

belt saa dyrt, som efter det foreliggende forudsat, og det tillige af Veidirektørens Skrivelse af 12te Oktober 1892 erfares, at den forelagte Kalkul af Arbeidet er saa alt for lavt sat, maa Komiteen henstille, at en Revision af denne Kalkul foretages, inden nogensomhelst Beslutning angaaende Veianlæggets Udførelse fattes».

I Henhold til det af Amtsformandskabets Veikomite udtalte, maa Departementet forudsætte, at Projektet for Anlægget maa undergives videre Behandling, forinden Betingelserne for Bevilgning til sammes Udførelse kan ansees at foreligge.

Veidirektørens Budgetfremstilling for **Tromsø Amt** er saalydende:

«Almindelig Bemærkning».

Ingeniør Holst har under 13de September 1893 principaliter sluttet sig til Amtmandens Forslag og subsidiært foreslaaet følgende Bevilgning til Tromsø Amt for Budgetterminen 1894—1895:

1. Sørtjos—Sappen	Forts.	Kr.	15 000,00
2. Balsfjord—Malangen do.	«	20 000,00	
3. Lenvik—Maalselven do.	«	20 000,00	
4. Sama—Kastfjord Paabeg.	«	17 000,00	

Tilsammen Kr. 72 000,00

Navnlig holder han stærkt paa Opførelse af et Beløb til Sama—Kastfjord.

Amtmandens af Amtsformandskabet bifaldte Forslag lød paa henholdsvis Kr. 15 000,00, Kr. 27 000,00, Kr. 20 000,00 og Kr. 18 000,00; tilsammen altsaa Kr. 80 000,00.

S ø r t j o s—S a p p e n.

Til Vei- og Broanlæg i Nordreisen er af Storthinget hidtil ialt bevilget et Beløb af
Kr. 63 800,00

I Henhold til det Amtsformandskabet 1893 meddelte Overslag, skulde der til den foreløbig vedtagne Plan, der omfatter Oparbejdelse af Partiet S ø r t j o s—R ø i e l v G a a r d med Forbigaaelse af Bro ved Ansjon

og forudsat Valg af Linien om Tømmernæs, yderligere

tiltrænges en Bevilgning af Kr. 26 750,00

Tromsø Amtsformandskab har overensstemmende med Amtmandens Forslag, andraget om paa næste Budget at faa opført til Fortsættelse af Veianlægget Sørtjos—Sappen en Bevilgning af Kr. 15 000,00. Ingeniør Holsts Forslag slutter sig hertil. Med Hensyn til Linievalget bemærker Amtmanden i sin Indstilling til Amtsformandskabet 1893, at saafremt et af Alternativerne paa Østsiden findes at være fuldt brugbart, antages samme at burde foretrækkes fremfor Alternativet med 2de Ganges Passage af Elven, navnlig dersom det ved de fornyede Beregninger med Hensyn til Broerne skulde vise sig, at sidstnævnte Alternativ bliver kostbarere end i Forelægget for sidste Amtsformandskab forudsat.

Den 26de Mai 1893 ramponeredes Karrene til Nordreisenbro i betydelig Grad ved en voldsom Isgang. Herom og om de udførte Arbejder m. V. har Ingeniør Munch i Skrivelse af 7de Oktober 1893 til Ingeniør Holst forklaret Følgende:

«Da der i Nordreisenelv — ialfald i den nedre Del, hvor Brostedet er valgt — efter omboendes Opgave aldrig tidligere var indtruffen nogen nævneværdig Isgang, fandtes det heller ikke under Udførelsen nødvendigt at give Murene nogen speciel Styrke mod Forskyvning. De særskilte Skift blev derfor ikke boltede sammen, heller ikke Stenene indbyrdes forbundne med Klammer som ved Altenbro anvendt, men blev der dog ved Tilhugningen og Sammenpasningen at Stenene, specielt for Pillarens og Frontmurenes Vedkommende, anvendt al mulig Omhu.

Sten udsprængtes og nedvæltedes fra en nærliggende Ur, og da de fleste var af en temmelig rund og for Muring høist ubekvem Form, kostede Tilhugningen og Sammenpasningen meget Arbejde. Skiftene var jevnt langt tykkere end i Alten — fra 0,5 til 0,8 m. —, og forøvrigt var Stenene af temmelig store Dimensioner; ved Pillaren var saaledes Rundingen mod Strømmen for flere Skifts Vedkommende dannet af en eneste Sten.

De Gange, jeg havde Anledning til direkte at kontrollere Muringen, fandt jeg altid den

største Omhu anvendt paa at erholde saa solid Forband som muligt.

Hvad Landkarrene angaar, var Frontmurene og Sidemurene helt igjennem murede i Forband, saa meget, som de forhaanden-værende Stene tillod, og holdt Murene fuldt ud de foreskrevne Dimensioner. — Bagmurene blev udførte af stor Sten lagte skiftevis samtidig og saa meget i Forband som muligt med Front- og Sidemurene, men blev der selvfølgelig ikke anvendt noget nævneværdigt Arbeide paa Tilhugning eller nøiere Sammenpasning af de enkelte Stene.

I det hele taget maa det kunne siges, at Muringen ved Nordreisenbroen var udført fuldt ud tilfredsstillende, hvad angaar Tilhugning, Sammenpasning og Anordning af Stenene i de forskellige Skift.

Da jeg den 18de Mai inspicerede Broen, var begge Landkar og Pillaren fuldt færdigmurede, og gav det Hele et meget solid Indtryk.

Der blev dog fra Opsynsmandens — dengang Holmviks — Side ytret en Tvivl om, hvorledes det vilde gaa, ifald det mægtige Islag, som helt dækkede Elven, ved et pludseligt indtrædende Mildveir blev løftet og løsnet fra Elvebredden, saa det kunde komme i Drift; en saadan Istyngde, mente han, vilde ikke en saa steilt opstigende Pillar kunne modstaa.

Ligesom i Altenelven opnaaede Isen ved Vinterens uafbrudte strenge Kulde uhørte Dimensioner; saaledes fandtes ved Fundamenteringsarbeidet til Sikring mod Udgravning om østre Landkars Fod, Islagets Tykkelse at være over 2 m. og var det en usædvanlig haard og fast Is.

Isgangen i Nordreisenelv begyndte efter omboende Folks Sigende flere Mil oppe i Dalen allerede den 23de og 24de Mai. Paa de strømhaarde Steder blev Isen brudt løs, delt i mindre Flak og pakket sammen, hvor den faste Isflade laa sammenklemt mellem grundere Sandører.

Efterhvert som Vandmasserne ved den hurtige Snesmeltning voxede, blev flere og flere af disse «Vaser» brudt løs og ført længere udover Elven. Om Aftenen den 26de Mai mærkedes Bevægelse i den faste Is ved Brostedet. Vandstanden steg hurtigt

til opimod Flom. En større Isdæmning længere oppe i Dalen var løsnet og de opdæmmede Vandmasser kom mere som en Flodbølge nedover.

Nogen Isskruning og Opdæmning som ligeoverfor Altenbroen indtraf ikke ved Nordreisenbroen.

Det Brostedet nærmestliggende Isbelte, der paa flere Steder var gjennehugget, og som Følge af dets Benyttelse som Arbeidsplads mere svækket end Isen længere oppe i Dalen, delte sig strax i saa smaa Flak, at de kunde komme igjennem Broaabningerne; herved kom den ovenforliggende faste Is, der ved Vandstandens Stigen var løsnet fra begge Bredder, i Drift og nu begyndte Ødelæggelsen paa Murværket. De fleste Flak var for store til at kunne slippe gennem Broaabningerne. Strømmen satte Isflakene hovedsagelig ind mod vestre Løb.

Handelsmand P. B. Lund fra Sørtjos, der var ilet op til Brostedet samme Aften, meddelte mig det væsentligste angaaende Isgangen. Han saa, hvorledes et mægtigt Isflak førtes af Strømmen, der bar med en 4—5 Mils Fart paa skraa lige mod vestre Landkar; det rystede i Karret, og Frontmuren fik en Forskyvning nedover. Flaket, der udfyldte mere end Halvparten af Elveløbet, stoppede et Øieblik, Midtstrømmen tog Sving paa øvre Ende, og med uimodstaaelig Kraft tørnede det an mod Pillaren, hvoraf 2 à 3 Skift blev strøget med. Isen var som i Altenelven jevnt 1,5 m. tyk. Isgangen tiltog udover Natten; flere af de længere oppe i Dalen sammenskruede Ismasser løsnedes og kom nedover som «Isskred» udfyldende hele Elveleiet; herunder havde ogsaa østre Landkar faaet en Beskadigelse.

De paa det nye Profil indtegnede Høideangivelser for Flom og Isgangshøiden, er overensstemmende med de Iagttagelser, tilstedeværende Folk har gjort.

Hvad angaar Murens høie Enhedspriser, kan som Grund herfor anføres Følgende:

De for Udvinning af Sten forudgaaende Undersøgelser med Prøvesprængninger faldt usædvanlig kostbare. Store Arbeider maatte nemlig udføres med Bortfjernelse af overliggende løse og for Stenudvindingen uhen-

sigtsmæssige Fjeldlag, inden man kunde faa nogen Mening om Stenbruddets Beskaffenhed.

Resultaterne var overalt saa mislige, at Bruddene maatte forlades. Særlig faldt et ca. 300 m. nedenfor Brostedet paa Vest-siden valgt Stenbrud kostbart; stadig lokket af nye optrædende, lovende Lagninger i Fjeldet, blev Sprængningen fortsat ligefra Høsten 1891 til ud i Februar 1892, uden at man erholdt større Mængder af Sten, der kunde ansees skikket for Pillar og Landkarmuring, hvorfor Stenbruddet tilslut blev forladt, og bestemte man sig endelig for at udvinde den fornødne Sten af endel store Blokke i ovennævnte Stenbruds Nærhed. Af disse Blokke er al Sten til Brokarrene senere udvunden.

Paa Grund af Blokkenes spredte Beliggenhed og de med Snemaaking, Boxning etc. forbundne Besværligheder, faldt Udvinningen meget kostbar, paa sine Steder opimod Kr. 12,00 pr. m.³

Den fremskaffede Sten var yderst haard og vanskelig at hugge; da de fleste Stene havde en delvis rund og høist uregelmæssig Form, maatte meget Arbeide lægges i at skaffe vinkelrette Flader.

Men Stenen var stærk, veirbestandig og af meget store Dimensioner, ja enkelte maalte over 1 m.³ i Indhold.

Veidirektøren skal i Forbindelse hermed bemærke, at man har havt saa liden Frygt for skadelig Isgang i denne Elv, at det oprindelige Projekt for Broerne mellem Sørtjos og Sappen er bleven udarbejdet med Broaabninger paa Pæleaag, i hvilken Forbindelse hidsættes Følgende af Ingeniør Holsts Skrivelse af 28de September 1891 med Hensyn til det valgte øvre Brosted ved Kirken:

«Elvens relative Fald ved Brostedet, ligesom nedenfor, er særdeles lidet, saa at Flo og Fjære virker. Den aarlige største Flom indtræffer i den sidste Halvdel af Juni Maaned. Isgang sker derfor ikke ved Flomvandsstand».

Iaar derimod indtraf det exceptionelle Tilfælde, at Flom og Isgang kom samtidig. Isen var nemlig i Vinterens Løb naaet til saa stor Tykkelse, at den blev liggende fast og stærk henimod en Maaned længere end

vanlig og blev først brudt op, da Flom ved Snesmeltningen i Fjeldene indtraf.

Specielt bemærkes, at Broen ved Kirken oprindeligt var projekteret opført noget nedenfor det senere valgte Brosted som Sprængværksbro i 3 Aabninger paa Pæleaag af Træ. Af Hensyn til Vedligeholdsudgifterne vedtoges imidlertid at bygge Broen med Overbygning af Jern paa Stenkar i 2 Aabninger à 31 m., hvilken Konstruktion det i Henhold til det Anførte var fuld Grund til at tro skulde vise sig baade solid og hensigtsmæssig i enhver Henseende.

Den ovenfor beskrevne Isgang har imidlertid været saa voldsom, at Veidirektøren ved Sagens Behandling er bleven staaende ved i Tilfælde at foreslaa Broens Gjenopførelse i 1 Spænd, altsaa med Sløifning af den før projekterede Pillar, idet antages, at man alene paa den Maade vil være paa den sikre Side. Forslaget anbefaler sig derhos til Valg gennem den Omstændighed, at ifølge de foreliggende Beregninger viser det sig blot ubetydelig kostbarere end en Plan, gaaende ud paa Broens Gjenopførelse med Pillar.

I begge Tilfælde kommer man imidlertid selvsagt op i Beløb, som er ganske væsentlig høiere end tidligere forudsat. — Det her foreslaaede Alternativ vil nemlig ialt koste Kr. 78 600,00. Jernoverbygningen til den før vedtagne Plan med 2 Aabninger er allerede leveret. Den er paaregnet at kunne realiseres til Brug for andre Broer for et Beløb af Kr. 8 590,00. Forsaavidt en saadan Disposition imidlertid ikke skulde kunne ske i Løbet af Broens Gjenopførelse, maatte der altsaa midlertidig anvises Forskud af Statskassen til et Beløb som nævnt, i Lighed med hvad der jevnlige finder Sted ligeoverfor Redskabsbeholdninger i Paavente af disses Afhændelse. Der er til Dato udført Arbejder ved Broen med en Udgift af omtrent Kr. 31 500,00 hvorefter der resterer at anvende til Broens Fuldførelse « 47 100,00 Heraf paaregnes udredet af tidligere Bevilgninger, der nemlig i sin Helhed tænkes benyttet til Broen, naar undtages Veistrækningen Sørtjos — Broen (Naveren) « 22 250,00

Som ny Bevilgning tiltrænges

altsaa Kr. 24 850,00
der opføres for kommende Termin til Disposition efter nærmere Forhandling med Distriktet, idet tilføies, at samme muligens vil ønske Arbeidet fortsat indtil Videre, alene forsaavidt angaar Oparbejdelse af Vei, medens Broen nu, da den viser sig at blive saa meget kostbarere end før paaregnet, maaske ønskes udskudt til en senere Fremtid. En saadan Tanke er af Hensyn til Herredets daarlige økonomiske Forfatning og deraf flydende Vanskelighed for at udrede Distriktsbidraget saameget mere nærliggende, som det viser sig, at ifølge de gjennem Ingeniør Holst i Telegram af 4de December 1893 meddelte Oplysninger, maa man forhøje Overslagene for de resterende Veiarbejder ganske væsentlig. Han har nemlig opgivet, at den 7 940 m. lange Strækning fra Reisenbroen til Røielv, efter en Linie helt paa Nordsiden, som Veidirektøren nu foreslaar, vil kræve i Anlægsomkostninger Kr. 66 800,00. Herom maa forbeholdes nærmere Udtalelse, da Planerne ikke er færdigbehandlede.

Ialt skulde man altsaa til Partiet Sørtjos—Røielv fremdeles tiltrænge en Bevilgning af Kr. 91 650,00, forudsat Reisenbroens Gjenopførelse efter den ved nærværende Anledning anviste Plan. Hvis derimod Broen bliver hen-skudt til en senere Fremtid, haves til Disposition for Veianlæg fra Brostedet til Røielv, som nævnt Kr. 22 250,00
der, tillagt det for kommende

Termin foreslaaede Beløb	«	24 850,00
udgjør	«	47 100,00

hvorefter der til Fuldførelse afnævnte Veistrækning alene skulde tiltrænges yderligere « 19 700,00
at bevilge for Terminen 1895—1896.

Balsfjord—Malangen.

Ved denne Veisags Forelæggelse for Amtsformandskabet 1893 har Veidirektøren bemærket Følgende:

«Arbeidet har hidtil været drevet paa de mest paatrængende Partier: Sjaavikør—Grønaas med Arm til Søen og Grønaas—Skjæret.

Under Henvisning til Bilaget til Budgetfremstillingen 1890, Pag. 162, foreslog Vei-

direktøren for Amtsformandskabet i 1892 at indlemme i Planen ogsaa en tarvelig Vintervei fra Sjaavikør til Eliasnæs.

Til Brug paa Strækningen Skjæret—Sjaavikør er hidtil bevilget
Kr. 65 000,00¹⁾

Efter Ingeniør Holsts Meddelelse af 9de November 1892 vil dette Partis Fuldførelse tiltrænge . . . « 11 500,00

I Henhold til Amtmandens Indstilling tiltraadte Amtsformandskabet i 1892 Veidirektørens Forslag om Anlæggets Forlængelse til Eliasnæs som en tarvelig Vintervei fra Sjaavikør af, uagtet Amtmanden og Amtsformandskabet var bekjendt med, at der inden Herredet var vakt Motion om at faa Anlægget fortsat som Sommervei endog forbi Eliasnæs, nemlig udover til Haugen.

Under Veidirektørens Nærværelse i Distriktet Sommeren 1892 blev ogsaa sidstnævnte Plan med Styrke fremholdt fra de Interesseredes Side, hvorefter Veidirektøren og Amtmanden fandt sig befoiet til at anbefale for Arbejdsdepartementet et Forslag om at anvende endog en Del af Bevilgningen til Skjæret—Sjaavikør til Vinterarbejdsdrift mellem Sjaavikør og Eliasnæs forudsat fornøden Garanti fra Herredsstyrelsens Side for Beløbets Refusion, forsaavidt Stortinget ikke skulde bevilge Midler til denne Plan. Saadan Garanti er imidlertid ikke vedtaget, og noget Arbejde er derfor heller ikke iværksat udenfor Sjaavikør.

Paa Grund af denne Sagens usikre Stilling blev der i Veibudgetpropositionen for Terminen 1893—1894 blot opført Kr. 11 500,00²⁾ beregnet paa Fuldførelse af Strækningen Skjæret—Sjaavikør med Arm til Søen ved Grønaas.

Ingeniør Munch har under 20de April 1893 indsendt modificeret Overslag for Strækningen Sjaavikør—Eliasnæs—Haugen. Efter samme skulde Sjaavikør—Eliasnæs med Arm til Søen ved Eliasnæs koste Kr. 26 800,00 i Arbejdsomkostninger for en Længde af 3 389 m., hvoraf Armen 297 m., og

¹⁾ Exkl. 1893-Bevilgningen.

²⁾ Bevilget af Stortinget 1893.

Sjaavikør—Haugen uden nævnte Arm Kr. 47 300,00
for en Længde af 5 310 m.

Veidirektøren foreslaar principaliter, at Amtsformandskabet iaar vedtager $\frac{1}{5}$ m. V. til Sjaavikør—Haugen; subsidiært foreslaaes, at saadant Bidrag vedtages til Sjaavikør—Eliasnæs med Arm til Søen ved Eliasnæs. Endvidere foreslaaes, at der paa Budgettet 1894—1895 søges opført til Fortsættelse paa denne Rute et Beløb af lignende Størrelse som Anlægssummen for det af Veidirektøren subsidiært foreslaaede System, altsaa omtrent Kr. 27 000,00».

Tromsø Amtsformandskab har, overensstemmende med Amtmandens Forslag, andraget om paa næste Budget at faa opført til Fortsættelse af Veianlægget Balsfjord—Malangen et Beløb af Kr. 27 000,00.

Denne Sum er i Henhold til det Anførte beregnet paa Oparbejdelse af Sommervei videre fra Sjaavikør til Eliasnæs, hvortil sidst-afholdte Amtsformandskab vedtog $\frac{1}{5}$ m. V. Ingeniør Holsts principale Forslag slutter sig hertil; subsidiært foreslaar han opført Kr. 20 000,00.

Uddrag af Afdelingsingeniør Holsts Skrivelse af 13de September 1893 til Veidirektøren:

«Fortsættelsen af Balsfjorden—Malangen eller Partiet Sjaavikør—Eliasnæs kræver til sin Fuldførelse:

a. med Arm til Søen ved Eliasnæs Kr. 27 600,00,

b. uden saadan Arm Kr. 26 500,00, og synes det rimeligt at opføre hele dette Beløb, hvorved Budgetbeløbet, med Amtmandens Forslag forresten bibeholdt, vilde blive Kr. 80 600,00 eller Kr. 79 500,00. Men kan ikke dette samlede Beløb bibeholdes, og jeg i Reduktionen maa tage Hensyn til Arbeidernes Art, bliver Balsfjorden—Malangen det Anlæg, jeg maa reducere. Det meste Arbejde her er nemlig Sprængning og Muring, altsaa Vinterarbejde, og kan da et Beløb af Kr. 20 000,00 klare sig med en Arbejdsstok bestaaende for det meste kun af de ældre faste Arbejdere, der ikke er vantede at deltage i Fiskerierne. Lidt Vinterarbejde som Stenkjøring og Stikrendemuring vil der ogsaa have ved de andre Anlæg.

Da der imidlertid til Veibygning i Tromsø Amt i 1892 blev bevilget Kr. 86 800,00 og i indeværende Budget er bevilget Kr. 77 000,00, vil jeg dog tro, at Hr. Direktøren ogsaa for Budgettet 1894—1895 opfører mere end Kr. 72 000,00, antager Amtmandens Forslag og opfører ca. 80 000,00, hvorved det hele Beløb til Fuldførelse af Balsfjorden—Malangen intil Eliasnæs kan erholdes».

Amtmanden har under 28de November 1893 afgivet s c h e m a t i s k V e d t a g e l s e.

Veidirektøren opfører i Henhold til det Anførte under denne Post et Beløb af Kr. 20 000,00

L e n v i g—M a a l s e l v e n.

Til Strækningen Finsnæs—Karlstad er af Stortinget hidtil ialt bevilget Kr. 62 000,00
Det i Budgetfremstillingen

1893 meddelte Overslag lyder paa « 91 300,00

For Amtsformandskabet 1893 har Veidirektøren foreslaaet endvidere indlemmet i Planen Arm til Bunden af Røgsfjordvand, inkl. Bro over Laxelven, anslaaet til . . . « 12 000,00

og muligens ogsaa den i Budgetfremstillingen 1893 omhandlede Arm til Nygaard (Bjørnhi), der for en Længde af 1 110 m. er anslaaet til « 5 800,00

Stortingets Veikomité har i sin Indstilling af 1893 fremhævet Ønskeligheden af, at der gives Bevilgning til nævnte Arm til Røgsfjord samtidig med Restbevilgningen til Hovedanlægget, forat den kan blive oparbejdet samtidigt med denne.

Tromsø Amtsformandskab har, overensstemmende med Amtmandens Forslag, andraget om paa næste Budget at faa opført til Fortsættelse af Veianlægget Lenvig—Maalselven et Beløb af Kr. 20 000,00, hvorhos Amtsformandskabet har vedtaget $\frac{1}{5}$ m. V. til Arm fra Karlstad—Finsnæsveien til Røgsfjordvand.

Ingeniør Holsts Forslag slutter sig hertil.

Ifølge Rapport for 3die Kvartal 1893, dateret 20de September 1893, er Hovedlinien anslaaet til Kr. 100 800,00.

Af Hensyn til Vinterarbeide for endel af de mest øvede Arbeidere er ved kgl. Resol. af 9de December 1893 naadigst bifaldt, at der af de til Fortsættelse af Vei- og Broanlæg i Nordreisen af Stortinget i 1893 bevilgede Midler forskudsvis anvendes et Beløb af indtil Kr. 10 000,00 til Fortsættelse af Veianlægget Finsnæs—Karlstad.

Der er i det foreliggende Overslag intet Hensyn taget til en af Veidirektøren efter Inspektion Høsten 1892 paa Bane bragt udvidet Plan paa Partiet ved Finsnæs.

Til Anlæggets Fortsættelse i kommende Termin, inklusive den omhandlede Arm til Rogsfjordvand, opfører Veidirektøren et Beløb af Kr. 22 000,00.

Amtmanden har under 24de November 1893 afgivet *schematisk Vedtagelse*, overensstemmende med Amtsformandskabets Beslutning i 1893.

Sama—Kastfjord.

Tromsø Amtsformandskab har i 1893, overensstemmende med Amtmandens Forslag, andraget om paa næste Budget at faa opført til Paabegyndelse af Veianlægget Sama—Kastfjord et Beløb af Kr. 18 000,00.

Amtmanden har for at faa Plads til denne Bevilgningspost paa sit Forslag reduceret Veidirektørens Forslag til Lenvig—Maalselven med Kr. 10 000,00, hvorhos han anbefaler, at Amtsformandskabet indtrængende udtaler sig for Paabegyndelse af Veianlægget Sama—Kastfjord i Terminen 1894—1895, navnlig da Andsvand—Nordhus ventes færdigt Sommeren 1894, hvorpaa den derved ledigblevne Arbeidsstyrke antydes disponeret til Sama—Kastfjord.

Ingeniør Holst slutter sig principaliter til Amtmandens Forslag; subsidiaert opfører han Kr. 17 000,00 — se foran under almindelig Bemærkning.

Veidirektøren ser sig imidlertid af budgetmæssige og administrative Hensyn nødsaget til ogsaa denne Gang at foreslaa heromhandlede Anlæg udsat».

Departementet skal med Hensyn til det af Veidirektøren for Tromsø Amts Vedkommende anførte bemærke Følgende:

1. Vedkommende Veianlægget Sørkjos—Sappen i Nordreisen. Til Veidirektørens Fremstilling og Forslag herom har den tekniske Revision bemærket Følgende:

«For Gjenopførelsen af Reisen Bro er der opgjort alternative Forslag

enten efter et System med Anvendelse af en Midtpillar og 2 Broaabninger à 31 m., hvilken Bygningsmaade er kalkuleret at ville koste Kr. 67 000,00 à Kr. 78 000,00, alt efter de forskjellige konstruktive Anordninger af Pillaren og Landkarrenes Tilslutning til den tilstødende Vei,

eller med Sløifning af Pillaren og Anvendelse af en Broaabning over det hele Løb, hvilket Alternativ er anslaaet at ville koste Kr. 78 600,00.

Veidirektøren foreslaar den sidstnævnte Plan, og Revisionen er med ham enig i, at den bør vælges, forsaavidt det bliver besluttet at gjenopbygge Broen, baade fordi Anordningen af et Brospænd byder større Sikkerhed med Hensyn til Forhindring af en gjentagen Ødelæggelse af Broen ved Isgang, og fordi man ved Anvendelse af 2 Broaabninger maatte foretage saavidt omfattende Forholdsregler til Broens Bebyggelse i denne Henseende, at Omkostningerne for en saadan Plan ikke vilde blive særdeles meget mindre end for det førstnævnte Alternativ.

Vedkommende de beregnede Overslagssummer haves iøvrigt Intet væsentligt at bemærke.

Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden af en Gjenopbygning af Broen i den nærmeste Fremtid — naar dette Arbeide vil medføre saa store Omkostninger, som foran anført —, stiller sig derimod for Revisionen tvivlsomt.

Man skal i denne Henseende tillade sig at paapege, at ogsaa Veidirektøren i sin nærværende Budgetfremstilling stiller sig tvivlende herom, idet der af ham sees fremholdt, at muligens ogsaa det interesserede Distrikt — naar det blev bekjendt med, at Broen vil blive saa meget kostbarere, end før paaregnet — skulde ønske Arbeidet

fortsat indtil videre alene forsaa vidt angaar Oparbejdelse af det tilstødende Veianlæg, medens Broen blev udsat til en senere Fremtid.

Allerede ved den foreløbige Behandling af denne Veisag (kfr. Veidirektørens Fremstilling til Veibudget 1890—1891, Bilag Pag. 165) sees ogsaa Veidirektøren at have henpeget paa dette Forhold og samtidig antydning Muligheden af, at Broen her kunde sloifes og en Færge istedet gjøre tilfredsstillende Tjeneste.

Efter den Stilling, hvori Sagen nu befinder sig, forekommer det derfor for Revisionen at være fuld Grund til ikke at træffe nogen Bestemmelse med Hensyn til Broens Gjenopbygning, ialfald forinden Distriktets Udtalelse herom foreligger.

Med Hensyn til fortsat Bevilgning til Fremme af det tilstødende Veianlæg skal Revisionen bemærke, at der endnu ikke foreligger nogen bestemt Plan med Overslag for Omlægningen af Strækningen Reisenbro—Røielv efter den paa Grund af den indtrufne Isgang nødvendiggjorte Forandring af Linieretningen, og at Veidirektøren i den Henseende har forbeholdt sig nærmere Udtalelse. Uagtet Anlægget saaledes ikke kan ansees fuldstændig forberedt med Hensyn til Planlæggelse, finder man dog ikke tilstrækkelig Grund til at fraraade, at Bevilgning gives til Fremme af dette Veiforetagende, idet man under saadanne Omstændigheder forudsætter, at en Arbejdsplan med Overslag af Veidirektøren vil blive forelagt Departementet, forinden Anlægget iværksættes.

Departementet slutter sig til, hvad der af den tekniske Revision er tilraadet med Hensyn til Spørgsmaalet om Udsættelse med Broarbejdets videre Fremme, der saaledes antages først at burde foregaa efter nærmere Forhandlinger med Distriktet. Denne Udsættelse med Broarbejdet antages ikke at burde være til Hinder for at skride til yderligere Arbejder paa Fortsættelsen af selve Veiarbejdet, der antages at burde foregaa i næstkommende Budgettermin overensstemmende med Veidirektørens Forslag.

2. I Anledning af Veidirektørens Bemærkning under Afsnittet *Le n s v i g—M a a l s e l v e n* om, at det ved kongelig Resolution

af 9de December 1893 naadigst er bifaldt, at der af de til Fortsættelse af Vei- og Broanlæg i Nordreisen af Stortinget i 1893 bevilgede Midler forskudsvis anvendes et Beløb af indtil Kr. 10 000,00 til Fortsættelse af Veianlægget *F i n s n æ s—K a r l s t a d*, skal Departementet til nærmere Oplysning om de Omstændigheder, der har bevirket Ønskeligheden af en saadan Disposition, tillade sig at henvise til vedlagte Gjenpart af det til Grund for Resolutionen liggende Foredrag¹⁾.

For **Finmarkens Amt** er Veidirektørens Fremstilling saalydende:

«*T a n a d a l e n*.

Til Anlæg af Sommervei fra *T a n a n æ s* til et Punkt ligeoverfor det paa Tanaelvens Østside liggende *S e i d a* i Tanens Herred er af Stortingene 1890, 1891, 1892 og 1893 bevilget tilsammen Kr. 105 000,00
Den Stortinget og Amtsforsamlingen i 1893 meddelte

Kalkul lod paa « 164 000,00

Efter det senest Foreliggende ville Omkostningerne andrage til Kr. 165 200,00 (Rapporter for 1ste Halvaar 1893, daterede 9de og 25de September 1893).

Overslagets Forhoielse begrundes af Ingeniør Holst i Skrivelse af 26de September 1893 ved «Skader sidste Vaar ved Tælbrydningen samt ved den enestaaende høie Vandstand og Isgang i Tanaelven». Herom forklarer han videre Følgende:

«Hele nedre Del af Tanaelven blev oversvømmet; man for paa Baad over Gjærderne, og maatte man mange Steder flytte ud. Broerne blev løftede af og fandtes igjen inde i Skoven. Skaden var dog forholdsvis mindre, da Vandet har ringe Hastighed, og antages en lignende Katastrofe liden eller ingen Skade at ville gjøre, naar Broerne ere boltede til Murene, og Veien er vel forsynet med Torvbeklædning, og denne saavel som Veibanen godt har sat sig.

Jeg forudsætter naturligvis, at Anlægget afleveres til Tanens Herred til Vedligeholdelse, saa snart som det er færdigt, antagelig næste Sommer».

¹⁾ Trykt som Bilag Nr. 2.