidor om gränsen mellan Jösse och Fryksdals härader	0'075	500	—	300 —
Omläggning af vägen vid Löfedsbackarne i Grafva socken	0'182	3,500	—	2,300 —
Östergötlands län.				
Anläggning af den mellan Bösebo och Sundsudden fallande delen af väg mellan Bösebo i Blåviks socken och Ramfall i Torpa socken	10'740	22,000	—	14,600 —
Jönköpings län.				
Anläggning af väg mellan landsvägarne vid Björneberg och Stattut i Jerstorps socken	2'662	7,600	—	5,000 —
Omläggning och förbättring vid vissa backar af vägen mellan Eksjö stad och Kälhester i Eksjö socken	4'850	12,390	—	8,200 —
Omläggning och förbättring af vägen mellan Aggarp i Kulltorps socken och gamla vägen vid Kroksjölund inom Anderstorps sockengräns	5'625	10,310	—	6,800 —
Omläggning och förbättring af vägen förbi Stenbrohult mellan Lida och Hälghult i Burseryds och Södra Hestra socknar	12'668	27,000	—	18,000 —
Kalmar län.				
Anläggning af väg i Persnäs socken mellan Södvik och Sandvikens hamn	2'722	7,800	—	5,200 —
Skaraborgs län.				
Anläggning af väg mellan Larfs hed och Trävattna kyrka	8'900	35,800	—	23,800 —
Omläggning och förbättring af vägen mellan Mariestad och Skara vid backar inom Låstads socken	1'422	3,100	—	2,000 —
Förbättring af förutvarande och anläggning af ny väg mellan Flo kyrka och Rudberga i Särestds socken	11'585	21,270	—	14,100 —
Stockholms län.				
Omläggning vid Sättra backe i Edebo socken af landsvägen mellan Hargs och Edebo socknar	0'420	1,770	—	1,100 —
Omläggning af bygdevägen i Östra Ryds socken mellan kyrkan och Ullna bro	3'867	5,600	—	3,700 —
Anläggning inom Vätö socken af väg mellan kyrkan och Öfverlöpe	1'990	9,670	—	6,400 —
Anläggning inom Vätö socken af den mellan Björhöfda och Nysättra qvarn fallande delen af väg mellan Björhöfda och Ilsholmen	6'500	28,400	—	15,600 —
Upsala län.				
Anläggning af den inom Hagunda härad fallande delen af väg mellan Stjernan i Vesterlöfstas socken af Vestmanlands län och Pålbo i Bälunge socken af Upsala län	7'370	18,600	—	12,400 —
Anläggning af den inom Ulleråkers härad fallande delen af väg mellan Stjernan i Vesterlöfstas socken af Vestmanlands län och Pålbo i Bälunge socken af Upsala län	2'710	7,800	—	5,200 —
Anläggning af den inom Bälunge härad fallande delen af väg mellan Stjernan i Vesterlöfstas socken af Vestmanlands län				
Transport	196'899	710,725	—	459,289 45

	Väg- längd.	Beräknad kostnad.	Statsanslag.	
	Km.	Kr.	ö.	Kr.
Transport	196'899	710,725	—	459,289 45
och Pålbo i Bälunge socken af Upsala län	2'780	8,400	—	5,600 —
Södermanlands län.				
Tillfartsvägar till bro öfver Skräddaretorpsån	0'290	5,100	—	3,400 —
Omläggning af bygdevägen i Råby-Rekarne socken vid Käringsbols- och Granstensbackarne	2'455	7,390	—	4,900 —
Omläggning och förbättring vid vissa backar af bygdevägen mellan Berga och Länna med biväg inom Åkers härad	6'820	33,150	—	22,100 —
Omläggning och förbättring af Hammarby-, Grundbands- och Lertrappsbackarne samt backarne vid Åsby krok, Vreta, Ostra, Djursta och Sal i Österrekarne härad	4'025	11,880	—	7,900 —
Gotlands län.				
Förbättring af landsvägen vid Böndersbacke i Klinte socken	0'310	4,100	—	2,700 —
Örebro län.				
Anläggning af tillfartsvägar till bro öfver Storån i Linde socken	0'350	1,350	—	900 —
Omläggning vid Qvarnabergsbacken i Linde socken af vägen mellan Ramsberg och Lindesberg	0'600	2,120	—	1,400 —
Vestmanlands län.				
Anläggning af väg mellan Fullerö gård och Fullerö fiskareboställe i Vesterås-Barkarö socken	1'250	2,780	—	1,610 55
Anläggning af den inom Simtuna härad fallande delen af väg mellan Stjernan i Vesterlöfstas socken af Vestmanlands län och Pålbo i Bälunge socken af Upsala län	8'475	13,200	—	8,800 —
Anläggning af den inom Torstuna härad fallande delen af väg mellan Stjernan i Vesterlöfstas socken af Vestmanlands län och Pålbo i Bälunge socken af Upsala län	2'965	8,700	—	5,800 —
Kopparbergs län.				
Anläggning af tillfartsvägar till bro öfver Österdalselven vid Bastubacken i Mora socken	1'230	53,500	—	35,600 —
Anläggning af den mellan Sägen och Laktjärnbacken i Äppelbo socken fallande delen af väg från Tyngsjö kapell öfver Sagens jernvägsstation till Klackbodarne	8'960	28,200	—	18,800 —
Omläggning af den mellan Ingelsqvarn och Boda kyrka fallande delen af landsvägen från Ingelsqvarn i Rättviks socken till och genom Gulleråsens by i Boda socken	7'800	29,200	—	19,400 —
Gefleborgs län.				
Omläggning af landsvägen i Bergsjö socken mellan Brickröjningen och Högens by	4'191	14,350	—	9,500 —
Vesternorrlands län.				
Anläggning af den mellan Vangelbodarne och kyrkan i Fjellejö socken fallande delen af väg mellan Taxan i Ströms socken af Jemtlands län och Fjellejö kyrka i Vesternorrlands län	12'871	38,600	—	25,700 —
Anläggning af väg mellan Skorpeda förutvarande gästgifvaregård och Skorpeda kyrka	0'680	3,900	—	2,600 —
Transport	262'451	976,645	—	636,000 —

	Väg- längd.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Km.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport	262.451	976,645	—	636,000	—
Anläggning af den mellan Ramsele kyrka och första korsningen med sockengränsen fallande delen af väg mellan nämnda kyrka och Forsnäsots by i Adalstidens socken	10.620	32,800	—	21,800	—
Anläggning af tillfartsvägar till bro öfver Fjellsjö elf vid Nordantjäl i Ramsele socken	1.512	9,200	—	6,100	—
Anläggning af de till Adalstidens socken hörande delarne af tillämnad väg mellan Ramsele kyrka och Forsnäs i först-nämnda socken	1.068	4,400	—	2,900	—
Omläggning och förbättring af vägen mellan Bjästa och Köpmanholmen i Nätra socken	6.120	19,800	—	13,200	—
Jemtlands län.					
Anläggning af den mellan Lina elf och Glöte fallande delen af väg mellan Linsells kyrka och Glöte by	16.200	37,150	—	24,700	—
Omläggning af vägen mellan Vallsundet och landsvägen mellan Frösö kyrka och Östersund	2.400	10,800	—	7,200	—
Anläggning af den mellan Hammerdals kyrkplats och Sikås fallande delen af väg mellan nämnda kyrkplats och Gåx-sjö kapell	8.560	29,750	—	19,800	—
Anläggning af väg från edet söder om Sörvikens ångbåtsbrygga till den utstakade linien mot Norra Skärvången, söder om torpet vid Håggjön	3.880	10,961	—	7,300	—
Vesterbottens län.					
Anläggning af den mellan Stora Ångsbäcken och Storbäck fallande delen af väg mellan Dorotea kyrka och Risbäcks kapell	10.896	36,068	—	24,000	—
Anläggning af den mellan Kojstrandbäcken och Nordanås fallande delen af väg mellan Fredrika kyrka och Vestermyriset	13.000	30,100	—	20,000	—
Anläggning af den mellan Kalkmyren och Åkullsjö i Bygdeå socken fallande delen af väg mellan Robertsfors bruk i nämnda socken och Vindelns jernvägsstation i Degerfors socken	15.687	44,250	—	29,500	—
Anläggning af den mellan Lycksele och Knaften fallande delen af väg mellan Lycksele och Örtträks kyrkor	14.800	42,900	—	28,600	—
Omläggning vid Bergsbyn af allmänna vägen mellan Skellefteå och Ursviken	0.760	2,250	—	1,500	—
Anläggning af den mellan Röbbäck och Djekneböle vestra gräns fallande delen af väg mellan landsvägen vid Röbbäck i Umeå socken och Hörnsjö jernvägsstation i Nordmalings socken	10.145	34,750	—	23,100	—
Väganläggning mellan Tärna kyrka och sjön Öfver-Uman och mellan Stora Umevattnet och riksgränsen mot Norge	—	10,000	—	10,000	—
Norrbottnens län.					
Anläggning af väg mellan Gammelmyrbacken och Vidsel i Elfsby socken, i hvad angår delen mellan Fällberg och Vidsel jemte färjeställe vid Gammelmyrbacken	12.000	38,800	—	25,800	—
Anläggning af den inom Neder Luleå socken fallande delen af väg mellan Klöfverträsk i nämnda socken och Håkansön i Piteå socken	2.680	9,600	—	6,400	—
Anläggning af den mellan Neder Luleå sockengräns och Rosfors fallande delen af väg mellan Klöfverträsk i nämnda socken och Håkansön i Piteå socken	6.000	16,300	—	10,800	—
Transport	398.229	1,396,524	—	918,700	—

	Väg- längd.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Km.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport	398.229	1,396,524	—	918,700	—
Omläggning och förbättring af vägen i Öfver Kalix socken mellan Kangis och Råktfors	17.300	48,200	—	32,100	—
Anläggning af den mellan Svanstein och Pellosvaara i Öfver Torneå socken fallande delen af väg mellan Svanstein i nämnda socken och Kengis i Pajala	8.000	27,900	—	18,600	—
Anläggning af den mellan Kassa by och Kengis i Pajala socken fallande delen af väg mellan Svanstein i Öfver Torneå socken och Kengis i Pajala socken	12.000	45,900	—	30,600	—
Summa ¹⁾	435.529	1,518,524	—	1,000,000	—

Om väganläggningen mellan Tärna kyrka och sjön Öfver-Uman och mellan Stora Umevattnet och riksgränsen mot Norge frånräknas, för hvilket företag hela kostnaden bestrides af statsmedel och som äfven förut erhållit anslag, utgör statsbidraget 65.63 procent af det beräknade kostnadsbeloppet.

B. Hamn- och brobyggnader samt vattenkommunikationer.

2:o) För understödjande af brobyggnader och företrädesvis mindre hamnbyggnader samt uppreprensning af åar och farleder ett anslag af 300,000 kronor, som genom nådiga bref af den 30 December 1899, den 4 Maj och den 31 December 1900 tilldelats nedanstående arbetsföretag, nemligen:

	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Förbättring af hamnen vid Skillinge i Östra Hoby socken af Kristianstads län	45,750	—	30,500	—
Förbättring af hamnen vid Borstahusen i Landskrona socken af Malmöhus län	39,000	—	26,000	—
Anläggning af bro öfver Åtran vid Axelfors i Elfsborgs län	11,500	—	7,600	—
Anläggning af bro öfver Svartån vid färjestället Kullersbro i gränsen mellan Björkebergs och Flistads socknar af Östergötlands län	28,300	—	8,900	—
Anordnande af farled å Svartån mellan Tranås köping i Jönköpings län och sjön Sommen	34,600	—	23,000	—
Anläggning af bro öfver Skräddaretorsån i gränsen mellan Halla och Vrena socknar af Södermanlands län	16,900	—	11,200	—
Förbättring af hamnen och lastbryggan vid Ronehamn m. m., Gotlands län	109,300	—	54,600	—
Anläggning af bro öfver Storån vid Storå gästgivarvärd i Lindesbergs landsförsamling af Örebro län	10,770	—	7,100	—
Anläggning af landfästen och pelare för bro öfver Österdalelven vid Badstubacken i Mora socken af Kopparbergs län	88,600	—	59,000	—
Anläggning af landfästen och pelare för bro öfver Ljusne elf vid Ljusdal i Gefleborgs län	55,000	—	36,600	—
Anläggning af landfästen och pelare för bro öfver Fjellsjö elf vid Nordantjäl i Ramsele socken af Västernorrlands län	53,800	—	35,500	—
Summa ²⁾	493,020	—	300,000	—

¹⁾ Härförutom var äfven anvisadt ett belopp af 7,100 kronor för tillfartsvägar till bro öfver Hallsnäs sund i Ramqvilla socken af Jönköpings län samt ett belopp af 8,600 kronor för anläggning af tillfartsvägar till bro öfver Ljusne elf vid Ljusdal i Gefleborgs län, hvilka bidrag emellertid under året åter indragits.

²⁾ Härförutom var äfven anvisadt ett belopp af 8,900 kronor till bro öfver Hallsnäs sund i Ramqvilla socken, hvilket bidrag emellertid under året åter indragits.

Om bron öfver Svartån vid Kullersbro i Östergötlands län frånräknas, emedan endast en del af dess statsanslag är anvisadt af 1900 års fond, uppgå statsbidragen för dessa arbeten i medeltal till 62.64 procent af de beräknade kostnaderna.

C. Sjösänkings- och andra vattenaftappningsföretag.

3:o) För understödjande medelst lån af sankta trakters odling ett belopp af 1,000,000 kronor. Häraf har Eders Kongl. Maj:t enligt nådiga bref af den 27 Juli och den 31 December 1900 täckts anvisa nedan nämnda lånebidrag, nemligen:

	Vatten- befriad areal.	Beräknad kostnad för afdikning.	Beräknad kostnad för odling.	Statslån.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Kronobergs län.					
Sänkning af Rössjön samt torrläggning af vattenskadad mark, tillhörande Rösåla, Olofslycke, Örnåla och Trehörna i Urshults socken af Kinnevalds härad	156.59	6,260	—	—	5,200
Kristianstads län.					
Reglering af Rörbäcken samt afdikning och delvis odling af kringliggande marker inom Rinkaby och Gälltofta byar i Rinkaby socken, Nymö by i Nymö socken samt Vanneberga by i Trolle-Ljungby socken af Villands härad	582.47	41,570	61	1,943	39,100
Reglering af Nedre Humlebäcken samt därmed i samband stående dikning och odling af sank mark inom byarne Björnekulla, Åstorp och Valleröd i Björnekulla socken, Goentorp, Kärrberga, Kärrarp, Maglaby och Bonarps utång i Qvidinge socken samt Humlarp i Ansås socken af Södra Åsbo härad	200.69	37,368	13	130	18,900
Hallands län.					
Afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande Näs 3 och 6 Hunestad i Hunestads socken af Himle härad	12.22	2,000	—	1,710	2,000
Elfsborgs län.					
Reglering af Svartån för torrläggning och delvis odling af marker, tillhörande Sölvatorp, Sköfde, Degrabo, Hoberg, Hjultorp, Rensvist, Tröttarp och Klofnasten i Kullings-Sköfde socken, Starabo, Tufvatorp, Kolbäck, Spångebacka, Kajebo, Gankärret, Pringsgården, Ödegården, Ledsgården, Bergstena skattegård och Halvars gård i Bergstena socken samt Ulfvatorp, Orrakullen, Björkholmen och Nugeberg i Fullesta socken och Kullings härad ¹⁾	—	—	—	—	4,500
Transport	951.97	87,198	74	3,785	69,700

¹⁾ Detta företag har äfven erhållit anslag af 1899 års fond.

	Vatten- befriad areal.	Beräknad kostnad för afdikning.	Beräknad kostnad för odling.	Statslån.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport					
Vattenafledning och delvis odling af vattenskadad mark, tillhörande hemmanen Gurentorp, Ölanda södra och norra Fråsegård, Ölanda Högen, Ölanda Norregård, Starrkärr, Svenstorp och Krokstorp i Starrkärrs socken och Ale härad	951.97	87,198	74	3,785	69,700
Afdikning och delvis odling af sankta marker, tillhörande Knapetorp, Starrkärr och Utby i Starrkärrs socken och Ale härad	32.50	3,800	—	1,294	3,700
Vattenafledning och delvis odling af vattenskadade marker, tillhörande hemmanen Assurabo, Finnabo och Klackhyttan i Mjöbäcks socken af Kinds härad	11.61	1,950	—	479	1,800
	7.61	1,300	—	480	1,150
Kalmar län.					
Sänkning af Applerumsån i och för torrläggning och odling af mark å egorna till Öfraby, Ryd, Fastlycke och Ekaryd i Söderåkra socken samt Applerum, Qvälla, Hulubäck och Gullabo i Torsås socken af Södra Möre härad	179.00	29,700	—	12,500	29,700
Sänkning af sjön Smälten för torrläggning och odling af mark, tillhörande Smälterum, Århult och indragna militiebostället Hveningeby i Döderhults socken af Stranda härad samt Hillersmåla, Bockara och Hyltan i Mörlunda socken af Aspelands härad	98.53	17,100	—	4,460	16,400
Stockholms län.					
Afdikning och odling af egor, tillhörande Lilltorp, Tomta, Östernäs, Vesternäs, Vreta och Uppnäs i Rådmansö socken af Frötuna och Länna skeppslag	77.22	6,000	—	1,770	4,400
Afdikning och odling af egor, tillhörande Loskälfva, Nyckelby och Skjulsta i Lohärads socken af Lyhundra härad	30.28	3,510	—	1,690	3,000
Upsala län.					
Förbättrade vattenaflopp genom de odlade egorna till Skäfre, Vallby, Skölsta, Lunda, Plenninge, Knifsbrunna, Vedyxa, Bohlsta och Ängelsta byar inom Vaksala och Danmarks socknar af Vaksala härad	187.97	12,900	—	—	12,900
Södermanlands län.					
Torrläggning och odling af vattenskadade marker, tillhörande hemmanen Näså, Albros, Tegeby och Magla i Gillberga socken af Vester Rökarna härad	79.68	12,435	—	851	12,400
Afdikning och odling af egor, tillhörande hemmanen Örsta, Norrtorp, Säfsta, Solbacka,					
Transport	1,656.27	175,898	74	27,260	155,150

	Vatten- befriad areal.	Beräknad kostnad för afdikning.	Beräknad kostnad för odling.	Statslån.
	Hektar.	Kr. ö.	Kr. ö.	Kr. ö.
Transport	1,656 87	175,893 74	27,260 45	155,150 —
Ålunda, Sättran, Ulfshagen, Ångstorp, Nyäng och Ko- lunda uti Stenqvista och Husby-Rekarne socknar af Öster Rekarne härad	87 00	7,200 —	1,616 25	7,200 —
Gotlands län.				
Afdikning och delvis odling af Sunder myr jemte kringlig- gande sank marker, till- hörande hemmanen Skym- nings, Lickedarfve, Medebys, Grodda, Annexhemmanet, komministerbostället Hessle, Nors, Mölnar och Utöja i Fleringe socken af Gotlands norra härad	84 13	9,380 —	3,709 60	8,400 —
Afdikning och delvis odling af mark, tillhörande hemmanen Autsarfve, Botha, Mårtens, Sindarfve, Frindarfve, Smiss, Halfvans och Högulds i Garda socken samt Bara i Etelhems socken af Gotlands södra härad	92 25	5,600 —	703 20	4,500 —
Utdikning och odling af Hem- myr jemte omgivande sank marker, tillhörande hem- manet Kullans i Gerums socken, hemmanet Burge och indragna häradshöfdingebo- stället Skogs N:o 1 i Levede socken samt hemmanet Öfver- burge i Fardhems socken af Gotlands södra härad	83 34	7,355 —	2,982 —	6,000 —
Vestmanlands län.				
Afdikning och delvis odling af mark, tillhörande Vester Salja, Hofberga, Ettinga, Åkerby, Ettingbo och Brag- debo i Östervåla socken af Våla härad	33 23	2,756 —	307 70	2,600 —
Sjön Hallarens sänkning samt afdikning och odling af mark, tillhörande byarne och hemmanen Enåkersby, Hallarsjö, Olsbo, Sjövass- kärrret, Haneberg och Lund i Enåkers socken af Simtuna härad samt Kolpelle, Nor- danberg, Ås, Österbo, Lissel- bo, Östankil, Sunnankil, Vestankil, Nordankil, Hil- lersbo, Vigelsbo och Sund i Möklinta socken och Åby, Finnbo, Bornebo och Fröst- bo i Sala socken af Öfver Tjurbo härad	2,313 21	211,500 —	74,593 55	146,000 —
Sala damms uttappning och torrläggning samt reglering af åsträckan uppåt Kyl- linge qvarn i och för af- dikning och odling af mark, tillhörande Sala sockens kyrkoherde- och kommi- nisterboställen, Sala stads kyrkoherdeboställe, Laggar- bo, Sala stads fattiggård Ny- strand, Sala hyttas område, åtskilliga bergsmansegendo- mar, Sala bergslag förut till- hörig jord, statsdomänen Hof samt byarne och hemmanen Ösby, Åby, Skälby, Delbo,				
Transport	4,349 53	419,684 74	111,172 75	329,850 —

	Vatten- befriad areal.	Beräknad kostnad för afdikning.	Beräknad kostnad för odling.	Statslån.
	Hektar.	Kr. ö.	Kr. ö.	Kr. ö.
Transport	4,349 53	419,684 74	111,172 75	329,850 —
Jugansbo, Kyllinge, Härsta och Ölsta, allt inom Sala stads område samt Sala och Norr- by socknar i Öfver Tjurbo och Simtuna härader	822 53	97,000 —	23,878 41	69,600 —
Uttappning och torrläggning af Klasbomyren samt af- dikning och odling af mark, tillhörande byarne och hem- manen Fallbo, Jugansbo, Kyllinge, Härsta, Staffansbo, Ytter Säfne, Vivastbo, Vi- gelsbo, Pälso, Klasbo och Stor Jansbo inom Sala, Norr- by, Vester Löfsta och En- åkers socknar i Öfver Tjur- bo och Simtuna härader ...	392 38	38,000 —	22,243 95	37,400 —
Kopparbergs län.				
Reglering af Täftån och delvis odling af mark, tillhörande Tommesbo, Ingeborgsbo och Rossberga i By socken och Folkare härad	58 98	9,000 —	4,720 —	8,600 —
Summa	5,623 40	563,684 74	162,015 11	445,450 —

Om de 4,500 kronor frånräknas, som beviljats för regle-
ring af Svartån i Elfsborgs län, hvilket företag redan förut
fått anslag, befinnes den beräknade kostnaden för torrläggningen
uppgå till i medeltal 100,24 kronor per hektar, hvaraf såsom
lån erhållits i medeltal 78,41 kronor per hektar, motsvarande
78,22 procent af den beräknade kostnaden.

4:o) För understödjande medelst anslag utan återbetal-
ningsskyldighet af sådana myrutdikningar och vattenuttapp-
ningar, hvilkas ändamål är att minska frostländigheten för
närliggande bygd, ett belopp af 300,000 kronor, som enligt nädiga
bref af den 20 Juli och 31 December 1900 fördelats mellan
nedan nämnda företag, nemligen:

	Vatten- befriad areal.	Beräknad kostnad.	Statsanslag.
	Hektar.	Kr. ö.	Kr. ö.
Elfsborgs län.			
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Gisslarp, Haga och Tomared i Nittorps socken samt Andlabo och Ytterhaga i Tranemo socken af Kinds härad	152 61	11,500 —	5,000 —
Jönköpings län.			
Utdikning af frostförande mossar, till- hörande Ahnestorp, Helgarp, Hulu, Lun- den, Johansberg, Eskilsbo och Flata inom Kållerstads socken samt Karaby och Billarp inom Åhs socken af Vestbo härad	66 56	9,140 —	4,500 —
Utdikning af frostförande mossar, till- hörande Hästeryd, Ön och Jonsbo i Malmbäcks socken och Vestra härad ...	95 19	8,830 —	4,100 —
Kalmar län.			
Afdikning af frostförande mark inom Bran- testads by i Frödinge socken af Sevede härad	24 89	3,330 —	1,400 —
Transport	339 25	32,800 —	15,000 —

	Vatten- befriad areal.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport	339.25	32,800	—	15,000	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanen och lägenheterna Nydal, Ängedal och Månstorp, lydande under Kulltorps säteri i Tuna socken af Tunaläns härad	44.20	5,760	—	2,500	—
Skaraborgs län.					
Fullbordande af afdikning af frostförande mossar, tillhörande egendomen Långholmen i Luttra socken af Frökinds härad	—	—	—	800	—
Afdikning af Storemossen, tillhörande Ryholms gård i Beatebergs socken samt hemmanen Mossebo, Löfbråten och Gräskärr i Ransbergs socken samt Gåddenästorp i Ekeskogs socken af Södra Vadsbro härad	741.35	47,614	—	23,800	—
Utdikning af den s. k. Öjemossen, tillhörande Främmestads gods i Främmestads socken och hemmanen Djupedal och Årás i Trökörna socken af Viste härad	180.85	12,058	—	6,000	—
Stockholms län.					
Sänkning af sjöarne Falken, Trehörningen och Fyrjön samt afdikning af närbelägen frostförande mark, tillhörande Sättra by i Edsbro socken, egendomen Ekebyholm i Rimbo socken samt Hållsta, Kragsta och Råby byar jemte Kristineholms gård i Lohärads socken och Lyhundra härad af Stockholms län	187.19	13,680	—	6,800	—
Kopparbergs län.					
Torrläggning af den s. k. Digermyren inom egor till Envikens kyrkby och Klockarnäs by uti Envikens socken af Svärdsjö tingslag och Kopparbergs län	31.08	6,834	—	2,800	—
Gefleborgs län.					
Sänkning af Vestra Losjön samt torrläggning af frostförande mark, tillhörande byarne Alebo, Marbäck, Trönbyn, Nygården, Ringa, Långvinds bruk, Å, Svarfven, Boda, Vad, Kungsgården, Näsbyn, Lofsjö, Remsta och Närbyn inom Norr-ala socken och Södra Helsinglands domsaga	54.46	4,580	—	1,500	—
Vesternorrlands län.					
Afdikning af frostförande mark, tillhörande byarne Dombäcksmark och Lakamark i Grundsunda socken af Arnäs tingslag	48.46	5,250	—	2,600	—
Afdikning af frostförande, delvis odlingsbar mark, tillhörande Krängeds och Eds byar i Eds socken och Sollefteå tingslag	44.62	3,430	—	1,700	—
Jemtlands län.					
Afdikning af frostförande mark inom byarne Berge, Kläppe, Flatnor och Rise i Offerdals socken och tingslag	141.30	23,870	—	11,900	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Sällsjö by i Mörsils socken och Undersåkers tingslag	19.40	1,135	—	550	—
Afdikning af frostförande marker, tillhörande Östersunds stad, Östra och Vestra Odensala byar i Brunflo socken samt Sems och Lugnviks byar jemte Frösö utjord i Ås socken af Brunflo och Rödöns tingslag	444.04	32,500	—	16,000	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Hof, Rosta, Sörbyn, Hållskafven, Åskott och Kännåsen i Ås socken af Rödöns tingslag	340.58	22,750	—	11,200	—
Transport	2,616.68	212,261	—	103,150	—

	Vatten- befriad areal.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport	2,616.68	212,261	—	103,150	—
Afdikning af frostförande myrmarker inom byarne Rödningberg och Ede i Alsens socken af Offerdals tingslag	247.80	28,355	—	14,100	—
Afdikning af frostförande myrmarker inom byarne Vester- och Öster-Stafre uti Offerdals socken och tingslag	268.60	23,735	—	11,800	—
Vesterbottens län.					
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Degerbyn i Skellefteå socken och tingslag	290.27	18,800	—	9,400	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Storkågeträsk by i Skellefteå socken och tingslag	200.00	8,700	—	3,000	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Södra Färträsk by i Malå socken af Norsjö och Malå tingslag	78.30	5,900	—	2,900	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande byn Östra Lainjaur i Malå socken af Norsjö och Malå tingslag	76.50	5,530	—	2,700	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Norrböle, Sörböle, Bussjö och Nordansjö byar i Umeå socken och tingslag	102.20	5,360	—	2,600	—
Afdikning af frostförande mark å Storhäggsjö bys område i Umeå socken och tingslag	51.85	4,290	—	2,100	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Östra Lainjaur N:o 1 eller Vallen i Malå socken af Norsjö och Malå tingslag	28.85	2,580	—	1,200	—
Afdikning af frostförande mark å kronoskattehemmanet Högdals område i Nordmalings socken af Nordmalings och Bjurholms tingslag	17.30	2,280	—	1,100	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Torfsjö by i Åsele socken och Åsele lappmarks tingslag	8.60	1,580	—	750	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande N:o 1 Fogelberg i Jörns socken och Skellefteå tingslag	8.58	1,300	—	650	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanet Hemnäs i Malå socken af Norsjö och Malå tingslag	12.28	1,060	—	500	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanen N:is 1 och 2 Varpsjön i Varpsjö by inom Åsele socken och Åsele lappmarks tingslag	6.50	885	—	400	—
Afdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanen Eriksborg, Holmsjö och Berglunda uti Vännäs socken och Umeå tingslag	67.43	10,100	—	5,000	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Lillarmejö by i Bjurholms socken inom Nordmalings och Bjurholms tingslag	75.94	4,000	—	2,000	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanen N:is 1 och 2 Djupträsk i Jörns socken och Skellefteå tingslag	65.20	3,600	—	1,800	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande Stafträsk by i Jörns socken af Skellefteå tingslag	31.90	2,820	—	1,400	—
Afdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanet N:o 1 Böle i Malå socken af Norsjö och Malå tingslag	42.80	2,070	—	1,000	—
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Norrlidens och Sjöbrånets byar i Degerfors socken och tingslag	214.09	17,395	—	8,500	—
Utdikning af frostförande myrar, tillhörande 1/2 mantal Myrheden samt kronotorpet Katrineberg inom Jörns socken af Skellefteå tingslag	178.95	16,510	—	8,200	—
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Skifsjöns by uti Degerfors socken och tingslag	166.81	15,665	—	7,700	—
Utdikning af sank och frostförande myrmarker, tillhörande Svanetröms by i Skellefteå socken och tingslag	125.14	15,200	—	7,800	—
Transport	4,982.47	409,976	—	199,250	—

	Vatten- befriad areal.	Beräknad kostnad.	Statsanslag.	
	Hektar.	Kr. ö.	Kr. ö.	
Transport	4,982.47	409,976	—	199,250
Utdikning af frostförande myrar, tillhörande Sundö och Sandfors byar inom Degerfors socken och tingslag	153.11	12,180	—	6,000
Utdikning af sankar och frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet N:o 1 Bastuträsk uti Norsjö socken samt Malå och Norsjö tingslag	141.10	10,000	—	4,900
Utdikning af sankar och frostförande myrmarker, tillhörande Brattfors by afven som till en mindre del Graffors by i Sälvars socken och Umeå tingslag	80.30	6,650	—	3,300
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Gagsmarks by i Byske socken och Skellefteå tingslag	83.70	6,760	—	3,200
Utdikning af sankar och frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet 23/128 mantal N:o 2 Laxbäcken i Vilhelmina socken och Åsele lappmarks tingslag	106.30	6,050	—	3,000
Utdikning af sankar och frostförande myrmarker, tillhörande Majgoviks by i Vilhelmina socken och Åsele lappmarks tingslag	60.82	6,150	—	3,000
Utdikning af sankar och frostförande myrmarker, tillhörande Skrafvelsjö by uti Umeå socken och tingslag	38.90	6,740	—	3,000
Utdikning af sankar och frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet N:o 1 Granön uti Umeå socken och tingslag	51.50	3,100	—	1,500
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Yttre Ultervattnets by uti Bygdeå socken och tingslag	161.89	13,660	—	6,600
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Ytter Storbäckens by uti Bygdeå socken och tingslag	73.95	5,440	—	2,700
Norrbottnens län.				
Afdikning af frostförande mark inom Hålbjergs by i Arvidsjaurs socken och Arvidsjaurs lappmarks tingslag	293.58	21,000	—	10,500
Utdikning af frostförande mark, tillhörande Utterlidens by i Arvidsjaurs socken och Arvidsjaurs lappmarks tingslag	189.67	13,500	—	6,700
Afdikning af frostförande mark å Juoksengi bys område i Öfver Torneå socken och tingslag	26.16	5,700	—	2,800
Utdikning af frostförande mark, tillhörande kronohemmanet Vaxnäs i Arjeplogs socken och Arjeplogs lappmarks tingslag	19.20	2,600	—	1,300
Afdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanet Sandträsk i Edefors socken och Öfver Luleå tingslag	55.64	1,900	—	950
Afdikning af frostförande mark inom byn Rantajärvi i Öfver Torneå socken och tingslag	56.69	1,560	—	750
Afdikning af frostförande mark inom krononybygget Granliden i Arvidsjaurs socken och Arvidsjaurs lappmarks tingslag	45.80	1,250	—	600
Utdikning af frostförande myrar inom skattehemmanet Renviken i Arvidsjaurs socken och Arvidsjaurs lappmarks tingslag	6.25	1,000	—	500
Afdikning af frostförande mark, tillhörande kronohemmanet Grubbnäsudden och krononybygget Östanvik inom Storträsk by i Neder Kalix socken och tingslag	18.08	740	—	350
Utdikning af frostförande marker inom byn Junkoträsk i Råneå socken och tingslag	81.68	7,800	—	3,900
Afdikning af myren Takajänkä, tillhörande Matojärvi by i Hietaniemi socken och Öfver Torneå tingslag	104.50	4,800	—	2,400
Afdikning af frostförande mark inom Bäcknäs by i Arvidsjaurs socken och Arvidsjaurs lappmarks tingslag	26.67	3,000	—	1,500
Transport	6,857.76	551,556	—	268,700

	Vatten- befriad areal.	Beräknad kostnad.	Statsanslag.	
	Hektar.	Kr. ö.	Kr. ö.	
Transport	6,857.76	551,556	—	268,700
Afdikning af frostförande mark inom Grundträsk by i Arvidsjaurs socken och Arvidsjaurs lappmarks tingslag	26.15	3,025	—	1,500
Utdikning af frostförande mark inom Långträsk by i Neder Torneå socken och tingslag	20.55	1,950	—	950
Afdikning af frostförande mark inom Nya Bastusele by i Arvidsjaurs socken och Arvidsjaurs lappmarks tingslag	18.99	1,800	—	900
Afdikning af frostförande mark, tillhörande byn Stensund i Arjeplogs socken och Arjeplogs lappmarks tingslag	37.80	1,550	—	750
Afdikning af frostförande mark, tillhörande krononybygget Nyliden i Arjeplogs socken och Arjeplogs lappmarks tingslag	7.98	1,200	—	600
Utdikning af frostförande mark inom byn Rönnliden i Arvidsjaurs socken och Arvidsjaurs lappmarks tingslag	293.54	29,000	—	14,500
Utdikning af frostförande marker inom byn Pajerim uti Jokkmokks socken och Jokkmokks lappmarks tingslag	64.89	7,498	—	3,700
Utdikning af frostförande mark inom Niemi-holms by uti Råneå socken och tingslag	80.68	7,200	—	3,600
Utdikning af frostförande mark inom Persö by uti Neder Luleå socken och tingslag	133.00	6,600	—	3,300
Utdikning af frostförande mark, tillhörande kronohemmanet Rönnäs i Arvidsjaurs socken och Arvidsjaurs lappmarks tingslag	13.25	1,700	—	850
Utdikning af frostförande marker inom Kainulasjärvi by uti Tårendö kapellförsamling af Pajala socken och tingslag	29.26	1,300	—	650
Summa	7,583.85	614,379	—	300,000

Om de 800 kronor frånräknas, som beviljats till Långholmen i Skaraborgs län, hvilket företag äfven förut fått anslag, befinnes, att dikningskostnaden i medeltal beräknats till 81.01 kronor per hektar och att i statsbidrag anvisats i medeltal 39.44 kronor per hektar eller 48.70 procent af den beräknade kostnaden.

D. Jernvägsanläggningar.

Af de medel till belopp af 7,500,000 kronor, som 1896 års Riksdag anvisat till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar med 1,500,000 kronor under hvarterdera af åren 1897—1901, har Eders Kongl. Maj:t intill 1900 års slut tilldelat nedanstående jernvägar lån till följande belopp:

	1897	1898	1899	1900	1901	Summa
Markaryd—Veinge	420,000	143,000	—	—	—	563,000
Gullbärna—Torsås	337,500	200,000	—	—	—	537,500
Klintehamn—Roma	214,000	—	—	—	—	214,000
Sala—Gysinge—Gefle	528,500	247,000	770,000	—	—	1,545,500
Vestkände—Tingstäde	—	120,000	—	—	—	120,000
Linköping—Kisa—Vimmerby	—	790,000	500,000	420,000	—	1,710,000
Roma—Slite	—	—	230,000	110,000	—	340,000
Holtsljunga—Limmared	—	—	—	505,000	—	505,000
Summa	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,035,000	—	5,535,000

E. Diverse arbeten.

Särskildt anvisade medel:

Till verkställande af år 1900 erforderliga *underhålls-*arbeten å *Tranebergs, Nockeby och Drottningholms broar*, belägna på vägen mellan Stockholm och Drottningholm, genom nådiga brefvet af den 19 Januari 1900 ett belopp af 8,948 kronor.

Till *upprepning af farleder i Bohusläns skärgård* enligt nådiga brefvet af den 29 Mars 1899 ett belopp för år 1900 af 200,000 kronor.

Till *utvidgning och förbättring af Vaddö kanal* enligt nådiga brefvet af den 29 Mars 1899 ett belopp för år 1900 af 150,000 kronor.

F. Medelsförvaltningen.

Öfver följande under Styrelsens förvaltning ställda anslagsmedel får Styrelsen lemna redogörelse.

a) *anslaget till aflöning åt Styrelsens embets- och tjänstemän* kr. 78,500: —

hvaraf utbetalts till aflöningar och tjänstgöringspenningar... kr. 64,230: 82
samt till vikariatsersättningar, arvoden och ersättningar till extra biträden » 14,000: — » 78,230: 82

behållningen..... kr. 269: 18

har uppkommit genom aflöningsbesparing för vakant distriktschefsbefattning.

b) *reservationsanslaget till expenser för allmänna arbeten* kr. 30,000: —
afgäld för Gråda kanal » 100: — kr. 30,100: —

Af detta anslag täcktes Eders Kongl. Maj:t, enligt nådigt bref den 16 Februari 1900, anvisa följande förslagsvis beräknade belopp, nemligen:

till rese- och inspektionskostnader kr. 21,400: —

till expenser i Styrelsen och distrikten samt ved för Styrelsens embetslokal » 7,000: —

till inköp af inventarier, böcker och tidskrifter för Styrelsen » 1,600: —

kr. 30,000: —

Utgifterna för berörda ändamål hafva utgjort: rese- och inspektionskost-

nader..... kr. 21,960: 53

expenser i Styrelsen m. m. » 7,093: 02

inventarier, böcker och tid-

skrifter..... » 1,046: 45 kr. 30,100: —

c) *reservationsanslaget till vägundersökningar* kr. 35,000: —

från föregående år å detta konto qvarstående för de särskilda länen anvisade medel » 29,666: 02

kr. 64,666: 02

Enligt Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref den 9 Mars 1900 har årets anslag till vägundersökningar inom nedan nämnda län fördelats sålunda:

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens berättelse 1900.

Kristianstads	län	kr.	400: —
Hallands	»	»	700: —
Göteborgs och Bohus	»	»	1,000: —
Elfsborgs	»	»	2,000: —
Vermlands	»	»	3,000: —
Östergötlands	»	»	3,500: —
Jönköpings	»	»	1,000: —
Kalmar	»	»	800: —
Skaraborgs	»	»	2,000: —
Stockholms	»	»	700: —
Södermanlands	»	»	500: —
Örebro	»	»	500: —
Vestmanlands	»	»	400: —
Kopparbergs	»	»	1,500: —
Gefleborgs	»	»	1,000: —
Vesternorrlands	»	»	4,000: —
Jemtlands	»	»	3,000: —
Vesterbottens	»	»	4,500: —
Norrbottnens	»	»	4,500: —
			kr. 35,000: —

För fullbordade vägundersökningar hafva under året blifvit utgifna kr. 39,209: 64

hvidan den för pågående undersökningar disponerade ännu ej utbetalda summan vid årets

slut utgör » 25,456: 38
kr. 64,666: 02

d) *Till ålderstillägg åt därtill berättigade embets- och tjänstemän* har af därför afsedt anslag utbetalts kr. 3,200: —

e) *För underhåll af Tranebergs, Nockeby och Drottningholms broar* anvisades genom nådigt bref den 19 Januari 1900 kr. 8,948: —

För ändamålet hafva utgifvits » 8,948: —

f) *Till anläggning af väg mellan Glommersträsk och Ruskträsk i Vesterbottens län.*

Behållningen från år 1899 utgjorde kr. 10,512: 91

Genom nådiga brefvet den 15 December 1899 anvisades ytterligare till företaget » 13,487: 09
kr. 24,000: —

hvilket belopp under 1900 utgifvits.

g) *Till anläggning af väg mellan Tärna och riksgränsen i Vesterbottens län.*

Behållningen från föregående år utgjorde... kr. 7,069: 14

och hafva under 1900 anvisats » 10,000: —
kr. 17,069: 14

För ändamålet hafva utgifvits kr. 277: 15

hvidan behållningen till 1901

utgör » 16,791: 99 » 17,069: 14

h) *Vaddö kanal.*

Behållningen från föregående år utgjorde... kr. 21,585: 14

Diverse inkomster » 958: 46
kr. 22,543: 60

För kanalens underhåll m. m.

hafva under året utbetalts kr. 566: 41

hvidan behållningen till 1901

utgör » 21,977: 19 » 22,543: 60

i) *Till förbättring af hamnen vid Stora Rör på Öland.*

Behållningen från föregående år utgjorde... kr. 5,595: 86
som för ändamålet hafva utgifvits.

j) 1896 års extra anslag till undersökning af mindre hamnar och farleder, äfvensom till upprättande af planer för anläggning eller ombyggnad af broar, då dylika arbeten icke äro förenade med vägföretag.

Å nämnda anslag har icke någon utbetalning gjorts, hvadan behållningen till år 1901 är densamma som till år 1900 eller kr. 1,672: 52.

k) 1897 års extra anslag för undersökning af mindre hamnar och farleder m. m.

Å detta anslag har ej heller någon utbetalning gjorts, hvadan behållningen till 1901 är densamma som till 1900 eller kr. 2,452: 82.

l) 1898 års extra anslag för undersökning af mindre hamnar och farleder m. m.

Någon utbetalning å detta anslag har under 1900 icke förekommit, hvadan behållningen till 1901 är kr. 3,265: 43.

m) 1899 års extra anslag för undersökning af mindre hamnar och farleder m. m.

Af det beviljade anslaget..... kr. 10,000: —
hafva under 1900 utbetalts..... » 4,939: 25

hvadan behållningen till 1901 utgör kr. 5,060: 75

n) 1900 års extra anslag för undersökning af mindre hamnar och farleder m. m.

Utaf årets anslag hafva utbekommits kr. 9,300: —
hvaraf utbetalts..... » 1,200: —

då behållningen till 1901 utgör kr. 8,100: —

o) *Undersökning rörande trafikled mellan Venern och Kattegat.*

Behållningen från år 1900 utgjorde kr. 307: 40
som för ändamålet under 1900 utgifvits.

p) *Upprensning af Kalmar sund.*

Behållningen från år 1899 utgjorde kr. 36,218: 15
För ändamålet hafva utgifvits » 67,402: 50

hvadan Styrelsen förskotterat » 31,184: 35

q) *Ombyggnad af Vaddö kanal.*

Behållningen från föregående år utgjorde kr. 13,640: 08
Under året hafva uppburits » 350,000: —

kr. 363,640: 08

För ändamålet hafva utgifvits » 243,008: 20

hvadan behållningen till 1901 utgör kr. 120,631: 88

r) *Upprensning af farleder i Bohusläns skärgård.*

Behållning från 1899 kr. 14,282: 72
Under 1900 hafva uppburits » 200,000: —

kr. 214,282: 72

För ändamålet hafva utgifvits » 172,423: —

hvadan behållningen till år 1901 utgör ... kr. 41,859: 72

Koncessionerade jernvägar.

Under år 1900 har Eders Kongl. Maj:t täckts bevilja nedanstående jernvägar koncession:

	Spårvidd m.	Längd km.
Söderhamns vestra—Granskär—Flaket	1 435	3 6
Orsa—Sveg	»	128 5
Holtsljunga—Limmared	0 891	32 1
Munkfors—Karlstad	»	59 9
Summa km.		224 1

Nedanstående jernvägar hafva under år 1900 öppnats för allmän trafik:

	Spårvidd m.	Längd km.
Delen Orsa—Voxna af Dala—Helsinglands jernväg	1 435	67 0
Delen mellan sektionsnumren 1 2 och 5 km. af Gefle—Dala jernvägs parallelspar emellan Gefle och Hagaström	»	3 8
Degeberga—Brösarp	»	15 9
Delen mellan Mora station och Elfdalen af MoraNoret—Elfdalen—Rots jernväg	»	40 7
Delen mellan Mälarbaden och Mälaren af Norra Södermanlands jernvägs utsträckning från Nyby bruk till Mälaren	»	1 2
Delen mellan Ludvika och Engelsberg af Vansbro—Ludvika—Engelsbergs jernväg	»	61 4
Delen mellan Gysinge och Hagaström af Sala—Gysinge—Gefle jernväg	»	46 8
Delen mellan Sala och Kjerstinbo af Sala—Gysinge—Gefle jernväg	»	44 8
Delen emellan Söderhamns vestra station och Granskär af Söderhamns stads spår från samma station till hafsviken Flaket	»	3 2
Hönshylte—Qvarnamåla	1 067	21 1
Gotlands jernvägs utsträckning från Hemse till Hafdhem	0 891	9 1
Pålsboda—Örebro	»	30 4
Delen mellan Förnäs och Vireda af Jönköping—Gripenbergs jernväg	0 600	10 0
Summa km.		355 4

Nedanstående, för allmän trafik öppnade jernvägar hafva under år 1900 blifvit *slutligt afsynade*:

	Spårvidd m.	Längd km.
Markaryd—Veinge	1 435	35 5
Hästveda—Karpalunds jernvägs bibana från Färlöf till Strö	»	4 9
Degeberga—Brösarp	»	15 9
Ramuäs—Kolbäck	»	26 8
Norra Södermanlands jernvägs utsträckning från Nyby bruk till Mälaren	»	3 5
Markaryd—Vernamo	»	92 2
Gullbärna—Torsås	1 067	43 0
Vexjö—Tingsryd	»	45 0
Ockelbo—Norrundet	0 891	26 8
Vestergötland—Göteborg	»	141 2
Kinnekuile—Lidköping	»	29 4
Vestkinde—Tingstäde	»	12 2
Summa km.		476 4

A följande koncessionerade jernvägar *pågår arbete* vid 1900 års slut:

	Spårvidd m.	Längd km.
Delen Elfdalen—Rot af Mora Noret—Elfdalen— Rots jernväg	1 435	4 3
Delen Vansbro—Ludvika af Vansbro—Ludvika— Engelsbergs jernväg	»	80 6
Sölvesborg—Elmhult	»	72 2
Delen Kjerstinbo—Gysinge af Sala—Gysinge— Gefle jernväg	»	6 9
Ystad—Genarp	»	39 9
Borås—Vernamo—Alfvesta	»	149 5
Linköping—Kisa—Vimmerby	»	100 8
Skifarp—Charlottenlund	»	11 4
Tomelilla—St. Olof—Brösarp	»	29 9
Gärnsås—St. Olof	»	13 9
Efveröd—Kristianstad	»	16 5
Retteled—Anderstorp—Gislaved	»	18 2
Nynäs—Liljeholmen	»	59 4
Bispår Tierp—Tierpsån till Upsala—Gefle jern- väg	»	1 1
Delarne 0—1 2 km. och 5—7 6 km. af Gefle— Dala jernvägs parallelspar emellan Gefle och Hagaström	»	3 8
Strömstad—Skee	»	6 5
Falun—Repbäcken—Vansbro	»	103 0
Delen mellan Granskär och hafsviken Flaket af spåret Söderhamns vestra—Granskär— Flaket	»	0 4
Lund—Bjerred	»	11 0
Uttersberg—Riddarhyttans jernvägs bispår till Krampens station å statsbanan Krylbo— Örebro	1 093	2 1
Näsby—Åkers Berga	0 891	16 9
Roma—Slite	»	34 0
Kohagsviken—Ösby	»	3 9
Ronehamn—Hemse	»	10 1
Klafrestrom—Åsheda	»	18 4
Alnaryd—Eringsboda	0 600	13 2
Summa km. 827 9		

Å nedanstående koncessionerade jernvägar *har arbete ej påbörjats* vid 1900 års slut:

	Spårvidd m.	Längd km.
Forsbacka—Alderhulten	1 435	37 5
Enköping—Heby—Enåker	»	50 0
Kjeflinge—Sjöbo	»	44 6
Malung—Limeforsen	»	31 3
Hvellinge—Skanör—Falsterbo	»	17 4
Liljeholmen—Stockholms södra station	»	2 5
Knippheden—Rättvik	»	30 7
Engelholm—Östra Ljungby	»	19 2
Klippan—Östra Ljungby	»	8 9
Orsa—Sveg	»	128 5
Torsås—Bergqvara	1 067	5 5
Transport 376 1		

Transport 376 1

Ronehamn—Hemse jernvägs utsträckning till Oxarfve	0 891	3 5
Åsheda—Mönsterås	»	88 9
Sköfde—Axvall	»	21 6
Holtsljunga—Limmared	»	32 1
Munkfors—Karlstad	»	59 9
Öfre Virå—Sandviken, elektrisk jernväg	0 600	18 8
Summa km. 600 9		

Nedanstående jernväg har under år 1900 *förlorat sin kon-*
cession:

	Spårvidd m.	Längd km.
Orsa—Skattungbyn—Sveg	1 435	140 3

I enlighet med föreskrifterna i den för Väg- och Vatten-
byggnadsstyrelsen utfärdade nädiga instruktionen hafva under
år 1900 vederbörande tjenstemän vid besigtningar kontrollerat
alla med statsbidrag under utförande varande arbeten och före-
tag af därstädes nämndt slag, äfvensom underhållet af vissa
fullbordade företag, och när anledning till anmärkning därvid
förekommitt, har sådant skriftligen meddelats respektive arbets-
direktioner med anmodan om rättelse.

Förutom de arbeten, som under året afsynats och god-
känts och öfver hvilka särskild förteckning bifogas, hafva be-
sigtningarna omfattat:

A. Vägarbeten.

Södra distriktet.

Kronobergs län.

Anläggning af delen inom Kronobergs län af tillämnad
väg från Sunneskog i Unnaryds socken af Jönköpings län
till Lülhults jernvägsstation i Kronobergs län.
(6 55 km.)

Vägen, som bygges på entreprenad, var till största delen
terrasserad. 14 trummor af erforderliga 25 stycken voro lagda,
och för bron vid Stenkaren (länsgränsen), hvaraf till denna
vägbyggnad hör södra landfästet och hälften af öfverbyggnad-
en, var grunden lagd. Handräcken voro ej uppsatta, och
grusning var verkställd endast å en kortare sträcka. — Arbetet
utfördes på ett synnerligen omsorgsfullt sätt.

Omläggning och förbättring af den mellan Kornberga och
Hallaryds kyrka belägna sträckan af vägen mellan Vitseltöfta
och Hallaryds kyrkor.
(1 54 km.)

Arbetet var anmälldt färdigt till afsyning. Vid inspektionen
befanns emellertid, att så godt som ingenstädes fastställda
planens balanslinie blifvit följd, att bestämda lutningsmaximum
på åtskilliga ställen öfverskridits, att vägbredd, diken och
slänter tarfvade justering, att trummorna voro dåliga och sak-
nade vingmur, att stödjemurarna uppförts af kullersten samt
att rücke saknades på åtskilliga ställen, där sådant var erfor-
derligt, allt brister som måste afhjälpas, innan arbetet kan
anses färdigt.

Omläggning till allmän väg af byvägen mellan Klafreströms bruk och landsvägen vid torpet Engelholm i Nottebäcks socken.

(2.44 km.)

Renstakningen var verkställd och terrasseringen påbörjad å en kortare sträcka. Arbetsdirektionen hade för afsigt att söka ändring af fastställda planen närmast Engelholm.

Anläggning af väg mellan bygdevägen vid Marshult och Säfsjöströms jernvägsstation inom Elghults och Lenhofda socknar.

(8.31 km.)

Hela vägen var terrasserad och äfven till största delen makadamiserad. 27 trummor voro lagda, af hvilka dock en måste fullständigt omläggas. Ytterligare 4 trummor erfordrades. En i fastställda planen bestämd dubbeltrumma, 1.5 × 1.5 m., hade utbytts mot en kulvert, hvilken dock af misstag byggts med otillräcklig öppning och dessutom var illa utförd, hvarför den måste ombyggas. Bron öfver Forsaån med 2 hvalfda spann å 3.0 m. var nästan färdig, men som hvalfven utfördes af väl liten sten föreskrefs, att de skulle fullständigt cementeras. Dessutom förekommo några mindre anmärkningar rörande dikesrensning och felande räcke. I allmänhet var arbetet dock väl utfördt.

Anläggning af väg inom Annerstads socken mellan bygdevägen vid Norret och Piksborgs jernvägsstation.

(1.42 km.)

Paralleldiken å mossarne jemte utloppsdiken därifrån voro under arbete och i det närmaste fullbordade. Dessutom arbetades med stenuttagning till trummorna. — Det utförda arbetet motsvarade ungefär 30 % af hela företaget.

Kristianstads län.

Omläggning och förbättring af landsvägen mellan Östra Vemmerlöf och Rörums by i Östra Vemmerlöfs och Rörums socknar.

(5.13 km.)

Terrasseringen var färdig med undantag af omkring 1 km. förbi Sträntemölla, där en del arbete ännu återstod. Vägen var hårdgjord med slagen sten på en sträcka af 2,520 m. — Arbetet leddes nu af en van ingenjör, och utfördes bättre än förut.

Omläggning och förbättring af vägen mellan Lärkeröds by och Örkellunga jernvägsstation inom Tossjö och Örkellunga socknar.

(7.82 km.)

Omkring 5,700 meter voro terrasserade. Kulverten på 3.0 m:s spannvid vid Örkellunga och 8 trummor voro lagda. — Arbetet var väl utfördt.

Anläggning af delen inom Kristianstads län af väg mellan Linderöd i Kristianstads län och Kålhult i Malmöhus län.

(3.62 km.)

Vägen var till största delen färdigterasserad. 4 trummor af erforderliga 7 stycken voro lagda. Bron öfver Byrhultsbäcken med ett 3.0 m:s hvalfdt spann var under arbete. Makadamisering samt uppsättning af handräcken återstodo.

Vid inspektionen anmärktes, att från dikena borde bortrensas åtskilliga i dem qvarliggande, för vattenafloppet hinderliga stenar, att ett i vägen befintligt källsprång måste bort-

ledas samt att på några ställen af kullersten lagda stödjemurar måste ombyggas med ordentlig sten eller öfverfyllas med vanlig jordslänt. — Det utförda arbetet motsvarade omkring 30 % af hela företaget.

Omläggning och förbättring af bygdevägen mellan Englarp i Röke socken och Vittsjö jernvägsstation, delen mellan Englarp i Röke socken och Snickaretorpet i Vittsjö socken.

(6.40.)

Af företaget, som utföres på entreprenad, voro ungefär 1,500 meter ofullständigt terrasserade och en trumma lagd å sträckan närmast Snickaretorpet. — Arbetet bedrefs temligen planlöst, då ordentlig renstakning med därtill hörande uppsättning af arbetsprofil ej var verkställd.

Omläggning och förbättring af bygdevägen mellan Rickarum i Esphults socken och Linderöds jernvägsstation.

(8.84 km.)

Väglinien var renstakad, och arbetet med terrassering och uttagning af sten till trummorna var nyss påbörjadt.

Malmöhus län.

Anläggning af delen inom Malmöhus län af väg mellan Linderöd i Kristianstads län och Kålhult i Malmöhus län.

(4.19 km.)

Omkring 2,200 meter voro terrasserade, men några trummor voro ännu ej lagda. Bron vid Hulta med 2.6 m:s hvalfdt spann var färdigbyggd och utan anmärkning. Å en del af den terrasserade sträckan var slagen sten påförd.

Dikena erfordrade rensning från qvarsittande stenar, och stödjemurarna af kullersten måste ombyggas med ordentlig sten eller täckas med vanlig jordslänt. Det utförda arbetet motsvarade omkring 25 % af hela företaget.

Hallands län.

Omläggning och förbättring af vägen mellan Drängsereds prestgård och Krogsereds gästgifvaregård inom Drängsereds och Krogsereds socknar.

(5.46 km.)

Arbetet var i det stora hela färdigt. Endast några oväsentliga brister anmärktes rörande dikesrensning och trummornas vingmurar, hvarjemte somligstads räcke felades och vid Krogsered en lutning förekom, som var brantare än tillåten maximilutning.

Omläggning och förbättring af vägen mellan Torups och Skallinge jernvägsstationer, delen mellan Bålghult och Skallinge samt af Kragaredsvägen inom Torups och Breareds socknar.

(10.27 km.)

För *Halavägen* återstod hårdgörning på omkring 200 m:s sträcka, och åtskilliga kompletteringsarbeten erfordrades på många ställen. Bron öfver Skiftebobäcken var i det närmaste färdig. — Ett par illa utförda trummor måste omläggas.

För *Kragaredsvägen* voro terrasseringen och trummorna färdiga och likaledes grusningen, som var utförd på ett utmärkt sätt och för vägens godkännande erfordrades endast förbättring af handräckena, som voro underhålliga.

Omläggning och förbättring af häradsvägen mellan Torared och Tönnersjö kyrka.

(3.15 km.)

Hela linien var färdigterrasserad med undantag af 400 m. öfver mossarne närmast Torared, där banken sjunkit och kräpde ytterligare påfyllning, innan grusningen kunde börjas. Likaledes var nödvändigt att desförinnan bortspränga jordstenar i vägbanan. Å hela vägsträckan med undantag af nyssnämnda 400 m. var en första grusning verkställd. Tre trummor voro lagda och å kulverten var hvalfvet färdigt. Backomläggningarna i gamla vägen voro färdiga utom hvad beträffar två närmast Tönnersjö, hvilka ej voro påbörjade.

Omläggning och förbättring af allmänna vägen mellan Staborgs bro och Fjärås kyrka i Fjärås socken.
(5.51 km.)

Arbetet var utlemnadt på entreprenad. På 3,500 m. ny linie var ofullständig terrassering verkställd, men på de ställen, där gamla vägen skall följas, var intet arbete påbörjadt. Af de erforderliga 15 trummorna voro 9 lagda och utan anmärkning. — Det utförda arbetet var välgjordt.

Omläggning af vägen vid Trönninge lid i Lindbergs socken.
(0.72 km.)

Arbetet var utlemnadt på entreprenad och nyss påbörjadt.

Vestra distriktet.

Göteborgs och Bohus län.

Anläggning af väg från Skälleröds skjutsstation öfver Kragenäs till Mokesund midt för Galtön i Lurs socken.
(2.40 km.)

Terrasseringen var i det närmaste färdig och grusningen delvis verkställd. — Den beräknade kostnaden ansågs komma att öfverskridas på grund af bergsprängningar, som ej voro upptagna i förslaget. Arbetet kunde ej medhinnas till föreskrifven tid.

Omläggning och förbättring af vägen mellan Grebbestad och Hede i Tanums härad.
(6.45 km.)

Omkring 1 km. närmast Hede var terrasserad och 2 trummor lagda.

Omläggning af allmänna vägen mellan Vräländs och Assmunderöds gästgifvaregårdar inom Långelanda och Torps socknar, delen mellan Önne och Assmunderöd.
(3.20 km.)

Terrasseringsarbetet, trummorna och broarna voro nästan färdiga och grusningen delvis utförd.

Omläggning och förbättring af vägen mellan Kyrkeby och Hede gästgifvaregårdar inom Jörlanda socken.
(5.88 km.)

Terrasseringsarbetet pågick utefter hela linien, de flesta trummorna voro lagda och grusningen påbörjad.

Anläggning af väg mellan Åröd i Ljungs socken och Vassbo i Forshälla socken.
(7.02 km.)

Omkring hälften af terrasseringsarbetet var utförd och halfva antalet trummor lagdt.

Omläggning och förbättring af vissa backar af vägarne mellan Långedrag och Göteborg samt mellan kyrkan och Tranered i Frölunda socken.
(1.43 km.)

Renstakning med uppsättning af arbetsprofiler var utförd, men något arbete i öfrigt ej påbörjadt.

Omläggning och förbättring af den mellan Viddesgårde och Brattefors belägna delen af vägen mellan Viddesgårde i Ödsmåls socken och Skafteröd i Ljungs socken.
(7.24 km.)

Arbetsprofiler voro uppsatta, men något arbete i öfrigt ej påbörjadt.

Elfsborgs län.

Omläggning af vägen från Ale härads gräns vid Jernklef förbi Lilla Edet och Fors Rättaregård till Upphärads kyrka inom Fuxerna, Åsbräcka, Fors, Romeled och Upphärads socknar,

a) *delen mellan Fors Rättaregård och Upphärads kyrka.*
(3.58 km.)

Arbetet var fullbordadt, men som uppgörelse med jordegarne ej var träffad och räkenskaperna således ej avslutade, måste med godkännandet anstå.

b) *delen mellan Jernklef och Lilla Edet.*
(4.61 km.)

Terrasseringen var till största delen färdig och grusningen till stor del verkställd. Åtskilliga af de utförda trummorna voro dåliga och måste delvis omläggas. Bron öfver bäcken i Haneströmsdalen var under byggnad.

c) *delen mellan Lilla Edet och Fors Rättaregård.*
(8.34 km.)

2,600 meter voro terrasserade samt 1,700 meter första gången grusade. Flere af trummorna måste omläggas vid ändarne.

Anläggning af utfartsväg vid Sandareds jernvägsstation i Sandhults socken.
(2.61 km.)

Vägen var färdig och ansågs kunna godkännas.

Omläggning och förbättring af häradsvägen mellan Hids gästgifvaregård i Östra Frölunda socken och hemmanet Källhult i Håksviks socken,

a) *delen inom Östra Frölunda socken.*
(3.36 km.)

Arbetet var anmältd till afsyning. En del för brauta lutningar förekommo; likaledes voro slänterna på sina ställen för brauta, och somliga dikens dimensioner otillräckliga. Dessutom anmärktes brist på stängsel, dålig stenfyllning kring landfästena för bron öfver Åtran och otillfredsställande grusning. Bron underkastades profbelastning och befanns därvid nöjaktig.

b) *delen mellan Håksviks kyrka och Frölunda sockengräns.*
(6.16 km.)

Arbetet var i det närmaste färdigt men med brister af i hufvudsak samma art som å förstnämnda delen.

c) *delen mellan Håksviks kyrka och Källhult.*
(8.11 km.)

Omkring en fjerdedel af terrasseringsarbetet var utförd. Bron vid Skyarp var nästan färdig. — De vid fjolårets besigtning anmärkta bristerna voro endast till mindre delen afhjelpa.

Anläggning af väg mellan Assmebro i Örsås socken och Skyarp i Håksviks socken, delen mellan hemmanet Björleden och Skyarp.
(10.84 km.)

Omkring halfva terrasseringsarbetet var utfördt.

Anläggning af ny väg från Prekebo i Öxabäcks socken och Marks härad till Frölunda i Frölunda socken och Kinds härad,

a) *delen mellan sockengränsen och Krückebo inom Frölunda socken.*

(3.22 km.)

Vägsträckan var färdig och ansågs kunna godkännas.

b) *delen mellan Krückebo och Frölunda inom Frölunda socken.*

(3.70 km.)

Äfven denna sträcka var färdig och kunde godkännas.

Anläggning af väg i Mårdaklefs socken från sockengränsen vid Lönkhult till Klefsqvarn.

(3.14 km.)

Vägbyggnaden var utlemnad till entreprenör, som af terrasseringsen låtit utföra omkring 25 %.

Anläggning af väg mellan Rud i Grimmereds socken och Kransbro i Istorps socken.

(9.40 km.)

Renstakning var verkställd och terrasseringsarbetet nyss påbörjadt.

Omläggning af backar å vägen mellan Tranemo sockens räns och Mo härads gräns vid Portesbo genom Nittorps och Ljungsarps socknar.

(3.54 km.)

Omkring halfva terrasseringsarbetet var utfördt. — Felaktiga dikesdimensioner, stenar i vägbanan, för branta lutningar och brist å bindjord för de sträckor, där vägen gick öfver mossar, föranledde anmärkningar.

Anläggning af den mellan Borås stad och Sandhult-Bredaredsgränsen fallande delen af väg mellan Borås och Bredareds kyrka.

(6.55 km.)

Arbetet var utlemnadt på entreprenad. Renstakning pågick, men i öfrigt var intet arbete påbörjadt.

Förbättring af vägen vid Stockslid mellan Björketorps kyrka och Räfteånda jernvägsstation.

(0.30 km.)

Renstakning och utsättningar voro färdiga och någon sten ör trummorna uttagen.

Vermlands län.

Anläggning af väg mellan Elgsjön och Bograngen inom Elfdals härad,

a) *delen mellan Kindsjön och torpet Midten.*

(4.02 km.)

Mot arbetet, som var anmaldt till afsyning, anmärktes, att vägbanken å myren nära torpet Midten måste ombyggas och läggas på kraftig rustbädd, att vägen på några ställen, där sättningar inträffat, behöfde påfyllas samt att dikena på somliga sträckor kräfde grundlig rensning.

b) *delen mellan Bograngen och torpet Midten.*

(3.73 km.)

Omkring en tredjedel af terrasseringsarbetet var utförd.

Omläggning af den mellan Hvittjärnsbron i Lekvattnets socken och Bocklågan i Fryksände socken fallande delen af vägen mellan gränsen mot Norge vid röset n:o 81 och Thorsby.

(21.81 km.)

Den norra delen af vägen, från Hvittjärnsbron i Lekvattnets socken till gränsen mot Fryksände socken, var till största delen terrasserad och försedd med trummor.

Den södra delen af vägen, inom Fryksände socken, som mest framgår öfver myrar, på hvilka bäddning erfordras, och genom stenbunden skogsmark, ansågs ej kunna utföras för det lågt beräknade priset.

Omläggning af vägen mellan Gräsmarks och Sunne kyrkor,

a) *delen mellan Uddhedens bro och Udden vid sjön Rotten.*

(6.23 km.)

Vid det till afsyning anmaldt arbetet anmärktes brister i afseende å handräcken, diken, doseringar och grusning, som borde afhjälpas innan arbetet kunde anses färdigt.

b) *delen mellan sjön Rotten och Skinnaregården.*

(9.16 km.)

Två tredjedelar af vägsträckan voro terrasserade. Mot arbetet förekommo liknande anmärkningar som vid den förenämnda delen, och dessutom föreskrefs, att bron öfver Gettjärnskanalen borde ombyggas på ett omsorgsfullare sätt.

Anläggning af väg mellan Brunsbergs jernvägsstation och Hortan i Brunsröds socken.

(2.17 km.)

Något terrasseringsarbete var ej påbörjadt, endast en del sten till bron öfver Brunsbergselfven var uttagen.

Omläggning af vägen öfver Aspsäters skog uti Gillberga socken.

(0.68 km.)

Omkring två tredjedelar af vägen voro terrasserade.

Omläggning af vägen mellan Allstrum och Norra Forsnäs i Alsters socken.

(2.04 km.)

Terrasseringsen och trumläggningen voro till största delen färdiga, grusningen till omkring hälften.

Omläggning af landsvägen vid Lund i Väse socken.

(0.65 km.)

Arbetet var påbörjadt.

Underhållsarbete.

Anläggning af väg från allmänna landsvägen vid Sillebottens skjutsstation till häradsvägen vid torpet Myrås inom Silleruds socken.

(2.62 km.)

Väganläggningen godkändes år 1897. Vägbanan var mycket förfallen, diken behöfde rensas och nedrasade stenstöd åter uppsättas. En trumma var igengången, och grusning af hela vägsträckan var nödvändig.

Östra distriktet.

Östergötlands län.

Anläggning af väg mellan Väfversunda kyrka och Renstad inom Väfversunda och Svanhals socknar.

(6.20 km.)

Vägarbetet var färdigt inom Svanhals socken. Inom Väfversunda socken fattades endast körbanans hårdgörning på den sträcka, där vägen går öfver Dals mosse, hvarest i brist på godt grus makadam måste användas för att få vägplanet fast. Det resterande arbetet skattades till 10 % af det hela.

Anläggning af väg mellan Ulrika kyrka och Rimfors kanalstation, delen inom Nykils socken.

(4.38 km.)

Vägens terrassering var så nära färdigt att sammanlagt endast omkring 400 meter återstodo, hvaraf största delen vid den s. k. Badstudalen, där de största terrasseringsarbetena förekomma. Terrasseringen verkställdes med en maximilutning af 1:20, ehuru i fastställda planen medgifvits ända till 1:15.

Det återstående arbetet uppskattades till omkring 20 % af det hela.

Anläggning af väg från Asby kyrka till Norra Vi ångbåtsbrygga i Norra Vi socken.

(11.97 km.)

7,150 meter voro terrasserade och 18 trummor lagda. Omkring en fjärdedel af hela arbetet kunde därför anses utförd.

Inom Norra Vi socken hade å två ställen företagsits omstakningar, hvilka medfört väsentliga förbättringar i planen.

Jönköpings län.

Omläggning och förbättring af vägen mellan hemmanet Svalhult och Gripenbergs jernvägsstation inom Adelöfs socken.

(8.64 km.)

Terrasseringen var färdig. De vid förra besigtningen anmärkta skarpa krökarne på vägen mellan Mickelstorp och Qvarnarp voro afhjelpa. Vägen var grusad till omkring hälften. Det resterande arbetet skattades till omkring 10 %.

Anläggning af väg mellan Röksberg och Säfdabo inom Angerdshestra socken.

(10.80 km.)

Tillsammans omkring 4,000 meter voro terrasserade och däraf 600 meter grusade. Det utförda arbetet skattades till 25 % af hela företaget.

Anläggning af väg från Tenhults jernvägsstation till Kråkebo inom Rogberga och Barnarps socknar.

(12.78 km.)

Vägen var terrasserad med undantag af 950 m. Någon grusning var ej påbörjad. Återstående arbetet skattades till 25 % af företaget.

Anläggning af väg från Forserums station till Lunnestorp i Barkeryds socken, äfvensom omläggningar och förbättringar dels mellan Stenslabo och Runseryd å allmänna landsvägen mellan Jönköping och Eksjö samt dels mellan Forserum och Finntorp å bygdevägen i Forserums socken.

(14.56 km.)

Innan vägen från Forserum till Lunnestorp blifvit renstakad, hade intressenterna påbörjat arbetet utan någon ledning, hvaraf följden blifvit att flere oegentligheter uppstått vid utförandet, och särskildt i afseende å diken, som på många ställen lagts för nära hvarandra, så att de måste delvis igenväggas för erhållande af full vägbredd. — Af hela företaget voro omkring 9,200 meter terrasserade, så att det utförda arbetet kunde skattas till ungefär 30 % af företaget.

Anläggning af väg från hemmanet Boda i närheten af Sandsjö jernvägsstation till Fjärdingsäng i Sandsjö socken.

(4.99 km.)

Hela vägen var terrasserad, men all putsning återstod. Alla trummorna voro lagda. De båda broarna vid Bodafors och Fjärdingsäng voro nästan färdiga. Ingen grusning var påbörjad. — Det utförda arbetet uppskattades till 60 % af det hela.

Omläggning och förbättring af häradsvägen inom Åsen-

höga socken mellan Marieholms bruk och Stengårdshults sockengräns.

(10.25 km.)

Terrasseringen var färdig så när som på 100 m. Halfva vägen var grusad. Alla stenarbeten voro så till vida färdiga att endast en illa lagd trumände behöfde ommuras. — Det återstående arbetet skattades till 10 % af hela företaget.

Utöfver de af Eders Kongl. Maj:t medgifna ändringarna hade vid Marieholm den nya vägen med någon jemkning i fastställda linien bekvämare anslutits till den gamla.

Anläggning af väg mellan Stråkeved och Klefshults jernvägsstation inom Käfsjö och Åkers socknar.

(7.95 km.)

Den del af vägen, som faller inom Käfsjö kommun, var ej påbörjad. Där vägsträckan inom Åkers socken öfvergår Store Mosse, voro paralleldiken upptagna och på den af dikesjorden bildade torfbanken hade utförts sand, hvilken icke bildade tillräckligt fast körbana, hvartill i brist på fullgodt grus torde få anskaffas makadam. — Det utförda arbetet motsvarade omkring 25 % af hela företaget.

Omläggning och förbättring af häradsvägen mellan Bredaryds jernvägsstation och Kulltorps sockengräns samt därifrån till gamla häradsvägen vid torpet Stugan inom Bredaryds och Kulltorps socknar.

(4.37 km.)

Inom Kulltorps socken var vägarbetet färdigt med undantag för en större trumma. Inom Bredaryds socken var terrasseringen nästan färdig, men inga trummor lagda. Till bron öfver Hagryda sågback var endast stenen utkilad. Den utförda delen af arbetet uppskattades till 40 % af det hela.

Anläggning af väg från Fosterhult till Sandvik inom Södra Hestra och Sandviks socknar.

(4.68 km.)

Omkring 1,650 meter voro terrasserade och en dubbeltrumma färdiglagd. Det utförda arbetet motsvarade omkring 35 % af hela företaget.

Anläggning af den inom Jönköpings län belägna delen af ny väg mellan Sunnerskog i Unnaryds socken af sagda län och Lidhults jernvägsstation i Kronobergs län.

(8.33 km.)

Vägen var färdigterrasserad och trummorna lagda mellan Sunnerskog och Yås. På bron vid Stenkaren öfver Yåsjöns utlopp voro två skift lagda och återstodo tre. Det anmärktes att fogarne borde bättre hophuggas och cementeras. Det återstående arbetet skattades till 40 % af det hela.

Kalmar län.

Anläggning af väg från Fagerhults kyrka till Gamlehult i Fogelfors socken.

(11.95 km.)

Öfver hufvud taget utfördes arbetet omsorgsfullt. På ett fåtal ställen förekommo dock eriuringar angående för branta lutningar och mot murverket i ett par trummor. Det utförda arbetet skattades till 60 % af det hela.

Skaraborgs län.

Förbättring af vägen från Vestra Krokgården förbi Fullösa till Storebacken inom Fullösa socken.

(4.80 km.)

Terrasseringen var i det närmaste färdig och alla trummor lagda, hvarförutom halfva grusningen var verkställd. Det utförda arbetet motsvarade 95 % af det hela.

Anläggning af väg mellan Danska gården Dala i Dala socken och Stenstorps jernvägsstation.

(3.20 km.)

Arbetet hade anmälts till afsynning och var äfven i det närmaste fullbordadt. Då emellertid grusningen ej utförts till full bredd, handräcken på sina ställen saknades och en del dikningsarbete återstod, ansågs vägen ej böra godkännas.

Anläggning af väg mellan Matsagården och Södra Lundby kyrka och Djeknegården i Önums socken.

(6.75 km.)

Arbetet var så godt som färdigt och utfördt med omsorg.

Iståndsättande af Borgavägen mellan Långjums kyrka och Jakobsgården.

(3.58 km.)

Terrasseringen var färdig och alla trummor lagda. Vid bron öfver Knipabäcken voro landfästena färdiga. Grusningen var påbörjad, men det använda gruset var af för dålig beskaffenhet, hvarför arbetsstyrelsen uppmanades att anskaffa bättre sådant. Omkring tre fjerdedelar af hela arbetet kunde anses utförda.

Anläggning af väg inom Kinneveds och Luttra socknar af Skaraborgs län i riktning från Falköpings stad till Öra stom i Elfsborgs län.

(8.11 km.)

Terrasseringsarbetet var utfördt till omkring 75 %. Två trummor voro lagda, en stenbro med 4.0 m:s spann var färdig och för en bro med 3.7 m:s spann hade landfästena uppförts. Omkring hälften af hela arbetet ansågs utförd.

Mellersta distriktet.

Stockholms län.

Anläggning af väg från Igelsta till Norr Råda i Söderby Karls socken.

(5.4 km.)

Vägen var terrasserad till 70 % och grusad till 20 %. Arbetet var rätt bra utfördt.

Anläggning af väg från Gräddö förbi Riddersholm till Kungsgården inom Rådmansö socken,

a) delen mellan Rådmansö Kungsgård och Riddersholm.

(8.94 km.)

Vägen var terrasserad så när som på en mindre sträcka närmast Rådmansö Kungsgård, med hvilken uppskof egt rum i anledning därpå, att förslag blifvit väckt om ändring af sträckningen. Trummor voro lagda för halfva vägsträckan, och en del grus var framkördt. — Tre fjerdedelar af hela arbetet ansågs utförda.

b) delen mellan Riddersholm och Gräddö.

(7.00 km.)

Två kilometer närmast Riddersholm voro under arbete, och arbetet ansågs utfördt till 15 %.

Anläggning af föreslagen väg mellan Vreta i Frötuna socken och Penningby i Länna socken jemte biväg till lastageplatsen vid Väsby och Hysingsvik,

a) delen mellan Penningby och korsningen med bivägen till Väsby, äfvensom bivägen till Hysingsviks lastageplats.

(5.99 km.)

b) återstående delen af väganläggning mellan Vreta och Penningby.

(5.50 km.)

Vägarne voro färdiga och kunde godkännas.

Anläggning af väg mellan Edebo kyrka och Vamby jernvägsstation.

(1.22 km.)

Vägen var i det närmaste färdig och försedd med väl utförda trummor, hvaremot beträffande terrasseringen anmärktes, att berg, stenar och stubbar förekommo alltför nära vägens yta. Halfva vägen var första gången grusad.

Omläggning af bygdevägen i Östra Ryds socken mellan kyrkan och Ullna bro.

(3.37 km.)

Vägen var färdig och ansågs kunna godkännas.

Södermanlands län.

Omläggning och förbättring vid 7 backar å vägarne i Ytter och Öfver Enhörna socknar.

(4.17 km.)

Terrassering och trummor voro så till vida färdiga, att endast vid Brinkbacken och Hammarensbacken bankfyllningen behöfde kompletteras, att på minst 1 m:s längd under hvarje trummande borde anbringas stengrund samt att vingmurarne till den stora trumman vid Hammarensbacken behöfde påmuras. Grusningen var nära färdig, handräcken under uppsättning samt landfästena till bron vid Skarby så till vida färdiga att endast å vingmurarne återstod någon komplettering. — Omkring nio tiondelar af hela arbetet ansågs utförda.

Omläggning och förbättring af vägen mellan Bettna jernvägsstation och Mellingspånga bro i Bettna socken.

(5.33 km.)

Vägen var terrasserad och grusad, så att den kunnat öppnas för trafik. En greuväg hade anlagts till godsmagasinet vid Bettna station. En fördelaktig, mindre afvikelse från fastställd plan hade vidtagits. — Mot arbetet förekom ej annan anmärkning än att en stödjemur behöfde delvis omläggas.

Omläggning och förbättring af landsvägen mellan Kristineholm och Bönsta i Helgona socken.

(3.59 km.)

Arbetet var anmälldt till afsynning, men ansågs ej böra godkännas, förr än körbanan befriats från ogräs och afjemnats, diken rensats, en trumma på Kristineholms gårde anlagts och de flesta trummornas vingmurar kompletterats.

Omläggning inom Vestra Vingåkers socken af vägen åt Östergötlands län mellan Vingåkers station och Granhult samt vid Brudbacken.

(2.12 km.)

Vägarne voro terrasserade och delvis grusade. En trumma behöfde ändras.

Vestmanlands län.

Väganläggning mellan Klinta och Södra Horsbäck i Vester Löfsta och Vittinge socknar.

(4.11 km.)

Vägen var färdig och kunde godkännas.

Gotlands län.

Anläggning af väg från Vinor till Holmudds fyr inom Fårö socken.

(6.97 km.)

Terrasseringen var färdig och grusningen påbörjad. Omkring två femtedelar af hela arbetet ansågos utförda. — Det anmärktes att vägkanterna på många ställen behöfde rätas och slänterna torfsättas.

Nedre norra distriktet.

Kopparbergs län.

Omläggning och förbättring af vägen mellan Falun och Rönndalen i Envikens socken.

a) *delen inom Svärdsjö socken mellan Gråsala och Envikens sockengräns.*

(8.48 km.)

Arbetet med terrassering och trumläggning var afslutadt. Uppsättning af räcke och någon grusning vid Kroktjärn återstod.

b) *delen inom Envikens socken.*

(3.34 km.)

Jernbron öfver Rönndalsån var uppsatt men ej målad.

Väganläggning mellan Roddarhedens by i Äppelbo socken och Trätjärns hållplats å Mora—Venerns jernväg inom Jerna socken.

(8.66 km.)

Arbetet, som föregående år afbröts på grund af åtskilliga jernvägsplaner i trakten, hade ej heller i år blifvit återupptaget, denna gång till följd af andra vägförslag i Äppelbo socken.

Anläggning af väg från Tyngsjö kapell öfver Sagens jernvägsstation å Mora—Venerns jernväg till Klackbodarne vid landsvägen från Lindesnäs bruk till Näs kyrka inom Äppelbo, Jerna och Näs socknar.

a) *delen mellan Sagens jernvägsstation och nedgången till Flatelfven.*

(14.32 km.)

Vägen var terrasserad och grusad. Behöfliga handräcken saknades på flere ställen och äfven andra brister förekommo, såsom att flere trummor hade för små dimensioner och måste ombyggas, att en trumma saknade behöfliga vingmurar, att åtskilliga diken behöfde rensas samt att vingmurarne för bron öfver Fisktjärnsbäcken måste omläggas. — Grusningen var påbörjad.

b) *delen mellan Flatelfven och Klackbodarne.*

(14.31 km.)

Landfästena för bron öfver Flatelfven voro uppförda, men vingmurarne på det sätt afvikande från gillad ritning, att de måste omläggas.

c) *delen mellan Sagens station och Lakatjärnbäcken i Äppelbo socken.*

(8.96 km.)

Intet arbete var påbörjad.

Gefleborgs län.

Omläggning af landsvägen i Bergsjö socken mellan Brickröjningen och Högens by.

(4.19 km.)

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens berättelse 1900.

Arbetet var temligen nyss börjad och gaf ej anledning till annan anmärkning än den, att i bankens krön inlagd grästorf borde aflägsnas.

Vesternorrlands län.

Anläggning af väg från Tüxans by i Ramsele socken till Fjällsjö kyrka, delen mellan Stormalmberget och Vengelbodarne.

(15.87 km.)

Omkring 14,000 m. väg var terrasserad och flertalet trummor lagda. Broarna öfver de 3 större vattendragen Bastunäsbäcken, Sponsjöån och Vängelnoret voro ej påbörjade; dock var en del sten uttagen för den sistnämnda bron.

Mot det utförda arbetet anmärktes: att bindjordspåfyllningen å myrar mestadels var otillräcklig, att dikningen på flere sankta ställen var otillfredsställande, att till- och aflöpp vid en del trummor voro bristfälliga, att här och hvar i vägbanan och dikena funnos jordfasta stenar, att flere trummor voro för dåligt hopkomna, att fyllningen intill ett par trummor bestod af lera, som borde ersättas med stenskärf, grus eller mager jordfyllning, samt att handräckena hade för korta och för grundt nedsatta stolpar och voro hopslagna med alldeles för små spikar.

Genom Vengels by var från fastställda planen företagen en afvikelse, hvar till borde sökas vederbörligt tillstånd.

Omläggning och förbättring af häradsvägen inom Ramsele socken från Fjällsjö kyrka till Edsele rå.

(24.74 km.)

Terrasserings-, bro- och trumarbetena voro färdiga på nästan hela sträckan med undantag för den del af linien, där senare fastställd plan för ny bro med tillfartsvägar öfver Fjällsjöelfven vid Nordantjäl kräver ändring af väglinien omkring nämnda by. Större delen af vägen var äfven grusad.

Mot de utförda arbetena anmärktes: att bindjordspåfyllningen på myrarna i allmänhet var otillräcklig, att särskildt på Elgmyren diken och aflöpp voro för grunda, att flerstädes på myrarna banketter saknades, att på flera ställen schaktningar och fyllningar tagits för små, så att den fastställda maximilutningen öfverskridits, att grusningen på sina ställen var väl knapp, att trummorna till ganska stort antal befunnos för korta och delvis illa lagda, särskildt beträffande bottnar och vingmurar, att handräckena hade för korta och för grundt nedsatta stolpar samt voro hopslagna med alldeles för små spikar, att grusskiften till en bro voro högeligen otillfredsställande och måste ersättas med nya, att träsparrarne till samma bro hade kärnröta och måste utbytas mot friskt virke samt att behöfliga glaciemurar vid bron öfver Sägbacken saknades.

Anläggning af väg mellan Skäggesta och Rosböle byar inom Tynderö socken.

(4.10 km.)

Vägen var anmäld till afsyning, men företedde följande brister. Flerstädes funnos vid vägens sidor af smärre sprängstenar eller kullerstenar slarfvigt uppförda stödmurar, hvilka borde öfverfyllas med jord i vanlig lutning. Bankslänterna befunnos på en del ställen för branta, hvarjemte, där större tomrum förekommo i slänterna vid fyllningar af större kullersten, dessa borde med jord igenfyllas. En del stolpar i handräcket voro för grundt nedsatta, liksom slänorna fästade med för kläna spikar. Grusningen var på östra hälften af vägsträckningen synnerligen ojemnt fördelad och på flere ställen alldeles otillräcklig.

Jemtlands län.

Den mellan Hotagens kyrka och Aborrtjärn invid Häggsjön belägna delen af väg mellan Hotagens kyrka och Iällholmsjö by i Föllinge socken.

(10·01 km.)

Sedan tillstånd erhållits, att i närheten af Hotagen- och Häggsjöarne vägen finge utföras med förändrad sträckning enligt kaptenen W. Prinzencreutz' förslag, hade färdigterrasserats den del af den nya sträckningen, som de vägbyggnadsskyldige voro förpliktade att utföra och därjemte försetts med trummor. Vid många trummor i linien behöfde spånt anbringas. Större stenar i väggruset behöfde utkrattas.

Omläggning af vägen mellan Vallsundet och landsvägen mellan Frösö kyrka och Östersund.

(2·40 km.)

Omkring 1,000 meter voro terrasserade och botten lagd för en del trummor. Det utförda arbetet föranledde ingen anmärkning.

Anläggning af den mellan Hammerdals kyrkplats och Sikås belägna delen af väg mellan nämnda kyrkplats och Gåxsjö kapell.

(8·56 km.)

En fjärdedel af terrassereringen var omsorgsfullt utförd. Genom Sikås by var en mindre afvikelse från fastställda planen företagen, och ämnade arbetsdirektionen härtill söka vederbörligt tillstånd.

Öfre norra distriktet.*Vesterbottens län.*

Anläggning af väg från Byske gästgifvaregård till Furuögrunds hamn i Byske socken.

(4·70 km.)

Vägen befanns färdigterrasserad och försedd med alla föreskrifna trummor samt med två broar, hvardera med 3 m:s spann.

Mot arbetet anmärktes, att vägbanan knappt höll den föreskrifna bredden, att tre stigningar voro brantare än tillåtet maximum, att bomberingen flerstädes var för liten och slänterna för branta samt att trumvingarne voro för korta. Utöfver det fastställda och lagda antalet trummor syntes ännu en trumma vara erforderlig.

Den mellan Kusmarks by och sockengränsen återstående delen af väganläggning mellan Käge hamn i Skellefteå socken och Jörns kyrkoby.

(17·50 km.)

Vägen var färdig och kunde godkännas.

Omläggning af vägen mellan Skellefteå och Jörn öster om Jörnträsket i Jörns socken.

(2·40 km.)

Terrassereringen var färdig utom på myrarna, hvarest återstod att påföra pinmo och verkställa åtskillig dikning. En sten-trumma och tre trätrummor voro fullbordade, och för bron öfver det s. k. Krondiket återstod endast grusskiftet.

Mot arbetet anmärktes, att bankett saknades på en myr, där sådan ansågs oundgängligen nödvändig, samt att en del bäddningar på myrarna måste täckas med tjockare lager af myrjord, innan pinmo finge påföras på densamma.

Anläggning af väg mellan Burträsk och Norsjö kyrkor, delen mellan Åsträsk jernvägsstation och Nybrännan i Burträsk socken.

(8·78 km.)

En sträcka af 6,150 m. var i det närmaste färdigbruten. Grundgräfningen för bron öfver Granbäcken pågick vid besigtningstillfället och för landfästena till bron öfver Hötjärnbäcken hade nedlagts rustbäddar samt å den ena af dessa grundmurningen utförts.

Till rättelse anmärktes, att vägbankens doseringar delvis voro för branta samt att ej på tillfredsställande sätt matjorden aflägsnats där bankläggningen påbörjats.

Väganläggning mellan Robertsfors bruk i Bygdeå socken och Vindelns jernvägsstation i Degerfors socken.

a) *delen mellan Robertsfors och Kalkmyren i Bygdeå socken.*

(5·20 km.)

Omkring 300 meter närmast Kalkmyren voro färdigbrutna. Af de två till vägen hörande broarna var den ena fullt färdig och för bron öfver Rickleån voro landfästen och glacismurar färdiga. Alla trummor voro lagda. Stenarbetena voro utförda med omsorg.

b) *delen mellan Kalkmyren och Åkullsjö i Bygdeå socken.*

(15·69 km.)

Terrasseringsarbetet var i gång på flere punkter. Omkring 1,100 meter voro färdigterrasserade. Bron vid Öfverklinten var fullt färdig och landfästena till bron öfver Stortjärnbäcken uppförda. Af trummorna voro 8 stycken lagda.

c) *delen mellan Vestermyrbäcken och Höglidens vestra rå i Degerfors socken.*

(17·83 km.)

Hälften af vägsträckan var färdigbruten och arbetet pågick på större delen af den öfriga hälften. 20 stentrummor, 25 trätrummor och stenarbetet till 5 broar hade fullständigt och på tillfredsställande sätt utförts, hvaremot vingmurarne till 4 stentrummor voro bristfälliga och måste omläggas. För öfrigt gjordes på sina ställen anmärkning mot för branta vägslänter och beträffande otillräcklig pinmofyllning på myrarna.

d) *delen inom Degerfors tingslag mellan Vestermyrbäcken och Vindelns jernvägsstation.*

(4·53 km.)

Större delen af vägsträckan var färdigbruten och försedd med erforderliga trummor så när som på två. Bindjord hade till erforderlig kvantitet framkörts på Degermyren, men utbredning och planering återstodo. Grusningen var ej börjad.

Anläggning af utfartsväg från anhaltstationen Vännäs by i Vännäs socken.

(0·40 km.)

Arbetet var färdigt och ansågs kunna godkännas.

Anläggning af den mellan Lefvar by och Öre elf belägna delen af väg från Lefvar by öfver Brattfors och Örsbäck till Gräsmyre by i Nordmalings socken.

(12·36 km.)

En förändring i vägens fastställda plan hade företagits, hvarigenom följande betydande fördelar vunnits: att vägen kommit omkring 500 m. närmare Brattfors by, att en tilltänkt landsvägsförbindelse mellan ifrågavarande väg vid Brattfors och Långeds by vid kustlandsvägen blifvit kortare och anknytningspunkten med denna väg blifvit ändamålsenligare belägen, att en

del bergåsar och svåra sankmarker undvikits samt framför allt att en nämnvärd vägförkortning erhållits.

Hela vägen var i det närmaste färdigterrasserad förutom å myrarna, hvarest bindjordsfyllning ännu återstod. Tre stentrummor och de flesta trätrummor voro färdiga. Bron öfver Örebäck, i förslaget upptagen med 15 m:s spann, var utförd med 8 m:s spann, hvilket ansågs fullkomligt tillräckligt. Dessutom var en 5 m:s bro fullbordad. Mot det utförda arbetet anmärktes endast, att några slänter voro för branta och några trätrummor för korta.

Anläggning af den mellan Bjurholms kyrka (Ljusåker) och Nyland i Bjurholms socken belägna delen af väg mellan Bjurholms och Fredrika kyrkor.

(15·31 km.)

10,445 meter voro färdigterrasserade och en sträcka på 2,705 meter halfbruten. 24 stentrummor och 11 trätrummor voro färdiga. Grundgräfning till en bro var verkställd och sten till landfästena framkörd.

Anläggning af väg mellan Fredrika kyrka och Vestermyrriiset i Åsele socken.

a) delen Storlögda—Kojstrandbäcken.

(9·00 km.)

Denna vägdel var färdig och kunde godkännas.

b) delen Kojstrandbäcken—Nordanås.

(13·00 km.)

1,060 meter befunnos färdigbrutna och en trätrumma lagd. Vid vägens renstakning hade den afvikelse från fastställda planen vidtagits, att väglinien i stället för att följa myren utefter hela sin längd flyttats in på det efter myrkanten befintliga fastlandet på grund därav, att myren ligger så lågt, att högvattnet från Lögdeelfven svämmar in öfver myrområdet.

Anläggning af väg mellan Dorotea kyrka och Risbäcks kapell, delen mellan Stora Ångesbäcken och Storbäck.

(10·90 km.)

Brytningsarbetet var verkställt på en sträcka af tillsammans 1,600 m. För flere broar visade sig mindre spann än de fastställda böra blifva fullkomligt tillräckliga. Vid vägen närmast ändpunkten Storbäck, där sjöled vidtager och tills vidare skall användas fram till Risbäcks kapell, hade vid renstakningen jemkats för att erhålla bekväm tilläggsplats för båtar och lämpligt läge med afseende å en framtida fortsättning till Risbäcks kapell.

Anläggning af den mellan Stensele och Råströms fäbodlar belägna delen af ny väg mellan Stensele kyrka och Långvattnets by i Stensele socken.

(10·12 km.)

7,600 meter voro färdigterrasserade och 2,120 meter halfbrutna. 25 stentrummor och 4 trätrummor samt 4 broar med 6, 7, 10 och 15 m:s spann voro fullt färdiga.

Anläggning af den mellan Tärna kyrka och sjön Öfver-Uman samt mellan Stora Umevattnet och riksgränsen mot Norge.

För denna väg, som utföres helt och hållet på statens bekostnad, träffades under hösten arbetsaftal om bankläggning å hela den mellan kyrkan och sjön Laisotjaur belägna 6,460 m. långa vägsträckan med undantag af endast 430 m., hvarå antagliga anbud ej kunnat erhållas. — En sträcka på 4,700 m. var dels färdigbruten, dels under arbete.

Anläggning af den mellan Lycksele och Knaften belägna delen af väg mellan Lycksele och Örträsk kyrkor.

(14·80 km.)

Renstakningen var verkställd, hvarvid några små förbättringar i plan erhållits samt vägen förkortats 280 m. Terraseringsarbetet var påbörjadt.

Anläggning af den mellan Röbbäck och Djekneböle vestra gräns belägna delen af väg mellan landsvägen vid Röbbäck i Umeå socken och Hörnsjö jernvägsstation i Nordmalings socken.

(10·15 km.)

Vägen var renstakad. Å omkring 1,900 m. var bankläggningen i det närmaste färdig och å 1,200 m. därutöfver påbörjad.

Norrbottens län.

Anläggning af väg mellan Piteå stad och Bergviks färjställe inom Piteå socken.

(2·92 km.)

Vägen var fullständigt terrasserad, försedd med trummor och grusad. Arbetet var anmaldt till afsyning, men kunde ej godkännas, emedan vingarne å de flesta trummor voro för korta, den stora trumman vid Bergviks färjställe likaledes var för kort och stora stenar qvarlägo i det påförda gruset.

Anläggning af väg från Sikfors till Arnemark i Piteå socken.

(6·54 km.)

Terrasseringen var i det närmaste färdig på en längd af 5,100 m. Till rättelse anmärktes, att uppfarten mot gamla vägen vid Sikfors var för brant samt att bomberingen på några ställen var för liten. Markens lösa beskaffenhet på vissa sträckor gaf dessutom anledning föreskrifva bindjordsfyllning såsom grund för grusningen. Trum- eller brobyggnader voro ej påbörjade.

Den i det fastställda förslaget ingående uppfartsvägen från Selsborgs ångbåtshamn till ifrågavarande väg ansågs vara obeförlig, emedan kajbyggnaden är till stor del förfallen och en ny kaj är afsedd att anläggas i närheten af det tillämnade färjstället. På grund härav ämnade intressenterna ingå med anhållan om att få ur arbetsplanen utesluta omnämnda vägdel.

Anläggning af väg från Gammelmyrbacken till Vidsele i Elfsby socken.

a) delen Gammelmyrbacken—Fällberg.

(10·93 km.)

Vägen hade genom renstakningen förkortats till 10·85 km. Den var terrasserad till hela sin längd och på omkring 4 km:s sträcka försedd med ett tunnare gruslager. Alla behöfliga trummor utom 6 voro lagda. Båda landfästena till bron öfver Öfre Tvärån voro uppförda.

Mot terrasseringen anmärktes, att dikena på myr och slyland lågo för nära vägbanan samt att dikes- och väglänterna voro för branta, och mot trummorna, att de i allmänhet voro byggda af för liten sten och att vingarne voro för korta. Det ansågs nödvändigt att före grusningen af vägen på vissa ställen hårdgöra bankkrönet med pinno samt att på en del ställen för vägens torrläggning upptaga tydligen erforderliga afledningsdiken.

b) delen Fällberg—Vidsele.

(12·00 km.)

Vägen var renstakad, och 1,500 meter af densamma voro färdigterrasserade. Endast 1 trumma var lagd och 3 under arbete. Mot det å denna vägdel utförda arbetet gjordes be-

träffande jord- och stenarbetena anmärkningar af samma slag som vid förenämnda vägdel.

Omläggning och förbättring af vägen mellan Säfvast och Boden i Öfver-Luleå socken.

(5.72 km.)

Terrasseringen var i det närmaste färdig och grus till stor del utkördt. Några trummor voro färdiga och flere under arbete. För en bro med 3 m:s spann voro landfästena färdiga och för en annan voro de under uppförande. Vid bron öfver Bodån om 20 m:s spann återstod att reparera stenkoner och stenglaci, hvilka stenarbeten under flottningstiden förstörts. Vid Afvaåns bro med 6 m:s spann återstod att lägga stenkoner utmed landfästena.

Beträffande omläggningen kring Svarthbyträsket framhölls nödvändigheten att bättre bortskaffa matjord, torf, rötter och stenar, att på några ställen där jorden utgöres af jäslera inlägga risbädd samt att före grusningen bättre justera vägbana och vägkanter. Dikena voro mestadels för små, slänterna för branta och pinmofyllningen på myr för knapphändig. — Beträffande omläggningen vid Lilla Högsbacken anmärktes, att längs större delen af vägsträckan diken måste upptagas på vägens öfversida.

Anläggning af väg från Hvalfträsk till Öfverstbyn inom Råneå socken.

(7.94 km.)

Vägen var i det närmaste färdig. Det som ännu återstod var bortrensning från vägbanan af uppväxande gräs och tufvor samt upprensning af väg- och afloppsdiken, reparation af några trummor, däribland deras förseende med bättre täckhällar, justering och afjemning af körbanan och vägkanterna i synnerhet på sträckan söder om Korpforsen samt förnyad grusning, där vägbansans beskaffenhet sådant kräfde.

Anläggning af väg mellan Junosuando masugnsby i Jukkasjärvi socken och Nattavaara jernvägsstation, delen mellan landsvägen vid Hakkas och Purnu by.

(10.00 km.)

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Väganläggning från Gellivare kyrkoby i Gellivare socken till Svappavaara by i Jukkasjärvi socken.

a) *delen Moskojärvi—Kalix elf i Gellivare socken och bivägen till Malmberget.*

(23.67 km.)

Vägen var i försvarligt skick. Dock kräfdes bättre fyllning vid trummorna, upprensning af vägdiken och reparation af vägbanan. För färjstället vid Kalix elf hade dels 1 färja och 2 roddbåtar anskaffats, dels stenbänk på södra sidan utfyllts.

Bivägen till Malmberget hade undergått en välbehöflig reparation. Inom Malmberget var dock vägen fortfarande för smal, nedtrampad på kanterna och utan diken. En del trummor och stenrör erfordrade någon justering.

b) *delen mellan Kalix elf (sockengränsen) och Öfre Makkarajärvi.*

(13.87 km.)

Vägen var färdigterrasserad samt å hela sträckan försedd med framkördt eller utbreddt grus.

Pinmofyllningen på en del myrar var för knapphändig och behöfde ökas före grusningen. Återstående arbeten voro: rensning och sprängning af väg- och afloppsdiken, justering af vägbanan, timring af några trätrummor, ändring af några redan fullbordade trummor samt uppsättning af handräcken, hvarför-

utom stenbanken vid färjstället borde förlängas omkring 10 m. För färjebostaden hade framkörts en del timmer. Beträffande bron öfver Pilijoki med 12 m:s spann anmärktes, att de båda stockarne i hufvudbalkarne voro skarfvade midt öfver hvarandra. — Arbetet syntes gå sakta framåt och stå under alltför dålig ledning.

c) *delen mellan Öfre Makkarajärvi och Svappavaara by.*
(6.86 km.)

Vägen var anmäld till afsynig, men kunde ej godkännas. De vid föregående besigtning föreskrifna bergsprängningarna i vägkanterna och stenrensningarna i dikena voro ej utförda, och ej heller hade trummor lagts på de ställen, där stenrören skulle mot sådana utbytas. Därjemte erfordrades förbättringar i murförbanden å landfästena till bron öfver Makkarajoki.

Anläggning af utfartsväg från Svappavaara by till Vittangi i Jukkasjärvi socken.

(28.16 km.)

Arbetet befanns ligga nere.

Anläggning af väg från Vittangi by i Jukkasjärvi socken till Karesuando by i Enontekis socken.

a) *delen Vittangi by—Kokkajärvi.*

(13.14 km.) och

b) *delen Kokkajärvi—Sappisadsi fjellstuga.*

(5.72 km.)

Begge dessa vägdelar voro i det närmaste färdiga, i det endast obetydliga kompletteringar återstodo.

c) *delen Sappisadsi fjellstuga—Tunturijoki.*

(9.94 km.)

Vägen var till största delen terrasserad, men hade dock under vårflödet blifvit betydligt sönderskuren. Då de flesta redan lagda trummor voro för små och odugliga, föreskrefs upptagande af diken på vägens öfversida samt anläggning af en del trummor. De vid föregående besigtning kasserade båda broarna voro i oförändradt skick. Omkring 1,200 meter voro färdiggrusade.

d) *delen Tunturijoki—Lainio elf.*

(16.47 km.)

Endast å 1,300 m. var bankläggning ej påbörjad. Flerstädes borde dock den utförda terrasseringen kompletteras med bortsprängning af stenar i vägbana och diken.

e) *delen Lainio elf—Jukkasjärvi sockengräns.*

(19.85 km.)

Renstakningen var påbörjad.

Anläggning af utfartsväg från Talljärv m. fl. byar i Öfver-Kalix socken.

(26.17 km.)

Arbetet låg nere.

Anläggning af väg mellan Klöfverträsk i Neder-Luleå socken och Håkansön i Piteå socken.

a) *delen inom Neder-Luleå socken.*

(2.68 km.)

Terrasseringen var färdig på 1,700 m:s längd och å 300 m:s sträcka öfver myrar påbörjad med risbäddning och upptagning af diken, hvarjemte 4 stentrummor och 3 trätrummor voro lagda.

b) *delen mellan Neder-Luleå sockengräns och Rosfors.*

(6.00 km.)

Vägen var till hela sin längd färdigterrasserad och försedd med de flesta erforderliga trummor. Bortsprängning af sten

och berg i vägbanan återstod, äfvensom inläggning af risbädd på några korta sträckor samt dessutom grusning och uppsättning af handräcken.

Väganläggning mellan Nybyn i Öfver-Kalix socken och Haapakylä i Öfver-Torneå socken.

a) delen mellan sockengränsen och Puostijoki i Öfver-Torneå socken.

(11.40 km.)

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

b) delen mellan Puostijoki och Haapakylä i Öfver-Torneå socken.

(14.97 km.)

Med undantag af några hundra meter var denna vägdel terrasserad, broarna öfver Orjäsjoki, Korjojoki och Puostijoki färdiga, sånär som på stenkonerna vid landfästena, och grusningen förberedd medelst framförande af nästan hela den behöfliga gruskvantiteten. Bristerna voro, att vid Kojoja saknades bindjordsfyllning på en 300 m. lång sträcka, att diken därräddes lagts för nära väggkanten, att 9 stentrummor och 1 trätrumma återstodo att lägga samt att 4 otillräckligt grundlagda stentrummor måste omläggas äfvensom att rensning af flere diken kräddes. — Det utförda arbetet skattades till 90 % af det hela.

Anläggning af ny väg från landsvägen mellan Arvidsjaur och Afvaviken till Arjephuogs kyrka.

a) delen mellan Nedre Radnejaur och Kolmisjaur i Arjephuogs socken.

(10.00 km.)

Vägen var anmäld till afsyning, men kunde ej förordas till godkännande, enär körbanan å sträckan från Kolmisjaur till Raskträskbäcken, där vägen följer krönet af en sand- och grusås, var synnerligen lös.

b) delen mellan Nedre Radnejaur och södra änden af Öfre Radnejaur.

(5.00 km.)

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

c) delen mellan Öfre Radnejaur och Allejaur inom Arjephuogs socken.

(11.60 km.)

Vägen var bruten å hela linien, men för att denna del af arbetet skulle anses färdig, erfordrades fyllning af bindjord på några myrar, fördjupning och upprepning af diken samt aflägsnande ur körbanan af flerstädes kvarlemnade stenar och stubbar. Af konstarbeten återstod byggnad af 5 trummor, som ej påbörjats, omläggning af en trumma, som var oduglig, och en, som vid föregående inspektion kasserats såsom för liten, men ännu ej ändrats.

d) delen mellan Allejaur och sockengränsen inom Arjephuogs socken.

(13.40 km.)

Terrasseringen var färdig på omkring 12 km:s längd, dock att dikesrensning kräddes utefter större delen af linien, likaså bortskaffande ur vägbanan af stenar och stubbar. Af trumorna återstodo 14 att lägga, däribland 2 som utom de fastställda voro erforderliga. Bron öfver Harrbäcken, som enligt föreskrift vid föregående inspektion borde förhöjas, var oförändrad, men bron öfver Norrmyrbäcken var färdig med undantag för stenkonerna.

Följande med statsbidrag understödda vägarbeten hafva under år 1900 blifvit kontraktsevenligt fullbordade och af styrelsen godkända, nemligen:

	Väglängd.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Nymil.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Malmöhus län.					
Omläggning och förbättring vid den s. k. Sägghusliden af landsvägen mellan Kågeröds kyrka och Knutstorps gård i Kågeröds socken	0.11	4,800	—	3,200	—
Hallands län.					
Omläggning och förbättring af väg från Fagereds prestgård till Ellsereds sockengräns	0.73	23,850	—	15,900	—
Omläggning af allmänna vägen dels mellan Sörby och Vessige, dels mellan Vessige och Bjerome inom Vessige socken	0.44	22,300	—	14,800	—
Göteborgs och Bohus län.					
Omläggning af den mellan Ljungkile och Åsens gästgivaregård fallande delen af vägen mellan Uddevalla och Åsens gästgivaregård	0.50	42,500	—	28,300	—
Omläggning af den mellan Ljungkile och Lissleröd fallande delen af vägen mellan Uddevalla och Åsens gästgivaregård	0.41	25,800	—	16,800	—
Omläggning af den mellan Vräländ och Örne fallande delen af allmänna vägen mellan Vräländs och Assmunderöds gästgivaregårdar inom Långelanda och Torps socknar	0.60	30,340	—	20,200	—
Elfsborgs län.					
Anläggning af den mellan Assmebro och hemmanet Björkliden fallande delen af tillämnad väg mellan Assmebro i Örnsås socken och Skyarp i Håksviks socken	0.80	29,400	—	19,600	—
Omläggning af vägen mellan Änsmåskogs kyrka och Änsmåskogs jernvägsstation	0.30	11,160	—	7,400	—
Anläggning af väg mellan Venersborgs landsvägen vid Torsered och Trollhättavägen vid Källebo i Vassända-Naglums socken	0.16	12,450	—	8,300	—
Värmlands län.					
Omläggning och förbättring af den del af vägen mellan Aspe och Kindsjön, som är belägen mellan Snärberg (punkt B å planen) i Nyskoga socken och en punkt A i närheten af Elgsjön i Södra Finnskoga socken	0.78	29,040	—	19,800	—
Omläggning och förbättring af den del af vägen mellan punkt A i närheten af Elgsjön och Bograngen i Södra Finnskoga socken, som är belägen mellan sagda punkt A och afvägen till Bäckela på Kindsjö egot	0.64	23,830	—	15,800	—
Omläggning af den mellan Snärberg (punkt B å planen) i Nyskoga socken och häradsgränsen mot Hvitsand liggande delen af vägen från Aspe till Kindsjön	0.08	1,990	—	1,300	—
Anläggning af ny väg mellan Vaggforsen och Ottebols jernvägsstation i Jösse häradsrad	0.38	11,400	—	7,800	—
Anläggning af väg inom Gillbergs härad mellan Södra Hög i Högeruds socken och Jösse härads gräns vid Kälkersrud	0.22	20,680	—	13,700	—
Jönköpings län.					
Omläggning af tre backar å häradsvägen mellan Femsjö och Unnaryd	0.26	5,150	—	3,400	—
Anläggning af den mellan Vallshults kyrka och Asafor bruk fallande delen af väg från Vallshults kyrka till Skillingaryds jernvägsstation i Tofteryds socken	1.21	20,830	—	13,950	—
Transport	8.18	315,820	—	209,550	—

	Väg- längd.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Nymil.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport	8.18	315,620	—	209,550	—
Den mellan Asafors och Skillingaryd be- lägna delen af väganläggning från Valls- hults kyrka till Skillingaryds jernvägs- station i Tofteryds socken	1.45	36,030	—	24,000	—
Omläggning och förbättring af sockenvägen från Asenhöga kyrka till häradsvägen vid Gynnäs skattegård inom Asenhöga soc- ken	0.67	11,550	—	7,700	—
Anläggning af ny väg från Jäluntofta kyrka till Lilleryd vid sjön Bolmen	1.18	13,950	—	9,283	33
Omläggning och förbättring af vägen mel- lan Eskeryd förbi Skärkehylte till Nyby inom Långaryds socken	1.44	29,850	—	19,900	—
Skaraborgs län.					
Den inom länet mellan länsgränsen och Rafvelsgården fallande delen af förbätt- ring af gammal och anläggning af ny väg mellan Herrljunga jernvägsstation inom Elfsborgs län och Rafvelsgården inom Östra Bitterna socken	0.34	13,350	—	8,900	—
Anläggning af väg mellan Tonarp i Bör- stigs socken och Trädets jernvägsstation	0.59	15,550	—	10,300	—
Förbättring af den mellan Broqvarn och Hemmingslätt fallande delen af väg inom Medelplana, Fullösa och Forshems socknar	0.09	2,020	—	1,300	—
Anläggning vid Faleberg i Larfs socken af sammanbindningsväg mellan de från Vedum och från Vesterbitterna utgående vägarne mot Larf	0.16	3,850	—	2,500	—
Omläggning af Uggleboliden i Edsvära socken af vägen mellan Algustorp och Gökhem	0.06	2,000	—	1,300	—
Stockholms län.					
Anläggning af väg mellan Utåls qvarn och Neder Söderby i Roslagsbro socken	0.65	13,380	—	8,783	46
Förbättring af sockenvägen mellan Angarns kyrka och Vallentuna jernvägsstation	0.54	12,900	—	8,600	—
Anläggning af de mellan Närmsta Rudan och Backby, Närmsta Rudan och Singö ångbåtsbrygga samt Rofvreten och Fogdö ångbåtsbrygga fallande delar af tilläm- nade nya vägar i Singö socken	0.61	14,830	—	9,800	—
Omläggning och förbättring af vägen i Riala socken mellan kyrkan och Länna sockengräns vid Nyvreten	0.44	10,350	—	6,900	—
Anläggning af den mellan Ellangården och Närmsta Rudan fallande delen af bygdevägar å Singö	0.63	14,220	—	9,400	—
Södermanlands län.					
Omläggning och förbättring af bygdevägen mellan landsvägen vid Flens fattigstuga och Årdala kyrka	2.13	50,470	—	31,345	84
Omläggning af de s. k. Magbrobackarne i Dunkers socken	0.13	3,700	—	2,351	19
Örebro län.					
Väganläggning från Rällså jernvägsstation till Stjernfors och Låa inom Ljusnars- bergs och Råmsbergs socknar, delen Rällså—Låa	0.33	9,430	—	6,280	—
Vestmanlands län.					
Omläggning af vägen mellan Öster Våla kyrka och Siggberg i Nora socken	1.29	38,775	—	25,800	—
Omläggning af de s. k. Hållsjö backar å landsvägen mellan Svanå bruk och Vester- Fernebo kyrka	0.09	3,910	—	2,600	—
Omläggning af backar vid Säby, Gillberga och Osby byar å landsvägen inom Vit- tinge socken	0.12	7,600	—	5,000	—
Transport	21.12	623,335	—	411,593	82

	Väg- längd.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Nymil.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport	21.12	623,335	—	411,593	82
Förbättring af vägen vid Färjbrobacken i Fläckebo socken	0.10	4,500	—	3,000	—
Anläggning af väg mellan Fullerö gård och Fullerö fiskareboställe i Vesterås- Barkarö socken	0.13	2,780	—	1,610	55
Kopparbergs län.					
Anläggning af väg från Djurås station å Siljans jernväg till landsvägen mellan Djurmo och Komtillmätta	0.14	6,030	—	4,000	—
Omläggning af landsvägen i Norets by mellan södra jernvägsöfvergången och Orsabacken samt mellan nämnda jern- vägsöfvergång och Noreberg i Mora socken	0.08	3,100	—	2,000	—
Vesternorrlands län.					
Anläggning af den mellan Tåxans by och Stormalmerget fallande delen af väg från Tåxans by i Ramsele socken till Fjällsjö kyrka	0.99	25,800	—	17,200	—
Anläggning af väg från den s. k. Svedjemo- vägen öfver Lunde och Ri byar till stora kustlandsvägen vid Bergeforsen i Timrå socken	0.33	12,700	—	8,400	—
Anläggning af utfartsväg från Björna jern- vägsstation till Björna by och Gideå elf	0.38	9,700	—	6,400	—
Jemtlands län.					
Den mellan Lina elf och Linsells kyrka fallande delen af väganläggning mellan Linsells och Glöte byar jemte brobygg- naden öfver Linan i Linsells socken	0.75	24,150	—	16,000	—
Omläggning och förbättring af landsvägen mellan Indalselven vid Söre i Lits soc- ken och färjsundet vid Hammerdals kyrka å sträckan genom Hammerdals socken	2.07	68,000	—	45,300	—
Vesterbottens län.					
Anläggning af de mellan Storbrännan och Vestra Sundet i sjön Villvattnet samt mellan Åsens by och Åsträsk jernvägs- station fallande delarne af väg från Bur- träsk kyrka till Kalträsk i Burträsk socken	1.40	44,300	—	29,500	—
Anläggning af den mellan Åsen och Vestra Sundet i sjön Villvattnet fallande delen af väg från Burträsk kyrka till Kalf- träsk by i Burträsk socken	0.74	18,750	—	12,500	—
Utfartsväg från Jörns jernvägsstation i Jörns socken	0.04	5,820	—	3,800	—
Omläggning och förbättring af vägen inom Norsjö socken mellan Skellefteå socken- gräns och Bastuträsk by	0.66	13,800	—	9,200	—
Återstående delen af väganläggning mellan Holmfors i Sorsele socken och Malå kyrka	0.98	34,550	—	23,000	—
Anläggning af den mellan Fredrika kyrka och Storlögda fallande delen af väg mel- lan Fredrika kyrka och Vestermyrriiset i Åsele socken	0.80	23,100	—	15,400	—
Anläggning af den mellan fåbodarna när- mast norr om Stutvattenbacken och Stora Ångesbacken fallande delen af vägan- läggning mellan Dorotea kyrka och Risbäcks kapell	1.50	28,510	—	19,000	—
Norrbottnens län.					
Anläggning af utfartsväg från Pålänge by i Neder-Kalix socken	1.12	21,400	—	14,200	—
Den mellan södra änden af Långträsk och Nordanås i Arvidsjaurs socken fallande delen af väganläggning från landsvägen					
Transport	33.33	970,325	—	642,104	37

	Väg- längd.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Nymil.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport mellan Arvidsjaur och Afaviken till Arjeplogs kyrkoby	33·38	970,325	—	642,104	87
Den mellan Alsån och sockengränsen inom Öfver-Kalix socken fallande delen af väganläggning mellan Nybyn i Öfver-Kalix socken och Haapakylä i Öfver-Torneå socken	0·90	15,860	—	10,550	—
Den inom Arvidsjaur socken återstående, mellan Nordanås och sockengränsen fallande delen af väganläggning från landsvägen mellan Arvidsjaur och Afaviken till Arjeplogs kyrkoby	1·41	40,300	—	25,000	—
Den mellan Areaajoki och Kaunisjokis ångar fallande delen af väg från Areavara by till landsvägen vid Autio i Pajala socken jemte grenväg till Sahavara by	1·00	20,640	—	13,700	—
Anläggning af väg mellan Elfsby kyrka och Gammelmyrbacken i Elfsby socken	1·26	27,220	—	18,100	—
Anläggning af utfartsväg från Långträskas jernvägsstation till Arvidsjaurvägen inom Piteå socken	0·96	29,400	—	19,600	—
Anläggning af den mellan Areaajoki och Areavara by fallande delen af väg mellan Areavara by och landsvägen vid Autio	0·05	1,490	—	900	—
	0·33	12,818	—	8,500	—
Summa	39·24	1,118,053	—	738,454	87

B. Hamn- och brobyggnader samt vattenkommunikationer.

I. Hamnar.

Södra distriktet.

Under arbete.

Hörviks hamn i Blekinge län.

¹⁾ Djup: 1'5 à 3'0 m.

Arbetet, som var väl utfördt, var så långt framskridet, att det kunde antagas blifva färdigt till årets utgång.

Skillinge hamn i Kristianstads län.

Djup: 3'0 m.

Hamnarmens förlängning var påbörjad och likaså muddring i inseglingssäns och bassin, så att omkring 2,000 kbm. voro uppmuddrade och upplagda å land.

Kåseberga hamn i Kristianstads län.

Djup: 3'5 m.

Den östra vågbrytaren var skadad på utsidan nära pirhufvudet, där en anseelig stenpåfyllning var behöflig. För den förlängning af samma vågbrytare, hvartill statsbidrag år 1899 beviljades, voro två kistor sänkta och till hälften fyllda med sten. Men som detta utförts utan planering af botten, lutade kistorna så, att de, innan murning kunde ega rum, måste upptagas för att ånyo sänkas och då på afjemnad botten. — Till-

¹⁾ De under hamnarnes namn angifna djupsiffrorna äro den vid statsbidragets beviljande fastställda planens. För hafskustens hamnar hänföra sig dessa siffror till hafvets medelvattenyta.

sägelse härom, utan påföljd meddelad redan vid en föregående besigtning, förnyades därför.

Bäckvikens hamn på ön Hven.

Djup: 3'0 m.

Besigtningen afsåg arbetets afsynig, men enär på åtskilliga ställen i hamnbassinen saknades fastställt djup, borde ytterligare muddringar föregå arbetets godkännande.

Borstahusens hamn i Malmöhus län.

Djup: { i inre hamnen 1'8 m.
i yttre » 3'0 m.

Hamnen var mycket väl underhållen. Djupet i hamnen var mellan 2'1 och 2'4 m. under medelvatten.

Det nya med statsmedel understödda förbättringsarbetet, som bland annat afser inseglingssäns och yttre hamnens fördjupning till 3'0 meter, var påbörjad.

Ålabodarnes hamn i Malmöhus län.

Djup: 2'5 m.

Det härstädes pågående arbetet afser strandskoning vid det södra armfästet, och var härmed början gjord.

Mot hamnen i öfrigt fanns ingen anmärkning. Djupet hade inne i hamnen bibehållit sig mycket väl, hvaremot i hamngattet en betänklig uppgrundning på omkring 0'3 meter visat sig, enligt de på platsen boende fiskarnes uppfattning orsakad af den massa affall, som från det söder om hamnen belägna stora tegelbruket i stora kvantiteter kastas i hafvet och af strandströmmen föres längs södra vågbrytaren in i hamnen, en åsigt som ansågs hafva all sannolikhet för sig.

Nogersunds hamn i Blekinge län.

Djup: 2'1 m.

Det nya förbättringsarbetet, hvartill statsbidrag beviljades år 1899, var ej påbörjad.

I öfrigt förekom ej anledning till anmärkning.

Fullbordade.

Karlshamns hamn.

Hamnen var väl underhållen. Den vestra stenkajen var under ombyggnad.

Simris-Branteviks båthamn i Kristianstads län.

Vågbrytaren var oskadad. Djupet under medelvattenytan var i gattet 1'3 à 1'5 meter, inne i hamnen blott 1'0 meter.

Nöbbelöf-Branteviks båthamn i Kristianstads län.

Vågbrytaren var oskadad, och djupet var oförändradt, omkring 1'5 meter. — Vid såväl denna hamn som den föregående minskas antalet fiskare hvarje år och utgjorde besigtningssåret endast 12 à 15 på hvardera stället.

Malmö hamn.

Djup: 5'6 m.

Utan statsbidrag pågå här betydande utvidgningsarbeten, afseende anläggning af ny rymlig hamn bredvid, men i för-

ening med den gamla, hvilken, utförd äfven den mest utan statsbidrag, var omsorgsfullt underhållen till såväl kajer som bassiner.

Trelleborgs hamn.

Djup: 3'5 à 4'8 m.

Vestra vågbrytarens förstärkning ända ut till pirhufvudet hade fullbordats och lastkajen vester om midtelbryggan var kompletterad.

Det från östra armen utskjutande landgrundet hade uppmuddrats, så att i hela östra bassinen fanns minst 5'5 meters djup under medelvatten. I vestra hamnbassinen hade till 5'4 meters djup uppmuddrats en ränna på 30 à 40 meters bredd längs hela träbron. Djupet i gattet var 5'7 meter.

Vikhögs hamn i Malmöhus län.

Enligt uppgift hade vestra vågbrytaren grundligt reparerats år 1897, men under en svår nordoststorm år 1899 upprefs armen i krönet nära landänden, genom hvilket hål en hel massa sand och tång inkastades i hamnen. Dessa skador voro ej fullständigt afhjelpa. Djupet var vid pirhufvudet 2'5 meter under medelvatten, vid brons sydliga ände och intill vestra armen 2'0 meter. Träbron behöfde repareras.

Barsebäcks hamn i Malmöhus län.

Djup: 1'8 m.

Hamnen befanns fullt användbar för den materiel, till hvilken vid anläggningen hänsyn togs, men vissa delar af densamma tarfvade reparationer. Detta var förhållandet med södra vågbrytaren, hvars stenfyllning i vattengången utrifvits, med pirhufvudet å norra vågbrytaren, med den närmare land liggende delen af nämnda vågbrytare samt med bålverket längs södra armen. Djupet var i gattet 2 meter under medelvatten, mellan södra pirhufvudet och den midt i hamnen belägna landbryggan 2'4 meter.

Kyrkbackens hamn på ön Hven.

Djup: 1'8 à 2'4 m.

I hufvudsak var hamnen sådan, som den tillämnades, då statsbidrag till densamma anvisades, men den ökade rörelsen ansågs kräfva hamnens ytterligare förbättring.

Djupet i inseglingsrännan, som för några år sedan på fiskarnes egen bekostnad uppmuddrades till 3 m., var på den inre halfdelen ej mer än 2'5 meter. Djupet i hamnen var 2'2 m. på det område, som en gång var uppmuddradt till 2'4 meters djup.

Råå hamn i Malmöhus län.

Djup: { i inre hamnen 1'8 à 2'7 m.
i yttre » 3'0 m.

Äfven denna hamn motsvarade fullt de anspråk, som vid anläggningen ställdes å densamma, ehuru norra vågbrytaren ansågs för låg, enär vid hårda stormar med högvatten tång och uppslammad sand kastas öfver parapeten in i hamnen, hvilket föranledt hamnstyrelsen att låta uppgöra förslag till vågbrytarens förbättring, hvarjemte i samma förslag intagits förbättring

af pirhufvudet, som skadats därigenom att virket i undervattenskistan förtärts af sjömask, så att kistans yttre del sönderbrutits och stenfyllningen ramlat ut. Djupet i inre delen af hamnen hade hållit sig någorlunda, i den yttre delen och i gattet märktes däremot någon uppgrundning.

Vestra distriktet.

Fullbordade.

Vågbrytaren vid Venersborgs hamn.

Genom underhållsåtgärder, dels förut vidtagna, dels pågående, hölls vågbrytaren i anmärkningsfritt skick. — Den vid yttre pirhufvudet förutvarande fasta fyren hade föregående år blifvit utbytt mot en blinkfyr.

Karlstads hamn.

Djup: 3'0 m. under Venerns l. v. y.

Muddringar hade under året verkstälts i inseglingsrännan i inloppet till Orrholmsviken samt i kanalen mellan Klarelfven och slussen, så att anläggningen var fullt tillfredsställande. Bland utförda arbeten nämnas: ny svängbro öfver slussen samt 300 meter stenslänter utefter södra kanalbanken.

Östra distriktet.

Fullbordade.

Oskarshamns hamn och docka.

Dockorna befunnos i mycket godt skick och hamnen hade icke blott underhållits, utan äfven i viss mån förbättrats, i det att ett för hamnens räkning anskaffadt stort mudderverk var sysselsatt med fördjupning af inre delen af hamnen. För sådant ändamål pågingo äfven sprängningar i närheten af kajlinien med biträde af fast anställd dykare. Vid anställda pejlingar visade sig djupet utefter kajerna vara 4'8 à 4'9 meter och i hamnen för öfrigt omkring 6'6 meter. För att skydda verkstadens yttre kaj mot ost-nord-ostvind hade år 1893 påbörjats en omkring 140 meter lång vågbrytare, hvilken var i det närmaste färdig.

Vesterviks hamn.

Jernvägskajen befanns i mycket godt skick. Däremot synetes skeppsbron, ehuru underhållen så godt sig göra låter, dock något bräcklig. Utanför jernvägskajen var djupet 2'8—5'0 meter och i Ölandshamnen omkring 2'0 meter.

Gamleby lastbrygga.

Bryggan befanns i godt skick. Djupet invid densamma var omkring 6'0 meter.

Mariestads hamn.

Djup: 1'8 m. under Venerns l. v. y.

Åren 1877—1880 hade hamnen fördjupats 0'6 meter, och befanns botten vid besigtningen ligga 2'15 à 2'65 m. under l. v. y. Mot hamnens underhåll i öfrigt förekom ej heller anledning till anmärkning.

Leckö hamnbrygga.

Bryggan var tillfredsställande underhållen.

Föregående år hade tillfartsvägen närmast bryggan, där den hvilar på en utfylld stenbank, af vågsvall delvis dragits ned i sjön. Denna skada var reparerad med för ändamålet lämpligare större sten. Djupet var vid bryggans vestra del 3'5 meter och vid den östra 3'6 meter under Venerns l. v. y.

Mellersta distriktet.

Under arbete.

Öregrunds hamn.

Djup 3'0 à 4'0 m.

Kajen var färdig. Kistorna för vågbrytaren voro sänkta och deras fyllning med sten pågick. Beträffande hamnen i öfrigt förekom mot dess underhåll ingen anmärkning.

Kajanläggning vid Mariefred.

Djup: 2'6 m. under Mälarens l. v. y.

Arbetet var så till vida påbörjadt, att omkring hälften af den till kajbyggnaden erforderliga grusmängden hade framförts.

Klinte hamn på Gotland.

Beträffande den utvidgning af hamnen, hvartill statsbidrag beviljades år 1899, hade ett mudderverk anskaffats samt för kajbyggnaden 6 kistor sänkts och betongjutning med klädsel af granit påbörjats. I fråga om hamnen i öfrigt förekom mot dess underhåll ingen anmärkning.

Fullbordade.

Ljugarns hamn på Gotland.

Mot hamnarmens och bryggans underhåll anmärktes endast, att några plankor i bryggans körbana behöfde utbytas mot nya samt att stenfyllningen utmed vågbrytaren behöfde påfyllas med större sten.

Nabbens hamn på Gotland.

Den södra hamnarmen var förstörd, så att den företedde anblicken af en massa oordnade stenar. Den hade försetts med en ny, men klen byggd pirkista. Den norra hamnarmen var ej fullt så mycket förstörd, men dess pirkista var dock helt och hållet borta. Muddring hade verkställts, och var djupet under medelvattenytan i inloppet 0'9 meter och sedan 0'8 till 0'5 m. Skall denna hamn bibehållas, erfordrar den grundlig reparation,

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens berättelse 1900.

men med statsmedel pågick undersökning om åstadkommande af djupare och säkrare hamn, gemensam för Nabbens och Djupdya fiskelägen.

Djupdya hamn på Gotland.

Denna båthamn var nöjaktigt underhållen, och det endast för små båtar afsedda djupet var bibehållet.

Herta hamn.

En af hamnarmarne var mycket skadad af is och storm, så att af pirkistan endast botten qvarstod och den följande kistan var skadad. Skador å öfriga kistor och uppgrundningar genom indrifven sand ökade behovet af kostsamma förbättringsarbeten för hamnens iståndsättande.

Tomtebodas hamn på Gotland.

Hamnen, som begagnas af omkring 16 båtar, var dålig såväl i fråga om de två af stenfyllningar bestående, med kistor afslutade armarne, som beträffande bassinen, i hvilken endast en ränna hölls uppmuddrad. Också ansågs hamnen ej kunna angöras vid stark pålandsvind.

Ett med statsbidrag utfördt hamnarbete har under år 1900 fullbordats och af Styrelsen godkänts, nemligen:

	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Förbättring af hamnen vid Stora Rör på Öland...	26,500	—	26,500	—
Summa	26,500	—	26,500	—

Till detta företag beviljade 1897 års riksdag ofvanstående anslag att utgå från riksstatens 7:de hufvudtitel. Samma år faststälde Eders Kongl. Maj:t arbetsplan för företaget och uppdrog åt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen att låta utföra arbetet. Entreprenadkontrakt antogs af Styrelsen den 21 Mars 1898 och blef arbetet efter afsyning godkänt i Aug. 1900.

II. Broar.

Mellersta distriktet.

Fullbordade.

Landsvägsbron vid Almarestük i Stockholms län.

Sjelfva bron var i godt stånd, men brädklädseln på dyk-alberna behöfde lagas.

Tappströms bro i Färentuna härad af Stockholms län.

Det anmärktes, att trävirket i såväl brobanan som räcken å bron med tillfartsvägar m. m. kräfde grundlig reparation samt att jernbrons öfverbyggnad behöfde befrias från rost och efter nitningens öfverseende målas.

Nedre norra distriktet.

Under arbete.

Anläggning af landfästen och pelare för bro öfver Öster Dalelven vid Bastubacken i Mora socken af Kopparbergs län.

Förberedelser för brobyggnaden voro vidtagna genom framskaffande af byggnadsmateriel.

Anläggning af ny bro öfver Fuzelfven vid Granvåg i Sollefteå socken af Västernorrlands län.

Landfästen och tillfartsvägar voro på ett fullgodt sätt utförda, och likaså öfverbyggnaden, som väl bestod det belastningsprof den underkastades.

Anläggning af landfästen och pelare för bro öfver Fjellsjö elf vid Nordantjäl i Ramsele socken af Västernorrlands län.

Sten till brostöden var uttagen, men därutöfver intet arbete utfördt.

Anläggning af ny bro öfver Ljusne elf vid Linsell i Linsells socken af Jemtlands län.

Landfästena voro färdiga och utan anmärkning. Öfverbyggnad och uppfartsvägar återstodo att utföra.

Fullbordade.

Bro öfver Ljusne elf i Arbrå socken af Gefleborgs län.

Ett landfäste var ombyggt, och körbanan, som för ett par år sedan omlades, var i godt skick. En af kistorna var mycket angripen af röta och slitning från flottgodset, hvarför den tarfvade grundlig reparation eller kanske ombyggnad.

Bro öfver Ljusne elf vid Jerfsö i Gefleborgs län.

Besigtningen gaf ej anledning misstänka några svagheter hos vare sig jernöfverbyggnaden eller stenarbetet. Den enda bristen var att tvenne staketstolpar voro afbrutna.

Bro öfver Ångermanelfven vid Sollefteå i Västernorrlands län.

I norra landfästet hade fogarne öppnat sig, hvilket man sökt afhjelpa med breda cementfyllningar och med jernkramlor, som inslagits för att sammanhålla fogarne, allt utan effekt, enär det beror på grundens beskaffenhet att fogarne öppnat sig. Glacisen kring den mellersta af de tre pelarne visade tydligt att rörelser äfven här egt rum. En af de öfriga pelarne hade ett par stenar sönderslagna och en utfallen. — Hela bron, äfven körbanan, var i dåligt skick, liksom vägbanan å de mellan brospannen liggande bankarne var ojemn och nedkörd.

Bro öfver Indalselfven vid Söre i Lits socken.

Brons underhåll föranledde ingen anmärkning.

Öfre norra distriktet.

Under arbete.

Anläggning af ny bro öfver Ume elf i närheten af Stensele kyrka i Stensele socken af Vesterbottens län.

Till det norra landfästet var grunden lagd, för det södra var intet arbete påbörjadt, för pelaren i strömmen var kistan sänkt och för två pelare på den s. k. »Ören» voro grundskiften murade. Fyllning af brobankarne på såväl norra som södra sidan pågick.

Fullbordade.

Bro öfver Ume elf vid Umeå stad.

Körbanan var försedd med ny slitplank och hela bron i godt stånd, dock med den erinran, att jernöfverbyggnaden behöfde ommålas.

Bro öfver Ume elf mellan Sörfors och Brännlands byar i Vesterbottens län.

Brons hela öfverbyggnad, såväl beträffande hufvudbjälkar som farbana, befanns bristfällig. Särskildt anmärktes, att körbanan till större delen var uppspliten samt att hängverkssträfvorna och hängdockorna voro angripna af röta, hvarjemte hufvudreglarne på midten sjunkit betydligt, oaktadt de enligt uppgift upprepade gånger lyftats och kilats. Beträffande landfästena anmärktes, att den tråkista, som utgör brofäste på norra sidan, äfvensom den därmed förbundna ledkistan var till stor del förstörd af röta, att i det kallmurade södra landfästet stora håligheter förefunnos, enär några stenar i bröstmuren fallit ut och andra förskjutits, samt att likaledes från den kallmurade pelaren flere stenar fallit ut. — Bron ansågs behöfva ombyggas.

Bro öfver Ume elf vid Korpberget (Lycksele kyrkoby) i Vesterbottens län.

Bron befanns i godt stånd så väl i fråga om stenarbete som öfverbyggnad.

Bro öfver Ume elf i närheten af Åskilje by i Stensele socken af Vesterbottens län.

Brons hufvudreglar befunnos vara i godt stånd och virket friskt med undantag för en spännverkssträffa, som befanns angripen af röta. Ny farbana var inlagd, och de timrade mellanstöden hade plankbeklädts i spetsarne till skydd mot åverkande is och timmer. Det anmärktes, att handräckena behöfde repareras och tillika med hela bron omstrykas, samt att norra brobanken, som satt sig betydligt och nedtrampats i kanterna, behöfde påfyllas till full höjd och bredd.

Bro öfver Vindelelfven vid Vännäs i Vesterbottens län.

Bron, som för några år sedan undergick en större reparation och delvis ombyggnad, befanns i godt stånd.

Bro öfver Vindelelfven vid Ekorrsle by i Degerfors socken af Vesterbottens län.

Ny brobana var inlagd, och öfrigt brovirke var friskt med undantag af en bjelke i en af hufvudreglarne. Landfästen och pelare voro likaledes i godt stånd.

Bro öfver Storlångträsket i Piteå socken å vägen mellan Piteå och Arvidsjaur i Norrbottens län.

Bron, som utgöres af 11 spann om 9·5 å 11 m. hvardera, hvilande på delvis stenfyllda träkistor, hade under vintern 1898 totalt ombyggt beträffande alla öfver dåvarande vattenyta liggande delar. Så hade nya hängverk uppsatts för alla spannen samt flere af kistorna fått sina öfre stockhvarf utbytta mot nya och de öfriga kistorna undergått mindre reparationer. Härvid syntes man likväl hafva varit allt för sparsam, enär somliga bibehållna stockhvarf voro något angripna af röta.

Bro öfver Töre elf vid Töre i Norrbottens län.

Hos båda landfästena kunde förmärkas mindre sättningar och förskjutningar, hos pelaren däremot ingen sådan förändring. Underhållet af öfverbyggnaden syntes totalt försummadt, i det att å båda spannen hängverken, tvärbjelkarne, körbanan och handräckena voro mer eller mindre angripna af röta.

Bro öfver Lule elf vid Edefors i Norrbottens län.

Å pallskiften till den i tre spann byggda bron märktes förskjutningar och utdragningar af stenarne, sannolikt beroende därpå, att broreglarnes glidplattor vid spannens sammandragning vintertid varit fastfrusna vid sina upplagsplattor. Å jernkonstruktionen upptäcktes på flere ställen brister i målarfärgen

samt rostfläckar, några få plankor i körbanan voro angripna af röta och vägbankarne behöfde någon reparation.

Tre med statsbidrag utförda broar hafva under år 1900 blifvit fullbordade och af Styrelsen godkända, nemligen:

	Beräknad kostnad.		Statsanslag.	
	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Anläggning af ny bro öfver Storån vid Låa i Ramsbergs socken af Örebro län	11,920	—	7,900	—
Anläggning af bro öfver Lagan vid Horn i Hamneda socken af Kronobergs län	25,000	—	16,600	—
Anläggning af bro öfver Åtran vid Axelfors i Elfsborgs län	11,500	—	7,600	—
Summa	48,420	—	32,100	—

III. Kanaler och farleder.

Vestra distriktet.

Under arbete.

Farleder i Bohusläns skärgård.

Till rensning i vissa sund, tillhörande inomskärslederna mellan Marstrand och Lysekil samt mellan Hunnebostrand och Fjellbacka, beviljade 1898 års riksdag en summa af 404,440 kronor, hvaraf anvisats 150,000 kronor för år 1899, 200,000 för år 1900 samt 31,000 kronor för år 1901. År 1898 faststälde äfven Eders Kongl. Maj:t plan för företaget, för ett af sunden dock under förbehåll om särskild nådig pröfning innan uppgjortt entreprenadkontrakt finge antagas, och skulle rensningarna vara färdiga inom utgången af år 1901. Åt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen uppdrogs att låta på entreprenad utföra arbetet, och efter det Eders Kongl. Maj:t fastställt kontraktet beträffande den del af företaget, hvars kontraherande Eders Kongl. Maj:t förklarar skola göras beroende af nådig pröfning, börjades arbetet och bedrefs raskt, så att det redan vid utgången af år 1900 var nära fullbordadt.

Fullbordade.

Albrektsunds kanal i Göteborgs och Bohus län.

Vaktstugan var reparerad i enlighet med föregående års förslag. Dragvägen, som vid högvatten är delvis öfversvämmad, behöfde förbättras och höjas. I öfrigt förekom ingen anledning till anmärkning mot underhållet.

Forshaga kanal i Vermlands län.

Både kanal och sluss voro anmärkningsfritt underhållna.

Aspholmens farled i Vermlands län.

Vattendjupet i den sprängda rännan befanns vara 3'45 m. och i den muddrade delen 2'85 m. under Venerns l. v. y. mot ett fastställt djup af 4'07 m.

Dalslands kanal.

Sjelfva slussarne och öfriga konstarbeten voro i godt stånd. Däremot anmärktes, dels att farleden i inloppet från Venern till Köpmannabro befann sig i mindre tillfredsställande skick, enär de långa segelleden anbragta stenkaren voro bristfälliga och tarfvade reparation, dels att vid pejling vattendjupen i farlederna närmast intill flere af slussarne befunnos mindre än vid närliggande slusströsklar. Betydande underhållsarbeten hade verkställts, däribland rengörning och målning af den vigtiga aquedukten vid Häfverud.

Kanal mellan sjöarne Östra och Vestra Silen i Elfsborgs och Vermlands län.

Slussarne voro i godt stånd. Muddring var verkställd i kanalen ofvanför slussarne, men vattendjupet var likväl därstädes ej alldeles tillräckligt.

Snäcke kanal i Elfsborgs län.

Emot underhållet förekom ingen anmärkning.

Östra distriktet.

Under arbete.

Kalmar sund.

För uppmuddring af en segelränna genom den grunda delen af Kalmar sund midt för Kalmar stad beviljade 1897 års riksdag en summa af 405,000 kronor, och samma år faststälde Eders Kongl. Maj:t arbetsplan samt uppdrog åt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen att låta på entreprenad utföra arbetet, som afsåg att, där djupet var mindre, åstadkomma en ränna af 6 m:s djup under lågvatten och 60 m:s bottenbredd, hvilket arbete enligt senare särskildt medgifven förlängning i arbetstiden skulle vara färdigt med utgången af år 1900. Då det sedermera visade sig, att med jemförelsevis ringa förhöjning i kostnaden ledens bredd kunde ökas till 80 meter, och den erforderliga förhöjningen i statsmedel anvisats, faststälde Eders Kongl. Maj:t år 1900 i enlighet härmed förändrad arbetsplan, och utsträcktes samtidigt arbetstiden till utgången af år 1901. Det till 1900 års slut utförda arbetet kan skattas till omkring 50 % af de båda arbetsplanernas sammanlagda arbetskvantitet.

Fullbordade.

Göta kanal.

Strandskoningarna voro under ombyggnad på långa sträckor, hvilket arbete verkställdes med mycken omsorg, och undervattenssprängningar pågingo i sjön Viken. Kanalen var mycket väl underhållen.

Kinda kanal i Östergötlands län.

Kanalen var väl underhållen, så att ingen anledning till anmärkning förefanns.

Farleden till Gamleby i Kalmar län.

Svängbron vid den s. k. Strömsholmskaualen och strandskoningarna i densamma samt rullbron vid den s. k. Stegeholmskanalen voro väl underhållna. Hvad den senare kanalen beträffar, observerades, att rullbron var temligen svårörlig samt att i närheten af denna en del stenar nedrasat i kanalen.

Farleden till Vestervik.

Mot underhållet förekom ingen anmärkning.

Mellersta distriktet.

Under arbete.

Väddö kanal.

För ombyggnad af denna kanal beviljade 1897 års riksdag en summa af 500,000 kronor, som utgått med 150,000 kronor under år 1898, 200,000 kronor under år 1899 samt 150,000 kronor under år 1900, hvarjemte Eders Kongl. Maj:t medgifvit att för ändamålet använda 15,000 kronor af Väddö kanalkassas tillgångar samt ur Handels- och Sjöfartsfonden anvisat ett belopp af 70,000 kronor. År 1897 faststälde äfven Eders Kongl. Maj:t för företaget arbetsplan, enligt hvilken kanalen äfven vid lägsta vattenstånd skulle kunna passeras af ångfartyg med 50

m:s längd och 2·8 m:s djupgående, samt uppdrog åt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen att låta på entreprenad utföra arbetet, som borde så bedrivas, att det medhunnas inom utgången af år 1900. Kontrakt om arbetets utförande antogs af Styrelsen den 2 Juni 1898, hvarefter arbetet genast tog sin början. Vid utgången af år 1900 var dock kanalarbetet ej färdigt, utan ansågs utfördt endast till omkring $\frac{3}{5}$, och beviljade Eders Kongl. Maj:t för dess avslutande förlängning i den stadgade arbetstiden till den 1 Nov. 1901, med villkor att kanalen redan den 1 Maj samma år skulle kunna trafikeras af 2 meter djupgående fartyg.

Fullbordade.

Åkers kanal och sluss i Stockholms län.

Öfver kanalen hade år 1899 byggts en svängbro för Näsby—Åkersberga jernväg. Kanalen var i hufvudsak anmärkningsfritt underhållen. De egentliga bristerna voro, att i kanalsidorna, som sakna annan beklädnad än den naturliga växtligheten, några utskärningar egt rum och att det för öfverflödsvatten afsedda bräddafloppet vid slussen var något skadadt.

Eskilstuna kanal.

Muddring, som visat sig nödvändig omkring hvart femte år, var afsedd att ske kommande vår, och behöfver därvid särskildt afhjelpas den uppslamning, som hade skett vid kanalens östra sida tätt ofvanför slussen. Strandskoningarna af trä nedom slussen erfordrade grundlig reparation.

Nedre norra distriktet.

Fullbordade.

Kanal vid Hernösand.

Vid verkställd pejling i kanalen uppnåddes öfverallt ett djup af 3·5 m. under angifvet medelvattenstånd, under det att fastställt djup är 3·56 m. under medelvattenstånd. Svängbron befanns i fullgodt skick.

Uppmuddring af Tynderösundet mellan Åstön och fastlandet i Tynderö socken af Västernorrlands län.

Vid anställda pejlingar anträffades öfverallt fastställt djup af 3·0 m. under angifvet lågvattenstånd.

C. Vattenaftappningar.

a) För odlingsändamål.

Södra distriktet.

Kronobergs län.

Under arbete.

Afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande Villtofta och Nöbbeleds byar i Vederlöfs socken.

Hufvudkanalen var upptagen på en sträcka af 700 meter, därutaf på omkring 300 meter försedd med stödjemurar och delvis sprängd genom berg. 1,850 meter af hufvudkanalen återstodo, hvaraf 150 meter genom berg eller med stödjemurar. En egovägsbro var utförd af sten i stället för med träöfverbyggnad.

Allt utfördt arbete kunde skattas till högst 30 % af hela företaget.

Mot det verkställda arbetet anmärktes, att slänterna på åtskilliga ställen voro för branta och behöfde befrias från i dem

löst sittande rullstenar, att stödjemurarna delvis voro uppförda af stenskärf och tarfvade åtskillig förbättring samt att de uppkastade jordvallarne måste omplaneras, där de ligga för nära kanalkanterna och hafva för brant dosering.

Uttappning af Rössjön, tillhörande hemmanen Smedingsmåla, Gropanäs, Gropanäs Stom, Stora Rös måla, Högebo och Högebomåla i Sandsjö socken samt Lilla Rös måla, indragna bostället Randö, Vrångebo, Bisterhult och Hornanäs i Linne-ryds socken.

Arbetet, hvaraf hufvudafloppet från sjön fullbordades för några år sedan, fortgick med gräfning af kanalerna genom sjöbottnen, af hvilka endast 2,400 meter återstodo. På grund af bottnens lösa beskaffenhet gick detta arbete långsamt, fördröjdt af oupphörliga efterrensningar. Härigenom hade kanalerna i allmänhet erhållit större sektionareor än som enligt fastställda planen kräddes. — Mot det utförda arbetet förekom ingen anmärkning.

Utdikning och delvis odling af mark, tillhörande hemmanen Moheda, Ryd, Boatorp, Grennafors och Dansjö i Moheda och Lekaryds socknar.

Den omkring 3,300 meter långa hufvudkanalen blef redan förra året till hela sin längd upptagen, äfvensom dubbeltrumman vid kanalens nedre slutpunkt byggd. Vid årets inspektion pågick arbete med behöflig efterrensning i bottnen samt justering af slänterna och dessas befastande på åtskilliga ställen, där utskjutning och ras förekommit. Några mindre tvärdiken återstodo att gräva. — Arbetet sköttes på ett tillfredsställande sätt.

Fullbordade.

Utdikning af Grimslöfs myr i Skatelöfs socken.

Företaget godkändes år 1870:

Såväl hufvud- som biflopp hade året före inspektionen undergått en grundlig rensning, och syntes öfverallt förefinnas minst de dimensioner å kanaler och diken, som enligt fastställd plan kräddes. Vattenväxter tycktes väl trifvas i kanalen, hvarför årliga bottenrensningar voro nödvändiga.

Utdikning af Barsjön och sänkning af Hemmesjösjön i Hemmesjö socken.

För detta företag, som fullbordades år 1883, utföras enligt uppgift rensningsarbeten hvarje år, och någon anmärkning däremot förekom ej.

Afdikning af Kåramåla fly, tillhörande Kåramåla by, Kåramåla torp och Högahult inom Nöbbeleds socken.

Företaget fullbordades år 1892.

Enligt uppgift hade samtliga aflopp undergått rensning året före besigtningen. På några ställen syntes visserligen smärre rensningar behöfliga, men i allmänhet gaf underhållet ej anledning till anmärkningar.

Blekinge län.

Under arbete.

Sänkning af Årsjön och reglering af Vierydsån samt afdikning och odling af mark, tillhörande byarne Stora och Lilla Årsjömåla, Vermansmåla m. fl. hemman i Hoby och Backaryds socknar.

Afloppet och dess bikanaler hade fullbordats redan föregående år. En af de vid detta års inspektion kasserade broarna hade rasat och var ännu ej ombyggd. Landfästena till såväl

denna som samtliga de andra broarna, med undantag af den nedersta, måste rifvas upp och ommuras ända från botten.

Kristianstads län.

Under arbete.

Afdikning och odling af sank mark, tillhörande $\frac{3}{32}$ mtl N:o 1 Lönsboda och $\frac{3}{320}$ mtl N:o 1 Gisslaboda samt indragna bostället Edema i Örkeneds socken.

Något arbete hade enligt utsago här ej utförts på öfver två års tid. Det verkställda arbetet motsvarade endast en obetydlig af företaget i dess helhet och var för öfrigt illa utfördt och redan förfallet. — Ende läntagaren hade råkat i ekonomiskt obestånd och måst öfverlemnna gården i andra händer. Det upplystes, att efterträdaren ej ämnade fullfölja arbetet och att borgensmännen hade för afsigt att inbetala lånebeloppet.

Reglering af Ybbarpsbäcken och sänkning af Ybbarps-, Henrikstorp- och Transjöarne samt afdikning och odling af mark, tillhörande Gustafsborg, Ybbarp, Stockholm, Bosarp och Tussjöholm i Perstorp socken samt Tranebygget, Svenstorp, Torup, Stora Pålstorp och Lilla Kampholma i Torups socken.

Arbetet, som utlemnats på entreprenad, var omsorgsfullt och i sin helhet verkställt; endast en del efterrensningar voro behöfliga, och pågingo dessa.

Sänkning af Finjasjön och reglering af Almadn samt afdikning och odling af mark, tillhörande Kärråkra, Gäddestorp, Tullstorp, Vankifva m. fl. byar och hemman i Stoby, Finja, Matteröds, Brönneå och Ignaberga socknar.

Arbetet var färdigt. Såväl kanaler som diken hade hållit sig mycket väl. Arbetet var i tekniskt hänseende mycket lyckadt, och det afsedda ändamålet var fullständigt vunnet, ehuru till ungefär dubbla den beräknade kostnaden.

Reglering af Örupsån samt torrläggning och delvis odling af mark, tillhörande Örups säteri i Benestads socken, Öfrabyborgs gård och Öfraby by i Öfraby socken, Ullstorp och Toarps byar i Ullstorp socken, Norra och Södra Qverrestads byar i Qverrestads socken samt Ingelstads gård och Ingelstads nygård i Ingelstads socken.

Företaget, som omfattar fullständig reglering af Örupsån på omkring en mils sträcka jemte hvälfd stenbro för bygdevägen mellan Qverrestad och Bollerup, var i det närmaste färdigt. — Mot det utförda arbetet förekom i hufvudsak ingen anmärkning.

Utdikning af Efveröds mosse, tillhörande Efveröds by i Tryde socken och Boaryds gård i Trands socken.

Hufvudkanalen, med en total längd af 3,300 m. och på 800 m:s sträcka försedd med stödmurar, samt ett större rågångsdike af 400 m:s längd voro utgrädda, hvaremot öfriga afledningsdiken endast här och hvar voro påbörjade. Alla broar, d. v. s. en landsvägsbro och 5 egovägsbroar voro uppförda.

Å sträckan, där stödmurar ej förefunnos, hade afsatts ganska mycket slamm. Vidare anmärktes, dels att stödmurarna voro på ett otillfredsställande sätt uppförda af kullersten och att broarna voro dåligt byggda af dålig sten, delvis kullersten och skärf, hvarjemte en af dem hade otillräcklig bredd i körbanan, dels ock att för ytvattnets aflopp genom de uppkastade dikesvallarna erfordrades flere öppningar.

Reglering af Norra Skogsbäcken samt afdikning och delvis odling af mark, tillhörande byarne Öfre Stafshult i

Vitseltofta socken, Hyngarp och Gundrastorp i Vittsjö socken samt Truedstorp, Ristorp och Norraskog i Verums socken.

Ungefär en tredjedel af hufvudafloppet var gräfd, men till följd af uppslamningar och kanalsidornas utskjutning erfordrades dock en del efterrensningar å flere af de bearbetade sträckorna.

Reglering af Kägledn samt delvis odling af mark, tillhörande Rebbelberga, Brötagården och Månstorp i Rebbelberga socken, Errarp, Engeltufta, Kelliehouse, Barkåkra, Käglenäs, Toftakulla, Vantinge och Nådala i Barkåkra socken samt Backagården och Ulriksfält i Hjernerps socken.

Arbetet var utlemnadt på entreprenad. Af hufvudafloppet voro trenne afdelningar, omfattande tillsammans 4,800 m., färdigreglerade. Några grendiken voro ej upptagna. Tvenne broar voro byggda, vid Errarp och vid Engeltufta gård. Det visade sig dock nödvändigt att ombygga den förra af dessa, en hängverksbro med 7·8 m:s spann, alldestund landfästernas murverk var dåligt och öfverbyggnaden för klen. Det öfriga arbetet var omsorgsfullt utfördt.

Fullbordade.

Afdikning af Hemmeströ- och Varpamossarne, tillhörande Hemmeströ, Kulleröds och Varpatorpets byar i Åkarps socken.

Kanaler och diken hade rensats året förut, och någon hufvudsaklig anmärkning förekom ej.

Hallands län.

Under arbete.

Sänkning af Långsjön, Mellansjön och Tomaredssjön samt afdikning och odling af mark, tillhörande Kåphult, Tomared och Lagered i Knäreds socken.

Arbetet var färdigt och ansågs kunna godkännas.

Sänkning af Hjärneredssjön, Skallingsjön, Stegasjön och Storsjön samt afdikning och delvis odling af mark, tillhörande Hult och Tomared i Knäreds socken, Hultabygget, Perstorp säteri, Eskabygget m. fl. byar i Renneslöfs socken, Timmerhult, Hjärnered och Ysby gård i Ysby socken.

Hufvudafloppet samt föreningskanalerna mellan sjöarne voro upptagna. Dessutom hade i Lillån (Tomaredssjöns utlopp) rätnings- och rensningsarbeten verkställt på en sträcka af 1,400 m. Den för byvägen vid hufvudkanalens nedre ände uppförda hvälfda stenbron var mindre tillfredsställande.

Vestra distriktet.

Göteborgs och Bohus län.

Under arbete.

Afdikning och odling af Ejdetjärnen med omkringliggande sankmarker, tillhörande Öster- och Vester-Ejde, Nästegården, Bodelen, Vik m. fl. hemman i Tanums socken.

För torrläggningens fullbordande återstod i hufvudsak endast rensningar af kanalen genom den gamla sjöbotten, hvilket arbete endast kan ske sommartid.

Reglering af Qvillebäcken norr om Tufve bro samt odling af mark, tillhörande Tufve och Skändla byar i Tufve socken samt Skogome, Lerbäck, Trolleröd, Espet, Svensbyn, Asmundstorp, Bärby, Säfve kyrkoby, Brunstorp, Brunstorp näs, Gunnesbyn och Öxnäs i Säfve socken.

Arbete återstod till omkring 15 % af hela företaget.

Elfsborgs län.

Under arbete.

Afdikning och odling af marker, tillhörande hemmanet Hultet i Vassända-Naglums socken.

Arbetet befanns färdigt med undantag af ett dike, som egaren önskade få uteslutet ur arbetsplanen.

Afdikning och odling af mark, tillhörande hemmanen Stora och Lilla Glofsbo samt Geneved i Stora Mellby socken.

Af den totala dikeslängden 5,771 meter voro 5,070 meter färdiga. Dikena afveko å några ställen från de fastställda planlägena.

Reglering af Gundboån samt afdikning och odling af mark, tillhörande hemmanen Gundbo Vestergård och Trantorp i Örby socken.

Af arbetet återstod öfversta sträckan, omkring 120 m.

Reglering af Nossan samt afdikning och delvis odling af mark, tillhörande hemman i Brottensby, Eggvena, Fölene och Remmene socknar.

Halfva hufvudkanalen med till densamma hörande sidogrenar var upptagen till fullt djup.

Reglering af Svartån för torrläggning och delvis odling af marker, tillhörande hemman i Kullings-Sköfde, Bergstena och Fullersta socknar.

Den 9,255 m. långa hufvudkanalen var till något öfver halfva sin längd upptagen och samma sträckas bikanaler fullbordade.

Reglering af Björkvattnet för odling af marker, tillhörande Dyrtoorp, Södra och Norra Rån, Södra och Norra Spångerud m. fl. hemman i Färgelanda och Ödeborgs socknar.

Afloppskanalen var upptagen till den strax nedom sjön liggande landsvägsbron och sidokanalerna utförda till omkring hälften.

Vermlands län.

Under arbete.

Sänkning af sjön Sommeln för torrläggning och odling af mark, tillhörande hemmanen Uppliden, Sätterskog, Rud, Ulfbol, Fjell, Flatebyn, Sandbol, Vestra och Östra Smedbyn, Torstensbyn, Torp, Björkåkra, Säter och Kila prestgård i Kila socken.

Torrlägningsarbetet var fullständigt utfördt och kunde godkännas.

*Östra distriktet.**Östergötlands län.*

Under arbete.

Torrläggning och odling af sankmarker till hemmanen Åby och Ulberstad i Skärkinds socken.

Arbetet låg nere.

Jönköpings län.

Under arbete.

Afdikning af vattenskadade marker, tillhörande byarne Linstad, Hjortsjö och Säfrarp i Rydaholms socken.

Sedan föregående år var föga gjort vid detta arbete.

Kalmar län.

Under arbete.

Reglering af Stångån mellan Storebro och Åbyboda samt afdikning och delvis odling af mark, tillhörande Åbyboda, Njöhult, Falla m. fl. i Horns socken af Östergötlands län, Bullebo, Hallersrum m. fl. i Djursdala socken, Norra Flaka, Södra Flaka, Hvenefall m. fl. i Södra Vi socken samt Nybble komministergård, Näs kyrkoherdeboställe m. fl. ängar och utgårdar inom Vimmerby landsförsamling äfvensom Vimmerby stad i Kalmar län.

Åregleringen, det väsentligaste af arbetet, var i hufvudsak utförd, ehuru dels verkställda pejlingar gåfvo vid handen, att vattendragets sektion å några ställen var för knapp, samt dels för afloppets förbättring vid Nedre Åbyboda en udde, belägen på högra stranden strax intill öfre mynningen, borde bortgrävas. — Regleringsdammen var så till vida färdig, att å densamma i hufvudsak blott återstod att tjärstryka dithörande trä och att justera åtskilliga brister å luckorna och deras beslag. De i företaget ingående broarna öfver Stångån voro färdiga, dock att på Åbron några obetydliga brister borde afhjelpas, och hvalfbron öfver Lillån var under arbete. — Den i företaget ingående dikningen var till stor del verkställd.

Reglering af Emån emellan Lixhult och Snuggedamm för torrläggning och odling af sankmarker, tillhörande Torp, Virstad, Högmosseshult, Ekenäs, Yttre Valåkra, Melby, Valåkra, Drageryd och Stora Handåsa i Högsby socken samt Lixhult i Fogelfors socken.

Vid föregående besigtning hade anmärkts, att afvikelser gjorts från arbetsplanen, så att dels bredden var för liten och dels djupet för knappt. Vid årets besigtning voro inga åtgärder vidtagna för rättande af de gjorda anmärkningarna.

Upprensning af Frändeån samt afdikning och odling af mark, tillhörande Böta och Hultsnäs i Långemåla socken samt Stora och Lilla Alebo, Gillberga och Ruda i Högsby socken.

Omkring fem sjettedelar af åregleringen voro utförda, och dikningen var nyss påbörjad. En del af fälten voro odlade och buro vacker vårsäd. Det utförda arbetet motsvarade omkring 60 % af det hela.

Afdikning och odling af sankmarker, tillhörande hemmanet Gökhult i Fliseryds socken.

Afdikningen omfattar tre mossar, Stakekärr och Fogelmosse. Å de två förstnämnda var afdikningsarbetet i det närmaste färdigt, å den sistnämnda var en tredjedel utförd. Det verkställda arbetet motsvarade ungefär 90 % af det hela.

Sänkning af Gräsdalsjön, Torskemålasjön och Sjömålasjön samt afdikning och odling af mark, tillhörande byarne Torskemåla, Kolningsmåla, Gräsdal, Sjömåla, Haltemåla, Svensboryd och Bäckebo N:o 3 i Bäckebo socken.

Af den 3,900 meter långa hufvudkanalen voro 1,200 meter utgrädda. Den öfriga dikningen var utförd till 80 %. Det utförda arbetet motsvarade 50 % af hela företaget.

Sänkning af Sjöbosjön samt afdikning och odling af mark, tillhörande Östra och Vestra Sjöbo, Körningshven och Morebo i Kristvalla socken samt Stenbrohult och Eskilshult i Bäckebo socken.

Af det för vattenafledningen afsedda 4,823 m. långa hufvudafloppet voro 2,600 meter upptagna. Af de 8 träbroarna voro

7 byggda och dessutom en stenbro. Dikningen var ej påbörjad. Hälften af hela arbetet ansågs utförd.

Sänkning af Skårebofsjön samt afdikning och odling af mark, tillhörande Brändetorp, Kolaretorp, Slättningsbygd och kronodomänen Skårebo i Kristvalla socken.

Hufvudafloppet för vattenafledningen var i det närmaste färdigt samt halfva dikningen utförd, så att det verkställda arbetet ansågs motsvara 85 % af hela företaget.

Afdikning och odling af vattenskadad mark, tillhörande byarne Flyeryd, Lönnemåla och Svärdsåla i Kristianopels socken af Blekinge län samt Karlsbo N:is 2 och 3 i Thorsås socken af Kalmar län.

Aflopskanalen var upptagen till sin fulla längd, ehuru en del efterarbeten återstodo. De redan odlade fälten buro vacker skörd.

Afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande byarne Gårdby, Torp, Ullevi och Öfre Åhlsbäck i Gårdby socken, Skarpa Alby i Sandby socken samt Blädinge, Dörby och Bostorp i Norra Möckleby socken.

Hufvudafloppet var upptaget till 90 % och dikningen i det närmaste färdig.

Skaraborgs län.

Under arbete.

Afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande kronodomänen Munstorp i Åsaka socken, säteriet Ölanda samt Krogstorp i Istrums socken, Eriksberg, Hökaberg, Stora Mossen, Sanna Lillgårdsmarken och Hökaskog i Ledsjö socken.

Arbetet låg nere.

Afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande Källefäll, Spångeråsen, Stenängen, Ulfstorp, Lilla Klefven, Myntåsen och Strakaskogen i Daretorps socken samt Stora och Lilla Våthult, Leringen och Nasen i Agnetorps socken.

Arbetet var färdigt med det undantag, att några efterrensningar behöfdes och att två mindre broar återstodo att bygga.

Afdikning och odling af Redberga mossar och kringliggande vattenskadade marker, tillhörande Redberga gård i Marka socken, Gunnestorp, Tomten, Rogestorp, Träbenagården samt Långholmen i Luttra socken, Lars-Andersgården, Brogården, Glasmästaregården, Skomakaregården, Marbogården, Elinsby, Stommen, Frugården, Ingemarsgården, Bosgården, Kommavalla och Uddagården i Göteveds socken samt Hulegården, Hofmansgården, Odensberg och Rogestorp i Gökhemms socken.

Företaget var fullbordadt och anmaldt till afsyning. Då emellertid vid arbetets utförande vidtagits förändringar beträffande tvärsektionerna för hela rågångsdiket mot Luttra och samtliga aflednings- och afskärningsdiken å Redberga egor, erfordrades nödigt tillstånd till ändringen, innan arbetet kunde godkännas.

Mellersta distriktet.

Stockholms län.

Under arbete.

Afdikning och odling af marker, tillhörande Tuskö, Svartnö och Kulla i Börstils socken.

Arbetet var färdigt.

Afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande byarne Ånö, Uppskedika och Gunby i Hökhufvuds socken.

Af företaget återstodo att utföra endast en del mindre diken och broar samt rensningar i hufvudkanalen. Det verkställda arbetet, som kunde skattas till 90 % af det hela, var ganska bra utfördt.

Sänkning af Storträsket samt afdikning och odling af mark, tillhörande Norrvreta, Söderby, Backby och Tranvik i Singö socken.

Färdiga voro hufvudkanalen och större delen af grenkanalerna ofvanför den redan sänkta sjön, utgörande omkring 80 % af hela företaget. Hufvudkanalen var bra; de genom gungfly upptagna grenkanalerna hade däremot benägenhet att flyta igen.

Sänkning af Gräsösjön, Sandasjön och Vestersjön samt afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande egenomärne Ronöholm och Lundås samt byarne och hemmanen Gräsö, Gräska, Varsvik, Sättra och Forsbol i Edebo socken samt Sanda i Hargs socken.

Hufvudkanalen och större delen af sidodikena, motsvarande omkring 80 % af hela företaget, voro färdiga. Dammbyggnaden och broarna voro väl utförda af vacker granit.

Sänkning af Skeboån samt afdikning och odling af mark, tillhörande byarne och hemmanen Ytterby, Godtsta och Gribby i Häfverö socken, Sund, indragna kronofogdebostället 1 mantal Eke N:o 1, Vamby och Edebo prestgård i Edebo socken samt Skebo bruk i Ununge socken.

Nedre hälften af ån var färdigmuddrad och bearbetades nu torrlagd. Öfre delen bearbetades med mudderverk. Ett rätt betydande ras hade inträffat.

Sänkning af Kyrksjön och Långsjön samt afdikning och delvis odling af mark, tillhörande Tulka och Kusby byar i Häfverö socken.

Sjösänkningen var färdig. En del grendiken återstodo. Arbetet ansågs färdigt till omkring 70 % och var bra utfördt.

Sänkning af sjöarne Långrosen, Södersjön och Tomtasjön samt afdikning och delvis odling af mark, tillhörande hemmanen Tomta, Uthundra, Krogsbol, Ilsholmen, Brännbol, Vrå och Eke i Roslagsbro socken.

Sjösänkningen var verkställd och kanalerna färdiga så när som på rensning och en för grundt uttagen bergskärnings sänkning.

Afdikning och odling af sänka marker, tillhörande hemmanen Tjusta, Kyssinge, Tadem, Kimsta, Skalmsta och Stensta i Skånella socken.

Hufvudkanalerna voro i det närmaste färdiga. Omkring 600 m. dikesgräfning återstod liksom ombyggnad af en vägbro och afsevärda rensningar i de redan utförda dikena. Det verkställda arbetet ansågs motsvara omkring 90 % af det hela.

Afdikning och odling af egor, tillhörande Stutby, Sundby, Aska, Frölunda och Nyboholm i Sorunda socken.

Dikningen var i allmänhet bra utförd, dock voro jordslänterna kring bergen vid nedre delen af hufvudafloppet för branta. Omkring hälften af företaget ansågs utförd.

Fullbordade.

Afdikning af Långmyrkärren inom Östuna, Knifsta och Lagga socknar.

Arbetet, som fullbordades år 1881, var omsorgsfullt underhållet. Marken var till största delen odlad och mycket bördig. En mindre del var skogbevuxen och omkring en hektar fortfarande mosse.

Södermanlands län.

Under arbete.

Torrläggning och odling af vattensjuka marker, tillhörande Torshälla stads Östra jord samt hemmanen Gultbrun, Slagsta, Glömsta, Eckersta och Årna i Torshälla stad och Klosters socken.

Sedan föregående års besigtning var intet arbete utfördt, men intressenterna ärnade efter skördetidens slut återupptaga arbetet.

Torrläggning och odling af Strökärren, tillhörande Högberg, Ingelstorp, Rudbäcken, Valla och kronodomänen Myrkärr i Sköldinge socken, Eriksbergs fideikommisssegendom, Jälsäter samt komministerbostället Laggarhult i Stora Malms socken äfvensom Fjellskäfte fideikommisssegendom och Ekeby i Lerbo socken.

Intet arbete var utfördt sedan föregående års besigtning.

Gotlands län.

Under arbete.

Afdikning och odling af Ängsmyr, tillhörande hemmanen Änge och Nygårds samt Horsmyr, tillhörande hemmanen Änge, Nygårds och Buttlegrårda i Buttle socken.

Å Ängsmyren var arbetet färdigt med det undantag, att landfästena å landsvägsbron behöfde kompletteras och att kanalen där nedom behöfde förstärkas med stenbeklädnad. — Å Horsmyren var hufvudkanalen färdig, men två sidodiken på hvardera sidan återstodo.

Utdikning och odling af Kyrkmyr och Skinnarfve myr, tillhörande hemmanen Magnhuse, Dals, Pejnarfve, Skinnarfve och Mallgårds i Levide socken.

Vattenafledningen var färdig med undantag af små rensningsarbeten och förstärkning af slänter. Afdikningen var ej påbörjad.

Afdikning och odling af Kalfhage myr, tillhörande hemmanen Grymlings, Lillegårds, Stjernarfve och Mellings i Eksta socken.

Arbetet var färdigt med undantag af bottenrensning i den öfversta sträckan af hufvudkanalen samt några ännu oupptagna smådiken.

Utdikning och odling af Mellings myr, tillhörande hemmanen Stora och Lilla Mellings, Kundarfve, Prestgården, Särदारfve och Qvie i Eksta socken, Urgude, Snoder, Tjengdarfve, Butvier, Mårtens, Lindarfve, Alfvegården, Lilla Norrgårda, Gandarfve, Botreifs, Bosarfve och Stygnäs i Sproge socken samt Leifves och Pejnarfve i Lefvide socken.

Hufvudkanalerna voro färdiga med undantag af rensningsarbete på några ställen, förstärkning af slänter, lagning af landfästen å en bro samt förhöjning af en stödjemur nära landsvägsbron vid Nytorp.

Afdikning och odling af Rone myr, tillhörande hemmanen Sindarfve, Tjengdarfve, Lindvide, Likvide, Kodings och Hulta samt lägenheten Rone myr i Hemse socken, Davide, Roes, Prestgården, Autsarfve, Högdarfve, Lillgårds, Findarfve och Burge samt lägenheten Rone myr i Rone socken, Sallmunds, Vesterlaus och Gaune samt lägenheten Rone myr i Burs socken.

Vattenafledningen var färdig utom 100 meter af en bikanal. Dikningen var påbörjad.

Utdikning och odling af Skau myr, tillhörande hemmanen Kopungs och Alsarfve i Ardra socken samt Orleifs i Alskogs socken.

Kanalen genom kalkberget var utsprängd och kanalgrävningen där ofvanför så bedrifven, att tillsammans 850 meter voro upptagna. Hälften af hela företaget kunde anses utförd. Mot arbetet anmärktes, att landfästena till en bygdevägsbro behöfde kompletteras, så att ej vägfyllningen nedrasade i kanalen, samt att genomstick i de upplagda jordvallarne behöfdes för vattnets framsläppande.

Örebro län.

Under arbete.

Reglering af sjön Väringens flöden i och för förbättring af öfversvämmande marker, tillhörande Käggleholm och Ringaby samt Ödeby komminister- och klockareboställe i Ödeby socken, Forssäter i Fellingsbro socken, Medinge, Hunstorp, Ullersäter, Näsbybacka, Torp, Frövi, Viby och Nyby, Hinseberg, Lia och kyrkoherdebostället i Näsby socken samt Afdala, Österrasta, Halfbacken, Ervalla säteri, Lägenhet, Lyttebäck, Puketorp, Löt, Tingstorp, Ervalla klockareboställe samt Norra och Södra Dylta, Bosängen och Arrud i Axbergs socken.

Rensningarna i strömmen voro färdiga sänar som på Storströmmen omedelbart invid sjön Väringen, där arbetet dock bedrefs med all kraft. Den s. k. Herddammen, hvilken tjänstgör för sjöns reglering, var ombyggd, men mot densamma anmärktes, att föreskrifna diagonalförbindningar mellan öfverbyggnadens balkar saknades.

Vestmanlands län.

Under arbete.

Torrläggning och odling af marker, tillhörande byarne Tengesbo, Ginka, Offerbo, Upplanda, Rickebo, Stårte, Buddbo samt Vestra och Östra Horsskog i Östervåla socken.

Arbetet var så till vida färdigt, att endast några mindre enskilda diken återstodo.

Utdikning af sankmarker, tillhörande Hammarby by i Nysättra socken af Upsala län samt Domta och Syllby byar i Österunda socken af Vestmanlands län.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning och odling af marker, tillhörande byarne Röd-mossa, Nickelsbo, Kroksbo, Blomsterängen och Rosendal i Enåkers socken.

Tre tiondelar af arbetet voro färdiga och bra utförda.

Afdikning af vattenskadad åkerjord, tillhörande byarne Sensta och Rabbsta, Munktorps kyrkoherdeboställe och kronodomänen Gränby i Munktorps socken.

Arbete var verkställt till omkring 75 % af hela företaget, och vittnade de färdiga delarne om omsorg vid utförandet.

Fullbordade.

Sänkning af Altuna sjö och upprensning af Altuna å i Altuna socken.

Arbetet fullbordades år 1880 med bidrag af såväl län som anslag. För underhållet af detsamma tillsattes 1899 en rens-

ningsstyrelse, hvilken genom vederbörande landtbruksingenjör lät uppgöra alternativa förslag för rensning och för ytterligare sänkning af sjön, slutande å resp. 4,800 och 22,300 kr. Rensningar påbörjades 1899 och voro ämnade att fortsättas.

Sänkning af Ransta och Lillån i Kumla, Sevalle och Tillberga socknar.

Arbetet fullbordades år 1878 med understöd af såväl lånesom anslagsmedel. Under åren 1897 och 1899 hade fullständig rensning af ån blifvit för en kostnad af 5,000 kr. utförd i öfverensstämmelse med en af Länssagronomen Rob. Hahr upprättad plan.

Reglering af Vretaån mellan Nybron i Huddinge socken och Viby i Harbo socken samt afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande Huddunge, Ravastbo, Lagbo, Granberga, Djurkarlsbo, Hertigbo, Hallsjö, Nordsjö, Rödja i Huddunge socken, Siggberg, Högsbo, Boda, Dagselbo, Stalbo, Holm, Torp, Ärligbo, Ärna, Holm, Nyholm, Lisselbo, Vester Lohäck, Söder Åsbo, Norr Åsbo, Stigång, Hemmingsbo, Åby och Mossbo i Nora socken, Långarsbo, Klostret, Bjurvalla, Svedäng, Talbo, Gräsbo, Vreta, Disbo och Gunnarsbo utjord i Öster Väla socken samt Battberg, Viby, Norrbo m. fl. i Harbo socken.

Torrlägningsarbetet godkändes år 1896. Under inspektionsåret hade rensningar företagits i Vretaån och en del bikanaler, i synnerhet uti Tvärtegsbäcken, hvilken uppgafs hafva varit mycket igenslammad. Arbetet kunde anses försvarligt underhållet. De stora sidokanalerna i Bjurvallabäcken och Stalbo-bäcken hade hållit sig bra; dock anmärktes, att jordbankar ännu till stor del qvarlägo på kanalkanterna till fara för dessa.

Nedre norra distriktet.

Kopparbergs län.

Under arbete.

Reglering af Horndalsån samt afdikning och odling af egor, tillhörande Ingeborgsbo och Rossberga byar i By socken.

För detta företag var ej vidare åtgjort än att å nedre delen af kanalen arbetet var i gång på omkring 300 m:s sträcka.

Gefleborgs län.

Under arbete.

Sänkning af Rännsjön samt torrläggning och odling af vattenskadad mark, tillhörande Öster-Tanne, Berge, Kyrkbryn, Bredåker och Högens byar i Bergsjö socken.

Rännsjön var tappad omkring en meter, men kanalen befanns för smal i bottnen invid sjön, hvilket skulle ändras, och i sammanhang härmed borde krökar i ån rätas.

Fullbordade.

Sänkning af Hille- och Julsjöarne för torrläggning och odling af vattenskadade marker, tillhörande Hille, Hvarfva och Björke byar samt Hille församlings kyrkoherdeboställe i Hille socken.

Företaget, som fullbordades år 1897, befanns i godt skick, och vidsträckta odlingar voro utförda.

Väg- och Vattenbyggnadstyrelsens berättelse 1900.

Sänkning af Skensta- och Varbergsvikarna samt afdikning och odling af mark, tillhörande byarne Åby, Åkre, Sikenäs, Skjettene, Kolsta, Varberg, Remsta, Hamre, Ringa, Ingsta, Källene, Skensta, Edvik, Sund, Haga, Borg, Ahle, Vad, Arklo och Berga i Norrala socken.

Företaget, som fullbordades år 1899, var väl underhållet.

Ytterligare sänkning af Östanbräck- och Wij-sjöarne samt fortsatt reglering af Hallstaån för torrläggning och odling af vattenskadade marker, tillhörande hemmanen Wij, Tholsta, Fiskeby, Östanbräck, Sanna, Hållsta, Fläsbro, Slasta, Skogsta, Hållby, Mo och Prestbordet i Helsingtuna socken.

Företaget, som godkändes år 1899, var väl underhållet.

Öfre norra distriktet.

Vesterbottens län.

Under arbete.

Uttappning af Raturträsket, tillhörande Ratu, Djekneboda, Floremark och Nyvik i Bygdeå socken.

Detta med odlingslån understödda arbete var utlemnadt på entreprenad. Den stora afloppskanalen var upptagen, men grundare och, där den går genom jord, med brantare slänter än enligt fastställt plan, hvilket sistnämnda fel förvållt ras i slänterna, så att bottenbredden blifvit för knapp och den upplagda dikesjorden kommit för nära kanterna. Äfven där kanalen sprängts genom berg, var bottenbredden på flere ställen knapp, och på en sträcka funnos tvenne mindre grund, som behöfde bortsprängas. En bro (vid pålnummer XVIII) behöfde ombyggas. — Dikningen i sjelfva träsket var färdig till 95 %. — Afloppen från Floremark och Nyvik voro grädda, men uppgundade och behöfde både breddas och fördjupas. I Djeknebodadiket var äfven djupet otillräckligt. — Rikliga gräskördar hade erhållits efter sjöns uttappning.

b) För minskning af frostländighet.

Södra distriktet.

Kronobergs län.

Under arbete.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanen Quinhult, Mjäryd och Rishult i Traherys socken.

Hufvudkanalen var i det närmaste färdig. Det som brast var, att på en omkring 200 m. lång sträcka djupet ej var tillräckligt, att slänterna delvis voro för branta, samt att å några ställen efterrensning ej verkstälts. Utaf de tillsammans 6,000 m. långa aflednings- och afskärningsdikena voro omkring 4,500 meter grädda, dock i allmänhet med ofullständig tvärsektion och med dikesjorden upplagd för nära dikeskauterna.

Fullbordade.

Afdikning af frostförande mossmarker, tillhörande Hallaböke i Hallaryds socken.

Något rensningsarbete hade ej förekommit, sedan företaget år 1896 godkändes, på grund hvaraf dels hufvudafloppets botten till hela sin sträckning var mycket uppslammad och igenvuxen och doseringarna bristfälliga, dels ock afledningsdikenas orensade botten ej lemnade obehindradt aflopp. Intressenterna anmodades att snarast företaga åtgärder för bristernas afhjelpande.

Utdikning af en frostförande mosse, tillhörande hemmanet 7/32 mtl. Ekeberg i Urshults socken.

Företaget fullbordades år 1896.

Hufvudafloppet hade igenslammats genom jordras och var uppfyllt af vattenväxter, liksom äfven delvis aflednings- och grendikena. Vederbörande uppmanades låta verkställa genomgående rensningar.

Vestra distriktet.

Vernlands län.

Fullbordade.

Utdikning af 15 myrar (6 tillhörande hemmanet Aspberget; 4, däraf Blekmyren och Froviksmysen, tillhörande hemmanet Höljes; 4, däribland Spjutmyren, tillhörande hemmanet Båtstad, och 1 tillhörande hemmanet Kärrbacksstrand) i Norra Finnskoga församling.

Å tre af Aspbergets myrar, hvilka voro odlade, voro dikena hjälpligt underhållna, under det att å de öfriga samma hemman tillhöriga, icke odlade myrarna dikena aldrig blifvit rensade.

Å Blekmyren, som var odlad, voro dikena nödortfigt underhållna, men å de öfriga hemmanet Höljes tillhörande myrarna, som voro bevuxna med småskog, hade dikena aldrig varit rensade.

Spjutmyren var skogbevuxen och hade förfallna diken, men de öfriga hemmanet Båtstad tillhöriga myrarna voro odlade, och på två af dessa tarfvades rensningar, under det att å den tredje dikena voro hjälpligt hållna.

Utdikning af 18 myrar (1 tillhörande hemmanet Våhlön; Edsbergs- och Brånbergsmysarna, tillhörande hemmanet Anneberg; Lillmyren, tillhörande hemmanet Dahlen; Stormossen, tillhörande hemmanet Granbäckstorp; 1 tillhörande Långnäs-höjden; Finnmyren, tillhörande Kysbergs bruk; 1 tillhörande hemmanet Kamismark; Midsommarmys, tillhörande hemmanet Kimstad; Stormysen, tillhörande hemmanet Vianstorp; 1 tillhörande Ambiasstorp; Lilldamm-, Finn- och Mossmyrarna, tillhörande Näs-skogen; Soranstorpsmyren, tillhörande Långtjärn; Husmyren, tillhörande Långtjärn; 1 myr tillhörande Ragvaldstjärn jemte den till samma hemman hörande Tjärnhöjdmyren) i Gräsmarks socken.

Myrarna tillhörande Våhlön och Ragvaldstjärn liksom Lillmyren och Soranstorpsmyren inspekterades ej. Å samtliga öfriga myrar, med undantag för den som tillhör Ambiasstorp, voro dikena mer eller mindre igengångna.

Utdikning af 56 myrar (4 tillhörande Stallbäcken, däraf Hemtjärnsmyren, Norra Myr och Kärrmyren; 5 tillhörande Falltorp, däraf Hemmossen, Hembergs- och Rönningmysarna; Styrmyren, tillhörande Afvensåsen; 5 tillhörande Kringsberget; 1 tillhörande Kringsberget Högfallet; 1 tillhörande Kringsbergsliden; 4 tillhörande Rickenberget, neml. Qvarn-, Björn-, Vestra diknings- och Östra dikningsmyrarna; Snebacke- och Mangslitjärnsmyrarna, tillhörande Bjurberget; Hem- och Heignesnomysarna till Elgsjön; Kroksjön, Bråt, Nordgårds-

och Samelsmyrarna, tillhörande Hjerpliden; Dandelmyren, tillhörande Possåsen; Bertilshället, tillhörande Djurberget; Södra och Sidlåndtmyrarna, tillhörande Norra Örsjöberget; Nolla-, Går- och Källmyrarna, tillhörande Rödjen; 2 tillhörande Höbråten; Tikala- och Hellummysarna till Thorgrafven; 1 myr tillhörande Noppi; Borangsmysarna, tillhörande Borangen; 2 myrar tillhörande Medskogen; 1 myr tillhörande Mocketjärn; Kattjärnsmyren, tillhörande Borangberget; 1 myr tillhörande Hjerpberget; 5 st., däraf Björn-, Kattjärns-, Smal- och Bergmysarna, tillhörande Kindsjön; Dulp-, Vrins- och Sillesnomysarna, tillhörande Skrockarberget) i Södra Finnskoga församling.

Myrarna tillhörande Afvensåsen, Kringsberget, Djurberget, Norra Örsjöberget, Mocketjärn, Hjerpberget, Skrockarberget inspekterades ej, men det uppgafs af trovärdiga personer att dikena å samtliga dessa ställen voro mer eller mindre igengångna. — Hemmossen tillhörande Falltorp, Samelsmyren, odlad och i godt stånd tillhörande Hjerpliden, Bergmyren tillhörande Kindsjön samt Höbråtens ena myr uppgäfvo icke hafva mottagit statsbidrag.

Den till Hjerpliden hörande Kroksjön syntes hafva från början ej sänkts tillräckligt för torrläggning af de vidsträckt lägländta stränderna, hvilka voro vattensjuka och begagnades såsom äng. Full torrläggning af dessa, ett arbete hvars ekonomiska utbyte besigtningförrättaren antog icke motsvara kostnaderna, skulle kräfva betydligt djupare aflopp än det grädda, i hvilket åtskillig sten låg nedrasad, och i flottningens intresse hade af strandegarne öfver detta byggts en flottningsdamm af sten med omkring 3 m:s bred öppning, hvilken under våren tillstänges med nålar, hvarigenom Kroksjön uppdammes närmare 4 m. öfver lågvattenstånd. — Å samtliga öfriga myrar voro utloppen mer eller mindre förfallna.

Utdikning af sjön Kilen i Fryksände socken.

Mot underhållet gjordes ej annan anmärkning än att å nedre sträckan af hufvudkanalen, vid den i vattendraget årligen försiggående flottningen, stenar utrifvits från sina ursprungliga upplagsplatser längs vattendragets sidor och sedan ej blifvit bortrensade.

Utdikning af 33 myrar (1 tillhörande Våhlön, Portnäs och Trötvik; Koppar- Björnhäls-, Gubb- och Strusmossemyrarna, Arbiasmossen, Kärningmyren, Ängmossen, Ängen, Kärret, Märtrjärnsmyren, Södra Ängen, Slo-, Varg-, Qvarn-, Elf-, Molk-, Lycka-, Stor-, Mosslycke-, Lilla Össjö och Rymysarna, Lindesängen, Säter-, Kotängsmysarna, Hultet, Sviensno, Dammyren, Klamma, Waimoa, Bråten, Timbonäs och Markhultet) i Gräsmarks socken

Björnhäls-, Gubb- och Strusmossemyrarna, Ängen, Kärret, Märtrjärnsmyren, Södra Ängen, Slo-, Varg-, Molk-, Stor-, Mosslycke-, Lilla Össjö och Rymysarna, Lindesängen, Sviensno och Markhultet inspekterades ej. Å de öfriga, inspekterade myrarna voro dikena dåligt underhållna.

Utdikning af 19 myrar (3 tillhörande Hållandstorp, 1 tillhörande Hästberg, 5 tillhörande Rödåsen, 1 tillhörande Nolla, 2 tillhörande Holmängen, 1 till Hållsjön, 1 tillhörande Stenbråten, 1 tillhörande Käppastorp, 1 till Qvistberg och Kockatorp, 1 till Röna och 2 till Sörmark) i Östmarks socken.

Myrarna till Hästberg och Röna inspekterades icke. Dikena å de öfriga voro delvis hjälpligt hållna, men dock till största delen mer eller mindre igengångna.

Utdikning af Takenemossen, Teg- och Torkhusmyrarna, Slobymossen, Slobybäcken, Storpheers-, Slotter- och Sjömyrarna, Dalbäcken, Gräs-, Midsommar-, Källdals- och Kärrmyrarna, tillhörande Takene, Slobyn, Mossviken, Södra Fjell och Löfnäs byar i Magneskögs socken.

Teg-, Gräs- och Midsommarmyrarna inspekterades icke. De öfriga, förevisade utdikningarna syntes i allmänhet vara någorlunda väl hållna.

Utdikning af Bjerns och Korsby elfvar i Karlunda socken.

Bjernselfven syntes hafva väl bibehållit och på sina ställen själf till och med förökad tvärdimensionerna. Endast några oväsentliga uppslamningar förmärktes, hvilka uppgäfvos skola snart bortgrävas.

I Korsbyelfven förekommo å några ställen uppslamningar, hvarjemte uti vattendraget rikligt förekommande vattenväxter verkade dämmande. — Flottning idkades i bägge elfvarna.

Östra distriktet.

Jönköpings län.

Under arbete.

Utdikning af frostförande mossar inom Gunnilstorp, Hestra och Trollsebo i Åsenhöga socken.

Dikningen på Gunnilstorps egor var färdig, däremot fattades dikesrensning på Hestra egor, hvarförutom broarna öfver dikena voro bristfälliga.

Afdikning af frostförande mossar, tillhörande Stora och Lilla Kätabo samt Yttre Lida i Burserys socken.

Omkring sju tiondelar af arbetet voro utförda.

Reglering af Vesterån och utdikning af frostförande mossar, tillhörande Bröttjaryd, Bro, Södra Hestra kyrkoherdeboställe, klockaregård och fattiggård, Vestra Hyggås, Prippebo, Stora och Lilla Markebäckshult, Bosön och Södra Oxås i Södra Hestra socken, Södra och Norra Stafås, Stenbrohult, Bectorp, Burserys kyrkoherdeboställe och komministerboställe, Pilgården, Södra Frostnäs, Helgarem, Ytter-, Mellan- och Öfver-Lida i Burserys socken samt Samseryd, Vestra Kalset och Stenbastugården i Virestads socken.

Af hufvudkanalen voro flere sträckor färdiggrädda och likaledes af en bikanal. Dessutom voro flere afskräfningsdiken färdiga.

Utdikning af frostförande mossar, tillhörande hemmanen Jonsbo, Styrebo, Tostarp, Torp, Nederled, Åsen, Holmboda och Brotorpet i Rydaholms socken af Jönköpings län samt Hagen, Hylteboda, Roen och Hyalt i Ryssby socken af Kronobergs län.

Arbetet var i det närmaste färdigt och samvetsgrant utfördt.

Utdikning af frostförande mossar, tillhörande byarne Horda, Skaftarp och Långstorp i Rydaholms socken.

Företaget, som omfattar torrläggning af fyra mossar, hade framskridit så långt, att af de till sammanlagdt 28,790 m:s längd uppgående dikena omkring fyra tiondelar voro uppgrädda.

Utdikning af frostförande mossar, tillhörande Gemmarp, Bössjarp och Gölsebo i Gällaryds socken.

Arbetet hade anmälts till afsyning och var färdigt med undantag af ett par mindre vägbroar, för hvilka endast funnos provisoriska anordningar.

Utdikning af mossar inom Rössby, Bjennesby, Nyaby och Röd i Norra Sandsjö socken.

Hufvudkanalen var upptagen på två tredjedelar af längden med full sektion och å det mesta af återstoden påbörjad med något mindre bredd än den fastställda. Af specialdikningen återstod omkring en femtedel. Stenarbetet till den i företaget ingående bron var färdigt. Det utförda arbetet kunde skattas till 75 % af hela företaget.

Afdikning af frostförande mossar, tillhörande Björna-holmen, Önnarp, Långaholmen och Slättefall i Norra Sandsjö socken.

Af hufvudkanal och diken voro omkring två tredjedelar grädda.

Utdikning af frostförande mossar, tillhörande Stora och Lilla Yboholm, Lönhult, Holsteryd, Granskattehult och Salerås i Norra Sandsjö socken.

Af de större dikena var omkring en tredjedel utförd, de mindre däremot voro ej påbörjade. Det utförda arbetet motsvarade 25 % af hela företaget.

Afdikning af frostförande mossar, tillhörande Åkersände, Gransbo, Holsteryd, Aplaryd, Byggersyd och Stora Yboholm i Norra Sandsjö socken samt Lilla Brantås i Näfvelsjö socken.

Hela aflöpskanalen och de flesta dikena voro färdiga och omsorgsfullt utförda. Det verkställda arbetet motsvarade omkring 90 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande säteriet Turbholm i Norra Sandsjö socken.

Af 3,038 meter aflöpsdiken voro 1,000 meter upptagna, men lag- och tvärdiken voro ej påbörjade. Den utförda delen af arbetet motsvarade 20 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande mossar, tillhörande Djurseryd, Djufvanäs och Slätthult i Norra Sandsjö, Björkö och Näfvelsjö socknar.

Arbetet var utfördt till 25 % af det hela.

Fullbordade.

Utdikning af Flymossen i Forsheda och Kultorps socknar.

Företaget, som fullbordades år 1880, hade medfört obetydlig odling, men frostländigheten ansågs hafva betydligt minskats. Till största delen voro dikena betänkligt igenfallna eller upgrundade.

Torrläggning af Dalta mosse i Vernamo, Tännö och Voxtorps socknar.

Efter företagens fullbordan år 1882 hade omkring en femtedel af den torrlagda arealen odlats, och ansågs frostländigheten betydligt minskad. Enligt uppgift hade tre särskilda gånger efter företagens fullbordan rensningar företagits, men dessa bemödanden hade ej varit tillfyllest, utan dikena behöfde åter rensas.

Torrläggning af frostförande sankmarker, tillhörande Thorsjö säteri, Höreda Norr- och Södergård samt Höreda pastorsboställe och Klockarebol i Höreda socken.

Företaget godkändes år 1884. Hufvudkanalen och diken behöfde delvis rensas från uppslamningar och buskar.

Reglering af Hvetlandabäcken genom Hvetlanda kyrkoby.

Företaget godkändes år 1882. — Uppgrunderingar hade bildat sig på långa sträckor, och dessas snara upprensning var af nöden.

Afdikning af Rödjenäs mader i Höreda, Melby och Björkö socknar.

Mot underhållet af detta företag, som godkändes år 1884, anmärktes, att så godt som hela afloppet var igenvuxet och uppgrundadt samt tarfvade en snar och grundlig rensning, hvarförutom bron öfver ån vid Sjasta befanns vara i ett för vägtrafiken vådligt skick och behöfde ofördröjligen repareras.

Reglering af Ramsjöbäcken och torrläggning af kringliggande mader, tillhörande Skafverås, Mossaryds, Ekebergs, Mälaköps, Bäckens, Bengtstorps och Vermehults hemman i Gällaryds socken samt Sölaryds hemman i Voxtorps socken.

Efter företagets fullbordan år 1884 hade frostländigheten enligt uppgift betydligt minskats, men endast en obetydlig del af den torrlagda marken befanns odlad. Underhållet af afloppet var bristfälligt.

Afdikning af sank mark, tillhörande hemmanen Ugglekull, Gällaryd, Mosshult och Prestbo inom Gällaryds socken.

Företaget godkändes år 1887. — Där diken gå genom vildmossar, voro de ganska väl bibehållna; där de genomskära mera förmultnad jord, voro de däremot ganska igenfallna och behöfde en genomgående rensning. — Endast en obetydlig del af den torrlagda marken var odlad. Å en del af mossarne hade skogsväxt uppstått. Hvad frostländigheten beträffar, hade väsentlig minskning af densamma iakttagits.

Afdikning af sank frostförande mossar, tillhörande Ramnäs, Kolabo, Forsheda, Bollagården och Torskinge byar i Forsheda och Torskinge socknar.

Efter företagets fullbordan år 1887 hade frostländigheten betydligt minskats. Nämnvärd odling förekom ej; ej heller hade å den utdikade marken skogsväxt uppstått. Underhållet var dåligt.

Mellersta distriktet.

Stockholms län.

Under arbete.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Svartnö, Kulla och Björnäs i Börstils socken.

Arbetet var utfördt och ansågs kunna godkännas.

Fullbordade.

Afdikning af Långmyrkärren inom Östuna, Knifsta och Laggå socknar.

Företaget godkändes år 1881. Underhållet var omsorgsfullt. Marken var till största delen odlad och mycket bördig.

Vestmanlands län.

Fullbordade.

De bland odlingsföretagen uppförda arbetena, *sänkning af Altuna sjö i Altuna socken samt sänkning af Ransta- och Lillån i Kumla, Sevala och Tillberga socknar*, hafva förutom odlingslån äfven åtnjutit frostausslag, och är däremot svarande dikningsarbetens tillstånd beskrifvet i sammanhang med redogörelsen för odlingsdikenas tillstånd.

Nedre norra distriktet.

Gefleborgs län.

Under arbete.

Reglering af Holån samt afdikning af frostförande marker, tillhörande Sundvallens, Nybovallens, Morvallens, Backarvallens och Näsfallens fäbodlag inom Ljusdals och Färila socknar.

Den med n:o 2 betecknade kanalen var färdig, på goda skäl förlagd omkring 120 meter norr om fastställda läget, hvilket ej sammanföll med terrängens djupaste del. De med 3 och 6 betecknade kanalerna voro färdiga på vissa sträckor. Omkring två tredjedelar af hela arbetet ansågs utförda.

Afdikning af frostförande mossar, tillhörande byarne Östra och Vestra kyrkobyn, Runemo och Sunnanåker i Alfta socken.

Arbetet närmade sig sin fullbordan.

Sänkning af Trolltjärn samt reglering af Tegelbruks- och Vestermursbäckarne för torrläggning af frostförande marker, tillhörande byarne Öfverhärde, Flintebo, Skräckmyra, Vestanås, Lomsheden, Häcklinge, Ön, Stocksbo och Mackmyra samt Forsbacka bruk och Kungsladugården Vall i Valbo socken.

Lomsjöns utlopp tillika med ett sidodike var färdigt. Trolltjärns aflopp var färdigt förutom någon stensprängning. Dessutom voro tre sidodiken fullbordade. 14 bikanaler till Lomsjökanalen voro ej påbörjade. Några af broarna voro af dålig beskaffenhet och behöfde ombyggas.

Sänkning af Bysjön, Östersjön, Karrissjön, Buksjön och Björksjön för torrläggning af frostförande sankmarker, tillhörande byarne Högnäs, Vindböle, Gisselbo, Mälbo, Byn, Öster- och Vesterbyggebo, Rångsta, Vall, Brunn, Backa, Svarte, Haget, Sundby, Oppåker, Ålbo, Klappsta, Vreta, Rasbo, Österbor, Österänge och Fernebo prestbol samt Gysinge bruks allmänning inom Hedesunda och Öster-Fernebo socknar.

Kanalen mellan Bysjön och Östersjön var upptagen och tillhörande broar färdiga. Hellmyrån var färdig till två tredjedelar. Buksjödiket var färdigt och likaså en tillhörande bro. Getmyrån var färdig med en bro. Karrissjöns utlopp var nära färdigt, och i öfrigt voro tre diken under arbete.

Sänkning af Långsjön samt utdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Vesterbor, Vestanhede och Sixbo i Öster-Fernebo socken.

Af afloppet från Långsjön voro 1,470 meter upptagna och återstodo omkring 400 meter, så att sjöns tappning ansågs snart kunna försiggå. Af de i fastställda förslaget upptagna tre broarna var ingen byggd, men en fjärde, som visat sig behöflig, uppförd.

Sänkning af Lillbotjärn samt afdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Koldemo i Arbrå socken samt Vexsjö och Röste i Bollnäs socken.

Arbetet var påbörjadt.

Fullbordade.

Utdikning af Stormuren inom Trödde by i Hille socken.

Dikningsföretaget, som fullbordades år 1898, hade efterföljts af odling af omkring 7 hektar. Afloppet var i det hela väl bibehållet, men enstaka stenar, som lossats af kälén, hade

nedrasat på åtskilliga ställen och behöfde upptagas samtidigt med bottenrensning.

Utdikning kring sjön Ryssan i Axmars by i Hamrånge socken.

Dikningsarbetet, som godkändes år 1880, hade medfört odling af hela den kring sjön liggande marken. Afloppet var väl underhållet.

Afdikning af Högmossen, tillhörande egendomen Romsen samt Mörtebo by i Ockelbo socken.

Företaget godkändes år 1892. Hufvuddiket och afloppet behöfde rensas liksom ett tvärdike. Å mossen förefunnos flere odlingar.

Utdikning af Florsjön vid Flors by i Mo socken.

Torrläggningsföretaget godkändes år 1869. Afloppskanalen gaf ej anledning till ringaste anmärkning. Den i sammanhang med utdikningen ombyggda landsvägsbron var i godt skick.

Utdikning af Tosätters-ån i Enångers socken.

Arbetet godkändes år 1868. Utefter kanalen mötte vidsträckta odlingar.

Sänkning af Ängesjön i Enångers socken.

Företaget godkändes år 1877, och vidsträckta odlingar såväl å sjöbottnen som å kringliggande marker visade dess nytta.

Utdikning af bäcken inom Grängsjö by i Enångers socken.

Efter vattendragets reglering, som godkändes år 1878, hade betydande odlingar utförts. Rensningar voro mångenstädes behöfliga.

Utdikning af Nickora, Nordmyra och Rådsåla sjöar i Njutångers socken.

Företaget godkändes år 1870. Rensningar voro behöfliga.

Utdikning af Lyckebyttjärn, tillhörande Rumstads m. fl. byar i Forssa socken.

Dikningsarbetet, som godkändes år 1884, var väl underhållet och odlingar voro utförda.

Reglering af Hallstaån i Helsingtuna och Högs socknar.

Företaget godkändes år 1874. Odlingar sträckte sig till åns bräddar, och någon anledning till anmärkning mot underhållet fanns ej.

Utdikning af Tunasjön i Helsingtuna socken.

Utdikningen, som godkändes år 1870, hade medfört odling af hela sjöbottnen. Afloppet behöfde rensningar.

Sänkning af sjön Maren i Helsingtuna socken.

Det föga betydande arbetet, godkändt år 1877, hade medfört odling på norra sidan om den sänkta sjön, efter hvilken ett träsk återstår.

Afdikning af frostförande mark inom byarne Hållsta, Fläsbro, Sanna, Östanbräck, Fiskeby, Slasta, Hellby, Mo, Ullsätter, Wij, Skogsta och Tholsta i Helsingtuna socken.

Arbetet, som godkändes 1899, hade medfört odling till sista tunnlandet af de förut frostförande markerna.

Utdikning af Kyrkmyren vid Wij m. fl. byar i Idenors socken.

Företaget, som fullbordades år 1876, hade medfört odling invid kanterna af afloppet. Hvalfbron i landsvägen var i godt stånd.

Vesternorrlands län.

Under arbete.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Tåsjö Vestra, Skänknäsberget och Brattbäcken i Tåsjö socken.

Arbete var utfördt till omkring 20 % af hela företaget. Dikesjorden låg flerstädes för nära dikeskanterna.

Utdikning af frostförande marker inom Tåsjö by i Tåsjö socken.

Arbete var utfördt till omkring 70 % af hela företaget. Anmärkning gjordes mot att dikesjorden flerstädes låg för nära dikeskanterna.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanet Vike i Tåsjö socken.

Företaget befauns till omkring 30 % anmärkningsfritt utfördt.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Sunds by i Bodums socken.

Företaget var till inemot 20 % af sitt omfång anmärkningsfritt utfördt.

Afdikning af frostförande myrmarker vid Råby i Adalslidens socken.

Dikningsarbetet var färdigt och kunde godkännas. En del af det afdikade området var redan täckdikad och odlad.

Torrläggning af frostförande marker, tillhörande Lomvikens by i Trehörningsjö socken.

Omkring sju tiondelar af arbetet kunde anses utförda.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande byarne Smedsbyn, Norrbrynge, Högbyn och Stensöden i Arnäs socken.

Arbetet var utfördt till omkring 85 % och syntes omsorgsfullt verkställt.

Sänkning af Bölesjön för torrläggning af frostförande mark, tillhörande Sunnansjö, Svarfwareböle, Gökbole, Svaleri och Vestansjö byar i Hässjö socken.

Omkring en kilometer af afloppet från Bölesjön var fullbordad, en bergskärning dock med något mindre sektion än den fastställda. Utsprängdt berg och uppkastad jord vid kanalens nedersta del hade ej tillräckligt aflägsnats från kanalkanterna.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Ensillre by i Borgsjö socken.

Nedersta delen af hufvudaflloppet var till 230 meters längd anmärkningsfritt utförd.

Fullbordade.

Utdikning vid Banafjäl's by i Grundsunda socken.

Arbetet, som godkändes år 1879, hade medfört odling af de torrlagda områdena till ganska stor utsträckning, isynnerhet å Stortjärnsmyren och Faramyren. De brister i underhållet, som påpekats vid föregående besigtning, hade endast delvis blifvit afhjelpade, så att på flere ställen grundliga rensningar återstodo.

Utdikning af Långmyren och Nordviksängsmyren inom Bodums och Fanby byar i Grundsunda socken.

Företaget, som godkändes år 1883, hade efterföljts af odling kring Långmyren. Dikena voro till största delen upprensade, ehuru på några ställen ytterligare rensningar behöfdes. Den upprensade jorden låg på sina ställen för nära dikeskanterna.

Vattenafledning genom frostförande marker inom Ödens by i Grundsunda socken.

Arbetet, som godkändes år 1890, hade medfört odling i stor omfattning, men intressenterna klagade öfver ännu kvarvarande frostländighet. Hufvudgravnen var nyligen rensad, men sidodikena tarfvade en del bottenrensningar, hvilka voro påbörjade.

Utdikning inom Faresta, Näset och Klingre i Arnäs socken.

Dikningsföretaget, som godkändes år 1882, hade medfört omfattande odlingsarbeten längs de båda reglerade bäckarne. Rensningar voro nyligen utförda.

Utdikning af Gubbmyren på Aspeå egor i Skorpeds socken.

Det år 1868 godkända företaget hade efterföljts af smärre odliugar. Fullständig rensning var nyligen utförd.

Utdikning af Gärdesmyren vid Johannisbergs nybygge i Skorpeds socken.

Företaget godkändes år 1872. Det utdikade området var till största delen uppodladt. Vid föregående inspektion gjord framställning om rensningar samt dikesslänternas befastande hade ej efterkommit.

Utdikning vid Skorpeds by i Skorpeds socken.

Sedan dikningen år 1872 godkändes, hade en del odling följt. Tillfredsställande rensningar hade nyligen utförts.

Utdikning vid Djupsjön, Röjdnings- och Sjöbottensmyrarna i Skorpeds socken.

Det år 1870 godkända arbetet hade efterföljts af afsevärd odling. Tillräckliga rensningar voro nyligen utförda.

Jemtlands län.

Under arbete.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Gärde, Lien, Nygården, Ren och Tand i Aspås socken.

Arbetet var färdigt till omkring 70 %, ett dike dock utan tillämpning af fastställd sektion.

Afdikning af frostförande mark under Trångens och Storegårdens byar i Aspås socken.

Företaget befanns till omkring 30 % anmärkningsfritt utfördt.

Afdikning af frostförande myrmarker vid lägenheten Sandmyren på Utgårds bys skogsskifte i Offerdals socken.

Obetydligt mer än en tredjedel af arbetet var utfördt. Någon anledning till anmärkning förekom ej.

Afdikning af frostförande marker inom byarne Öne, Åflo och Kazås i Offerdals socken.

Arbetet var påbörjad. Det som var utfördt föranledde ej anmärkning.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Breckälven och Tullingsås i Ströms socken.

Omkring två femtedelar af arbetet befunnos anmärkningsfritt utförda.

Afdikning af frostförande myrmarker inom Sikås by i Hammerdals socken.

Omkring halfva arbetet var utfördt. Anledning till anmärkning förekom ej.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Fisksjölandets by i Stuguns socken.

Omkring hälften af arbetet var utförd och gaf ingen anledning till anmärkning.

Afdikning af frostförande mark, tillhörande Höla och Låsböle byar i Hallens socken.

Arbete var utfördt till omkring 30 % af hela företaget. Ingen anmärkning förekom.

Afdikning af frostförande myrmarker inom byarne Öfre Orrviken och Högen i Sunne socken.

Företaget befann sig i samma skick som vid föregående inspektion, d. v. s. att det var utfördt till omkring 80 %. Det föranledde ingen anmärkning.

Afdikning af frostförande myrmarker inom Änge, Ångsta, Forsta och Rise i Lockne socken.

Företaget var till inemot hälften och utan anmärkning utfördt.

Afdikning af frostförande myrmarker inom byn Nybodarne i Gillhofs kapellförsamling.

Företaget var färdigt och kunde godkännas.

Afdikning af frostförande myrmarker inom Kårvikens by samt hemmanen Tången och Kälen i Gillhofs kapellförsamling.

Företaget var fullbordadt och kunde godkännas.

Afdikning af frostförande myrmarker inom Svartnäsens by i Gillhofs kapellförsamling.

Företaget befanns färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Bjerte, Svedje och Knöfva samt hemmanen Djurriket och Österböle i Brunflo socken.

Arbete var utan anmärkning utfördt till omkring 30 % af hela företaget.

Afdikning af frostförande myrmarker inom byarne Qvitsle och Halabacken i Mattmars socken.

Arbetet var fullbordadt, men gaf anledning till åtskilliga anmärkningar. De diken, som hade upptagits under första arbetsåret, tarfvade rensningar. Några andra diken voro för grunda och somliga hade för branta slänter. På sina ställen låg dikesjorden för nära kanterna.

Afdikning af frostförande mark, tillhörande Valne och Värmons byar i Alsens socken.

Arbetet var på flere ställen påbörjad.

Fullbordade.

Utdikning vid Mo by i Alsens socken.

Företaget godkändes år 1885. En afsevärd del af det område, som omslutes af myrdikena, var uppodlad. Afloppet var dels utskuret till förstörd bredd och djup, dels igenlammat. Samtliga diken voro betydligt ivuxna med starr och videbuskar. Några egobroar voro förstörda och nedrasade i diken.

Afdikning af myrar, tillhörande Bleckåsen, Kluck och Slöfre i Alsens socken.

Det år 1892 godkända dikningsarbetet hade efterföljts af obetydlig odling. De flesta diken voro väl underhållna. Undantag utgjorde de diken, som äro belägna å Bleckåsens område mellan landsvägen och byvägen till Kluck, hvilka tarfvade grundliga rensningar.

Utdikning af frostförande myrmarker inom byarne Kongsta, Vestbacken och Trubacken i Alsens socken.

Det år 1892 godkända arbetet hade endast på Kongsta egor följts af någon odling. Dikena voro nästan alla i mycket dåligt skick.

Afdikning af frostförande myrmarker inom byarne Östra och Vestra Röde samt Viken i Alsens socken.

Företaget hade efter sin fullbordan år 1892 ej följts af någon odling. Dikena voro i allmänhet väl underhållna.

Afdikning af frostförande myrmarker inom Åse by i Alsens socken.

Företaget godkändes år 1892, och hade odling på en del områden påbörjats. Alla till företaget hörande diken voro mer eller mindre igenvuxna och tarfvade rensning. Äfven afloppet var på ett stycke mycket uppgrundadt.

Afdikning af frostförande myrmarker inom Valne by i Alsens socken.

Det år 1895 godkända, ganska omfattande företaget hade följts af obetydlig odling. Underhållet gaf anledning till några mindre anmärkningar.

Utdikning af frostförande myrmarker inom Värmons by i Alsens socken.

Det år 1897 godkända företaget hade efterföljts af någon odling och befanns i godt skick.

Afdikning inom Högsta, Gåje och Backens byar i Hallens socken.

Detta år 1887 godkända, stora dikningsföretag hade efterföljts af rätt afsevärd odling, i synnerhet inom Högsta by. Underhållet var mycket försummadt både beträffande aflopp och diken. Företagets försättande i fullgodt skick ansågs kräfva betydande arbete.

Utdikning vid Hästö by i Mattmars socken.

Arbetet, som godkändes år 1880, hade följts af obetydlig odling. Dikena tarfvade någon bottenrensning.

Utdikning af frostförande myrmarker inom Mattmars by i Mattmars socken.

Arbetet godkändes år 1894. Flere diken voro igenslammade eller igenvuxna.

Afdikning af frostförande myrmarker inom byarne Kluk och Tossberg samt urfjellet Lakmyren i Mattmars socken.

Företaget godkändes år 1897 och hade ej följts af nämnvärd odling. Samtliga diken behöfde rensningar.

Afdikning af frostförande myrmarker inom byarne Offne och Hållbacken i Mattmars socken.

Efter företagets godkännande år 1896 hade ingen afsevärd odling uppstått. En del rensningar voro behöfliga.

Afdikning af frostförande myrmarker inom Uby, Utgård och Gräfte i Mattmars socken.

Arbetet godkändes år 1897. Nyodling pågick vid besigtningstillfället. Företaget var i godt stånd.

Afdikning af frostförande myrmarker inom Bye by i Mörsils socken.

Företaget godkändes år 1899. Samtliga diken voro i godt stånd.

Afdikning af myrmarker, tillhörande Edsäsens by i Undersåkers socken.

Efter arbetets godkännande år 1891 hade obetydlig odling uppkommit. Somliga diken kräfde rensningar.

Afdikning af frostförande myrmarker inom från Bratt-eggens by afsöndrade lägenheterna Rislägden och Bonäset i Kalls socken samt Hjerpens by i Undersåkers socken.

Företaget godkändes år 1896. Dikena voro i godt stånd.

Afdikning af frostförande marker tillhörande Hamre by i Åre socken.

Efter företagets godkännande år 1889 hade uppstått odling i stor utsträckning. Underhållet var ganska tillfredsställande.

Utdikning vid Vallans by i Åre socken.

Efter företagets godkännande år 1890 hade ingen nämnvärd odling uppstått. Underhållet var försummadt.

Utdikning af flere myrmar vid Tångeråsen och Gärde byar i Offerdals socken.

Arbetet godkändes år 1879. De vid 1898 års inspektion anmärkta bristfälligheterna voro nödortfigt afhjelpa, så att anledning till afsevärd anmärkning ej förefanns.

Afdikning af sank myrmar, tillhörande Öster- och Vester-Ulfås, Böhle och Utgård byar i Offerdals socken.

Arbetet godkändes år 1884. De vid 1898 års inspektion framställda anmärkningarna hade haft nöjaktiga rensningar till följd.

Afdikning af myrmark vid Ytteroldens by i Offerdals socken.

Företaget godkändes år 1890. De vid 1898 års inspektion anmärkta bristerna voro nödortfigt afhjelpa förutom vid ett par hemman, där de återfunnos oförändrade.

Myrutdikningar å Föllinge och Thornäs egor jemte sänkning af Föllingesjön i Föllinge socken.

Arbetet godkändes år 1870. De vid 1898 års besigtning anmärkta bristerna voro nödortfigt afhjelpa utom å prestboställets område, där de qvarstodo oförändrade eller ökade.

Myrutdikning vid Raftelfvens och Sandvikens byar i Föllinge socken.

Arbetet godkändes år 1874. Nödortfiga dikesrensningar hade verkstälts på hårdjorden, men dikena på myrarna befunnos igengångna, oaktadt anmärkningar gjorts vid 1898 års inspektion.

Utdikning vid Stångvikens och Holmsjöns byar i Föllinge socken.

Företaget godkändes år 1874. Dikena befunnos nöjaktigt upprensade å samtliga områden.

Afdikning vid hemmanet Skogsjö i Hotagens kapellförsamling.

Företaget godkändes år 1887. Det hade tydligen hvarken medfört odling eller afsevärd frostminskning. Synbarligen hade intet underhållsarbete någonsin förekommit. År 1898 till intressenterna afgifvet förståndigande hade ej medfört ringaste verkan.

Öfre norra distriktet.

Vesterbottens län.

Under arbete.

Utdikning af frostförande marker inom byarne Ullbergs-träsk och Högbränna i Jörns socken.

Arbetet var afslutadt och syntes vara utfördt med omsorg, men genom missförstånd hade öfverallt dagbredden blifvit tagen för knapp, på grund hvaraf afsyning ej kunde ske.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Klock-träsk by och hemmanet Bergnäs i Jörns socken.

Ungefär hälften af arbetet var utfördt.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Mells-träsk by i Jörns socken.

Omkring två femtedelar af arbetet ansågos utförda.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet Högliden i Jörns socken.

Arbetet närmade sig sin fullbordan. Förlängning af arbetstiden var dock behöfelig.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanen Nygård, Klintå och Ålund i Jörns socken.

Arbetet var ej färdigt såsom sig bort, hvilket till hufvudsaklig del torde berott på markens svårbrutna beskaffenhet.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet Degertrusk i Jörns socken.

Omkring en fjärdedel af arbetet var utförd.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanet Sundheden i Jörns socken.

Arbetet var påbörjadt på samtliga dikessträckor.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Granbergsträsk by och hemmanet N:o 1 Löflund i Jörns socken.

Dikningsarbetet pågick, och det utförda skattades till 10 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanet Brännliden och Höglidens utskifte i Jörns socken.

Arbetet var nyligen påbörjadt.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanet Brandfors i Jörns socken.

Alla diken voro till större delen upptagna, så att det återstående arbetet skattades till 30 % af det hela.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Anderssträsk by i Jörns socken.

Omkring en tredjedel af hela arbetet ansågs utförd.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanet N:o 1 Nyborg i Jörns socken.

Arbetet var påbörjadt.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanet N:o 4 Byske by i Byske socken.

Hufvudgrafven befanns upptagen till hela sin längd 900 m., och af tvärdikena var endast ett odikadt. Omkring en fjärdedel af arbetet ansågs återstå.

Utdikning af frostförande mark inom Kinnbäcks by i Byske socken.

Intet arbete hade utförts sedan föregående års inspektion. Det utförda arbetet ansågs på sin höjd uppgå till 20 % af det hela.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Finnsträsk by i Byske socken.

Arbetet var påbörjadt å alla dikningsområden, och skattades det utförda till omkring 20 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanen Perstorp och Graflund i Byske socken.

Af hela dikeslängden 5,218 m. voro omkring 650 meter upptagna. En besvärlig stenrensning återstod i de upptagna diken.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Östbäcks by i Byske socken.

Arbetet var nyligen påbörjadt.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet Krokliden i Byske socken.

Arbetet var nyligen påbörjadt, i det att af 2,981 meter diken endast 40 meter voro upptagna.

Utdikning af frostförande marker inom Bovikens by i Skellefteå socken.

Arbetet var obetydligt fortskridet sedan föregående års inspektion och ansågs knappast halfärdigt.

Afdikning af den s. k. Pursmyren, tillhörande hemmanen Norrström och Forsberget i Skellefteå socken.

Föga arbete hade utförts sedan föregående års besigtning.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanen Dalfors, Brännfors, Holmfors och Holmlund i Skellefteå socken.

Arbetet var i det närmaste utfördt, i det endast 270 meter diken återstodo oupptagna. En del af de grädda diken behöfde dock vidgad sektion, och äfven andra kompletteringsarbeten återstodo såsom bottenrensningar och dikesjords aflägsnande från dikenas kanter.

Utdikning af frostförande myrmarker inom Röjnorets by i Skellefteå socken.

Endast en dikeslängd af 60 m. var oupptagen, och ehuru därjemte de i företaget ingående vägbroarna voro färdiga, utan att mer än en af dessa föranledde någon erinran, kunde dock, på grund af återstående rensningsarbetens betydenhet, endast tre fjärdedelar af hela företaget ausas utförda.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet Södra Grundfors i Skellefteå socken.

Samtliga diken voro upptagna, trenne dock med för små dimensioner samt de flesta med dikesjorden upplagd för nära dikeskanterna och i saknad af öppningar för ytvattnet.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet Sidbergsliden i Skellefteå socken.

Inom Sidbergslidens område befanns arbetet i det närmaste fullbordadt, hvaremot af den inom Mjödvattnets område fallande dikeslängden, 330 meter, endast 50 meter voro upptagna. Dikesjorden låg för nära dikeskanterna och saknade öppningar för ytvattnet.

Utdikning af frostförande myrmarker inom Bure by i Skellefteå socken.

Sedan föregående besigtning hade endast rensningsarbeten blifvit utförda, och sådana kräddes ytterligare.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Medle by i Skellefteå socken.

Det utförda arbetet skattades till en fjärdedel af det hela.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanen Ljusvattnet, Istermyrliden och Kroknäs i Skellefteå socken.

Omkring 2,900 meter diken voro upptagna, dock på sådant sätt, att betydlig bottenrensning var erforderlig, och att dikesjorden behöfde bättre undanskaffas och förses med öppningar för ytvattnet.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Lunds by i Skellefteå socken.

Af den till 7,065 meter uppgående dikeslängden voro 2,580 meter till större delen upptagna. Då emellertid på många ställen saknades fullt djup och återstod ausenlig stenrensning, så kunde det utförda arbetet ej skattas till mer än en fjärdedel af det hela.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Hedensbyn i Skellefteå socken.

Det utförda arbetet skattades till 6 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanen Krängsvarfvet och Forsbacka i Skellefteå socken.

Det verkställda arbetet skattades till 8 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanet Långbäck i Skellefteå socken.

Hälften af arbetet ansågs utförd. På grund af dikesslänternas branta lutning 1:1 i den sandblandade lerjorden, hade

dikena stor benägenhet att rasa igen, hvarför ansenliga rensningar kräddes.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Myckle by i Skellefteå socken.

Arbetet var nätt och jemt påbörjadt.

Afdikning af en frostförande myr, tillhörande hemmanet Högberget i Norsjö socken.

Två femtedelar af hela arbetet ansågs utförda.

Afdikning af frostförande mark, tillhörande Petikträsk by i Norsjö socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Afdikning af frostförande mark inom Qvammarens byområde i Norsjö socken.

En dikeslängd af 1,900 m:s längd var i det närmaste färdiggräfd, hvarjemte en sträcka af 450 m. var upptagen till halfsektion. Å 900 m. var arbetet endast obetydligt påbörjadt. En sjettedel af hela företaget ansågs utförd. Ingen anmärkning förekom.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Bastuträsk by i Norsjö socken.

Två tredjedelar af hela företaget ansågs verkställda. Arbetet var väl utfördt.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet N:o 1 Råstrands by och Roptokheden i Sorsele socken.

En dikeslängd af 1,700 m. var fullständigt upptagen, och en längd af 1,300 m. var utgräfd till ungefär hälften. Vid föregående besigtning framställd tillsägelse om jordvallarnes utflyttning längre från dikeskanterna hade ej ländt till efterföljd.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet Orrberget i Burträsk socken.

Arbetet var i det närmaste fullbordadt. Sidolutningen i aflöpsgrafven genom Selsmyren var för brant. För öfrigt återstod bottenrensning samt upptagande af öppningar i dikesvallarne.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet Hvälfsjöleden i Burträsk socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Mjölvattnets by i Burträsk socken.

Af den till 12,388 meter uppgående dikeslängden voro 3,260 meter upptagna. Mot det utförda arbetet anmärktes, att dikeslänterna flerstädes voro för branta och att dikesvallarne lågo för nära kanterna.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Bursiljums by i Burträsk socken.

Omkring en fjärdedel af hela företaget ansågs utförd. Bottenrensning var flerstädes behöflig.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande Lappvattnets by i Burträsk socken.

Af den till 8,692 m. uppgående totala dikeslängden var en sträcka af omkring 2,700 m. fullständigt upptagen och en sträcka af 460 m. utgräfd till mer än hälften. Betydande rensningar behöfdes. En fjärdedel af hela arbetet ansågs utförd.

Afdikning af frostförande mark vid Bodbyn i Burträsk socken.

Arbetet var påbörjadt.

Afdikning af frostförande marker, tillhörande Mårtensboda by i Löfångers socken.

Väg- och Vattenbyggnadstyrelsens berättelse 1900.

Endast 100 meter diken hade upptagits sedan föregående besigtning. Landsvägsbron öfver aflöpsgrafven var färdig. Knappt hälften af företaget kunde anses utförd.

Afdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Strömbäck och Klappmark i Säfvars socken.

Något mer än hälften af hela företaget kunde anses utförd. Stensprängning och bottenrensning var behöflig, likasom upptagande af öppningar i dikesvallarne.

Utdikning af frostförande marker inom byarne Furundås och Bullmark i Säfvars socken.

Omkring en femtedel af företaget ansågs återstå.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Täfteå och Säfvars byar i Säfvars socken.

Det mesta arbete, som utförts sedan föregående års besigtning, var nedlagdt på upprensning och fördjupning af redan upptagna grafvar. Hälften af hela företaget ansågs utförd.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Ytterboda by i Säfvars socken.

Företaget var utfördt till omkring 85 %. Stensprängning och bottenrensning behöfdes i de upptagna dikena; äfven voro några sådana för grunda.

Utdikning af sank och frostförande myrmarker, tillhörande Täfteböle i Säfvars socken.

Arbetet var nyligen påbörjadt.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Ostnäs by i Säfvars socken.

Arbetet var påbörjadt.

Utdikning af frostförande myrar inom Krokvattnets by i Nysätra socken.

Omkring två femtedelar af hela företaget ansågs utförda.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Hålvattnets by i Nysätra socken.

Arbete var utfördt till 40 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanet Gumbodabäcken inom Gumboda by i Nysätra socken.

De båda aflöpsdikena, som föregående år hade varit fullt upptagna, voro till större delen hoprunna på grund af den djupa myrens ovanligt lösa beskaffenhet. Mossen var emellertid nu så hopsunken, att aflöppens rensning och upptagandet af tvärdiken kunde börja.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Gunsmarks by i Nysätra socken.

Det utförda arbetet skattades till 70 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande byarne Skäran och Grimsmark i Nysätra socken.

Omkring en tredjedel af företaget kunde anses utförd.

Afdikning af frostförande marker inom byarne Inre och Yttre Ultervattnet samt hemmanen Söderbäck och Eskilsbäck i Bygdeå och Nysätra socknar.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande byarne Selsfors, Storrödningsberget, Åkullsjö och Stortjärn i Bygdeå socken.

Omkring en tredjedel af hela arbetet ansågs utförd.

Afdikning af frostförande marker, tillhörande Ratu by samt hemmanen Floremark och Landtvallens by i Bygdeå socken.

Arbetet var nyligen påbörjadt.

Afdikning af frostförande marker inom Ersmarks by i Umeå socken.

Af detta stora dikningsföretag återstod en sträcka af 1,450 m. odikad. Samtliga utförda diken och aflopp behöfde rensas.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Håkmars by i Umeå socken.

Af hela dikessträckan, 16,057 meter, återstodo 4,370 meter.

Afdikning af frostförande marken Vestra Hömyren inom Innerkasamarks by i Umeå socken.

Afloppet var till största delen färdigt. De flesta öfriga grafvar och diken voro mer eller mindre ofullständigt utgrädda. Tre femtedelar af arbetet ansågs utförda.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Bäck och Hörneå i Umeå socken.

Det verkställda arbetet utgjorde en fjärdedel af hela företaget.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanet Tafvelsjö N:o 3 (Varmvattnet) i Umeå socken.

Hufvudafloppet var till ungefär half sektion upptaget efter hela sin längd. Å tvärgrafvarna var intet arbete påbörjadt. Det utförda arbetet skattades till en fjärdedel af hela företaget.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Kassjö by i Umeå socken.

Dikningsarbetet var påbörjadt.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Nyåkers by i Nordmalings socken.

Af hela den i företaget ingående 7,090 meter långa dikningen återstodo 830 meter odikade. En mindre afvikelse från fastställd plan var vidtagen.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Gräsmys by i Nordmalings socken.

Företaget var färdigt och kunde godkännas.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Ängersjö by i Nordmalings socken.

I afloppet från Ilrämyren, där berg påträffats, hade någon minskning i dikesdjupet kunnat medgifvas, utan att afdikningen därigenom försämrades, enär godt fall förefanns. Omkring en fjärdedel af hela företaget ansågs utförd.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Torrböle by i Nordmalings socken.

Omkring halfva arbetet var utfördt.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Håknäs by i Nordmalings socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Hörnsjö by i Nordmalings socken.

Arbetet befanns påbörjadt å samtliga till företaget hörande dikningsområden, och 2,310 meter voro fullständigt uppdikade.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande Hummelholms by i Nordmalings socken.

Arbetet befanns påbörjadt. Ingen anmärkning gjordes mot det arbete, som var utfördt.

Utdikning af frostförande myrar inom byarne Norra Degerfors, Röbbäck, Medsele och Abborrtjärn i Degerfors socken.

En sjettedel af hela företaget ansågs utförd.

Afdikning af frostförande myrar, tillhörande hemmanen Hednäs och Tegslund samt Tegnäsets by i Degerfors socken.

Arbetet hade föga fortskridit sedan föregående besigtning. Det motsvarade knappt en åttondedel af hela företaget.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande byarne Holmön, Qvarntorp, Holmlund och Ramsele samt hemmanen Helsinglund och Helsingfors i Degerfors socken.

En tredjedel af arbetet återstod ofullbordad.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Högås, Vesterås, Nyby och Ramsele byar i Degerfors socken.

De upptagna grafvarna, som till stor del genomgå lerartad och lös jordmån, hade på en del ställen skurit ut till betydande djup och på andra ställen slammat igen, hvadan mycket arbete erfordrades för deras rensning. Med hänsyn härtill kunde endast en tredjedel af hela arbetet anses utförd.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Rambo by och hemmanet Österbäck i Degerfors socken.

Omkring en fjärdedel af hela arbetet ansågs utförd.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Åmsele by i Degerfors socken.

Dikningsarbetet pågick å de flesta i företaget ingående grafvarna, men var endast på kortare sträckor fullständigt utfördt. Det verkställda arbetet skattades till en tredjedel af hela företaget.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande byarne Näsland, Bastusele, Sörfors, Vänfors och Bastunäs i Degerfors socken.

Af hela den i arbetsplanen ingående dikeslängden, 10,622 meter, voro 2,215 meter upptagna.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanet Norrby N:o 1 i Degerfors socken.

Det utförda arbetet skattades till en tiondedel af hela företaget, och beträffande detsamma erinrades endast att erforderliga genomstick saknades i dikesvallarne.

Utdikning af frostförande myrar, tillhörande Ekträks by i Degerfors socken.

Arbetet var påbörjadt, i det en dikeslängd af 425 m. var utgräfd.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Tegnäsets by i Degerfors socken.

Arbetet var påbörjadt på fem olika ställen. Tillsammans voro 860 meter fullständigt uppdikade och 300 meter till hälften.

Afdikning af frostförande mark vid Granön i Degerfors socken.

Dikningen var utförd på en sträcka af omkring 820 m.

Afdikning af frostförande mark till Tväråträks by i Degerfors socken.

Dikningen var påbörjad på en sträcka af endast 80 m.

Afdikning af frostförande mark, tillhörande Vesterås och Nyby byar i Degerfors socken.

Dikningen var påbörjad på en längd af endast 5 m.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Olofsbäck i Vännäs socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanen Högländ, Nyland och London i Vännäs socken.

Företaget var fullbordadt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Björnlandsbäcks by samt hemmanet Östansjö i Vännäs socken.

En sjettedel af hela arbetet var utförd. Med undantag däraf, att dikesjorden dels upplagts för nära kanterna och saknade genomstick för ytvattnet, var arbetet väl utfördt.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande hemmanen Lybäck, Åkerbäck och Ockelsjö i Vännäs socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Nylandsby samt hemmanen Nybo och Nyliden i Vännäs socken.

Företaget hade föga fortskridit sedan föregående besigtning. Det utförda arbetet skattades till en tredjedel af det hela.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Sterkermarks och Quarnfors byar i Vännäs socken.

Arbetet var i gång på en dikessträcka af 650 m.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Näsåker i Vännäs socken och Lillberget i Bjurholms socken.

Af den i arbetsplanen ingående dikeslängden, 10,680 meter, befunnos 1,120 meter hufvuddiken och 200 meter bidiken vara upptagna, hvarförutom arbete var påbörjadt på en sträcka af 180 meter. Företaget, hvaraf endast en tiondedel kunde anses utförd, var af flere orsaker fördröjdt.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Hällfors by i Vännäs socken.

Dikningen befanns vara påbörjad.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Hednäs och Kolksele samt hemmanen Hällnäs och Pengfors i Vännäs socken.

Arbetet var börjadt på samtliga byområden med undantag af Pengfors, och en dikeslängd af tillsammans 750 m. var fullständigt uppgräfd.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanet Långsjö, Långåker N:o 1 och Holmbäck i Vännäs socken.

Arbetet var påbörjadt på alla dikningsområden, och den utförda delen skattades till en åttendedel af hela företaget.

Utdikning af frostförande myrmarker inom Ströms by i Bjurholms socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Lällarmsjö by i Bjurholms socken.

Hufvudafloppet från de s. k. Tjárnarna hade på en längd af 1,140 m. upptagits till det djup och den bredd, som ditintills varit möjlig i det synnerligen vattendränkta och lösa dikningsområdet.

Utdikning af frostförande myrar inom byarne Lällarmsjö och Mellantjärn i Bjurholms socken.

Af den i företaget ingående dikeslängden 3,183 m. återstod en längd af 620 m. odikad, hvarförutom bottenrensning och utflyttande af dikesvallarne kräddes. En fjärdedel af hela arbetet ansågs återstå.

Utdikning af frostförande myrmarker inom Mellansjö by i Bjurholms socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Högås by i Bjurholms socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Stensvattnet, Brån och Brattby i Bjurholms socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Örträsk kyrkoby i Örträsk socken.

Tre fjärdedelar af hela företaget ansågos utförda.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanet Strömåker i Örträsk socken.

En dikessträcka af 675 m. var fullständigt utgräfd, och å 140 m:s längd pågick arbetet. En sträcka af 380 m. återstod orörd. Den utförda delen af företaget skattades till hälften af det hela.

Afdikning af frostförande myrmarker å Åsele prestbords egor inom Söråsele by i Åsele socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Lällögda by i Åsele socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Lajksjö by i Dorotea socken.

Dikningen befanns påbörjad på samtliga områden och till föreskrifven sektion verkställd på en sträcka af sammanlagdt 3,617 m. En femtedel af arbetet ansågs utförd.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Arksjö by i Dorotea socken.

Af dikningsplanens 3,703 meter diken voro 850 meter af hufvudgraven och 1,100 meter af sidodikena upptagna. Dikesvallarne behöfde flyttas på längre afstand från kanterna samt genomstickas, med hänsyn hvartill det utförda arbetet endast kunde skattas till en tredjedel af hela företaget.

Afdikning af frostförande mark vid Långsele by och kronoskattehemmanet Högland i Dorotea socken.

Arbetet var påbörjadt på fyra olika ställen.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Dalasjö by i Vilhelmina socken.

En tiondedel af hela arbetet ansågs utförd.

Utdikning af frostförande myrmarker vid Björkbergs by i Lycksele socken.

Företaget var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Fahlträsk by i Lycksele socken.

Arbetet låg nere. Omkring två femtedelar af företaget voro utförda.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Yttre Bussjöns by i Lycksele socken.

Arbetet låg nere och den utförda delen ansågs utgöra en tredjedel af det hela.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Vinlidens by i Lycksele socken.

Hela det 3,037 meter långa hufvudafloppet var i det allra närmaste färdigt. Af de i arbetsplanen med en längd af 4,769 meter ingående bigrafvarna voro 1,640 meter fullständigt dikade och 750 meter till hälften.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Brattfors by i Lycksele socken.

Arbetet var nätt och jemnt påbörjadt.

Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Bastuträsk by i Stensele socken.

Dikningen var föga fortskriden sedan föregående år. Det utförda arbetet skattades till knappt en tredjedel af hela företaget.

Fullbordade.

Utdikning af Gård-, Snatter- och Stormyrarna vid Högland i Degerfors socken.

Företaget godkändes år 1867. — Såväl hufvudafloppen som tvärgrafvarna voro igenslammade och delvis igenvuxna med

buskar, och något underhållsarbete syntes ej hafva förekommit sedan lång tid tillbaka. Ombud för nuvarande egaren, Holmsunds trävaruaktiebolag, utlofvade emellertid att dikningens försättande i fullgodt skick utan uppskof skulle påbörjas.

Myrutdikning vid Flakaträsk by i Lycksele socken.

Företaget godkändes år 1870. — Samtliga grafvar och diken voro nyrensade och i försvarligt skick.

Utdikning vid Lycksele by i Lycksele socken.

Företaget godkändes år 1875. — Arbeta med dikningens försättande i nöjaktigt skick pågick och tycktes kraftigt be-
drifvet.

Afdikning af frostförande myrtrakter vid Hökmarks by i Löfångers socken.

Det år 1883 godkända företaget hade efterföljts af odlingar. Somliga af hufvudgrafvarna voro delvis upprensade. I öfrigt voro grafvar och diken betydligt igengångna och igenväxta med buskar.

Utdikning vid Saxnäs by i Sorsele socken.

Vid besigtning af det år 1882 godkända företaget befunnos de vid 1899 års inspektion anmärkta bristerna afhjelpa.

Myrutdikning vid Säfvars by i Säfvars socken.

Den år 1869 godkända dikningen hade efterföljts af upp-
odling af omkring 30 hektar, men diken å såväl de odlade som de icke odlade delarne vore igenslammade och igenväxta.

Utdikning vid Botsmarks by i Säfvars socken.

Detta år 1867 godkända företags samtliga diken voro igen-
gångna.

Utdikning vid Graffors i Säfvars socken.

Efter företagens godkännande år 1865 hade obetydlig odling följt, men mot den förut så förhärjande frosten hade utdikningen gjort stort gagn. De flesta diken voro igengångna.

Utdikning vid Grafmarks by i Säfvars socken.

Å somliga af de till det år 1866 godkända företaget hörande myrar hade odling följt. På de ej odlade områdena voro diken igenslammade.

Utdikning vid Hemmesmark m. fl. hemman i Säfvars socken.

Företaget godkändes år 1881. — Dikena voro mer eller mindre underhållna, men dock tarfvades flerstädes bottenrensning.

Utdikning vid Klappmarks, Krokfors och Krokbäcks hemman i Säfvars socken.

Företaget godkändes år 1883. — Å Klappmarks område voro vidtagna rensningar, dock ej tillfredsställande. På öfriga ställen hade intet arbete nedlagts.

Utdikning vid Olofsfors by i Säfvars socken.

Alltsedan företaget år 1885 godkändes, hade inga rensningar företagits, hvarför samtliga diken behöfde omsorgsfull rensning.

Utdikning af frostländig sankmark vid Tjärns by i Skellefteå socken.

Företaget godkändes år 1880. — De flesta diken voro upprensade men ej befriade från buskar vid kanterna. Endast hufvuddiket genom Røjmyren var orensadt.

Myrutdikning vid Vargträsk by i Örträsk socken.

Företaget godkändes år 1870. — Aflopp och öfriga diken voro efter tillsägelse vid föregående besigtning samtliga rensade.

Utdikning af myrtrakter till Gammelbyn, Bergviken och Brännbergsliden i Burträsk socken.

Företaget godkändes år 1883. — De inom Gammelby be-

fintliga diken hade under sommaren upprensats, så att mot dem ej fanns anledning till anmärkning. I en del andra diken pågingo rensningar, och enligt beslut af bystämman skulle alla till företaget hörande diken upprensas.

Utdikning vid Skinnarbyfjärden samt myrar, tillhörande Rickleå, Bäck, Junkboda, Öndeby, Skinnarby och Dalkarlså byar i Bygdeå socken.

Detta stora, år 1869 godkända dikningsföretag hade efter-
följts af odling i stor omfattning. Betydliga rensningar voro behöfliga.

Utdikning vid Stor- och Källmyrarna i Korssjö by i Bygdeå socken.

Efter företagens fullbordan år 1874 hade nästan hela det utdikade området uppodlats, hvarigenom enligt uppgift byns inegor nästan fördubblats. Samtliga diken voro väl bibehållna.

Utdikning vid Näs by i Bygdeå socken.

Dikningsföretaget, som godkändes år 1879, hade följts af endast obetydlig odling. Underhållet af diken var flerstädes bristfälligt.

Utdikning vid Yttre Ultervattnet och Jomarks byar samt hemmanen Selsberg och Framnäs i Bygdeå socken.

Efter företagens godkännande år 1881 hade betydande odling uppstått. Rensningar i diken tarfvades öfverallt.

Utdikning vid Korssjö och Åkullsjö byar samt Quarnröjningen, Trågaliden, Sjöbäck, Strandholm, Storröjningsberg, Selsfors, Gotland, Mjösjö, Norra Stortjärn, Södra Stortjärn, Skursjö, Slyberget, Lugnet, Bäckliden, Nyliden och Ortaliden i Bygdeå och Burträsk socknar.

Efter företagens godkännande år 1881 hade odling på de flesta tillhörande områden följt. Underhållet af diken var dock skäligen dåligt.

Utdikning vid Rickleå, Lügdeå och Sikeå i Bygdeå socken.

Sedan företaget år 1885 godkändes, hade inom alla tre byarne betydande odling uppkommit. Mot underhållet gjordes många anmärkningar.

Utdikning vid Gryssjö by i Bygdeå socken.

Företaget godkändes år 1880. — Nyodling var påbörjad, men i ringa omfattning. Hufvuddiket var något och de båda tvärdikena ganska mycket igengångna.

Aftappning af myrtrakter, tillhörande Fällfors, Rödås, Bäcknäs, Antnäs, Sörfors, Östra och Vestra Sjulsmark samt Brattfors i Bygdeå socken.

Företaget godkändes år 1884. — Odlingar hade uppstått på de områden som tillhöra Sjulsmark, Brattfors och Antnäs, vid de båda sistnämnda byarne till ganska stor omfattning. Underhållet var till stor del vårdslösadt; alla diken behöfde mer eller mindre rensning.

Utdikning af myrtrakter till Öfverklintens by i Bygdeå socken.

Det år 1886 godkända dikningsföretaget hade följts af betydande odling. Omfattande rensningsarbeten behöfdes.

Utdikning vid Gullmarks by i Bygdeå socken.

Det år 1886 godkända företaget hade efterföljts af storartad odling. Dikena voro i hufvudsak rätt väl underhållna, ehuru rensningar i somliga behöfdes.

Utdikning vid Deger-, Gångs-, Bäck-, Rensjö-, Sjöbotten-, Brandbärs-, Å-, Hellars- och Mörkesmyrarna, tillhörande Djekneboda by och Nyviks hemman i Bygdeå socken.

Efter dikningsföretagens fullbordan år 1886 hade ej näm-

värd odling uppstått inom Djeknebodas by, men på Nyviks hemman hade rätt mycket odlats. Mycket fanns att anmärka mot dikenas underhåll.

Utdikning vid Bobacken och Dalkarlså samt reglering af Ängesjön i Bygded socken.

Dikningen, som godkändes år 1887, hade följts af omfattande odlingar i synnerhet genom Ängesjöns torrläggning. Afloppskanalen från Ängesjön var i jämförelsevis godt skick, ehuru en del bottenrensningar voro behöfliga. Samtliga diken tarfvade grundlig rensning.

Utdikning af frostförande mossar vid Ytterklinten och Nya Storbäcken i Bygded socken.

Företaget godkändes år 1890. — Dikena till och från Ytterklintsjön behöfde mer eller mindre bottenrensas. Diket å mossen invid Nya Storbäcken var sämre underhållet och tarfvade ordentlig rensning å hela sin längd.

Afdikning af myrar, tillhörande kronohemmanet Granfors i Bygded socken.

Efter dikningens godkännande år 1890 hade några mindre nyodlingar uppstått. Dikena voro i ganska godt skick, så att endast någon bottenrensning kräfdes.

Afdikning af frostförande myrmarker inom Sikeå by i Bygded socken.

Efter företagets godkännande år 1895 hade på en af egotterna uppstått afsevärd odling. Mot underhållet var obetydligt att anmärka.

Utdikning af frostförande mossmarker, tillhörande hemmanet Granberget i Bygded socken.

Företaget godkändes år 1895. — En större del af den torrlagda marken var under rödjning för uppodling. Rensningsarbeten i diken pågingo vid besigtningen.

Norrbottens län.

Under arbete.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanet Taipalensuu i byn Muonionalusta i Muonionalusta kapellförsamling.

Endast 800 meter diken återstodo obörjade. Arbetet ansågs utfördt till 60 %.

Afdikning af frostförande myrar inom Peräjävaara by i Pajala socken.

Alla diken så när som på 200 å 300 meter voro grädda, men i en del af dessa behöfdes ännu rensningar, och då ej heller landsvägstrummorna voro fullt färdiga, kunde det utförda arbetet ej skattas till mera än tre fjärdedelar af det hela.

Utdikning af en frostförande myrmark inom Nyby by i Öfver-Kalix socken.

Botten till det större af de två i företaget ingående diken låg ungefär 0,3 meter för högt, och det mindre diket var delvis igenrunnet och behöfde upprensas.

Utdikning af en frostförande myrmark inom Svartby by i Öfver-Kalix socken.

Arbetet låg nere.

Afdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanen Rowa och Kattilasaari inom öfre Vojakala by i Neder-Torned socken.

Omkring en femtedel af arbetet återstod.

Utdikning af frostförande marker vid Näfverlidens by i Arvidsjaurs socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande mark inom hemmanet Ersnäs i Arvidsjaurs socken.

Å arbetet hade sedan föregående inspektion endast nedlagts 6 å 7 dagsverken.

Utdikning af frostförande mark inom hemmanet Brännland i Arvidsjaurs socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande marker inom Glommersträsk by i Arvidsjaurs socken.

Den utförda delen af arbetet skattades till en fjärdedel af det hela.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Akkavaare by i Arvidsjaurs socken.

Arbetet var nyligen påbörjadt.

Utdikning af frostförande marker inom byn Hällberget i Arvidsjaurs socken.

Knappt en femtedel af hela företaget ansågs utförd.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande kronobygget Mausjaur i Arvidsjaurs socken.

Arbetet var fortskridet till omkring 30 %.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande Rättsels by i Arvidsjaurs socken.

Af arbetsplanens 2,603 meter diken voro 740 meter upptagna.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande Svanträsk by i Arvidsjaurs socken.

Arbetet var nyligen påbörjadt.

Utdikning af frostförande mark inom kronohemmanet Kläppen i Arvidsjaurs socken.

Arbete var utfördt till omkring 15 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande marker inom hemmanen Pjesker N:o 6 och Granudden N:o 1 inom Arvidsjaurs socken.

Arbetet var nyligen påbörjadt på Granuddens område, där 100 meter voro dikade.

Utdikning af frostförande marker inom byn Mullholm i Arjeplogs socken.

Arbetet var nyligen påbörjadt.

Afdikning af frostförande marker inom Hollsvattnets by i Neder Luleå socken.

Sedan föregående besigtning hade endast omkring 50 meter uppdikats. Det utförda arbetet skattades till 6 % af hela företaget.

Utdikning af Brobäcksmysen inom Solbergs by i Neder Luleå socken.

Arbetet låg nere under afvakten på svar beträffande ansökan om förändring i arbetsplanen.

Utdikning af frostförande myrar inom Bälinge by i Neder Luleå socken.

Mot det utförda arbetet, som motsvarade omkring en fjärdedel af det hela, anmärktes, att diken dagbredd flerstädes var för knapp och således slänterna för branta, samt att dikesvallarne lågo för nära kanterna.

Utdikning af Tranmysen inom Alviksträsk N:o 2 och Långnäs byar i Neder Luleå socken.

Af planens 7,002 meter diken voro 3,200 meter upptagna, å flere sträckor dock med mindre sektioner än enligt fastställd plan. Det utförda arbetet skattades till 35 % af hela företaget.

Utdikning af frostförande mark, tillhörande byarne Vestermark och Solberg i Neder Luleå socken.

Endast ett par hundra meter diken voro upptagna.

Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Sunderby by i Neder Luleå socken samt Säfvast by i Öfver Luleå socken.

Å de till Säfvast by hörande områdena var en sammanlagd dikeslängd af mellan två och tre tusen meter färdig och lika lång sträcka utgräfd till minst hälften. Det här verkställda arbetet motsvarade omkring 10 % af det hela. Å de till Sunderby hörande områdena var något mer än en kilometer färdig och en kilometer gräfd till minst hälften. Knappt en tiondedel af arbetet på detta område kunde anses utförd. — På båda områdena förekommo nedrasade slänter eller igenflutna diken samt knapp bottenbredd.

Afdikning af frostförande mark vid byn Alviksträsk i Neder Luleå socken.

Arbetet var påbörjadt.

Utdikning af frostförande myrar inom Hundsjö by i Öfver Luleå socken.

Af företagets sammanlagda dikeslängd, 30,830 meter, voro grädda 850 meter fullständigt och 1,500 meter delvis. Kanalbottnen visade sig i en genomgången jord- och stenås ligga för högt. Det utförda arbetet skattades till 5 %.

Afdikning af frostförande mark, tillhörande Åskogens by i Öfver Luleå socken.

En fjärdedel af hela arbetet var utförd.

Utdikning af frostförande myrar inom Svartbäckens by i Öfver Luleå socken.

Alla grafvar och diken voro upptagna, men somliga voro orensade och andra till följd af markens lösa beskaffenhet delvis igengångna.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Skatemarks by i Öfver Luleå socken.

En tiondedel af arbetet var utförd.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande Östra och Vestra Carlberg samt Heden i Öfver Luleå socken.

En sammanlagd dikeslängd af 4,500 meter var upptagen. Som jorden nästan öfverallt utgjordes af jäslera och annan rinnande lerjord, hade en del diken flutit igen, så att betydande rensningar voro behöfliga, vid hvilkas företagande jordvallarne måste flyttas längre från dikeskanterna. Arbetet ansågs half-färdigt.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande byn Niemisel i Råneå socken.

På grund af de uppdrifna arbetsprisen hade man låtit allt arbete å företaget ligga nere.

Sänkning af sjöarne Sörträsk och Lillträsk i och för torrläggning af omkringliggande, frostförande myrmarker inom byarne Rånbyn, Prinsnäs och Prestholm i Råneå socken.

Intet arbete hade sedan förra besigtningen nedlagts på detta företag, som syntes gå mera tillbaka än framåt på grund af vårflödenas förstörande inverkan på redan utfördt arbete.

Utdikning af frostförande marker, tillhörande byn Prestholmen i Råneå socken.

Omkring en tiondedel af hela arbetet var här verkställt, däribland två oklanderligt utförda landsvägsbroar. Sten- och bottenrensning erfordrades i de grädda dikena, hvilkas slänter

delvis voro för branta, liksom jordvallarnes utflyttande på behörigt afstånd från dikeskanterna.

Utdikning af frostförande marker inom byn Flåsjön i Råneå socken.

Företaget hade föga fortskridit, så att den utförda delen af arbetet knappt kunde skattas till 5 %.

Utdikning af frostförande marker vid hemmanet Björkholmen i Jokkmokks socken.

Företaget var anmälldt till afsynig, men kunde ej godkännas, enär ett dike var upptaget till endast 4 meters längd i stället för fastställda planens 20 meter, andra diken hade för små dimensioner, många kräfd bottenrensning och vid andra dikesvallarne behöfde utflyttas.

Utlappning af sjöarne Yli- och Ala-Jänkjärvi för frostländighetens minskning vid Avakko by i Gellivare socken.

Arbetet var färdigt och kunde godkännas.

Utdikning af frostförande marker inom Lannavaara by i Jukkasjärvi socken.

Af arbetsplanens dikeslängd 4,178 meter voro 1,000 meter färdiga och 850 meter till hälften utgrädda.

Fullbordade.

Afdikning af trenne myrar vid Lappträsk by i Karl Gustafs socken.

Företaget godkändes år 1867. — De vid föregående besigtning anmärkta bristerna i underhållet voro ej afhjelpa.

Utdikning vid Rolfs by i Neder Kalix socken.

Företaget godkändes år 1874. — Kanalen från Fogelträsk var rensad. För öfrigt hade intet vidgjorts för dikenas iständsättande.

Utdikning af åtskilliga myrar vid Sangis by i Neder Kalix socken.

Företaget godkändes år 1879. — De flesta hufvudgrafvarna voro rensade och rensning af andra diken pågick.

Utdikning af Ill- och Mossmyrarna i Holmträsk by i Neder Kalix socken.

Företaget godkändes år 1882. — De vid föregående besigtning anmärkta bristerna voro visserligen ej afhjelpa, men på sammanträde byamännen emellan hade emellertid beslutats, att rensningsarbetet skulle sättas i verket.

Utdikning af Stora och Lilla Granträsk under Storträsk kronohemman i Neder Kalix socken.

Företaget godkändes år 1885. — En del rensningar hade vidtagits, men ytterligare sådana voro behöfliga.

Utdikning af Mört-, Abborr- och Bredträsk-sjöarne i Öfver Kalix socken.

Sedan företaget år 1878 godkändes, hade omkring 150 hektar odlingsbar mark erhållits. De flesta diken voro i något så när godt stånd, men rensningar voro dock behöfliga. Den vid sjösänkningen byggda dammen var alldeles förfallen.

Utdikning af Kindjärvsträsk i Kölmjärvs by i Öfver Kalix socken.

Sedan företaget år 1879 godkändes, hade omkring 15 hektar odlingsbar mark erhållits. Samtliga diken voro i många afseenden bristfälliga.

Utdikning vid Kattisjärvi vid Sanningslandets hemman i Öfver Kalix socken.

Efter företagets godkännande år 1883 hade omkring 25 hektar odlingsbar mark erhållits. Grafven tarfvade rensning å

de sträckor, där den genomgår sidlåndt mark. A öfriga sträckor behöfdes endast någon steurensning.

Utdikning af Tyckjärv vid Tyckjärv och Vallsjärv i Öfver Kalix socken.

Företaget, som godkändes år 1886, var rätt väl underhållet.

Utdikning af Vänsjärv, tillhörande kronobygget Vänsjärv i Öfver Kalix socken.

Företaget godkändes år 1887. — Afloppet tarfvade rensning, och öfriga diken voro alldeles igenvuxna.

Utdikning af sjön Norsjärv i Rödups by i Öfver Kalix socken.

Genom det år 1892 godkända företaget hade omkring 40 hektar odlingsbar mark erhållits. Afloppsgravens öfre del behöfde rensas. För öfrigt var den i ganska godt stånd.

Utdikning af Hem- och Sänkmyrarna vid Niemisel i Råned socken.

Företaget godkändes år 1867. — Hemmyren var delvis uppodlad, men diken likafullt mycket bristfälliga. Å Sänkmyren, som fortfarande var mycket sank och frostförande, voro de fullkomligt igenslammade.

Utdikning af Degermyren inom Råned socken.

Företaget godkändes år 1870. — Den öfre hälften af hufvudgravens samt tvärdikena hade för ett par år sedan undergått en välbehöflig rensning, men hade åter delvis börjat gå igen. Den andra delen af hufvudgravens var orensad och igenvuxen, till följd hvaraf vattnet hade benägenhet att förbli stillastående i den öfre delen af gravens. Ingen del af myren hade efter utdikningen uppodlats.

Utdikning vid Hvited by i Råned socken.

Företaget godkändes år 1870. — Visserligen hade ur några diken i skogsmark buskar bortskaffats och ett dike bottenrensats, men de flesta diken befunnos dock i sämre skick än vid förra besigtningen.

Utdikning af Långträskssjö vid Slättberget i Råned socken.

Detta företag, som fullbordades år 1886, har på senare tider ej underhållits. Förständigande därom vid en föregående inspektion visade sig ej hafva lett till efterföljd.

Utdikning vid Prestholms by i Råned socken.

Företaget godkändes år 1883. — Sedan förra besigtningen hade föga arbete nedlagts på rensning af gravarna, så att de flesta af dem fortfarande voro bristfälliga.

Utdikning vid Orrtjärn i Råned socken.

Företaget godkändes år 1882. — Den långa kanalen genom inegorna och ofvanför liggande myr hade upprensats. I öfrigt pågingo rensningar.

Torrläggning af frostförande mark jemte sänkning af Snipträsket i Snipträskss by i Råned socken.

Företaget godkändes år 1891. — Afloppsgravens befunns i sämre skick än vid förra inspektionen. I tilloppsdiket hade rensningar verkstälts, som dock ingalunda voro tillfredsställande. Den stora bristen på arbetsfolk och de höga dagsverksprisen voro anledning till att rensningsarbetet bedrivits på detta lama sätt.

Utdikning vid Wassera nybygge i Gellivare socken.

Företaget godkändes år 1875. — Dikena befunno sig i dåligt skick.

Utdikning vid Skräfvens by i Gellivare socken.

Efter företagets godkännande år 1888 hade omkring 3 hektar uppodlats. Underhållet af diken var försummadt.

Utdikning af sjön Kuolpa jemte omkringliggande frostförande myrar i Gellivare socken.

Företaget godkändes år 1896. — Afloppskanalen från sjön, som till hela sin längd var försedd med stödjemurar, var å långa sträckor till följd af den omgifvande jäsleran hopskjuten och förträngd. Stödjemurarna hade äfven delvis sönderfallit. Mot kanalen genom sjön och mot tilloppsdiket funnos inga anmärkningar.

Utdikning af sjöarne Stora och Lilla Vuoskonjärvi jemte kringliggande vattendränkta myrar i Gellivare socken.

Detta år 1898 godkända företag befunns i godt skick. Bottnen i det nedre träsket var till stor del gräsbevuxen, och i det öfre syntes början till god gräsväxt, så att goda framtida skördar med sannolikhet kunde förväntas från dessa träskbottnar.

Under år 1900 hafva följande vattenafledningsarbeten blifvit godkända, nemligen:

a) Odlingsföretag med hänsyn till vattenafledningen och afdikningen.

	Vatten- befriad areal.	Beräknad afdiknings- kostnad.		Statelän.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Kristianstads län.					
Roglering af Tufvebacken för torrläggning af vattenskadade marker, tillhörande Borrbj by i Borrbj socken samt Hagstads by i Löderups socken	85.55	9,135	—	7,900	—
Malmöhus län.					
Sänkning af Krankesjön och uttappning af Silfåkrasjön samt afdikning och odling af sank mark, tillhörande hemmanen Silfåkra och Qvinnervad i Silfåkra socken, Vestra Tvet, Hellestad och Skrifvare-möllen N:o 1 i Hellestads socken samt Refvinge i Refvinge socken	756.80	66,218	83	62,900	—
Afdikning och odling af sank mark, tillhörande Silfåkra kyrkoherdeboställe och annexhemmanet N:o 16 Refvinge i Silfåkra och Refvinge socknar, hvilket företag utgör tillägg till förenämnda	49.79	1,604	40	1,600	—
Elfsborgs län.					
Afdikning och odling af marker tillhörande hemmanen Norunga och Öna i Norunga socken	16.75	1,300	—	1,000	—
Elfsborgs och Skaraborgs län.					
Afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande hemmanen Slättered, Bosgården, Bränneberg, Mölneryd, Ellekulle och Lilla Boda i Vistors socken af Skaraborgs län samt Tuseboda, Boda Hulegård och Berget i Norra Asarps socken af Skaraborgs och Elfsborgs län	24.72	3,975	06	3,900	—
Stockholms län.					
Afdikning och delvis odling af mark, tillhörande Stafunge och Rörby i Almunge socken, Forsmossen, Bysättra, Råstensby, Fogelsången, Slottmon, Kulby och Ingeborgsby i Knutby socken samt Grenhult, Skarpvärn och Fantbohl i Fasterna socken	93.84	7,645	—	5,100	—
Afdikning och odling af mark, tillhörande byarne Klementboda, Mutsunda, Lörvik, Spillersboda och Gråö samt egendomen Hått och lägenheten Skälöpe under Torstensboda i Frötuna socken	52.45	6,787	—	3,700	—
Transport	1,079.90	96,615	89	84,900	—

	Vatten- befriad areal.	Beräknad afdiknings- kostnad.		Statslån.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport	1,079.90	96,615	29	84,900	—
Sänkning af Hosjön samt afdikning och odling af mark, tillhörande hemmanen Åsby, Elsta, Sätter och Tarf i Knutby socken	130.15	11,500	—	9,100	—
Sänkning af sjöarne Vällingen, Qvarnsjön, Flaten, Långsjön och Vartåsjön samt afdikning och odling af mark, tillhörande Jumsta, Tvetaberg, Agdala, Vacksta och Vackstanäs i Tvetå socken, Korum och Stora Römora samt Kallfors med underlydande hemmanen Stora Hummelmora, Borg och Haga i Ölver-Jerna socken samt Tingstaden, Torsättra, Löfnäs, Udden, Mörby med underlydande hemmanen Ladvik, Trångö och Vartå, Tobäck, Rudkälla, Ladvreta äfvensom till Nyqvarn hörande Ströpsa och Broqvarn i Turinge socken	249.32	23,190	—	21,600	—
Södermanlands län.					
Afdikning och odling af sankmarker till det s. k. Kolundakärret, tillhörande Nyby, Stenqvista prestgård, Bahlsta, Frölunda, Löth, Kolunda med lägenheten Lilla Nyby, Örsta, Ökna, Kälbro, Stenhammar, Qvarntorp, Torsberga samt Hellberga med Grinda i Stenqvista socken	538.93	18,026	41	17,150	—
Torrläggning och odling af vattensjuka marker, tillhörande hemmanen Sundby, Solberga, Täby och Stora Riby under Åkers styckebruk i Åkers socken	44.44	22,050	—	22,000	—
Gotlands län.					
Afdikning och odling af Vesters- och Vikmyrarna, tillhörande hemmanen Pilgårds, Sles, Vesters, Lauritse, Hågvide, Klinte, Friggårds och Vike i Boge socken, Nystugu, Gute, Gane och Auxåkra i Båls socken samt Skälhorn i Källunge socken	199.32	28,449	25	24,800	—
Afdikning och odling af Kyrkmyren jemte omkringliggande sankmarker, tillhörande Larsarfe, Qvarna, Lingsarfe, Öjvide, Frändarfe, Bringsarfe, Kovede, Prestgården och Simonarfe i Eskelhems socken	71.49	9,700	—	7,800	—
Utdikning och odling af Västade myr, tillhörande hemmanen Rommunds, Lifungs, Havor, Stora Almungs, Gimringa, Uddvide, Libbenarfe och Nickarfe i Håldhems socken, Burge, By, Bertols, Hexarfe, Stjups, Hemmungs, Nisse, Stora					
Transport	2,313.55	209,530	95	187,350	—
och Lilla Västade, Bosarfe, Kyrkeby, Mickels och Lukase i Habblingbo socken samt Kruse och Rangarfe i Alfva socken					
Utdikning och odling af Kissviks myr, tillhörande hemmanen Kännungs, Saigs, Stengrinda, Norrgårda, Långers, Hemmungs, Sudergården och Nystugu i Hellvi socken	423.10	38,740	—	36,000	—
Utdikning och odling af Laus myr, tillhörande hemmanen Husarfe, Mickelgårds, Allvare, Smis och Bosarfe i När socken, Jogenäs, Ålands, Heffride, Högvide, Stora och Lilla Gläfves, Stenstugu och Burs No 2 i Burs socken, Rotarfe, Heffride, Medebys, Snevide, Dals, Sigulds, Lye annex, Smis, Bjerges och Bosarfe i Lye socken samt Gannor, Smis, Fie, Sunnankyrka, Båtel, Hemmor, Halsarfe, Bönä, Laus annex, Anderse, Koparfe, Sifride och Lau i Lau socken	74.33	8,400	—	8,380	—
Afdikning och odling af Norrlanda myr jemte kringliggande sankmarker, tillhörande byarne Bours, Aurungs, Petersarfe, Lista, Leipstade, Mangsarfe, Ekeskogs, Broa, Björke, Bringes och Norrlanda annexhemman i Norrlanda socken och Bothers, Stenstugu och Hemmungs i Ånga socken	1,217.02	108,600	—	82,400	—
Vestmanlands län.					
Utdikning af sankmarker, tillhörande Hammarby by i Nysätra socken af Upsala län samt Domta och Syllby byar i Östersunda socken af Vestmanlands län	258.24	23,466	20	23,400	—
Vesterbottens län.					
Uttappning af Vebomarksträsket och Kelutjärn samt torrläggning af närliggande myrar och vattenskadad mark, tillhörande byarne Vebomark, Bäckboda, Märtenboda och Storsandsjö i Lövångers socken	76.21	4,300	—	4,200	—
Afdikning och odling af Tarsmyren, tillhörande hemmanet Taranäs, kronotorpet Tarabäckliden och lägenheten Nytorp i Skellefteå socken	1,099.23	67,834	—	30,000	—
Sänkning af Stöckes och Strömsafvan samt torrläggning och odling af marker, tillhörande Stöcke och Ströms byar i Umeå socken	63.12	11,608	50	11,600	—
Summa	135.28	18,859	60	12,000	—
Summa	5,660.08	491,339	15	395,330	—

b) Odlingföretag med hänsyn till odlingen.

	Vatten- befriad areal.	Beräknad afdiknings- kostnad.		Beräknad odlings- kostnad.		Summa beräknad kostnad.		Statslån.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Elfsborgs län.									
Reglering af Trombäljen samt afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande Trombäljen, Skärbo, Södra och Norra Laxfisket, Lilla Kopperud, Rotenäs och Thorsbo jemte Trombäljens soldatstom i Frändefors socken	62.47	12,045	20	4,757	68	16,802	88	8,500	—
Östergötlands och Jönköpings län.									
Afdikning och odling af kärrmarker, tillhörande Upsala, Blixhult, Öna, Fräsabola, Stengårdshult, Klöfdala, Stora Aleryds och Stora Skräddarps byar i Stora Åby socken af Östergötlands län samt Lilla Skräddarps, Fotsjö och Ulfbo byar i Adelsö socken af Jönköpings län och i sammanhang därmed sänkning af Klintasjön jemte ändring af Upsala qvarn	198.04	20,681	18	30,960	45	51,641	63	20,600	—
Transport	260.51	32,726	38	35,718	13	68,444	51	29,100	—

	Vatten- befriad areal.	Beräknad afdiknings- kostnad.		Beräknad odlings- kostnad.		Summa beräknad kostnad.		Statslän.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport	260 51	32,726	38	35,718	13	68,444	51	29,100	—
Kalmar län.									
Sänkning af sjön Qvillen samt afdikning och odling af mark, tillhörande Aboda, Solberga, Lilla Bjershult och Sinnerbo byar i Högsby socken samt Brandhults by i Kråksmåla socken	24 14	6,400	—	2,200	—	8,600	—	6,400	—
Afdikning och odling af sankta marker, tillhörande byarne och hemmanen Bockara, Broddevik och Smälterum i Mörlunda socken samt Århult i Döderhults socken	16 69	4,900	—	1,600	—	6,500	—	4,900	—
Skaraborgs län.									
Afdikning och odling af vattenskadade marker, tillhörande Bäckgården, Tyskagården, Lillegården, Ödegården och Varmagården inom Fullösa by samt Malma, Lillebacken, Siggessgården, Skattegården och Sörgården i Malma by uti Fullösa socken	66 07	11,624	80	3,182	50	14,807	80	10,200	—
Stockholms län.									
Uttappning af Skarsjön samt afdikning och odling af mark, tillhörande Edesta, Husesta och Skarberga i Vårdinge socken	17 90	7,400	—	1,120	—	8,520	—	7,400	—
Upsala län.									
Afdikning och odling af vattenskadade marker inom Vittja, Saringe, Norr- och Öster-Edinge byar i Tuna socken	166 65	8,200	—	8,800	—	17,000	—	4,000	—
Örebro län.									
Sänkning af Finnåkersjön jemte afdikning och odling af mark, tillhörande Österhammar, Sköldberga, Furanäs, Södra Finnåkers by samt Finnåkers säteri med hemmanet Håboda i Fellingsbro socken	461 27	83,900	—	17,000	—	100,900	—	67,900	—
Dikning vid ett halft mantal kronoskatte Södra Finnåkers by inom Fellingsbro socken, hvilken afdikning är beroende af förestående sjösänkingsföretag	—	—	—	—	—	—	—	2,300	—
Summa	1,016 22	155,151	18	69,620	68	224,771	81	132,200	—

c) Frostdikningsföretag.

	Vatten- befriad areal.	Beräknad afdiknings- kostnad.		Statsanslag.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Jönköpings län.					
Utdikning af frostförande mossar inom Mölneberg, Utterkull, Röshult, Stora Barsebyd, Barsebyds Stom, Barsebyds prestgård, Öfre Lida samt Asberg i Barsebyds socken	68 59	6,340	—	2,053	54
Utdikning af frostförande mossar inom byarne Säby och Gunnarstorp i Bäckeby socken	23 66	1,200	—	400	—
Skaraborgs län.					
Utdikning af frostförande mossar, tillhörande byarne Leringen och Nasen i Agnetorps socken	42 95	7,000	—	2,300	—
Stockholms län.					
Afdikning af frostförande marker, tillhörande byarne Smara i Edsbro socken, Burvik och Sätter i Knutby socken och Byle i Fasterna socken	88 14	5,200	—	1,583	85
Vesternorrlands län.					
Utdikning af frostförande myrmark inom Lindom Böle i Lindoms by i Häggdångers socken	18 61	8,805	—	1,200	—
Jemtlands län.					
Afdikning af frostförande myrmarker inom byarne Brasta, Mårdsund och Våge i Hallens socken	253 37	22,995	—	7,600	—
Transport	490 32	46,540	—	15,137	19

	Vatten- befriad areal.	Beräknad afdiknings- kostnad.		Statsanslag.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport					
Afdikning af frostförande myrmarker inom Kärrnäs och Öjarens byar i Ströms socken	100 80	10,055	—	3,131	90
Vesterbottens län.					
Utdikning af frostförande marker, tillhörande Bygdeträsk by i Burträsk socken	30 50	4,020	—	1,300	—
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Sehlets by i Byske socken	67 20	5,330	—	1,700	—
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Trästräsk by i Degerfors socken	70 70	7,400	—	2,400	—
Utdikning af frostförande marker inom Vänjaubäcks by i Lycksele socken	161 31	9,950	—	3,300	—
Utdikning af frostförande mark, tillhörande hemmanet Södra Malånäs i Malå socken	68 00	2,900	—	950	—
Utdikning af frostförande myrmarker inom Djupsjö bys område i Nordmalings socken	55 96	10,000	—	3,300	—
Afdikning af frostförande myrmarker inom byarne Klutmark, Stafbäck, Nyliden, Gummark och Gråberget i Skellefteå socken	254 17	87,000	—	12,300	—
Utdikning af frostförande marker vid Norra Bastuträsk by i Skellefteå socken	70 73	4,310	—	1,400	—
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Kuslidens by i Skellefteå socken	50 38	4,980	—	1,600	—
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Säfvarbergets by i Säfvar socken	49 04	8,255	—	2,700	—
Utdikning af frostförande mark inom hemmanen Granbäckfors Nils 2 och 3, Vesterås Nils 1 och 2 samt Vesteråker och Södervik i Umeå landsförsamling	151 74	13,400	—	4,400	—
Transport	1,621 45	164,140	—	53,619	09

	Vatten- befriad areal.	Beräknad afdiknings- kostnad.		Stats- anslag.	
	Hektar.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transport	1,621.45	164,140	—	53,619	09
Utdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Fällforså by i Umeå landsförsamling	149.63	14,800	—	4,900	—
Afdikning af frostförande myrmarker, tillhörande Nästanå by i Vilhelmina socken	21.00	1,945	—	600	—
Utdikning af frostförande marker, tillhörande Sikajö by i Vilhelmina socken	20.62	1,540	—	500	—
Norrbottens län.					
Utdikning af frostförande marker inom kronohemmanet Skaraborg N:o 1 i Arvidsjaurs socken	45.61	5,800	—	1,900	—
Utdikning af frostförande marker inom Abborrträskas by i Arvidsjaurs socken	35.08	6,900	—	2,300	—
Afdikning af frostförande marker, tillhörande hemmanet Bredviken i Neder-Kallix socken	83.70	8,600	—	1,200	—
Utdikning af frostförande marker inom byarne Kopparsnäs och Håkansön i Piteå socken	113.88	8,300	—	2,750	—
Utdikning af frostförande marker inom byn Kalamark i Piteå socken	34.52	3,300	—	1,100	—
Summa	2,126.39	210,325	—	68,869	09

D. Enskilda jernvägar.

a) För trafik öppnade.

Malmö—Kontinentens jernväg.

Spåret låg väl och banan var omsorgsfullt underhållen. Spårkorsningarna hade dock visat sig mindre varaktiga.

Malmö—Trelleborgs jernväg.

1,150 syllar hade utbytts och 328 kbm. ballast utförts å linien.

2 förreglade signalskifvor voro uppsatta vid Södervärns station.

En ny vaktstuga hade uppförts.

Banan var väl underhållen, och mot rullande materielen gjordes ingen anmärkning.

Vestra—Klagstorp—Tygelsjö jernväg.

Spåret låg väl.

Malmö—Limhamns jernväg.

600 syllar hade blifvit utbytta, hvilket utbyte dock ansågs otillräckligt. 600 kbm. ballast hade utförts på banan. 1,300 m. nya skenor, vägande 25 kg. för m., voro inlagda.

Vid bron öfver Malmö stads turbinkanal hade anordnats en med vexeln förreglad signal. Vid Sannekulla hållplats hade inlagts ett rundspår, hvilket liksom spårerna vid hållplatserna Bellevue och Ribersborg ännu saknade fasta signaler vid vexelarna.

Vid Malmö och Limhamn hade för underlättande af kontrollen öfver den lifliga persontrafiken anbragts automatiska

räkneapparater, däraf den å Malmö station, som stod mellan spåret och stationshuset, till följd af det knappa utrymmet visat sig mindre lämplig, men den andra, som uppsatts bredvid stationshuset, befunnits ändamålsenlig.

Spåret låg väl.

Malmö—Ystads jernväg.

9,748 syllar hade utbytts och 3,000 kbm. grus utförts å banan. Alla broar hade förstärkts i enlighet med vederbörligen godkända ritningar, och nya ingångsvexlar anskaffats samt delvis inlagts vid stationerna. Det anmärktes till rättelse, att en för vattenafledning anlagd trumma under banvallen vid Hindby var utförd på olämpligt sätt.

Banan syntes väl underhållen.

Börringe—Östra Torps jernvägar.

4,478 syllar voro utbytta och 630 kbm. ballast utförda å banan. Några kurvor vid Anderslöfs och Östra Torps stationer voro bristfälligt klossade.

Mot spårets läge gjordes ingen anmärkning.

Trelleborg—Rydsgårds jernväg.

4,200 syllar hade utbytts och 1,442 kbm. ballast utförts på linien. En ny hållplats för ett sockerbruk hade anlagts vid 28.7 km. Dess ingångsvexel var förenad med skifsignal.

Semaforer eller skifsignaler funnos nu vid alla stationer, med undantag af Vallby, Simlinge och Gislöf.

Spåret låg temligen väl.

Malmö—Genarps jernväg.

Utbyte hade skett af 4,800 syllar, hvilket dock ansågs otillräckligt.

Vägbommarne vid öfvergången utanför Björeskogs station befunnos borttagna, och fast signal saknades vid vexeln till Klågerups grustag, hvilket allt anmärktes till omedelbar rättelse.

De bankar, som vid fjolårets inspektion befunnits för låga, hade nu höjts och spåret lyftats.

Spåret låg bra och mot underhållet af bana och materiel i öfrigt förekom ej heller anmärkning.

Malmö—Tomelilla och Tomelilla—Simrishamns jernvägar.

13,580 syllar hade utbytts och 120 kbm. ballast utförts på linien.

Alla broar och vägportar mellan Tomelilla och Malmö hade nymålats.

Spåret låg väl och banan var omsorgsfullt underhållen. Rullande materielen befunns i bästa skick.

Ystad—Gärnsjäs jernväg.

6,226 syllar hade utbytts och 834 kbm. ballast utförts å banan.

Mot underhållet anmärktes, att gruset delvis var för knappt och att bult och spik på ett och annat ställe behöfde åtdragas.

Ystad—Eslöfs jernväg.

12,734 syllar voro utbytta och 2,040 kbm. ballast utförda å banan.

Alla vaxlar i hufvudspåret hade ersatts med nya af godkänd modell. För bispåret till Örups grustag hade inlagts ny vaxel och uppsatts en därmed förenad skifsignal. Samtliga broar voro förstärkta på af distriktschefen godkändt sätt.

Banan låg väl. Den rullande materielen hade ökat med 3 tenderlokomotiv, 7 personvagnar och 19 godsvagnar.

Lund—Trelleborgs jernväg.

9,215 syllar hade utbytts, 780 kbm. grus utförts och 890 meter nya stålskenor inlagts.

Norra vaxelgatan på Klågerups station erfordrade riktning och justering. Å Fjerdingslöfs station hade ett 130 m. långt stäckspår utlagts.

Spåret låg oklanderligt.

Lund—Kjeflinge jernväg.

1,339 syllar hade utbytts. Alla skarvfjern af äldre modell hade ersatts med vinkelskarvfjern.

Spåret låg väl.

Landskrona—Kjeflinge jernväg.

3,123 syllar hade blifvit utbytta, hvarjemte 90 kbm. grus utförts i banan.

Banan var väl underhållen och spåret omsorgsfullt riktadt.

Landskrona och Helsingborgs jernvägar, Landskrona—Eslöf och Helsingborg—Billeberga.

Å den förstnämnda jernvägen hade inlagts 4,981 nya syllar, däraf 875 af ek, å den senare 3,350 syllar, däraf 322 af ek. Nya, med försignaler kopplade semaforer hade uppsatts vid Teckomatorps station. Vallåkra stationshus hade tillbyggts, så att tvenne väntsalar erhållits och stationsföreståndarens bostad utvidgats med ett rum. Ett lokomotivstall för 3 maskiner hade uppförts i Helsingborg. Mellanplattformarne vid Raus och Ramlösa äfvensom stängslet inom Helsingborgs stad befunnos vara i otillfredsställande skick.

Båda jernvägarne hade undergått besigtning för erhållande af ökad tågastighet, och befunnos vid inspektionen de flesta vid besigtningen gjorda föreskrifter vara iakttagna.

Säbyholms jernväg.

817 syllar hade utbytts. Hela hufvudspåret var omlagdt med stålskenor, vägande 24's kg. för m., skarfvarne voro sväfvande med dubbla vinkelskarvfjern. 3 nya vaxlar hade inlagts. Spåret låg försvarligt, men ballasten behöfde på en del ställen kompletteras.

Eslöf—Röstånga jernväg.

Banan har under året afsynats, hvarvid samtliga arbeten befunnos omsorgsfullt utförda.

Klippan—Röstånga jernväg.

4,752 syllar hade utbytts och i öfrigt nödiga reparationer verkstälts.

Helsingborg—Hessleholms jernväg.

Under året hade utbytts 15,000 syllar och utförts omkring 20,000 kbm. ballast. I hufvudbanan erfordrades dock fortfarande mera ballast. Broarna hade målats. De gamla vaxlarne å banan hade ännu icke utbytts. Vid Påarps stations vestra landsvägsöfvergång hade uppsatts nya vägbommar, hvilka manövrerades från stationen, hvarjemte utlagts ett nytt stäckspår. En kolbox var under uppförande. Nya enarmade semaforer hade uppsatts vid Åstorps station i stället för de gamla skifsignalerna. Kärreberga stationshus hade tillbyggts med ny expeditiionslokal i stället för den gamla, som lagts till stationsföreståndarens bostad.

Vid Hyllstofta station hade byggts en ny, 75 m. lång träplattform mellan spåren N:is 2 och 3.

Det anmärktes för rättelse, att vid åtskilliga stationer de fasta signalerna voro olämpligt uppställda eller skymda af träd, hus och telegrafstolpar.

Bibanan Bjuf—Billesholm var numera försvarligt grusad, ehuru spåret fortfarande låg illa. Jernvägens rullande materiel hade tillökats med 2 lokomotiv, 1 personbogievagn samt 115 godsvagnar.

Skåne—Smålands jernvägar.

a) *Kärreberga—Markaryd.*

15,100 syllar hade utbytts och 2,200 kbm. ballast utförts.

Nytt stängsel af ekstolpar och galvaniserad tråd hade uppsatts mellan Kärreberga och Östra Ljungby.

Å bron öfver Rönneån hade alla syllar utbytts, och nya toppstag mellan broreglarne anbringats, så att fria höjden å bron nu var 4's m. I alla vaxlar hade verkstälts utbyte af klossarne vid tungroten, hvarvid de nya klossarne voro försedda med 3 bulthål i st. för 4 å de gamla.

Två nya rundspår hade utlagts vid Markaryds station och dylika vid Ekets och Åsljunga stationer förlängts resp. 80 och 85 m.

Mellanplattformar af trä hade uppförts, två å hvardera af Kärreberga, Åsbo, Fagerhults och Markaryds stationer, samt en å hvardera af Stidsvigs, Ekets, Örkelljunga, Åsljunga och Värnsjö stationer. Ny vändskifva hade iulagts å Markaryds station.

Spåret var väl riktadt och justeradt.

b) *Markaryd—Vernamo.*

Jernvägen afsynades i Oktober månad.

Hessleholm—Markaryds jernväg.

7,075 syllar hade utbytts, hvilket dock ansågs otillräckligt, och 1,755 kbm. grus utförts. Nytt stängsel hade uppsatts efter hela banan och nya vaxlar inlagts i hufvudspåret å sträckan Markaryd—Vittsjö.

Vid Markaryds station hade förrådsbyggnad uppförts och befintlig vagnbod och reparationsverkstad tillbyggts. Å Qvarnös lastplats hade uppsatts skifsignal med förregling af tillhörande vaxlar. Vid Bjernums station hade ett vattentorn uppförts.

Banan låg i allmänhet oklanderligt, dock mindre väl å sträckan Vankifva—Hessleholm.

Markaryd—Veinge jernväg.

Jernvägen hade afsynats i April månad, hvarefter å linien utförts 2,920 kbm. ballast. Spåret var väl riktadt och justerat. Rullande materielen hade ökat med 15 godsvagnar.

Hör—Hörby jernväg.

Till följd af det ekonomiska obestånd, hvori jernvägen råkat, hade inga underhållsarbeten utförts, och de vid föregående besigtning anmärkta brister icke afhjelpats. Spåret låg det oaktadt temligen oklanderligt; rullande materielen tarfvade revidering.

*Östra Skånes jernvägar.**a) Hästveda—Karpalund.*

9,186 syllar hade utbytts och hela linien belagts med skenor, vägande 21½ kg. för m., hvarjemte inlagts 24 nya spåraxlar. 2,780 kbm. ballast hade utförts å linien och nytt stängsel uppsatts å 2,500 m. bana. Grytsbron hade försetts med nya balkar. Å Fågelsångs lastplats funnos nya förreglade skifsignaler samt å Bjärlöfs station semafor. Spåret låg ganska väl, och underhållet föranledde ingen annan anmärkning än att ballasten var något för knapp.

b) Efveröd—Åhus.

1,693 syllar hade ombytts samt 200 kbm. ballast utförts å linien, som till sin hela längd var belagd med skenor, vägande 22½ kg. för m. Semaforer af Posses patent hade uppsatts vid Gärds Lyngby, Gärds Köpinge och Ripa stationer. Vexeln till grustaget emellan Ripa och Åhus var numera förenad med en skifsignal, hvars höjd dock ansågs otillräcklig. Brunnar hade gräfts vid alla stationer. Spåret låg ganska väl.

c) Karpalund—Degeberga.

2,967 syllar hade utbytts. Å bandelen Karpalund—Tollarp ligga numera skenor, vägande 30 kg. för m., utom å sträckan 2·87 km. närmast Karpalund, hvilken är belagd med skenor, vägande 25 kg. för m. Bandelen Tollarp—Efveröd hade skenor, vägande 22½ kg. för m. Sträckan Efveröd—Degeberga var ombyggd och belagd med skenor, vägande 25 kg. för m.

Spåret låg väl och mot underhållet förekom ingen anmärkning.

d) Hörby—Tollarp.

1,550 syllar hade utbytts samt 288 kbm. ballast utförts. Hela linien hade belagts med skenor, vägande 30 kg. för m.

Tvenne nya stickspår hade inlagts å Linderöds station och i samband härmed sidospår och stickspår belagts med 30 kg:s skenor.

Spåret låg väl och banan var omsorgsfullt underhållen.

e) Eslöv—Hörby.

5,620 syllar hade utbytts samt 572 kbm. ballast utförts.

En 45 m. lång mellanplattform af trä hade uppsatts på Snogeröds station. Vid Kungshult hade sidospåret förlängts 54 m. och stickspåret 55 m. Spåret låg väl, och underhållet var utan anmärkning.

Å hela linien Karpalund—Tollarp—Hörby hade skenförhöjning anordnats efter en beräknad hastighet af 50 km. i timmen och kurvorna klossats efter samma grunder, som tillämpas å statens jernvägar, hvarjemte alla kurvor med mindre radier än 600 m. dubbelspikats.

f) Degeberga—Brösarp.

Banan afsynades i September.

Kristianstad—Hessleholms jernväg.

Å linien hade utbytts 5,500 syllar och utförts 302 kbm. ballast.

Fullständigt signalsystem af Max Jüdel's konstruktion, omfattande försignal, semafor, vexelförregling samt blockering till stationshuset hade uppsatts på Hessleholms station.

Vid Fridhems station hade uppförts ett nytt godsmagasin, uppsatts tvåarmad semafor och vidtagits en del förändringar i spårsystemet. Vid Önnestads station hade likaledes spårsystemet utvidgats. På Kristianstads station hade 4 vexelkorsningar utbytts.

Samtliga broar hade förstärkts på godkänt sätt.

Spåret var väl riktadt och justerat.

Kristianstad—Åhus jernväg.

4,300 syllar hade utbytts. Ballasten befanns i allmänhet tillräcklig, men kurvorna voro otillräckligt klossade och skarfbult samt spik behöfde åtdragas. Vid Åhus hade 3 axlar utbytts. Stickspåret vid tegelbruket Herkules erfordrade stoppbom. Spåret var utvikt i skarffvarne, beroende därpå, att ett plant och ett vinkelskarffjern användes.

I öfrigt gjordes ingen anmärkning mot spårets läge.

Kristianstad—Immelns jernväg.

6,357 nya syllar hade inlagts, däraf 294 af ek, och 15 brosyllar hade utbytts, hvarjemte 2,064 kbm. ballast utförts å linien.

Stängslet hade förnyats å hela den 21 km. långa inhägnade sträckan.

Gyviks lastspår hade förlängts 40 m., och till Bruntorps grusgrop hade utlagts ett 600 m. långt spår. Med axlarne förreglade skifsignaler hade uppsatts såväl vid dessa spår som vid Korsholms lastspår, hvilket senare jemväl erhållit nya axlar. Vid Näsby hade uppförts lokomotivstall för en maskin. Vändskifvan vid Glimåkra hade förlängts. Samtliga stationsbyggnader hade underkastats omfattande reparationer.

Mot spårets läge gjordes ingen anmärkning. Den rullande materielen hade tillökats med ett sexkoppladt tanklokomotiv.

Karlskrona—Vexjö jernväg.

21,191 syllar hade utbytts och 860 kbm. ballast utförts.

Med axlarne förreglade skifsignaler hade efter föreskrift uppsatts vid hållplatserna Näfragöl och Linnefors samt grusspår vid Bollasjö och Saleboda. Byggnad för godsexpedition var under uppförande vid Karlskrona.

Vid Billa hållplats hade uppförts en mindre byggnad, innehållande biljettkontor och väntrum.

Spåret låg väl och banan var temligen väl underhållen. 3 lokomotiv, 4 personvagnar och 25 godsvagnar hade anskaffats.

Vexjö—Alfvesta jernväg.

Å stationerna hade för nya spår användts 520 syllar och å linien utbytts 3,021 syllar. Ny vagn- och förrådsbod samt nytt boställshus med uthus för betjeningen hade uppförts å Vexjö bangård, på hvilken därjemte utlagts ett nytt 184 m. långt rundspår samt ett 183 m. långt stickspår.

Å Råppe och Gemla bangårdar hade godsmagasinen tillbyggts. Å den senare hade rundspåret tillökats med 44 m. och ett nytt 95 m. långt stickspår utlagts. Engaholms hållplats hade indragits och alla därvarande vexlar, sidospår och signaler borttagits.

Banan var väl grusad, justerad och riktad samt äfven i öfrigt synnerligen väl underhållen.

Kalmar—Emmaboda jernväg.

4,500 syllar hade utbytts, i samband hvarmed syllantalet under hvarje skenlängd ökats med 1 syll.

Lutningsvisare, kilometerpålar och kurvtaflor, förut af trä, hade ersatts med dylika af jern.

Å Kalmar station hade inlagts ny vändskifva med 12 meters diameter. Vid Trekantens station hade godsmagasinet förlängts 5 meter och nya spår utlagts till en sammanlagd längd af 400 m.

Å 300 m. bana hade banvallen utgräfts och fyllts med lokomotivaska till undvikande af frostknölar.

Banan var väl underhållen. 10 godsvagnar hade anskaffats.

Nybro—Säfsjöströms jernväg.

3,500 syllar hade utbytts och stålskenor inlagts i stället för jernskenor å en sträcka af 4,000 m.

Ny kolbox hade uppförts på Nybro station. Mot underhållet gjordes ingen anmärkning.

Nässjö—Oskarshamns jernväg.

7,042 syllar hade utbytts. Med anledning af en under år 1899 hållen besigtning å banan bedrefvos en del arbeten, som föreskrifvits för erhållande af ökad tåghastighet, däribland normalprofilens ökning till den för statens jernvägar nu gällande.

Stationshusen vid Bohult, Lillsjödalen och Målilla hade tillbyggts. Nya skifsignaler hade uppsatts på Mörlunda och Eksjö bangårdar. Banken mellan Mörlunda och Ryningsnäs, hvilken under 1899 års vårflod stod under vatten, var nu höjd på 2 km:s sträcka med å lägsta stället 30 cm.

Banan var väl underhållen och rullande materielen, för såvidt vid besigtningen kunde utrönas, i godt stånd.

Vimmerby—Hultsfreds jernväg.

1,500 syllar hade utbytts.

Banan var nödortfögt underhållen. Dikesrensning erfordrades.

Halmstad—Nässjö jernväg.

19,850 syllar hade utbytts, och nytt stängsel var uppsatt på en sträcka af 16 km.

Vid Fröslida, Trottagården och Vaggeryd hade anlagts nya rundspår och stickspår till en sammanlagd längd af 468 m.

Vexel- och signalförreglingar hade anbragts vid Halmstads ångvarn, Iwebro, Brännö, Skeppshult, Nedre Refteled, Gullarp, Götafors, Söräng och Vestanå.

Nytt vattentorn hade uppförts vid Drareds station och en väntsal tillbyggts vid Ljungarums vaktstuga. Det anmärktes, att 24 broars öfverbyggnader icke motsvarade de fordringar på styrka, som innehållas i Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär af d. 10 Maj 1886.

Banan var med dessa undantag i godt skick.

Kinnared—Fegens jernväg.

12 syllar hade utbytts och dikesrensning verkstälts på en sträcka af 2,500 meter.

Vid Åhylse och Skogsgårde hållplatser saknades semaforer.

Bron vid Ry befanns jemlikt ofvan åberopade cirkulär hafva för liten öfverbyggnad.

Banan var i godt skick.

Fegen—Åtrans jernväg.

650 syllar hade utbytts. Banan var i godt skick.

Jönköping—Vaggeryds jernväg.

1,060 syllar hade utbytts. Ingen anmärkning förekom.

Borås—Svenljunga jernväg.

4,100 syllar hade utbytts.

Med anledning af pågående arbete för anläggning af Borås—Alfvesta jernväg hade hufvudspåret flyttats och ändrats dels vid Åhaga, dels mellan Hillared och Roppered, hvarvid å det provisoriska spåret förekommo kurvor med 240 m:s radie.

Ingen anmärkning gjordes mot banans underhåll.

Göteborg—Borås jernväg.

12,500 syllar hade utbytts.

Det anmärktes att s. k. vattensäckar å broöfverbyggnaderna borde fyllas, att spåret borde klossas å de broar, där det ligger i kurva, samt att sidoförsträffningarna å en del i kurva ligga med öfverbyggnad af valsade balkar behöfde förstärkas.

Underhållet var utan anmärkning.

Varberg—Borås jernväg.

23,000 syllar voro utbytta och återstående jernskenor i hufvudspåret ersatta med stålskenor.

Arbete pågick med förstärkande af en del utaf de broar å banan, som befunnits icke innehafva den styrka, som afses i Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär den 28 november 1890 och 9 Augusti 1895.

Å Varbergs station hade 2 nya spår utlagts, elektriska belysningsanläggningen fullständigt ombyggt och verkstadslokalerna fullbordats, hvarjemte i de sistnämnda insatts ny ångmaskin och ny ångpanna. Å Björketorps station hade uppförts boställshus.

Rullande materielen hade tillökats med 20 godsvagnar. Underhållet gaf ej anledning till anmärkning.

Borås—Herrljunga jernväg.

7,400 syllar voro utbytta och öfriga nödiga underhållsarbeten hade verkställts.

Vid Herrljunga pågick flyttning af spår och magasin enligt vederbörligen godkänd plan. Vid Fristad hade uppförts nytt stationshus af sten.

Ingen anmärkning förekom mot underhållet.

Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg.

19,830 nya syllar hade inlagts. Arbeten pågingo fortfarande med anledning af banans ombyggnad till normalspårig.

Bana och rullande materiel voro i godt stånd.

Dalslands jernväg.

11,400 syllar hade utbytts.

Det under året uppbrunna ekonomihuset vid Ed hade återuppförts och utvidgats.

Underhållet var utan anmärkning.

Bergslagens jernvägar.

70,722 syllar hade utbytts.

Vexelförreglingar enligt system Schaubman hade utförts vid stationerna Nol, Elfängen och Upphärad. Vid Velande var utlagdt ett rundspår, och ett mindre stationshus var under uppförande. Åmåls stationshus hade påbyggt och Slottsbrons station, hvilken påbörjades under 1899, fullbordats och försetts med 2 rundspår. Vid Lindfors hade utlagts ett nytt rundspår, och rundspåret vid Geijersdal hade förlängts. Vid Ludvika var spårsystemet under utvidgning och förändring i följd af Vansbro—Ludvika—Engelsbergs jernvägs inledning. Vid Borlänge hade stationshuset tillbyggt.

Mot underhållet förekom ingen anmärkning.

Ämmeberg—Vetterns jernväg.

1,100 syllar hade ombytts. Banan var väl underhållen och materielen i godt stånd.

Röfors—Laxå jernväg.

627 syllar hade utbytts. Banan hade höglyftats med granulerad masugnsslagg. Mot underhållet förekom ingen anmärkning.

Kumla—Yxhults jernväg.

800 syllar och 80 nya skenor hade inlagts.

Beträffande underhållet anmärktes, att de gamla jern-

skenorna började blifva mycket slitna och borde i sin helhet utbytas.

Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernvägar.

41,561 syllar hade utbytts, 2,290 vagnslaster grus utförts och stålskenor, vägande 40⁵ kg. för m., inlagts å 63³ km. bana. Hela hufvudspåret mellan Oxelösund och Valskog var nu belagdt med dylika skenor.

Vattenledning från Eskilstunaån till den nya verkstaden i Eskilstuna hade fullbordats. Härtill hörde en ångpump, som vid behof kunde användas som ångspruta. Arbeten pågingo för utvidgande af Eskilstuna station.

Banan var väl underhållen och materielen, som under året tillökats med 1 personvagn och 165 godsvagnar, i godt stånd.

Norra Södermanlands jernväg.

27,188 syllar hade utbytts och 7,000 kbm. grus utkörts å banan.

Vid Nyby bruk hade hufvudspåret flyttats och samtidigt rätats, hvarjemte ett särskildt stickspår för lastning utlagts från Nyby lastplats. Bandelen Nyby—Mälarens strand hade under året afsynats.

Banan var väl underhållen.

Örebro—Köpings jernväg.

7,677 syllar hade utlagts och 574 vagnslaster grus och fyllning utförts å denna bana, hvars vestra ändpunkt numera är Frövi, sedan delen Örebro—Frövi inköpts af staten. Stålskenor, vägande 40⁵ kg. för m., hade inlagts å 1⁰⁴ km. bana.

Ny station var under anläggning vid Vanneboda för direkt anslutning med Frövi—Ludvika jernväg.

Banan var väl underhållen och materielen i godt stånd.

Örebro—Svartå jernväg

har under året icke inspekterats af någon Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman, enär jernvägen trafikerats och förvaltas såsom statsbana.

Frövi—Ludvika jernväg.

10,866 syllar hade utbytts och 3,995 kbm. grus, slagg och andra fyllningsämnen utförts å bana och stationer. Stålskenor, vägande 40⁵ kg. för m., hade inlagts i stället för sådana, vägande 27² kg. för m., å en sträcka af 3⁰⁴ km.

Mot anordningarna vid Grängesbergs station anmärktes, att flere stickspår utanför stationen utgingo från hufvudspåret. Till förekommande af olyckshändelser å denna station hade af vederbörande trafikchef föreskrifvits, att vagnvexlingar därstädes skulle vara inställda under de tider, då tåg passerade från Ludvika till Grängesberg samt att alla utom stationen belägna växlar å hufvudspåret skulle vara bevakade.

Banan var väl underhållen och materielen i godt stånd.

Bånghammar—Klotens jernväg.

3,449 syllar hade utbytts och 75 kbm. grus och fyllning utförts å banan.

Banan, som tillhör staten men trafikeras och underhålls af Frövi—Ludvika jernvägs egare, var i tillfredsställande skick.

Storå—Guldsmedshyttans jernväg.

307 syllar hade utbytts och 45 kbm. grus och fyllning utförts å linien.

Banan var väl underhållen.

Nora—Ervalla och Nora—Karlskoga jernvägar.

17,500 syllar hade utbytts och stålskenor inlagts å 400 km. bana. 1,052 vagnar grus hade utkörts å banan.

Spårsystemet å Nora station hade ombyggt, hvarvid fria spårlängden hade ökats med 400 m. För lastplatsen vid Ödefalla hade utlagts ett rundspår, i samband hvarmed en kurva med 240 m:s radie utlagts till 300 m:s radie.

Jernvägarne voro väl underhållna och deras materiel i godt stånd.

Svartelfs jernväg.

7,063 syllar hade utbytts.

Banan var väl underhållen och materielen i godt stånd.

Mora—Venerns jernvägar.

55,000 syllar hade utbytts och å linien utförts 1,200 vagnslaster grus och fyllning, delvis till ersättning för ur banvallen utgräfd lera.

Vid Lesjöfors hade uppförts ett boställshus. Å Mora station hade vidtagits en mängd ändringar i spårens läge, till följd af anslutningen med Mora—Elfdalens jernväg.

Mot underhållet förekom ingen anmärkning.

Krylbo—Norbergs jernväg.

1,910 syllar hade utbytts.

Banan var väl underhållen och dess materiel i godt stånd.

Kärrgrufvan—Klackbergs jernväg.

En ladugård af slaggtegel hade uppförts vid Nordansjö station. Ingen anmärkning gjordes mot underhållet.

Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg.

23,319 syllar hade utbytts och 3,260 kbm. ballastgrus utförts. Stålskenor, vägnande 40½ kg. för m., hade inlagts å 18½ km. bana.

Hufvudsta hållplats hade utvidgats till station förmedelst uppförande af stationshus och boställshus samt inläggande af ett nytt stickspår af 50 m:s fri längd. Vidare hade 2 nya semaforer uppsatts och förreglats såväl med stickspårsexeln som med stoppbom för stickspåret.

Vid Vesterås hade uppförts en ny verkstadsbyggnad af sten, hvilken ännu var oinredd; spårsystemet i bangårdens vstra ände hade tillökats med 475 m. spår och 3 vexlar samt en jernsemafor med försignal uppsatts i förreglingsamband med yttersta vexeln; spårsystemet å verkstadsområdet hade tillökats med 324 m. spår och 2 vexlar, och vester om Vesterås bangård hade utlagts ett nytt 600 m. långt spår till Vesterås hytta.

Arbetena å Engelsbergs station med anledning af Vansbro—Ludvika—Engelsbergs jernvägs anslutning hade i det närmaste fullbordats.

Rullande materielen hade tillökats med 6 tenderlokomotiv, 8 person- och 46 godsvagnar.

Banan var väl underhållen.

Vansbro—Ludvika—Engelsbergs jernväg, delen Ludvika—Engelsberg,

öppnades i slutet af året för allmän trafik.

Sala—Tillberga jernväg.

5,036 syllar hade utbytts och 145 kbm. grus utförts å banan.

Det anmärktes till rättelse, att grustillgången på åtskilliga ställen var alltför knapp.

Ramnäs—Kolbäcks jernväg.

Alla kompletteringsarbeten hade fullbordats och banan under året afsynats.

Norbergs jernväg.

2,250 syllar hade ombytts. Ett stickspår af 180 m:s fri längd hade utlagts vid Engelsbergs bruk och dess voxel förreglats med semafor af jern jemte försignal och spärrbom. Nya 35 tons vagnvägar hade inlagts vid Kärrgrufvan och Norberg. Ingen anmärkning mot underhållet förekom.

Norberg—Klackbergs jernväg.

628 syllar hade utbytts. En 35 tons vagnväg hade inlagts vid Klackberg.

Mot underhållet gjordes ingen anmärkning.

Spånga—Löfsta jernväg.

1,375 syllar hade utbytts och 396 kbm. grus utförts.

Stängsel felades å en sträcka mellan Spånga och Riddersvik, där under reparation af lossningsbryggan vid Löfsta sopor måst tillfälligtvis lossas.

I öfrigt gjordes vid besigtningen ingen anmärkning.

Stockholm—Saltsjöbadens jernväg.

2,393 syllar hade utbytts.

Vid Neglinge hade i samband med lokomotivstallet uppförts en reparationsverkstad, hvarjemte smedjan utvidgats.

Banan var väl underhållen och materielen i godt stånd.

Uppsala hamn- och förbindelse-spår.

En 727 m. lång lastkaj hade uppförts vid norra delen af hamnspåret.

Mot underhållet förekom ingen anmärkning.

Uppsala—Gefle jernväg.

24,936 syllar hade utbytts och 186 vagnslaster grus utförts. Å 440 m. hade banvallen utgräpts och fylts med dyjord, grus och stenkolstybb.

Lokomotivstallet på Gefle södra station hade fullbordats och därstädes anlagts vattentorn och vändskifva med 16 m:s diameter.

Banan var väl underhållen och materielen i godt stånd.

Det under anläggning varande bispåret från Tierps station till Tierpsån hade fullbordats. Likaså var den nya bron öfver Vattholmaån färdig, så att spåret kunde utläggas därå. Bron öfver Dalelfven vid Elfkarleby var fortfarande under arbete.

Gefle—Bomhusuddens jernväg.

I närheten af Hemlingby var ett lokomotivstall för 16 maskiner, afsedt för Upsala—Gefle jernväg, under uppförande. Till detta stall ledde ett provisoriskt bispår.

Banan var i godt skick med undantag af att en mängd syllar behöfde utbytas.

Gefle—Ockelbo jernväg.

5,647 syllar hade utbyts.

Å banan hade lera utgräfts på en sträcka af 81 m. och ersatts med stenkolsstybb. Delvis nytt stängsel hade uppsatts på 9,359 m:s sträcka.

Å Råhällans station hade ett spår utlagts till den nya kolbryggan.

Vid Ockelbo station anmärktes, att vändskifvan var för liten och af otillfredsställande beskaffenhet samt att lokomotivstallet var bristfälligt. I öfrigt förekom ingen väsentlig anmärkning mot banans underhåll.

Sala—Gysinge—Gefle jernväg.

Delarne Gysinge—Hagaström och Sala—Kjerstinbo hade öppnats för allmän trafik den 21 och 27 December 1900.

Gefle—Dala jernväg.

Å banan hade utbyts 20,800 syllar och skenor af vigt 40·5 kg. för m. inlagts å 26·4 km. Vid ett från Korsnäs station utlagdt nytt spår pågick impregnering af 38,000 syllar för jernvägens räkning.

Kungsgårdens stationshus hade fullständigt reparerats.

Vid Håde vaktstuga, där bibanan till Mackmyra utgår, hade sidospåret förlängts 272 m.

Mellan Hagaström och Gefle Norra station hade dubbelspår utlagts å en sträcka af 38 km.

Stationshuset i Gefle stod under ombyggnad efter en utvidgad och förbättrad plan. Öfver Vallbyån, Syltbäcken, Kungsgårdsån och Bäckebröbäcken hade anlagts nya broar med landfästena utlagda till dubbel bredd.

Rullande materielen hade under året ökats med 8 personvagnar och 21 godsvagnar.

Banan var väl underhållen och materielen i godt skick.

Falun—Rättvik—Mora och Mora—Orsa jernvägar.

11,900 syllar hade utbyts.

Vid Sjurberg och Grycksbo hade nya vaktstugor uppförts.

I Rättvik hade uppförts bostad innehållande 20 rum för befäl och betjening.

Å Orsa bangård pågingo åtskilliga arbeten med anledning af Dala—Helsinglands jernvägs inledande. Sålunda byggdes ett

lokomotivstall för 4 maskiner jemte vattentorn, 15 m:s vändskifva, elektricitetsverk, smedja och betjeningshus.

Banorna voro väl underhållna.

Mora—Elfdalen—Rot, delen Mora—Elfdalen

har under året öppnats för allmän trafik.

Södra Dalarnes jernväg.

Å linien hade utbyts 9,936 syllar och 108 skenor samt utkörts 1,408 vagnslaster grus.

Alla broar hade ommålats.

Vid Avesta hade inlagts ett rundspår för en ny vagnvåg af 40 tons bärighet. Snickarbo anhalt stod under utvidgning för att användas som mötesplats för snälltågen.

Nytt vattentorn hade uppförts vid Tjerna vaktstuga.

Rullande materielen hade tillökats med 3 personvagnar och 30 godsvagnar.

Banan var väl underhållen.

Siljans jernväg.

5,900 syllar hade utbyts.

Anledning till anmärkning förefanns i intet afseende.

Spåret Söderhamns vestra—Granskär—Flaket

har under året öppnats för godstrafik å delen Söderhamn—Granskär.

Marma—Sandarne jernväg.

1,345 syllar hade utbyts och å linien utförts 24 vagnslaster grus. Spåret i brädgården hade förlängts med 300 m. och i »Kolningen» ett nytt 891 m. långt stäckspår utlagts.

Spåret, som befares af 42 tåg dagligen, befanns vara i behof af noggrannare baxning, stoppning och justering; jemväl dikesrensning var erforderlig. Elisebäcksbåren syntes kräva fullständig ombyggnad, hvarjemte tvenne andra broar behöfde noggrant undersökas.

Dala—Helsinglands jernväg.

Å bandelen Bollnäs—Voxna, hvilken öppnades för trafik i December 1899, pågingo flerstädes arbeten för banans komplettering i enlighet med fastställd plan.

Någon anmärkning mot underhållet förekom ej.

Bandelen Orsa—Voxna öppnades under Januari för allmän trafik.

Hernösand—Sollefteå jernväg.

3,600 syllar hade utbyts och 300 vagnslaster ballast utkörts å linien. Arbetena med urgräfning af jäslera samt den sammans ersättande med dyjord och kolstybb hade fortsatts. Beklädnadsmuren vid Ramvik hade ombyggts.

Vid Gårdsnäs hade ny vaktstuga uppförts.

Rullande materielen hade tillökats med 1 tenderlokomotiv.

Mot underhållet anmärktes, att dikesrensning erfordrades och att stängslet behöfde förnyas.

Smedjebackens jernväg.

600 syllar hade utbytts och 100 m. nya stålskenor inlagts. Jernvägen, som numera eges af Stockholm—Vesterås—Bergslagens nya jernvägsaktiebolag, var endast nödortfikt underhållen.

Köping—Uttersbergs jernväg.

3,855 syllar voro utbytta och 21,330 kbm. ballast hade utförts.

Å Köpings station uppsattes vägbommar med vexelförregling samt utlades nya spår. Vid Gisslarbo pågick anläggning af vagnväg.

Mot underhållet förekom ingen anmärkning.

Uttersberg—Riddarhyttans jernväg.

1,200 syllar och 500 m. skenor hade utbytts. Mot banans underhåll gjordes ingen anmärkning.

Sölvesborg—Kristianstads jernväg.

Å linien voro utbytta 6,261 syllar och 27 st. skenor. Ballastens tjocklek hade ökats till 40 cm., för hvilket ändamål omkring 9,000 kbm. grus utförts.

Plattformarne å Gualöfs, Bäckaskogs och Fjelkinge stationer erfordrade reparation; i öfrigt syntes banan numera vara väl underhållen.

Vestra Blekinge jernväg.

13,700 syllar hade inlagts, 1,600 kbm. grus påförts och 1.65 km. af hufvudspåret belagts med nya stålskenor.

Å Sqvältans lastplats hade jernreglar inlagts i den öppna trumman. Telefonapparater voro insatta å Horsaryds, Ryedals, Kylinge, Gränums, Jemshögs, Rösjö och Holje stationer.

Bron vid Gammalstorp befanns vara i sådant skick, att dess fullständiga ombyggnad är af nöden.

Dikesrensning kräddes på såväl hufvud- som bibana. Spåret låg försvarligt.

Karlshamn—Vislanda jernväg.

11,880 syllar, hvaraf 989 af ek, hade inlagts, 4,215 km. ballast utförts och å 1.1 km. af hufvudspåret inlagts nya skenor. Asarums station var fullbordad.

Å sammanbindningsbanan inom Karlshamns stad hade 230 m. gatuspår omlagts. En 20 m. lång lastkaj hade uppförts vid Hemsjö station. Ny station var anlagd vid Norreryd med anledning af Hönshylte—Qvarnamåla jernvägs anslutning.

Vid km. 39 hade till ett inköpt grustag utlagts ett stickspår, hvars vaxel var förreglad med skifsignal.

Spåret låg väl och banan var väl underhållen.

Hönshylte—Qvarnamåla jernväg

öppnades under året för allmän trafik.

Vislanda—Bolmens jernväg.

10,830 syllar och 44 skadade jernskenor hade utbytts. Å 9 km:s sträcka hade nya stålskenor inlagts. 1,464 kbm. ballast hade utförts å linien.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens berättelse 1900.

Vändskifvan på Bolmens station ansågs böra ersättas med en ny, beräknad för jernvägens nuvarande materiel.

Banan var i öfrigt försvarligt underhållen.

Halmstad—Bolmens jernväg.

12,373 syllar hade utbytts och 2,232 kbm. ballast utförts på linien.

Stationshusen i Bygget, Åsen och Byholma hade tillbyggts och målats. Öfriga stations- och ekonomihus äfvensom fem vaktstugor hade reparerats och målats utvändigt. Skifsignaler af jern, förreglade med vaxlarne, hade uppsatts vid Skedala och Åsens grusgropsspår.

Rullande materielen hade reviderats och banan var väl underhållen.

Mellersta Blekinge jernvägar.

15,433 syllar, däraf 11,391 af ek, hade utbytts och 6,788 kbm. ballastgrus utförts å linien.

Nytt stängsel med ekstolpar, 1 slana och 2 trådar hade uppsatts på en sträcka af 27,918 m.

Alla stickspår befunnos försedda med stoppbockar af skenor.

Nya skifsignaler hade uppsatts vid Härsjön, Gullbärna och Kallinge; lastkajer af sten hade uppförts vid Trensrum och Djupadal. Stationshusen vid Merserum och Bräkne samt godsmagasinen vid Karlskrona, Gullbärna, Johannishus och Ronneby hade utvidgats och delvis ombyggts.

Rullande materielen hade tillökats med ett tanklokomotiv och i öfrigt undergått renovering. Banan var omsorgsfullt underhållen.

Bredåkra—Tingsryds jernväg.

2,231 syllar af furu hade utbytts mot syllar af ek och 1,300 kbm. ballast utförts å linien. Antalet utbytta syllar var dock otillräckligt.

Nya godsmagasin hade uppförts å Ettebro, Backaryds och Hallabro stationer. Å Hensmåla hållplats hade utlagts ett 75 m. långt stickspår.

Ett nytt lokomotiv hade anskaffats.

Spåret låg väl, utom å mossen söder om Hallabro station, som åter börjat sjunka.

Vexjö—Tingsryds jernväg.

Å banan hade utförts 1,900 kbm. grus och utbytts 360 syllar. Vid Ekeryd, 41 km. från Vexjö, hade anlagts ny lastplats med ett stickspår 37 m. långt.

Föreskrifna arbeten å Vexjö bangård voro utförda.

Rullande materielen hade tillökats med ett lokomotiv.

Spåret låg väl.

Östra Blekinge jernväg.

1,550 kbm. ballast hade utförts å linien.

Vid Lösens, Törnåkra och Dynekärns stationer hade godsmagasin byggts.

Ny vaktstuga var uppförd vid Norra Tänga station, och vid samtliga vaktstugor hade küllare och brunnar fullbordade.

Banan var väl underhållen.

Vattjom—Matfors—Ljunga elfs jernväg.

732 syllar hade utbytts.

Dikesrensning befanns erforderlig på åtskilliga ställen, och trumman vid »Villan» behöfde upprepassas.

Spåret låg väl.

Vexjö—Klafreströms jernväg.

Å banan hade utförts 600 kbm. ballast och utbytts 7,191 syllar.

Nya skenor, vägande 18 kg. för m., hade inlagts å sträckan från km. 5:s till km. 6:56.

Stigningen vid Evedalsåsen hade genom schaktning i spåret minskats från 1:40 till 1:83. Å Vexjö bangård hade utlagts ett rundspår af 155 m:s fri längd och ett stickspår förlängts med 95 m. Stenlastkajen hade förlängts med 37 m.

En stoppbock erfordrades å hvardera af Evedals och Braås stationer. En försignal behöfde uppsättas norr om sistnämnde station.

Rullande materielen hade tillökats med 16 godsvagnar.

Banan låg temligen väl.

Kalmar—Torsås jernväg.

Största delen af de arbeten, som föreskrefvos vid banans öppnande för trafik, voro utförda. Spåret var i allmänhet i godt skick.

Kalmar läns östra (Kalmar—Berga) jernväg.

2,700 syllar hade utbytts.

Vid Kalmar Vestra station hade ett nytt, 120 m. långt stickspår utlagts. Vid Blomstermåla hade stickspåret förlängts 22 m. och linledning anbragts från skifsignalen till stationshuset.

Vid Hornsö såg var uppförd en ny vattenstation med ejektor, hvarjemte utlagts ett rundspår af 200 m:s fri längd. Vid Ruda hade stickspåret förlängts 32 m. och vid Berga gård anlagts ett nytt stickspår.

Rullande materielen var, för så vidt vid besigtningen kunde utrönas, i godt stånd och spåret låg väl.

Gotlands och Visby—Tingställe jernvägar.

8,303 syllar hade utbytts, och å 2:s km. hade jernskenor ersatts med stålskenor, vägande 17.5 kg. för m.

Vid Sylfaste och Viklau anhalter hade semaforer uppsatts.

Nya spår voro utlagda vid hamnstationen och vid Stånga.

Rullande materielen, som tillökats med 1 lokomotiv, 2 person- och 32 godsvagnar, var i godt stånd och banorna voro väl underhållna.

Klintehamn—Roma jernväg.

Brunnar med uppfodringsrör för lokomotiven hade anordnats vid Klintehamns och Roma stationer samt vid Skogs hållplats.

Erforderlig lyftning och baxning af spåret hade verkstälts.

Hvetlanda—Säfsjö jernväg.

5,994 syllar hade utbytts och å linien utkörts 88 vagnslaster grus.

Nya stickspår hade utlagts vid Hvetlanda och Lannaskede brunn. Det anmärktes att vaxlarne voro af föråldrad konstruktion och behöfde utbytas samt att grusmängden var för knapp.

Rullande materielen hade tillökats med 1 lokomotiv och 10 godsvagnar.

Spåret låg väl.

Falkenbergs jernväg.

Å delen Falkenberg—Elfsered hade 15,650 syllar utbytts och 700 kbm. grus utförts å linien.

Godsmagasinet i Köinge hade tillbyggt, och vid Wessigebro hade borrats en artesisk brunn.

Verkmästare- och banmästarebostad med uthus hade uppförts i Falkenberg.

Spåret låg väl och banan var ganska väl underhållen.

Å delen Elfsered—Holtsljunga pågingo kompletteringsarbeten för banans afsynig.

Ulricehamn—Vartofta jernväg.

5,386 syllar hade utbytts.

Å Vartofta vägport hade inlagts en ny stål balk.

Vid besigtningen utröntes, att träbron vid Baldersnäs var angripen af röta och behöfde fullständigt ombyggas. På grund här af förstärktes vederbörande att tillsvidare provisoriskt förstärka bron samt att framföra tågen däröfver med en hastighet af högst 5 km. i timmen.

Mot banans underhåll förekom i öfrigt ingen anmärkning.

Uddagården—Falköpings jernväg.

2,100 kbm. grus hade utförts å linien och 1,146 syllar utbytts. Nya skenor, vägande 15 kg. för m., voro inlagda å en sträcka af 1.52 km. bana närmast Falköping—Ranten.

På sträckan 0.5 km. närmast Uddagården var banan mindre väl underhållen.

Uddevalla—Lelångens jernväg.

19,479 syllar hade utbytts.

Vid Ödeborgs hållplats hade uppförts nytt stationshus. Arbeten pågingo för hållplatsernas Högsäter och Skällsäter förändring till stationer, medan åter Tängelanda station ändrades till hållplats. Godsmagasin hade uppbyggt vid Dingelvik och ett 30 m. långt stickspår utlagts vid Bengtfors.

Rullande materiel och bana voro väl underhållna.

Vestergötland—Göteborgs jernväg

hade under året afsynats.

Lidköping—Skara—Stenstorps och Lidköping—Håkanstorps jernvägar.

18,991 syllar voro utbytta, och 3,368 meter spår hade belagts med stålskenor, vägande 14.8 kg för m.

Det anmärktes, att kurvorna voro ofullständigt klossade, att vexlarne voro af föräldrad konstruktion, att fasta signaler vid hållplatserna och lutningsvisare å linien saknades, samt att balkarne å mindre broar lågo så nära hvarandra, att tillsyn och målning förhindrades. Stationshuset i Skara hade färdigbyggts och fasta signaler med förreglingsinrättningar där uppsatts.

Spåret låg väl.

Skara—Kinnekulle—Venerns jernväg.

Å banan hade utförts 500 vagnslaster grus och inlagts 7,000 nya syllar, hvarvid dubbla syllar anbragts på de ställen, där skarvarne lågo snedt för hvarandra.

Vid Myråsens, Malmens och Kärrgårdens hållplatser hade fasta signaler uppsatts. Nya vexlar af godkänd modell hade inlagts i tågspåren. Broarnas öfverbyggnad hade försetts med vindstag.

En godsvagn hade nyanskaffats.

Banan var numera i godt stånd.

Kinnekulle—Lidköpings jernväg.

Vid Forshems station hade uppförts stationshus och godsmagasin.

Banan, som under året afsynats, var i godt skick.

Mariestad—Kinnekulle jernväg.

3,226 syllar, däraf 220 af ek, hade inlagts.

Broarna vid Svaneberg och Qvarnstorp hade försetts med diagonalstag mellan balkarne. En med vexeln förreglad skifsignal hade uppsatts vid Österängs grusspår.

Banan var väl underhållen.

Mariestad—Moholms jernväg.

3,500 syllar voro utbytta och 1,200 kbm. grus utförda.

Broarna hade försetts med glidplattor och diagonalstag mellan balkarne.

Spåret låg väl.

Hjo—Stenstorps jernväg.

11,420 syllar hade utbytts.

1,800 m. jernskenor, vägande 11.4 kg. för m., hade ersatts med dylika, vägande 14.5 kg. för m.

Korsningar af stål hade inlagts i hufvudspåret å stationerna.

Å linien Ekedalen—Tidaholm hade 4,500 m. jernskenor utbytts mot stålskenor, vägande 17 kg. för m.

Vid Svensbro hade anlagts ny vagnvåg och vid Hjo ny vändskifva.

Rullande materielen hade tillökats med 25 godsvagnar. Banan var nödortfiktigt underhållen.

Fogelsta—Vadstena—Ödeshögs jernvägar.

a) *Fogelsta—Vadstena.*

1,266 syllar voro utbytta.

Ny kolgård hade anlagts i Vadstena.

Den rullande materielen var i tillfredsställande skick, men ballasten befanns knapp, och spåret behöfde lyftas.

b) *Vadstena—Ödeshög.*

5,521 syllar hade utbytts och 65 vagnslaster grus utförts.

Rullande materielen var, såvidt iakttogs kunde, i godt skick, och banan var nödortfiktigt underhållen.

Mellersta—Östergötlands jernväg.

600 syllar af 1.63 m:s längd hade ersatts med syllar af 1.73 m:s längd, i samband hvarmed ballastens krönbredd ökats från 2.0 till 2.10 m.

Vid Linköping hade uppförts förrådsskjul, lokomotivstall och målareverkstad samt utlagts 2 stickspår, hvilkas ingångsvexlar voro förreglade med semaforer.

Vid Maspelösa hade stationshus och godsmagasin tillbyggts, ett nytt stickspår utlagts och grindarne vid vägöfvergången ersatts af fällbommar med ledning från stationen. Vid Klockrike hade godsmagasinet tillbyggts och semaforen flyttats till grusspårsvexeln samt förreglats med densamma.

Stickspåret vid Elfvesta hade förlängts, och vid Hvarf hade ett nytt stickspår utlagts. Därstädes befintliga grindar hade ersatts af fällbommar med ledning till stationen.

Rullande materielen hade ökats med 1 lokomotiv och 3 personvagnar. Banan var väl underhållen.

Hultsfred—Vesterviks jernväg.

15,526 syllar voro utbytta.

Nya vändskifvor voro under inläggning vid Verkeback och Hultsfred.

Lastbryggan vid Yxnerum hade ombyggts för dubbelspår och muddring därinvid verkstälts.

Banan och rullande materielen voro väl underhållna. Det anmärktes dock, att skogsrodjning erfordrades i kurvorna.

Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo jernväg.

18,244 syllar och 1,477 m. jernskenor hade utbytts samt 50 vagnslaster grus utförts å banan.

Boställsbyggnad, innehållande 5 lägenheter, och lokomotivstall med två stallrum hade uppförts vid Åtvidaberg.

Hamnspåret vid Gamleby hade förlängts 100 m. och i samband härmed bron vid hamnen ombyggts för dubbla spår.

Landsvägsbroarna vid Nelhammar och Storsjö voro ombyggda.

Lokomotivstallet i Vestervik hade tillökats med ett stallrum.

I fråga om underhållet, som i hufvudsak var tillfredsställande, gjordes samma anmärkningar som vid föregående bana.

Norsholm—Bersbo jernväg.

Å banan hade inlagts 2,916 m. stålskenor i stället för jernskenor samt 5,112 nya syllar, af hvilka 148 voro af ek.

Höfversby bangård hade förlängts 67 m. och ett hamnspår med 90 m:s fri längd utlagts vid Lakvik.

3 nya godsvagnar hade anskaffats.

Banans underhåll gaf icke anledning till annan anmärkning, än att skogsrodjning erfordrades i kurvorna.

Norra Östergötlands jernvägar.

a) *Örebro—Pålsboda jernväg*

besigtades och öppnades för allmän trafik i December månad.

b) Pålshoda—Finspongs jernväg.

10,760 syllar hade utbytts och 3,544 kbm. ballast utförts. 14,826 km. bana hade belagts med stålskenor i stället för jernskenor.

Vid Gryt och Borggård hade uppsatts semaforer och vid Trolleflo, Ljusfallshammar och Olstorp skifsignaler, hvilka dock ej voro förreglade med vexlarne.

Banan och rullande materielen voro i godt stånd.

c) Finspong—Norsholms jernväg.

3,950 syllar och 242 m. jernskenor voro utbytta, hvarförutom 142 meter spår belagts med stålskenor i stället för jernskenor. 40 brosyllar hade dessutom utbytts.

Semafor hade uppsatts vid Ljusfors, och skifsignaler vid Dufverstorp, Kalkberget och Kimsta qvarn; skifsignalerna voro dock ej förreglade med respektive vexlar.

Banan var väl underhållen.

Norrköping—Söderköping—Vikbolandets jernväg.

21,000 syllar hade utbytts och erforderlig mängd ballast utförts.

Bankarne vid Odensbacke och Gårdsjö hade utfyllts till erforderlig bredd och banken vid Gåsåker hade beklädts med sten.

Stationshuset vid Östra Husby hade tillbyggt med 2 boställslägenheter.

Banan var i godt skick.

Askersund—Skylberg—Lerbücks jernväg.

1,547 syllar voro utbytta och 11 vagnar ballast utförda.

Det anmärktes, att otillräckligt antal syllar utbytts, att ballasten behöfde kompletteras, att åtskilliga grindar voro söndriga, att varningstaflor saknades vid flere vägöfvergångar och att plattformen vid Askersund erfordrade reparation.

Filipstads norra bergslags jernväg.

3,694 syllar hade utbytts och 140 kbm. ballast utförts, hvarjemte 191 m. bana dränerats i spåret. 3 nya vexlar hade inlagts å Filipstads station och 4 st. å Finn mossens. Å den förra stationen hade därjemte utlagts 323 m. nya spår.

Banan var väl underhållen.

Nordmark—Klarelfvens jernväg.

Å denna och följande bana hade utbytts 14,644 syllar och utförts 420 kbm. ballast.

Ett slipersimpregneringsverk var under uppförande vid Engfallshedens vaktstuga.

Vid Råda hade anlagts stationskarlsbostad, och i Nordmark hade stationshuset reparerats. Å banan mellan Deglundsbacken och Geijersholm hade inlagts ny vaxel för spår till en grusgrup. 3 nya vexlar voro inlagda å hvardera af Sjögränds och Råda stationer.

Hagfors bangård hade delvis omlagts.

Rullande materielen och banan voro väl underhållna.

Björndalsbron—Munkfors jernväg.

Höje stationshus hade tillbyggt.

Banan var väl underhållen.

Stockholm—Rimbo och Djursholm—Ösby jernvägar.

15,484 nya syllar, hvaraf 2,123 af ek, hade inlagts och 1,060 kbm. ballast utförts i banan.

Vid Experimentalfältet hade anlagts mötesstation och väntpaviljong samt vid Sveavägen utlagts ett 40 m. långt stickspår jemte en lastkaj, 30 m. lång.

Vexel- och signalförregling, nya signaler samt centralställverkshus hade uppförts vid Stockholms Östra, Experimentalfältet, Stocksund och Sveavägen.

Skenor, vägande 27.6 kg. för m., hade inlagts å 4.1 km. bana och skenor, vägande 22.8 kg. för m., å 3.3 km. bana.

I samband med vexelförreglingarna hade nya vexlar inlagts till ett antal af 5 st. Dessutom hade å Näsby station 3 vexlar utbytts och flyttats samt 1 ny inlagts. Å Sparrens station var äfvenledes 1 vaxel utbytt.

Det anmärktes, att de nuvarande signalanordningarna vid Stocksunds och Ålkistans svängbroar ej voro fullt tillfredsställande. Sådan ändring bör här göras, att signalledningarna utsträckas till angränsande stationer för att där kunna skötas af vederbörande stationsföreståndare.

Klagomål hafva framställts öfver rubbningar och hinder i telefontrafiken till följd af den banan Stockholm—Djursholm drifvande elektriska strömmen. Det framhölls vid besigtning af inspektören öfver de elektriska anordningarna, att åtgärder här emot snarast borde vidtagas.

Å en del af nämnda bana hade anbragts nya kontaktstycken, som till följd af sitt läge på sidan om skenan voro lättare att tillse än de äldre, under skenfoten belägna.

Banorna voro väl underhållna och materielen i godt stånd.

Rimbo—Sunds jernväg.

660 kbm. ballast hade utförts.

Vid Edsbro hade uppförts banmästarebostad med uthus samt vid Häfverösund ett ställverkshus och en vagnvåg. Från Erkens station hade ett 400 m. långt spår utlagts till sjön Erken och vid Ununge ett stickspår förlängts med 90 m.

Upsala—Länna jernväg.

Hela banan är numera belagd med stålskenor. 5,494 syllar hade utbytts.

Å Upsala station var inlagdt ett 150 m. långt lastspår. En skifsignal hade anbragts vid Årsta hållplats och en semafor vid Marielunds station.

Underhållet var utan anmärkning.

Länna—Norrtelje jernväg.

14,554 syllar voro utbytta och på en bansträcka af 1.36 km. hade inlagts stålskenor, vägande 17.2 kg. för m., i stället för de gamla af jern.

Semaforer hade uppsatts vid Malsta och Råda hållplatser samt vid Skogshalls grusgrup. Skifsignaler hade anbragts vid

Ekebyholms stickspår, grusspåret vid Finsta samt lertäktspåret vid Råby.

Mot underhållet förekom ingen annan anmärkning än att spåret till Norrtälje hamn erfordrade nya skenor.

Dannemora—Hargs jernväg.

144 jernskenor och 7,939 syllar hade utbytts.

Vid Österby hade enligt föreskrift uppsatts en fast signal, men, då härtill användts skifsignal, föreskrefs, att antingen denna skulle ersättas af en semafor eller ock skifsignaler anbringas vid bangårdens båda ändar. Vid ingången af Gimo bruks spår å Gimo station erfordras en stoppbom.

Rullande materielen hade tillökats med ett lokomotiv och en godsvagn.

Mot lokomotivet N:o 1 anmärktes att pannan saknade plåt för angifvande af högsta tillåtna tryck, revisionsdatum m. m.

Näs—Morshyttans jernväg.

952 syllar hade utbytts och 5 nya korsningar hade inlagts.

4 nya godsvagnar hade tillverkats.

Banan var väl underhållen och spåret låg väl.

Långshyttan—Byvalla jernväg.

8,300 syllar voro utbytta.

Broarna vid Långshyttan och Lisselfors hade försetts med nya öfverbyggnader af jern.

Stängsel saknades på en del ställen. Vid Gustafsnäs hade balanslinien höjts 1·2 m. till förbättrande af lutningsförhållandena.

Spåret låg väl.

Dala—Ockelbo jernväg.

Å banan hade utförts 240 kbm. ballast, utbytts 12,060 syllar samt å 11·9 km. bana utlagts stål-skenor, vägande 17·2 kg. för m., i stället för de förutvarande jernskenorna af 14·8 kg:s vikt för m.

Vid Svartbäckens station hade stickspåret förlängts med 127 m.

Å Ockelbo station hade, för öfverförande af tyngre gods, uppsatts tvenne traverskranar, hvardera med 3,000 kg:s lyftkraft.

1 lokomotiv, 2 person- och 31 godsvagnar hade anskaffats. Spårets underhåll gaf icke anledning till anmärkning.

Ockelbo—Norrsundets jernväg.

1,747 syllar hade utbytts samt 242 kbm. ballast utförts. Spåret var till hela sin längd lyftadt och justerat.

Hudiksvall—Bergsjö jernväg.

252 syllar hade under året utbytts.

Å Wia station hade utlagts ett nytt 28 m. långt stickspår till ångsågen och såväl detta spår som grusgropsspåret försetts med fast signal.

Vid Bergsjö station var utlagdt ett 86 m. långt stickspår för kollastning.

Banans underhåll föraledde ingen anmärkning.

Bredsjö—Degerfors jernväg.

18,507 syllar hade utbytts och 1,300 kbm. ballast utförts.

4 vaxlar och motsvarande korsningar voro likaledes utbytta.

Å broarna vid Sundet, Dalkarlsberg, Skrekarhyttan och Kolbergsgården hade inlagts ytterligare 2 stål-balkar å hvardera, hvarjemte bron i spåret till Lindesby hytta försetts med öfverbyggnad af stål i stället för af trä.

Ett nytt lokomotiv hade anskaffats.

Säfsnäs jernväg.

6,433 syllar voro utbytta, och stål-skenor hade inlagts på en sträcka af 2,600 m.

Det anmärktes, att hügnaden behöfde förbättras och dikena ytterligare upprensas, att banan flerstädes borde justeras, att fasta signaler saknades och att vaxeln i Ringstaberget erfordrade fast signal och läs.

Ballast af granulerad slagg användes med fördel på denna bana.

4 nya godsvagnar hade anskaffats.

Helsingborg—Råå jernväg.

För att förstärka den klana öfverbyggnaden hade man börjat inlägga träsyllar under de sväfvande skenskarfvarne. Stoppbommar saknades för stickspåren å Ramlösa brunn och Råå stationer.

Banan låg oklanderligt.

Nettraby—Almaryds jernväg.

Å linien hade inlagts 4,200 syllar af ek.

Vid Bergs hållplats var fast signal uppsatt.

Spåret låg väl och ballasten var fullt tillräcklig.

Kosta jernväg.

Å delen Kosta—Lessebo hade utbytts 4,500 syllar och å broarna N:is 1, 2 och 3 inlagts ytterligare 2 jernbalkar samt alla syllarna utbytts. Stickspåret vid Ekeberga hade försetts med stoppbom.

Å delen Kosta—Målerås hade 252 vagnar ballast utförts. Ledning hade uppsatts från första motvaxeln till skifsignalen å Kosta station.

10 godsvagnar hade anskaffats. Spåret låg väl, och banan var omsorgsfullt underhållen.

Jönköping—Gripenbergs jernväg.

17,470 syllar hade utbytts.

Å linien Jönköping—Gisebo hade inlagts skenor, vägande 14·4 kg. för m.

2 personvagnar hade under året inköpts.

Munkedal—Skreo jernväg.

1,200 syllar voro utbytta.

Mot banans underhåll förekom ingen anmärkning.

Dejefors hästbana.

Jernvägens från början använda u-skenor af jern voro ännu fullt dugliga och syntes ej erfordra utbyte än på flere år. Syllutbytet under året var 30 st.

Hästbanan Långban—Yngen

hade sedan föregående inspektionstillfälle upprifvits.

b) *Under byggnad varande.**Delen Elfdalen—Rot af Mora—Elfdalen—Rots jernväg.*

Intet arbete hade under året utförts å denna bandel.

Delen Vansbro—Ludvika af Vansbro—Ludvika—Engelsbergs jernväg.

17.2 km. bana hade terrasserats. Stenarbetena till 2 broar och en vägport voro fullbordade. 905 meter trummor voro lagda. De fullbordade arbetena gäfvö ej anledning till någon anmärkning.

Sölvesborg—Elmhults jernväg.

Banan var till största delen färdigterrasserad. 30 meter tunnel hade uttagits till full sektion. Alla trummor och broar voro färdiga. Skenor voro utlagda och spikade å hela linien med undantag af 1.4 km. på ömse sidor om tunneln.

63 km. bana hade grusats till full höjd och 2.6 km. undergrusats.

Samtliga stationshus och vaktstugor voro fullbordade med undantag för en del smärre kompletteringsarbeten.

Af rullande materielen hade under året levererats 3 lokomotiv, 7 person- och 10 godsvagnar.

Mot stationshuset i Fälhult anmärktes, att detsamma var för litet.

Delen Kjerstinbo—Gysinge af Sala—Gysinge—Gefle jernväg.

Samtliga broar, däribland de öfver Dalelvens olika grenar, voro färdigmurade samt öfverbyggnaden anskaffad och delvis under uppsättning.

Ystad—Genarps jernväg.

Under året hade intet arbete utförts å denna jernvägsanläggning.

Borås—Vernamo—Alfvesta jernväg.

79 km. voro färdigterrasserade. Grunderna för stationshusen i Limmared, Gnosjö, Käfsjö, Bor, Horda, Rydaholm och Hjortsberga voro lagda eller under arbete, lastkajer och personplattformer likaledes.

Stenarbetena voro färdiga vid 5 broar och under utförande vid 6 broar. 1 kulvert, 3 dubbeltrummor och 177 större och mindre enkeltrummor voro färdiglagda. Skenläggning och grusning hade verkstälts å en sträcka af 18.7 km. från Vernamo räknadt. 6,500 ton skenor, hela behovet af bult och spik samt 180,000 syllar voro levererade.

Af rullande materiel hade anskaffats 2 lokomotiv och 236 godsvagnar.

Arbetena voro väl utförda.

Linköping—Kisa—Vimmerby.

86 km. bana var färdigterrasserad. Samtliga broar voro under arbete eller ock färdiga till såväl under- som öfverbygg-

nad. Alla trummor med undantag af 6 voro färdiglagda. Sammanlagdt 56.1 km. bana var skenlagd, däraf 44.6 km. grusad till full höjd. 6,000 ton skenor, all bult, spik och kurvkloss samt 114,833 syllar voro levererade. Alla stationshus, hållplatser och vaktstugor voro under arbete, 4 lokomotiv och 120 vagnar voro anskaffade.

Skifvarp—Charlottenlunds jernväg.

Af arbetena återstodo endast kompletteringar af en del bankar och doseringar samt ballast jemte justering af spåret.

Tomelilla—S:t Olof—Brösarps jernväg.

Färdigterrasserade voro 18.4 km. bana. 205 meter trummor af granit, 62 meter af glaserade rör samt 3 öppna trummor voro lagda. 1 bro och 7 kulvertar voro utförda; 1 bro dessutom under arbete. 3 vägportar hade färdigbyggts. Skenläggningen var fullbordad å 26 km. och banan var fullgrusad å 3 km. 20 km. bana var inhägnad. 5 stationshus och 6 bankvaktstugor voro fullt färdiga, och öfriga husbyggnader under arbete.

Mot arbetets utförande gjordes inga väsentliga anmärkningar.

Gärns—S:t Olofs jernväg.

Terrassering var verkställd å en längd af 13.6 km. 12 trummor af granit, 20 af glaserade rör samt 1 kulvert voro lagda. All öfverbyggnadsmateriel var levererad. 5.9 km. voro skenlagda och grusade till full höjd. Stationsbyggnaden i Gyllebo var i det närmaste färdig. En vaktstuga var uppförd.

10 st. godsvagnar hade levererats.

Mot arbetenas utförande gjordes ej några anmärkningar.

Efveröd—Kristianstads jernväg.

Terrasseringsarbetet var i det närmaste färdigt å 15 kms sträcka. Skenläggningen var äfvenledes fullbordad å denna sträcka, af hvilken 12 km. voro färdiggrusade. 4 stationshus med uthus voro uppförda jemte tvenne vaktstugor.

Refteled—Anderstorp—Gislaveds jernväg.

Banan var i det närmaste färdigterrasserad. Bron öfver Nissan var ej påbörjad, öfriga broar däremot under arbete eller färdiga. Trummorna, med undantag af 5, voro lagda.

11 km. hade skenlagts och 3 km. undergrusats.

Arbetets utförande föranledde ingen anmärkning.

Nynäs—Liljeholmens jernväg.

Banvallen var terrasserad på en sammanlagd längd af 47 km. Broar och trummor voro i det närmaste färdiga.

Skenor voro utlagda på en längd af 40 km. från Nynäs. Ballast till full höjd hade utförts på en längd af 1.2 km.

3 vägbroar af beton voro färdiga. 2 dylika af granit voro påbörjade. Terrasseringen för stationerna hade i allmänhet afslutats, och en del stationsgrunder voro lagda.

Mot arbetets utförande förekom ingen anmärkning.

Bispår Tierp—Tierpsån till Upsala—Gefle jernväg.

Alla arbeten voro färdiga.

Delen 0—1½ km. och 5—7½ km. af Gefle—Dala jernvägs parallelspar mellan Gefle och Hagsström.

Terrasseringsarbeten bedrefvos.

Hagsströms station var utlagd till en längd af 830 meter mellan fripälarne.

Strömstad—Skee jernväg.

3½ km. bana var terrasserad, 7 trummor voro lagda och stenarbetet till en vägport var under arbete.

Falun—Repbäcken—Vansbro jernväg.

10½ km. bana var terrasserad och 34 trummor lagda. Arbeta å tvenne vägportar vid Falun pågick. De utförda arbetena gäfvos ej anledning till anmärkning.

Delen emellan Granskär och hafsviken Flaket af spåret Söderhamns vestra—Granskär—Flaket.

Muddrings- och fyllningsarbeten pågingo för bildande af brädgårds- och stationsplan.

Lund—Bjerreds jernväg.

6 km. voro färdigterrasserade och grunden till bro öfver Fjelliebäcken var lagd.

Ingen anmärkning mot arbetenas utförande gjordes.

Uttersberg—Riddarhyttans jernvägs bispår till Krampens station å statsbanan Krylbo—Örebro.

Linien var terrasserad, öfverbyggnaden utlagd och ballastningen verkställd. En vaktstuga hade uppförts.

Näsby—Åkers Bërga jernväg.

Jernvägsanläggningen var fullbordad, med undantag af banken vid Teljö samt grusningen af sträckan 13 km.—16 km. Ingen anmärkning förekom mot arbetenas utförande.

Roma—Slite jernväg.

Färdigterrasserade voro 32½ km., skenlagda 18½ km. och fullt grusade 6 km. Samtliga broar voro färdiga och alla trummor lagda.

2 stationshusgrunder och 2 grunder för banvaktstugor hade färdigmurats.

Kohagsviken—Ösby jernväg.

Sträckan från Kohagsviken till och med Svalnäs station var terrasserad, skenlagd och grusad samt inhägnad och försedd med stolpar för uppbärande af elektrisk kraftledning.

Mot utförandet gjordes ingen anmärkning.

Ronehamn—Hemse jernväg.

Terrasseringsarbetet jemte trummor och broar var färdigt med undantag af några mindre kompletteringsarbeten.

Banan var skenlagd, till hälften grusad samt i det närmaste inhägnad.

Arbetets utförande föranledde ej några anmärkningar.

Klafrestrom—Åsheda jernväg.

Färdigterrasserad bana hade en längd af 6½ km., stenen till samtliga broar var uttagen och 34 trummor voro lagda.

Alnaryd—Eringsboda jernväg.

Terrasseringsarbetet pågick med en mindre styrka å en sträcka af en kilometer.

Stockholm den 30 November 1901.

Underdånigst:

LARS BERG.

A. F. O. CEDERBERG.

P. H. HEDENBLAD.

TH. HELLEBERG.

Tab. 1.

Omlagda, förbättrade eller nyanlagda vägar, som från och med år 1841 till och med år 1900
åtnjutit understöd af allmänna medel.

		Antal före- tag.	Väglängd.	Beräknad kostnad.		Statsanslag.			
						Ur allmänna fonden.		Särskilda anslag.	
		St.	Nymil.	Kronor.	Öre.	Kronor.	Öre.	Kronor.	Öre.
Stockholms	län	72	25·26	804,789	44	494,500	01	26,510	—
Upsala	»	33	10·55	341,262	97	251,300	55	4,900	—
Södermanlands	»	58	24·83	819,013	06	523,376	56	12,180	—
Östergötlands	»	77	50·86	1,531,872	88	992,816	89	3,881	75
Jönköpings	»	105	66·68	1,782,398	50	1,083,326	17	62,405	19
Kronobergs	»	53	34·11	1,176,087	84	527,018	35	236,300	—
Kalmar	»	29	25·12	627,003	25	400,593	47	11,000	—
Gotlands	»	2	0·73	23,900	—	15,900	—	—	—
Blekinge	»	65	7·67	541,710	50	273,877	53	74,836	58
Kristianstads	»	52	18·75	919,938	92	587,496	89	5,485	—
Malmöhus	»	13	3·75	383,227	67	250,585	—	3,800	—
Hallands	»	39	24·74	973,101	06	646,476	56	4,000	—
Göteborgs och Bohus	»	74	30·73	1,346,750	52	879,170	34	5,700	—
Elfsborgs	»	118	81·85	2,606,290	84	1,584,911	51	84,000	—
Skaraborgs	»	43	19·18	601,377	82	385,738	51	13,399	87
Värmlands	»	97	62·23	1,961,867	57	1,195,515	13	91,740	—
Örebro	»	41	29·56	844,238	93	530,877	—	1,000	—
Vestmanlands	»	52	21·99	583,426	29	369,324	66	14,750	—
Kopparbergs	»	60	53·22	1,226,172	66	705,566	86	63,250	—
Gefleborgs	»	52	40·71	933,745	51	528,173	50	83,750	—
Västernorrlands	»	91	98·46	2,201,558	84	1,260,549	90	137,926	—
Jemtlands	»	85	109·02	1,966,757	35	1,138,890	60	116,795	—
Vesterbottens	»	103	190·52	3,644,066	39	1,603,346	79	883,437	95
Norrbottens	»	156	257·72	4,376,222	05	2,197,829	34	480,590	—
Summa		1,570	1,288·24	32,216,780	66	18,427,162	34	2,421,637	34

T a b. 2.

Beräknad kostnad och beviljadt statsanslag i medeltal för en meter omlagd eller nyanlagd väg under nedanstående fem år.

		År 1896.		År 1897.		År 1898.		År 1899.		År 1900.	
		Beräknad kostnad.	Beviljadt statsanslag.	Beräknad kostnad.	Beviljadt statsanslag.	Beräknad kostnad.	Beviljadt statsanslag.	Beräknad kostnad.	Beviljadt statsanslag.	Beräknad kostnad.	Beviljadt statsanslag.
K r o n o r.											
Stockholms	län.....	3·16	2·09	2·25	1·49	2·57	1·71	2·37	1·57	3·29	2·18
Upsala	»	—	—	—	—	—	—	—	—	2·71	1·80
Södermanlands	»	2·37	1·58	2·96	1·92	3·21	2·12	3·38	2·24	4·23	2·82
Östergötlands	»	—	—	2·65	1·73	3·44	2·39	2·85	1·90	2·05	1·36
Jönköpings	»	2·14	1·42	1·70	1·13	2·47	1·64	2·36	1·57	2·22	1·47
Kronobergs	»	3·32	2·20	2·51	1·65	2·17	1·44	3·48	2·29	3·65	2·42
Kalmar	»	8·02	5·36	—	—	—	—	2·37	1·57	2·87	1·91
Gotlands	»	—	—	—	—	—	—	2·84	1·89	13·22	8·71
Blekinge	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kristianstads	»	3·52	2·34	4·25	2·83	4·55	3·02	4·53	3·02	5·23	3·21
Malmöhus	»	—	—	—	—	4·89	2·93	4·18	2·77	—	—
Hallands	»	3·79	2·52	3·72	2·47	4·37	3·14	3·73	2·49	2·94	1·95
Göteborgs och Bohus	»	7·19	4·19	8·00	5·32	5·05	3·33	4·22	2·81	6·46	4·29
Älfsborgs	»	4·59	3·06	4·70	3·12	4·11	2·73	3·80	2·20	3·63	2·31
Skaraborgs	»	3·15	2·10	3·11	2·06	2·07	1·37	3·55	2·36	2·75	1·82
Värmlands	»	3·73	2·48	3·16	2·09	3·54	2·36	2·96	1·97	3·76	2·50
Örebro	»	—	—	3·64	2·43	—	—	2·90	1·93	3·65	2·42
Västmanlands	»	2·86	1·90	2·99	1·98	6·05	3·93	4·50	3·00	1·94	1·28
Kopparbergs	»	3·17	2·10	2·49	1·65	3·67	2·44	3·01	2·00	6·16	4·10
Gefleborgs	»	2·34	2·22	—	—	2·81	1·86	—	—	3·42	2·27
Västernorrlands	»	—	—	1·86	1·23	2·55	1·68	2·72	1·81	3·31	2·30
Jemtlands	»	2·75	1·75	2·93	1·94	4·20	2·80	—	—	2·91	1·93
Vesterbottens	»	2·85	1·90	2·76	1·64	3·66	2·38	2·54	1·69	2·92	1·94
Norrbottens	»	2·89	1·72	2·48	1·65	2·43	1·62	3·08	2·05	3·22	2·14
Medeltal för hela landet		3·12	1·98	2·85	1·89	3·32	2·35	2·97	1·98	3·46	2·27

Tab. 3.

Sammandrag öfver vattenaf tappnings- och utdikningsarbeten, som från och med år 1841 till och med år 1900 åtnjutit understöd af allmänna medel.

		Antal sär- skilda före- tag.	Vattenbefriad eller förbättrad jordvidd.	Beräknad kostnad.		S t a t s b i d r a g.							
						Från allmänna fonder.				Särskildt beviljade medel.			
						Anslag.		Lån.		Anslag.		Lån.	
						Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.
St.	Hektar.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.
Stockholms län	88	16,006 98	2,019,957 20	19,486 19	1,437,315 —	5,470 —	99,000 —						
Upsala »	33	19,971 49	850,757 82	32,039 08	378,533 72	— —	137,500 —						
Södermanlands »	28	5,902 85	778,843 86	— —	559,110 —	— —	75,000 —						
Östergötlands »	8	7,221 90	682,222 42	870 —	110,040 —	— —	454,000 —						
Jönköpings »	90	40,572 83	1,474,710 41	191,201 43	466,404 63	8,800 —	112,275 —						
Kronobergs »	42	11,462 54	717,198 66	6,975 —	417,697 14	17,500 —	36,000 —						
Kalmar »	93	17,645 47	2,323,512 34	11,035 —	1,712,119 50	7,575 —	35,647 50						
Gotlands »	62	22,310 61	1,604,016 93	10,678 17	882,620 —	— —	67,305 —						
Blekinge »	10	838 15	156,081 49	2,994 —	102,466 —	— —	— —						
Kristianstads »	32	6,352 11	1,523,554 82	5,660 —	1,045,185 —	— —	— —						
Malmöhus »	8	2,740 70	459,708 84	— —	240,000 —	— —	— —						
Hallands »	8	4,001 83	161,490 67	7,400 —	80,200 —	— —	— —						
Göteborgs och Bohus »	5	417 56	68,251 58	— —	53,500 —	— —	— —						
Elfsborgs »	71	16,367 35	1,805,347 04	32,384 83	896,955 —	21,838 88	147,279 —						
Skaraborgs »	48	28,079 90	1,909,567 97	98,287 30	1,171,669 25	— —	126,000 —						
Värmlands »	43	4,630 65	607,438 27	104,737 07	181,020 —	— —	— —						
Örebro »	19	24,353 71	2,946,608 42	19,200 —	475,575 —	— —	2,100,000 —						
Västmanlands »	30	15,376 17	1,451,623 90	20,315 —	752,394 25	— —	— —						
Kopparbergs »	102	15,395 83	575,224 86	167,159 03	108,807 50	1,197 —	— —						
Gefleborgs »	89	18,153 30	1,437,210 18	347,888 —	252,570 —	— —	20,000 —						
Västernorrlands »	94	4,446 64	453,784 69	168,794 98	7,000 —	— —	— —						
Jämtlands »	226	42,434 06	2,845,830 62	991,937 42	16,440 —	— —	— —						
Vesterbottens »	398	52,671 11	3,474,746 41	1,180,694 65	155,010 —	— —	— —						
Norrbottens »	205	33,934 86	1,866,841 20	629,290 73	87,186 —	2,000 —	— —						
Summa	1,832	411,283 10	32,194,525 58	4,049,027 88	11,569,818 19	64,380 88	3,410,006 50						

T a b. 4.

Beräknad kostnad och beviljadt statsbidrag i medeltal för en hektar förbättrad eller nyvunnen jord under nedanstående fem år.

		År 1896.		År 1897.		År 1898.		År 1899.		År 1900.	
		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.
K r o n o r.											
Stockholms	län	172·85	94·29	154·08	95·47	148·77	77·69	114·95	63·06	90·46	48·20
Upsala	»	64·42	11·70	—	—	—	—	—	—	68·63	68·63
Södermanlands	»	191·19	157·73	214·22	200·06	411·93	339·99	81·10	67·11	132·61	117·59
Östergötlands	»	279·93	158·79	—	—	—	—	—	—	—	—
Jönköpings	»	75·01	24·83	151·20	104·12	87·08	35·77	135·13	93·23	111·10	53·17
Kronobergs	»	—	—	169·26	110·93	85·24	26·39	368·89	257·92	39·98	33·21
Kalmar	»	201·50	106·82	211·59	106·56	121·90	70·61	—	—	210·17	144·25
Gotlands	»	254·69	177·79	152·64	86·18	136·59	86·97	111·22	73·26	114·47	72·77
Blekinge	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kristianstads	»	—	—	588·87	234·91	251·30	151·35	279·12	186·39	103·44	74·06
Malmöhus	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hallands	»	—	—	—	—	197·57	87·53	—	—	303·67	163·67
Göteborgs och Bohus	»	—	—	186·55	134·00	—	—	—	—	—	—
Elfsborgs	»	194·73	93·65	127·18	88·11	152·35	77·44	172·78	79·43	101·57	57·02
Skaraborgs	»	176·51	91·02	162·98	53·55	—	—	—	—	64·71	32·31
Vermlands	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Örebro	»	33·78	27·02	—	—	—	—	—	—	—	—
Vestmanlands	»	—	—	—	—	164·57	79·77	81·57	57·20	132·05	71·77
Kopparbergs	»	—	—	—	—	—	—	429·15	313·06	228·32	126·64
Gefleborgs	»	57·33	18·72	48·49	16·81	131·07	103·97	120·99	53·98	84·10	27·54
Vesternorrlands	»	110·65	36·07	150·03	45·41	131·32	61·05	131·07	55·07	93·26	46·20
Jemtlands	»	84·88	27·26	74·88	24·61	65·25	32·45	90·52	43·51	90·55	44·85
Vesterbottens	»	93·12	30·33	73·07	24·01	57·61	27·98	63·98	31·27	79·38	38·34
Norrbottns	»	95·55	81·64	75·99	25·25	65·29	28·76	77·69	38·51	77·39	38·52
Medeltal för hela landet		109·56	56·84	116·07	48·03	93·63	48·48	102·95	56·97	101·47	56·04

T a b. 6.

Odling och jordförbättring afsedd att vinnas genom de arbetsföretag, som från och med år 1884 till och med år 1900 erhållit understöd från odlingslånefonden.

		Antal företag.	Från ängs- o. odlings- mark ny- vunnen åker.	Förbättrad		Nyvännen äng.	Nyvännen eller för- bättrad skogs- mark.	Summa.	Beräknad kostnad.		Statslån.	
			Hektar.	Hektar.	Hektar.	Hektar.	Hektar.		Kronor	öre	Kronor	öre
Stockholms	län	70	4,904.25	3,299.33	230.60	986.94	591.81	10,012.93	1,933,039	03	1,354,910	—
Upsala	»	9	1,514.40	255.40	—	22.69	178.69	1,971.18	440,087	—	284,760	—
Södermanlands	»	27	1,583.56	1,085.15	237.39	3.42	27.25	2,936.77	729,889	20	548,110	—
Östergötlands	»	3	90.83	16.66	42.48	30.21	4.83	185.01	45,772	88	27,560	—
Jönköpings	»	15	1,435.48	287.03	85.99	166.97	225.03	2,200.50	463,249	38	243,300	—
Kronobergs	»	13	438.84	551.08	425.34	313.31	575.14	2,303.71	281,599	94	233,050	—
Kalmar	»	57	6,426.27	1,836.41	336.81	489.10	499.85	9,588.44	2,062,058	61	1,426,030	—
Gotlands	»	52	5,032.00	2,429.39	5,415.74	960.89	1,344.98	15,183.00	1,518,908	19	834,220	—
Blekinge	»	6	151.11	118.97	12.15	40.27	24.03	346.53	76,065	98	60,490	—
Kristianstads	»	25	2,458.94	1,966.61	8.64	360.07	252.48	5,046.74	1,427,916	77	987,600	—
Malmöhus	»	8	1,419.24	1,141.51	13.07	152.80	14.08	2,740.70	459,703	84	240,000	—
Hallands	»	3	73.74	14.21	9.59	88.36	2.53	188.43	27,127	49	16,000	—
Göteborgs och Bohus	»	4	105.11	210.28	—	5.91	—	321.30	65,823	84	45,900	—
Elfsborgs	»	38	1,751.02	1,356.90	99.89	163.73	126.27	3,497.81	873,830	21	600,510	—
Skaraborgs	»	21	4,413.70	2,795.72	44.57	199.98	373.06	7,827.03	1,399,312	84	990,650	—
Vermlands	»	1	72.44	26.49	—	54.83	—	153.76	44,649	40	37,500	—
Örebro	»	11	1,411.29	998.02	598.87	214.11	242.24	3,464.53	536,733	35	364,600	—
Vestmanlands	»	12	2,461.98	1,928.57	—	380.89	3,328.55	8,099.99	1,120,942	19	593,850	—
Kopparbergs	»	4	232.60	132.18	—	—	—	364.78	115,125	50	84,600	—
Gefleborgs	»	6	466.85	217.54	106.25	272.87	—	1,063.51	218,216	90	133,400	—
Vesternorrlands	»	1	14.17	—	—	—	—	14.17	1,508	75	1,000	—
Jemtlands	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vesterbottens	»	4	158.70	43.82	214.10	166.00	—	582.62	108,409	75	63,800	—
Norrbottnens	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa		390	36,616.52	20,711.27	7,881.48	5,073.35	7,810.82	78,083.44	13,949,971	04	9,171,840	—

Enskilda jernvägar, som intill 1900 års utgång

	N a m n.	Erhållit konces- sion eller faststäl- lelse af plan.	Erhållit tillstånd till öpp- nande af trafik.	Längd. km.	B y g g n a d s s ä t t.					Rullande materiel.		
					Spårvidd. meter.	Skenvigt.		Största lutning på tusen.	Minsta krök- nings- radie. meter.	Antal		
						Stål, kg. för m.	Jern, kg. för m.			lokomotiv.	person- vagnar.	gods- vagnar.
a. Lokomotivbanor.												
1	Malmö—Kontinenten	18 ¹ / ₉₇	18 ¹ / ₉₈	31·7	1·435	40·0	—	10·0	600	4	10	107
2	Malmö—Trelleborg (Södevärn—Trelleborg nedre).....	18 ¹ / ₈₄	18 ¹ / ₈₆	30·0	»	17·8	—	10·0	300	5	13	169
3	Vestra Klagstorp—Tygelsjö (Klagshamn—Tygelsjö)	18 ¹ / ₉₇	18 ¹ / ₉₈	4·5	»	17·5	—	10·0	300	2	2	36
4	Malmö—Limhamn	18 ¹ / ₈₇	18 ¹ / ₈₉	4·3	»	25·0 17·3	—	3·3	300	3	4	29
5	Malmö—Ystad	18 ¹ / ₇₃	18 ¹ / ₇₄	63·1	»	22·5	—	10·0	356	8	29	236
6	Böringe—Östra Torp {	Böringe—Anderslöf	18 ¹ / ₇₃	18 ¹ / ₈₄	7·9	»	17·2	—	16·7	300	4	4
7		Anderslöf—Östra Torp	18 ¹ / ₈₅	18 ¹ / ₈₇	14·1	»	17·2	—	16·7	300		
8	Trelleborg—Rydsgård {	Trelleborg—Klagstorp	18 ¹ / ₈₆	18 ¹ / ₉₀	34·4	»	19·1 17·6	—	10·0	300	3	7
		Klagstorp—Rydsgård	18 ¹ / ₉₃	18 ¹ / ₉₅								
9	Malmö—Genarp (Östervärn—Genarp).....	18 ¹ / ₉₂	18 ¹ / ₉₄	27·0	»	21·5	—	12·5	300	3	5	32
10	Malmö—Tomelilla	18 ¹ / ₉₁	18 ¹ / ₉₂	69·0	»	25·0	—	10·0	300	11	22	207
11	Simrishamn—Tomelilla	18 ¹ / ₈₂	18 ¹ / ₈₂	26·7	»	25·0	—	12·5	300			
12	Ystad—Gärnsås (Köpingebro—Gärnsås).....	18 ¹ / ₉₂	18 ¹ / ₉₄	25·0	»	23·0	—	11·1	300	—	—	57
13	Ystad—Eslöf	18 ¹ / ₆₃	18 ¹ / ₆₅	75·9	»	24·8	—	10·0	891	15	35	348
14	Lund—Trelleborg	18 ¹ / ₇₂	18 ¹ / ₇₅	42·8	»	24·8	—	10·0	300	7	18	215
15	Lund—Kjefinge	18 ¹ / ₈₄	18 ¹ / ₈₆	11·0	»	24·8	—	10·0	300			
16	Landskrona—Kjefinge	18 ¹ / ₉₂	18 ¹ / ₉₃	20·5	»	25·0	—	10·0	300	3	7	70
17	Landskrona och Helsingborgs {	Landskrona—Eslöf	18 ¹ / ₆₄	18 ¹ / ₆₅	31·6	»	34·0 25·0	—	6·7	635	13	32
18		Helsingborg—Billeberga	18 ¹ / ₆₄	18 ¹ / ₆₅	27·5	»	34·0 25·0	—	6·7	742		
19	Säbyholms	18 ¹ / ₈₃	18 ¹ / ₈₄	2·6	»	25·0	—	10·0	300	1	—	48
20	Eslöf—Röstänga	18 ¹ / ₉₂	18 ¹ / ₉₈	21·5	»	24·8	—	10·0	300	—	—	—
21	Klippan—Röstänga	18 ¹ / ₈₉	18 ¹ / ₉₂	19·0	»	24·3	—	10·0	400	2	8	20
22	Helsingborg—Hessleholm (Ramlösa—Hessleholm) med bi- bana Bjuf—Billesholm	18 ¹ / ₇₂	18 ¹ / ₇₅	79·1	»	24·8	—	10·0	594	15	29	481
23	Skåne—Smålands {	Kärreberga—Markaryd	18 ¹ / ₈₉	18 ¹ / ₉₃	55·3	»	21·5	—	16·7	300	10	17
24		Markaryd—Vernamo	18 ¹ / ₉₄	18 ¹ / ₉₇	92·2	»						
25	Hessleholm—Markaryd {	Hessleholm—Vittsjö	18 ¹ / ₈₆	18 ¹ / ₉₀	36·7	»	17·2	—	12·5	350	4	6
		Vittsjö—Markaryd	18 ¹ / ₈₉	18 ¹ / ₉₂								
26	Markaryd—Veingo	18 ¹ / ₉₆	18 ¹ / ₉₉	35·5	»	21·5	—	12·5	500	3	3	41
27	Hör—Hörby	18 ¹ / ₈₂	18 ¹ / ₈₂	12·5	»	17·2	—	16·7	300	1	3	11
28	Hästveda—Karpalund {	Hästveda—Karpalund	18 ¹ / ₈₄	18 ¹ / ₈₆	41·8	»	21·5 17·3	—	13·3	300		
		med bibana Färlöf—Strö	18 ¹ / ₉₆	18 ¹ / ₉₉								
29	Elveröd—Åhus (Gårds härads).....	18 ¹ / ₈₂	18 ¹ / ₈₃	14·8	»	22·3	—	12·5	300	15	15	318
30	Östra Skånes {	Karpalund—Degeberga (Gårds härads) ...	18 ¹ / ₈₁	18 ¹ / ₈₁	30·4	»	30·0 25·0 22·3	—	16·7	300		
31	Hörby—Tollarp	18 ¹ / ₈₅	18 ¹ / ₈₆	25·0	»	30·0	—	16·7	300			
32	Eslöf—Hörby	18 ¹ / ₉₅	18 ¹ / ₉₇	24·0	»	30·0	—	12·5	300			
33	Degeberga—Brösarp	18 ¹ / ₉₂	19 ¹ / ₀₀	15·9	»	25·0	—	16·7	300	6	19	198
34	Kristianstad—Hessleholm	18 ¹ / ₆₄	18 ¹ / ₆₅	30·0	»	24·6	—	6·7	534			
Transport		—	—	1,083·30	—	—	—	—	—	138	288	3,392

7.
erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.

S t a t s u n d e r s t ö d.										A n m ä r k n i n g a r.	
Af Riksdagen beviljade medel.				Af K. Maj:t beviljade medel.		Från Handels- och Sjöfartsfonden beviljade medel.					
Anslag.		Lån.		Anslag.		Anslag.		Lån.			
Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Tåghastighet af 90 km. i timmen medgifven. Ingångskurvan till Trelleborg har 300 m:s radie.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Jernvägen utgår från Södervärns station å Malmö—Ystads jernväg. Af godsvagnarne tillhöra 25 Trelleborgs och 25 Hököpings sockerbruk.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	Af godsvagnarne få 15 st. användas i trafik endast å egen bana.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3·9 km. bana har stålskenor, vägande 25 kg. för m.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	Ingångskurvan till Ystad har 297 m:s radie. 20 godsvagnar tillhöra Svedala sockerfabrik.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	Ett af lokomotiven, som förut varit ångvagn, användes endast vid vaxling. 33 gods-
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	vagnar tillhöra sockerfabriker.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	Af godsvagnarne tillhöra 25 st. Skifars sockerbruk.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	Jernvägen utgår från Östervärns station å Malmö—Tomelilla jernväg.
—	1,300,000	—	—	—	—	—	—	—	—	10	Å hamnpåret vid Simrishamn är lutningen 16·7 ⁰ / ₁₀₀ . Tillhöra Malmö-Tomelilla jern-
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	vägsaktiebolag.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	Trafikeras af Ystad—Eslöfs jernväg. Banan utgår från Köpingsbro station å nämnda jernväg.
—	2,450,000	—	—	—	—	—	—	—	—	13	Utaf godsvagnarne tillhöra 76 st. sockerfabriker.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	Trafikeras gemensamt.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	
—	1,200,000	—	—	—	—	—	—	—	—	17	Stålskenor, vägande 34 kg. för m., äro inlagda å 0·547 km. bana.
—	1,100,000	—	—	—	—	—	—	—	—	18	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	Egas af Helsingborg—Hessleholms jernvägsaktiebolag.
—	290,000	—	50,000	—	—	—	—	80,000	—	21	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	Statslånet har tilldelats jernvägen Hessleholm—Vittsjö.
—	404,000	—	—	—	—	—	—	—	—	25	
—	563,000	—	—	—	—	—	—	—	—	26	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	Å hufvudbanan ligga stålskenor, vägande 21·5 kg. för m., å bibanan sådana af vikt 17,3 kg. för m.
—	—	—	—	—	—	—	—	170,000	—	29	Stålskenor af vikt 25 kg. för m. ligga å sträckan 2·80 km. närmast Karpalund samt å bandelen Efveröd—Degeberga; stålskenor af vikt 22,3 kg. för m. å sträckan Tollarp—Efveröd.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	
—	720,000	—	—	—	—	—	—	—	—	34	
—	8,027,000	—	50,000	—	—	—	—	250,000	—		

Tab. 7.
Enskilda jernvägar, som intill 1900 års utgång

	N a m n.	Erhållit konces- sion eller faststäl- kelse af plan.	Erhållit tillstånd till öpp- nande af trafik.	Längd. km.	By g g n a d s s ä t t.					Rullande materiel.		
					Spårvidd. meter.	Skenvigt.		Största lutning på tusen.	Minsta krök- nings- radie. meter.	Antal		
						Stål, kg. för m.	Jern, kg. för m.			lokomotiv.	person- vagnar.	gods- vagnar.
	Transport	—	—	1,083.30	—	—	—	—	—	138	288	3,392
35	Kristianstad—Åhus	18½85	18½86	17.0	1.435	21.5	—	10.0	300	—	1	1
36	Kristianstad—Immeln { Kristianstad—Sibbhult	18½84	18½85	40.0	»	25.0	—	16.7	300	4	8	81
		18½84	18½86			18.0						
37	Karlskrona—Vexjö	18½71	18½74	113.4	»	24.8	—	12.5	297	11	25	213
38	Vexjö—Alfvesta	18½64	18½65	18.2	»	31.8 27.5 27.3	—	10.0	278	2	—	101
39	Kalmar—Emmaboda	18½72	18½74	57.0	»	24.8	—	14.3	297	7	14	112
40	Nybro—Säfsjöström	18½74	18½76	42.8	»	24.8	20.1	10.0	297	2	4	70
41	Nässjö—Oskarshamn	18½69	18½73 18½74	148.4	»	31.1 27.5	—	16.7	297	15	41	326
42	Vimmerby—Hultsfred	18½74	18½77	21.4	»	27.5	22.3	16.7	356	—	—	—
43	Halmstad—Nässjö	18½72	18½77 18½82	199.9	»	28.0 22.5	—	16.7	300	17	28	652
		18½97	18½98									
44	Kinnared—Fegen	18½84	18½85	12.0	»	22.5	—	16.7	300	—	—	—
45	Fegen—Ätran	18½84	18½87	6.0	»	22.5	—	16.7	300	—	—	—
46	Jönköping—Vaggeryd	18½90	18½94	35.0	»	22.5	—	16.7	300	—	—	—
47	Kinds härads (Borås—Svenljunga)	18½82	18½85	38.0	»	17.3	—	16.7	238	3	7	52
48	Göteborg—Borås	18½91	18½94	67.3	»	31.2	—	12.5	300	7	18	233
49	Varberg—Borås	18½76	18½80	85.0	»	24.3	—	12.5	297	8	21	140
50	Borås—Herrljunga	18½61	18½63	41.9	»	31.2 24.8 21.3	—	12.5	238	5	17	82
		18½97	18½98									
51	Uddevalla—Venersborg—Herrljunga	18½64 18½64 18½97	18½66 18½67 19½00	92.2	»	24.8	—	16.7	297	7	23	143
52	Dalslands (Sunnanå—Norska gränsen) med bibana Ed—Stora Lee	18½75	18½79	68.9	»	28.8	33.0	10.0	356	7	16	130
53	Bergslagens (Falun—Göteborg) med bibana Daglösens—Filipstad	18½71 18½73	18½75 18½79	486.4	»	31.2 32.0	31.5	10.0	297	45	92	1,592
54	Ämmeberg—Vettern	18½58 18½88	18½89	10.9	»	31.5	—	22.5	150	2	—	30
55	Röfors—Laxå	18½84	18½86	5.4	»	17.4	—	10.0	297	1	—	—
56	Kumla—Yxhult	18½83	18½85	6.1	»	—	21.5	11.1	200	2	—	5
57	Oxelösund—Flen—Vestmanlands { Oxelösund—Valskog med bibana Rekarne—Kolbäck	18½72	18½76 18½76	156.1	»	40.5 28.0	—	10.0	297	31	43	881
58		18½83	18½87			28.0						
59	Norra Södermanlands (Mälaren—Nyby bruk—Eskilstuna—Södertelje) med bibanor Eskilstuna Central—Eskilstuna Norra, Akers styckebruk—Strengnäs, Läggesta—Mariefred och Södertelje—Södertelje uthamn	18½91 18½99	18½95 18½99 19½00	121.7	»	27.8 21.5	—	16.7	300	9	16	150
60	Örebro—Köping (Köping—Hult) delen Frövi—Köping	18½52	18½67	45.2	»	40.5 32.3	—	10.0	401	11	34	386
61	Örebro—Svartå	18½94	18½97	49.0	»	27.7	—	10.0	300	3	6	59
	Transport	—	—	3,069.9	—	—	—	—	—	387	702	8,877

(Forts.).

erhållet tillstånd att öppnas för allmän trafik.

S t a t s u n d e r s t ö d .										A n m ä r k n i n g a r .	
Af Riksdagen beviljade medel.		Af K. Maj:t beviljade medel.		Från Handels- och Sjöfartsfonden beviljade medel.							
Anslag.		Lån.		Anslag.		Anslag.		Lån.			
Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.		
—	—	8,027,000	—	50,000	—	—	—	250,000	—	35	Trafikeras af Kristianstad—Hessleholms jernväg.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	Endast 2 km. bana har stålskenor af vikt 25 ⁰ kg. för m.
1,100,000	—	2,600,000	—	15,000	—	15,000	—	—	—	37	
—	—	434,000	—	—	—	—	—	—	—	38	{ Stålskenor af 31 ⁸ kg. vikt för m. ligga endast å 0.7 km. bana. Trafikeras med Statens jernvägars materiel. De 2 lokomotiven äro ångvagnar.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	17.45 km. bana har stålskenor, öfriga delen jernskenor.
1,000,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	Stålskenor af 31 ¹ kg. vikt för m. ligga å 9.3 km. bana.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	{ 2.8 km. bana har stålskenor, öfriga delen jernskenor. Eges af Nässjö—Oskarshamns nya jernvägsaktiebolag.
500,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	{ Stålskenor, vägande 28 kg. för m, ligga å 9.7 km. bana. Bibanan, 3.9 km. lång, är öppnad endast för godstrafik. Hamnspåret i Halmstad 1.5 km. Af de uppgifna lokomotiven är ett ångvagn, hvarförutom finnes en kranvagn. Statsbidraget har tilldelats bandelen Hook—Nässjö.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	Banorna N:is 43—46 tillhöra Halmstad—Nässjö jernvägsaktiebolag.
—	—	500,000	—	—	—	—	—	—	—	47	Tillhör Borås—Alfvesta jernvägsaktiebolag.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	{ Lutningen 12 ⁵ ‰ finnes endast å sträckan Mölndal—Almedal, i öfrigt är största lutningen 10 ‰.
—	—	2,600,000	—	—	—	—	—	—	—	49	
—	—	1,377,055	24	—	—	—	—	—	—	50	{ Stålskenor, vägande 31 ² kg. för m, ligga endast å 1.86 km. bana. Ett af lokomotiven är ångvagn.
—	—	3,240,000	—	—	—	—	—	—	—	51	
1,000,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	{ Bibanan, 2.5 km lång, har lutning 20 ‰ och krökningsradie 297 m. Samma radie förekommer å bandelen Mellerud—Sunnå. 65.1 km. bana, sträckan Mellerud—Norska gränsen, har stålskenor, öfriga delen jernskenor.
—	—	11,078,240	—	—	—	—	—	—	—	53	Bibanan är 8.6 km. lång. 382 km. bana har stålskenor, öfriga delen jernskenor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	Öppnad endast för godstrafik.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	Öppnad endast för godstrafik. Godsvagnar tillhandahållas af statens jernvägar.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	Öppnad endast för godstrafik.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	{ 138 km. bana har stålskenor, vägande 40.5 kg. för m. Utaf de 31 lokomotiven äro 3 st. ångdressiner.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	
—	—	1,800,000	—	—	—	—	—	—	—	59	3 km. bana har stålskenor, vägande 27.8 kg. för m.
160,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	{ 3.5 km. bana har stålskenor, vägande 40.5 kg. för m. Statsbidraget har tilldelats bandelen Arboga—Köping.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	Jernvägen trafikeras och förvaltas af Kongl. Jernvägsstyrelsen.
3,760,000	—	81,656,295	24	65,000	—	15,000	—	250,000	—		

Tab. 7.
Enskilda järnvägar, som intill 1900 års utgång

	N a m n.	Erhållit konces- sion eller faststäl- lelse af plan.	Erhållit tillstånd till öpp- nande af trafik.	Längd. km.	By g g n a d s s ä t t.					Rullande materiel.		
					Spårvidd. meter.	Skenvigt.		Största lutning på tusen.	Minsta krök- nings- radie. meter.	Antal		
						Stål, kg. för m.	Jern, kg. för m.			lokomotiv.	person- vagnar.	gods- vagnar.
	Transport	—	—	3,069.9	1,435	—	—	—	—	837	702	8,877
62	Frövi—Ludvika	18 $\frac{2}{3}$ 69	{ 18 $\frac{1}{10}$ 71 18 $\frac{8}{10}$ 73 }	98.3	»	{ 40.5 30.1 27.2 }	—	16.7	371	17	20	575
63	Bånghammar—Kloten	18 $\frac{1}{2}$ 74	18 $\frac{1}{2}$ 77	21.4	»	{ 30.1 27.2 }	29.6 17.9	25.0	178	—	—	—
64	Storå—Guldsmedshyttan	18 $\frac{2}{3}$ 73	18 $\frac{1}{2}$ 75	3.5	»	{ 36.1 27.2 }	31.5	18.0	238	—	—	—
65	Nora—Ervalla	18 $\frac{1}{2}$ 53	18 $\frac{1}{2}$ 56	17.1	»	23.1	22.2	10.0	356	—	—	—
66	Nora—Karlskoga (Nora—Otterbäcken) med bibanor Gyt- torp—Striberg och Gytorp—Pershyttan	{ 18 $\frac{2}{3}$ 71 18 $\frac{1}{2}$ 74 }	{ 18 $\frac{1}{2}$ 74 18 $\frac{1}{2}$ 76 }	112.0	»	23.1	22.2	20.0	238	9	25	315
67	Svartelfs (Kortfors—Karlsdal—Grythytted)	18 $\frac{1}{2}$ 84	18 $\frac{1}{2}$ 89	38.5	»	17.2	—	12.5	240	2	—	28
68	Mora—Venerns { Mora—Persberg med bibana Brintbo- darne—Malung	{ 18 $\frac{2}{3}$ 87 18 $\frac{1}{2}$ 91 }	{ 18 $\frac{1}{2}$ 89 18 $\frac{1}{2}$ 92 }	190.4	»	24.8	—	14.3	300	—	—	—
69		Östra Vermlands (Kristinehamn—Pers- berg) med bibana Nyhyttan—Finshyttan	{ 18 $\frac{1}{2}$ 75 18 $\frac{1}{2}$ 76 }	66.3	»	24.8	—	14.3	297	15	28	574
70	Krylbo—Norberg (Krylbo—Kärrgrufvan)	18 $\frac{1}{2}$ 72	18 $\frac{1}{2}$ 74	19.2	»	31.0	28.0	16.7	445	2	2	103
71	Kärrgrufvan—Klackberg	18 $\frac{1}{2}$ 96	18 $\frac{1}{2}$ 98	4.7	»	—	28.0	20.0	300	—	—	—
72	Stockholm—Vesterås—Bergslagens (Stockholm—Tillberga —Köping och Tillberga—Engelsberg)	18 $\frac{1}{2}$ 72	{ 18 $\frac{1}{2}$ 75 18 $\frac{1}{2}$ 76 }	196.0	»	{ 40.5 31.2 }	—	10.0	300	44	88	792
73	Vansbro—Ludvika—Engelsberg, delen mellan Ludvika och Engelsberg	18 $\frac{2}{3}$ 91	19 $\frac{1}{2}$ 00	61.4	»	31.2	—	10.0	300	—	—	—
74	Sala—Tillberga	18 $\frac{1}{2}$ 74	18 $\frac{1}{2}$ 75	28.2	»	31.2	—	10.0	445	—	—	—
75	Ramnäs—Kolbäck	18 $\frac{1}{10}$ 97	18 $\frac{1}{2}$ 99	26.8	»	31.2	—	10.0	300	—	—	—
76	Norbergs (Kärrgrufvan—Engelsberg)	18 $\frac{1}{2}$ 74	18 $\frac{1}{2}$ 76	17.8	»	31.2	—	20.0	300	—	—	—
77	Norberg—Klackberg	18 $\frac{1}{2}$ 82	18 $\frac{1}{2}$ 83	4.8	»	—	27.8	13.3	300	—	—	—
78	Spånga—Löfsta	18 $\frac{1}{2}$ 86	18 $\frac{1}{2}$ 89	7.6	»	31.2	—	14.3	300	—	1	82
79	Stockholm—Saltsjöbaden { Stadsgården—Hammarby sjö Hammarby sjö—Raggensfjärden	{ 18 $\frac{1}{2}$ 91 18 $\frac{1}{2}$ 91 }	{ 18 $\frac{1}{2}$ 93 18 $\frac{1}{2}$ 93 }	15.3	»	{ 40.0 27.2 27.0 }	—	16.7	300	5	12	32
80		18 $\frac{1}{2}$ 77	—	1.1	»	—	{ 29.0 21.0 }	10.0	150	—	—	—
81	Upsala—Gefle med bibanor Örbyhus—Dannemora och Orrskog—Söderfors	18 $\frac{1}{2}$ 72	18 $\frac{1}{2}$ 74	132.1	»	{ 40.5 24.8 }	—	10.0	445	21	48	605
82	Gefle—Bomhusudden	18 $\frac{1}{2}$ 91	18 $\frac{1}{2}$ 92	5.0	»	24.8	—	10.0	300	—	—	—
83	Gefle—Ockelbo med bibana till Avaströms sågverk	18 $\frac{1}{2}$ 82	18 $\frac{1}{2}$ 84	38.5	»	24.8	—	10.0	300	—	—	—
84	Sala—Gysinge—Gefle { delen Gysinge—Hagaström delen Sala—Kjerstinbo	{ 18 $\frac{1}{2}$ 97 18 $\frac{1}{2}$ 97 }	{ 19 $\frac{1}{2}$ 00 19 $\frac{1}{2}$ 00 }	{ 46.8 44.8 }	»	27.5	—	11.0	400	5	7	94
85		{ 18 $\frac{1}{2}$ 55 18 $\frac{1}{2}$ 99 }	{ 18 $\frac{1}{2}$ 57 18 $\frac{1}{2}$ 59 19 $\frac{1}{2}$ 00 }	91.9	»	{ 40.5 33.3 32.1 }	—	16.7	297	35	68	1,349
86	Falun—Rättvik—Mora { Falun—Rättvik Rättvik—Mora Mora Noret—Mora Strand	18 $\frac{1}{2}$ 86	{ 18 $\frac{1}{2}$ 89 18 $\frac{1}{2}$ 90 }	89.5	»	27.3	—	16.7	300	—	—	—
87		18 $\frac{1}{2}$ 91	18 $\frac{1}{2}$ 92	14.0	»	27.3	—	12.5	400	—	—	—
88		18 $\frac{1}{2}$ 94	19 $\frac{1}{2}$ 00	40.7	»	{ 31.2 27.7 }	—	14.0	300	—	—	—
	Transport	—	—	4,508.6	—	—	—	—	—	492	1,001	13,426

(Forts.).

erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.

S t a t s u n d e r s t ö d .										A n m ä r k n i n g a r .
Af Riksdagen beviljade medel.				Af K. Maj:t beviljade medel.		Från Handels- och Sjöfartsfonden beviljade medel.				
Anslag.		Lån.		Anslag.		Anslag.		Lån.		
Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	
3,760,000	—	31,656,295 24	—	65,000	—	15,000	—	250,000	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62 12'14 km. bana har stålskenor, vägande 40'5 kg. för m.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63 13'87 km. bana har stålskenor. Jernvägen numera tillhörig staten. Trafikeras för Kongl. Domänstyrelsens räkning af Frövi—Ludvika jernvägs egare.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 0'5 km. bana har jernskenor. Trafikeras af Frövi—Ludvika jernvägs egare.
112,500	—	225,000	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66 Bibanorna äro resp. 7'5 och 2'1 km. långa. Utaf denna och föregående bana äro 111 km. belagda med stålskenor. Å delen Karlskoga—Otterbäcken är största lutningen 10 ‰ och minsta kurvradien 297 m.
—	—	341,000	—	—	—	—	—	—	—	67 Bispår till Söderelgen 0'9 km. långt. Statslånet har beviljats för bandolen Karlsdal—Grythytted, 36 km.
—	—	1,000,000	—	—	—	—	—	—	—	68 Bibanan 27'8 km. lång, har största lutning 16,7 ‰.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69 Bibanan är 7'2 km. lång.
—	—	406,000	—	—	—	—	—	—	—	70 12'6 km. bana har stålskenor, öfriga delen jernskenor. Trafiken ombesörjes delvis af staten.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71 Öppnad endast för godstrafik.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72 Stålskenor, vägande 40'5 kg. för m., ligga å 63 km. bana.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	—	—	—	—	—	—	150,000	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	300,000	—	76 Har genom inköp af Norberg—Åmningens jernväg erhållit 300,000 kr. ytterligare statslån (se tab. 9).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78 Rullande materielen tillhör Stockholms stad. Banorna 73—78 trafikeras af Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79 0'6 km. bana (i Stadsgårdstunneln) har stålskenor, vägande 40 kg. för m.
—	—	—	—	—	—	—	—	85,000	—	80 En tredje skena inlagd för 0'891 m. spårvidd å 0'85 km. Därjemte finnes 0'46 km. spår med 0'891 m:s spårvidd.
—	—	500,000	—	—	—	—	—	—	—	81 Bibanorna, resp. 8'8 och 9'3 km. långa, hafva en minsta krökningsradie af 297 m. 12'5 km. bana har stålskenor, vägande 40'5 kg. för m.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82 Trafikeras af Upsala—Gefle jernväg.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83 Bibanan, 0'7 km. lång, trafikeras endast för Avaströms sågverks räkning. Ingångskurvan till Gefle centralstation har 237 m:s radie. Trafikeras af Upsala—Gefle jernväg.
—	—	1,545,500	—	—	—	—	—	—	—	84
—	—	3,000,000	—	—	—	—	—	—	—	85 Jernvägen har enligt koncession af 1878 byggt dubbelspår å en sträcka af 3'8 km. emellan sektionsnumren 1'2 km. och 5 km. från Gefle räknadt. Det nya spåret öppnades för allmän trafik 1910. 67'0 km. bana har stålskenor, vägande 40'5 kg. för m.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86 Trafikeras af Gefle—Dala jernväg.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87 Trafikeras af Gefle—Dala jernväg.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88 Trafikeras med Mora—Venerns jernvägs materiel. Stålskenor af vikt 31'2 kg. för m. ligga å 3'3 km. bana.
3,872,500	—	38,678,795 24	—	65,000	—	15,000	—	735,000	—	

Tab. 7.
Enskilda jernvägar, som intill 1900 års utgång

	N a m n.	Erhållit konces- sion eller faststäl- lelse af plan.	Erhållit tillstånd till öpp- nande af trafik.	Längd. km.	B y g g n a d s s ä t t.					Rullande materiel.		
					Spårvidd. meter.	Skenvigt.		Största lutning på tusen.	Minsta krök- nings- radie. meter.	Antal		
						Stål, kg. för m.	Jern, kg. för m.			lokomotiv.	person- vagnar.	gods- vagnar.
	Transport	—	—	4,503.6	—	—	—	—	—	492	1,001	13,426
89	Södra Dalarnes (Krylbo—Borlänge) med bibana Kullsve- den—Bispberg	18476	{ 18480 18481 }	67.0	1.435	{ 31.2 24.3 }	—	10.0	300	6	19	190
90	Siljans (Borlänge—Insjön)	{ 18481 18482 }	{ 18483 18484 }	37.0	»	24.3	—	10.0	300	2	6	78
91	Söderhamns vestra—Granskär—Flaket, delen Söderhamn —Granskär	19400	19400	3.2	»	31.0	—	10.0	300	—	—	—
92	Marma—Sandarne (Askesta—Sandarne)	18454	18458	10.1	»	27.2	—	10.5	356	5	4	125
93	Dala—Helsinglands (Orsa—Bollnäs)	18495	{ 18499 19400 }	118.0	»	27.5	—	16.0	300	5	9	146
94	Hernösand—Sollefteå	18488	18493	102.0	»	27.3	—	16.7	300	5	10	96
95	Smedjebackens (Vessman—Barken)	18456	18460	18.2	1.188	{ 17.9 17.2 }	{ 18.6 17.2 }	20.0	208	3	6	49
96	Köping—Uttersberg med bibana till sjön Lillsvan	18463	18466	36.3	1.093	17.2	—	10.0	297	7	14	190
97	Uttersberg—Riddarhyttan	18479	18480	12.0	»	17.2	17.5	20.0	297	—	—	20
98	Sölvesborg—Kristianstad	18472	18474	31.0	1.067	17.2	—	12.5	300	5	18	75
99	Vestra Blekinge (Karlshamn—Sölvesborg) med bibana Sandbäck—Holje	18485	18486	46.0	»	{ 17.2 14.3 }	—	16.7	200	4	12	83
100	Karlshamn—Vislanda	18472	18474	77.7	»	17.2	—	14.3	297	8	22	136
101	Hönshylte—Qvarnamåla	18498	19400	21.1	»	17.2	—	14.3	300	1	1	14
102	Vislanda—Bolmen	18476	18478	51.2	»	17.2	17.2	14.3	297	6	6	60
103	Halmstad—Bolmen med bibana Äsen—Unnen	{ 18486 18492 }	{ 18489 18493 }	66.3	»	17.2	—	16.7	300	5	12	91
104	Mellersta { Karlshamn—Gullbärna med bibanor Ronneby —Ronneby redd och Djupadal—Kallinge	18486	18489	70.6	»	17.2	—	16.7	300	7	17	130
105	Blekinge { Gullbärna—Karlskrona	18487	18489	4.0	»	17.2	—	16.7	300	7	17	130
106	Bredåkra—Tingsryd	18493	18496	41.0	»	17.2	—	16.7	300	3	6	64
107	Vexjö—Tingsryd	18495	18497	45.0	»	18.0	—	16.0	300	3	4	52
108	Östra Blekinge (Gullbärna—Torsås)	18496	18499	43.0	»	{ 17.3 17.6 }	—	16.0	300	4	6	55
109	Vattijom—Matfors—Ljunga elf	18472	18474	4.2	»	{ 28.0 21.5 }	21.5	25.0	600	3	5	39
110	Vexjö—Klafrestrom	18492	18495	43.7	0.891	{ 18.0 12.0 }	—	25.0	150	3	4	79
111	Kalmar—Torsås	18497	18499	40.0	»	17.5	—	16.0	300	1	6	37
112	Kalmar läns östra (Kalmar—Berga)	18492	18497	76.6	»	17.2	—	16.7	200	5	9	98
113	Gotlands, (Visby—Hemse—Hafðhem) med hamnspår i Visby	{ 18476 18499 }	{ 18478 19400 }	65.6	»	{ 17.5 15.0 }	14.3	10.0	297	8	12	203
114	Visby—Tingstade { Visby—Vestkinde Vestkinde—Tingstade	{ 18496 18498 }	{ 18496 18499 }	23.2	»	{ 15.0 17.5 }	—	10.0	400 500	—	—	—
115	Klintehamn—Roma	18496	18498	23.0	»	15.0	—	10.0	300	2	3	37
116	Hvetlanda—Säfsjö	18482	{ 18484 18485 }	29.8	»	15.0	—	20.0	200	4	6	72
117	Falkenbergs { Falkenberg—Fridhemsberg Fridhemsberg—Elfsred Elfsred—Mjölback Mjölback—Holtelunga	{ 18492 18495 18497 18499 }	{ 18494 18496 18499 18499 }	{ 38.6 12.0 8.4 12.9 }	{ » » » » }	{ 21.5 21.5 21.2 21.2 20.8 }	{ — — — — — }	{ 20.0 17.0 17.0 17.0 17.0 }	{ 200 300 300 250 }	{ 5 7 }	{ 101 }	
	Transport	—	—	5,782.2	—	—	—	—	—	602	1,225	15,745

(Forts.)

erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.

S t a t s u n d e r s t ö d .										A n m ä r k n i n g a r .
Af Riksdagen beviljade medel.				Af K. Maj:t beviljade medel.		Från Handels- och Sjöfartsfonden beviljade medel.				
Anslag.		Lån.		Anslag.		Anslag.		Lån.		
Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	
3,872,500	—	38,673,795	24	65,000	—	15,000	—	735,000	—	
—	—	2,375,000	—	—	—	—	—	—	—	89 { Bibanan 3 km. lång. Mellan Krylbo och Avesta finnes en lutning af 12·5 ‰, — Stålskenor af 31·2 kg. för m. ligga å 1·6 km.
—	—	950,000	—	50,000	—	—	—	—	—	90
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91 Trafikeras af statens jernvägar. Öppnad endast för godstrafik.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92 { Tillhör Sandarne aktiebolag. Genom nåd. resolution af d. 29/3 1899 underkastad statens kontroll.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93
—	—	2,350,000	—	—	—	—	—	—	—	94
—	—	400,000	—	—	—	—	—	—	—	95 { 16·5 km. bana har stålskenor. Banan inköpt af Stockholm—Vesterås—Bergslagens nya jernvägsaktiebolag.
—	—	500,000	—	—	—	—	—	—	—	96 Bibanan 1·6 km. lång.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97 3·5 km. bana har stålskenor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99 { Hufvudbanan har stålskenor, vägande 17·2 kg. för m., bibanan dylika af vikt 14·3 kg. för m. Bibanan är 15 km. lång.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100 Härtill kommer den s. k. sammanbindningsbanan i Karlshamn, 1·4 km. lång.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101
—	—	785,000	—	—	—	—	—	—	—	102 37·5 km. bana har stålskenor. Två af lokomotiven äro ångvagnar.
—	—	824,915	—	—	—	—	—	—	—	103 Ingångskurvan till Halmstad har 240 m:s radie. Bibanan är 2·3 km. lång.
—	—	1,120,250	—	—	—	—	—	—	—	104 { Bibanan Ronneby—Ronneby redd, hvilken är 3·8 km. lång, fortsättes af ett Ronneby stad tillhörigt spår, som på svängbro öfvergår Ronnebyån. Bibanan Djupadal—Kallinge är 1·1 km. lång.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107
—	—	537,500	—	—	—	—	—	—	—	108
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109 2·1 km. bana har stålskenor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112
—	—	500,000	—	—	—	—	—	—	—	113 { 60·4 km. bana har stålskenor. Hamnspårets längd är 2·1 km, dess största lutning 25 ‰ och minsta krökningsradie 208 m.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114 Eges af Gotlands jernvägsaktiebolag.
—	—	120,000	—	—	—	—	—	—	—	115
—	—	214,000	—	—	—	—	—	—	—	116
—	—	300,000	—	—	—	—	—	—	—	117
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3,872,500	—	49,650,460	24	115,000	—	15,000	—	735,000	—	

Tab. 7.
Enskilda jernvägar, som intill 1900 års utgång

	N a m n.	Erhållit konces- sion eller faststäl- lelse af plan.	Erhållit tillstånd till öpp- nande af trafik.	Längd. km.	By g g n a d e s s ä t t.					Rollande materiel.		
					Spårvidd. meter.	Skenvigt.		Största lutning på tusen.	Minsta krök- nings- radie. meter.	Antal		
						Stål, kg. för m.	Jern, kg. för m.			lokomo- tiv.	person- vagnar.	goda- vagnar.
	Transport	—	—	5,782.2	—	—	—	—	—	602	1,225	15,745
118	Ulricehamn—Vartofta	183 ^o 72	183 ^o 74	37.3	»	{ 15.0 14.6 14.1 }	—	14.3	250	3	5	78
119	Uddagården—Falköping	183 ^o 87	183 ^o 87	5.2	»	{ 15.0 9.7 }	—	25.0	178	1	—	18
120	Uddevalla—Lelången	183 ^o 92	183 ^o 95	89.0	»	17.3	—	16.7	180	6	7	110
121	Vestergötland—Göteborg (Göteborg—Vara—Skara) med bibana Tumleberg—Håkantorps	{ 183 ^o 95 183 ^o 96 }	183 ^o 99	141.2	»	17.3	—	16.5	200	9	20	223
122	Lidköping—Skara—Stenstorp	183 ^o 72	183 ^o 74	50.2	»	{ 14.8 14.3 }	14.7	10.0	297	7	19	141
123	Lidköping—Håkantorps	183 ^o 75	183 ^o 77	27.8	»	{ 14.8 14.3 }	—	—	—	—	—	—
124	Skara—Kinnekulle—Venern (Skara—Gössäter) med hamn- spår till Venern	183 ^o 86	183 ^o 87	30.3	»	14.3	—	12.5	300	2	8	52
125	Kinnekulle—Lidköping (Forshem—Lidköping)	183 ^o 95	{ 183 ^o 97 183 ^o 98 }	29.4	»	15.0	—	16.0	300	2	5	31
126	Mariestad—Kinnekulle (Mariestad—Gössäter) med bibana till Mariestads qvarn	183 ^o 88	183 ^o 89	27.3	»	14.3	—	12.5	300	3	3	31
127	Mariestad—Moholm	183 ^o 72	183 ^o 74	18.2	»	14.3	—	12.5	297	3	7	24
128	Hjo—Stenstorp med bibanor Svensbro—Ekedalen och Eke- dalen—Tidaholm	{ 183 ^o 72 183 ^o 74 183 ^o 75 }	{ 183 ^o 73 183 ^o 76 }	54.5	»	{ 17.0 15.0 }	—	16.7	297	6	14	190
129	Fogelsta—Vad- { Fogelsta—Vadstena	183 ^o 73	183 ^o 74	9.9	»	15.0	—	10.0	300	2	4	29
130	stena—Ödeshög { Vadstena—Ödeshög med hamnspår från Hästholmen till Hästholmens hamn	183 ^o 86	183 ^o 88	33.0	»	15.0	—	12.5	200	2	9	25
131	Mellersta Östergötlands (Fogelsta—Linköping)	183 ^o 95	183 ^o 97	39.2	»	14.5	—	10.0	300	4	9	51
132	Hultsfred—Vestervik (Hultsfred—Jenny) med bibanor Blågåda—Yxnern samt Ankarsrum—Ankarsrums bruk och lastplats	{ 183 ^o 75 183 ^o 76 }	183 ^o 79	72.4	»	17.2	17.2	16.7	238	8	14	199
133	Vestervik—Ätvidaberg—Bersbo	{ 183 ^o 74 183 ^o 75 }	{ 183 ^o 78 183 ^o 79 }	86.1	»	17.2	17.2	16.7	238	8	16	192
134	Norsholm—Bersbo	183 ^o 76	183 ^o 78	32.4	»	17.2	17.2	12.5	238	3	7	67
135	Örebro—Pålsboda	183 ^o 97	193 ^o 00	30.4	»	17.2	—	16.0	300	2	3	34
136	Norra Östergötlands { Pålsboda—Finspong	183 ^o 72	183 ^o 74	57.7	»	17.2	15.0	16.7	297	6	9	133
137	{ Finspong—Norsholm	183 ^o 82	183 ^o 85	26.5	»	17.2	17.2	16.7	200	2	6	95
138	Norrköping—Söderköping—Vikbolandet	183 ^o 91	{ 183 ^o 93 183 ^o 95 }	61.7	»	14.5	—	16.0	300	6	17	82
139	Askersund—Skylberg—Lerbäck	183 ^o 83	183 ^o 84	14.0	»	14.3	—	25.0	150	4	5	43
140	Filipstads norra bergslags (Filipstad—Nordmark)	183 ^o 73	183 ^o 76	16.6	»	17.2	—	16.7	300	—	4	78
141	Nordmark—Klarefven (Nordmark—Edebäck) med bibanor Nordmark—Taberg, Sjögränd—Björndalsbron samt Björn- dalsbron—Skymnäs	{ 183 ^o 74 183 ^o 77 }	183 ^o 77	72.1	»	{ 20.0 17.2 15.0 14.8 }	14.9	25.0	238	10	12	330
142	Björndalsbron—Munkfors	183 ^o 89	183 ^o 90	14.7	»	{ 20.0 14.3 }	—	12.5	300	—	—	—
143	Stockholm—Rimbo	183 ^o 82	183 ^o 85	56.0	»	{ 27.6 22.8 14.3 }	—	20.0	200	17	35	186
144	Djursholm—Ösby	183 ^o 90	183 ^o 90	3.5	»	16.5	—	25.0	100	—	—	—
145	Rimbo—Sund (Rimbo—Häfverö Sund)	183 ^o 91	183 ^o 98	39.0	»	17.2	—	16.7	250	—	—	—
	Transport	—	—	6,957.8	—	—	—	—	—	718	1,463	18,187

(Forts.).

erhållet tillstånd att öppnas för allmän trafik.

S t a t s u n d e r s t ö d .										A n m ä r k n i n g a r .
Af Riksdagen beviljade medel.				Af K. Maj:t beviljade medel.		Från Handels- och Sjöfartsfonden beviljade medel.				
Anslag.		Lån.		Anslag.		Anslag.		Lån.		
Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	
3,872,500	—	49,650,460	24	115,000	—	15,000	—	735,000	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	118
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119
—	—	1,247,000	—	—	—	—	—	—	—	120
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122
—	—	—	—	—	—	—	—	20,000	—	123
—	—	324,000	—	—	—	—	—	—	—	124
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125
—	—	305,000	—	—	—	—	—	—	—	126
—	—	—	—	—	—	—	—	20,000	—	127
—	—	—	—	—	—	—	—	240,000	—	128
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129
—	—	300,000	—	—	—	—	—	—	—	130
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131
—	—	1,750,000	—	—	—	—	—	—	—	132
—	—	1,865,000	—	—	—	—	—	—	—	133
—	—	—	—	—	—	—	—	300,000	—	134
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136
—	—	500,000	—	—	—	—	—	—	—	137
—	—	653,000	—	—	—	—	—	—	—	138
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	139
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141
—	—	90,835	—	—	—	—	—	—	—	142
—	—	500,000	—	—	—	—	—	—	—	143
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145
3,872,500	—	57,185,295	24	115,000	—	15,000	—	1,815,000	—	

Enskilda järnvägar, som intill 1900 års utgång

	N a m n	Erhållit konces- sion eller faststäl- lelse af plan.	Erhållit tillstånd till öpp- nande af trafik.	Längd. km.	By g g n a d s s ä t t.					Rullande materiel.		
					Spårvidd. meter.	Skenvigt.		Största lutning på tusen	Minsta krök- nings- radie. meter.	Antal		
						Stål, kg. för m.	Jern, kg. för m.			lokomo- tiv.	person- vagnar.	gods- vagnar.
	Transport	—	—	6,957.8	—	—	—	—	—	718	1,463	18,187
146	Upsala—Länna	18 $\frac{1}{2}$ 75	18 $\frac{1}{4}$ 76	20.9	0.891	17.2 15.0 14.4	—	16.7	267	4	6	40
147	Länna—Norrtelje med hamnspår	18 $\frac{1}{2}$ 82	18 $\frac{3}{4}$ 84	60.9	»	17.2 15.0 14.4	14.4	16.7	300	4	10	86
148	Dannemora—Harg med bibana Knaby—Ramhäll	18 $\frac{1}{2}$ 75	18 $\frac{1}{2}$ 78	47.0	»	15.0	15.0	12.9	297	4	4	98
149	Näs—Morshyttan	18 $\frac{1}{2}$ 74	18 $\frac{3}{4}$ 76	12.0	»	17.2 11.5	11.5	16.7	238	2	2	35
150	Långshyttan—Byvalla	18 $\frac{3}{4}$ 93	18 $\frac{3}{4}$ 93	27.0	»	11.2	—	20.0	134	3	2	68
151	Linghed—Vintjern	18 $\frac{3}{4}$ 96	18 $\frac{3}{4}$ 77 18 $\frac{3}{4}$ 97	59.5	»	17.2 14.8	23.0	27.6	148	8	6	143
	Vintjern—Björnmossen	18 $\frac{1}{2}$ 74	18 $\frac{3}{4}$ 97									
	Björnmossen—Tallås	18 $\frac{1}{2}$ 76 18 $\frac{1}{2}$ 78	18 $\frac{1}{2}$ 84 18 $\frac{3}{4}$ 97									
	Tallås—Jädraås	18 $\frac{3}{4}$ 80	18 $\frac{1}{2}$ 84 18 $\frac{3}{4}$ 97									
	Jädraås—Ockelbo	18 $\frac{3}{4}$ 96	18 $\frac{3}{4}$ 97									
152	Ockelbo—Norrundet	18 $\frac{3}{4}$ 92	18 $\frac{3}{4}$ 97	26.8	»	15.0	—	25.0	178	—	2	50
153	Hudiksvall—Bergsjö	18 $\frac{3}{4}$ 92	18 $\frac{1}{2}$ 96	40.3	»	14.8	—	20.0	150	3	4	70
154	Vikern—Möckeln (Degerfors—Stri- berg)	18 $\frac{3}{4}$ 71 18 $\frac{3}{4}$ 71	18 $\frac{1}{2}$ 75	102.3	0.892	15.0 12.0 10.5	22.2 21.5	27.7	148	7	7	232
	Striberg—Grängen med bibanor till Petersfors och Rössberg	18 $\frac{1}{2}$ 85	18 $\frac{1}{2}$ 87									
	Grängen—Bredsjö	18 $\frac{1}{2}$ 93	18 $\frac{3}{4}$ 94									
155	Säfsnäs (Hörken—Strömsdal—Annefors) med bibana till Strömsdals masugn	18 $\frac{1}{2}$ 74 18 $\frac{3}{4}$ 77	18 $\frac{3}{4}$ 78	47.7	»	15.0 11.8	11.8	25.0	119	4	7	115
156	Helsingborg—Råå med bibana till Ramlösa brunn	18 $\frac{1}{2}$ 91	18 $\frac{3}{4}$ 91	8.1	0.600	9.5	—	25.0	60	4	11	1
157	Nettraby—Alnaryd	18 $\frac{3}{4}$ 92	18 $\frac{1}{2}$ 97	17.2	»	9.5	—	16.7	100	3	3	14
158	Kosta—Lessebo	18 $\frac{3}{4}$ 90	18 $\frac{3}{4}$ 91	16.0	»	9.0	—	29.0	150	2	3	61
	Kosta—Målerås	18 $\frac{1}{2}$ 95	18 $\frac{3}{4}$ 99	13.7	»	12.0	—	25.0	150			
159	Jönköping—Gripenberg (delarne Jönköping—Husqvarna och Rosendala—Vireda)	18 $\frac{1}{2}$ 92	18 $\frac{3}{4}$ 94 18 $\frac{1}{2}$ 94 18 $\frac{3}{4}$ 99 19 $\frac{1}{2}$ 00	43.9	»	14.4 10.0	—	25.0	100	4	11	38
160	Munkedal—Skree med bibana till Örekilselven	18 $\frac{1}{2}$ 93	18 $\frac{1}{2}$ 95	5.8	»	12.0	—	25.0	100	1	1	10
	Summa	—	—	7,506.9	—	—	—	—	—	771	1,542	19,248
b. Håstbanor.												
161	Dejefors	—	—	0.7	0.891	—	12.9	—	—	—	—	—
162	Stripa—Guldsmedshyttan	18 $\frac{1}{2}$ 73	—	1.2	0.700	—	7.9	67.0	12	—	—	—
163	Grängesberg—Hörken	—	—	3.6	0.787	—	7.2	—	—	—	—	—
164	Yngen—Saxen	—	—	3.8	»	—	—	—	—	—	—	—
165	Vintersjön—Örlingejön	—	1874	4.5	0.742	—	8.6	20.0	—	—	—	—
	Summa	—	—	13.8	—	—	—	—	—	—	—	—

(Forts.)

erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik.

S t a t s u n d e r s t ö d.										A n m ä r k n i n g a r.
Af Riksdagen beviljade medel.				Af K. Maj:t beviljade medel.		Från Handels- och Sjöfartsfonden beviljade medel.				
Anslag.		Lån.		Anslag.		Anslag.		Lån.		
Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	
3,872,500	—	57,185,295	24	115,000	—	15,000	—	1,315,000	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	30,000	—	146 Ett af lokomotiven är ångvagn.
—	—	750,000	—	—	—	—	—	—	—	147 Å hamnspåret, som är 0·8 km. långt, finnes en lutning af 25 ‰. 23·1 km. bana har stålskenor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	148 Bibanan är 8·5 km. lång. 6·75 km. bana har stålskenor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	149 8·1 km. bana har stålskenor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150 Tillhör Klosters aktiebolag.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	151 Jernvägen öppnades för persontrafik 1897. 58·6 km. bana har stålskenor. Af lokomotiven är ett ångvagn, ett ångdressin. Emellan Ockelbo och Wij bruk, 1 km., är inlagd en tredje skena för 1·435 m:s spårvidd.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	152 Tillhör liksom föregående bana Kopparbergs och Hofors sågverksaktiebolag.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	153
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154 Bibanorna till Petersfors och Rössberg, af hvilka den förra icke trafikeras och den senare är öppnad endast för godstrafik, äro resp. 1·3 och 3·4 km. långa. Jernvägen äges af Nora—Karlskoga jernvägsaktiebolag. 68·6 km. bana har stålskenor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155 Bibanan är 0·6 km. lång. 39·6 km. bana har stålskenor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156 Bibanan, 2·1 km. lång, trafikeras endast under sommarmånaderna. Skenorna äro fastnitade vid syllar af stål. Inom Helsingborg är största lutningen 25 ‰ och minsta kurvradien 40 m.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	157
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	159 12·2 km. bana har stålskenor, vägande 14·4 kg. för m.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160 Bibanan 0·33 km. lång.
3,872,500	—	57,935,295	24	115,000	—	15,000	—	1,345,000	—	
—	—	33,000	—	—	—	—	—	—	—	161
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	162 Rutschbana för nedforsling af malm.
—	—	—	—	—	—	—	—	30,000	—	163
—	—	—	—	—	—	—	—	30,000	—	164
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165 Utgör länk i en omkring 81 km. lång trafikled mellan Hellefors och Elfsjöhyttan.
—	—	33,000	—	—	—	—	—	60,000	—	

Förteckning å enskilda jernvägar, som numera blifvit af staten inköpta, ersatta af andra jernvägar eller upphört att trafikeras.

N a m n.	Erhöll faststäl- kelse å plan eller konces- sion den	Längd.	Spår- vidd.	Statsunderstöd.				Anmärkningar.	
				Af Riksdagen beviljade lån.		Från Handels- och Sjöfarts- fonden be- viljade lån.			
				Kr.	ö.	Kr.	ö.		
a) Lokomotivbanor.									
Fryken—Klara elf	18 $\frac{1}{2}$ 49	8·0	1·188	—	—	75,000	—	Upphörde att drifvas efter nordvestra stambanans anläggande.	
Kristinehamn—Sjöändan.....	18 $\frac{1}{2}$ 49	10·7	1·099	100,000	—	—	—	Dessa banor äfvensom hästbanan Yngen—Daglösen (se nedan) hafva ersatts af Östra Vermlands, numera Mora—Venerns jernväg (se tab. 7, n:o 69).	
Yngen—Östersjön—Öjevettern	18 $\frac{3}{4}$ 52	15·1	0·787	—	—	110,000	—	Påbörjad 1851 såsom hästbana. Ombyggdes på grund af nådigt bref 18 $\frac{1}{4}$ 74 till normalspårig och benämnes numera Norbergs jernväg (se tab. 7, n:o 77).	
Norberg—Åmänningen (Kärrgrufvan—Engelsberg)	18 $\frac{1}{6}$ 55	18·7	0·891	150,000	—	150,000	—	Inköpt af staten och ombyggd till normalspårig; ingår numera uti statsbanan Ljusdal—Hudiksvall, hvilken öppnades för trafik 18 $\frac{1}{2}$ 88.	
Bersbo gruffält—Åtvidabergs kopparverk	—	16·6	1·188	—	—	—	—	Inköpt af staten och ombyggd till normal spårvidd; ingår uti statsbanan Kilafors—Stugsund, hvars del emellan Bergvik och Stugsund öppnades för trafik 18 $\frac{1}{2}$ 85.	
Hudiksvall—Forsa—Näsviken	18 $\frac{1}{2}$ 58	16·0	1·217	370,000	—	—	—	Inköpt af staten och införlifvad med statsbanorna 18 $\frac{1}{2}$ 79.	
Söderhamn—Bergvik	18 $\frac{3}{4}$ 58	15·0	1·217	500,000	—	—	—	Byggsdes åren 1871—73 och nedlades år 1896. Egdes af Uddeholms aktiebolag och användes för transport af sågtimmer från Vesterdalelven till Klarelfven. Skenvigt 17 kg. för meter. Rullande materielen bestod af 2 lokomotiv och 40 vagnar.	
Hallsberg—Motala—Mjölby	18 $\frac{1}{4}$ 71	96·0	1·435	—	—	—	—	Inköpt af staten 18 $\frac{1}{2}$ 85 och ombyggd till bredspårig; ingår uti statsbanan Ånge—Sundsvall.	
Utsjö—Ufån	—	5·5	1·067	—	—	—	—	Samtliga dessa banor, hvilka tillsammans utgöra den s. k. Vestkustbanan, tillhöra staten sedan 18 $\frac{1}{2}$ 96.	
Sundsvall—Torpshammar	18 $\frac{1}{2}$ 72	57·1	1·067	1,494,000	—	—	—	Inköpt af staten och införlifvad med statsbanorna 19 $\frac{1}{2}$ 00.	
Landskrona—Engelholm	18 $\frac{1}{2}$ 74 18 $\frac{1}{4}$ 74	48·1	1·435	—	—	—	—		
Skåne—Hallands (Helsingborg—Halmstad) med tvärbana Höganäs—Åstorp	18 $\frac{1}{2}$ 82	92·0	—	2,295,500	—	—	—		
Mellersta Hallands (Halmstad—Varberg)	18 $\frac{1}{2}$ 82	74·0	—	1,550,000	—	—	—		
Malmö—Billesholm	18 $\frac{3}{4}$ 84	59·0	—	—	—	—	—		
Göteborg—Hallands (Varberg—Göteborg)	18 $\frac{1}{2}$ 84	77·0	—	2,068,000	—	—	—		
Delen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg jemte bibanan Örebro—Skebäck	18 $\frac{1}{2}$ 52	26·8	1·453	—	—	—	—		
Summa	—	663·6	—	8,527,500	—	335,000	—		
b) Hästbanor.									
Långban—Yngen.....	1851	3·1	0·891	—	—	18,000	—	Öppnades för trafik under år 1851.	
Yngen—Daglösen.....	18 $\frac{3}{4}$ 52	7·1	0·690	—	—	72,000	—	Ersatt af Östra Vermlands jernväg (se ofvan anm. vid Kristinehamn—Sjöändans jernväg).	
Stribergs.....	18 $\frac{1}{2}$ 55	3·0	0·690	—	—	30,000	—	Ersatt af Vikern—Möckelns jernväg (se tab. 7, n:o 154).	
Landabanan	18 $\frac{1}{2}$ 58	1·9	0·891	—	—	—	—	Utgjorde del af kommunikationsled mellan Söderhamn och Bollnäs. Söderhamns jernvägsaktiebolag befriades genom nådig resolution af 18 $\frac{1}{2}$ 79, efter det norra stambanan fullbordats till Kilafors, från skyldigheten att trafikera hästbanan.	
Norrköping—Fiskeby	—	5·3	0·891	—	—	64,000	—	Ersatt af östra stambanan.	
Ränkeseds	—	4·4	0·891	—	—	37,500	—		
Uddagården—Falköping	18 $\frac{1}{2}$ 82	5·1	0·891	—	—	—	—	Tillstånd till lokomotivdrift erhöles 18 $\frac{3}{4}$ 87 (se tab. 7 n:o 119).	
Summa	—	29·9	—	—	—	221,500	—		

Dessutom hafva till normal spårvidd ombyggts år 1898 Borås—Herrljunga jernväg, 41·9 km., samt år 1899 Uddevalla—Venerborg—Herrljunga jernväg, 92·2 km., hvilka båda förut egde 1·217 m:s spårvidd.

T a b. 10.

Öfversigt af koncessionerade jernbanor vid 1900 års slut med hänsyn till spårvidd, antal, längd, rullande materiel samt tilldelade statsunderstöd.

A. För trafik öppnade:	Antal banor.	Banornas sammanlagda längd. km.	Rullande materiel.		Statsunderstöd.												Summa kilometer, som erhållit statsbidrag.			
			Antal.		Af Riksdagen beviljade medel.				Af Kongl. Maj:ts beviljade anslag.		Från Handels- och Sjöfartsfonden beviljade medel.				Summa.					
			Vagnar.		Anslag.		Lån.		Anslag.		Lån.		Anslag.		Lån.					
			Per-son-	Gods-	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.				
a) Lokomotivbanor med:																				
1'435 m. spårvidd.....	94	4,840·9	515	1,049	14,060	3,872,500	—	44,348,795	24	115,000	—	15,000	—	735,000	—	4,002,500	—	45,083,795	24	2,418·0
1'188 » »	1	18·2	3	6	49	—	—	400,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400,000	—	18·2
1'093 » »	2	48·3	7	14	210	—	—	500,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500,000	—	36·3
1'067 » »	12	501·1	49	109	799	—	—	3,267,665	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,267,665	—	231·1
0'891 » »	44	1,843·7	172	321	3,659	—	—	9,418,835	—	—	—	—	—	610,000	—	—	—	10,028,835	—	817·2
0'802 » »	2	150·0	11	14	347	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0'600 » »	5	104·7	14	29	124	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	160	7,506·9	771	1,542	19,248	3,872,500	—	57,935,295	24	115,000	—	15,000	—	1,345,000	—	4,002,500	—	59,280,295	24	3,520·8
b) Hästbanor med:																				
0'891 m. spårvidd.....	1	0·7	—	—	—	—	—	33,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33,000	—	0·7
0'787 » »	2	7·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,000	—	—	—	60,000	—	7·4
0'742 » »	1	4·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0'700 » »	1	1·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	5	13·8	—	—	—	—	—	33,000	—	—	—	—	—	60,000	—	—	—	93,000	—	8·1
B. Under byggnad varande eller ej påbörjade jernvägar:																				
Lokomotivbanor med:																				
1'435 m. spårvidd.....	29	1,099·9	—	—	—	—	—	1,710,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,710,000	—	100·8
1'093 » »	1	2·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1'067 » »	1	5·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0'891 » »	9	289·3	—	—	—	—	—	845,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	845,000	—	66·5
0'600 » »	2	32·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	42	1,428·8	—	—	—	—	—	2,555,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,555,000	—	167·3
C. Jernvägar som numera inköpts af staten, ersatts af andra eller upphört att trafikeras:																				
a) Lokomotivbanor med:																				
1'435 m. spårvidd.....	7	500·9	—	—	—	—	—	5,913,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,913,500	—	271·0
1'217 » »	2	31·0	—	—	—	—	—	870,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	870,000	—	31·0
1'188 » »	2	24·6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,000	—	—	—	75,000	—	8·0
1'099 » »	1	10·7	—	—	—	—	—	100,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,000	—	10·7
1'067 » »	1	62·6	—	—	—	—	—	1,494,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,494,000	—	57·1
0'891 » »	1	18·7	—	—	—	—	—	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—	—	—	300,000	—	18·7
0'787 » »	1	15·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110,000	—	—	—	110,000	—	15·1
Summa	15	663·6	—	—	—	—	—	8,527,500	—	—	—	—	—	335,000	—	—	—	8,862,500	—	411·6
b) Hästbanor med:																				
0'891 m. spårvidd.....	5	19·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119,500	—	—	—	119,500	—	12·8
0'690 » »	2	10·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102,000	—	—	—	102,000	—	10·1
Summa	7	29·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	221,500	—	—	—	221,500	—	22·9
Totalsumma af beviljade anslags- och lånebelopp	—	—	—	—	—	3,872,500	—	69,050,795	24	115,000	—	15,000	—	1,961,500	—	4,002,500	—	71,012,295	24	—

Spårvidd och längd af för trafik öppnade, koncessionerade

	Jernvägarnes namn.	Spårvidd i m.	Längd i km.	Stockholms stad och län.	Upsala län.	Södermanlands län.	Östergötlands län.	Jönköpings län.	Kronobergs län.	Kalmar län.	Gotlands län.	Bläkinge län.
1	Malmö—Kontinenten	1 435	31.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Malmö—Trelleborg	»	30.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Vestra Klagstorp—Tygelsjö	»	4.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Malmö—Limhamn	»	4.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Malmö—Ystad	»	63.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	{ Börringe—Östra Torp { Börringe—Anderslöf	»	7.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7		»	14.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Trelleborg—Rydsgård	»	34.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Malmö—Genarp	»	27.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Malmö—Tomelilla	»	69.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Simrishamn—Tomelilla	»	26.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Ystad—Gärnsås	»	25.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Ystad—Eslöf	»	75.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Lund—Trelleborg	»	42.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Lund—Kjeffinge	»	11.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Landskrona—Kjeffinge	»	20.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	{ Landskrona och Helsingborgs { Landskrona—Eslöf	»	31.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18		»	27.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Säbyholms	»	2.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Eslöf—Röstänga	»	21.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Klippan—Röstänga	»	19.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Helsingborg—Hessleholm med bibana	»	79.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	{ Skåne—Smålands { Kärreberga—Markaryd	»	55.3	—	—	—	—	—	7.3	—	—	—
24		»	92.2	—	—	—	—	17.6	74.6	—	—	—
25	Hessleholm—Markaryd	»	36.7	—	—	—	—	—	5.2	—	—	—
26	Markaryd—Veinge	»	35.5	—	—	—	—	—	10.5	—	—	—
27	Hör—Hörby	»	12.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	{ Östra Skånes { Hästveda—Karpalund med bibana	»	41.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29		»	14.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30		»	30.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31		»	25.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32		»	24.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Degeberga—Brösarp	»	15.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Kristianstad—Hessleholm	»	30.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kristianstad—Åhus	»	17.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Kristianstad—Immeln	»	40.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Karlskrona—Vexjö	»	113.4	—	—	—	—	—	64.4	8.0	—	41.0
38	Vexjö—Alfvesta	»	18.2	—	—	—	—	—	18.2	—	—	—
39	Kalmar—Emmaboda	»	57.0	—	—	—	—	—	1.4	55.6	—	—
40	Nybro—Säfsjöström	»	42.8	—	—	—	—	—	29.8	13.0	—	—
41	Nässjö—Oskarshamn	»	148.4	—	—	—	—	69.8	—	78.6	—	—
42	Vimmerby—Hultsfred	»	21.4	—	—	—	—	—	—	21.4	—	—
43	Halmstad—Nässjö med bibana	»	199.9	—	—	—	—	147.0	—	—	—	—
44	Kinnared—Fegen	»	12.0	—	—	—	—	0.9	—	—	—	—
45	Fegen—Ätran	»	6.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Jönköping—Vaggeryd	»	35.0	—	—	—	—	35.0	—	—	—	—
47	Kinds härads	»	38.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Göteborg—Borås	»	67.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Varberg—Borås	»	85.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Transport		—	1 984.7	—	—	—	—	270.8	211.4	176.6	—	41.0

11.

Jernvägarne's namn.												
Kristianstads län.	Malmöhus län.	Hallands län.	Göteborgs och Bohus län.	Elfsborgs län.	Skaraborgs län.	Värmlands län.	Örebro län.	Västmanlands län.	Kopparbergs län.	Gefleborgs län.	Västernorrlands län.	
—	31·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 Malmö—Kontinenten.
—	30·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 Malmö—Trelleborg.
—	4·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 Vestra Klagstorp—Tygelsjö.
—	4·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 Malmö—Limhamn.
—	63·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 Malmö—Ystad.
—	7·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 Börringe—Anderslöf
—	14·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 Anderslöf—Östra Torp } Börringe—Östra Torp.
—	34·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 Trelleborg—Rydsgård.
—	27·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 Malmö—Genarp.
4·5	64·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 Malmö—Tomelilla.
26·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 Simrishamn—Tomelilla.
25·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 Ystad—Gersnäs.
16·0	59·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 Ystad—Eslöf.
—	42·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 Lund—Trelleborg.
—	11·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 Lund—Kjefinge.
—	20·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 Landskrona—Kjefinge.
—	31·6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 Landskrona—Eslöf
—	27·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 Helsingborg—Billeberga } Landskrona och Helsingborgs.
—	2·6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 Säbyholms.
—	21·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 Eslöf—Röstänga.
18·1	0·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 Klippan—Röstänga.
59·1	20·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 Helsingborg—Hessleholm med bibana.
48·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 Kärreberga—Markaryd
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 Markaryd—Vernamo } Skåne—Smålands.
31·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 Hessleholm—Markaryd.
—	—	25·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 Markaryd—Veinge.
—	12·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 Hör—Hörby.
41·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 Hästveda—Karpalund med bibana
14·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 Efveröd—Åhus
30·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30 Karpalund—Degeberga
15·3	9·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 Hörby—Tollarp
—	24·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32 Eslöf—Hörby
15·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 Degeberga—Brösarp
30·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34 Kristianstad—Hessleholm.
17·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35 Kristianstad—Åhus.
40·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 Kristianstad—Immelin.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37 Karlskrona—Vexjö.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38 Vexjö—Alfvesta.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39 Kalmar—Emmaboda.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 Nybro—Säfsjöström.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 Näsjö—Oskarshamn.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 Vimmerby—Hultsfred.
—	—	52·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43 Halmstad—Näsjö med bibana.
—	—	11·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44 Kinnared—Fegen.
—	—	6·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45 Fegen—Ätran.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 Jönköping—Vaggeryd.
—	—	—	—	38·0	—	—	—	—	—	—	—	47 Kinds härads.
—	—	—	30·5	36·8	—	—	—	—	—	—	—	48 Göteborg—Borås.
—	—	28·4	—	56·6	—	—	—	—	—	—	—	49 Varberg—Borås.
434·1	566·0	123·4	30·5	131·4	—	—	—	—	—	—	—	Transport.

Spårvidd och längd af för trafik öppnade, koncessionerade

Jernvägarnes namn.		Spårvidd i m.	Längd i km.	Stockholms- stad och län.	Upsala län.	Söderman- lands län.	Östergötlands län.	Jönköpings län.	Kronobergs län.	Kalmar län.	Gotlands län.	Bläkinge län.
Transport		—	1,984.7	—	—	—	—	270.3	211.4	176.6	—	41.0
50	Borås—Herrljunga	1,435	41.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Uddevalla—Venersborg—Herrljunga	»	92.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Dalslands	»	68.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Bergslagens med bibana	»	486.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Ämmeberg—Vettern	»	10.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Röfors—Laxå	»	5.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Kumla—Yxhult	»	6.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Oxelösund—Flen—Vestmanlands	Oxelösund—Valskog med bibana		»	156.1	—	—	123.1	—	—	—	—
58		Skogstorp—Hjelmaren		»	1.4	—	—	1.4	—	—	—	—
59	Norra Södermanlands	»	121.7	24.3	—	97.4	—	—	—	—	—	—
60	Örebro—Köping, delen Frövi—Köping	»	45.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Örebro—Svartå	»	49.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Frövi—Ludvika	»	98.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Bånghammar—Kloten	»	21.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Storå—Guldsmedshyttan	»	3.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Nora—Ervalla	»	17.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Nora—Karlskoga med bibanor	»	112.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Svartelfs	»	38.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mora—Veners	Mora—Persberg med bibana		»	190.4	—	—	—	—	—	—	—
69		Kristinehamn—Persberg med bibana		»	66.3	—	—	—	—	—	—	—
70	Krylbo—Norberg	»	19.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Kärrgrufvan—Klackberg	»	4.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72	Stockholm—Vesterås—Bergslagens	»	196.0	23.0	64.0	—	—	—	—	—	—	—
73	Vansbro—Ludvika—Engelsberg, delen mellan Ludvika och Engelsberg	»	61.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	Sala—Tillberga	»	28.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Ramnäs—Kolbäck	»	26.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Norbergs	»	17.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	Norberg—Klackberg	»	4.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	Spånga—Löfsta	»	7.6	7.6	—	—	—	—	—	—	—	—
79	Stockholm—Saltsjöbaden	»	15.3	15.3	—	—	—	—	—	—	—	—
80	Upsala hamn- och förbindelsespår	»	1.1	—	1.1	—	—	—	—	—	—	—
81	Upsala—Gefle med bibanor	»	132.1	—	117.3	—	—	—	—	—	—	—
82	Gefle—Bomhusudden	»	5.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	Gefle—Ockelbo med bibana	»	38.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
84	Sala—Gysinge—Gefle, delarne Gysinge—Hagaström och Sala—Kjerstinbo	»	91.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85	Gefle—Dala	»	91.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
86	Falun—Rättvik—Mora	»	89.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87	Mora—Orsa	»	14.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88	Mora—Elfdalen—Rot, delen Mora—Elfdalen	»	40.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89	Södra Dalarnes med bibana	»	67.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90	Siljans	»	37.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91	Söderhamns vestra—Granskär—Flaket, delen Söderhamn—Granskär	»	3.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92	Marma—Sandarne	»	10.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
93	Dala—Helsinglands	»	118.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Transport		—	4,738.9	70.2	182.4	221.9	—	270.3	211.4	176.6	—	41.0

11. (Forts.)

enskilda jernvägar vid 1900 års slut, länsvis.

Kristensteds län.	Malmöhus län.	Hallands län.	Göteborgs och Bohus län.	Elfsborgs län.	Skaraborgs län.	Vernlands län.	Örebro län.	Västmanlands- län.	Kopparbergs län.	Geleborgs län.	Västernorr- lands län.	Jernvägar nes namn.
434.1	566.0	123.4	30.7	131.4	—	—	—	—	—	—	—	Transport.
—	—	—	—	41.9	—	—	—	—	—	—	—	50 Borås - Herrljunga.
—	—	—	13.0	30.0	49.2	—	—	—	—	—	—	51 Uddevalla—Venersborg—Herrljunga.
—	—	—	—	68.9	—	—	—	—	—	—	—	52 Dalslands.
—	—	—	7.2	162.2	—	147.2	79.0	—	90.8	—	—	53 Bergslagens med bibana.
—	—	—	—	—	—	—	10.9	—	—	—	—	54 Åmmeberg—Vettern.
—	—	—	—	—	—	—	5.4	—	—	—	—	55 Rönfors—Laxå.
—	—	—	—	—	—	—	6.1	—	—	—	—	56 Kumla—Yxhult.
—	—	—	—	—	—	—	—	33.0	—	—	—	57 Oxelösund—Välskog med bibana
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 Skogstorp—Hjelmaren
—	—	—	—	—	—	—	19.1	26.1	—	—	—	59 Norra Södermanlands.
—	—	—	—	—	—	—	49.0	—	—	—	—	60 Örebro—Köping, delen Frövi—Köping.
—	—	—	—	—	—	—	79.0	—	19.8	—	—	61 Örebro—Svartå.
—	—	—	—	—	—	—	21.4	—	—	—	—	62 Frövi—Ludvika.
—	—	—	—	—	—	—	3.5	—	—	—	—	63 Bånghammar—Kloten.
—	—	—	—	—	—	—	17.1	—	—	—	—	64 Stora—Guldsmedshyttan.
—	—	—	—	—	5.0	34.7	72.3	—	—	—	—	65 Nora—Ervalla.
—	—	—	—	—	—	—	38.5	—	—	—	—	66 Nora—Karlskoga med bibanor.
—	—	—	—	—	—	56.0	—	—	134.4	—	—	67 Svartelfs.
—	—	—	—	—	—	66.3	—	—	—	—	—	68 Mora—Persberg med bibana
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69 Kristinehamn—Persberg med bibana
—	—	—	—	—	—	—	—	14.2	5.0	—	—	70 Krylbo—Norberg.
—	—	—	—	—	—	—	—	4.7	—	—	—	71 Kärrgrufvan—Klackberg.
—	—	—	—	—	—	—	—	109.0	—	—	—	72 Stockholm—Vesterås—Bergslagens.
—	—	—	—	—	—	—	—	18.2	42.5	—	—	73 Vansbro—Ludvika—Engelsberg, delen Ludvika—Engelsberg.
—	—	—	—	—	—	—	—	28.2	—	—	—	74 Sala—Tillberga.
—	—	—	—	—	—	—	—	26.8	—	—	—	75 Ramnäs—Kolbäck.
—	—	—	—	—	—	—	—	17.8	—	—	—	76 Norbergs.
—	—	—	—	—	—	—	—	4.8	—	—	—	77 Norberg—Klackberg.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78 Spånga—Löfsta.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79 Stockholm—Saltsjöbaden.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80 Upsala hamn- och förbindelsespår.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.8	—	81 Upsala—Gefle med bibanor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.0	—	82 Gefle—Bomhusudden.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38.5	—	83 Gefle—Ockelbo med bibana.
—	—	—	—	—	—	—	—	44.8	—	46.8	—	84 Sala—Gysinge—Gefle, delarne Gysinge—Hagaström och Sala—Kjerstinbo.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.0	61.9	—	85 Gefle—Dala.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	89.5	—	—	86 Falun—Rättvik—Mora.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.0	—	—	87 Mora—Orsa.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	40.7	—	—	88 Mora—Elfdalen—Rot, delen Mora—Elfdalen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	67.0	—	—	89 Södra Dalarnes med bibana.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.0	—	—	90 Siljans
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Söderhamns västra—Granskär—Flaket, delen Söder-
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.2	—	hamn—Granskär.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.1	—	92 Marma—Sandarne.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	60.3	57.7	—	93 Dal'n—Helsinglands.
434.1	566.0	123.4	50.7	434.4	54.2	304.2	401.3	328.3	680.5	238.0	—	Transport.

Väg- och Vattenbyggnadstyrelsens berättelse 1900.

Spårvidd och längd af för trafik öppnade, koncessionerade

	Jernvägarnes namn	Spårvidd i m.	Längd i km.	Stockholms stad och län.	Upsala län.	Södermanlands län.	Östergötlands län.	Jonköpings län.	Kronobergs län.	Kalmar län.	Gotlands län.	Blekinge län.
	Transport	—	4,738.9	70.2	182.4	221.9	—	270.3	211.4	176.6	—	41.0
94	Hernösand—Sollefteå	1.435	102.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95	Smedjebackens	1.188	18.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96	Köping—Uttersberg med bibana	1.093	36.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
97	Uttersberg—Riddarhyttan	»	12.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
98	Sölvesborg—Kristianstad	1.067	31.0	—	—	—	—	—	—	—	—	2.0
99	Vestra Blekinge med bibana	»	46.0	—	—	—	—	—	—	—	—	45.3
100	Karlshamn—Vislanda	»	77.7	—	—	—	—	—	50.0	—	—	27.7
101	Hönshylte—Qvarnamåla	»	21.1	—	—	—	—	—	21.1	—	—	—
102	Vislanda—Bolmen	»	51.2	—	—	—	—	—	51.2	—	—	—
103	Halmstad—Bolmen med bibana	»	66.3	—	—	—	—	—	30.9	—	—	—
104	Mellersta Blekinge	Karlshamn—Gullbärna med bibanor		»	70.6	—	—	—	—	—	—	70.6
105		Gullbärna—Karlskrona		»	4.0	—	—	—	—	—	—	4.0
106	Bredåkra—Tingsryd	»	41.0	—	—	—	—	—	14.3	—	—	26.7
107	Vexjö—Tingsryd	»	45.0	—	—	—	—	—	45.0	—	—	—
108	Östra Blekinge	»	43.0	—	—	—	—	—	—	12.4	—	30.6
109	Vattjom—Matfors—Ljunga elf	»	4.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
110	Vexjö—Klafrestrom	0.891	43.7	—	—	—	—	—	43.7	—	—	—
111	Kalmar—Torsås	»	40.0	—	—	—	—	—	—	40.0	—	—
112	Kalmar—Berga	»	76.6	—	—	—	—	—	—	76.6	—	—
113	Gotlands	»	65.6	—	—	—	—	—	—	—	65.6	—
114	Visby—Tingstade	»	23.2	—	—	—	—	—	—	—	23.2	—
115	Klintehamn—Roma	»	23.0	—	—	—	—	—	—	—	23.0	—
116	Hvetlanda—Säfsjö	»	29.8	—	—	—	—	29.8	—	—	—	—
	Falkenberg—Fridhemsberg	»	38.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
117	Falkenbergs	Fridhemsberg—Elfsred		»	12.0	—	—	—	—	—	—	—
		Elfsred—Mjölback		»	8.4	—	—	—	—	—	—	—
		Mjölback—Holtslunga		»	12.9	—	—	—	—	—	—	—
118	Ulricehamn—Vartofta	»	37.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
119	Uddagården—Falköping	»	5.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120	Uddevalla—Lefången	»	89.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
121	Vestergötland—Göteborg med bibana	»	141.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
122	Lidköping—Skara—Stenstorp	»	50.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
123	Lidköping—Häkanstorp	»	27.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
124	Skara—Kinnekulle—Venern med hamnspår	»	30.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
125	Kinnekulle—Lidköping	»	29.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
126	Mariestad—Kinnekulle med bibana	»	27.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
127	Mariestad—Moholm	»	18.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
128	Hjo—Stenstorp med bibanor	»	54.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
129	Fogelsta—Vad. / stena—Ödeshög	Fogelsta—Vadstena		»	9.9	—	9.9	—	—	—	—	—
130		Vadstena—Ödeshög med hamnspår		»	33.0	—	33.0	—	—	—	—	—
131	Mellersta Östergötlands	»	39.2	—	—	—	89.2	—	—	—	—	—
132	Ilultsfred—Vestervik med bibanor	»	72.4	—	—	—	—	—	—	72.4	—	—
133	Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo	»	86.1	—	—	—	15.4	—	—	70.7	—	—
134	Norsholm—Bersbo	»	32.4	—	—	—	32.4	—	—	—	—	—
135	Norra Östergötlands	Örebro—Pålsboda		»	30.4	—	—	—	—	—	—	—
136		Pålsboda—Finspong		»	57.7	—	26.7	—	—	—	—	—
137		Finspong—Norsholm		»	26.5	—	26.5	—	—	—	—	—
	Transport	—	6,680.2	70.2	182.4	221.9	188.1	300.1	467.6	448.7	111.8	247.9

11. (Forts.)

enskilda jernvägar vid 1900 års slut, länsvis.

Kristianstads län.	Malmöhus län.	Hallands län.	Göteborgs och Bohus län.	Elfsborgs län.	Skaraborgs län.	Vernlands län.	Örebro län.	Vestmanlands län.	Kopparbergs län.	Geleborgs län.	Västernorrlands län.	Jernvägarnes namn.
494.1	566.0	123.4	50.7	434.4	54.2	304.2	401.3	328.3	630.5	238.0	—	Transport.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102.0	94 Hernösand—Sollefteå.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.2	—	—	95 Smedjebackens.
—	—	—	—	—	—	—	—	36.3	—	—	—	96 Köping—Uttersberg med bibana.
—	—	—	—	—	—	—	—	12.0	—	—	—	97 Uttersberg—Riddarhyttan.
29.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98 Sölvesborg—Kristianstad.
0.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99 Vstra Blekinge med bibana.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100 Karlshamn—Vislanda.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101 Hönshylte—Qvarnamåla.
—	—	35.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102 Vislanda—Bolmen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103 Halmstad—Bolmen med bibana.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104 Karlshamn—Gullbärna med bibanor
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mellersta Blekinge.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105 Gullbärna—Karlskrona
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106 Bredåkra—Tingsryd.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107 Vexjö—Tingsryd.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108 Östra Blekinge.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.2	109 Vattjom—Matfors—Ljunga elf.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110 Vexjö—Klafreström.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111 Kalmar—Torsås.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112 Kalmar—Berga.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	113 Gotlands.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114 Visby—Tingstade.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115 Klintehamn—Roma.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116 Hvetlanda—Säfsjö.
—	38.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Falkenberg—Fridhemsberg
—	9.7	—	—	2.3	—	—	—	—	—	—	—	Fridhemsberg—Elfsred
—	—	—	—	8.4	—	—	—	—	—	—	—	117 Elfsred—Mjöbbäck
—	—	—	—	12.9	—	—	—	—	—	—	—	Mjöbbäck—Holtsljunga
—	—	—	—	35.3	2.0	—	—	—	—	—	—	118 Ulricehamn—Vartofta.
—	—	—	—	—	5.2	—	—	—	—	—	—	119 Uddagården—Falköping.
—	—	—	12.5	76.5	—	—	—	—	—	—	—	120 Uddevalla—Lelången.
—	—	—	5.8	70.2	65.2	—	—	—	—	—	—	121 Västergötland—Göteborg med bibana.
—	—	—	—	—	50.2	—	—	—	—	—	—	122 Lidköping—Skara—Stenstorp.
—	—	—	—	—	27.8	—	—	—	—	—	—	123 Lidköping—Håkanstorp.
—	—	—	—	—	30.3	—	—	—	—	—	—	124 Skara—Kinnekulle—Venern med hamnspår.
—	—	—	—	—	29.4	—	—	—	—	—	—	125 Kinnekulle—Lidköping.
—	—	—	—	—	27.3	—	—	—	—	—	—	126 Mariestad—Kinnekulle med bibana.
—	—	—	—	—	18.2	—	—	—	—	—	—	127 Mariestad—Muholm.
—	—	—	—	—	54.5	—	—	—	—	—	—	128 Hjo—Stenstorp med bibanor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129 Fogelsta—Vadstena
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130 Vadstena—Ödeshög med hamnspår
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Fogelsta—Vadstena—Ödeshög
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131 Mellersta Östergötlands.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132 Hultsfred—Vestervik med bibanor.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133 Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134 Norsholm—Bersbo.
—	—	—	—	—	—	—	30.4	—	—	—	—	135 Örebro—Pålsboda
—	—	—	—	—	—	—	31.0	—	—	—	—	136 Pålsboda—Finspong
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Norra Östergötlands.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137 Finspong—Norsholm
463.8	566.0	207.0	69.0	640.0	364.8	304.2	462.7	376.6	648.7	238.0	106.2	Transport.

Spårvidd och längd af för trafik öppnade, koncessionerade

Jernvägarnes namn.		Spårvidd i m.	Längd i km.	Stockholms stad och län.	Upsala län.	Södermanlands län.	Östergötlands län.	Jönköpings län.	Kronobergs län.	Kalmar län.	Gotlands län.	Blekinge län.
Transport		—	6,680·2	70·2	182·4	221·9	183·1	300·1	467·6	448·7	111·8	247·9
138	Norrköping—Söderköping—Vikbolandet	0·891	61·7	—	—	—	61·7	—	—	—	—	—
139	Askersund—Skylberg—Lerbäck	»	14·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140	Filipstads norra bergslags	»	16·6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
141	Nordmark—Klarelfven med bibanor	»	72·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
142	Björndalsbron—Munkfors	»	14·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
143	Stockholm—Rimbo	»	56·0	56·0	—	—	—	—	—	—	—	—
144	Djursholm—Ösby	»	3·5	3·5	—	—	—	—	—	—	—	—
145	Rimbo—Sund	»	39·0	39·0	—	—	—	—	—	—	—	—
146	Upsala—Länna	»	20·9	2·0	18·9	—	—	—	—	—	—	—
147	Länna—Norrtelje med hamuspår	»	60·9	60·9	—	—	—	—	—	—	—	—
148	Dannemora—Harg med bibana	»	47·0	16·0	31·0	—	—	—	—	—	—	—
149	Näs—Morshyttan	»	12·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
150	Långshyttan—Byvalla	»	27·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
151	Dala—Ockelbo	»	59·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
152	Ockelbo—Norrundet	»	26·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
153	Hudiksvall—Bergsjö	»	40·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
154	Bredsjö—Degerfors	»	102·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
155	Säfsnäs med bibana	»	47·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
156	Helsingborg—Råå med bibana	0·600	8·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
157	Nettraby—Alnaryd	»	17·2	—	—	—	—	—	—	—	—	17·2
158	Kosta	»	29·7	—	—	—	—	—	29·7	—	—	—
159	Jönköping—Gripenberg (delarne Jönköping—Husqvarna och Rosendala—Förnäs)	»	43·9	—	—	—	—	43·9	—	—	—	—
160	Munkedal—Skree med bibana	»	5·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa		—	7,506·9	247·6	232·3	221·9	244·8	344·0	497·3	448·7	111·8	265·1

11. (Forts.)

önskilda jernvägar vid 1900 års slut, länsvis.

Kristianstads län.	Malmöhus län.	Hallands län.	Göteborgs och Bohus län.	Elfsborgs län.	Skaraborgs län.	Vernlands län.	Örebro län.	Vestmanlands län.	Kopparbergs län.	Geleborgs län.	Västernorrlands län.	Jernvägarnes namn.
463.8	566.0	207.0	69.0	640.0	364.3	304.2	462.7	376.6	648.7	238.0	106.2	Transport.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	138 Norrköping—Söderköping—Vikbolandet.
—	—	—	—	—	—	—	14.0	—	—	—	—	139 Askersund—Skjällberg—Lerbäck.
—	—	—	—	—	—	16.6	—	—	—	—	—	140 Filipstads norra bergslags.
—	—	—	—	—	—	72.1	—	—	—	—	—	141 Nordmark—Klarelfven med bibanor.
—	—	—	—	—	—	14.7	—	—	—	—	—	142 Björndalsbron—Munkfors.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143 Stockholm—Rimbo.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144 Djursholm—Ösby.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145 Rimbo—Sund.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146 Upsala—Länna.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147 Länna—Norrtelje med hamnspår.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	148 Dannemora—Harg med bibana.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.0	—	—	149 Näs—Morshyttan.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	27.0	—	—	150 Långshyttan—Byvalla.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.4	37.1	—	151 Dala—Ockelbo.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26.8	—	152 Ockelbo—Norrundet.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40.3	—	153 Hudiksvall—Bergsjö.
—	—	—	—	—	—	—	102.3	—	—	—	—	154 Bredsjö—Degerfors.
—	—	—	—	—	—	—	12.7	—	35.0	—	—	155 Säfenäs med bibana.
—	8.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156 Helsingborg—Råå med bibana.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	157 Nettraby—Alnaryd.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158 Kosta.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Jönköping—Gripenberg (delarne Jönköping—Hus-
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	159 qvarna och Rosendala—Förnäs).
—	—	—	5.8	—	—	—	—	—	—	—	—	160 Munkedal—Skree med bibana.
463.8	574.1	207.0	74.8	640.0	364.3	407.6	591.7	376.6	745.1	342.3	106.2	Summa.

Spårvidd och längd af koncessionerade enskilda jernvägar dels

Jernvägarnes namn.		Spårvidd i m.	Längd i km.	Stockholms stad och län.	Södermanlands län.	Östergötlands län.	Jönköpings län.	Kronobergs län.	Kalmar län.	Gotlands län.	Blekinge län.
1	Delen Elfdalen—Rot af Mora—Elfdalen—Rots jernväg	1 435	4.3	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Delen Vansbro—Ludvika af Vansbro—Ludvika—Engelsbergs jernväg	»	80.6	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Sölvesborg—Elmhult	»	72.2	—	—	—	—	6.6	—	—	26.7
4	Delen Kjerstinbo—Gysinge af Sala—Gysinge—Hagaströms jernväg ...	»	6.9	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Ystad—Genarp	»	39.9	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Borås—Vernamo—Alfvesta	»	149.5	—	—	—	81.0	12.5	—	—	—
7	Linköping—Kisa—Vimmerby	»	100.8	—	—	74.9	—	—	25.9	—	—
8	Skifarp—Charlottenlund	»	11.4	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Tomellilla—S:t Olof—Brösarp	»	29.9	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Gärnäs—S:t Olof	»	13.9	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Efveröd—Kristianstad	»	16.5	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Refteled—Anderstorp—Gislaved	»	18.2	—	—	—	18.2	—	—	—	—
13	Nynäs—Liljeholmen	»	59.4	59.4	—	—	—	—	—	—	—
14	Bispår till Upsala—Gefle jernväg från Tierp till Tierpsån	»	1.1	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Parallelspar till Gefle—Dala jernväg å sträckorna 0—1.3 km. och 5—7.6 km.	»	8.8	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Strömstad—Skee	»	6.5	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Falun—Repbäcken—Vansbro	»	103.6	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Delen mellan Granskär och hafsviken Flaket af spåret Söderhamns vestra—Granskär—Flaket	»	0.4	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Lund—Bjerred	»	11.0	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Forsbacka—Alderhulten	»	37.5	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Enköping—Heby—Enåker	»	50.0	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Kjeflinge—Sjöbo	»	44.6	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Malung—Limedsforsen	»	31.3	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Hvellinge—Skanör—Falsterbo	»	17.4	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Liljeholmen—Stockholms södra station	»	2.5	2.5	—	—	—	—	—	—	—
26	Knippboheden—Rättvik	»	30.7	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Engelholm—Östra Ljungby	»	19.2	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Klippan—Östra Ljungby	»	8.9	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Orsa—Sveg	»	128.5	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Uttersberg—Riddarhyttans jernvägs bispår till Krampens station å statsbanan Krylbo—Örebro	1 093	2.1	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Torsås—Bergqvara	1 067	5.5	—	—	—	—	—	5.5	—	—
32	Näsby—Åkers Berga	0 891	16.9	16.9	—	—	—	—	—	—	—
33	Roma—Slite	»	34.0	—	—	—	—	—	—	34.0	—
34	Kohagsviken—Ösby	»	3.9	3.9	—	—	—	—	—	—	—
35	Ronohamn—Hemse	»	10.1	—	—	—	—	—	—	10.1	—
36	med förlängning Hemse—Oxarfve	»	3.5	—	—	—	—	—	—	3.5	—
37	Åsheda—Mönsterås	»	88.9	—	—	—	—	15.0	73.9	—	—
38	Sköfde—Axvall	»	21.6	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Klafrestrom—Åsheda med stickspår till sjön Källen	»	18.4	—	—	—	—	18.4	—	—	—
40	Holtalunga—Limmared	»	32.1	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Munkfors—Karlstad	»	59.9	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Alnaryd—Eringsboda	0 600	13.2	—	—	—	—	—	—	—	13.2
43	Öfre Virå—Sandviken	»	18.8	—	11.0	7.8	—	—	—	—	—
Summa		—	1 428.8	82.7	11.0	82.7	99.2	52.5	105.3	47.6	39.9

12.

under byggnad, dels ännu icke påbörjade vid 1900 års slut, länsvis.

Jernvägar n e s n a m n.											
Kristianstads län.	Malmöhus län.	Göteborgs och Bohus län.	Elfsborgs län.	Skaraborgs län.	Upsala län.	Vernlands län.	Vestmanlands län.	Kopparbergs län.	Gefleborgs län.	Jemtlands län.	
—	—	—	—	—	—	—	—	4·3	—	—	1 Delen Elfdalen—Rot af Mora—Elfdalen—Rots jernväg.
—	—	—	—	—	—	—	—	80·6	—	—	2 Delen Vansbro—Ludvika af Vansbro—Engelsberg—Ludvika jernväg.
38·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 Sölvesborg—Elmhult.
—	—	—	—	—	—	—	4·2	—	2·7	—	4 Delen Kjerstinbo—Gysinge af Sala—Gysinge—Hagaströms jernväg.
—	39·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 Ystad—Genarp.
—	—	—	56·0	—	—	—	—	—	—	—	6 Borås—Vernamo—Alfvesta.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 Linköping—Kisa—Vimmerby.
—	11·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 Skifarp—Charlottenlund.
29·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 Tomelilla—S:t Olof—Brösarp.
13·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 Gärsnäs—S:t Olof.
16·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 Elveröd—Kristianstad.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 Räfteled—Arderstorp—Gislaved.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 Nynäs—Liljeholmen.
—	—	—	—	—	1·1	—	—	—	—	—	14 Bispår till Upsala—Gefle jernväg från Tierp till Tierpsån.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3·8	—	Parallelspar till Gefle—Dala jernväg å sträckorna 0—1·3 km. och 5—7·6 km.
—	—	6·5	—	—	—	—	—	—	—	—	16 Strömstad—Skee.
—	—	—	—	—	—	—	—	103·0	—	—	17 Falun—Repbäcken—Vansbro.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·4	—	18 Delen mellan Granskär och hafsviken Flaket af spåret Söderhamns västra—Granskär—Flaket.
—	11·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 Lund—Bjerred.
—	—	—	—	—	12·0	—	38·0	—	37·5	—	20 Forsbacka—Alderhulten.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 Enköping—Heby—Enåker.
—	44·6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 Kjeslinge—Sjöbo.
—	—	—	—	—	—	—	—	31·3	—	—	23 Malung—Limesforsen.
—	17·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 Hvellinge—Skanör—Fälsterbo.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 Liljeholmen—Stockholms södra station.
—	—	—	—	—	—	—	—	30·7	—	—	26 Knippboheden—Rättvik.
19·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 Engelholm—Östra Ljungby.
8·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 Klippan—Östra Ljungby.
—	—	—	—	—	—	—	—	50·0	51·4	27·1	29 Orsa—Sveg.
—	—	—	—	—	—	—	2·1	—	—	—	Uttersberg—Biddarhyttans jernvägs bispår till Krampens station å statsbanan Krylbo—Örebro.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 Torsås—Bergqvara.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32 Näsby—Åkers Berga.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 Roma—Slite.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34 Kohagsviken—Ösby.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35 Ronehamn—Hemse
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	med förlängning Hemse—Oxarfve.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37 Åsheda—Mönsterås.
—	—	—	—	21·6	—	—	—	—	—	—	38 Sköfde—Axvall.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39 Klafrestrom—Åsheda med stickspår till sjön Källan.
—	—	—	32·1	—	—	—	—	—	—	—	40 Holtalunga—Limmared.
—	—	—	—	—	—	59·9	—	—	—	—	41 Munkfors—Karlstad.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 Alnaryd—Eringsboda.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43 Öfre Virå Sandviken.
127·3	124·3	6·5	88·1	21·6	13·1	59·9	44·3	299·9	95·8	27·1	

Tab. 13.

Enskilda jernvägar för lokomotivdrift, hvilka icke äro öppnade för allmän trafik*).

N a m n.	Längd i km.	B y g g n a d s s ä t t.					Rollande materiel.			Största tåg- hastig- het. km. i tim- men.	Anlägg- nings- år.	A n m ä r k n i n g a r.
		Spår- vidd i meter.	Skenvigt.		Största lut- ning på tusen.	Minsta krök- nings- radie meter.	Antal					
			Stål kg. för meter.	Jern kg. för meter.			loko- motiv.	person- vagnar.	gods- vagnar.			
Ekeby—Skromberga	2.175	1.435	24.3	—	10.0	325.0	—	—	—	—	1882	Eges af Skromberga stenkols- och lerindu- stri-aktiebolag och trafikerar af statens jernvägar.
Bjuf—Hyllinge	4.000	»	21.5	—	10.0	300.0	—	—	—	20.0	1896	Eges af Hyllinge stenkols- och lerindustri- aktiebolag och trafikerar med Helsing- borg—Hessleholms jernvägs materiel.
Trollhättans jernväg	2.4	»	22.0	—	20.0	180.0	—	—	—	—	—	Eges af firman Nydqvist & Holm och tra- fikerar med Bergslagens jernvägars ma- teriel. Koncession af 18392.
Hörle—Karlsfors	3.0	»	—	omkr. 20.0	16.7	—	—	—	—	—	1877—1882	Trafikerar med Halmstad—Nässjö jernvägs materiel.
Elfkarleö—Elfkarleö bruk	2.255	»	22.5	22.5	10.0	200.0	2	—	—	10.0	—	Eges af Söderfors bruks aktiebolag och trafikerar med Upsala—Gefle jernvägs godsvagnar.
Horndal—Horndals bruk	1.000	»	—	—	16.7 22.2	—	1	—	—	—	1885	Eges af Horndals jernverks aktiebolag. Trafikerar med statsbanornas och andra jernvägars godsvagnar enligt öfverens- kommelse. Belagd med använda skenor från statens jernvägar.
Korsnäs jernvägar	omkr. 22.000	»	34.0 27.5	—	10.0	80.0	4	—	175	20.0	1891—1898	Eges af Korsnäs sågverks aktiebolag. I spåret mellan Bomhus station och bräd- gårdarne är minsta krökningsradien 300 meter. Trafiken å brädgårdsspåren är instäld någon tid på midvintern. Af lokomotiven äro 2 för elektrisk drift.
Forsbacka—Forsbacka bruk ...	3.0	»	—	22.3	10.0	356.0	—	—	—	—	1872	Bibana till Gefle—Dala jernväg.
Hofors—Hofors bruk	2.6	»	—	25.8	16.63	297.0	—	—	—	—	1866	D:o d:o d:o
Surahammar—Lisjö	9.72	1.093	18.0 9.4	—	15.0	237.0	1	1	16	15.0	1876	Eges af Surahammars bruks aktiebolag. Trafikerar endast under månaderna Fe- bruari—November.
Österströms jernväg	6.0	1.007	19.0	—	22.3	148.8	2	—	76	25.0	1873—1874	Eges af Skönviks aktiebolag. Trafikerar endast under månaderna Juni—Oktober.
Limmared—Åsunden	12.8	0.891	—	11.45	3.3	297.0	—	—	—	—	1875	Tillhör Limmareds glasbruks egare. Kon- cession af 184773. Drifves för närva- rande endast som hästbana.
Brefven—Kilsno	6.5	»	11.5	—	16.7	237.0	1	—	8	24.0	1885	Tillhör Brevens bruks egare.
Schebo—Hallsta	10.15	»	12.1	—	10.0	200.0	1	—	55	35.0	1872—1873	Eges af Schebo bruks aktiebolag. Trafi- kerar endast under månaderna Mars— December.
Svartbäcken—Åg—Vintjern ...	21.0	»	9.8 10.3	—	25.0	148.0	1	—	32	20.0	1883	Eges af Stora Kopparbergs Bergslags aktie- bolag. Utgör bibana till Dala—Ockelbo jernväg.
Transport	108.60	—	—	—	—	—	13	1	362	—	—	

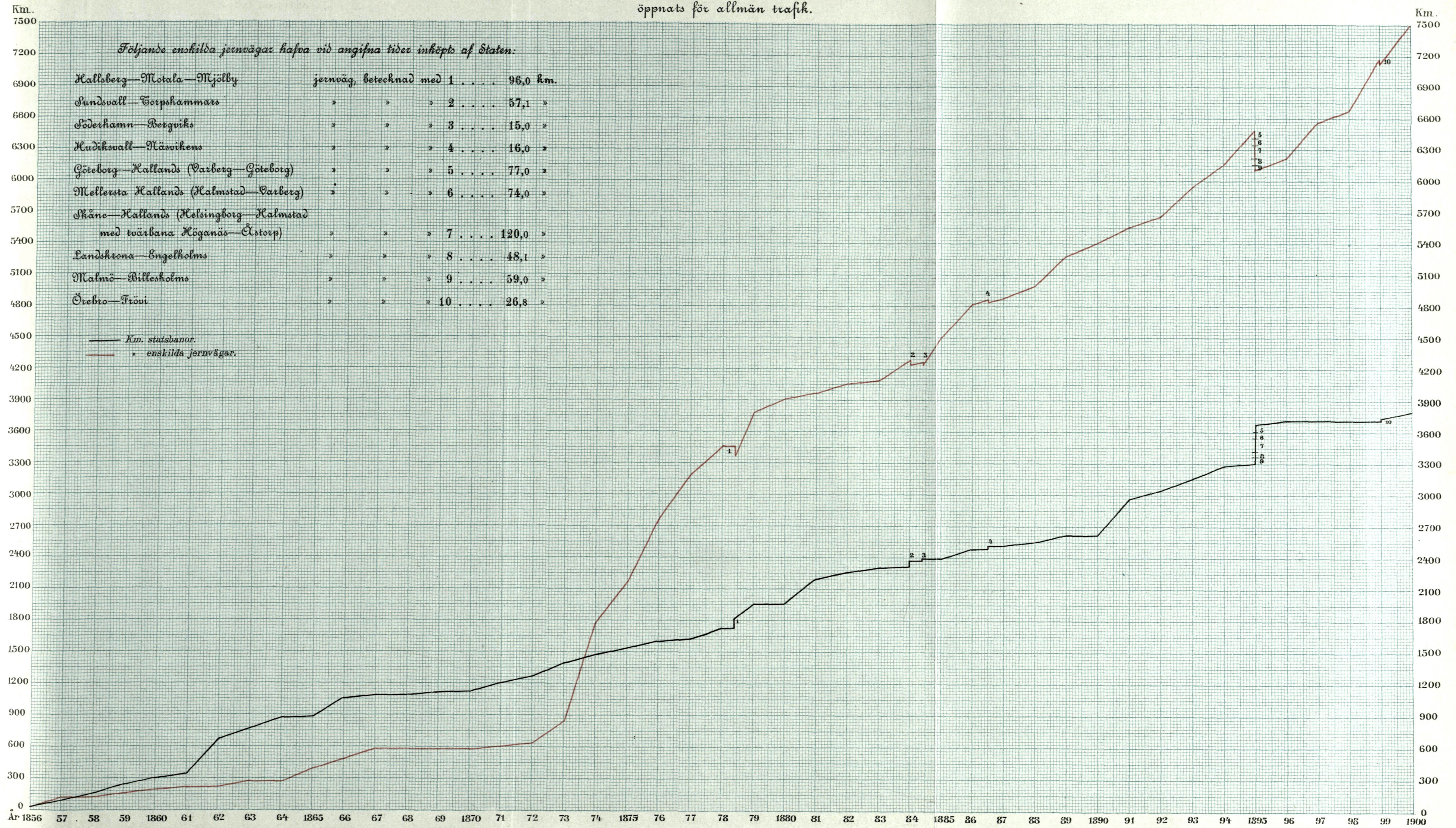
*) Tabellen är uppgjord på grund af uppgifter från vederbörande jernvägars egare.

Tab. 13 (forts.).

Enskilda jernvägar för lokomotivdrift, hvilka icke äro öppnade för allmän trafik.

N a m n.	Längd. i km.	B y g g n a d s s ä t t.					Rollande materiel.			Största tåg- hastig- het.	Anlägg- nings- år.	A n m ä r k n i n g a r.
		Spår- vidd i meter.	Skenvigt.		Största lut- ning på tusent.	Minsta krök- nings- radie meter.	Antal					
			Stål kg. för meter.	Jern kg. för meter.			loko- motiv.	person- vagnar.	gods- vagnar.	km. i tim- men.		
Transport	108.60	—	—	—	—	—	13	1	362	—	—	
Tyfors—Neva	6.4	0.802	—	11.8	25.0	500.0	1	—	18	20.0	1890	Eges af Gravendals aktiebolag. Utgör bi- bana till Mora—Venerns jernväg.
Höganäs jernvägar	17.0	0.760	{ 14.0 13.0 }	—	50.0	33.0	5	—	200	10.0	1873	Eges af Höganäs stenkolsaktiebolag.
Olsfors—Glafva—Bergviken ...	8.3	0.750	10.0	10.0	50.0	120.0	1	—	8	—	1896—1897	Eges af Glafva glasbruks aktiebolag.
Robertsfors jernväg	8.5	»	11.78	—	10.0	210.0	2	—	100	20.0	1890	Eges af aktiebolaget Robertsfors. Elek- trisk drift anordnades år 1900. Af lo- komotiven är ett för ånga, ett för elek- tricitet.
Hellefors jernvägar	30.0	0.744	—	11.45	17.86	44.0	3	—	300	15.0	1883	Eges af Hellefors bruks aktiebolag.
Domnarfvet—Qvarnsveden— Tågten.....	10.0	0.693	{ 18.5 27.5 }	—	25.0	100.0	4	1	29	18.0	1897—1898	Eges af Stora Kopparbergs Bergslags ak- tiebolag. Mellan Domnarfvet och Bor- länge finnes utlagd en tredje skena för normalspår. Skenor välgående 27.5 kg. för meter finnas å sträckan Domnarfvet —Borlänge. Af lokomotiven är ett för ånga, 3 för elektrisk drift. Sträckan Qvarnsveden—Domnarfvet är försedd med elektrisk utrustning. Personvagnen är motorvagn med sittplatser för 12 per- soner.
Delary jernväg	14.5	0.640	{ 13.0 10.0 }	—	40.0	150.0	2	—	46	20.0	1893	Eges af Svenska Sulfatcellulosa-aktiebola- get i Strömsnäs.
Hamra jernväg	5.0	0.600	14.7	—	50.0	30.0	1	—	30	15.0	1899—1900	Eges af Aktiebolaget Separator.
Summa	208.30	—	—	—	—	—	32	2	1,093	—	—	

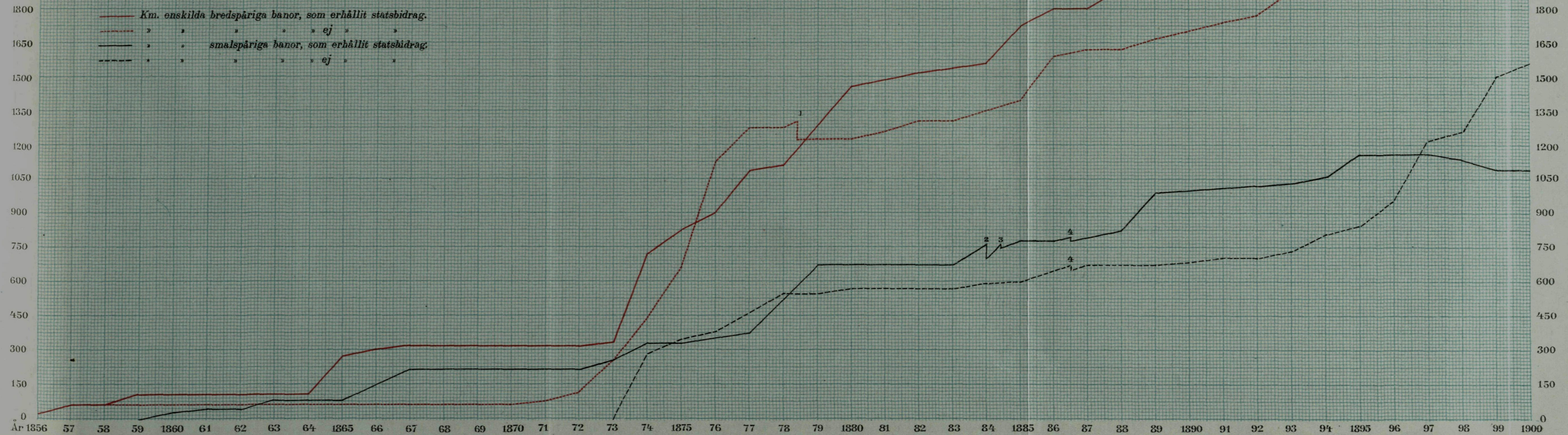
Grafisk framställning af längden jernvägar, som under åren 1856—1900
öppnats för allmän trafik.



Grafisk framställning af längden enskilda jernvägar, som under åren
1856—1900 erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik;
jernvägarne äro fördelade med afseende på spårvidd och statsbidrag.

Följande enskilda jernvägar hafva vid angifna tider inköpts af Staten:

Kallsberg—Motala—Mjölby	jernväg, betecknad med 1	96,0 km.
Sundsvall—Torpshammars	» » » 2	57,1 »
Söderhamn—Bergviks	» » » 3	15,0 »
Hudiksvall—Näsvikens	» » » 4	16,0 »
Göteborg—Hallands (Varberg—Göteborg)	» » » 5	77,0 »
Mellersta Hallands (Halmstad—Varberg)	» » » 6	74,0 »
Skåne—Hallands (Kelsingborg—Halmstad med tvärbana Höganäs—Åstorp)	» » » 7	120,0 »
Landskrona—Engelholms	» » » 8	48,1 »
Malmö—Billesholms	» » » 9	59,0 »
Örebro—Frövi	» » » 10	26,8 »



Utlåtande rörande jernvägsbroars belastning och styrka.

Till Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-Styrelsen.

Sedan Kongl. Styrelsen i skrifvelse af den 11 sistlidne April uppdragit åt undertecknade att i anledning af de nya bestämmelser angående belastningar och tillåtna påkänningar, som Kongl. Jernvägsstyrelsen nyligen utfärdat för beräkning af broar vid Statens jernvägar, taga i gemensamt öfvervägande:

huruvida den likformighet, som i detta hänseende hittills rådt såväl emellan broarna vid Statens jernvägar å ena sidan och enskilda, normalspåriga jernvägars broar å andra sidan som äfven för de sistnämnda broarna sinsemellan, fortfarande må kunna upprätthållas;

eller, i händelse en sådan likformighet icke längre skulle befinnas lämplig, huruvida och i så fall hvilken indelning af likspåriga enskilda jernvägsbroar i klasser må anses ändamålsenlig och hvilka fordringar på broarnas bärighet i hvarje klass må uppställas;

samt till Kongl. Styrelsen häröfver afgifva utlåtande, så har denna fråga på af oss därom gjord framställning, såsom närslutna protokollsutdrag (Bilagan A*) utvisar, blifvit behandlad på Jernvägsföreningens sammankomst den 20 sistlidne Augusti och få vi, såväl på grund af hvad vid denna sammankomst förekommit som på öfriga här nedan angifna skäl, om saken anföra följande.

A. Klassindelningen.

Då Kongl. Jernvägsstyrelsen, jemlikt dess skrifvelse till Kongl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen af den 26 sistlidne Februari, på grund af trafikens olika fordringar funnit sig föranlåten att för beräkning af broarna vid Statens jernvägar för framtiden indela dessa broar i två särskilda klasser med olika normalbelastningar, af hvilka den tyngre skall gälla för banan Luleå—Gellivare—Riksgränsen och den lättare för alla öfriga statsbanor, och då det icke torde vara tvifvelaktigt, att enskilda jernvägar äfven komma att byggas i sammanhang med den förstnämnda banan och för en malmtransport af samma beskaffenhet och med samma destinationsorter som denna banas, så synes en välbetänkt försigtighet fordra, att dessa enskilda jernvägar såväl till sitt byggnadsätt som i afseende på den rörliga materielen behörigen utrustas för en sådan trafik. Utan tvifvel ligger det också i dessa banors eget välförstådda intresse att på bästa sätt uppfylla alla nödiga villkor för en genomgående

samtrafik med hufvudbanan, hvartill äfven måste höra, att förekommande broar ega samma bärighet, som anses behöflig för hufvudbanans broar. Vi tveka därför icke att tillstyrka, att den i Kongl. Jernvägsstyrelsens förutnämnda skrifvelse med Litt. A betecknade, tyngre tågtypen, eller någon därmed likverkande måtte antagas till efterrättelse för sådana enskilda jernvägar, som byggas i sammanhang med statsbanan Luleå—Gellivare—Riksgränsen eller eljest för en malmtransport af samma beskaffenhet som denna banas; och skulle i så fall dessa banor i afseende på broarnas beräkning komma att bilda de enskilda jernvägarnas första och högsta klass.

Beträffande öfriga enskilda jernvägar är det oss väl bekant och bestyrktes äfven af flera talares yttranden vid den förutnämnda sammankomsten, att den erfarenhet, som åtskilliga af de enskilda jernvägarnas förvaltningar redan vunnit om de stora svårigheter och betydande kostnader, som äro förenade med äldre broars förstärkande för en tyngre trafik, tydligen ådagalagt, att rätt betydande uppoffringar med fullt fog kunna göras vid en jernvägs nybyggnad i ändamål att undvika eller så långt som möjligt undanskjuta behofvet af dylika förstärkningar. Den förhöjning af omkring 40 procent i den hittills genom Kongl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär af den 9 Aug. 1895 föreskrifna belastningen, som för de vanligen förekommande mindre spännvidderna skulle uppstå genom användning af den i Kongl. Jernvägsstyrelsens förutnämnda skrifvelse af den 26 sistlidne Febr. med Litt. B betecknade lättare tågtypen, skulle sålunda, om den blifvit införd redan för 15 eller 20 år sedan, utan tvifvel hafva varit till verklig fördel för de jernvägar, hvilkas trafik redan nu eller i en snar framtid kan föranleda användning af tyngre lokomotiv än 45 å 50 ton. Till hvilken utsträckning detta förhållande för närvarande kan ega rum vid redan färdigbyggda jernvägar, lærer väl knappt vara möjligt att nu uppgifva, men säkerligen komma rätt betydande ändringar och ombyggnader af äldre broar att visa sig behöfliga vid flere af dessa banor inom en mycket närmare framtid, än man vid deras byggande kunnat föreställa sig. För att undvika ett långvarigt osäkerhetstillstånd, som kan hota att blifva permanent, är det därför utan tvifvel i hög grad önskvärdt, att till grund för beräkningen af de enskilda jernvägarnas broar ju förr desto heldre måtte antagas en belastning, hvars öfverskott öfver den nuvarande verkliga trafikbelastningen är tillräckligt stort att kunna anses betryggande för en lång framtid. Den ofvannämnda förhöjningen af 40 procent utöfver hittills gällande föreskrifter, hvilken väl i de

* Ej årsberättelsen bifogad.

flesta fall betyder detsamma som en höjning af 50 à 60 procent utöfver den nuvarande trafikbelastningen, betrakta vi såsom i detta hänseende tillfyllestgörande för alla enskilda, normal-spåriga jernvägar, som icke tillhöra den förutnämnda första klassen, och få vi därför tillstyrka, att den af Kongl. Jernvägsstyrelsen för statens jernvägar bestämda, med Litt. B betecknade lättare tågtypen, eller någon därmed likaverkande, må antagas till normalbelastning för beräkning af enskilda jernvägsbroar af andra klass.

Men om sålunda de af Kongl. Jernvägsstyrelsen antagna begge tågtyperna A och B kunna betraktas såsom lämpliga normalbelastningar för enskilda jernvägsbroar af första och andra klass, torde det dock vara tvifvelaktigt, huruvida de fullständigt fylla de enskilda jernvägarnes behof i detta hänseende. Olikheter i trafikens fordringar, hvilka föranleda klassindelningen, äro vid de enskilda normalspåriga jernvägarne onekligen ännu större än vid statsbanorna. Bland de förra finnas sålunda utan tvifvel åtskilliga, för hvilka bestämmelserna i cirkuläret af den 9 Augusti 1895 kunna betraktas såsom fullt tillräckliga ännu för långa tider, och detsamma torde väl också blifva förhållandet med åtskilliga framtida jernvägar af detta slag i den mån det enskilda jernvägsnätet allt mer utbildas till fyllande af lokala trafikbehof. Men det är tydligt, att för alla dessa jernvägar måste användningen af en så hög brobelastning som tågtypen B komma att medföra en för långa tider ofruktbar och räntelös utgift, som kanske mången gång kan kännas rätt betungande. Huru önskvärdt det därför än i vissa hänseenden må vara, att de särskilda klassernas antal så mycket som möjligt inskränkes, torde det dock med fullt fog kunna på allvar ifrågasättas att upprätta ännu en tredje klass, med en belastning, som fullt motsvarar eller något öfverstiger nu gällande bestämmelser, och hvilken finge användas på särskild ansökan af jernvägens egare, efter vederbörande myndigheters pröfning i hvarje särskildt fall och med förutsättning, att grundläggning och underbyggnad städse erhålla tillräcklig styrka för belastningen B. Vi hafva därför ansett oss böra på förslag upptaga en dylik tredje klass för den händelse, att dess användning skulle befinnas nödig eller nyttig.

Passande grunder för bestämmande af den tredje klassens normalbelastning synas oss icke vara svåra att finna. För att under alla förhållanden bevara möjligheten af en genomgående godstrafik från banor af andra klass, blir det nemligen i första rummet nödvändigt att för tredje klassens belastning bibehålla alldeles samma vagnar som för den andra klassen, hvilket också med fördel låter sig göra, då axelbelastningen på dessa vagnar uppgår till just samma belopp af 14 ton, som under de senare åren brukat beräknas för de tyngsta lokomotiverna. Antager man härtill ett lokomotiv af samma typ, som de föregående klassernas, med fyra drifaxlar på 14 ton och en framaxel på 9 ton, så kommer totalvigten att uppgå till 65 ton och adhä-sionsvigten utgör 70 procent af motsvarande vikt för lokomotiv af andra klass, hvilket torde kunna betraktas såsom ett godt förhållande klasserna emellan. Af hvarje fullständigt godståg på en bana af andra klass, hvilket tager lokomotivens dragförmåga i fullt anspråk, kunna då $\frac{2}{3}$ införas på hvilken tillstötande sidobana af tredje klass som helst och två sådana tåg kunna fullständigt öfvergå till sidobanan, om de fördelas i tre. För tendrarna torde man slutligen kunna antaga en vikt af 36 ton, fördelade på tre axlar.

De tre olika tågtyper, hvilka vi sålunda föreslagit till normalbelastningar för enskilda normalspåriga jernvägars broar af första, andra och tredje klass, äro schematiskt framställda å medföljande ritning (Bilaga B) samt betecknade med Litt. A, B och C.

Smalspåriga jernvägars broar torde kunna indelas i två klasser på sådant sätt, att den första klassen omfattar alla förekommande spårvidder, hvilka icke äro smalare än 891 mm., samt den andra klassen spårvidden 600 mm. För begge dessa klasser synas passande normalbelastningar kunna erhållas af typ B. Med afseende på de smalspåriga jernvägarnas framtida utveckling och förseende med tyngre och starkare materiel torde det nemligen vara lämpligt, att dessa banors broar erhålla en bärighet, som för den första smalspåriga klassen uppgår till $\frac{2}{3}$ och för den andra till $\frac{1}{3}$ af bärigheten hos normal-spåriga broar af andra klass.

B. Beräkningen.

Att till grund för beräkning af jernvägsbroar af alla olika spännvidder använda någon viss i verkligheten förekommande tågtyp kan vara lämpligt, om alla dessa broar tillhöra en och samma jernväg och i följd däraf trafikeras med en och samma rörliga materiel samt materielen vid nyanskaffningar icke undergår någon förändring. Den ifrågavarande tågtypen kan då väljas i god öfverensstämmelse med denna materiel och beräkningen sålunda komma att motsvara den verkliga trafikens fordringar. Dock bör man härvid icke förbise, att de stora ojemnheter i belastning per längdenhet, som i allmänhet förekomma under olika delar af ett och samma jernvägståg, måste medföra en motsvarande ojemnhet i broberäkningen, så att vissa spännvidder, eller vissa belastningslängder på en och samma spännvidd, behandlas jemförelsevis strängt, men andra däremot jemförelsevis lindrigt. För broar, som icke tillhöra en och samma jernväg, eller af andra skäl trafikeras med tåg af olikartad sammansättning, om än i det hela af samma tyngd, är det därför lämpligare att såsom normalbelastning för beräkningen använda ett belastningsschema, som möjligen icke förekommer i verkligheten men är på sådant sätt sammansatt eller härledd af de verkliga trafiktågen, att det för alla spännvidder gifver lika verksam belastning, som något af de verkliga tågen kan åstadkomma. Det är tydligt, att man för detta ändamål måste gifva den antagna normalbelastningen en mera regelbunden samansättning än de verkliga tågens, så att de förutnämnda ojemnheterna i belastning per längdenhet så mycket som möjligt inskränkas. I synnerhet är detta tillvägagående att föredraga vid uppgörande af beräkningstabeller för ett större antal spännvidder, på det sådana för allmänt bruk afsedda tabeller må blifva så oberoende, som möjligt är, af de verkliga tågens tillfälliga konstruktiva enskildheter.

Den å bilagda ritning med Litt. A betecknade, tyngsta tågtypen är emellertid redan i sin ursprungliga form af mer än vanligt regelbunden beskaffenhet, då belastningen per längdenhet uppgår

under ett lokomotiv till	8,19 ton p. m.
» en tender till	8,18 » »
» en lastvagn till	8,33 » »

hvilka värden icke mycket skilja sig från hvarandra. Då det

tillika visar sig, att vagnbelastningen är den tyngsta, så är det icke behöfligt att i räkningen använda mer än det ena lokomotivet, om man tillika utbyter den återstående tendern mot en lastvagn. Man erhåller sålunda den med Litt. Aa betecknade tågtypen, i hvilken alla axelbelastningarna med undantag af den första uppgå till 20 ton, och den koncentring af belastningen, som förekommer på det återstående lokomotivets hjulbas, visar sig då också tillräcklig för att på alla spännvidder bibehålla detta lokomotiv. Vid användning af ensidiga belastningar bör dock framaxeln enligt allmänt bruk betraktas såsom frånvarande.

För de begge återstående med Litt. B och C betecknade, lättare tågtyperna är belastningen per längdenhet under vagnarna betydligt lättare än under lokomotiv och tendrar, hvarför beräkningen måste grundas på användning af två lokomotiv. Men härigenom uppkomma också stora ojemnheter inom den del af belastningen, som bildas af dessa begge lokomotiv med tillhörande tendrar, hvilka göra behovet af en utjemning så mycket större. Vi införa därför i stället för tågtypen B belastningssystemet Bb samt i stället för tågtypen C belastningssystemet Cc, hvilka begge i viss mån likna typen Aa. I begge dessa system förekommer nemligen den ursprungliga tågtypens första lokomotiv med nästan oförändrad axelställning, och därefter erhåller hvarterda systemet en småningom aftagande intensitet, hvilken slutligen öfvergår i den för begge systemen gemensamma vagubelastningen. Vid ensidiga belastningar böra därför lokomotivens framaxlar äfven här betraktas såsom frånvarande.

Att de sålunda framställda belastningssystemen Aa, Bb och Cc i det hela kunna betraktas såsom likaverkande med tågtyperna A, B och C, ehuru med jemnare verkan på spännvidder af olika storlek, bestyrkes af efterföljande jemförelsetabell, hvilken utvisar storleken af de moment, som lika långa delar af de särskilda kraftsystemen åstadkomma i afseende på en momentpunkt, som ligger på den afskurna delens begränsningslinje.

Längd	Moment i afseende på systemets slutpunkt					
	Typ A	Typ Aa	Typ B	Typ Bb	Typ C	Typ Cc
10	662 ^{·6}	662 ^{·0}	604 ^{·0}	638 ^{·0}	476 ^{·0}	497 ^{·0}
15	1,302 ^{·0}	1,302 ^{·0}	1,183 ^{·2}	1,270 ^{·0}	929 ^{·4}	980 ^{·0}
20	2,083 ^{·5}	2,140 ^{·0}	1,904 ^{·5}	2,070 ^{·0}	1,518 ^{·4}	1,603 ^{·0}
25	3,160 ^{·5}	3,184 ^{·0}	2,886 ^{·3}	3,030 ^{·0}	2,299 ^{·4}	2,366 ^{·0}
30	4,402 ^{·7}	4,446 ^{·0}	4,036 ^{·1}	4,150 ^{·0}	3,221 ^{·2}	3,269 ^{·0}
35	5,851 ^{·7}	5,920 ^{·0}	5,337 ^{·5}	5,418 ^{·0}	4,257 ^{·6}	4,291 ^{·0}
40	7,514 ^{·7}	7,588 ^{·0}	6,748 ^{·1}	6,798 ^{·0}	5,400 ^{·4}	5,439 ^{·0}
45	9,379 ^{·7}	9,472 ^{·0}	8,262 ^{·3}	8,290 ^{·0}	6,653 ^{·8}	6,688 ^{·5}
50	11,446 ^{·7}	11,572 ^{·0}	9,889 ^{·9}	9,908 ^{·0}	8,009 ^{·4}	8,050 ^{·0}
55	13,729 ^{·7}	13,864 ^{·0}	11,618 ^{·3}	11,638 ^{·0}	9,479 ^{·8}	9,516 ^{·5}
60	16,228 ^{·7}	16,374 ^{·0}	13,462 ^{·9}	13,480 ^{·0}	11,049 ^{·6}	11,091 ^{·5}
65	18,919 ^{·7}	19,096 ^{·0}	15,405 ^{·5}	15,444 ^{·5}	12,737 ^{·0}	12,775 ^{·0}
70	21,826 ^{·7}	22,012 ^{·0}	17,465 ^{·7}	17,507 ^{·0}	14,522 ^{·4}	14,563 ^{·5}
75	24,949 ^{·7}	25,144 ^{·0}	19,625 ^{·3}	19,685 ^{·0}	16,424 ^{·0}	16,464 ^{·0}
80	28,264 ^{·7}	28,492 ^{·0}	21,899 ^{·7}	21,964 ^{·5}	18,426 ^{·4}	18,466 ^{·0}
85	31,795 ^{·7}	32,042 ^{·0}	24,276 ^{·3}	24,356 ^{·0}	20,542 ^{·2}	20,583 ^{·5}
90	35,542 ^{·7}	35,794 ^{·0}	26,763 ^{·5}	26,852 ^{·5}	22,761 ^{·6}	22,799 ^{·0}
95	39,483 ^{·7}	39,762 ^{·0}	29,357 ^{·1}	29,457 ^{·5}	25,090 ^{·2}	25,133 ^{·5}
100	43,636 ^{·7}	43,946 ^{·0}	32,058 ^{·0}	32,171 ^{·0}	27,526 ^{·6}	27,566 ^{·0}

Vid uträkningen af dessa moment är dock för enkelhets skull den första kraften i systemet utelemnad och delarnas längder sålunda räknade från den första lokomotivdrifaxeln. Af tabellen

synes, att hvarandra motsvarande system gifva nära lika stora moment för alla längder upp till 100 meter, hvarvid dock systemen Aa, Bb och Cc alltid äro de starkare. På grund af jemnheten i deras belastningar kunna därför dessa system betraktas såsom fullt betryggande för alla de förändringar i axelställningen, som tågen A, B och C rimligtvis kunna undergå utan att i sin helhet blifva tyngre än de äro. Man kan anmärka, att för systemet Aa visar tabellen ett rätt betydligt öfverskott vid de största längderna. Men då detta system är bildadt af samma lokomotiv och samma vagnar som systemet A, så måste detta öfverskott bibehållas. Det är en naturlig följd af den starka vagnbelastningen.

C. Användning af jemnt fördelade belastningar.

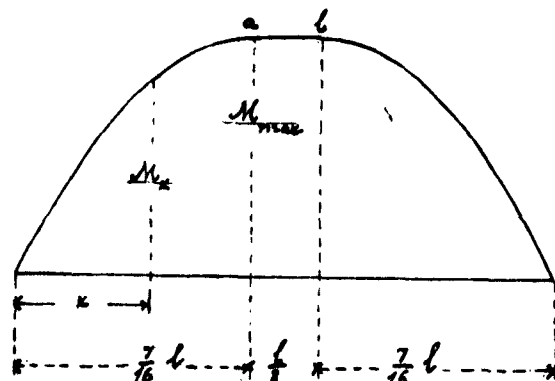
Beräkningen af de spänningar, som förorsakas af belastningen, kan, såsom bekant, i viss mån underlättas genom att utbyta det till grund för beräkningen antagna normaltåget eller lastsystemet mot en jemnt fördelad belastning af passande storlek. Dock är härvid att iakttaga, att storleken af denna jemnt fördelade belastning, noga taget, är beroende icke blott af spännviddens längd utan äfven af det ändamål, hvartill samma belastning skall i räkningen användas. För de vanligen förekommande enkla bjelkbroarna, med fritt upplagda hufvudbjelkar utan öfverskjutande ändar, behöfver man sålunda för hvarje spännvidd använda två särskilda grupper af jemnt fördelade belastningar, nemligen:

a) en grupp för beräkning af augreppsmoment i afseende på momenspunkter, som ligga inom spännvidden, samt

b) en grupp för beräkning af vertikala afskärningskrafter, som förorsakas af ensidiga belastningar.

Inom den förra gruppen förändras nemligen belastningens storlek med momenspunktens läge och inom den senare gruppen med belastningens egen längd.

För den förra gruppen har det emellertid intill senaste tid varit allmänt brukligt att införa ett enda konstant belopp, nemligen det belopp, som i midten af spännvidden kunde åstadkomma lika stort augreppsmoment som tågbelastningens största, samt med denna belastning bestämma de öfriga momenten enligt den vanliga parabellagen. Men detta beräkningsätt, som måste gifva för små värden på de öfriga momenten, torde numera icke böra ifrågakomma. Enligt ett af Engesser framställt förslag, som blifvit antaget till efterrättelse i den preussiska broförfordningen af år 1895, kan en bättre öfverensstämmelse med de verkliga maximalmomenten utan större besvär erhållas, om spännviddens maximalmomentpolygon antages vara sammanfatt, såsom vidstående figur visar, af en horisontal rät linie ab



som upptager den mellersta åttondedelen af spännviddens längd, samt af två parabelbågar med vertikala axlar, hvilkas spetsar ligga i punkterna a och b . Bestämmer man således tågbelastningens absoluta maximalmoment M_{max} , hvilket i allmänhet uppkommer på något afstånd från bjelkens midt, och betraktar man detta moment såsom gällande för hela den mellersta åttondedelen af spännvidden, så kan momentet M_x på afståndet x från någondra stödjepunkten enligt denna maximalmomentpolygon beräknas af formeln

$$M_x = 4 M_{max} \frac{8x(7l - 8x)}{49l^2}$$

Men om man så vill, kan man äfven bestämma den belastning p per längdenhet, som i midten af spännvidden gifver lika stort angreppsmoment som tågbelastningens absoluta maximalmoment, enligt den vanliga formeln

$$M_{max} = \frac{pl^2}{8}$$

samt därefter beräkna de öfriga momenten enligt formeln

$$M_x = \frac{p}{2} \frac{8x(7l - 8x)}{49}$$

hvilken äfven gifver värdet å det största momentet för värdet

$$x = \frac{7}{16}l$$

I bilagda, för lastsystemen Aa, Bb och Cc upprättade tabeller (Bil. C, D, E) äro värdena såväl å de absoluta maximalmomenten M_{max} som å de motsvarande jemnt fördelade belastningarna p upptagna för spännvidder intill 100 meter, de senare dels i noga uträknade, dels i afrundade belopp. För praktisk användning böra endast de afrundade beloppen ifrågakomma, då interpolering af mellanliggande värden därigenom väsentligen underlättas.

De vertikala afskärningskrafter, som förorsakas af ensidiga belastningar, bestämmas genom belastningens moment i afseende på den belastade stödjepunkten, hvilket tillväxer med den belastade sträckans längd, men är oberoende af spännvidden. Har man nemligen bestämt stödjepunktsmomentet M_0 för en viss belastad längd l_0 , så erhåller man den af samma belastning förorsakade afskärningskraften V vid hvilken spännvidd som helst genom att dividera momentet med längden af spännvidden. Man har således

$$V = \frac{M_0}{l}$$

Men om man så vill, kan man äfven bestämma den belastning p_0 per längdenhet, som på längden l_0 åstadkommer ett stödjepunktsmoment af storleken M_0 enligt formeln

$$M_0 = \frac{p_0 l_0^2}{2}$$

samt därefter beräkna afskärningskraften V enligt formeln

$$V = \frac{p_0 l_0^2}{2l}$$

I förutnämnda tabeller (Bil. C, D, E) äro värdena såväl å stödjepunktsmomenten M_0 som å de motsvarande jemnt fördelade belastningarna p_0 upptagna för alla belastningslängder intill 100 meter, de senare dels i noga beräknade och dels i

afrundade belopp. För praktisk användning böra endast de sistnämnda ifrågakomma.

Tvärbjelkar skola beräknas för det största vertikala tryck, som angränsande sekundärbjelkar kunna utöfva. För en mellanliggande tvärbjelke kan man härvid såsom rörlig belastning använda samma jemnt fördelade belastning som vid beräkning af angreppsmoment för en spännvidd af samma längd som de begge omgifvande fackens längder sammanlagda. För den yttersta tvärbjelken vid någondra änden är däremot den jemnt fördelade belastningen densamma som för beräkning af afskärningskraften vid en belastningslängd, som är lika med det angränsande fackets längd.

Sekundära bjelkar beräknas på samma sätt som en hufvudbjelke med sekundärbjelkens spännvidd.

Dubbelspåriga broars hufvudbjelkar och tvärbjelkar beräknas för samtidig belastning af begge spåren på ogynnsammaste sätt. Dock kan härvid en nedsättning af belastningens storlek tillåtas med $\left(5 + \frac{l}{10}\right)$ procent, där l betecknar spännvidden uttryckt i meter.

D. Inverkan af horisontala krafter.

a) Vindtryck.

I afseende på broarnas beräkning mot vindtryck finnes ingen anledning att för enskilda jernvägar antaga mindre stränga bestämmelser än för statsbanorna. Med bibehållande af den allmänt använda dubbla beräkningsgrunden få vi därför föreslå, att vindtryckets storlek mot obelastad bro må antagas uppgå till 250 kg. per qvm. af brons vindyta samt mot belastad bro till 150 kg. per qvm. af brons och tågets sammanlagda vindyta. För tillämpningen af denna regel torde tillika följande bestämmelser böra göras.

Brons vindyta bildas dels af hufvudbjelkarnas och dels af farbanans beståndsdelar och beräknas därför i enlighet med dessa delars lägen i förhållande till hvarandra. Tågets vindyta antages utgöra en rektangel med en höjd af 3 meter öfver skenlinien. Vid beräkningen af den sammanlagda vindytan bör därför iakttagas, att brons och tågets särskilda vindyor kunna, allt efter farbanans olika lägen, till större eller mindre del täcka hvarandra.

b) Centrifugalkraft.

Om bron ligger i kurva, bör afseende fästas såväl vid centrifugalkraftens horisontala verkan som vid den ojemnhet i den vertikala belastningens fördelning, som uppkommer genom spårets osymmetriska läge i förhållande till hufvudbjelkarna. Centrifugalkraften kan betraktas såsom jemnt fördelad och beräknas för samma jemnt fördelade belastning, som användes för momentberäkningen, samt för en hastighet af 100 km. i timmen.

c) Bromsning.

För beräkning af bromsningens verkan på sådana konstruktionsdelar, som däraf beröras, bör antagas, att tågets alla hjul glida mot skenorna. Vid sådant antagande anse vi friktionskoefficienten kunna sättas till $\frac{1}{10}$.

E. Tillåtna påkänningar.

Sedan Bauschingers försök ådagalagt, att spänningsvexlingar emellan två bestämda gränser S_{min} och S_{max} , hvilka äro af samma slag och icke öfverstiga materialets elasticitetsgräns, kunna upprepas många millioner gånger utan att medföra någon förminskning af hållfastheten eller på något sätt försämra materialets elastiska egenskaper, hafva de Wöhlerska försöken upphört att ega någon betydelse för brobyggnader. Till samma slutsats har man äfven under senaste tid kommit genom de undersökningar, som på föranstaltande af den preussiska statsbaneförvaltningen allt sedan år 1893 utförts och fortfarande utföras å materialet i äldre, numera utbytta eller ombyggda jernvägsbroar, som i många år varit utsatta för trafikens verkningar. Den senast publicerade rapporten öfver dessa undersökningar, hvilken finnes införd i Centralblatt der Bauverwaltung för den 28 Juli innevarande år, avslutas sålunda med följande ord:

»Af dessa sifferuppgifter synes, att profstycken från sådana ställen, som under årtionden varit utsatta för ständigt återkommande, starka spänningsvexlingar, visa sig ega dels större och dels mindre hållfasthet och seghet än profstycken, som blifvit tagna från ställen, där spänningen oafbrutet varit nära lika med noll. — — — Därjemte kan man finna, att inom en och samma stång temligen stora olikheter i jernets beskaffenhet redan från början förekommit. En förminskning af dess hållfasthet genom användningen följer lika litet af dessa försök som af alla de föregående. Härigenom vinner antagandet, att en sådan förminskning i allmänhet icke uppkommer, alltmer i sannolikhet.»

Den på de Wöhlerska försöken grundade, men för den praktiska användningen särdeles obeqväma hållfasthetsformeln

$$s = k \left(1 \pm \beta \frac{S_{min}}{S_{max}} \right)$$

kan därför numera utan någon olägenhet undvaras, åtminstone för sådana stänger, för hvilka spänningsgränserna S_{min} och S_{max} äro af samma slag.

Men en variation i den tillåtna påkänningen af sådan beskaffenhet, att spänningen per ytenhet i allmänhet tillväxer med den permanenta belastningens förhållande till den rörliga, bör dock på grund af den rörliga belastningens dynamiska verkningar fortfarande bibehållas och kan för detta ändamål på riktigare och bekvämare sätt åstadkommas genom användning af en dynamisk stötkoefficient af passande storlek, hvilken för fullständiga belastningar varierar med spännvidden och för ensidiga belastningar med den belastade sträckans längd. För stänger, hvilkas spänningar ständigt äro af ett och samma slag, bestämmer man nemligen den behöfliga sektionensarean F enligt denna metod medelst formeln

$$F = \frac{P + \varepsilon Q}{k}$$

där P betecknar den spänning, som förorsakas af den permanenta belastningen, och Q den med P öfverensstämmande största spänningen genom den rörliga belastningen samt ε är den ifrågakvarande stötkoefficienten och k en hållfasthetskoefficient,

som beror af materialets beskaffenhet, men icke af P och Q . Arean F betyder i alla händelser den nyttiga area, som återstår efter afdrag af förekommande nithål, vare sig P och Q utgöra dragspänningar eller tryckspänningar. För den påkänning, som uppkommer på denna area, när hela belastningen betraktas såsom hvilande, får man då uttrycket

$$s = \frac{P + Q}{F} = k \cdot \frac{P + Q}{P + \varepsilon Q}$$

och denna påkänning växer sålunda med förhållandet $P:Q$.

För stänger, hvilka kunna utsättas för spänningar af motsatta slag, kan det ännu vara i viss mån ovisst, huruvida denna omvexling behöfver inverka på den tillåtna påkänningens bestämmande eller icke, när spänningsgränserna icke öfverskrida elasticitetsgränsen samt spänningens teckenvexlingar icke följa hvarandra hastigare, än hvad förhållandet är vid en jernvägsbro, där i allmänhet icke mer än en enda fram- och återgående teckenvexling inträffar för någon stång, hvarje gång ett tåg passerar bron. Bauschingers försök gifva häröfver icke något bestämt utslag. Men hvarken i den österrikiska broförordningen af år 1887 eller i den preussiska af år 1895 finner man ett enda ord om dessa, en gång såsom så farliga ansedda teckenvexlingar. I begge dessa förordningar är fastmer den tillåtna påkänningen gjord beroende endast af spännvidden och blir sålunda konstant för alla delar af en och samma bjelke.

Vill man emellertid vid den tillåtna påkänningens bestämmande fästa afseende vid möjligheten af motsatta spänningar, så finnes bland den brokiga samling af formler och förslag, som för detta ändamål blifvit från olika håll framställda, ingenting enklare än den ursprungligen från Amerika härrörande metoden, att beräkna den behöfliga sektionensarean enligt formeln

$$F = \frac{S_{max} + S_{min}}{k}$$

där S_{max} och S_{min} , liksom i den Weyrauchska formeln, beteckna de absoluta värdena af de begge motsatta maximispänningarna, nemligen S_{max} den numeriskt större och S_{min} den numeriskt mindre. För påkänningen af denna area får man då

$$s = \frac{S_{max}}{F} = k \cdot \frac{S_{max}}{S_{max} + S_{min}}$$

eller

$$s = k \left(1 - \frac{S_{min}}{S_{max} + S_{min}} \right)$$

där k är samma hållfasthetskoefficient, som användes för stänger utan vaxelspänningar. Men detta uttryck för s skiljer sig såväl till form som till innehåll endast obetydligt från Weyrauchs formel

$$s = k \left(1 - \frac{1}{2} \frac{S_{min}}{S_{max}} \right)$$

emedan $\frac{S_{min}}{S_{max}}$ alltid är ett positivt egentligt bråk, hvars värde måste ligga emellan 0 och 1. För begge dessa gränsvärden sammanfalla till och med begge formlerna fullständigt med hvarandra, ty af begge får man i förra fallet

$$s = k$$

och i senare fallet

$$s = \frac{1}{2} k.$$

För mellanliggande värden på bråket $\frac{S_{min}}{S_{max}}$ uppkomma visserligen mindre afvikelser emellan formlerna, hvilka blifva störst vid det mellersta värdet

$$\frac{S_{min}}{S_{max}} = \frac{1}{2}.$$

Man får nemligen då af den amerikanska formeln

$$s = k(1 - \frac{1}{2}) = \frac{1}{2}k,$$

men af den europeiska

$$s = k(1 - \frac{1}{4}) = \frac{3}{4}k$$

och skillnaden uppgår sålunda till $\frac{1}{2}k$. Men dessa afvikelser kunna icke tillmätas någon praktisk betydelse och tala icke mera till fördel för den ena formeln än för den andra.

Däremot har den amerikanska formeln ett afgjort företräde genom sin stora bekvämlighet i användningen, hvilken härör däraf, att summan ($S_{max} + S_{min}$) i sjelfva verket är oberoende af den spänning, som förorsakas af den permanenta belastningen. Beteckna vi nemligen det absoluta värdet af denna spänning med P samt de absoluta värdena af de begge motsatta maximispänningar, som förorsakas af den rörliga belastningen, med Q_1 och Q_2 , där spänningen Q_1 är af samma slag som P och Q_2 af det motsatta slaget, så har man antingen

$$S_{max} = P + Q_1 \text{ och } S_{min} = Q_2 - P$$

eller möjligen

$$S_{max} = Q_2 - P \text{ och } S_{min} = P + Q_1$$

och således i begge fallen

$$S_{max} + S_{min} = Q_1 + Q_2$$

samt för beräkning af sektionens arean den särdeles enkla formeln:

$$F = \frac{Q_1 + Q_2}{k}$$

Det torde härvid också förtjena anmärkas, att redan när Weyrauch år 1876 pulicerade det arbete, som innehåller hans formel för vaxelspänningar, så afslutade han detsamma med den uppmaningen till sina läsare, att den, som icke ville göra mer, åtminstone måtte använda den enkla amerikanska formeln för dessa spänningar. »De påkänningar, som man därigenom tilllåter», säger han, »öfverensstämma för jern icke illa med dem, som man erhåller af den på de Wöhlerska försöken grundade formeln», hvilket han ytterligare bestyrker med en uträknad tabell.

Men den amerikanska formelns bekväma praktiska användbarhet förhöjes ännu mera däraf, att den särdeles väl lämpar sig till införande af de moderna stötkoefficienterna för den rörliga belastningens verkningar. Man får nemligen då med lika enkelhet

$$F = \frac{\epsilon_1 Q_1 + \epsilon_2 Q_2}{k}$$

der ϵ_1 och ϵ_2 äro stötkoefficienterna för de belastningslängder, som motsvara spänningarna Q_1 och Q_2 . Under denna form har den också år 1895 på förslag af Gerber blifvit införd i den bayerska broförförordningen för att ersätta ett af Gerber sjelf förut uppställt, på de Wöhlerska försöken grundadt beräkningssätt.

På grund af hvad vi sålunda om denna sak anfört, få vi tillstyrka, att vid broberäkningar för enskilda jernvägar de

behöfliga sektionens areorna må beräknas för stänger utan vaxelspänningar enligt formeln

$$F = \frac{P + \epsilon Q}{k}$$

samt för stänger med vaxelspänningar enligt formeln

$$F = \frac{\epsilon_1 Q_1 + \epsilon_2 Q_2}{k}$$

med de betydelser för de ingående bokstäfverna, som vi i det föregående anfört. För helvalsade bjelkar eller nitade plåt-bjelkar, hviikas tvärsektioner bestämmas på grund af det behöfliga motståndsmomentet, kan detta beräknas medelst de motsvarande formlerna

$$W = \frac{M_p + \epsilon M_q}{k}$$

och

$$W = \frac{\epsilon_1 M_1 + \epsilon_2 M_2}{k}$$

där M_p betecknar det angreppsmoment, som förorsakas af den permanenta belastningen, samt M_q , M_1 och M_2 den rörliga belastningens maximalmoment.

För användning af dessa formler äro värdena å stötkoefficienten ϵ , hvilken alltid ligger mellan 1 och 2, upptagna i tabellerna (Bil. C, D, E) för spännvidder och belastningslängder intill 100 meter. Vid beräkning af sekundärbjelkar användes den stötkoefficient, som motsvarar sekundärbjelkens spännvidd, och vid beräkning af tvärbjelkar den, som motsvarar de begge omgivande fackens sammanlagda längd. Dessa stötkoefficienter kunna äfven anses inbegripa den ojemnhet i fördelningen af den vertikala belastningen, som förorsakas af vindtryck eller centrifugalkraft.

Sedan den rörliga belastningen blifvit reducerad till hvilande genom multiplikation med tillhörande stötkoefficient, kan den spänning per ytenhet, som hela den hvilande belastningen förorsakar, eller koefficienten k , tillåtas uppgå för götjern med en draghållfasthet af 3,900 à 4,500 kg. per qvcm. till 1,000 kg. samt för välljern med en draghållfasthet af 3,000 à 3,600 kg. till 800 à 900 kg. per qvcm. Stänger, som äro utsatta för tryckspänningar, böra dessutom ega femfaldig säkerhet mot knäckning enligt Eulers formel.

För den sammanlagda spänning, som kan förorsakas af den permanenta och den rörliga belastningen i förening med vindtryck och andra horisontala krafter, kan en ökning i påkänningen af 25 % tillåtas, så att den uppgår för götjern till 1,250 och för välljern till 1,000 à 1,100 kg. per qvcm. Dessa påkänningar kunna också betraktas såsom tillåtna för sådana delar af vindförbanden, på hvilka den vertikala belastningen icke utöfvar någon verkan.

Vid bestämmande af det erforderliga antalet nitar i en nitförbindning bör afseende fästas vid den rörliga belastningens dynamiska verkningar på samma sätt som vid tvärsektionernas bestämmande. Krafter, som genom nitförbindningen öfverföras från en konstruktionsdel till en annan, skola sålunda beräknas med samma stötkoefficienter, som gälla för den förra delen och användas vid bestämmande af dess dimensioner. Afskärningsspänningen per ytenhet kan tillåtas uppgå till $\frac{1}{3}$ af den för materialet tillåtna dragspänningen och kan sålunda för svenskt götjern af till nitar lämplig beskaffenhet antagas till 700 kg

per qvcm. samt för välljern till 600 à 700 kg., beroende af jernets beskaffenhet. Trycket mot hålkanten må uppgå till 1,5 eller högst 2 gånger afskärningsspänningen. Vid tillägg af vindtryckets verkan kunna äfven dessa påkänningar ökas med 25 %.

Enligt K. Jernvägsstyrelsens nya bestämmelser är koeficienten k icke konstant, utan bestämd genom formeln

$$k = 800 \left(1 \pm 0,35 \frac{B_{min}}{B_{max}} \right)$$

och kan således för stänger utan vaxelspänningar variera från ett minimivärde af 800 kg. till ett maximivärde af 1,080 kg. per qvcm. Därjemte hafva stötkoefficienterna för de särskilda spännvidderna andra värden än de af oss antagna. En jemförelse emellan resultaten af dessa begge olika räknemetoder kan dock för stänger af detta slag lätt åstadkommas, om man för samma värden på P och Q bestämmer den behöfliga sektionens arean F enligt begge metoderna jemte den påkänning s , som belastningen ($P+Q$) förorsakar på denna area. Enligt det af oss föreslagna beräkningssättet har man då

$$F = \frac{P + \varepsilon Q}{1000}$$

och

$$s = \frac{P+Q}{F} = 1000 \frac{P+Q}{P+\varepsilon Q}$$

eller

$$s = 1000 \frac{1 + \frac{Q}{P}}{1 + \varepsilon \frac{Q}{P}}$$

Enligt det af K. Jernvägsstyrelsen föreskrifna beräkningssättet får man

$$F = \frac{P + \varepsilon Q}{800 \left(1 + 0,35 \frac{P}{P+Q} \right)}$$

och

$$s = \frac{P+Q}{F} = \frac{1080 P + 800 Q}{P + \varepsilon Q}$$

eller

$$s = \frac{1080 + 800 \frac{Q}{P}}{1 + \varepsilon \frac{Q}{P}}$$

Men för jernvägsbroar är värdet å förhållandet $Q:P$ rätt väl känt för alla spännvidder, så att värdena å s kunna uträknas, när stötkoefficienterna ε äro gifna. De sålunda beräknade värdena äro sammanställda i nedanstående tabell, hvilken för ytterligare jemförelse upptager de påkänningar, som enligt den preussiska förordningen af år 1895 kunna auses tillåtna för samma spännvidder.

Af denna tabell synes, att med undantag endast för de minsta spännvidderna på 5 meter och därunder blifva de påkänningar, som förorsakas af den verkliga belastningen, vid begge beräkningssätten så nära lika, att skilnaderna icke äro af någon praktisk betydelse. Men för de minsta spännvidderna äro dessa påkänningar enligt det för statsbanorna antagna beräkningssättet så låga, att en höjning väl kan synas vara både önskvärd och möjlig. Begge de svenska beräkningssätten gifva dessutom för alla i tabellen upptagna spännvidder, och äfven

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens berättelse 1900.

för större spännvidder upp till 100 meter, lägre spänningar, än den preussiska förordningen tillåter, och torde således någon ytterligare sänkning icke behöfva ifrågakomma.

Spännvidd	$\frac{Q}{P}$	Statsbanor		Eusk. jernvägar		Preussen
		ε	s	ε	s	
1	20.0	1.78	466.7	1.75	588.8	650
2	16.0	1.68	497.8	1.70	602.8	675
3	13.0	1.58	533.0	1.66	620.0	700
4	11.0	1.50	564.6	1.63	633.9	725
5	10.0	1.42	597.4	1.60	647.1	750
7.5	7.50	1.29	663.2	1.56	678.3	775
10	5.50	1.23	705.7	1.50	708.1	800
15	4.25	1.18	744.8	1.45	731.5	825
20	3.50	1.16	766.8	1.40	762.7	850
25	3.25	1.13	787.5	1.35	789.0	850
30	3.00	1.11	803.7	1.33	801.6	875
35	2.75	1.10	814.9	1.31	814.7	875
40	2.50	1.09	826.8	1.30	828.4	900
50	2.00	1.07	853.5	1.25	857.1	900
60	1.80	1.05	872.0	1.21	881.1	925
70	1.60	1.03	891.2	1.17	905.3	925

F. Beräkning af pelare.

Bropelare af jern skola beräknas för den största vertikala belastning samt för de största horisontala krafter såväl i längdriktning som i tvärriktning, hvilka af brons öfverbyggnad kunna öfverföras till hvarje pelare, med tillägg såväl af pelarens egen vikt som af trycket mot dess egen vindyta. Såsom rörlig belastning kan man härvid för hvardera af de begge omgivande spannen använda samma jemnt fördelade belastning som vid momentberäkning med den stötkoefficient, som motsvarar spannets längd. Vid sammanlagd verkan af alla dessa vertikala och horisontala krafter kan en ökning i påkänningen af 40 % tillåtas, så att den får uppgå för götjern till 1,400 och för välljern till 1,100 à 1,200 kg. per qvcm.

G. Kontinuerliga bjelkar, båg- och hängverk.

För beräkning af kontinuerliga bjelkar, vare sig statiskt bestämda eller statiskt obestämda, användas de i tabellerna upptagna jemnt fördelade belastningarna på samma sätt som för enkla bjelkar inom det brospann, hvars angreppsmomenter eller afskärningskrafter sökas. För öfriga samtidigt belastade brospann användas däremot endast de belastningar, som gälla för momentberäkningar. Stötkoefficienten kan med tillräcklig noggrannhet för praktiska beräkningar bestännas efter spannens medellängd.

För beräkning af båg- och hängverk användas belastningssystemen Aa, Bb och Cc i ofördelaktigaste uppställningar. För dessa konstruktioner skola tillika temperaturspänningar beräknas för en temperaturskilnad af $\pm 40^\circ \text{C}$., och får påkänningen vid sammanläggning af dessa spänningar med vertikala och horisontala krafter verknningar icke öfverstiga 1,250 kg. per qvcm. för götjern eller 1,000 à 1,100 kg. för välljern.

H. Afsyning och profning.

För afsyning och profning af broar, som blifvit beräknade enligt nu framställda förslag och hvilkas ritningar blifvit godkända af vederbörande kontrollant bör föreskrifvas, det jernvägens egare skall genom företeende af profningsintyg från offentlig profningsanstalt eller kompetent profningsman styrka, att det använda materialet är af föreskrifven beskaffenhet. Sker detta, så är profbelastningen och uppmätningen af den därvid uppkommande sänkningen uteslutande att betrakta såsom ett prof på det utförda arbetets, isynnerhet nitningsarbetets, beskaffenhet och bör följaktligen verkställas i öfverensstämmelse därmed.

För detta ändamål är det tillräckligt att använda en enda fullständig belastning öfver brons hela längd samt uppmäta den därvid inträffade sänkningen i spanuets midt, där den utfaller störst och därför kan med minsta relativa fel bestämmas. Storleken af denna belastning bestämmes på sådant sätt, att den i brons hufvudbjelkar framkallar det maximalmoment, för hvilket dessa blifvit beräknade. Sedan belastningen borttagits, får den kvarstående sänkningen icke öfverstiga $\frac{1}{3}$ af den under belastningen uppmätta. Skulle den visa sig större, så skall ny profning verkställas, hvarvid ingen kvarstående sänkning får förekomma.

Från profning kunna undantagas sådana broar, som äro utförda af enkla helvalsade bjelkar, äfvensom broar med en spännvidd af 10 meter eller därunder.

Stockholm November 1900.

P. W. ALMQVIST.

CARL FRÆNELL.

F. W. H. PEGELOW.

Tabell för belastningssystemet Aa.

A n g r e p p s m o m e n t					A f s k ä r n i n g s k r a f t e r					Stötkoeffi- cient
Teor. spännvidd	Absolut maximal- moment	Jemnt fördelad belastning			Belastad längd	Stödjepunkts- moment	Jemnt fördelad belastning			
		ton	afrundad	diff.			ton	afrundad	diff.	
m.	mt.	p. m.	kg. p. m.	l m.	m.	mt.	p. m.	kg. p. m.	l m.	
1	5.00	40.00	40,000	20,000	1	20.0	40.00	40,000	14,000	1.75
2	10.00	20.00	20,000	4,000	2	52.0	26.00	26,000	4,500	1.70
3	17.63	15.67	16,000	—	3	96.0	21.33	21,500	2,000	1.66
4	32.00	16.00	16,000	1,000	4	156.0	19.50	19,500	1,000	1.63
5	47.00	15.04	15,000	600	5	232.0	18.56	18,500	1,000	1.60
7.5	95.30	13.55	13,500	600	7.5	432.0	15.36	16,000	1,000	1.55
10	150.78	12.06	12,000	400	10	662.0	13.24	13,500	400	1.50
15	277.09	9.85	10,000	150	15	1,302.0	11.57	11,500	160	1.45
20	455.19	9.10	9,250	100	20	2,140.0	10.70	10,700	100	1.40
25	667.75	8.55	8,750	50	25	3,184.0	10.19	10,200	60	1.36
30	953.81	8.48	8,500	10	30	4,446.0	9.88	9,900	40	1.33
35	1,288.51	8.41	8,450	5	35	5,920.0	9.67	9,700	40	1.31
40	1,634.01	8.42	8,425	5	40	7,588.0	9.48	9,500	20	1.29
45	2,126.02	8.40	8,400	5	45	9,472.0	9.36	9,400	20	1.27
50	2,616.67	8.37	8,375	—	50	11,572.0	9.26	9,300	20	1.25
55	3,168.26	8.38	8,375	—	55	13,864.0	9.17	9,200	20	1.23
60	3,766.24	8.37	8,375	—	60	16,374.0	9.10	9,100	10	1.21
65	4,412.88	8.36	8,375	—	65	19,096.0	9.04	9,050	10	1.19
70	5,120.51	8.36	8,375	5	70	22,010.0	8.98	9,000	10	1.17
75	5,874.48	8.35	8,350	—	75	25,144.0	8.94	8,950	10	1.15
80	6,677.10	8.35	8,350	—	80	28,492.0	8.90	8,900	5	1.14
85			8,350	—	85	32,042.0	8.87	8,875	5	1.13
90			8,350	—	90	35,794.0	8.84	8,850	5	1.12
95			8,350	—	95	39,762.0	8.81	8,825	5	1.11
100	10,429.01	8.34	8,350	—	100	43,916.0	8.79	8,800	5	1.10

De i ofvanstående tabell angifna, absoluta maximalmomenten uppkomma under någon af tågets axlar, när denna axel ställes symmetriskt mot hela belastningens resultant i afseende på spännviddens midt. Ordningsnummern n för denna axel, räknad från den första lokomotivaxeln såsom N:o 1, samt dess afstånd s_n från den ändpunkt af spännvidden, där lokomotivets första axel befinner sig, äro för de särskilda spännvidderna följande:

Spännvidd	n	s_n m.	Spännvidd	n	s_n m.	Spännvidd	n	s_n m.	Spännvidd	n	s_n m.
1	2	$\frac{1}{2}$	10	3	$5\frac{1}{3}$	40	9	$20\frac{1}{4}$	70	15	$35\frac{1}{2}$
2	2	1	15	4	$7\frac{1}{3}$	45	10	$22\frac{1}{3}$	75	16	$37\frac{1}{3}$
3	2	$1\frac{1}{6}$	20	4	$8\frac{1}{3}$	50	11	$24\frac{1}{3}$	80	17	$39\frac{1}{4}$
4	3	2	25	6	$12\frac{1}{3}$	55	12	$27\frac{1}{3}$	100	21	$50\frac{1}{2}$
5	3	$2\frac{1}{2}$	30	7	$14\frac{1}{3}$	60	13	$29\frac{1}{3}$	—	—	—
7.5	3	$3\frac{1}{2}$	35	8	$17\frac{1}{3}$	65	14	$32\frac{1}{3}$	—	—	—

Tabell för belastningssystemet Bb.

A n g r e p p s m o m e n t					A f s k ä r n i n g s k r a f t e r					Stötkoeffi- cient
Teor. spännvidd	Absolut maximal- moment	Jemnt fördelad belastning			Belastad längd	Stödjepunkts- moment	Jemnt fördelad belastning			
		ton	afrundad	diff.			ton	afrundad	diff.	
		m.	mt.	p. m.			kg. p. m.	l m.	m.	
1	4.50	36.00	36,000	18,000	1	18.0	36.00	36,000	13,500	1.75
2	9.00	18.00	18,000	4,500	2	45.0	22.50	22,500	4,500	1.70
3	15.19	13.50	13,500	—	3	81.0	18.00	18,000	1,000	1.66
4	27.00	13.50	13,500	500	4	135.0	16.88	17,000	1,000	1.63
5	40.50	12.96	13,000	400	5	198.0	15.84	16,000	800	1.60
7.5	83.00	11.80	12,000	400	7.5	394.0	14.01	14,000	500	1.55
10	138.00	11.04	11,000	200	10	638.0	12.76	12,750	300	1.50
15	279.40	9.93	10,000	150	15	1,270.0	11.29	11,250	175	1.45
20	459.72	9.19	9,250	150	20	2,070.0	10.35	10,375	125	1.40
25	668.11	8.55	8,500	100	25	3,030.0	9.70	9,750	100	1.35
30	909.96	8.09	8,000	50	30	4,150.0	9.22	9,250	75	1.33
35	1,188.02	7.76	7,750	50	35	5,418.0	8.85	8,875	75	1.31
40	1,493.60	7.47	7,500	50	40	6,798.0	8.50	8,500	50	1.29
45	1,832.73	7.24	7,250	50	45	8,290.0	8.19	8,250	50	1.27
50	2,188.46	7.00	7,000	40	50	9,908.0	7.93	8,000	50	1.25
55	2,565.21	6.78	6,800	40	55	11,638.0	7.69	7,750	50	1.23
60	2,969.41	6.60	6,600	30	60	13,480.0	7.49	7,500	40	1.21
65			6,450	30	65	15,444.5	7.31	7,300	30	1.19
70			6,300	30	70	17,507.0	7.15	7,150	30	1.17
75	4,312.15	6.13	6,150	30	75	19,685.0	7.00	7,000	25	1.15
80	4,840.68	6.05	6,000	20	80	21,964.5	6.86	6,875	25	1.14
85			5,900	20	85	24,356.0	6.74	6,750	20	1.13
90			5,800	20	90	26,852.5	6.63	6,650	20	1.12
95			5,700	20	95	29,457.5	6.53	6,550	20	1.11
100	6,982.34	5.59	5,600	20	100	32,171.0	6.43	6,450	20	1.10

De i ofvanstående tabell angifna, absoluta maximalmomenten uppkomma under någon af tågets axlar, när denna axel ställes symmetriskt mot hela belastningens resultant i afseende på spännviddens midt. Ordningsnummern n för denna axel, räknad från den första lokomotivaxeln såsom N:o 1, samt dess afstånd s_n från den ändpunkt af spännvidden, där lokomotivets första axel befinner sig, äro för de särskilda spännvidderna följande:

Spännvidd	n	s_n m.	Spännvidd	n	s_n m.	Spännvidd	n	s_n m.	Spännvidd	n	s_n m.
1	2	$\frac{1}{2}$	7.5	4	$3\frac{3}{4}$	30	6	$13\frac{1}{2}$	55	10	$26\frac{1}{2}$
2	2	1	10	4	$4\frac{1}{2}$	35	7	$16\frac{1}{2}$	60	10	$28\frac{1}{2}$
3	2	$1\frac{1}{2}$	15	4	$6\frac{3}{4}$	40	7	$18\frac{1}{2}$	75	12	$35\frac{1}{2}$
4	3	2	20	5	$9\frac{1}{2}$	45	8	$20\frac{1}{2}$	80	12	$37\frac{1}{2}$
5	3	$2\frac{1}{2}$	25	6	$12\frac{1}{2}$	50	9	$23\frac{1}{2}$	100	15	$47\frac{1}{2}$

Tabell för belastningssystemet Cc.

A n g r e p p s m o m e n t					A f s k ä r n i n g s k r a f t e r					Stötkoeffi- cient
Teor. spännvidd	Absolut maximal- moment	Jemnt fördelad belastning			Belastad längd	Stödjepunkts- moment	Jemnt fördelad belastning			
		ton	afrundad	diff.			ton	afrundad	diff.	
m.	mt.	p. m.	kg. p. m.	l m.	m	mt.	p. m.	kg. p. m.	l m.	
1	3.50	28.00	28,000	14,000	1	14.0	28.00	28,000	10,500	1.75
2	7.00	14.00	14,000	3,500	2	35.0	17.50	17,500	3,500	1.70
3	11.81	10.50	10,500	—	3	63.0	14.00	14,000	750	1.66
4	21.00	10.50	10,500	500	4	105.0	13.13	13,250	750	1.63
5	31.50	10.08	10,000	300	5	154.0	12.32	12,500	600	1.60
7.5	64.77	9.21	9,250	200	7.5	308.0	10.95	11,000	400	1.55
10	108.96	8.72	8,750	200	10	497.0	9.94	10,000	250	1.50
15	218.13	7.75	7,750	130	15	980.0	8.71	8,750	150	1.45
20	353.70	7.07	7,100	100	20	1,603.0	8.02	8,000	85	1.40
25	514.47	6.59	6,600	50	25	2,366.0	7.57	7,575	65	1.35
30	717.38	6.38	6,350	50	30	3,269.0	7.26	7,250	50	1.33
35	933.44	6.09	6,100	30	35	4,291.0	7.01	7,000	40	1.31
40	1,192.04	5.96	5,950	30	40	5,439.0	6.79	6,800	40	1.29
45	1,476.48	5.82	5,800	20	45	6,688.5	6.61	6,600	30	1.27
50	1,783.14	5.71	5,700	20	50	8,050.0	6.44	6,450	30	1.25
55	2,110.02	5.58	5,600	20	55	9,516.5	6.29	6,300	25	1.23
60	2,465.30	5.48	5,500	20	60	11,091.5	6.16	6,175	25	1.21
65			5,400	20	65	12,775.0	6.05	6,050	20	1.19
70			5,300	20	70	14,563.5	5.94	5,950	15	1.17
75	3,652.15	5.19	5,200	15	75	16,464.0	5.85	5,875	15	1.15
80	4,093.15	5.12	5,125	15	80	18,466.0	5.77	5,800	15	1.14
85			5,050	15	85	20,583.5	5.70	5,725	15	1.13
90			4,975	15	90	22,799.0	5.63	5,650	15	1.12
95			4,900	15	95	25,133.5	5.57	5,575	15	1.11
100	6,029.38	4.82	4,825	15	100	27,566.0	5.51	5,500	15	1.10

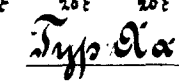
De i ofvanstående tabell angifna, absoluta maximalmomenten uppkomma under någon af tågets axlar, när denna axel ställes symmetriskt mot hela belastningens resultant i afseende på spännviddens midt. Orduingsnummern n för denna axel, räknad från den första lokomotivaxeln såsom N:o 1, samt dess afstånd s_n från den ändpunkt af spännvidden, där lokomotivets första axel befinner sig, äro för de särskilda spännvidderna följande:

Spännvidd	n	s_n m.	Spännvidd	n	s_n m.	Spännvidd	n	s_n m.	Spännvidd	n	s_n m.
1	2	$\frac{1}{2}$	7.5	4	8.75	30	7	14.75	55	11	27.50
2	2	1	10	4	10.00	35	7	16.25	60	11	29.00
3	2	1.5	15	4	13.75	40	8	18.00	75	13	36.75
4	3	2	20	5	19.00	45	9	21.75	80	13	38.25
5	3	2.5	25	6	24.00	50	10	24.50	100	16	47.50

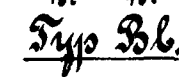
Förskolskoleklassen.

Potolit. Gen. Stab, Lit. Attst.

Lokomotiv 25 Kon



Lokomotiv 25 Kon



Locomotor 65 Kon

