

Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storthing betræffende Bevilgning for Budgetterminen fra 1ste Juli 1854 til 30te Juni 1857 til Fremme af Veivæsenet.

Den norske Regjerings underdanigste Indstilling af 29de Marts 1854.

Chefen for Departementet for det Indre, Statsraad Stang, har underdanigst foredraget følgende:

Efter Bestemmelserne i den ældre Veilov af 28de Juli 1824, dens § 2 litr. a. og § 3 tilkom det Kongen at bevilge Omkostningerne ved Anlæg af nye Hovedveie (undtagen Communications-Beie mellem Norge og Sverige) og ved Opførelse eller Istandfattelse af Broer paa samme, naar disse Omkostninger oplob til en saa høi Sum, at det vilde blive for trykkende for et enkelt Amt at udrede samme, — enten i det Hele eller for endeel forskudsvis udbetalte af Statskassen og derefter til Refusion for denne ublignede paa hele Rigets Matriculskyld, samt paa lige Maade at bevilge afholdte Omkostningerne ved Vedligeholdelsen af særdeles vanskelige og afvædsiggende Stykker af Hovedveie.

Ifølge Bestemmelserne i den nye Veilov af 15de September 1851, dens § 4, 3die Passus samt § 5, 3die Passus skal derimod, naar deslige Omkostningers Udredelse i det Hele eller for en Deel skjønes at ville blive for trykkende for vedkommende Amt eller Amter, Sagen forelægges Storthinget til Bestemmelse om de fornødne Midlers Udredelse af Statskassen, enten til endelig Udgift for denne eller forskudsvis mod Refusion ved Ubligning paa Rigets Matriculskyld, samt paa Kjobstæderne og Ladestæderne saaledes og efter det Forhold mellem Landdistrikterne paa den ene Side og Kjob- og Ladestæderne paa den anden Side, samt mellem de enkelte Kjobstæder og Ladestæder indbyrdes, som af ethvert Storthing bestemmes.

Paa samme Maade bliver ifølge sidstnævnte Lovs § 76 sidste Passus at forholde, naar Om-

kostningerne ved Anlæg eller Omlægning af Hovedveie paa Kjobstædernes Grund eller af de Gaarder, der ere Fortsættelse af Hovedveie, eller ved Opførelse af Broer paa saadanne Veie eller Gaarder, oplobe til en saa stor Sum, at sammes Udredelse skjønes at ville blive for trykkende for Bykassen.

Ifølge den nye Lovs § 4, 4de Passus skulde dog „med Forstud af Statskassen til de Veianlæg, der for Loven af Kongen vare besluttede, samt med Refusion af disse Forstud forholdes indtil næste Storthing paa samme Maade som hidtil.“

Den Storthinget ved bemeldte Lov tillagte Bevilgningsmyndighed træder saaledes med indværende Aars Storthing, for første Gang i Anvendelse. Idet Departementet som Følge heraf tillader sig at indgaae med underdanigst Foredrag angaaende Fremførelse for bemeldte Storthing af naadigst Proposition angaaende Bevilgning for forestaaende Budgettermin til Fremme af Veivæsenet, skal man foreløbigt meddele en Oversigt over de Veiarbejder, hvis Udførelse for det almindelige Veifonds Regning ifølge tidligere Kongelige Resolutioner er paabegyndt, men endnu ikke fuldført.

1. Det ved Kongelig Resolution af 26de Juni 1846 befalede Hovedveianlæg mellem Eids-taaen i Braadals Anner til Hvideveids Præstegjeld i Bratsbergs Amt og Gaarden Hiane i Holts Præstegjeld i Nedens og Kobygdelagets Amt, i Forbindelse hvormed ved Kongelig Resolution af 26de Februar 1847 er befalet oparbejdet en Hovedvei fra Daastjærn, en Arm af Drangs-

vandet, i Molands Præstegjeld til Pladsen Rybusfæta, beliggende ved ovennævnte Veilinie i Treungens Amter til Nissedals Præstegjeld.

Paa Veiliniien mellem Eidstaaen og Fiane, der i det Hele har en Længde af omtrent 10 Mile, er den sydligste Strækning i en Længde af omtrent $3\frac{1}{2}$ Mil af den inden Nedens og Røbygdelagets Amt liggende, ialt 5 Mile 537 Alen lange Deel af Linien fuldstændig færdig og afleveret til Amtets Veivæsen. Den øvrige Deel af den inden bemeldte Amt liggende Linie er for Tiden farbar med Hjulkredsløb i dens hele Længde, og staaer paa denne Linie i det Væsentlige kun tilbage Gruusning af de senest oparbejdede Strækninger i en Længde af omtrent $1\frac{3}{4}$ Mil. Denne Gruusning og det isørigt manglende Arbejde, der iaar er bleven paabegyndt, antages at ville blive færdig i forstkommende Mai Maaned, og vil kunne udføres ved Hjælp af de Midler, som ved Kongelig Resolution af 23de Mai forrige Aar ere bevilgede anvendte til Veivæsenet for Tidsrummet fra 1ste Januar forrige Aar til 30te Juni dette Aar.

Paa den inden Bratsbergs Amt faldende Deel af Veiliniien — en Længde af omtrent $4\frac{3}{4}$ Mile — var ved forrige Aars Udgang i det Hele en Strækning af omtrent $3\frac{1}{2}$ Mil Længde paa det Nærmeste færdig, og det paa denne Strækning manglende Arbejde samt Oparbejdelsen af de endnu ikke paabegyndte Veistykker af tilsammen henimod $1\frac{1}{4}$ Mil Længde antages at ville blive færdige ved Udgangen af indeværende Aar, og haabes det dertil ved Kongelig Resolution af 23de Mai forrige Aar bevilgede Beløb at ville blive tilstrækkeligt, saa at Tilskud af de Midler, som for næste Budgettermin maatte bestemmes anvendte til Veivæsenet, formeentlig ikke vil fornødiges.

Derimod er det ved ovennævnte Kongelige Resolution af 26de Februar 1847 befalede Anlæg af en Sidelinie fra den heromhandlede Veie til Drangsvandet i Moland, paa Grund af at der inden vedkommende Distrieter er vakt Tvivl om Hensigtsmæssigheden af den for denne Linie valgte Retning, ikke bleven paabegyndt, og da vedkommende Distrieter senere have troet at burde foretrække Istandbringelsen af et andet Veiforetagende fremfor Anlægget af bemeldte Sidelinie, antages samme, ialfald for det Første, ikke at burde komme til Udførelse, i hvilken Henseende forøvrigt nærmere henvises til hvad derom vil blive forklaret i det følgende under en almindelig Oversigt over de Helemærkede Veie.

2. Den ved Kongelig Resolution af 12te Mai 1851 befalede Omlægning af den Deel af

den throndhjemste Hovedvei gennem Gudbrandsdalen, som er beliggende mellem Rjostaden Lillehammer og Gaarden Baadsto i Dier Præstegjeld, Gudbrandsdalens Fogderi, Christians Amt. Af denne Veistrækning, der har en Længde af henimod 3 Mile, er i 1851 bleven omlagt 2 paa Linien mellem Lillehammer og Stedsstationen Moshuus beliggende Bakkestrækninger, nemlig de saakaldte Maagerudbækker og Rytterbjerger, en Længde af omtrent $\frac{1}{4}$ Mil, og i 1852 den sydligste Deel af Linien mellem Lillehammer og Gaarden store Haaven i Faaberg, en Længde af omtrent $\frac{1}{4}$ Mil, hvorefter Omlægningen i forrige Aar er bleven fortsat fra Gaarden store Haaven til Gaarden Endsby, en Længde af omtrent $\frac{1}{2}$ Mil, Omlægningen af dette sidstnævnte Stykke blev i forrige Aar paa det Nærmeste færdig og vil kunne fuldendes ved Hjælp af de dertil ved Kongelig Resolution af 23de Mai f. A. bevilgede Midler. Derimod vil til Omlægningen af de endnu tilbagestaaende Strækninger af den gamle Veie, der tilsammen have en Længde af omtrent $1\frac{3}{4}$ Mil, udtræves Bevilgning af Stortinget, med Hensyn hvortil det Fornødne nedenfor nærmere vil blive meddeelt.

3. Den ved samme Kongelige Resolution af 12te Mai 1851 befalede Omlægning af den Strækning af Hovedveien mellem Throndhjem og Røros, som fører gennem de saakaldte Droilier i Holt-aalens Præstegjeld, Orke- og Gulbals Fogderi, søndre Throndhjems Amt.

Denne Omlægning blev i forrige Aar paa det Allernærmeste fuldstændig færdig, idet den nye Veie ikkun paa en mindre Strækning mangler Gruusning, der i indeværende Aar agtes udført, og ville Omkostningerne herved kunne bestrides af de Midler, som ved Kongelig Resolution af 23de Mai f. A. ere bevilgede anvendte til Veivæsenet.

Af de for det almindelige Veifonds Regning tidligere paabegyndte Veiforetagender er det saaledes ikkun Veieomlægningen mellem Lillehammer og Baadsto i Gudbrandsdalen, til hvis Fuldbærelse der vil udtræves Bevilgning af Stortinget.

Departementet skal dernæst, forinden man gaer over til at omhandle de nye Veiforetagender, til hvis Udførelse Bevilgning af Stortinget antages at burde søges, tillade sig at forudsikke følgende almindelige Bemærkninger:

Det er almindelig erkjendt, at vort Veivæsen for Tiden i det Hele taget staaer paa et lavt Trin, idet endog de vigtigste Hovedveie for en alfor stor Deel bestaae af en Samling af større og mindre tildeels steile Bakker, der i Forcing med et paa

flere Steder misligt Veidætte i høi Grad besværliggjøre Transporten. Erkjendelsen af Nyttens og Nødvendigheden af gode Communicationer som et af de sikreste og virksomste Midler til Landets Udvikling og Opkomst er imidlertid efterhaanden vakt og bleven mere og mere almindelig udbredt, og Tilveiebringelsen af et tilfredsstillende Communicationssystem betragtes nu med Høie som en af de meest paatrængende og vigtige Opgaver for Styrelsen. Vel er der i en Række af Aar udrettet især i Forhold til ældre Læder ikke ubetydeligt til Forbedring af Veivæsenet, men naar Hensyn tages til hvad der maa erkendes at staae tilbage, maa det vistnok indrømmes, at de hidtil udførte Arbejder kun danne en liden Deel af hvad der udtræves til en gennemgribende Forbedring. Da flere Egne af Landet lige indtil en forholdsvis nær Periode endog ganske manglede Veie, maatte Opmærksomheden først rettes paa at anlægge Veie i disse Districter, og Udbedringen af vore ældre Hovedveie maatte imidlertid udstaae, og det er først i de seneste Aar, at man har kunnet tænke paa med nogen Kraft at fremme denne. Den Fremstilling, som nedensfor vil blive givet af vore Hovedveie, vil imidlertid vise, hvor overordentlig meget der i denne Henseende staaer tilbage, og man har derfor ved Forslagene om de Arbejder, der i den nærmeste Fremtid bør foretages, væsentlig hast denne Deel af vort Veivæsen for Die, medens alene en mindre Deel af de Summer, der foreslaaes bevilgede, ville falde paa Anlægget af nye Veilinieer.

Med Hensyn til de Undersøgelser angaaende Veiarbejder, der bør bringes til Udførelse, som Departementet har ladet anstille, skal man tillade sig følgende Bemærkninger angaaende den Plan, man har fulgt.

Under Erkjendelsen af at vort Veivæsen saa godt som i alle Rigets Egne tiltrænger en gennemgribende Forbedring har det været udbåret som ønskeligt, at man, forinden man skred til Udførelsen af denne Forbedring, burde søge tilveiebragt en almindelig og detailleret Plan for Rigets fremtidige Veivæsen, saaledes som dette fuldkomment tænkes at burde være, og at det ligeledes burde ved almindelige Regler paa Forhaand bestemmes, til hvilken Grad af Fuldkommenhed med Hensyn til Stigningsforholde, Bredde, Veidættens Bestaaenhet med Videre de forskjelligste Klasser af Veie efter deres større eller mindre Vigtighed for Færdselen bør oparbejdes. Denne Anskuelse kan Departementet dog i dens Almindelighed ikke erkjende rigtig. Det er naturligvis

nødvendigt at der, forinden der skrives til Anlæg af ny Veie, selv om dennes Hovedretning er givet, anstilles nøiagtige Undersøgelser af Terrainet, for at ubfinde det Strog og den Linie, hvori Veien saavel med Hensyn til dens mulige Forbindelse med andre Linier eller fremtidige Fortsættelse, som for at den kan stifte den størst mulige Nytte og opnaae den største tekniske Fuldkommenhed ved Anvendelsen af den mindst mulige Beføstning bør ligge. Departementet har ogsaa med Hensyn til samtlige de Veiforetagender, hvortil Bevilgning af det nu forsamlede Storting antages at burde søges, saaledes som af vedkommende Forslag nærmere vil sees, ladet anstille nøiagtige Undersøgelser af Terrainet, saa at der haves Sikkerhed for, at de foreslaaede Anlæg komme til at ligge i det rette Veiplan. Men ligesom Istandbringelsen af en almindelig Plan for det hele Rigets Veivæsen vilde udtræve saa vidtløftige og omfattende Undersøgelser, at den vilde medtage et langt Tidsrum, saaledes vilde det ogsaa være uhenftsmæssigt at udarbejde Forslag til nye Arbejder, som først om længere Tid kunde blive udførte, fordi nogen sikker Oversigt over Forholdene i en fjernere Fremtid vanskeligt kan haves, og nye Krav imidlertid kunne gjøre sig gjeldende saavel med Hensyn til hvilke Arbejder, der bør foretages, som til den Fuldkommenhed, disse bør gives. Ved at opstille en saadan Generalplan som Betingelse for Istandbringelsen af en gennemgribende Udbedring af vort Communicationsvæsen vilde man desuden ikke tage det tilbørlige Hensyn til Landets naturlige Forholde. Selve Formationen af Landet angiver nemlig, i Almindelighed taget, paa det Bestemteste den eneste tænkelige Plan for Rigets Veisystem. I det nemlig Landets beboelige og beboede Strog før en saa væsentlig Deel bestaae af snævre og skarpt begrænsede Dalfører, er det herved i Regelen afgjørende betegnet, baade hvor det fra teknisk Side er gjørligt og hvor det er nyttigt og nødvendigt at anlægge Veie. At nemlig Veiene maae følge Dalførerne, for at sætte disse i Forbindelse med Havet samt Kjøbstæderne, er en Selvfølge. De fleste og vigtigste Veilinieers Retning er saaledes bestemt ved selve Dalførernes. Paa samme Maade bestemmer Kjøbstædernes indbyrdes Beliggenhed Retningen af de Veilinieer, som til disse Forbindelse anlægges. I disse Tilfælde er altsaa Hovedplanen for Veiforbindelserne allerede givet, og hvad der bliver tilovers for Ingeniørens Virksomhed indskrænker sig til en Detailundersøgelse angaaende den for Veien hensigtsmæssigste Tracé, saasom om Linien bør lægges paa den ene eller

anden Side af det Basdrag, der gennemffjærer Dalsfaret, om den bør lægges lige med Elveleiet eller høiere oppe i Terrainet o. dl. Rigtigheden heraf vil blive mere indlysende af det Følgende, hvori Departementet omhandler de vigtigste af vore nuværende Hovedveilinier.

Noget andet gjelder vistnok om de enkelte Strækninger, hvor Dalsfærene udmunde sig i større Sletter, saaledes som Romerige og Smaalenene, og ligeledes hvor Spørgsmaalet er om Veiforbindelser mellem det Vestenfjeldste og Nordenfjeldste paa den ene og det Østfjeldste paa den anden Side, samt mellem Hoveddalsfærene indbyrdes ved transversale Veilinier. I disse Tilfælde bliver der vistnok jævnlig Spørgsmaal om et Valg mellem flere mulige og saa i Hovedretning forskjellige Veilinier, der gjør det nødvendigt, at der, forinden der afgives endeligt Forslag til Bygning af ny Veie, anstilles mere omfattende og sammenlignende Terrainundersøgelser. Men disse Tilfælde forholde sig dog som Undtagelser til Regelen. Heller ikke kunne, saavidt skjønes, almindelige og bestemte Regler angaaende den Fuldkommenhed, hvormed de forskjellige Klasser af Veie blive at oparbejde, med Nytte opstilles. Der kan nemlig ved Spørgsmaalet om den Fuldkommenhed, en Veie bliver at give, ikke ubelukkende blive at tage Hensyn til dens Vigtighed for Færdselen, hvorimod meget i denne Henseende maa beroe paa, hvad Terrainforholdene tilstede. Det er nemlig indlysende, at Terrainforholdene stundom kunne gjøre det umuligt uden uforholdsmæssige Omkostninger at opnaae saa fordeelagtige Stigningsforholde, som med ubelukkende Hensyn til et Veianlægs Vigtighed for Færdselen maatte anses onskelige. Ligeledes kan Veiebundens forskjellige Bestaffenhed paa de forskjellige Steder og den mere og mindre lette Afgang til at erholde tjenlig Veigruus bewirke, at af lige vigtige Veie en maa makadamiseres, en anden kan gives Veidække af Gruus. Det samme gjelder om Veibredden, som Terrainforholdene hyppigt gjøre det nødvendigt selv paa vigtigere Veie at indstrænke noget paa de vanskelige Steder til Formindskelse af Omkostningerne. Befølgelsen af almindelige og ufravigelige Regler for Veienes Bestaffenhed, ubelukkende begrundede i en Classification efter deres større eller mindre Vigtighed for Færdselen, er derfor ikke mulig, hvorimod deres Fuldkommenhed for en Deel maa afhænge af, hvad Terrainforholdene tilstede.

Bed at forberede de Veiforetager, med Hensyn til hvilke Bevilgning af indeværende Aars Storting antages at burde søges, er Departe-

mentet gaaet ud fra, at Planen for Veivæsenets Virksomhed paa eengang bør udfastes for de nærmest følgende 6 Aar, og vil man derfor ved at bringe i Forslag de Arbeider, som man antager i de nærmeste 6 Aar at burde søges udforte, andrage paa, at Halvdelen af det Beløb, som er anslaaet at ville medgaae til disse Arbeider, af indeværende Aars Storting søges bevilget for Budgetterminen fra 1ste Juli 1854 til 30te Juni 1857. Paa samme Maade antager man, at der bør forholds paa ethvert kommende Storting. At indstrænke den Plan for Veivæsenets Virksomhed, til hvis Jværfættelse Bevilgning af ethvert Storting bliver at søge, til et saa kort Tidsrum som de nærmeste 3 Aar, vilde efter Departementets Formening ikke være hensigtsmæssigt, deels fordi der ikkun naar Planen udstrækkes til et længere Tidsrum vil kunne erholdes en saadan samlet Oversigt over, hvad der til Lettelse af Communicationen i de forskjellige Districter ved dens Jværfættelse vil udrettes, som synes at maatte udtræves, for at den bevilgende Myndighed kan bedømme Planens Billighed og Hensigtsmæssighed, deels fordi jævnlig flere enkelte Arbeider staa i saadan indbyrdes Forbindelse, at de gjensidigt betinge hinanden.

Hertil kommer, at det for en hensigtsmæssig Fordeling af Arbeidsvirksomheden i hvert enkelt Aar saavel med Hensyn til Muligheden af at erholde den fornødne Arbeidsstof, som til saavidt muligt at benytte de samme Arbeidsredskaber ved forskellige Arbeider, vil være nødvendigt at have Oversigt over Veivæsenets Virksomhed for et længere Tidsrum og derved Valg mellem et større Antal Arbeider, beliggende i forskellige Egne af Riget, hvilket ikke i tilstrækkelig Grad vilde blive Tilfældet, naar Planen alene omfattede et kortere Tidsrum.

Med Hensyn til Fremgangsmaaden ved vort Veivæsens Udbedring har det stundom været yttret, at man burde søge een Veilinee ad Gangen bragt i tilfredsstillende Stand, istedetfor at fordele Arbeiderne paa flere. Ved ubetinget at følge denne Fremgangsmaade vilde dog neppe det Heles Gavn paa bedste Maade rammes. Vel antager Departementet, at Bestræbelserne i nogen Grad bør rettes paa fortriinsviis at see reguleret i den nærmeste Fremtid den af Rigets Hovedveilinier, som formeentlig ubetinget maa anses som den vigtigste, nemlig den fra Lillehammer gennem Gudbrandsdalen over Dovre førende Hovedvei til Throndbjem, der danner Fortsættelse af Jernbanelinien fra Christiania til Njosen og Dampstibslinien over denne Indse, men om at indstrænke Arbeidsvirksomheden

ubelukkende enten til denne eller nogen anden enkelt Linie bor der formeentlig ikke blive Spørgsmaal, saalænge Veivæsenet i det hele Land staaer saa langt tilbage, og samtlige Egne derfor have en saa bydende Trang til og Krav paa Forbedring af deres Veivæsen. Ved at sammentrænge Virksomheden til en enkelt Strækning vilde den desuden foranledige større Vanskeligheder og Bekostninger, end naar den fordeles paa flere længere fra hinanden liggende Puncter.

Det kan derhos ikke undgaaes, at særffilte Omstændigheder maa have Indflydelse paa Valget af Arbejdsplaner, og blandt disse fornemmelig den Interesse, som vedkommende District ved Bevilgning af Bidrag til et Arbejdes Udførelse har lagt for Dagen for sammes snarest mulige Istandbringelse, idet et passende Bidrag af vedkommende Kommune i Regelen endog maa ansees som en ueftergivelig Betingelse for et Arbejdes Udførelse for det almindelige Veifonds Regning.

Forøvrigt er som af det Folgende vil sees med Hensyn til enkelte, skjøndt ganske faa, af de Arbejder, man foreslaaer opførte paa Veiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar, og hvortil Bidrag antages at burde kræves af vedkommende Amtscommuner, endnu ikke det Fornødne endeligen afhandlet med vedkommende Amtsformandskaber, paa Grund af at den tekniske Forberedelse af disse Sager ikke har kunnet tilendebringes saa betimeligt, at de til vedkommende Arbejder udarbejdede Forslag med Overflag have kunnet forelægges vedkommende i forrige Aar afholdte Amtsformandskaber. Departementet har nemlig i de senere Aar havt at forberede fra nyt af saa godt som samtlige de Foretagender, der ville blive foreslaaede til Udførelse paa Veiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar; men da den Tid af Aaret, der her tillands tillader Undersøgelser i Marken, kun omfatter de faa Sommermaaneder, samt da Amtsformandskaberne kun ere samlede een Gang om Aaret og det i Almindelighed tidlig paa Sommeren, har det ikke været gjørligt for Departementet, uagtet alle anvendte Bestræbelser, at see den tekniske Forberedelse af samtlige Sager tilendebragt allerede forinden vedkommende Amtsformandskaber i forrige Aar afholdtes. Ligesom imidlertid de Foretagender, hvorved dette er Tilfældet, ifkun ere faa, saaledes er der efter Omstændighederne med Hensyn til dem ingen Grund til at betvivle, at der til Udførelsen af disse Foretagender, hvis snarest mulige Istandbringelse er af Bigtighed, vil af vedkommende Amtscommuner vorde bevilget de Bidrag, som af samme antages at burde forlanges, og der kan

derfor af Hensyn til den for Tiden manglende Bevilgning ikke være nogen Betænkelse ved vedkommende Arbejders Udførelse paa Arbejdsplanen. Departementet tør ogsaa troe, at de Sager, som man nu vil foreslaae Storthinget forelægge, naar de betragtes under Et, ere saa tilstrækkeligt forberedede, som det med Hensyn til de særegne Vanskeligheder, som den nye Veiløvs System i denne Henseende medfører, overhovedet kan ventes nogensinde at ville blive Tilfældet. Efter Bestemmelserne i denne Lov maa nemlig enhver af disse Sager forelægges 2de bevilgende Myndigheder, hvoraf den ene ifkun er samlet een Gang hvert Aar, og den anden ifkun een Gang hvert 3die Aar, nemlig baade vedkommende Amtsformandskab til Bevilgning af Bidrag af Amtscommunen, og Storthinget til Bevilgning af Bidrag af det almindelige Veifond, og da det hyppig indtræffer, at der, efterat en Sag har været forelagt Amtsformandskabet, og det forlangte Bidrag til Arbejdes Udførelse af Amtscommunen er bevilget, opstaaer Spørgsmaal om Forandringer i den for Arbejdet lagte Plan, hvis Befølgelse kræver enten Samtykke eller yderligere Bevilgning af Amtsformandskabet, vil det vanskeligt kunne undgaaes, at en og anden Sag kommer til at maatte forelægges Storthinget, endnu forinden det Fornødne endeligen er bleven afhandlet med vedkommende Amtsformandskab, saafremt ikke Sagen alene af denne Grund skal maatte udsættes til et følgende Storthing og derved lide hele 3 Aars Ophold.

Forøvrigt have samtlige de Amtsformandskaber, af hvem Bevilgning til Fremme af vedkommende Amters Veivæsen har været søgt, enten eenstemmig eller saa godt som eenstemmig bevilget de forlangte Bidrag og derved lagt for Dagen, saavel at de erkjende Trangen til et forbedret Veivæsen, som at de ere villige til at gjøre de Opoffrelser, som til Opnaaelse af dette Viemed udkræves.

Disse Bidrag fra Communerens Side ville dog ikke samtlige indkomme i Løbet af de nærmeste 6 Aar, idet de forskjellige Communer, for hvis Vedkommende Bidragene opløbe til forholdsviis større Summer, have betinget sig, at disse erlægges afdragsviis i forskjellige, kortere eller længere Terminer, der tildeels falde udenfor de nærmeste 6 Aar. De Bidrag, som enkelte Communer ville have at erlægge, ere ogsaa saa betydelige, at der, naar Udbetalingen ikke skulde blive altfor byrdefuld, ikke vel kunde være Spørgsmaal om at kræve dem erlagte i et saa kort Tidsrum, og overhovedet bor man formeentlig, da vedkommende Communer bedst kjende deres egne Evner, saavidt muligt lempe sig efter hvad

de i denne Henseende selv finde at kunne overkomme.

Med Hensyn til Storrelsen af det Beløb, der for den kommende Budgettermin bør af Stortinget søges bevilget til Fremme af Veivæsenet, skal Departementet underdanigst oplyse, at der i dette Niemed har i de sidste Aar været anvendt et Beløb af omtrent 100,000 Spd. aarlig. Skal imidlertid en mærkelig Forbedring af vort Veivæsen ikke blive henstødt til en fjern Fremtid, vil det være nødvendigt, at der for Eftertiden til Veivæsenet anvendes et betydeligere Beløb, end hidtil derpaa har været anvendt. Departementet vover dog ikke for Tiden at foreslaae, at Beløbet sættes høiere end til 180,000 Spd. aarlig udenfor de Bidrag til Arbeidernes Udførelse, som af vedkommende Communer blive at tilskyde.

Ifølge den nye Veilovs § 4, 3die Paragraph bliver det af ethvert Storting at bestemme, hvorvidt de til Veivæsenet af Statskassen bevilgende Midler skulle endelig udredes af denne eller kun forskydes af samme mod Refusion ved Udligning paa Matrifulsfylden samt paa Kjobstæderne og Ladestederne efter saadant Forhold, som af hvert Storting nærmere bestemmes.

I de underdanigste Foredrag, der ligge til Grund for de Kongelige Propositioner til Lov om Veivæsenet, hvilke have været foregaaende Storting forelagte, har Departementet med Hensyn til Spørgsmaalet om disse Udgifters Udredelse i det Almindelige udtalt den Formening, at det maae ansees særdeles betænkeligt at lade dem endeligen afholdes af Statskassen, men at de fremdeles ligesom hidtil bør udredes som en særlig Kontribution.

Da Departementet fremdeles er af denne Formening, og Statskassens Resourcer desuden for foreslaaende Budgettermin fuldelig ville paa kræves til andre Niemed, vil Departementet foreslaae, at Udredelsen af hvad der til Veivæsenet maatte for bemeldte Budgettermin vorder bevilget, bliver at refundere ved Ligning paa Matrifulsfylden samt paa Kjob- og Ladestederne.

Hvad angaaer Forholdet mellem Land- og Bydistricternes Deeltagelse i hiin Udredsel, da formener Departementet, at man i Overensstemmelse med hvad der var foreslaaet i ovennævnte Lovpropositioner, i det Væsentlige bør blive staaende ved det Forhold, som senest ifølge Beslutning af 1833 Aars Storting, gjaldt for Land- og Kjobstædskatten, dog saaledes, at der tages saameget Hensyn til den forholdsvis større Forøgelse af Kjobstædsbefolkningen siden 1833, at Forholdet istedet-

for det da bestemte, nemlig 35—150 eller 1—4 $\frac{1}{2}$, bliver som 1—4.

Heraf vil altsaa følge, at naar de fire Femtepartier ublignes paa Landdistricternes Matrifulsfyld, bliver den ene Femtepart at udrede af Kjob- og Ladestederne, eller — saafremt det samlede Beløb, saaledes som oven foreslaaet, bestemmes til 180,000 Spd. aarlig — 144,000 Spd. af Landdistricternes Matrifulsfyld, og 36,000 Spd. af Kjob- og Ladestederne. Da den samlede Matrifulsfyld, det egentlige Finmarken eller Altens, Hammerfests og Østfinmarkens Fogderier undtagne, hvilke nemlig stedse have staaet udenfor Rigets øvrige Districter, hvad Bidrag til Veivæsenet angaar, udgjør omtrent 240,000 Skylddaler, vil til Dækkelse af den paa Landdistricterne efter dette Forslag faldende Andeel, 144,000 Spd., kræves en Udligning paa hver Skylddaler af 72 $\frac{1}{2}$ aarlig. Hvad angaaer det Forhold, efter hvilket Kjob- og Ladestederne indbyrdes bør deeltage i den dem paahvilende Andeel af ovennævnte Bidrag, da antages Fordelingen mellem dem at burde stee efter et paa Brandforsikringssummen, Folkemængden og Indforselstolten grundet Forholdstalt, hvorover Beregning vedlægges. Til Grund for Beregningen er lagt Brandforsikringssummerne saaledes som disse vare den 30te Juni forrige Aar. Hvad Indforselstolten angaar, da er den tagen efter et Middeltal af de 3 Aar 1850, 1851 og 1852. For de Stæders Vedkommende; der ikke have haft særskilt Toldsted, nemlig Soon, Hølen, Lillehammer, Kongsberg, Evelsig og Langesund, ere Toldintraderne opførte efter en Beregning over, hvad Indforselstolten ved det Toldsted, hvorunder de henhøre, ligelig fordeelt efter Indvaanernes Antal paa selve Toldstedet og de annecterede Steder, vilde have udgjort. Af Fortegnelsen ere, foruden Kjobstæderne i det egentlige Finmarken, der ved Veilovens § 4 ere undtagne fra denne Ligning, endvidere udeladte Ladestederne Hvidsteen, Holmsbo, Stathelle og Soggedal, hvilke ingen særskilt Communalforfatning have, og derfor ingen særegen Udligning af Communaludgifter. Forøvrigt bemærkes, at for Kjobstæderne Hamar og Hønesos har Forholdstallet alene kunnet angives efter Brandforsikringssummen, da de ere oprettede senere end den sidst (i 1845) stedfundne almindelige Folketælling, og nogen Indforselstold ikke for disse er angiven, paa Grund af at de ikke have været annecterede noget Toldsted, samt for det i 1845 oprettede Ladested Ramsos alene efter Brandforsikringssummen og Indforselstolten.

Da det nu er første Gang, den Stortinget ved den nye Veilov tillagte Bevilgningsmyndighed

skal træde i Anvendelse, troer Departementet at burde meddele en Oversigt over de vigtigste af Rigets Hovedveilinier og sammens nuværende Tilstand, hvorunder man tillige vil have Anledning til at omhandle de Veiforetagender, som man til Forbedring af disse Veilinier antager i de nærmeste 6 Aar at burde søges udførte.

1. De Smaalenste Veie, derunder tillige indbefattet de Veie i Agershuus Amt, der danne Forbindelsen mellem Smaalenene og Christiania.

Som Hovedlinier i det her omspurgte Veistystem kunne de 2de Veie betragtes, der føre hver paa sin Side af Glommen mellem Frederikshald og Christiania. Det er især Forbindelsen med denne sidste Bye for Districterne baade paa vestre og østre Side af Glommen, der paastrængende kræver Udbedring, hvad enten der sees hen til dens Vigtighed for de vedkommende Districter eller dens nuværende Beskaffenhed.

Fra Christiania gaaer Veien nu, efterat den ældre Veie over Egeberg er omlagt, fra Dslo langs Bundefjorden til Liabro og videre om Skydsstiftet Prinsdal i Ager til Haugbro. Ved Liabro støder til denne Veilinie den fra Enebak kommende Veie, der tidligere førte over Nyenbjergene og Galgebjerget til Christiania, men nu ved en tilfølgende Kongelig Resolution af 6te September 1849 for det almindelige Veifonds Regning oparbejdet Veie mellem Gjerstrud Kjærn og Liabro er ført ind paa den ny Veie langs Bundefjorden.

Fra Haugbro gaaer den Veilinie, der fører til Districterne paa vestre Side af Glommen med derværende Kjobstæder gennem Naas, Vestbye, Moss, Rygge, Raade, Thune og Bergs Præstegjælde til Frederikshald. Den danner deels directe deels ved Hjælp af transversale Veie Forbindelse mellem følgende Kjob- og Ladestæder indbyrdes, samt mellem dem og Christiania: Frederikshald, Frederikshald, Sarpsborg, Moss, Soon, Hølen, Hvidsteen og Drøbak. Den er derhos Postvei til Udlandet.

Veiliniien, der forbinder Christiania med de Smaalenste Bygder østenfor Glommen gaaer fra det ovennævnte Haugbro om Ski Kirke gennem Krogstad, Haabol om Begger gennem Spydeberg til Glommen ved Dufstad Sund og paa østre Side af Glommen gennem Alsim, — hvor den deler sig i 2de Arme, der atter støde sammen nær ved Rakkestad Kirke — Edsberg, Rakkestad og Berg til Frederikshald.

I en Retning nogenlunde parallel med den østre Hovedvei fører derhos en fra denne ved Ski udgaaende Bygdevei (den i Almindelighed saakaldte Grønsunds-Vei, der forhen har været classificeret som Hovedvei) gennem Krogstad, Spydeberg

og Skibvegt og videre over Glommen ved Grønsund indtil den respective ved Edsberg Kirke og ved Skydsstiftet Mossen i Edsberg stoder paa begge de nævnte Arme af den østre Hovedvei.

Fra den vestre Hovedlinie udgaaer 2de som Hovedveie classificerede Sidelinier til Drøbak, hvoraf den ene skjærer af fra hiin ved Melleby og fører gennem Froen, den anden ved Korsegaarden og fører gennem Naas til Drøbak, og en ligeledes som Hovedvei classificeret Sidelinie til Ladestedet Soon, der udgaaer fra Hovedlinien noget søndenfor Soner. Fremdeles udgaaer fra denne Hovedlinie ved Carlshuus i Raade en Hovedvei, der fører om Kjølsberg Bro til Frederikshald gennem Gleminge og derfra videre gennem Borge Præstegjæld til Skeberg, hvor den forener sig med Hovedlinien. Endelig udgaaer fra samme Hovedlinie ved Torpum i Bergs Præstegjæld den til Grændsen mod Sverige ved Svinesund forende Hovedvei.

Fra den østre Hovedvei til Frederikshald, der fra denne Stad fortsættes gennem 3de Præstegjæld til Grændsen mod Sverige ved Høgen, udgaaer ved Morkvedt i Edsberg i østlig Retning en over Mo Markedsplads gennem Herlands Auner, Rødenæs og Odemark om Drje-Bro forende Hovedvei til Grændsen mod Sverige ved Hahn, og i nordlig Retning en Hovedvei, der fører gennem Trygstad ind i Holand i Agershuus Amt.

Den østre og vestre Hovedlinie er ved flere transverselle Linier sat i Forbindelse med hinanden: Fra den fra den østre Hovedvei i Edsberg udgaaende Veie over Grønsund skjærer saaledes i Nærheden af dette Sund af fra samme en Veilinie, der fører gennem Skibvegt og Svendal, hvor den deler sig i tvende Arme, hvoraf den ene gaaer i sydlig Retning gennem Raade og støder paa den vestre Hovedvei noget østenfor Raade Kirke, og den anden gaaer i nordlig Retning gennem Baaler og Vestbye og støder ved Skydsstiftet Soner paa den vestre Hovedvei. Fremdeles udgaaer ved Skydsstiftet Begger fra den østre Hovedlinie en Veilinie, der fører i sydvestlig Retning gennem Haabol ind i Vestbye, hvor den ligeledes ved Skydsstiftet Soner støder til den vestre Hovedvei. Endelig er den fra Grønsund kommende Bygdevei sat i Forbindelse med den vestre Hovedvei ved en fra hiin i Nærheden af Krogstad Kirke udgaaende Bygdevei, der støder til den vestre Hovedvei ved Naas Kirke.

De Districter af Agershuus og Smaalenenes Amter, der ved de fornævnte Hovedlinier fornemmelig søge til Christiania ere: Hemnæs Sogn af Holands Præstegjæld, samt Krogstad, Rødenæs, Alsim, Edsberg, Rakkestad, Skibvegt, Spydeberg,

Haabol, Krogstad, Vestbye, Drøbak, Aas, Næsodens og tildeels Baaler Præstegjelde, hvilke Districter efter sidste Folketælling tilsammen havde en Befolkning af over 38,000 Mennesker. Da Christiania henter en stor om ikke den største Deel af sin Forsyning fra Fjelloug og Smaalenene, og de heromhandlede Hovedlinier derhos i den Tid af Aaret, Dampskibsfaar paa Christianiafjorden ikke finder Sted, danne den eneste Forbindelse for Reisende mellem Christiania og de paa Østiden af Christianiafjorden beliggende Kjøb- og Ladesteder tilsammen med en Befolkning af omtrent 16,000 Mennesker, og tillige benyttes for Forbindelsen med Sverige over Svinesund, over Høgen og over Ørje-Øro, ere hine Veilinier af særdeles Bigtighed for Samfærdselen, og navnlig foregaar paa de nærmere Christiania liggende Strækninger, hvor Trafikken fra alle disse Districter er concentreret, en overordentlig stærk Færdsel.

Imidlertid udgjøre disse sidste for Færdselen vigtigste Strækninger, naar undtages den som Besyngelse til en forbedret Communication ny anlagte Chaussée fra Oslo langs Bundfjorden til Vjebro, noget nær det misligste Parti af hele det her omhandlede Veisystem. Allerede paa Strækningen fra Vjebro til Hougbro findes flere Bakker med Stigninger indtil $\frac{1}{4}$, saasom Bakkerne ved Hauketo og forbi Eatre ned til Hougbro. Endnu mere bakket er den vestre Hovedlinie fra Hougbro til Korsøegaarden i Aas, paa hvilken Strækning man foruden Nordby-Nasen, hvor Veien i det Hele stiger 519 Fod og falder 418 Fod, har mellem Melleby og Korsøegaarden 3de dybe Dalfører at passere, hvor Veiens Stigninger gaar lige til 1 paa 5. Paa den østre Linie forekomme ogsaa flere betydelige Bakkestrækninger med Stigninger indtil $\frac{1}{4}$ og mere; af disse ere paa Strækningen fra Hougbro til Mørktvedt i Grøberg de flummeste: Hougbrobakterne med indtil $\frac{1}{4}$ Stigning, Bakkerne mellem Sti og Vegger, Veggerbakterne paa begge Sider af Haabol-Øiens Dalføre, og endelig Bakkerne paa begge Sider af Dnstad Sund, samt Bakkerne ved Hol i Åskim. Veibunden er saavel paa den vestre som østre Linie og fornemmelig paa den sidste særdeles mislig paa Grund af Veiens Beliggenhed gennem Leertræer. Hertil kommer, at Færdselen paa den østre Linie er underkastet Besværighederne ved Oversætningen over Glommen ved Dnstad Sund, der er et af de bredeste og farligste Færgesteder i hele Landet og endog undertiden impassabelt i flere Døgn.

Den paatrængende Nødvendighed af en forbedret Communication mellem Christiania samt Fjelloug og Smaalenene har derfor længe været er-

kjendt, og omfattende Undersøgelser ere med Hensyn hertil blevne anstillede. Det er ved disse godtgjort, at nogen partiel Forbedring og Rectification af de nuværende Veie paa hine Strækninger ikke hensigtsmæssigen kan foretages, idet Færdselen ikke herved i nogen mærkelig Grad vilde lettes, uden at dertil maatte anvendes ligesaa store Omkostninger, som de, der vilde ufordres til Anlæg af nye og langt forbedrere Linier.

Med Hensyn til de Undersøgelser, som i saa Henseende have fundet Sted, skal Departementet oplyse følgende:

Til en Omlægning af Veien fra Christiania til Skydsjorden blev af Ingenieur-Capitain Ræder i 1846 afgivet Forslag med Overslag over tvende alternative Hovedlinier, nemlig

a) en vestlig fra Oslo langs Bundfjorden om Vjan og Gjerøen til Skydsjorden, hvilken 40,758 Alen lange Linies Oparbejdelse med en Maximumstigning af $\frac{1}{2}$ Deel var anslaaet til 89,200 Spd., og

b) en østlig, der faldt sammen med den nysnævnte, til noget søndenfor Vjan ved Lie og derpaa imod Øst om Skie Kirke, hvor den vilde støde paa den østre Hovedlinie til Frederikshald. Fra Skie Kirke maatte denne Linie, for at kunne forenes med den vestre Bei til Frederikshald og Veien til Drøbak, fortsættes enten til Skydsjorden, eller i en mere lige Retning til Skydsfistet Korsøegaarden. Længden af denne Bei fra Alunværket ved Oslo til Korsøegaarden var angiven til 49,085 Alen, og var anslaaet at ville koste 98,000 Spd., foruden Administrationsudgifter.

Forslaget til og Overslaget for denne sidste Linie var dog ikke bygget paa fuldkommen detaljerede Undersøgelser, hvilke det fandtes mindre hensigtsmæssigt at foretage, ferinden de af Departementets nuværende Assistent i Veivæsenets Anliggender, Ingenieur-Capitain Bergh i Forening med svensk Major Villiehoj samtiden anstillede Undersøgelser angaaende den beqvemste Communicationsvei mellem Christiania og Carlstad vare tilendebragte, efterdi det ikke forinden kunde vides, i hvilken Retning denne vilde blive foreslaaet anlagt, og hvilken Indflydelse dette kunde faae paa Valget af den ene eller den anden af de ovennævnte 2de Linier. I 1847 afgav Ingenieur-Capitain Bergh sit Forslag angaaende en beqvemere Communicationsvei mellem Christiania og Carlstad samt i Forbindelse dermed angaaende en lettere Communication mellem Christiania og de øst-samt søndenfor samme beliggende Districter af Agers-

huus og Smaalenees Amter. Resultatet af disse Undersøgelser var, at det maatte ansees utilraadeligt at anlægge den tilsligtede nye Communicationslinie mellem Christiania og Carlstad gjennem Smaalenees Amt ad den havende Bei over Drje Bro, hvorimod en Linie nordensfor Jndsoen Dieren gjennem Urskoug, Høland og Sittkoug blev anbefalet som den hensigtsmæssigste. Med Hensyn til Forbindelsen mellem Christiania og de øst- og søndensfor samme beliggende Districter af Agershuus og Smaalenees Amter gif Capitain Berghs Forslag ud paa, at der burde oparbejdes 2de nye Hovedveie, nemlig en Bei overeensstemmende med første Alternativ af Capitain Ræders Forslag langs Bundesfjorden om Sæterstranden og Lian langs Gjersoen til Skydsjordet, og en Bei, der skulde tage af fra den første ved Sæterstranden og gaae om Ljabro langs Brunningsvandene, om Saugstuen imellem Njervandet og Lyseren om Haugen over Glommen ved Bittenbergs Fos strax nedensfor Morkfossen, der danner Dierens Udlob i Glommen, til Morktvedt i Eidsberg, hvor den vilde stode saammen med den nuværende østre Bei til Frederikshald og Veien til Sverige over Drje Bro. Da forsinænte om Sæterstranden langs Gjersoen udfutne Linie blandt flere Mangler havde 2de betydelige Op- og Nedstigninger, den første fra Bundesfjorden opover Mastemyren og ned til Gjersoen, og den anden vestensfor denne op om Gaarden Dal, og derhos i det Hele mindre fordelagtige Stigningsforholde, lod Departementet, for om muligt at give Planen for denne dobbelte Veiforbindelse mellem Christiania og Smaalenees Amt en større Fuldkommenhed, ved Capitain Bergh anstille yderligere Undersøgelser, om der ikke lod sig finde en hensigtsmæssig Beilinie mellem Christiania og Skydsjordet eller et Punct i Nærheden deraf med gunstigere Stigningsforholde og om muligt tilmed en saadan Direction, at den paa en længere Strækning end efter den ovennævnte Plan (nemlig ikkun til Sæterstranden) kunde benyttes som fælles Bei for Communicationen saavel med Bygderne om og søndensfor Skydsjordet, som med de østligere Bygder paa begge Sider af Glommen. Ved disse fornævnte Undersøgelser lykkedes det at udfinde en Linie med meget bedre Stigningsforholde end paa Linien fra Sæterstranden om Gjersoen vare paareguede, og med saadan Retning, at Veien til Morktvedt kunde tage af fra samme ved Ljabro, medens noget sydligere Udgangspunct for den sidstnævnte Beilinie ikke fandtes hensigtsmæssigt. Det af Capitain Bergh efter disse fornævnte Undersøgelser afgivne Forslag gif ud paa:

1. at Veien til Skydsjordet eller Melleby istedetfor ad den af Capitain Ræder foreslaaede Linie om Gjersoen burde lægges i en østligere Retning om Ljabro, østre Greverud, Bevelstad og Ense, hvorfra den ved en ubetydelig Sidearm til Sæner skulde sættes i Forbindelse med de gjennem Ski forende Veie til Dnstad og Grønsund. Længden af denne Bei til Skydsjordet var angiven til 46,664 Alen, medens Længden af den af Capitain Ræder projecterede vestre Linie var befundet at være 40,758 Alen og af den nuværende Bei 40,406 Alen. Uagtet saaledes den af Capitain Bergh projecterede Linie var ikke ubetydelig længere end enhver af de andre, var det dog ved Beregninger over disse Liniers Transportevne fundet, at, bygget som Chaussée, Capitain Berghs Linie vilde have $4\frac{1}{2}$ og Capitain Ræders $3\frac{1}{2}$ Gange større Transportevne end den nuværende Bei, hvorimod af disse Linier, byggede som Gruusveie, den første kun vilde have $1\frac{1}{2}$ Gang og den sidste $1\frac{1}{7}$ Gang større Transportevne end den gamle Bei. Fra Christiania til Ski vilde Capitain Berghs Linie blive 39,272 Alen lang, medens den gamle Beis Længde er 37,554 Alen.

2. At den tidligere foreslaaede Bei fra Ljabro til Morktvedt ogsaa burde anlægges som Chaussée med en Maximumstigning af $\frac{2}{17}$, og var dette Anlæg anslaaet til omtrent 93,700 Spd.

Departementet fandt paa det Punct, hvortil Undersøgelserne saaledes vare bragte, ikkun at burde søge udført Anlægget af Linien mellem Christiania og Ljabro, hvorved den allerbesværligste, Egebergs-Bakken og Ljabrobakken indbefattende Strækning af den gamle Beilinie blev ombyttet med ny Bei, paa hvilken det derhos med forholdsvis liden Beføstning lod sig gjøre at fore ind Færdselen fra og over Enebak, der tidligere var gaaet over Ryebjergene.

I Overeensstemmelse hermed blev tilfølgende Kongelig Resolution af 17de Mai 1848 en Chaussée anlagt fra Christiania til Ljabro, der fuldendtes i 1850, hvorhos ifølge Kongelig Resolution af 6te September 1849 den omtrent $\frac{1}{4}$ Mill lange Veistrækning mellem Ljabro og Gjerstrud Kjærn er bleven oparbejdet, og derved den fra og over Enebak kommende Færdsel ledet ind paa Ljabro-Chausséen.

I det Tidrum, som derefter er forløbet, har Departementet ladet anstille fortsatte tekniske Undersøgelser om den Retning, hvori de her omspurgte vigtige Veiforbindelser rettest anlægges. Man er hertil bleven ledet ved forskellige Erindringer, der

efterhaanden ere bleyne vakte mod hver af de to Linier, som af Capitain Bergh senest vare foreslaaede, nemlig den ene fra Hjabro gjennem Enebat over Wittenberg-Fos til Morktvedt, og den anden ligeledes fra Hjabro omkring Sanner med Sidearm til Ski samt Melleby. Den forste af disse Linier har nemlig mod sig, at den paa forholdsviis lange Strækninger forer gjennem et lidet beboet Strøg, hvortil kom, at Smaalenenes Amtsformandskab vakte Spørgsmaal, om der ikke skulde kunne findes en hensigtsmæssig Beilinie med en Dvergang over Glommen, der faldt sydligere end Wittenberg-Fos. Bemeldte Amtsformandskab androg saaledes i 1849 navnlig om, at der maatte blive anstillet Undersøgelser, om hvorvidt der ikke ved Solberg Fos, beliggende ikke fuldt en Hjerding sydligere end Wittenberg-Fos, skulde findes et mere anbefaleligt Dvergangspunct over Glommen. Det antoges nemlig inden Amtsformandskabet, at Dvergangen over Glommen burde ske paa et saa sydligt Punct som muligt, hvorved Broen vilde komme flere og større Dele af Amtsdistrictet til gode og tillige kunne tjene som Forbindelsesmiddel med Amtets egne Kjøbstæder.

Det viste sig ogsaa ved den derefter foretagne Undersøgelse, at Dvergangen ved Solberg-Fos var at foretrække for den ved Wittenberg Fos, men det stod fremdeles tilbage at undersøge, om ikke et endnu sydligere beliggende Punct hensigtsmæssigere lod sig benytte og navnlig om ikke Dvergangen burde søges ved Fossum Fos, omtrent en Hjerding søndenfor Dnstad-Sund, hvilket Brosted inden Amtsdistrictet havde Opinionen meest for sig.

Medens disse Tvivl frembød sig mod Linien gjennem Enebat over Wittenberg (eller Solberg) Fos til Morktvedt, fremstillede der sig mod Linien fra Hjabro om Sanner til Melleby den Erindring, at Veien fra Drobak og omkringliggende Districter til Christiania ad samme vilde blive omtrent 7000 Alen længere end efter den nuværende Bei.

Efterat den her omhandlede vanskelige Opgave derpaa har været gjort til Gjenstand for fornyede omhyggelige tekniske Undersøgelser, seer Departementet sig nu istand til at fremkomme med et endeligt Forslag om, hvorledes Forbindelsen mellem Christiania og de her omspurgte Agerhusfiske og Smaalenste Districter ved nye Beiliner rettest ordnes.

Det er til Begrundelse af dette Forslag fornødent først at omhandle, hvor Dvergangen fra østre til vestre Side af Glommen bør tilveiebringes. I denne Henseende antages, at en ny Bei bør uadgaa fra et Punct i den østre Hovedvei til Fre-

derikshald ved Pladsen Brændemoen i Eidsberg, omtrent $\frac{1}{2}$ Mil vestenfor Moe Markedsplads, og forer gjennem Eidsberg og Aftim paa en Kjødebro over Fossum Fos og videre paa vestre Side af Glommen gjennem Spydeberg og Haabol for det Første til Pladsen Knapstad i Haabol, hvor den støder paa den i det Foregaaende nævnte over Grønsund forende Bygdevei, der fortættes gjennem Krogstad til Ski Kirke. En Kjødebro i eet Spænd over Glommen ved Fossum Fos er overensstemmende med vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh udarbejdede Forslag med Dverlag anslaaet til 29,150 Spd., og en ny Bei mellem Brændemoen og Knapstad i en Længde af 28,960 Alen og med en Maximumstigning af $\frac{1}{20}$ ifølge vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag med Dverlag til 48,750 Spd., hvorved det er forudsat, at Veien paa Strækningen mellem Juss og Knapstad, en Længde af 23,109 Alen, gives Veidække af Puffsteen, men paa det øvrige Veistykke mellem Juss og Brændemoen alene gives Veidække af Gruus. Naturforholdene gjøre det nemlig nødvendigt paa den førstnævnte Strækning at anvende Puffsteen til Veidække, da Grunden hovedsagelig bestaaer af Leer, og da tjenlig Veigruus uagtet anstillede Efterforskninger ei har været at finde i saadan Nærhed af Beilinen, at den med Fordeel kan benyttes, naar undertages paa Veistykket mellem Brændemoen og Juss. Det samlede Omkostningsbeløb for bemeldte Bro og Veianlæg udgjør saaledes 77,900 Spd., af hvilket Beløb forrige Aars Amtsformandskab for Smaalenenes Amt har bevilget udredet af Amtskomunen $\frac{1}{2}$ Part indtil 15,580 Spd.

At den saaledes valgte Dvergang over Glommen, nemlig ved Fossum Fos, saalænge der kun er Spørgsmaal om Istandbringelse af een Broovergang, maa være at foretrække fremfor de 2de andre Brosteder, hvorom der kan være Spørgsmaal, antager Departementet. Ved Anlægget af Jernbanen, der maa paaregnes at ville udvikle en i Forbindelse dermed staaende Dampstibsart over Dieren til Jernbanestationen ved Strømmen, ville nemlig de nordligere eller omkring Dieren beliggende Districter ved at benytte Dampstib over Dieren og derfra Jernbanen erholde bekvem Communication med Christiania. Men endog bortset herfra maa Dvergangen ved Fossum Fos være at foretrække, det dette Dvergangssted i stort Grad tilfredsstillende samtlige de Interesser, som her komme i Betragtning. Da det nemlig er Districterne paa østre Side af Glommen, lige fra Dieren og ned til Grønsund, som maa siges at være nærmest interesserede i den

tilligtede Bro-Dvergang, saa udgaaer det ligefrem af de forskjellige mulige Brosteders Beliggenhed, at Fossum Fos, der ligger nogenlunde i Midten mellem Dieren's sydlige Ende og Grønsund (Linien regnet efter Floden), har som Brosted bequemere Beliggenhed for Mængden af de Interesserede end enten Bittenberg- eller Solberg-Fos. For Forbindelsen mellem Bygderne paa Østfiden af Glommen og de Smaalenste Byer vilde en Bro paa nogen af de sidstnævnte Steder endog blive saagodtsom betydningsløs. Hertil kommer, at man ved at tage Hensyn til Dypnaelsen af den letteste Forbindelse for Districterne paa østre Side af Glommen med saavel Christiania som Kjøbstæderne i Smaalenens Amtsdistrict ingenlunde har udtomt alle de Hensyn, som ved Valget af det omspurgte Brosted bør og maa tages. Der maa nemlig selvfølgelig ogsaa tages Hensyn til Forbindelsen mellem Bygderne paa østre og vestre Side af Glommen indbyrdes, og i denne Henseende er det indlysende, at Broen ved at lægges over Fossum Fos faaer en ganske anden Betydning end ved at lægges nordligere, idet den i første Fald kommer til at ligge centralt, medens den i sidste Fald kommer til at ligge i en Ud-kant, og med Sikkerhed kan forudsæes ikke at ville blive benyttet for den indbyrdes Communication mellem de sydligere beliggende Bygder. Denne vilde derimod komme til at foregaae over Dnstad Sund som tilforn, og det er derfor efter Departementets Formening ikke tvivlsomt, at en Bro over Fossum Fos i det Hele taget vil blive mere befaret end en Bro i Nærheden af Morkfossen.

Lægges Broen over Fossum Fos vil der heller ikke fornødiges et saa betydeligt Anlæg af ny Hovedvei. Som nys anført kræves der ikke mere end Anlæg af en Hovedvei i en Længde af 28,960 Alen fra Brændemoen i Nærheden af Moe Markedsplads til Knapstad i Haabol. Vistnok vil en Bro ved Fossum Fos koste ulige mere end ved Bittenberg- eller Solberg-Fos, men herved maa bemærkes, at man ikke paa noget af disse sidstnævnte Steder kan uden særskilte og betydelige Bekostninger erholde de for en Communication af denne Bigtighed onskelige Stigningsforholde. Derhos er at mærke, at medens Totalbektningen for Bei og Bro tilfammen ved Fossum Fos udgjøre 77,900 Spd., vil der, om Bittenberg- eller Solberg-Fossen valgtes til Brosted, udkræves ny Hovedvei anlagt paa engang ligefra Morkvedt i Gdsberg til Gjerstruds-Kjærn, en Strækning af henimod 4 Mile, hvis Dparbejdelse, tillagt Dnktostningerne ved Broen, vistnok i sin Tid af Capitain Bergh alene blev calculeret til 94,000 Spd., men som han efter de senere paa-

lideligere Erfaringer, om hvad deslige Veie koste at anlægge, har antaget at ville blive betydelig kostbarere.

Det maa endelig ikke glemmes at ogsaa de Districter paa Østfiden af Glommen, nemlig Hemenæs Sogn af Holands Præstegjæld, samt Trogstad og en Deel af Rødenæs Præstegjælde, for hvilke efter deres Beliggenhed Valget af et af de nordligere Brosteder vilde være fordeeltigere, ville ved et Broanlæg over Fossum Fos med dertil hørende Veianlæg opnaae en betydelig Lettelse i deres Communication med Christiania. Vel maa disse Districter for at kunne benytte denne Bro-Dvergang fare omtrent $\frac{1}{2}$ Mil længere mod Syd end de nu behøve for at komme over Glommen ved Dnstad-Sund, men de ville da ogsaa baade undgaae den Tidspilde og de betydelige Ulemper, der ere forbundne med Dversætningen over dette brede og vanskelige Sund, og tillige istedetfor den nuværende særdeles kalfede og besværlige Bei om Begger erholde god og tilfredsstillende Bei lige til Christiania. Man forudsætter herved, at Adkomsten til den nye Veilinie for bemeldte Districter lettes ved Anlæg af Bygdeveie saavidt fornødiges, hvad der selvfølgelig ikke vil udeblive.

Forovrigt vilde en Veilinie over Solberg- eller Bittenberg-Fos som den omhandlede vistnok i og for sig være onskelig, men at Dvergangen ved Fossum Fos, saalænge der kun er Spørgsmaal om een Br-Dvergang over Glommen mellem Dieren og Grønsund, maa gives Fortrinnet, lader sig efter Departementets Formening ikke bestride. Som i det foregaaende allerede bemærket, er dette Brosted ogsaa det, der inden Amtsdistrictet har Opinionen meest for sig, hvilket tilfulde er godtgjort saavel ved de om denne Sag paa tidligere Amtsforsamlingers stedfundne Forhandlinger, som ved den af forrige Aars Amtsforsamling eensstemmig fattede Beslutning angaaende Bevilgning af Bidrag til et Broanlæg paa dette Sted.

Gaaer man saaledes ud fra, at Bro-Dvergangen over Glommen skal stee ved Fossum-Fos, og at en ny Bei derfra anlægges til Knapstad i Haabol, hvorfra den nuværende Bei indtil Videre følges ind i Krogstad, saa er det dernæst Spørgsmaal, om Veilinen derefter bør fortsættes i det væsentlige i den Retning, Veien nu har gjennem Ski, og derfra efter den af Capitain Bergh som for anført, tidligere foreslaaede Linie fra Sanner i Nærheden af Ski Kirke til Liabro, eller om den fra Krogstad bør tage af og gaa langs Østfjæe noget østfor Melleby og Nordby Kirke langs Gjerfjæe over Lian til Sæterstranden, overens-

stemmende med et; efter anstillede fornyede Undersøgelser, under Capitain Berghs Veiledning udarbejdet Projekt.

Næst at bemærke, at hvad enten det ene eller det andet af disse Alternativer følges, bliver dette uden Indflydelse paa det tidligere omhandlede Spørgsmaal, om Fossum-Fos er det hensigtsmæssigste Brosted, der kan vælges over Glommen, skal man til nærmere Oplysning om hine tvende Alternativer hidsætte Følgende:

Den første Plan for Omlægningen af den gamle Bei over Egeberg gif, som i det Foregaaende anført, ud paa at lægge en Bei langs Bundefjorden og Gjerføen til et Punct i Hovedveien til Moss tæt nordenfor Skydsjordet og Nordby Kirke, nemlig ved den saakaldte Basflau-Bro, men hvilken Plan blev opgivet, fordi denne Linie saaledes som den dengang var udstukket, havde flere Mangler, fornemmelig 2de betydeligere Op- og Nedstigninger, hvilke i Forbindelse med flere forekommende Bakker med indtil $\frac{1}{2}$ Stigning i væsentlig Grad forringede denne Linies Transportevne, ligesom samme ogsaa var mindre gunstig for Færdselen fra Ski. Denne Linie vilde nemlig i Middeltal til Ski og til Melleby ifkun erholde $3\frac{1}{2}$ Gange, medens den af Capitain Bergs senere udstukne Linie fra Liabro om Greverud, Bevelstad, Sanner og Hebak til Melleby vilde erholde 4 Gange saa stor Transportevne som den gamle Bei, ligesom ogsaa Anlægsomkostningerne stillede sig gunstigere for den østre Linie om Greverud og Bevelstad. Men uagtet denne østre Linie saaledes i det Hele taget maatte ansees som den fordeeligste, havde den dog den Mangel, at den ved i en Bue — for at undgaae det dybe Hougbro-Dalføre og for at komme i den beqvemste Forbindelse med Veien fra Ski — at føres hen til Melleby, ifke alene erholdt en uforholdsmæssig stor Længde, men ogsaa kom til at ligge i en for den videre Omlægning sydefter uhenigtsmæssig Retning. For om muligt at see denne Mangel fjernet, lod Departementet i afvigte Sommer anstille Undersøgelser om, hvorvidt det skulde være hensigtsmæssigt at fortsætte Linien fra Ski sydover mod Korsegaarden istedetfor om Melleby, hvilken Forandring dog be fandtes utilraadelig. De i denne Anledning anstillede Undersøgelser gave imidlertid Anledning til, at Opmærksomheden atter henvendtes paa det tidligere forlægte Strog langs Gjerføen, som ved sin Retning lige imod Syd er saa særdeles gunstig for Anlægget af en Bei til Drobak og Moss. Efter gjentagne Undersøgelser er det ogsaa lykkedes i dette Strog at udfinde en Linie, som er befriet

for den ældre Mangel med Hensyn til Stigningsforholdene — idet de 2de usordeeligste Op- og Nedstigninger ere undgaaede, og Stigningen forøvrigt overalt er reduceret til $\frac{1}{7}$ som Maximum —, ligesom denne Linie ogsaa paa en tilfredsstillende Maade lader sig bringe i Forbindelse med den paatænkte Beilinie fra østre Side af Glommen over Fossum-Fos, hvorpaa den betydelige Trafik fra Bygderne østenfor Glommen, som hidtil har passeret Dnstad-Sund, for Fremtiden forudsættes at komme til at gaae. Den paatænkte nye Linie tager af fra Liabro-Chausseen ved Sætersstrand, gaaer herfra langs Bundefjorden og oven om Pians Hovedgaard samt langs Elven op til Gjerføen, følger dennes vestre Bred forbi Kurud og Pladsen Pollen, stiger derpaa op gennem Dalføret til den saakaldte Basflau-Bro, hvor den overfjærer Hovedveien til Moss og fortsætter sydover gennem Dalføret østenfor Riis forbi Gatebakken og Stramma, hvorpaa den tager en mere østlig Retning om Østensjøvand og Krogstad Kirke, overfjærer Bygdeveien til Gransund ved Åsper Bro og gaaer videre til Pladsen Slottet, hvor den støder sammen med den projecterede Beilinie fra Brændemoen i Edeberg over Fossum Fos. Ved Basflau-Bro kan denne Linie sættes i Forbindelse med Bygdeveien mellem Nordby Kirke og Ski, hvorhos der med Hensyn til Communicationen med Moss er god Afgang til i Fremtiden at anlægge en flad Bei fra Pladsen Stramma om Alsmosen gennem Dalførerne sydover til Sundby og Hølen. Ifølge de over begge Linier beregnede Overslag ville Anlægsomkostningerne udgjøre:

a. for Linien om Gjerføen eller den vestre Linie:

1. Stykket fra Sætersstrand til Basflau Bro en Længde af . . .	27,170 Alen	81,332 Spd.
2. Stykket fra Basflau Bro til Åsper Bro, en Længde af	14,697 $\frac{1}{2}$ Alen	18,677 —
3. Stykket fra Åsper Bro til Slottet en Længde af	2,165 Alen	3,358 —
	44,032 $\frac{1}{2}$ Alen	103,367 Spd.

hvortil kommer

4. Rectification af Veien mellem Nordby Kirke og Ski (fra Basflau Bro til Sanner) en Længde af . . .	6,337 $\frac{1}{2}$ Alen	3,722 —
tilsammen for Linien om Gjerføen	107,089 Spd.	

b. Linien om Greverud eller den vestre Linie:

1. Stykket fra Liabro til Melleby, en Længde af	32,394 Alen,	tilligemed Sidelinien til Ski (fra
---	--------------	------------------------------------

Ense til Sanner) en Længde af 1,179 Alen, til- sammen 33,573 Alen, er efter nærmere modificeret og berigtiget Dverflag ansat til . . . 65,000 Spd.

2. Stykket fra Sanner til Slottet en Længde af 12,650 Alen 21,008 —

3. Stykket fra Gate- baffen til Udgangspunctet for Mosselinien, en Længde af 1,667½ Alen 1,675 —
47,890½ Alen 87,683 Spd.

hvilket giver en Forskjel af 19,406 Spd. som den vestre Linie altsaa bliver kostbarere end den østre. Med Hensyn til Længde og Transportevne fremgaaer disse 2de alternative Liniers Forhold til hinanden af nedenstaaende Dverfsigt, hvori til Sammenligningspuncter for begge Linier er

antaget Sammenstøbspuncterne: ved Pladsen Slottet for Trafikken over Fossum Fos, ved Pladsen Gatebaffen østfor Riis for Trafikken fra Moss og Drøbak, samt ved Gaarden Sanner for den ubetydelige Færdsel, som fremdeles maatte foregaae over Ski, efterat Veien over Dinstad Sund og Begger er bleven remplaceret ved Veien over Fossum Fos. For at kunne tage tilbørligt Hensyn til den betydelige Forskjel, som finder Sted i Transport af Varer og Producter til og fra Byen, er Transportevnen beregnet særskilt i begge Retninger og udtrykt ved det Antal Hestedagsværk, som udfordres til Transport af 180 Stk, deri tillige indbefattet Bognens Vægt. Ifølge de anførte Beregninger vil de forskjellige Beiliniers Længde og Transportevne, regnet fra Søtersstrand som Udgangspunct for Sammenligningen, være:

Til Slottet.

Dm Greverud	41,260 Alens Længde med Hestebehov fra Byen	14,46	og til Byen	20,01	Dagsværk.
Dm Gjerløven	44,032½ " " " " " " " "	14,85	" " " "	11,70	" "
Gjerløven Tab	2,272½ " " " " " " " "	Tab	0,93	Gevinst	0,31

Til Gatebaffen.

Dm Gjerløven	en Længde af 34,320 Alen med Hestebehov fra Byen	12,58	og til Byen	10,00	Dagsværk.
Dm Gjerløven	" " " " " " " " " " " " " "	10,75	" " " "	6,96	" "
Gjerløven	Gevinst 4,852½ Alen " " " " " " " "	Gevinst	1,83	Gevinst	3,04

Til Sanner.

Dm Greverud	en Længde af 29,242½ Alen med Hestebehov fra Byen	11,09	og til Byen	7,91	Dagsværk.
Dm Gjerløven	" " " " " " " " " " " " " "	13,22	" " " "	9,24	" "
Gjerløven	Tab 3,895 Alen	Tab	2,13	Tab	1,33

Til Slottet er den vestre Linie saaledes omtrent ½ Hjerding længere, men har desuagtet paa Grund af de fladere Bakker ligesaa stor Transportevne som den østre Linie. Til Gatebaffen vinder den vestre Linie over en Hjerding i Længde og i Middeltal mellem ¼ og ⅓ i Transportevne, hvorimod den til Sanner taber henimod en Hjerding i Længde og i Middeltal omtrent ⅓ i Transportevne, — hvilket dog er uden væsentlig Betydning, da Færdselen herfra kun vil være høist ringe.

Efter de derom anstillede Undersøgelser er Capitain Bergh gaaet ud fra, at den samlede Færdsel fra Ski og Sjødsjødet i Middeltal for det hele Aar udgjør mindst 180 Heste daglig, hvoraf 110 Heste antages, naar Veien over Fossum Fos er istandbragt, at ville komme om Slottet, 10 Heste over Sanner og 60 Heste fra Drøbak, Moss og tilgrændsende Districter over Gatebaffen. Under denne Forud-

sætning med Hensyn til Færdselens Størrelse, og idet det forøvrigt er antaget, at Vægten af hvad der føres til Christiania mindst er den dobbelte af hvad der transporteres i den modsatte Retning, er den relative Capitalværdi af de forskellige Linier beregnet og derved fundet, at Anlægget af Gjerløven i Sammenligning med Linien om Greverud har for Trafikken over Slottet en større Capitalværdi af 3,973 Spd. for Trafikken over Gatebaffen en større Capitalværdi af 42,297 —
tilsammen 46,270 Spd.
men for Trafikken over Sanner en mindre Capitalværdi af 5,548 —
Rest 40,722 Spd.

som altsaa den vestre Linie er mere værd end den østre, medens den alene koster 19,406 Spd. mere at bygge.

Foruden de større Fordele, som Linien om Gjerføen saaledes paa Grund af dens i det Hele taget større Transportevne medfører navnlig for Trafikken fra Moss og Drobak samt tilgrændsende Districter, har den efter Capitain Bergs Formening ogsaa i andre Henseender vigtige Fortrin fremfor Linien om Greverud. Den giver nemlig Udgang til at benytte Isen over Gjerføen og lige fra Lian til Christiania, hvorved erholdes omtrent 1 Mil mere Jisvei end paa den østre Linie. Denne Omstændighed vinder især Betydning derved, at Veien fra Nordby i Forening med Jisveien over Gjerføen ned til Lian ikke vil erholde et eneste Modtræk, hvorfor man, saalænge Isene ere farbare, med Lethed vil kunne kjøre 8 à 10 Skippund pr. Vest ligesaa fra Nordby til Christiania i en Længde af omtrent 2 Mile. Hertil kommer, at saafremt der i Fremtiden i Forbindelse med Vandcommunicationen mellem søndre Ende af Bundefjorden og Christiania skulde blive anlagt Bei fra Narungen ned til Bunden, hvortil der er god Udgang, vil Veien om Krogstad Kirke hermed let kunne forenes ved Anlægget af en Bei langs Østensjøbak ned til Narungen, hvorved ikke alene den bedste Forbindelse tilveiebringes mellem Østbygderne og Drobak, men rimeligviis ogsaa vil erholdes den billigste Communicationslinie for tunge Produkter fra vedkommende Districter til Christiania. Endelig vil der for det Tilfælde, at der skulde opstaae Spørgsmaal om en mere directe Veiforbindelse mellem Christiania og Drobak, være Udgang til at erholde denne ved et Anlæg fra nordre Ende af Narungen eller fra Bunden af Bundefjorden over til søndre Ende af Gjerføen.

Idet den vestre Linie saaledes ved Siden af dens i det Hele taget større Transportevne antages at bestaae vigtige og afgjørende Fortrin med Hensyn til den fremtidige Fuldkommengjørelse af vedkommende Districters Communicationsystem, har Capitain Berg fundet ubetinget at maatte tilraade Valget af denne fremfor den tidligere foreslaaede østre Linie om Greverud.

Med Hensyn til Størrelsen af den Sum, som vil paatræves til Anlæg af Linien om Gjerføen, har Capitain Berg paapeget, at samme for nogen Deel er afhængig af, hvorvidt man for det Første indstrænker Veiens Bygning til Øverfjæringspunktet med Hovedveien til Moss ved Vasslau-Bro i Nordby, eller om man paa eengang bygger Veien frem til Øverfjæringspunktet med Bygdeveien fra Grønsund til Ski ved Asper-Bro i Krogstad. I første Tilfælde ville Omkostningerne ved

Anlægget til Vasslau-Bro tilligemed den da for Færdfeien om Ski nødvendige Rectification af Bygdeveien mellem Nordby og Ski beløbe sig til respective 81,332 Spd. og 3722 Spd. eller tilsammen 85,054 Spd. At standse Anlægget ved Vasslau-Bro maa imidlertid efter Capitain Bergs Formening ansees aldeles uhenigtsmæssigt, fordi den store østlige Trafik over Jossum-Bro isaafald maatte følge den for samme meget ufordeelagtige Bygdevei gennem Krogstad om Ski. Veien antages derfor paa eengang at burde bygges frem til Asper-Bro, hvortil der ogsaa er saameget større Dyfordring, som Anlægget fra Vasslau-Bro til Asper-Bro med en Længde af 14,697½ Men kun koster den forholdsviis mindre Sum 18,677 Spd., og man derved tillige sættes istand til at indspare de 3,722 Spd., som ere paaregnede til Rectificationen af Bygdeveien mellem Nordby og Ski, hvorpaa der kun vil blive en ubetydelig Færdsel, naar først Veien om Østensjø er anlagt, hvortil kommer, at allerede Anlægget af denne sidste Bei, der kommer til at overskjære hiin Bygdevei, vil tilveiebringe en bekvemmere Forbindelse for Ski med den vestre Hovedvei, idet Veifaststanden mellem Vasslau-Bro og Ski Kirke vil blive 1051 Men kortere end efter den nuværende Bei. Naar Veien derfor paa eengang anlægges fra Setersstrand til Asper-Bro i Krogstad vil udfordres en Anlægs-capital af

for Stykket fra Setersstrand til	
Vasslau-Bro . .	81,332 Spd.
= — = Vasslau-Bro til	
Asper-Bro . . .	18,677 —
tilsammen	100,009 Spd.

eller ifkun 15,678 Spd. mere end Linien fra Liabro om Greverud til Melleby og Sanner med Fortsættelse fra Sanner til Asper-Bro vil koste.

Efter disse Dplysninger er Departementet af den Formening, at den udstukne nye Linie fra Setersstranden langs vestre Side af Gjerføen er at foretrække fremfor Linien om Greverud til Melleby og Ski. Vel er hiin Linie noget kostbarere, og kræver derhos Anvendelse af en større Sum paa eengang, som Følge af at den, for at Traffikken fra østre Side af Glommen skal kunne have fuld Nytte af den, maa bygges frem paa eengang lige til Asper-Bro, men den løser det Problem, hvorom der handles, paa den fuldkomneste Maade, idet den ligger i det laveste Strog af Terrainet, faaer — i Gjennemsnit betragtet — den største Transportevne, undgaaer den væsentlige Grindring, som kan gjøres mod den anden Linie, at den mærkelig forlænger Veien for al Færdsel,

der kommer fra eller over Melleby eller søndenfor liggende Puncter, og endelig tilføder at benytte Fjord eller Iisvei, og foier sig bedre efter Anlæg af nye Veilnier, hvorom der i Fremtiden sandsynligviis vil blive Spørgsmaal. Da Forslaget til denne Linie imidlertid først nyligen har kunnet fuldendes, saa har Departementet ikke kunnet forelægge Agershuus Amtsformandskab samme med Begjæring om Bevilgning af de 20,000 Spd., som udgjør den Femtepart, hvorom der for bemeldte Amts Vedkommende maa være Spørgsmaal. Derimod har bemeldte Amtsformandskab allerede i Aaret 1850 bevilget 12,638 Spd. eller en Femtepart af de da calculerede Omkostninger for Linien om Greverud til Ski og Melleby, en Bevilgning, hvoraf Departementet imidlertid ikke har gjort Brug, fordi man først gennem udtømmende Undersøgelser vilde forviise sig om, hvorvidt de mod bemeldte Linie vakte Tvivl vare velgrundede. Det er saaledes noget over 7000 Spd. mere end Agershuus Amt allerede har overtaget, som det maa tilskyde, for at denne vigtige Veilinie kan komme istand; men Departementet nærer ingen Tvivl om, at denne Bevilgning vil blive ydet, og har saaledes fra denne Side ingen Betænkelighed ved at opføre den nævnte Veilinie paa Arbejdsplanen for de kommende 6 Aar.

Hvad angaaer Beskaffenheden af de under dette Nr. omhandlede Hovedlinier i deres Fortsættelse til Frederikshald, da er den vestre Hovedvei fra Skydsstiftet Korsgaarden af gennem Næs, Bestbye, Møss, Rygge og Raade Præstegjelde, naar undtages enkelte mindre Strækninger, i det Hele taget temmelig tilfredsstillende, hvorimod den øvrige Deel af denne Vei har flere mislige Partier af større Længde, der gjøre betydeligere Omlægninger nødvendige. En af de største Ulemper for Færdselen paa denne Veistrækning, nemlig den besværlige og ofte farefulde Oversætning med Færge over Glommen ved Sandesund, er nu fjernet ved den for nylig aabnede, ved Bidrag af det almindelige Veifond og Smaalehneses Amtscommune opførte, Rjædebro over Glommen ved Sarp med tilhørende mindre Veianlæg, hvorover Hovedveien nu fører.

Den østre Hovedvei til Frederikshald er paa Strækningen fra Brændemoen til bemeldte Sted, sjønt saavel i og for sig som i Forhold til den paa samme foregaaende Færdsels Udstrækning i det Hele meget bedre end den foran beskrevne øvre Deel af Linien, nemlig mellem Brændemoen og Hougbro i Krogstad, dog paa flere Steder og fornemmelig paa den sydligste Strækning gennem

en Deel af Degernes Sogn samt Bergs Præstegjeld meget bakket og besværlig. Denne Veistrækning er dog for Communicationen i det Hele ikke af den Betydning, som den vestre Hovedvei, der baade er Postvei og tillige hovedsagelig benyttes af Reisende mellem Christiania og Frederikshald samt Sverige over Svinesund.

Ved Markvedt i Eidsberg udgaaer, som for bemærket, fra den østre Hovedvei til Frederikshald en Hovedvei, der fører i nordlig Retning gennem Trogstad ind i Agershuus Amt gennem Holand og Urskog til Glommen ved Blatjer Sund, og videre paa vestre Side af Glommen gennem Sørum indtil den ved Leersunds-Bro støder paa Hovedveien mellem Christiania og Eidsvold. Fra denne Vei udgaaer igjen i Hemnæs Anner til Holands Præstegjeld en Bygdevei, der fører gennem Holand og Fet til Glommen ved Fet-sund og videre til Nitelven ved Relingsfund, hvor den støder paa Hovedveien fra Christiania over Lorensvæsen til Relingen (den saakaldte Strømsvei). Disse Vei, der danne Forbindelsen med Christiania for Holand, Urskog og Fet med tilfammen en Befolkning efter sidste Folketælling af henimod 12000 Mennesker, ere i det Hele taget mislige, og en ny Veilinie i dette Strog, sigtende til at skaffe hine Districter en beqvemmere Adkomst til Jernbanelinien, maa derfor ansees onskelig og nødvendig. Anlægget af tilfredsstillende Vei nordenom Dieren møder imidlertid for Tiden særegne Vanskeligheder, paa Grund af at Terrainet nærmest ovenfor denne Indso i en betydelig Udstrækning mellem Glommen og Nitelven, som Folge af den i Flomtidene stedfindende Opstuvning af Dierens Vandmasse, i længere Tid staaer under Vand. Spørgsmaalet om Istandbringelsen af en ny Veilinie i dette Strog, antages derfor at burde henstaae, indtil det har viist sig, hvorvidt en i længere Tid paa tænkt Sænkning og Regulering af Dieren, hvorved hiint Terrain ialfald for største Deel vilde befries for Oversvømmelse af Dierens Flom, kan forudsættes i en nærmere Fremtid at ville komme til Udførelse. Til at forberede dette Anliggendes Fremme er for nylig en Commission naadigt befalet nedfat.

2. Veilinen fra Christiania over Bormen langs Glommen til Kongsvinger og videre gennem Østerdalen over Roros til Throndhjem.

Denne Veilinie, der paa Stykket mellem Christiania og Gaarden Kloften i Ullensager er fælles for begge de fra Christiania til Throndhjem førende Hovedveie, nemlig gennem Gudbrandsdalen og Østerdalen, fører fra Kloften af gennem Ullensager og

Næs til Vormsund og videre paa østre Side af Vormen langs Glommen gennem Næs, søndre Dvalen og Binger over Kongsvinger til Traastad eller Binger Sund, hvorfra den fortsættes i Syd over Magnord til Rigsgrændsen og i Nord saavel paa vestre som østre Side af Glommen gennem Binger, Grue, Hof og Elverum indtil Grindals Sund; herfra fører den udelukkende langs vestre Side af Glommen gennem Elverum og Namot indtil den ved Koppang Sund i Elvedalen forlader Glommen og fører over Mora Fjeld gennem Reendalen og Tonsæt, hvor den atter støder til Glommen, hvis vestre Bred den følger gennem Tolgen, hvorefter den gaaer igennem Roros i søndre Throndhjems Amt og videre langs Gulselven gennem Holtaalen og Storen, hvor den søndenfor Haga Bro støder paa den over Dovre førende Hovedvei, der gaar gennem Meelhuus og Reinstranden til Throndhjem.

Af den her angivne Beilinie er det fornemmelig Strækningerne mellem Kongsvinger og Christiania og mellem Roros og Throndhjem, der ere af Bigtighed, medens Linien mellem Kongsvinger og Roros — som Følge af at Trafikken mellem det Norden- og Søndenfjeldste efter Jfandbringelsen af Dampstibsart paa Mjosen hovedsagelig benytter Veien gennem Gudbrandsdalen, ligesom Trafikken mellem Østerdalen og Christiania hovedsagelig foregaaer over Hedemarken — sammenlignelsesvis er af mindre Betydning for Færdselen i det Store.

Veien mellem Christiania og Kongsvinger er af overordentlig Bigtighed ikke alene som en Deel af Hovedveien mellem Norge og Sverige, men ogsaa for Forbindelsen mellem Christiania og de vidtstrakte Dele af dets Oppland, Næs, Binger, Dvalen og Soløer, for hvilke denne Bei danner den eneste Communication. Til Oplysning om Udstrækningen af Færdselen skal man anføre, at der efter en i 1852 foretagen Tælling maa antages over Vormsund aarligen at passere over 18,000 Heste. Den her omhandlede Bei udgaaer som ovenanført fra Hovedveien mellem Christiania og Mjosen ved Gaarden Kloften ikke fuldt 3 Mile fra Christiania. Kloften ligger saagodt som lige ved det til Jernbanestation i Ullensager bestemte Sted, og Jernbanen vil saaledes indtil dette Sted bekvemmeligen kunne benyttes for Færdselen mellem Christiania og Kongsvinger. Fra Kloften er Veien paa vestre Side af Vormen og ogsaa paa østre Side indtil Uvesund tildeels bakket, ligesom Færdselen er underkastet de med Oversætningen over Vormsund forbundne betydelige Ulemper, hvilket udgjør en af de føleligste Mangler ved denne Bei-

strækning. Til Afhjælpning af denne Mangel vil Departementet foreslaae opført paa Beiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar Anlæg af en Bro over Vormen ved Vormsund, overeensstemmende med vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh udarbejdede Forslag, hvorefter Broanlægget tilligemed Dparbejdelse af et Stykke Bei paa begge Sider af Brostedet er anslaaet til 27,000 Spd. Af dette Beløb har forrige Aars Amtsformandskab for Agerhuus Amt bevilget udredet af Amtscommunen $\frac{1}{2}$ Part indtil 5,400 Spd. Forøvrigt skal Departementet oplyse, at der tidligere har været Spørgsmaal om Omlægning af den nuværende Hovedvei i saadan Retning, at den vilde komme til at føre over Vormen paa et andet Punct end Vormsund, men efter de Undersøgelser, Departementet med Hensyn hertil har ladet anstille, maa man ansee det afgjort, at en saadan Omlægning ikke vil findes hensigtsmæssig. Men skal i denne Henseende oplyse, at den nuværende Bei mellem Kloften og Uvesund antages ved partielle Omlægninger og Udbringinger at kunne opnaae fordeelagtigere og tilfredsstillende Stigningsforhelde, medens Beilinen fra Uvesund af til Boger, et Stykke vestenfor Kongsvinger, endog i dens nuværende Tilstand i det Hele maa ansees tilfredsstillende. Hertil kommer, at det Punct, hvor den nuværende Bei skærer af fra Hovedveien mellem Christiania og Mjosen, nemlig ved Kloften, har, som oven oplyst, den for Færdselen heldigste Beliggenhed saagodt som lige ved det til Jernbanestation i Ullensager bestemte Sted. Tilveiebringelsen af en i mærkelig Grad lettet Communication mellem Jernbanelinien og Districterne østenfor Vormen samt Sverige vil i Fremtiden ikke usandsynligen komme til at foregaae ved Anlæg af en Arm af Jernbanen fra Magazimboden i Ullensager i Retning mod Vormen ved Gaarden Thesen; men hvorledes der end i Fremtiden maatte blive forholdt med dette Foretagende og i Forbindelse dermed med Glommens Farbargjørelse mellem Vormsund og Kongsvinger, vil dog Landeveien over Vormsund stedse beholde sin store Betydning. Efter Opførelsen af en Bro over Vormen ved Vormsund antages de øvrige Mangler ved Bei-strækningen mellem Kloften og Uvesund nægenlunde tilfredsstillende at ville kunne ventes afhjulpne uden Tilskud af det almindelige Beifond. Med Hensyn til Bestaffenheden af den nuværende Bei fra Boger af vestenfor Kongsvinger og videre til Rigsgrændsen, skal Departementet tillade sig at henvisse til dets underdanigste Foredrag, der ligger til Grund for den Kongelige Resolution af 18de Januar d. A., hvorved der er befalet opført paa

den indværende Aars Storthing forelægges almindelige Budgetproposition under Forudsætning af, at dertil ved Budgettets Dpgjør findes Afgang, det fornødne Beløb til Opførelse af en Bro over Glommen i Nærheden af Binger Sund, samt til Omlægning af Hovedveien til Sverige fra Boger af til Pladsen Brænna søndenfor Malmerbakterne. Udgifterne saavel ved Anlæg af som Forbedringer paa Communicationsveie med Sverige skulle nemlig ifølge Beilovens § 4 første Passus udredes af Statskassen.

Hvad angaaer Beilinen fra Binger-Sund gjennem Østerdalen til Roros, da er den sydligste Deel af denne Linie indtil Koppang-Sund, paa hvilken Strækning Veien følger Glommens Veie, i det Hele taget tilfredsstillende saavel hvad Stigningsforholde som Veidække angaaer, og denne Veistrækning horer til vore bedste ældre Veie. Fra Koppang-Sund derimod er Veien i dens Fortsættelse over Mora Fjeld tung og bakket og har ogsaa paa den ovenfor liggende Strækning indtil Roros flere besværlige Partier. Veistrækningen mellem Binger-Sund og Roros er dog, som ovenfor anmærket, ikke for Communicationen i det Hele af den Bigtighed som de øvrige Dele af den under dette No. omhandlede Beilinie, og Departementet vover derfor ikke at foreslaae noget Arbeide til Forbedring af bemeldte Veistrækning udført allerede i de nærmeste 6 Aar. Hvad der i dette Strog tiltrænges er fornemmelig Communicationsveie med Sverige til Lettelse af Trafikken med de svenske Grændsdistricter. I denne Henseende har Opmærksomheden inden Amtsdistrictet i længere Tid været rettet paa Bigtigheden af en ny Hovedveis Anlæg fra et Punkt i den langs Glommen forende Beilinie ved Grindals Sund i Elverum gjennem Trysilb og videre til Rigsgrændsen. Til Paabegyndelse af dette Anlæg vil Departementet foreslaae opført paa Beiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar Istandbringelsen af den mellem Grindals Sund og Sætre i Trysilb liggende henimod 4 Mile lange Deel af Linien, der først maa blive at reparere, og som derhos har selvstændig Interesse som Forbindelsesled mellem Elverum og Trysilb — til hvilket sidste Præstegjæld for Tiden ingen ordentlig oparbejdet Bei fører — medens Anlæggets Fortsættelse til Rigsgrændsen, hvorved Omkostningerne derhos maa blive endeligen at udrede af Statskassen ifølge Beilovens § 4 første Passus, antages at burde henseende, indtil Linien mellem Elverum og Trysilb er færdig. Foruden at det her nævnte Beianlæg, som i den Hedemarkens Amtsdistrict omfattes med

levende Interesse, er af Bigtighed som Forbindelsesled mellem Elverum og Trysilb, er det ogsaa og fornemmelig af Interesse for Hedemarkens Amtsdistricts indre Kærelse i Almindelighed saavel som for Handelsforbindelserne med Sverige. I denne Henseende har Amtmanden i Hedemarkens Amt paapeget, at medens der i dette Strog ikke findes nogen Kjørevei til Rigsgrændsen, ere de forskjellige Vinterveie, som nu fore ind over Grændsen baade fra Lima Sogn i Fahluns Læn og fra Dalby Sogn i Værmeland, trods deres yderlige Ufuldkommenhed stærkt benyttede, hvilket formeentlig bedre end noget andet godtgjør Trangen til Communicationsmidler i denne Trakt. Af de fra Sverige ind i Trysilb forende 4 Vinterveie stode de 3 ind paa den Linie, som nu tænkes oparbejdet, noget søndenfor Gaarden Sætre i Trysilb. Grundset Marked henter sin væsentligste Betydning fra Omsætningen med de svenske, ligesom Hedemarkingernes Afsetning af Heste og Korn til de til Trysilb grændsende Bygder af Værmeland og Fahluns Læn tiltager Aar for Aar, og disse Bygders Trang til Kornkjøb og deres Veliggenhed nærmere Hedemarken end de svenske Korntracter gjør denne Omsætning naturlig. Hamars Kjøbstads Opmøst og Jernbaneanlægget fra Christiania til Eidsvoldsbakken, bemærker Amtmanden, giver derhos denne Bei en forøget Betydning; Hamar vil nemlig for flere Sogne i Værmeland og Dalerne i Sverige utvivlsomt blive den nærmeste og fordeeltigste Handelsplads, da Stedet (paa Grund af Veiens Lettelse ved Jernbanen og Dampskibsfarten paa Njosen) noget nær kan betragtes som en Kyststad. De nordligste Sogne af Værmeland ligge saaledes 17 à 20 Mile fra Carlstad, medens Afstanden fra Hamar bliver 12 à 15 Mile, og Lima og Transtrand Sogne af Dalerne, der ligge respective 19 og 21 Mile fra Fahlun, ville til Hamar faae en Beilængde af 15 à 17 Mile. Fremdeles har Amtmanden paapeget den forøgede Betydning, det saakaldte Trysilb Marked kan haabes at ville faae, naar den heromhandlede Grændsevei kommer istand.

Til Anlæg af den her omhandlede Bei fra Grindals-Sund i Elverum til Sætre i Trysilb, en Længde af paa det Nærmeste 4 Mile, er af forhenværende Beiinspecteur Capitain Gloersen udført Forslag med Omkostnings-Overslag, hvilket senere i Marken er bleven gennemgaaet af den i Beivæsenets Tjeneste tidligere ansatte Artilleri-lieutenant, Kammerherre Reichmann, der, naar Anlægget udføres med endeel af ham foreslaaede Modificationer i Capitain Gloersens Forslag, og Veien derhos alene gives en Bredde af 6 Alen og

en Maximumstigning af $\frac{1}{10}$, har anslaaet Omkostningerne til 18,563 Spd.

Dette Veianlæg, som det selvfølgelig kun paa Grund af de særdeles gunstige Terrainforholde lader sig gjøre at udføre nogenlunde tilfredsstillende for det nævnte Beløb, har Hedemarkens Amtskommune ved Beslutning af 1852 Aars Amtsformandskab vedtaget at oparbejde overensstemmende med Capitain Gloersens Forslag med de af Kammerherre Reichman antydede Modificationer, og saaledes at Veiens Stigning paa intet Sted kommer til at overstige $\frac{1}{10}$ Deel, under Betingelse af, at det Offentlige udreder til dette Arbejde en Sum af 9,281 Spd. 60 ϕ ., udgjørende Halvdelen af Overlagsbeløbet, og at Amtskommunen bliver fri for Tilbud til Dparbejdelse i sin Tid af Veien fra Sætre til Rigsgrændsen.

Med Hensyn til Retningen af denne sidstnævnte Bei, da antages samme i ethvert Fald fra Sætre at maatte følge Clara-Elven i Sydost til Gaarden Kolaas, medens der med Hensyn til dens videre Fortsættelse kan være Spørgsmaal om, hvorvidt den bør føres til Rigsgrændsen ved Hlermoen eller Visamorten for videre paa svensk Side at fortsættes til Dalarne, eller om man bør lade den fremdeles følge Klara-Elven til Putnæs og derfra over Langfloren føre den ind i Dalby Sogn i Wärmeland.

Enhver af disse Linier har sine Fortrin, og antages Valget hovedsagelig at burde beroe paa, hvor Veien fra svensk Side lettest kan ventes mødt. Herom er det imidlertid ikke anseet hensigtsmæssigt allerede paa Sagens nuværende Trin at indlede Underhandlinger med vedkommende svensk Autoriteter, ligesom nogen nærmere teknisk Undersøgelse med Hensyn til Veiens Fortsættelse fra Sætre til Rigsgrændsen heller ikke endnu er bleven anstillet, men da Veien, hvilken af hine Linier der end maatte vælges, i ethvert Fald ikkun bliver omtrent 2 a 3 Mile lang, kan den, naar Forbringerne til dens Fuldkommenhed ikke stilles høiere, end paa-tænkt er for Veien mellem Grindals Sund og Sætre, ikke antages at ville kræve nogen betydelig Udgift. Veien mellem Noraas og Throndhjem er som oven bemærket af særdeles Vigtighed, idet betydelige Transporter stadigen foregaae paa samme, fornemmelig af Kul og Kornvarer, hvilke sidste fra Throndhjem føres op til Noraas og Omegn, og af Jædevarer, Kobber og Chronmalm, der gaae i Retour til Throndhjem og mellemliggende Districter. Efter Istandbringelsen af den nye Bei fra Noraas gjennem Boldsalen til Rigsgrændsen, til hvis Anlæg af Stortinget i 1848 blev bevilget

Midler af Statscassen, og hvilken Bei i indværende Aar vil blive færdig, vil Samhandelen mellem Noraas og Throndhjem og de svenske Grændsebygder i Herjedalen uden Tvivl i væsentlig Grad tiltage, og derved ogsaa ovennævnte Veilinie faae en end større Betydning. Det besværligste Parti paa denne Linie, nemlig Strækningen gjennem de saakaldte Drøllier i Holtaalens Præstegjeld, der i en Længde af henimod $\frac{3}{4}$ Mil mellem Skydsstifterne Grødt og Hof bestode af lutter tunge Bakker med en Stigning varierende mellem $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{3}$, er ifølge Kongelig Resolution af 12te Mai 1851 bleven omlagt for det almindelige Veifonds Regning med Bidrag af søndre Throndhjems Amtskommune, hvilken Omlægning i forrige Aar er bleven paa det Allernærmeste fuldført. Fra Drøllierne af er Veien gjennem Holtaalen og Støren, indtil den stoder paa Hovedveien over Dovre, sjønt vistnok tung for den opad fra Throndhjem gaende Færdsel, dog nogenlunde tilfredsstillende, hvilket ogsaa gjælder Veien gjennem Meelhuus, hvorimod Veistrækningen over Bysaasen og Steenbjerget ved Throndhjem er særdeles besværlig og efter Drølliernes Omlægning danner det misligste Parti paa denne Veilinie.

Omlægningen af denne Veistrækning, der ligger i den for Routen over Noraas og Dovre fælles Linie, og som med ugunstige Stigningsforholde forener en mislig Veibund, sjønt denne i den sidste Tid er bleven i nogen Grad forbedret, har været Gjenstand for omhyggelige tekniske Undersøgelser, idet man har havt for Øie at see samme opført paa Veiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar, og vil efter et under Veiledning af Ingenieur-Capitain Bergh istandbragt Forslag denne Veis Omlægning koste 56,000 Spd. Ingenieur-Capitain Bergh har imidlertid anseet det onseligt, at denne Omlægnings Udførelse kunde henstaae i nogen Tid, for at man kunde erhverve fornøden Erfaring om den Bygningsmaade, som hensigtsmæssigt anvendes i et Terrain af saadan Bestaaffenhed, som det, hvorigjennem den nye Bei, naar den anlægges i det Strog, som navnlig af Hensyn til Dpnaaelse af de fordeeligste Stigningsforholde er at foretrække, for den største Deel kommer til at føre. Jordsmønnet bestaaer nemlig langs de mindre Elvedrag, hvor Veien antages at burde lægges, hovedsagelig af Leer, der paa mange Steder ligger i steile Bakker, udsatte for Vasdragets Paavirkning, ligesom der paa enkelte Steder forefindes Leerfald, og om den hensigtsmæssigste Bygningsmaade for Bei i saadant Terrain haves der her tillands endnu ingen paalidelig Erfaring, medens det er at an-

tage, at saadan vil kunne erhverves ved noget af de Anlæg, som i Løbet af de nærmeste 6 Aar agtes udførte, og hvor Terrainet paa enkelte Strækninger er af samme Beskaffenhed som ovennævnte Steder. En Udsættelse med denne Omlægnings Iværksættelse antages derfor af Capitain Bergh at ville være til Gavn for Sagen, og det baade med Hensyn til Opnaaelsen af Besparelse i Anlægsomkostninger og af en solidere Bygningsmaade. Under disse Omstændigheder vover Departementet ikke at tilraade, at denne Omlægning opføres paa den dette Aars Storting forelæggendes Veiarbeidsplan. Man skal derhos bemærke, at denne Vei, skjønt dens Omlægning paa Grund af Betværligheden af den Færdsel, der foregaaer paa samme, vistnok er særdeles enselig, dog, efter de Forbedringer, dens Veidække i den sidste Tid har erholdt, og da den, skjønt ogsaa paa Grund af Stigningsforholdene besværlig, dog ikke har syn-derlig steile Bakker, ligesom Færdselen i disse lettes ved en særdeles bred Veibane, der gjør det muligt at kjøre i Slynge, er bedre end mangfoldige andre Strækninger af vigtige Hovedveie, som Departementet ikke seer sig istand til at foreslaae om- lagte i de nærmeste 6 Aar.

3. Den fra Christiania gennem Gudbrandsdalen førende Hovedvei til Throndhjem.

Denne Veilinie, der danner den korteste og letteste Forbindelse mellem det Søndre og Nordensjeldste og saavel paa Grund heraf, som fordi den i det Hele gennemskjærer de bedst befolkede og productrigeste Trakter i Landet, er den vigtigste af Rigets Hovedcommunicationer, fører fra Christiania gennem Aker, Skedsmoe, Gjerdrum, Ullensager og Eidsvold og videre saavel paa vestre Side af Mjosen gennem Hurbdalen, østre Thoten, Bardal, Birid og Faaberg, som paa østre Side af denne Indsø gennem Stange, Bang og Ringsaker til Lillehammer, og derfra langs Lougens østre Side gennem Faaberg, Dier, Ringebu, søndre og nordre Froyen og Baage, indtil den ved Laurgaard gaaer over paa Elvens vestre Side, som den senere følger indtil noget søndenfor Dovre Kirke i Lesje Præstegjæld, hvor den atter gaaer over Lougen og siden langs sammes østre Side indtil Lid, hvorfra en Linie fører videre langs Lougens Basdrag og gennem Lesje ind i Romsdals Amt langs Nauma-Ely til Beblungsnæs ved Romsdalsfjorden, medens Hovedveien til Throndhjem ved Lid forlader Lougens Dalføre og fører over Dovre ind i søndre Throndhjems Amt; her gaaer den langs Driv-Elven gennem Dypdal og videre gennem

Kennebo langs Sofna-Elven ind i Støren, hvor den noget søndenfor Haga Bro støder paa den foran under No. 2 omhandlede Veilinie, der langs Gulelven gennem Støren og Meelhuus fører til Throndhjem.

Mellem Christiania og Eidsvold, paa hvilken Strækning den her angivne Veilinie optager foruden endeel mindre Veie den fra Kongsvinger førende Hovedvei og Hovedveien fra Holand og Urskog samt en fra Hadeland gennem Rittedalen førende Bygdevei, og paa hvilken Strækning en overordentlig stærk Færdsel finder Sted, er Veien baade paa Grund af dens mange, steile og lange Bakker og paa Grund af Veibundens Beskaffenhed, skjønt der i den seneste Tid er gjort meget til Forbedring af Veidækket, i det Hele særdeles mislig, men da der ved Anlægget af Jernbanen fra Christiania til Eidsvoldbakkene er tilveiebragt et fuldkomnere Communicationsmiddel paa denne Strækning, kan der ialfald ikke for det Første blive Spørgsmaal om nogen Udbedring af denne Veilinie i dens Heelhed, hvorimod Bestræbelserne i dette Strøg hovedsagelig maa være rettede paa Istandbringelsen af transversale Veiliner, for at lette de omkringliggende Districter Adkomsten til Jernbanelinien. Disse antages dog at ville kunne tilveiebringes uden Tilskud af det almindelige Veifond.

Hvad angaaer den paa begge Sider af Mjosen førende Deel af Veilinen, da tiltrænger denne ogsaa paa flere Steder betydelige Omlægninger, men da Færdselen her for en saa væsentlig Deel foregaaer over selve Mjosen, henhører Udbedring af Veiene langs begge Sider af denne Indsø formentlig til de Arbejder, hvortil det almindelige Veifonds Midler ikke i den nærmeste Fremtid kunne blive at anvende.

Alf saameget større Bigtighed er derimod Omlægningen af den fra Lillehammer op gennem Gudbrandsdalen førende Veilinie. Foruden som et Led af Hovedcommunicationen mellem det Søndre og Nordensjeldste har denne Veistrækning ogsaa sin store selvstændige Bigtighed. Den benyttes nemlig af hele Gudbrandsdalen eller Faaberg, Gauddal, Dier, Ringebu, søndre og nordre Froyen, Baage, Lom og Lesje Præstegjælde, der efter Folketællingen i 1845 tilsammen havde en Befolkning af 42,632 Mennesker, og for dette vidtstrakte District udgjør den i Forbindelse med dens Fortsættelse gennem Romsdalen til Romsdalsfjorden den eneste Communication med Landets øvrige Egne og med Havet, idet Dalføret paa begge Sider er begrændset af Hoiffjelde, der ikke tillade nogen Samfærdsel i transversal Retning. Hertil kommer at

Befolkningen for største Deelen er fordeelt paa et forholdsvis langt og smalt Strog, der med Undtagelse af de enkelte mindre Sidedale directe berøres af Veien. Hele den mellem Lillehammer og Dovre forende 12 Mile lange Veie er paa ganske faa Undtagelser nær overordentlig besværlig, idet den for en stor Deel bestaaer af steile Bakker, hyppig af $\frac{1}{2}$ Deel, ja endog af $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{3\frac{1}{2}}$ Deels Stigning. Den tiltrænger derfor Omlægning saagodtsom i dens hele Længde. Til Udførelsen af de fornødne Omlægninger paa og Correctioner af denne Veie fra Lillehammer af til Nosten i Sells Anner til Baage Præstegjæld er af Departementets nuværende Assistent i Veivæsenets Anliggender, Ingenieur-Capitain Bergb, i 1849 bleven udarbejdet Forslag med Omkostnings-Overslag, hvorefter til Jærkføttelse af samtlige som fornødne anseede Arbejder paa denne Linie vilde udfordres en Sum af 244,100 Spd. Af disse Arbejder antoges Omlægningen af Veistykket fra Lillehammer til Stav eller Baadsto ved Rosnas sydlige Ende, skjønt ikke saa misligt som det ovenfor liggende Stykke langs Rosna, først at burde komme i Betragtning til Udførelse, baade fordi Veistykket som yderst beliggende er til fælles Gavn for hele Gudbrandsdalen, og fordi denne Strækning forbinder Njosen med Rosna, hvorpaa Communication med Dampstrib var kommen istand, hvilken Dampstribsfart haabedes ved en Farbargjorelse af et Stykke af Rougen Elv ovenfor Rosna at kunne udstrækkes til Harpebro i Fron. Til Omlægning af Strækningen mellem Lillehammer og Baadsto, en Længde af omtrent 2 $\frac{1}{2}$ Mile, var anslaaet at ville medgaae 85,000 Spd., og efterat der af det i Aaret 1850 afholdte Amtsformandskab for Christians Amt var bevilget udredet af Amtsgommunen $\frac{1}{2}$ Part af dette Beløb indtil 17,000 Spd., blev bemeldte Omlægning ved Kongelig Resolution af 12te Mai 1851 naadigt befalet udført, og de dertil udenfor hiint Bidrag af Amtsgommunen fornødne Midler bevilgede udredede af det almindelige Veifond. Af bemeldte Veistrækning er i Aarene 1851—53 bleven omlagt 2de paa Linien mellem Lillehammer og Skydsstationen Moshuus beliggende Bakkestrækninger, nemlig de saakaldte Maagerudbakker og Rytterbjergerne en Længde af omtrent $\frac{1}{2}$ Mil, samt den sydligste Deel af Linien, nemlig mellem Lillehammer og Gaarden Endsby, en Længde af paa det Nærmeste 1 Mil. Den tilbagestaaende Deel af denne Veiomlægning vil efter Overslaget koste 52,000 Spd.

Omlægningen af den ovenfor liggende Veistrækning langs Rosna og Rougen indtil Harpebro i Fron havde Departementet tidligere tænkt sig, uanseet den

nuværende Veis overordentlig mislige Beskaffenhed, at kunne henstaae i nogen Tid, idet man haabede, at den ovenfor Rosna — paa hvilken Jndso der er istandbragt Dampstribsfart, — liggende Strækning af Rougen-Elv indtil Harpebro vilde ved Anvendelse af en mindre Sum kunne gjøres farbar for Dampstrib, hvorved der i dette Strog vilde erholdes en omtrent 4 Mile lang Dampstribslinie, som, naar der tillige sørgedes for Vedligeholdelsen af en god Vintervei paa Isen, antoges at gjøre en Omlægning af Veien langs Vasdraget mindre paatrængende. Som nærmere oplyst i det underdanigste Foredrag, der ligger til Grund for den Kongelige Resolution af 18de Januar d. A., hvorved det blandt Andet er bestemt, at der ikke for indværende Aars Storthing bliver at fremsætte nogen naadigt Proposition angaaende Bevilgning af Midler til Farbargjorelse af bemeldte Strækning af Rougen, har det imidlertid senere viist sig, at der selv ved Anvendelse af et betydeligt Beløb ikke vil kunne gjøres Regning paa at erholde en gennem en vis Deel af Aaret med Sikkerhed benyttelig Seillads paa denne Elvestrækning, og at det heller ikke lader sig paaregne, at en stadig Dampstribsfart der vil blive vedligeholdt.

Under disse Omstændigheder kan Departementet ikke ansee det forsvarligt at lade det henstaae med Omlægning af Hovedveien i dette Strog, som man tværtimod maa ansee paatrængende nødvendig. I denne Anskuelse har ogsaa forrige Aars Amtsformandskab for Christians Amt erklæret sig enig, og derfor ved Beslutning af 23de Juni s. A. bevilget udredet af Amtsgommunen $\frac{1}{2}$ Deel af det Beløb 68,600 Spd., som er anslaaet at ville medgaae til den fornødne Omlægning af Veien fra Baadsto af langs Jndsoen Rosna og Rougen-Elv indtil Gjetlund strax søndenfor Hundorp i Fron's Præstegjæld. Denne 58,989 Alen eller noget over $3\frac{1}{2}$ Mil lange Veistrækning, der saagodt som i dens hele Længde bestaaer af overordentlig steile og lange Bakker — hvoraf især Jødvangskleven, der i en Længde af 900 Alen har en Stigning af indtil $\frac{1}{3\frac{1}{2}}$ Deel, og ved Siden deraf en smal og særdeles tung Veibane med temmelig snevre Krumninger, Ringeboklevene, Brækkebakken og Gravdalsbakken ere de flemmeste — indbefatter følgende Veistykker, der maa blive at omlægge:

- a. Veistykket mellem Baadsto og Bjørgvangen, hvis Omlægning er anslaaet at ville koste 17,500 Spd.
 - b. Veistykket mellem Bjørgvangen og Jødvangs Kirke, anslaaet til . . . 10,000 —
- Vel er denne Veistrækning for Amtsgomm. Kateris 27,500 Spd.

Transport 27,500 Spd.

communens Regning nylig bleven omlagt, men da den nye Wei er saa mislig bygget og anlagt, at den i dens nuværende Tilstand er utjenslig, maa dette Veistykke blive at undergive Udbedring og Omlægning i Forbindelse med den øvrige Deel af Weien langs Vosna, og er hertil anslaaet at ville medgaae ovennævnte Sum, 10,000 Spd.

- c. Veistykket mellem Fodvangs Kirke og Oltue Bro, hvis Omlægning er anslaaet til 3,100 —
- d. Veistykket mellem Oltue Bro og Gravbakken, anslaaet til 25,000 —
- e. Weien mellem Baalerbro og Forrebros, anslaaet til 7,000 — samt
- f. Veistykket mellem Forrebros og Gjetlund, hvis Omlægning Ingenieur-Capitain Bergh i ovennævnte Forslag oprindelig har anslaaet til 4,000 Spd, men nu efter senere vunden Erfaring fra Arbeider tilignende Terrain antager at maatte ansættes til 6,000 —

Tilsammen 68,600 Spd.

Fra Gjetlund af og videre opad er Weien, om end i det Hele noget bedre end Stykket mellem hiint Punct og Baadsto, dog yderst besværlig og maa paa enkelte kortere Stykker nær nødvendigen omlægges. Paa Grund af de mange Arbeider, der fornødiges andetsteds, vover Departementet dog ikke at bringe en sammenhængende Omlægning af nogen større Strækning ovenfor Gjetlund i Forslag til Udførelse i det heromhandlede Tidsrum, hvorefter man for den ovenfor liggende Stræknings Bedkommende seer sig nødt til at indskrænke sig til at bringe i Forslag de enkelte Arbeider, som maa ansees saa paatrængende, at de ikke findes forsvarligen at kunne opsættes, og som derhos alene kræve en mindre Udgift.

Dette gjælder Omlægningen af Veistykket gennem den saakaldte Kringlen i Sells Anner til Baage Præstegjæld, der er et af de slemmeste Partier paa Weien gennem Gubbrandsdalen, hvor Passagen endog paa den bedste Aarstid er forbunden med Fare, idet Bakkerne paa samme ere overordentlig bratte, hvorhos Weien er meget smal, paa enkelte Steder kun 3 à 4 Alen, og Veibanen slet, fordi Jyldeu stykkes af i Bakkerne. Omlægningen af dette 1783 Alen lange Veistykke er anslaaet til 5,000 Spd., hvoraf Christians Amtscommune har bevilget $\frac{1}{2}$ Deel.

Omtrent een Mill ovenfor Kringlen forefindes de saakaldte Kosterbakker i Sells Anner, et Bjergpas, der paa Grund af Bakernes betydelige Steilhed og Længde i Forbindelse med Weiens ringe Bredder er særdeles besværligt og i den kolde Aarstid, da Weien hyppig er belagt med meget stærkt Jisfuld, endog farligt at passere. Skjønt Omlægningen af denne Veistrækning, hvortil Forslag er udarbejdet, maa erkendes at være paatrængende nødvendig, seer Departementet sig dog paa Grund af Betydeligheden af den Sum, der efter Dverflaget hertil vilde medgaae, nemlig 48,658 Spd., ikke istand til at bringe denne Omlægning i Forslag til Udførelse i det her omhandlede Tidsrum.

Derimod vil man foreslaae opført paa Veiarbejdsplanen for dette Tidsrum Anlæg af ny Bro over Houggen ved Laurgaard i det sydlige Endepunct af sidstnævnte Veistykke, hvilket Arbejde ikke antages forsvarligen at kunne henstaae. Den nuværende Bro ved Laurgaard, der er bygget af Træ, er nemlig aldeles forraadnet, og en Reparation af den kan ikke udføres uden spildte Omkostninger. Den er derhos anlagt paa et for Færdselen ubegvent Sted og under saa høie Elvebakker, at Op- og Nedfjorslen til og fra Broen er baade farlig og yderst besværlig. Udførelsen af en ny Bro i den for en Omlægning af Kosterbakkerne efter omhyggeligen anstillede Undersøgelser valgte Linie er tilligemed Uparbejdelsen af et Stykke ny Wei paa begge Sider af Brostedet, der fornødiges til Forbindelse med den nuværende Wei, anslaaet at ville koste 7,500 Spd., hvoraf Christians Amtscommune har bevilget $\frac{1}{2}$ Deel.

Fra Kosteren af er Weien videre op gennem Gubbrandsdalen til Gaardene Houggen og Lofte i det Hele temmelig flad med Undtagelse af nogle mindre Bakker, som antages partielt at kunne omlægges, hvorefter der mellem Lofte og Tid samt videre paa den nederste Deel af Opstigningen paa Dovrefjeld findes flere meget slemme Bakker, som gjøre det nødvendigt, at Weien paa en længere Strækning omlægges. Mellem Fokstuen og Hærkin er Weien i det Hele temmelig flad, medens Veistykket mellem Hærkin og Kongsvold, der fører over den saakaldte Hærkin Hvide saagodt som udelukkende bestaaer af stejle og tildeels temmelig lange Bakker, og derfor paa en længere Strækning tiltrænger Omlægning. Til Udførelse af en saadan Omlægning i en Længde af noget over $\frac{1}{2}$ Mill gennem særdeles bekvemt og billigt Terrain er udarbejdet Forslag med Dverflaget, hvorefter samme vil koste 8,000 Spd. Denne Omlægning, der angaaer en Deel af Statens Veistrækning over Dov-

reffeld, og til hvilken saaledes intet Bidrag bør fordres af vedkommende Amtscommune, vil Departementet foreslaae opført paa Veiarbejdsplanen for de kommende 6 Aar.

Mellem Kongsvold og Drivstuen forte Veien tidligere over den saakaldte Vaarsti, der udgjorde det farligste og besværligste Veistykke paa hele Throndhjemsveien. Dette Veistykke er nu ifølge Kongelig Resolution af 12te Mai 1851 bleven omlagt for det almindelige Veifonds Regning, hvilken Omlægning i forrige Aar er gjort fuldstændig færdig. Den nye Veier fører langs Drivvelven i en Længde af 14,750 Alen og har intetsteds større Stigning end $\frac{1}{10}$ Deel. Fra Drivstuen af er Veien videre nordover gennem den største Deel af Opdal indtil $\frac{1}{2}$ Mil søndenfor Skydsstiftet Aune, naar undtages 2de besværlige Partier omtrent $\frac{1}{4}$ Mil nordenfor Drivstuen og ved Rise, i det Hele taget temmelig god, medens den ovenfor liggende Strækning indtil et Stykke forbi Skydsstiftet Bjerkager i Rennebo saagodt som ubelukkende bestaaer af en Række af mere og mindre steile Bakker, af hvilke de længste og stemmeste ere de saakaldte Bangsgrav- og Bjerkagerbakker, hvor Veien overskærer Orka-Elvens Dalsøre. Fra en Høide af 1634 Fod over Havet paa søndre Side af Orka-Elv falder Veien i Bangsgravbakkerne uafbrudt ned til Bangs Bro 900 Fod paa $\frac{1}{4}$ Mil, og stiger paa nordre Side af Elven forbi Bjerkager 800 Fod paa $\frac{1}{4}$ Mil. I disse Bakkestrækninger forefindes Stigninger paa $\frac{1}{4}$ Deel i 775 Alens Længde, paa $\frac{1}{4}$ Deel i 549 Alens Længde og paa $\frac{1}{4}$ Deel i 350 Alens Længde, medens de øvrige Stigninger sjelden ere mindre end $\frac{1}{4}$ Deel. Dette Parti maa derfor ved Siden af Rosten- og Ringebo-Klevene ansees som den misligste Strækning paa hele Hovedveien mellem Lillehammer og Throndhjem. Til en Omlægning af Veistrækningen mellem Aune og Bjerkager i omtrent 4 Miles Længde har Departementet ladet anstille Undersøgelser, og vil ny Veier kunne anlægges gennem et for største Deelen fladt og gunstigt Terrain med en Omkostning af omtrent 90,000 Spd.

En Omlægning af dette overordentlig mislige Parti er selvfølgelig paatrængende fornøden, og Departementet vilde derfor have anset det særdeles ønskeligt at kunne opføre dette Foretagende til Jærkføttelse snarest muligt, men paa Grund af de mange Arbejder, som fornødiges paa andre Veilinieer og det udforderlige Omkostningsbeløbs Storrelse, samt da der mod det udarbejdede Forslag er fra de specielle Communer Side gjort Grindringer, som der ikke har været levet Tid til

nærmere at see prøvede, vover man ikke for Tiden at opføre denne Omlægning paa Arbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar. Imidlertid vil man ikke undlade at have Opmærksomheden henvendt paa denne Veiomlægning, om hvilken man i den Arbejdsplan, der forelægges næste Storthing, vil optage det Fornødne.

Fra Bjerkager af og videre opover indtil Haga-Bro i Støren, hvor den her omhandlede Linie støder sammen med den nærmest foran beskrevne gennem Østerdalen over Noros forende Veier til Throndhjem, er Veien efter en for nogle Aar tilbage for søndre Throndhjems Amtscommunes Regning udført Omlægning af Dragsætbanerne mellem Skydsstifterne Garlid og Høy, skjønt den vistnok efterlader meget tilbage at ønske, dog nogenlunde upaaklagelig.

Den her beskrevne langs Njosen gennem Gudbrandsdalen og over Døvre forende Veielinie er foruden ved endeel mindre Bygde- og Winterveier ogsaa ved 2de som Hovedveier classificerede Lærnelinieer sat i Forbindelse med den under foregaaende Nr. omhandlede langs Glommen gennem Østerdalen forende Hovedveier. Den ene af disse Lærnelinieer udgaaer fra sidstnævnte Hovedveier ved Grindals Sund i Elverum og fører gennem Leiten, hvorfra den fortsættes i 2de Arme, hvoraf den ene gaaer gennem Bang til Kjøbstaden Hammar, den anden gennem Romedal og Stange til Hovedveien langs østre Side af Njosen. Den anden ovennævnte Lærnelinie udgaaer fra Hovedveien gennem Østerdalen ved Neby Bro i Lenset og fører gennem Kvifne og Indset Sogne ind i Rennebo, hvor den i Nærheden af Skydsstiftet Garlid støder til Hovedveien fra Gudbrandsdalen. Denne sidstnævnte Linie er oparbejdet for det almindelige Veifonds Regning ifølge Kongelig Resolution af 5te Mai 1836.

4. Veien fra Throndhjem langs Throndhjemsfjorden til Rindalen.

Fra Throndhjem gaaer en Hovedveier langs Throndhjemsfjorden over Gevingaasen ind i nordre Throndhjems Amt, hvor den fører gennem Stordalens, Aasens, Skogns, Værdalens, Indereens, Sparboens, Stods og Beitstadens Thinglauge til Margaard i Rindalseidets Thinglauge og videre, dog med Afbrydelser af mellemkommende Fjorde, til Kolvereid og Fosnæs. Fra denne Veier udgaaer 2de Hovedveielinieer, nemlig noget søndenfor Værdalsøren den saakaldte Kong Carl Johans Veier, der fører gennem Værdalen til Rigsgrændsen og fortsættes paa svensk Side gennem Jemtland,

samt i Stods Thinglag en langs Snaasen-Bandet gennem Snaasen, Grong og Overhalden langs Hollands-Bandene til Kongsnæs i Kolvereid førrende Bei.

Af disse Beiliner, der for en stor Deel bestaae af ældre til Hovedveie overgaarde Bygdeveie, som ikke senere have modtaget nogen væsentlig Forbedring, og i det Hele kun ere hoist maadelige, maa det fornemmelig ansees af Bigtighed at see forbedret Beilinen fra Værdalsøren gennem Skogn og Stordalen til Throndhjem. Vel have disse Districter Sovei til bemeldte By, ad hvilken den større og tungere Transport fordeeltigt kan foregaae, men da hiin Beilinie baade forer gennem de rigeste og bedst befolkede Districter i nordre Throndhjems Amt og derhos benyttes ikke alene for hele Indherrereds samt Stor- og Værdalens Forbindelse med Throndhjem, men ogsaa for den betydelige Handelsrørelse, der finder Sted mellem denne Bye og de svenske Grændsedistricter, der have deres Communication til Throndhjem over Kong Carl Johans Bei, kan Soveien ikke erstatte Savnet af en god og beqvem Landveie paa denne Strækning.

For at see istandbragt en Forbedring af denne Beilinie samt af Beien gennem Grong, Snaasen og Stod til Steentjær, — hvorfra haveS Sovei til Throndhjem — hvilken Bei-strækning udgjor den eneste Communication til Throndhjem for en stor Deel af Namdalens og Indrøens Fogderier, og hvis Forbedring derfor for disse Districter er af Bigtighed, vedtog det i 1851 afholdte Amtsformandskab for nordre Throndhjems Amt ved eensstemmig Beslutning, „at saafremt det naadigt maatte bestemmes, at de Trefjerdedele af Omkostningerne ved Omlægning og Fuldførelsen af følgende Bei-strækninger og Broer i Amtsdistrictet, nemlig fra Bunden af Folden Fjord gennem Grong, Snaasen og Stods Præstegjelde til Steentjær, deriblandt at Beien muligens føres over paa søndre Side af Snaasen-Bandet; fra Fættem Bro til Pladsen Fæthylben, fra Strugsand Bro om Svee, Hammer, Alstad og Tiller til Statvolds Kirke, og endelig Opførelsen af en Bro over Stordalselven, tilveiebringes paa den Maade, som Loven om Veivæsenet af 28de Juli 1824 § 2 Litr. a omhandler, overtager Amtscommunen den fjerde Deel af disse Omkostninger, dog at dette Amtscommunens Bidrag fordeles paa et passende længere Tidrum.“

Ved i Begyndelsen af f. A. at gjøre Departementet bekendt med denne af Amtsformandskabet fattede Beslutning har Amtmanden i nordre Throndhjems Amt fortrinnsviis henledet Opmærksomheden

paa følgende 3de Arbejder paa den gennem Stordalen førrende Beilinie, som det fornemmelig ansees af Bigtighed snarest muligt at see istandbragte, nemlig Opførelsen af en Bro over Stordals-Elven og Omlægning af Beien over Gevingaaasen samt Omlægning af Beien mellem Statvold Kirke og Fættem, fornemmelig i den saakaldte Langstenen. Dverensstemmende med Amtmandens derom fremfattede Begjæring har Departementet derfor ladet anstille de fornødne techniske Undersøgelser og udarbejde Forslag saavel til hiint Broanlæg som til en Omlægning af Beien over Gevingaaasen og i Langstenen, og antager Departementet, at disse Arbejder, der samtlige maa ansees paatrængende fornødne, bor søges udforte i de nærmeste 6 Aar.

En Bro over Stordalselven er et inden Amtsdistrictet længe felt Savn. Oversætningen ved det nuværende Færgested er nemlig i en længere Tid om Vinteren forbunden med væsentlige Banskelligheder paa Grund af den i Elven stedsindende betydelige og voldsomme Jisgang, der hyppigen foranlediger Ulykkestilfælde og til enkelte Tider standser Færdselen i flere Dogn, ligesom der ogsaa foregaaer en stadig og betydelig Færdsel over Elven. Efter vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh udarbejdede Forslag med Overslag vil en Bro over Stordalselven ved Sandfærhuus af den Construction, som efter Forholdene ansees som den hensigtsmæssigste, nemlig en Wiebekings Buebro med 4 Midtkar og 5 succesfve fra 60 til 36 Alen aftagende Abninger, koste 16,670 Epd.

Med Hensyn til Omlægningen af Beien over Gevingaaasen, der paa nordre Side ender ved Færgestedet over Stordalselven, skal Departementet oplyse, at den nuværende Bei, efter inden søndre Throndhjems Amt paa en længere Strækning at have fulgt Fjorden, ved Hummelvigbugten forlater samme og gaaer i en Længde af 10,337 Alen over Gevingaaasen, der ligger paa Grændsen mellem søndre og nordre Throndhjems Amter. Beien, der ved Hummelvigselven har en Høide af 20 Fod over Havet, stiger til Gaarden øvre Hummelvig 300 Fod, hvorpaa den falder 55 og atter stiger 200 Fod, falder derpaa igjen 180 og stiger endelig 120 Fod for at gaae 390 Fod ned til det samme Niveau, hvorfra den gif ud. Den har altsaa i det Hele 3 Op- og Nedstigninger og gaaer den største Bakkstigning lige til 1 paa 4. Efter vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag vil ny Bei med en Maximumstigning af 1/4 kunne anlægges langs Søen, saaledes at den fra Hummelvig-Elv lægges udenom det mod Nord gaaende Næs og senere følger Kysten indtil den

noget syd for Stordalselven, omtrent ved Madsen Sandbassen, kommer ind paa den nuværende Bei. Den nye Bei, der faaer en Længde af 13,200 Alen, og ifkurt paa 510 Alen en Stigning af 1 paa 20, og paa 165 Alen en Stigning af 1 paa 23, men forøvrigt ikke større Stigning end 1 paa 38, vil efter Overslaget kræve en Anlægs-capital af 29,600 Spd. Af den nye Bei falder 8,275 Alen, hvis Oparbejdelse er anslaaet til 13,054 Spd., inden søndre Thronhjems Amt, og 4,925 Alen, hvis Oparbejdelse er anslaaet til 16,546 Spd., inden nordre Thronhjems Amt.

Fra Færgestedet over Stordalselven gaaer Beien over en Sandlette henved $1\frac{1}{2}$ Fjerding lang — den saakaldte Stordalsbassen — og stiger derpaa i forskjellige Afstæter og med en Steilhed, der gaaer lige til 1 paa 4, 600 Fod forbi Skatvold Kirke og Skydskiftet Forbord, hvorefter den jennem Forbordslierne, hvor den største Stigning er mellem $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{2}$, atter gaaer ned til Thronhjemsfjorden. Ifødetfor at følge Søen gaaer Beien nu mellem Gaardene Steensvidjen og Fætten, en Strækning af henved $\frac{1}{4}$ Mil, op og ned langs Fjeldsraaningen under den høiere liggende Bygd Langstenen, hvorefter denne Bassestrækning har faaet sit Navn. De største Stigninger paa denne 4,717 $\frac{1}{2}$ Alen lange Strækning gaae lige til $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{5}$ og ved Siden heraf er Beien meget smal og i den Grad udsat for Jisfyld, at den til sine Tider er farlig at passere. Ifølge de anstillede Underføgelser vil en ny Bei mellem Steensvidjen og Fætten ikke hensigtsmæssigen kunne anlægges andetsfeds end langs Søen, saaledes at den ved Gaarden Steensvidjen bøier af fra den nuværende Bei og senere følger Fjeldsraaningen i 10 à 30 Fods Høide over Søen lige til Fætten Bro. Terrainet paa denne Linie frembyder imidlertid temmelig betydelige Vanskeligheder, og Anlægget vil derfor være forbunden med forholdsviis store Omkostninger. Efter det udarbejdede af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag med Omkostnings-Overslag vil den nye Bei erholde en Længde af 4,850 Alen, en Maximumstigning af $\frac{1}{2}$ Deel og kræve en Anlægs-capital af 13,000 Spd.

Da den tekniske Forberedelse af de her nævnte 3 Arbejder, Broanlægget over Stordalselven og Omlægningen af Beien over Gevingaasen og i den saakaldte Langstenen, først fornylig er bleven tilendebragt, have de udarbejdede Forslag og Overslag endnu ikke kunnet forelægges vedkommende Amtsformandskaber. Til Broen over Stordalselven og Omlægningen af Beien gennem Langstenen høves dog efter ovenanførte i 1851 fattede

Amtsformandskabs-Beslutning Bevilgning af nordre Thronhjems Amtscommune for $\frac{1}{4}$ Deel af de anslaaede Omkostninger, hvorimod der, forsaavidt angaaer Beiomlægningen over Gevingaasen, der, som ovenmeldt, falder inden begge de thronhjemske Amter, mangler Bevilgning af Bidrag fra disse Communer's Side. Denne Omstændighed bør dog formeentlig ikke være til Hinder for at samtlige 3 Arbejder opføres paa Beiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar, idet der træffes fornødent Forbehold med Hensyn til det Bidrag, der af vedkommende Amtscommuner bliver at kræve. Hvad angaaer Storrelsen af dette Bidrag, da bør samme efter Departementets Formening, uanset den af 1851 Aars Amtsformandskab for nordre Thronhjems Amt allerede stede Bevilgning af $\frac{1}{4}$ af Omkostningerne ved 2de af de omhandlede Arbejder, for begge Amtscommuner's Vedkommende ikke sættes høiere end overeensstemmende med den sædvanlig befulgte Regel til $\frac{1}{2}$ Part af det for hvert af de ommeldte Arbejder anslaaede Omkostningsbeløb, saa meget mindre som begge disse Amtscommuner's ordinære aarlige Udgifter allerede kræve en betydelig Udligning, og derhos de Beiomlægninger, hvorom her er Spørgsmaal, kun omfatte korte Strækninger, men paa Grund af Terrainets Vanskelighed kræve betydelige Anlægsomkostninger, for at god og blivende Bei skal kunne erholdes. Departementet vil derfor foreslaae, at de her omhandlede 3 Foretagender opføres paa Arbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar, dog saaledes, at deres Udforelse beainges af, at der af vedkommende Amtscommuner udredes $\frac{1}{2}$ Deel af de anslaaede Omkostningsbeløb, altsaa af søndre Thronhjems Amtscommune $\frac{1}{2}$ Part af Overslagssummen 13,054 Spd. for den inden bemeldte Amts Grændser faldende Deel af den nye Bei forbi Gevingaasen, eller 2,610 Spd. 96 $\frac{1}{2}$, og af nordre Thronhjems Amtscommune $\frac{1}{2}$ Part af den øvrige Deel, 46,216 Spd., af Omkostningsbeløbet for samtlige 3 Arbejder, hvilken Andeel ialt vil udgjøre 9,243 Spd. 24 $\frac{1}{2}$.

5. Hovedvedveiene fra Christiania og Drammen til Ringeriget og Fortsættelse over samme gennem Randsfjordens og Balders Dalføre samt gennem Hallingdalens Dalføre og videre over Filefjeld til Bergen.

De her omhandlede Veiliner betragtes rettest under Et, fordi de tilsammen danne Forbindelsen mellem 3 forskjellige Dalfører, der løbe ud i eller ved Beie ere satte i Forbindelse med det Ringerigste Dalføre, samt dette selv paa den ene og Christiania og Drammen paa den anden Side.

Sine forstnævnte Dalfører ere egentlig tre, nemlig Randsfjordens (Hadeland og Land), Veinas (Balder) og Hallingdalselvens (Hallingdalen), hvilket sidste Dalføre, naar dets nederste Fortsættelse (Kryds-herred) tages med, egentlig løber ud i Forlængelsen af det Ringerigste Dalføre paa Modum, men har sin Veiforbindelse med Christiania gennem Sogne-dal og Ringeriget over Hønefossen. I Henseende til Hovedvei-Systemet ere imidlertid hine tre Dalfører ifkun at betragte som to, idet Veinaelvens Dalføre i dets nederste Deel bliver saa indknebet, Terrainet saa vanskeligt for Veianlæg, og dets dyrkbare Areal i Forhold til Udstrækningen saa ringe, at ingen fortløbende Kjørevei der findes, medens der sammefteds foregaaer en meget betydelig Færdsel til og fra Balder om Vinteren, da Sne tages til Hjælp. Mangelen af Hovedvei paa dette Strog er erstattet derved, at Hovedveien fra den øverste Deel af Randsfjordens Dalføre er ført over den saakaldte Tonaas ind i Balder.

Af de forskjellige ovenfor nævnte Veilinieer skal her først blive omhandlet:

A. Veiene fra Christiania samt Drammen til og over Ringeriget.

Fra Christiania fører Veien gennem Aker og Bærum over Krogskoven ned Krogkveven til Stadsstiftet Sundvolden paa Ringeriget og videre gennem Hole og Norderhøug forbi Norderhøugs Kirke over Klækken til Randsfjorden, hvorfra den videre fortsættes gennem Hadeland, Land og Balder til Filefjeld og Bergens Stift. Ved Norderhøugs Kirke støder til denne Bei den fra Drammen kommende Hovedvei, der fører langs Drams-Elven gennem Eger og Modum over Vigersund langs Lyrisstranden og videre over Stor-Elven ved Busund. Denne Linie dannede tidligere den eneste sammenhængende Landvei fra Ringeriget til Drammen, men paa Grund af den betydelige Omvei, den bestriver, samt dens bakke og besværlige Beskaffenhed var den egentlig ikke at betragte som Hovedcommunicationen mellem Ringeriget og Drammen, hvorimod Færdselen væsentlig foregik over Hølsfjorden, der imidlertid om Vinteren jevnlig ligger tilmeens, til Svangstranden i Vier og derfra paa den vistnok i dens nuværende Tilstand yderst besværlige, men ifkun 2½ Mil lange Bygdevei til Drammen. Ifølge Kongelig Resolution af 1ste Mars 1849 er imidlertid nu bleven anlagt en ny Hovedvei, der i forrige Aar er bleven færdig, fra Sundvolden i Hole Præstegjeld langs Hølsfjorden til Svangstranden i Vier, hvorfra fører den ny nævnte ældre nu til Hovedvei ophøiede Bei gennem Vierdalen.

Noget ovenfor Norderhøugs Kirke støder til Veien fra Christiania den fra Hallingdal over Hønefos kommende Hovedvei, der igjen ved Hønefos optager den fra nordre Aurdal i Balder langs Veina-Elv over Spirillen og langs Adals-Elven førende, hovedsagelig til Wintertransport benyttede Bei.

Med Hensyn til den Betydning, Veilinieen over Ringeriget til Sundvolden og videre over Krogskoven til Christiania, og Veilinieen langs Hølsfjorden gennem Vierdalen til Drammen har for Samfærdselen, skal Departementet oplyse, at disse Veie ikke alene danne Forbindelsen med hine Kjøbstæder for selve Ringeriget eller Hole og Norderhøugs Præstegjælde, men ogsaa for de betydelige ovenfor og omkring Ringerigets Dalføre liggende Districter, for hvilke dette Dalføre efter dets Beliggenhed udgjør den naturlige Avenue til bemeldte Byer. Foruden af Hole og Norderhøugs Præstegjælde med en Befolkning efter sidste Folketælling af omtrent 12,000 Mennesker benyttes saaledes Veiene over Ringeriget til Christiania og Drammen af hele Balder, Land og Hadelands Fogderi med en Befolkning af omtrent 40,000 Mennesker. Om end heri maa gjøres et Afslag for Christianias Vedkommende, med Hensyn til at Færdselen fra og over Hadeland for en Deel foregaaer paa en Bygdevei gennem Haffebalen og Rittedalen, og i Betragtning af, at Færdselen fra Balder for en Deel vil ledes ind paa Communicationslinien mellem Njosen og Christiania, naar den transversale Veilinie fra Land til Bardal, hvorefter senere nærmere skal blive handlet, bliver omlagt, saa vil dog Veien over Ringeriget steds for Drammens Vedkommende blive den eneste Communication for hele hiint betydelige District. Fremdeles danner Veien over Ringeriget og dens Fortsættelse over Krogskoven til Christiania den eneste Forbindelse med denne Stad for hele Hallingdal samt Sigdal og Krydsherred, tilsammen med en Befolkning af omtrent 20,000 Mennesker. Hertil kommer, at Veien over Krogskoven og den nederste Deel af Ringeriget er fælles for begge de fra Christiania til Bergen førende Postveie, gennem Balder og gennem Hallingdal.

Med Hensyn til Beskaffenheden af de her nævnte Veilinieer, der ifølge det Anførte ere af overordentlig Vigtighed for Samfærdselen, skal Departementet oplyse Følgende:

Fra Randsfjorden, som ligger 400 Fod over Haset, stiger Veien 630 Fod til det høieste Punct nordenfor Stadsstiftet Klækken, hvorpaa den falder 845 Fod ned til Steensfjorden, som ligger 185

Jod over Havet; den stiger og falder altsaa paa denne Strækning i det Hele 1475 Fod, men har desforuden flere mindre op- og nedadgaende Bakker. Deels paa Grund af disse Bakker, deels paa Grund af Veibundens Beskaffenhed er Veien mellem Randsfjorden og Steensfjorden besværlig, og dog ere Besværlighederne ved denne Veistrækning for Videt at regne i Sammenligning med Misligheden af Veien fra Sundvolden til Christiania og af Veien fra Svangstranden, hvor den ny anlagte Bei fra Sundvolden langs Holsfjorden ender, til Drammen.

Den hele Bei fra Sundvolden af over Krogstøven, som indtil den ved Stabæk stoder paa Hovedveien mellem Christiania og Drammen, har en Længde af omtrent $2\frac{1}{2}$ Mil, bestaaer saa godt som alene af tunge og steile Bakker, af hvilke især maa fremhæves Bakkerne ved Dverland, Bærums-Bænk, Johnsrud og Langebro, foruden den overordentlig lange, bratte og tunge samt om Vinteren endog farlige Krogkley, der i eet Sæt falder 1068 Fod, har Stigninger indtil 1 paa $3\frac{1}{2}$, og idet den derfor neppe er fremkommelig med Væs, strængt taget kun kan ansees som en Ridevei.

Hyad angaaer Veistrækningen fra Sundvolden til Drammen, da er den nye Bei langs Holsfjorden til Svangstranden anlagt med Jagttagelse af de større Fordringer til Stigningsforholde og Veidække, som nu gjøres til Anlæg af nye Veie, medens derimod Veien mellem Svangstranden og Drammen, sjønt bedre end Veien over Krogstøven, dog er yderst besværlig saavel paa Grund af dens Stigningsforholde som mislige Veidække. Lige fra Svangstranden til Hægsbroen, en Længde af noget over $1\frac{1}{2}$ Mil, stiger og falder Veien afværlende og har paa denne Strækning Stigninger fra $\frac{1}{2}$ til $\frac{1}{3}$ Deel i 700 Alens Længde, fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{5}$ Deel i 2,700 Alens Længde og fra $\frac{1}{10}$ til $\frac{1}{14}$ Deel i 3000 Alens Længde; blandt disse mange og tunge Bakker er ogsaa det slemmeste Parti af de saakaldte Paradiisbakker, i hvilket Veien paa ceengang falder over 500 Fod. Veidækket bestaaer paa enkelte Steder nær af seig og dyb Leerjord, der Høst og Baar opløses i den Grad, at Veien endog paa flere Steder bliver ganske impassabel. Derimod haves der fra Hægsbroen til Drammen flad og god Bei, som ikke tiltrænger Omlægning.

Om den paatrængende Nødvendighed af en gennemgribende Forbedring af Adkomsten til Christiania og Drammen fra Ringeriget kan der derfor ikke være Tvivl. Angaaende den hensigtsmæssigste Maade, hvorpaa dette kan opnaaes, have i længere Tid omhyggelige og omfattende Underso-

gesser været anstillede, og vil Departementet, efter at disse nu ere tilendebragte, foreslaae udførte i det her omhandlede Tidrum de Foretagender, som til Tilveiebringelse af et fuldstændigt Veisystem i dette Strog ville fornødiges.

Mellem Randsfjorden og Sundvolden bør ifølge de derom anstillede Undersøgelser anlægges ny Bei langs østre Side af Rands-Elven over Hønefos til Telthuset nedenfor Norderhougs Kirke. Vel bliver denne Bei omtrent 7,000 Alen længere end den gamle over Klækken førende Bei mellem Randsfjorden og Telthuset, og derfor rimeligvis ogsaa længere end en ny Bei, anlagt i Stroget om Klækken, vilde blive, men paa den anden Side vil Veien langs Randselven blive særdeles meget fladere og medføre den overordentlige Fordeel, at den paa en Strækning af ikke fuldt $1\frac{1}{2}$ Mil sammenbinder de Puncter af Randsfjordens og Tyrifjordens Vasdrage, hvorfra Vaad- og Dampskibsfart kan finde Sted i nordlig og sydlig Retning — idet nemlig Stor-Elven fra Hønefosfen af til dens Udløb i Tyrifjorden, en Længde af henimod $1\frac{1}{2}$ Mil, kan befares med Vaade og Færger, og med ringe Bekostning kan gjøres farbar ogsaa for Dampskib. Herved kommer Veien tillige til at gaae gennem Kjøbstaden Hønefos, der danner et naturligt Centralpunct for Veiforbindelserne i denne Egn. Der kan derfor ikke være Tvivl om, at denne Linie langs Randselven bør vælges fremfor en Omlægning af den nuværende over Klækken førende Bei. Anlæg af en ny Hovedvei fra Kofferskuen ved Randsfjordens Bund til Liberbakbro i Hønefos med en Sidelinie fra Kofferskuen til Mø-Bro i den nuværende Hovedvei langs Randsfjorden, en Længde af ialt 22,717 Alen, er ifølge vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag med Omkostnings-Overslag anslaaet til 40,020 Spd., hvoraf paa den inden Christians Amtsdistrict faldende Deel af Anlægget kommer 11,529 Spd. og paa den inden Busseruds Amtsdistrict faldende Deel 28,491 Spd. Denne Bei vil intetsteds erholde større Stigning end $\frac{1}{20}$ Deel, hvilken høieste Stigning derhos kun vil forekomme paa en Længde af 410 Alen, ligesom Maximumstigningen af alle Modtræk i Retningen fra Kofferskuen til Hønefosfen vil blive $\frac{1}{20}$, naar undertages en enkelt 495 Alen lang Strækning, der vil erholde en Stigning af 1 paa 30.

Paa Strækningen mellem Hønefos og Sundvolden vil til Opnaaelse af tilfredsstillende Stigningsforholde fornødiges partielle Omlægninger af Dværnberg- og Hvervenbakkerne samt af Strækningen fra Steensvigen til Sundvold-Broen, hvor-

hos enkelte Bakker saasom ved Gihli, Sundvolden og flere Steder i den øvrige Deel af den gamle Bei maa forbedres ved Skjering og Fyldning. Ved disse Arbejder vil en Maximumstigning af $\frac{1}{2}$ Deel opnaaes paa hele Beien mellem Honefos og Sundvolden, naar undtages i enkelte af de Bakker paa den gamle Bei, som ikke antages at burde omlægges, men alene forbedres, nemlig ved Honefos, Norderhoug og Gihli, hvor en slagere Stigning end $\frac{1}{5}$ Deel ikke lader sig tilveiebringe ved en Udbedring, medens en Omlægning vilde kræve forholdsviis betydelige Udgifter. Disse Bakker ere dog ganske korte. Længden af de fornødne Omlægninger udgjør ialt 13,306 Alen, og ere de samlede Omkostninger ved den som fornøden anseede Forbedring af den nuværende Hovedvei mellem Honefos og Sundvolden overensstemmende med vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag med Overslag anslaaede til 19,823 Spdr.

Mellem Sundvolden og Drammen vil udkræves Omlægning af den foran beskrevne Beiirækning fra Evangstranden gennem Kierdalen til Hægsbroen, og ere Omkostningerne ved Anlægget af ny Bei paa denne Strækning i en Længde af 25,015 Alen eller noget over $1\frac{3}{4}$ Mil med en Maximumstigning af $\frac{1}{2}$ Deel overensstemmende med vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag med Overslag anslaaede til 44,230 Spdr.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om den hensigtsmæssigste Linie for en forbedret Communication mellem Ringeriget og Christiania har det været undersøgt, dels hvorvidt Krogkveven og nogle af de øvrige besværligste Bakker i den gamle Bei kunde omlægges partielt, dels hvorvidt ny Bei burde anlægges enten fra Honefos over Klækken og igennem en nordensfor Gyrihougen værende Forsænkning i det Fjeldpartie, der adskiller Ringeriget fra Christianias Dalsfære, og derfra føres ned langs Sørkedalens Vasdrag til Bogstad og Christiania, eller om Beien burde lægges sondenfor Krogkveven fra et Punkt i den langs Hol-fjorden ny anlagte Bei i Nærheden af Gaarden Fjulsrud og derfra over Næsen føres ned igennem vestre Bærum og frem til Hovedveien mellem Christiania og Drammen. Ved disse Undersøgelser er det godtgjort, at nogen partiel Omlægning af Krogkveven og de øvrige besværlige Bakker paa Beien over Krogkveven ikke vil være hensigtsmæssig, baade fordi tilfredsstillende Bei ikke derved vilde kunne erholdes, og fordi Omkostningerne vilde blive uforholdsmæssig store.

Med Hensyn til Valget mellem de anførte

De nye Linier, nemlig gennem Sørkedalen og fra Fjulsrud gennem vestre Bærum, skal Departementet oplyse, at efter de anstillede Undersøgelser vil en ny Bei fra Honefos over Klækken gennem Sørkedalen til Christiania kræve en AnlægsCapital af 190,527 Spdr., medens en ny Bei fra Fjulsrud gennem vestre Bærum langs Kuffabelvens og Ifslevens Dalsfører til Sandvigen i Drammensveien vil kunne anlægges for 60,740 Spdr., altsaa ikke fuldt Tredieparten. Herved maa dog bemærkes, at saafremt Linien fra Fjulsrud til Sandvigen vælges, vil det for Opnaaelsen af en tilfredsstillende Communication mellem Ringeriget og Christiania, være nødvendigt i Forbindelse med hiin Linies Anlæg tillige at omlægge den nuværende Bei fra Sandvigen til Pysagerfjærn, der i en Længde af 10,700 Alen næsten alene bestaaer af Bakker, hvoraf flere paa en større Længde have Stigninger mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{3}$ og en enkelt endog $\frac{1}{2}$ Deels Stigning. Men da denne Omlægning, der er anslaaet til 16,170 Spdr., naar den nye Bei gives en Maximumstigning af $\frac{1}{2}$ Deel, ogsaa for Forbindelsen mellem Christiania og Drammen maa ansees ønskelig og nødvendig, kan dette, for øvrigt forholdsviis mindre, Beløb ikke retteligen blive at tillægge AnlægsCapitalen for Fjulsrudlinien, naar denne stilles i Sammenligning med Sørkedalslinien.

Paa den anden Side er Linien over Sørkedalen for Færdselen fra flere Districter fordeeltigere end Linien over Fjulsrud, hvad Længdeforholde og Transportevne angaaer. Fra Kofferstuen ved Bunden af Randsfjorden bliver nemlig Beilængden til Christiania over Fjulsrud 120,910 Alen, eller omtrent $6\frac{3}{4}$ Mil, over Sørkedalen derimod alene 86,079 Alen eller noget over $4\frac{1}{2}$ Mil, altsaa 34,831 Alen eller henimod 2 Mile mindre, og fra Honefos til Christiania Beilængden over Fjulsrud 98,088 eller omtrent $5\frac{1}{2}$ Mil, over Sørkedalen derimod 78,830 Alen eller omtrent $4\frac{1}{2}$ Mil, altsaa 19,258 Alen eller omtrent 1 Mil kortere.

Hvad Transportevnen angaaer, da vil efter anstillede Beregninger til Transport af 180 Skippund, deri tillige indbefattet Boguens Vægt, fra Kofferstuen til Christiania udføres paa Fjulsrudlinien 47,65 Hestedagsværk, paa Sørkedalslinien derimod alene 40,74 Hestedagsværk, samt fra Honefos til Christiania paa Fjulsrudlinien 40,59 Hestedagsværk, paa Sørkedalslinien derimod alene 30,07 Hestedagsværk.

For den søndre Deel af Ringeriget vil derimod Beilængden til Christiania blive kortere over

Fjulsrud end over Sorkedalen. Det maa derhos med Hensyn til det Fortrin, Sorkedalslinien for den over Kopperstuen og Hønefos gaaende Færdsel, hvad Længdeforholde og Transportevne angaaer, har fremfor Fjulsrudlinien, tages i Betragtning, at Linien over Fjulsrud medfører den overordentlige Fordeel, at Færdselen vil kunne benytte Fjordene fra Hønefos og Vigersund til den ved Hølsfjorden beliggende Plads Berge, hvor Fjulsrudlinien støder til denne Fjord, og fra Sandvigen til Christiania. Naar denne Vandcommunication benyttes, vil, efter anstillede Beregninger, Transporten af tunge Varer fra Hønefos til Christiania endog blive billigere over Fjulsrud end over Sorkedalen. Dette gjelder endmere Færdselen fra Hallingdalen, som fra Krydsherred kan tage ned gennem Dalføret til Vigersund og derfra over Tyrifjorden og Hølsfjorden til Pladsen Berge. Hvad angaaer den øvrige Færdsel om Vigersund, deels fra Mødum, deels fra det mellem Vigersund og Krydsherred liggende Strøg, som ikke kan fare om Sognedal, men derimod maa følge den overordentlig bakkebe Bei langs Tyrifjorden til Hønefos eller Norderhoug, da vil naturligviis for denne Færdsel Linien over Fjulsrud være ulige fordeeltigere end Linien over Sorkedalen, og først ved hiin Linies Anlæg kunne disse Egne egentlig siges at aabnes Afgang til Christiania.

Det maa derhos bemærkes, at Sorkedalslinien paa en længere Strækning ligger i en temmelig betydelig Høide over Havet; dens høieste Punct, mellem Damkjær og Storslaate-Band ligger 1516 Fod, medens Fjulsrudliniens høieste Punct ifkun ligger 1102 Fod over Havet. Sorkedalslinien fører derhos for en stor Deel gennem ubeboede og særdeles veirhaarde Egne, ligesom efter anstillede Jagttagelser Sneeforholdene paa denne Linie forsaavidt ere mindre gunstige, som ialfald i et enkelt Strøg Sneen vilde blive liggende temmelig længe, efterat den paa de øvrige Dele af Linien er gaaet bort.

Ifke desto mindre maatte vistnok efter ovenanførte Sammenstilling i det Hele, saafremt der ved det her omhandlede Anlæg alene var Spørgsmaal om at tilveiebringe en beqvem Forbindelse mellem den sydlige Ende af Randsfjorden og Christiania, Linien over Sorkedalen, bortset fra Anlægsomkostningerne, være at foretrække. Saa meget mindre kan der imidlertid ved Valget af Linie for dette Anlæg udelukkende blive at tage Hensyn til hiin Forbindelse, som Færdselen fra Valders til Christiania, saaledes som i det Foregaaende bemærket, maa antages, naar Beien fra Land til

Bardal bliver omlagt, at ville, ialfald om Sommeren, for en Deel komme til at foregaae paa Communicationslinien mellem Mjosen og Christiania, og Færdselen fra og over Hadeland til bemeldte Sted allerede for Tiden for en Deel foregaaer paa en fra Gran gennem Haffe- og Mittedalen forende Bygdevei, der i dens nuværende Forfatning vel er overmaade mislig, men som i den nærmeste Fremtid antages at burde ophøies til Hovedvei og i Forbindelse dermed undergives de fornødne Omlægninger og Forbedringer, hvorom forberedende techniske Undersøgelser ere blevne paa begyndte, uden dog endnu at være tilendebragte.

Hvad der derimod ved det Anlæg, hvorom her er Spørgsmaal, efter Departementets Formening fortrinligen maa lægges Bægt paa, er, at der tilveiebringes en beqvem Communication mellem Christiania og Ringerigsfjordene samt de omkring samme beliggende produktrige og vel befolkede Districter, og denne Communication vil ikke opnaaes ved en Bei gennem Sorkedalen, men alene ved Valget af Fjulsrudlinien, som derhos paa samme Tid aabner en, om end mindre fuldkommen, saa dog tjenlig og efter Forholdene tilfredsstillende Forbindelse mellem Christiania og Randsfjordens Dalføre. Med Hensyn til dette Anlæggets dobbelte Diemed antager Departementet, at Fjulsrudlinien, selv om dennes ulige mindre Anlægsomkostninger ikke bringes i Anslag, endog er at foretrække for Sorkedalslinien, og man anseer det derfor ikke tvivlsomt, at hiin bør vælges.

Af de til Dparbejdelsen af Linien fra Fjulsrud til Sandvigen, der faaer en Længde af 28,580 Alen eller henimod $1\frac{1}{2}$ Mil, og intetsteds større Stigning end 1 paa 20, anslaaede 60,740 Spd. kommer paa den inden Busseruds Amt faldende Deel af Linien 18,350 Spd., og paa Strækningen inden Agershuus Amt 42,390 Spd.

For samtlige de her til en lettet Communication fra Christiania og Drammen til og over Ringeriget foreslaaede Arbejders Vedkommende — nemlig Anlæg af ny Bei fra Kopperstuen til Hønefos, Omlægninger paa og Forbedring af Beien mellem Hønefos og Sundvolden, Omlægning af Beien mellem Svangstranden og Hægsbroen, Anlæg af ny Bei fra Fjulsrud til Sandvigen samt Omlægning af Beien mellem Sandvigen og Lysagerkjærn — har hver af de i forrige Aar afholdte Amtsformandskaber for Agershuus, Busseruds og Christians Amter bevilget udredet af Amtscommunen $\frac{1}{2}$ Part af Overslagssummerne for de inden vedkommende Amtsdistrict faldende Dele af de nye Beiliner.

B. Veien fra Ringeriget gennem Randsfjordens og Balder's Dalføre over Fjellfjeld til Bergen.

Fra Ringeriget fører denne Bei gennem Jernager, Gran og Rand høvedsagelig langs Randsfjorden. Veien er fornemmelig langs den sydlige Deel af Randsfjorden særdeles bakket og besværlig, medens den øvre Deel af Linien er taalelig god. Da Færdselen imidlertid for en ikke ringe Deel foregaaer paa Randsfjorden, om Vinteren paa Isen og om Sommeren deels ved almindelige Baade, deels ved Dampskibe, antages Omlægning af denne Veilinie at maatte indtil videre henstaae.

Fra Dnæs ved den øvre Ende af Randsfjorden følger Veien Etnedals-Elven og er i det Hele taalelig god indtil Skydsstationen Brusfladt, hvor den forlader det hidtil fulgte Dalføre og gaaer tværs over Fjeldbryggen — den saakaldte Tonaas — mellem Etnaels og Beinaels ind i det egentlige Balder's Dalføre, som den senere følger lige til Fjellfjeld. Fra Brusfladt, der ligger 1025 Fod over Havet, stiger Veien opad Tonaasen uafbrudt paa $1\frac{1}{2}$ Fjerding's Længde 1478 Fod, og paa denne Strækning forekomme flere længere Bakker med Stigninger indtil $\frac{1}{4}$ Deel. Efter denne uafbrudte Opstigning falder Veien 100 Fod, men stiger derpaa atter 165 Fod, saa at dens høieste Punct ligger 2568 Fod over Havet. I Nedstigningen paa vestre Side af Nasen forekomme ogsaa enkelte Bakker med indtil $\frac{1}{4}$ Stigning, men da den egentlige Nedstigning her alene kan regnes til omtrent 900 Fod, og de Bakker, hvori denne skeer, i det Hele taget hverken ere saa bratte eller saa lange, er dette Parti af Veien over Tonaasen ikke saa besværligt, som Opstigningen fra Brusfladt.

Om det Paatrængende i Omlægningen af denne Bei-strækning, der endog er flommere end Krogkleven paa Grund af den uafbrudte Opstignings større Længde, kan der formeentlig ikke være Tvivl, og Departementet agter derfor at bringe samme i Forslag til Udførelse i de nærmeste 6 Aar.

Overeensstemmende med vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag med Overflag vil til bemeldte Bei-stræknings Omlægning fra et Punct, kaldet Holjerasten, omtrent $\frac{1}{2}$ Mil nordenfor Skydsstiftet Tomlevolden, til Gaarden søndre Bjørge noget søndenfor nordre Aurdals Kirke medgaa 58,960 Spd., af hvilket Beløb Christians Amtsforsamling har bevilget udredet af Amtssamfundet $\frac{1}{2}$ Part. Paa Opstigningen over Tonaasen vil efter Forslaget den nye Bei i Regelen erholde en Stigning af $\frac{1}{20}$ og $\frac{1}{25}$ Deel og kun

paa 1200 Alens Længde en Stigning af $\frac{1}{15}$ Deel; Nedstigningen til nordre Aurdal er udførelst med $\frac{1}{15}$ Deels Stigning. Den nye Bei, der bliver 630 Alen længere end den gamle Bei, har ialt en Længde mellem de angivne Endepuncter af 36,905 Alen eller omtrent 2 Mile. Det maa imidlertid bemærkes, at den nye Bei foruden ved søndre Bjørge ogsaa kommer til at overstjære den gamle Bei omtrent $\frac{1}{4}$ Mil sydligere ved Pladsen Tonsbakkens paa vestre Side af Tonaasen, og der er saaledes Udgang til særskilt at omlægge Strækningen over Nasen mellem Holjerasten og Tonsbakkens, og Strækningen mellem sidstnævnte Punct og søndre Bjørge.

Omlægningen af denne sidste Strækning, der er forholdsvis mindre besværlig, men mere kostbar at omlægge, og som har en Længde af 4,557 $\frac{1}{2}$ Alen, er anslaaet til 12,530 Spd. Udsættes Omlægningen af dette Bei-stykke, saaledes at man i det Tidrum, som her haves for Die, indskrænker sig til at omlægge det besværligste Partie over den egentlige Tonaas mellem Holjerasten og Tonsbakkens, en Længde af 32,347 $\frac{1}{2}$ Alen eller omtrent $1\frac{3}{4}$ Mil, ville Omkostningerne udgjøre 46,430 Spd. Af Hensyn til de mange Arbejder, der fornødiges paa andre Steder, antager Departementet ogsaa, at der er overveieende Grund til for det Første at indskrænke Omlægningen til Pladsen Tonsbakkens, sjønt Stykket mellem denne Plads og søndre Bjørge vistnok ogsaa i høj Grad tiltrænger Omlægning.

Efterat Veien fra Etnedalen har steget over Tonaasen, sænker den sig efterhaanden ned i Beinaels Elvens Dalføre og naaer Strandefjord omtrent $\frac{3}{4}$ Mil nordenfor nordre Aurdals Kirke ved Gaarden Leren, hvorfra den paa Grund af det vanskelige Terrain langs Fjorden er paa $\frac{1}{4}$ Mils Længde trukket op under Gaarden Garlid. De herved fremkomne saakaldte Garlidbakter, beliggende mellem Skydsstifterne Frydenlund og Strand, danne et i Forhold til Længden særdeles besværligt Bei-stykke; fra søndre Side stiger Veien ialt 320 Fod paa en Længde af 1625 Alen, og den største Bakke, der er særdeles tung, har en sammenhængende Stigning af $\frac{1}{4}$ a $\frac{1}{5}$ paa 587 Alens Længde. Nedstigningen paa nordre Side udgjør i Alt 340 Fod, som i en Længde af 2,500 Alen er fordeelt paa 2 Fald af $\frac{1}{4}$ Maximumstigning med et 1335 Alen langt Mellemrum af mindre op- og nedgaaende Bakker. Til Undgaaelse af den her beskrevne særdeles besværlige Bei-strækning vil overensstemmende med vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh udarbejdede Forslag udtræves Anlæg af ny Bei i en Længde af 4950 Alen, og er denne Bei, der ho-

vedslagselig kommer til at føre langs Strandsfjorden og vil erholde en Maximumsstigning af $\frac{1}{6}$ Deel, anslaaet at ville koste 8,730 Spd., af hvilket Beløb forrige Mars Amtsformandskab for Christians Amt har bevilget udredet af Amtscommunen $\frac{1}{4}$ Part. Denne påtrængende Omlægning vil Departementet ligeledes foreslaae bragt i Udførelse i de nærmeste 6 Aar.

Fra Enden af Garlibakkerne fører Veien langs Strandsfjorden, Eldefjorden, Veina-Elv og Bangsmjøsen indtil den saakaldte Kvamsklev noget ovenfor Skydsstiftet Dilo i Bangs Præstegjeld. Her forlader Veien Bangsmjøsen paa Grund af en i samme lodret nedstyrtende Fjeldvæg og fører over Fjeldbryggen i særdeles steile og tunge Bakker, der næstefter Tonaasen maa ansees som det besværligste Parti paa Veien gennem Valders. Den egentlige Klev har ialt 1438 Alens Længde paa $\frac{1}{2}$ og større Stigning og deraf en sammenhængende 300 Alen lang Bakke paa $\frac{1}{4}$ Stigning. I denne Henseende er derfor Kvamskleven endog ufordeelagtigere end Veistrækningen opad Tonaasen, hvis steilste Bakke kun paa en Længde af 162 Alen har en Stigning af 1 paa 4 $\frac{1}{2}$. Angaaende Omlægning af Kvamskleven ere gjentagne tekniske Undersøgelser blevne anstillede, og Forslag til samme udarbejdet, men paa Grund af Terrainforholdene møder Anlægget af tilfredsstillende Bei paa denne Strækning særegne Vanskeligheder, og Departementets Assistent i Veivæsenets Anligge, det, Ingenieur-Capitain Bergb, har derfor anseet det uanstændigt, at Udførelsen af dette overordentlig vanskelige Arbejde i nogen Tid henstaaer, for at undergives yderligere teknisk Døftelse, og for at nogen større Erfaring kan erbyrdes fra mindre Arbejder i lignende Terrain. Departementet vover derfor uanstændigt Omlægningens påtrængende Nødvendighed ikke at bringe samme i Forslag til Udførelse i det her omhandlede Tidrum.

Fra Skydsstiftet Tune, hvor Omlægningen af Kvamskleven maatte ende, er Veien i omtrent 1 Miils Længde indtil Skydsstiftet Kvamme i det Hele temmelig flad. Derimod danner Veien mellem Skydsstiftet Kvamme og det ovenfor liggende Skifte Skogstad et særdeles bakket og besværligt Parti, hvis Omlægning man antager at burde søges udført i det Tidrum, som her haves for Die. Paa en Længde af noget over 6000 Alen overstiger Veien her 3 betydelige Høider, hvorved den stiger og falder 992 Fod, og medregnes de mindre Bakker, saa udgjøre de samlede Stigninger og Fald mere end 1150 Fod, medens Endepunkterne kun have en Hødeforskel af 317 Fod. I den hele

Opstigning fra Kvamme til Nystuen paa Fillefjeld er dette Parti forholdsvist det tungeste, fordi Veien under Stigninger lige til 1 paa 3 $\frac{1}{2}$ idelig stiger og falder, medens den fra Skogstad til Nystuen nogenlunde beholder den engang vundne Høide. Dereensstemmende med vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergb tiltraadte Forslag maa den gamle Bei til Undgaelse af disse Bakker omlægges fra et Punkt 325 Alen syd for Gaarden Kvamme til et Punkt syd for Stationen Skogstad i en Længde af 7,265 Alen, og vil den nye Bei efter Forslaget intetsteds erholde større Stigning end $\frac{1}{7}$ Deel, naar undtages en 1,065 Alen lang Strækning ovenfor Jurisdalsen, som vil erholde en Stigning varierende mellem $\frac{1}{8}$ og $\frac{1}{2}$ Deel. Udførelsen af denne Omlægning er anslaaet til 10,340 Spd., af hvilket Beløb $\frac{1}{4}$ Part ved Beslutning af forrige Mars Amtsformandskab for Christians Amt er bevilget udredet af Amtscommunen.

Fra Skogstad er Veien paa Opstigningen ad Fillefjeld til Nystuen vistnok tung, men paa enkelte længere og tildeels steile Bakker nær i det Hele taalelig. Derunder Strækningen fra Nystuen langs Smedalsvandet til Maristuen, hvoraf den største Deel tilfølgeligt Kongelig Resolution af 10de Juni 1837 er bleven omlagt for det almindelige Veifonds Regning, i det Hele tilfredsstillende. Mellem Maristuen og Vorlaug Bro i Veirdal har Veien paa den hele Strækning større og mindre Bakker med en Stigning af indtil 1 paa 4 og 4 $\frac{1}{2}$. Den nederste Deel af denne Strækning, nemlig mellem Brattebak og Vorlaug-Broer er, foruden yderlig besværlig som Folge af de steile Bakker, til enkelte Lider endog farlig at passere paa Grund af at Veien, der her kun er 4 Alen bred, ligger paa høie Mure uden Rækværk og derhos om Vinteren er opfyldt af Svuld fra det udover Fjeldsiden kommende Vand, som oversvømmer Veien. Angaaende en Omlægning af denne Veistrækning ere Undersøgelser anstillede, og er til Anlægget af ny Bei mellem Maristuen og Vorlaug Bro i en Længde af 12,125 Alen anslaaet at ville medgaae 22,130 Spd. Skjønt en Forbedring af dette mislige Veistykke efter det oven forklarede maa erkendes at være påtrængende nødvendig, vover Departementet dog i Betragtning af de mangfoldige andre Arbejder, hvortil der er Spørgsmaal, ikke at optage denne Omlægning i Arbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar.

Fra Vorlaug-Bro, hvor den gennem Hallingdal over Hemsedalsfjeldet forende Hovedvei støder til Veien over Fillefjeld, fortsættes denne langs Borgunds og Veirdals-Elven til Veirdalsøen.

Paa denne Strækning er Veien, efterat de bekjendte Klev, Windhellen og Galderne, ere for det almindelige Betfunds Regning blevne omlagte, i det Hele taalelig god, men har dog endnu enkelte steile Bakker, som i høi Grad besværliggjøre Færdselen. De flummeste af disse Bakker ere Lundsfløven og Lysnebakkerne, hvilke det i længere Tid har været paatænkt at see omlagte, og troer Departementet at burde bringe disse Omlægninger, hvortil alene vil udkræves et mindre Beløb, i Forslag til Udførelse i det Tidrum, som her høves for Die. Af bemeldte 2de Bakkestrækninger er Lundsfløven beliggende omtrent $\frac{3}{4}$ Mil og Lysnebakkerne omtrent $1\frac{1}{4}$ Mil ovenfor Feirdalsøren; begge disse Strækninger ere yderst besværlige og endog farefulde at passere paa Grund af deres Steilhed og ringe Bredde, og fordi de ere udsatte for Jisvuld og Steenstreb, og da den Deel af Hovedveien gennem Feirdal, hvorpaa de ere beliggende, udgjør en Fortfættelse saavel af Veien over Fillefjeld som af Veien over Hemsedalsfjeldet, er Færdselen paa samme betydelig.

Til Omlægning af disse Bakker har den forrige Amtmand i nordre Bergenhuus Amt ladet udarbejde Forslag med Omkostnings-Overslag, og vil ifølge samme til Undgaaelse af Lundsfløven udfordres ny Bei i 1857 $\frac{1}{2}$ Alens Længde, anslaaet til 1830 Spd. 14 β . og til Undgaaelse af Lysnebakkerne ny Bei i 4181 Alens Længde, anslaaet til 2,044 Spd. 34 β ., tilfammen 3,874 Spd. 48 β ., af hvilket Beløb $\frac{1}{2}$ Part eller 774 Spd. 105 β . er af det i 1852 afholdte Amtsformandskab for nordre Bergenhuus Amt bevilget udredet af Amtscommunen.

Departementets Assistent i Veivæsenets Anliggender, Ingenieur-Capitain Bergh, der har gennemgaaet disse Forslag i Marken, har fundet de valgte nye Beiliner i det Væsentlige hensigtsmæssige, men antager, at Overslagene maa gives et Tillæg af $\frac{1}{2}$ Part for Udgifter ved Arbeidernes Bestyrelse og Anskaffelse af Redskaber, hvortil i Overslagene intet særskilt er opført, og Omkostningerne ved disse Arbeider formenes derfor at maatte ansættes for Lundsfløvens Omlægning til 2,200 Spd., og for Lysnebakkerens Omlægning til 2,450 Spd., tilfammen 4,650 Spd. Skjønt Amtscommunens ovennævnte Bevilgning alene udgjør mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ Deel af det Beløb, som saaledes til disse Arbeider maa blive at anslaae, antager Departementet dog, da bemeldte Omlægninger ere af forholdsvis mindre Interesse for nordre Bergenhuus Amtsdistrict og af Hensyn til dets indskrænkede Resourcer, at noget større Bidrag end

det allerede bevilgede, ikke af Amtscommunen bør kræves.

Ved Feirdalsøren skulder den sammenhængende Landevei paa Linien fra Christiania til Bergen, idet der fra dette Sted maa benyttes Søveien over Sognefjorden til Gudvangen ved Bunden af Næroffjorden i Urlands Præstegjæld. Da den indværfte Deel af Næroffjorden om Vinteren som oftest er impassabel formeddelt Meeniis, er der fra Gudvangen anlagt en Gangsti ud ad Fjorden langs sammes vestre Side til Gaarden Bakke, en Længde af 6,858 Alen, der maa benyttes i al den Tid, hvori Fjorden ligger til Meens, og saaledes i denne Tid er at ansee som en Deel af Hovedveien mellem Christiania og Bergen. Denne Sti er imidlertid især paa enkelte Puncter og navnlig gennem de saakaldte Hestenesstar i en yderst mislig Tilstand, saaledes at det til enkelte Tider er livsfarligt at passere den. Paa de fleste Steder er den saa smal, at den ikke kan kjøres med Karior, og de Reisende maa derfor gaae tilfods, medens deres Voiturer tages fra hverandre og bæres frem, hvilket medfører betydelige Ulemper og Omkostninger. Naar Veien, — saaledes som det hyppig indtræffer under den Tid, hvori den meest tiltrænges — er belagt med Svuld, forøges Vanskelighederne, og det er da umuligt at komme frem endog med løs Hest, ligesom Fodgængere alene kunne passere de besværligste Steder paa den Maade, at de klamre sig fast til de langs Fjeldet paa indre Side af den smale Sti i denne Hensigt befæstede Jernrækker. Til en Forbedring af denne Sti, saaledes at den til enhver Tid uden Fare kan passeres ogsaa med Kjøreredsfaber, har den forrige Amtmand i nordre Bergenhuus Amt ladet udarbejde Forslag med Overslag, hvorefter Stien antages at burde deels udvides deels omlægges saaledes, at den erholder 4 Alens Bredde, undtagen paa de vanskeligste Steder, hvor Bredden antages at burde indskrænkes til 3 Alen. Omkostningerne herved ansløges til 2,680 Spd. 60 β ., af hvilket Beløb $\frac{1}{2}$ Deel eller 536 Spd. 12 β af det i 1852 afholdte Amtsformandskab for nordre Bergenhuus Amt er bevilget udredet af Amtscommunen i Forbindelse med Bevilgningen til Lundsfløvens og Lysnebakkerens Omlægning.

Bemeldte Forslag er af Departementets Assistent i Veivæsenets Anliggender, Ingenieur-Capitain Bergh, bleven gennemgaaet i Marken, og ligesom han har fundet det paatrængende nødvendigt, at der gjøres noget for at rette de værste Mangler ved den omhandlede Sti, saaledes anseer han ogsaa de foreslaaede Arbeider hensigtsmæssige

og efter Omstændighederne tilstrækkelige for den nærmeste Fremtid. Ogsaa Overslaget for disse Arbejder antages imidlertid at burde gives $\frac{1}{2}$ Deels Tillæg for Udgifter ved Arbejdernes Bestyrelse og til Redskaber; saaledes at Omkostningerne med en rund Sum blive at ansætte til 3200 Spd. I det Departementet vil foreslaae dette Beløb opført, skal man bemærke, at da denne Vej langs den inderste Deel af Nærøfjorden saagodt som ubekyngende er af Vigtighed for Rejsende og Postbefordringen, kan det af Amtsgommunen bevilgede Bidrag 536 Spd. 12 s., skjønt ikke udgjørende $\frac{1}{2}$ Part af Overslagssummen, saaledes som denne efter det Anførte maa blive at ansætte, dog formentlig ikke ansees uforholdsmæssig ringe.

Fra Gubvangen begynder atter Landeveien, der fortsættes gennem Nærødalen og over Bøss til Evanger. Gennem Nærødalen er Veien saavel med Hensyn til Stigningsforholde som Veidække i det Hele tilfredsstillende, men derimod paa enkelte Steder udsat for Steen- og Sneestred. Fra Bunden af Nærødalen stiger Veien paa en gang flere Hundrede Fod op ad den saakaldte Stalheimsfjæll, der tidligere var særdeles besværlig og fornermelig om Vinteren endog livsfarlig at passere. Denne Fjæll er imidlertid tilfølge Kongelig Resolution af 10de November 1842 bleven omlagt for det almindelige Veifonds Regning, saaledes at Opstigningen sker i Slynng med moderate Stigninger, og er nu i tilfredsstillende Stand. Fra Stalheim til Dvamme, en Længde af omtrent $\frac{1}{2}$ Miil, er ogsaa for det almindelige Veifonds Regning tilfølge Kongelig Resolution af 2den December 1848 bleven anlagt ny og fortrinlig Vej saagodtsom uden Stigninger. Derimod er Veien fra Dvamme sydyver lige til Evanger paa længere Strækninger bakket og besværlig. Flere partielle Omlægninger paa denne Linie ere paatænkte og undersøgte af Amtets Veivæsen. Paa Grund af Veiens forholdsvis underordnede Vigtighed for Færdselen antages dog den fornødne yderligere Forbedring af denne Veilinie at burde henstaa til en senere Tid.

Fra Evanger af maa atter benyttes Vandvei over det $\frac{1}{2}$ Miil lange Evangervand til Vasenden, hvorfra atter fører Landvei i $\frac{1}{4}$ Miils Længde langs Evangerevnen til Bolstadoren. Da Evangervandet hyppig om Vinteren er belagt med Meentis, hvorved saavel Posten som Rejsende er bleven opholdt, har det i længere Tid været paatænkt at see anlagt en Vej langs dette Vand, hvilket dog paa Grund af Terrainforholdene er forbundet med særdeles Vanskeligheder. De tekniske Undersøgel-

ser, som i denne Henseende have været anstillede, ere forøvrigt endnu ikke tilendbragte.

Fra Bolstadoren maa benyttes Vandvei $\frac{1}{2}$ Miil til Dalseide, hvorfra haves $\frac{3}{4}$ Miil god Landvei til Dale, men derfra maa atter benyttes Vandvei i $2\frac{1}{2}$ Miils Længde til Garnæs, hvorfra sammenhængende Landvei i $2\frac{3}{4}$ Miils Længde fører til Bergen. Paa denne Vej forekommer et særdeles besværligt Parti mellem Gaardene Grimmen og Lohne, som det i længere Tid har været paatænkt at see omlagt. Veien gaaer paa dette Strog i meget steile Bakker, hvis Stigning paa enkelte Steder endog falder mellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{2}$, trende Gange op og ned ad Aasrygge og i mere end $\frac{1}{2}$ Deel af denne omtrent $\frac{1}{2}$ Miil lange Veistrækning bestaaer Veien alene af steilere Bakker, af hvilke de flummeste ere Houge-, Gryte- og Bratlandsbakkerne. Paa Grund af denne betydelige Steilhed, hvoraf det atter er en Folge, at Veislyden ikke bliver liggende, men at det faste Fjeld og store Steene blottes i Veidækket, samt da enkelte af Bakkerne netop paa det Steileste have skarpe og smale Sving, hvorfra Terrainet holder steilt nedover, er Pasagen endog paa den bedste Tid af Aaret forbunden med Fare, hvilket i end høiere Grad er Tilfældet om Vinteren i Barfrost, da flere af disse Bakker bedækkes med kraat udadholdende alnetyk Svul; de kunne da, uagtet der pleier at udhugges Trin i Isen, selv af kjendte Folk ikke uden den største Fare passeres. Til Omlægningen af Veistrækningen mellem Grimmen og Lohne er efter Foranstaltning af den forrige Amtmand i søndre Bergenhuus Amt bleven udarbejdet Forslag med Overslag, der senere er i Marken gennemgaaet af Departementets forrige Assistent, Toldeasserer Finne, som har erklæret sig enig i samme. Til Sværftættelse af dette Forslag, hvorefter der bliver at anlægge ny Vej i omtrent $\frac{1}{2}$ Miils Længde med en Maximumstigning af $\frac{1}{10}$ Deel, er anstaaet at ville medgaae 16,040 Spd. 39 s. Af dette Beløb har det i 1849 afholdte Amtsformandskab for søndre Bergenhuus Amt bevilget udredet af Amtsgommunen en Sum af 4540 Spd. eller noget over Hjerdeparten. Man antager, i Betragtning baade af Veistykkets Besværlighed og den særdeles Interesse for dets Omlægning, som Amtsgommunen har lagt for Dagen, at dette Arbejde bør optages paa Arbejdsplanen for de forstkommende 6 Aar.

Fra Grimmen af til Bergen er Veien vistnok tildeels bakket og besværlig, men dog i det Hele nogenlunde tilfredsstillende i Forhold til den Færdsel, som der foregaaer.

Den langs Randsfjorden forende Hovedvei staaer ved 2de Tværlinier i Forbindelse med Hovedveien langs vestre Side af Mjosen.

Af disse Linier fører den ene, der er classificeret som Hovedvei, fra Gran over Kjolen om Teterud til Thoten, men efter dens Beliggenhed og Retning er denne Bei, ad hvilken Afstanden mellem Randsfjorden og Mjosen udgjør noget over 4 Mile, hovedsagelig kun til Nytte for de Districter — Gran, vestre og østre Thoten — hvorigjennem den fører, medens den ikke danner noget tjenligt Forbindelsesled mellem de ovenfor og omkring hine Indsøer beliggende Districter i det Hele.

Den anden Linie fører fra Land ved Fluberg Kirke til Mjosen ved Gjøvig i Bardal. Denne som Bygdevei classificerede Bei er beliggende i det Strog, hvor Afstanden mellem Randsfjorden og Mjosen noget nær er den korteste, og har ifkun en Længde af omtrent 2½ Mil. Uanset dens Kortbed danner denne Bei dog kun en høist ufuldkommen Forbindelse mellem Mjosen og Randsfjorden, da den henholder til de meest bakte Bei i Landet. Fra Gjøvig, som ligger 430 Fod over Havet, stiger Beien uafbrudt til Cef 795 Fod paa en Længde af omtrent 4700 Alen og under Stigninger indtil ¼ Deel. Fra Cef, 1225 Fod over Havet, til Alm ligger Beien paa Kammen af Hoideryggen nordensfor Mustad-Elven, hvor den naaer en Høide af 1562 Fod, falder derpaa ned igjen til Mustadbroen (1210 Fod), hvorpaa den atter stiger til Gaarden Seval, hvor den har sin største Høide 1853 Fod over Havet. Efterat have naaet denne Høide falder den igjen til Sevalbroen (1642 Fod) og stiger ved Hævep til en Høide af 1840 Fod. Endelig falder Linien uafbrudt, naar undtages de tunge Smaabakker ved Nærby, gennem de bratte og lange Granumbakker til Fluberg Præstegaard, hvor den støder paa Hovedveien gennem Land. Denne Nedstigning er i det Hele 1220 Fod paa 8100 Alens Længde, og i den sidste Deel af samme falder Beien 710 Fod paa 2700 Alens Længde og under Stigninger indtil ¼ Deel. Angaaende Anlæg af ny og tilfredsstillende Bei i dette Strog mellem Randsfjorden og Mjosen har Departementet ladet anstille Undersøgelser, og vil ifølge vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag med Overflag ny Bei mellem Gjøvig og Dnæs ved den øverste Ende af Randsfjorden, i en Længde af 53,201 Alen eller henimod 3 Mile, med en Maximumstigning af ⅓ Deel og iøvrigt særdeles gunstige Stigningsforholde, samt med Vedvæ

af Puffsteen, hvilket fornødiges, da Jordbunden er leerholdig og tjenlig Veigruus ikke findes i Nærheden af Linien, kræve en Udgift af 73,880 Spd., herunder indbefattet Omkostningerne ved Oparbejdelsen af en 1225 Alen lang Sidelinie til søndre Seval, for at skaffe den søndenfor liggende Deel af Land en lettere Adkomst til den nye Bei. Af bemeldte Beløb 73,880 Spd. har forrige Aars Amtsformandskab for Christians Amt bevilget udredet af Amtscommunen ¼ Part.

Idet Departementet vil foreslaae opført paa Veiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar Anlægget af den her omhandlede Hovedvei mellem Gjøvig og Dnæs, skal man med Hensyn til denne Veis Bigtighed for Samfærdselen ubhæve, at hele Balders og tildeels Land ved samme vil erholde Adgang til at benytte Communicationslinien over Mjosen til Christiania; at der, naar denne Bei anlægges, vil fra Christiania paa Jernbanen til Mjosen, paa Dampstib over denne Sø, derefter paa den heromhandlede Bei til Land og videre gennem Balders, erholdes en Linie for Befordring af Post og Reisende mellem Christiania og Bergen, som rimeligviis i Hurtighed og Bequemhed vil overgaae enhver af de Linier, som nu have, og endelig, at denne Bei i Forbindelse med Veilinen gennem Balders og Beien fra Hamar paa Øst-siden af Mjosen til Østerdalen vil danne en sammenhængende Linie af Hovedvei tværtover Landet fra Leirdalsøen til Østerdalen, hvilket endog Samfærdselen for Tiden, uanset at denne lider under den nærværende Mangel paa nogenlunde tilfredsstillende Veiforbindelser, viser at være af Bigtighed, idet ikke ubetydelige Qvantiteter af Beslands Producter aarligen søge gennem Balders til Grundset Marked.

C. Beien fra Ringeriget gennem Hallingdals Dalføre over Hemsedalsfjeldet til Leirdal.

Denne Veilinie stjaerer som foran anført noget ovenfor Norderhøus Kirke af fra Hovedveien fra Christiania til Randsfjorden og fører over Dvarneberg-Sund gennem Hønesos langs Sognebals-Elven gennem Lunder Anner til Norderhøus og derfra ind i Hallingdalselvens Dalføre til Indsøen Krodden i Nærheden af Skydsstiftet Green i Krydsherreds Anner til Sigdal. Den fortsættes derefter gennem Krydsherred først langs østre Side af Krodden indtil Norefund og derpaa langs sammes vestre Side ind i Næs Præstegjeld og videre langs Hallingdals- og Hemsedals-Elven gennem Gvel og Hemsedal over Hemsedalsfjeldet indtil den ved Borloug Bro i Borgunds Anner til Leirdal atter støder paa den over Fillefjeld forende Hovedvei til

Veirdalsøren. Noget nedenfor Skjoldstiftet Green udgaaer fra den her omhandlede Linie en Bei i sydlig Retning langs Krødren og Snarums-Elven, hvilkens Linie ved Vigersund støder paa den i det foregaaende nævnte til Drammen gennem Modum og Eger førende Bei.

Beien gennem Hallingdal, der udgjør den korteste Beilinie mellem Christiania og Bergen og den eneste Veiforbindelse med Kjøbstad for hele Hallingdal eller Næs, Goel og Nals Præstegjelde samt Krydsherred, der tilsammen have en Befolkning af omtrent 16000 Mennesker, er i det hele taget yderst mislig. Hvad angaaer Strækningen fra Beiens Udgangspunct ovenfor Norderhøugs Kirke indtil Honefos har Departementet ovenfor omhandlet samme, og bragt i Forslag de paa denne Linie nødvendige Omlægninger og Udbedringer. Ogsaa paa den ovenfor liggende Strækning er Beien, indtil den naaer Krødren, bakket og besværlig, derimod langs den sydlige Deel af Krødren temmelig god, medens Veistrækningen langs den øvre Deel af denne Indso indtil noget ovenfor Skjoldstiftet Gulsvig saagodtsom ubelukkende bestaaer af en Række af tildeels meget steile og lange Bakker. Mellem Gulsvig og Tuf i Hemsedal er Beien bedre end paa den nærmest nedenfor liggende Strækning, men i det hele dog kun maadelig.

For det almindelige Veifonds Regning er i Aarene 1847 og 1848 bleven udført nogle mindre Forbedringer paa denne Beilinie inden Næs Præstegjæld, idet nogle af de flumeste Kveve, nemlig Beia-Islandsrud-Trostem- og Strindeberg-Klevene ere blevne deels omlagte, deels istandsatte, hvorhos en mindre Veistrækning over Dalsforet ved Tollesrud ligeledes er bleven omlagt. Beien fra Tuf over Hemsedalsfjeldet til Borloug-Bro i Borgund blev i Aarene 1840—1843 anlagt for det almindelige Veifonds Regning. Denne Bei er under Opstigningen paa og over Hemsedalsfjeldet særdeles let og bekvem, medens Nedstigningen fra Fjeldet paa den bergenshusiste Side steer ad temmelig bratte Bakker, men i det hele maa denne Bei dog som en Fjeldovergang ansees tilfredsstillende. Efter hvad der ovenfor er forklaret, tiltrænges betydelige Omlægninger og Forbedringer for at sætte den her omhandlede Beilinie i tilfredsstillende Stand. Departementet finder dog ikke disse at være saa paatrængende, at man dover at bringe i Forslag til Udførelse i det her omhandlede Tidrum noget Arbejde paa denne Linie uden for den Forbedring af Beien mellem Honefos og Norderhøugs Kirke, som i det foregaaende er omhandlet. Man skal i denne Henseende oplyse, at Færdselen gennem Hallingdal

og Krydsherred betydelig lettes ved det Elvedrag, der gennemskjærer Dalsforet, og som paa en længere Strækning kan befares med Vaad og om Vinteren paa Isen. Hallingdalselven er nemlig farbar med Vaad ligesaa Næs Kirke til dens Udlob i Krødren, en Længde af over $3\frac{1}{2}$ Mile, derefter Hayes Krødren ligeledes i en Udstrækning af omtrent $3\frac{1}{2}$ Mile, ligesom ogsaa Snarums-Elven til Rod kan befares med Vaad henimod $\frac{1}{2}$ Mil fra dens Udlob af Krødren. Der Hayes saaledes for den fra og til Drammen, hvormed Hallingdal for største Deel staaer i Forbindelse, gaaende Færdsel Udgang til at benytte Baadraget i en sammenhængende Strækning af over 7 Mile og det for en stor Deel netop, hvor Landveien er besværligst.

6. Hovedveien fra Drammen til Kongsberg og videre gennem Numedal.

Denne Beilinie fører fra Drammen langs nordre Side af Dramselven til Hougund, hvorfra den paa en for Amtsgemeindens Regning nylig anlagt Bro gaaer over Dramselven gennem Eger til Fiskumvandet og videre til Kongsberg. Herfra fortsættes den i $6\frac{1}{2}$ Mills Længde hovedsagelig langs vestre Side af Laugen op gennem Flesberg og Kollag indtil Stagsoset ved den nedre Ende af Kravig-Fjorden. Fra Kongsberg fører derhos en Bei langs Lougen gennem Sandsvær, Laurdal og Hedrum til Laurvig.

Af den ovenanførte Beilinie er fornemmelig Strækningen mellem Kongsberg og Drammen af Bigtighed som en særdeles stærkt befaret Transportvei. Mellem Drammen og Hougund er Beien god, ligesom den ogsaa paa Strækningen mellem Hougund og Fiskumvandet er temmelig tilfredsstillende. Derimod er den noget over 1 Mil lange Veistrækning mellem Fiskumvandet og Kongsberg særdeles besværlig deels paa Grund af dens mange Bakker, deels fordi den for største Deel ligger paa en Jordbund — løs Leersand, opfyldt med Kuppelstene — der gjør det umuligt at holde den i forsvarlig Stand, saa at den kan modstaae Indvirkningen af de svære Transporter, som her dagligen foregaae. Ligesom denne Veistrækning derfor efter dens Bestaenighed i høi Grad tiltrænges Omlægning, saaledes maa Iværksættelsen af saadan Omlægning ogsaa af Hensyn til Færdselens Udstrækning ansees af paatrængende Bigtighed, og Departementet vil derfor bringe denne Beiomlægning i Forslag til Udførelse i det Tidrum, som her Hayes for Die. Med Hensyn til Omfanget af den Færdsel,

der foregaaer paa Veien mellem Kongsberg og Fiskumvandet skal Departementet oplyse, at denne Bei udgjor det eneste Communicationsmiddel mellem de 2 vigtige Steder, Drammen og Kongsberg, hvoraf det sidste Sted henter al sin Forsyning fra eller gjennem det første; Numedals og nordre Sandsværs Træproducter, der for en stor Deel gaar over Drammen, transporteres paa denne Bei til Fiskumvandet, hvorfra de gaar tilvands til Drammen, og hele Numedal, en stor Deel af Sandsvær og en Deel af Thelemarken henter sine Fornødenheder paa denne Bei. Staten er derhos ogsaa umiddelbart interesseret i sammes Forbedring, idet de i dens Eie værende Kongsberg Sølvværk og Baabenfabrikken paa denne Bei henter sine Fornødenheder og afsender sine Producter. Efter Drogaver fra Kongsbergs Handlende og andre offentlige og private Virksomhedsforstandere sammesteds antages den paa Veien mellem denne By og Fiskumvandet foregaaende Færdsel at maatte ansættes til 120 Læs daglig.

Til bemeldte Beistrækningens Omlægning er efter Foranstaltning af Amtmanden i Buskeruds Amt af Ingenieur-Capitain Bergh bleven udarbejdet Forslag med Omkostnings-Overslag, hvorefter ny og tilfredsstillende 8 Allen bred Bei paa denne Strækning i 21,325 Allens Længde med en Maximumstigning af $\frac{1}{27}$ Deel og med Puffsteensdække i en Bredde af 5 Allen — som det ansees nødvendigt at anvende deels paa Grund af den stærke Færdsel deels af Mangel paa tjenlig Gruus i Eggen — er anslaaet til 52,000 Spdr. Af det anslaaede Omkostningsbeløb har forrige Aars Amtsformandskab for Buskeruds Amt bevilget udrebet af Amtscommunen $\frac{1}{4}$ Part eller indtil 10,400 Spd..

7. De thelemarkste Veie.

Bed en tilfølgende Kongelig Resolution af 17de Juli 1837 for det almindelige Veifonds Regning anlagt Hovedvei fra Kongsberg gjennem Sandsvær over Medheien til Tinnebro i Hitterdal staaer den nærmest foran omhandlede Beilinie i Forbindelse med de gjennem Thelemarken førende Veie. Fra Tinnebro fører ældre Bei gjennem Hitterdal, Hjørddal og Silgjord til Brunkebergs Kirke i Hvideseids Præstegjeld, hvorfra den for det almindelige Veifonds Regning tilfølgende Kongelig Resolution af 17de Juli 1837 er bleven fortsat gjennem Hvidalsmo og Vinje Sogne til Gugaarden i Housteli-Grunden i Vinje Præstegjeld med Benyttelse af ældre til Hovedvei overgaaede Bygdeveie.

Fra Skien fører en anden Hovedvei til Hjør-

restrand ved den sydligste Bugt af Nordfjo, langs denne Indsø gjennem Solums, Holdens, Bo og Silgjords Præstegjeld langs Bo-Elven og Silgjords-Bandet, indtil den noget nedenfor Silgjords Kirke støder paa den ovennævnte Hovedvei gjennem Hjørddal. Af denne fra Skien førende Beilinie er Strækningen langs Silgjords-Bandet bleven oparbejdet for det almindelige Veifonds Regning tilfølgende Kongelig Resolution af 10de Juli 1844, og blev i 1849 færdig.

Ved Soboden et Stykke ovenfor Bo-Elvens Udlob i Nordfjo udgaaer fra denne Bei en gjennem Saude langs Sauerelven og den østlige Side af Hitterdalsvandet førende Beilinie, der ved Tinnebro støder paa Veien fra Kongsberg over Medheien.

Fremdeles er tilfølgende Kongelig Resolution af 17de November 1847 bleven anlagt for det almindelige Veifonds Regning en ny Hovedvei fra Nordfjo ved Ulefos i Veien fra Skien til Kaaresteensstrengen over den Landtunge, der adskiller Nordfjo fra Flaas, Hvideseids og Vandalsvædene, hvilken Bei i forrige Aar er bleven færdig.

Endelig fører fra Brunkeberg Kirke en Hovedvei gjennem Hvideseid til Hvideseidsvandet ved Spjøsøb og videre fra dette Vandets søndre Side over Hvideseidheien til Eidstaaen i Braadal, hvor Risfaldsvandet, hvoraf den ved Arendal udlobende Nidely er et fortsat Vasdrag, begynder.

Med Hensyn til Bestaffenheden af de her nævnte Beiliner skal Departementet oplyse, at de for det almindelige Veifonds Regning oparbejdede Beistrækninger fra Kongsberg til Tinnebro og fra Brunkeberg Kirke til Gugaarden maa ansees nogenlunde tilfredsstillende, hvorvel de, som anlagte paa en Tid, da endnu ikke Bestræbelsen for at faae Beilinen anlagt i det rette og endelige Plan tillagdes den Bigtighed som nu, lade med Hensyn til Tracé og Stigningsforholde meget tilbage at ønske. Veien fra Tinnebro gjennem Hjørddal og Silgjord til Brunkeberg er oprindelig en gammel Bygdevei, der ikke er bleven synderlig forbedret efter at være ophøiet til Hovedvei; den er derfor i det hele taget mislig og trænger paa mange Steder til betydelige Rettelser og Forbedringer. Navnlige gjælder dette Beistrækningen gjennem Flatdal — Anner til Silgjord — hvor der forefindes særdeles steile og lange Bakker, saasom ved Eisand, Kaasa og Strand samt Aasebrækkerne. Paa Ustfeligheden af en Forbedring af denne Bei, paa hvilken der navnlig om Vinteren foregaaer en ikke ubetydelig Færdsel fra Dvre Thelemarken til Kongsberg og Øslandet, har Bratsberg Amtsformandskab henledet Opmærksomheden, men da en Om-

lægning af denne Veistrækning dog i Vigtighed staaer tilbage for adskillige andre Arbejder i Bratsbergs Amt, hvilket ogsaa Amtsformandskabet har erkjendt, bør denne Omlægning, der forøvrigt heller ikke endnu har været Gjenstand for teknisk Forberedelse, formeentlig henstaae til en senere Tid.

Af de fra Tinnebro i Hitterdal langs Hitterdalsvandet og Sauereelven samt fra Silgjords Kirke langs Silgjordsvandet og Voelven førende Veie, der stode sammen ved Soboden, hvorfra Beilinen fortsattes langs Nordsjø til Fjærestrand og videre over Gjeteryggen til Skien, er den for faa Aar tilbage istandbragte Veistrækning langs Silgjordsvandet i det Hele tilfredsstillende, medens disse Beiliner forøvrigt ere mislige. Da imidlertid Communicationen mellem øvre og nedre Thelemarken og Skien betydelig lettes ved de farbare Vasdrag, der gjennemskjære disse Districter, nemlig Vandafs-, Hvideleid- og Flaas-Bandet, som fra Dalen i Laurdals Præstegjæld til Raaresteensfjængen i Bo Præstegjæld i en Længde af omtrent 6 Mile gjennemskjærer det vestlige Thelemarken, og ved den ny og tilfredsstillende Bei fra sidstnævnte Sted til Nordsjø er sat i Forbindelse med denne samt Hitterdalsvandet og Sauereelven, hvilket Vasdrag ligeledes i en Længde af omtrent 6 Mile fra Nord mod Syd gjennemskjærer det østlige Thelemarken, paa hvilke samtlige Bænde der i 1852 er istandbragt Dampskibsfart, saa fremstiller en Forbedring af de ældre Beiliner, der føre langs en Deel af de nævnte Søer, sig som mindre paatrængende. Af saameget større Vigtighed er derimod Tilveiebringelsen af en forbedret Communication mellem Nordsjø og Skiensfjorden til Afløsning af den nuværende besværlige Bei fra Fjærestrand over den saakaldte Gjeteryg til Skien, der for Tiden danner den eneste Communication mellem hine Puncter, men som i dens hele Længde bestaaer saa godt som ubelukkende af en særdeles tung Op- og Nedstigning. Efter Udstrækningen af den Transport, der foregaaer mellem Nordsjø og Skien, paa hvilken Strækning den hele Færdsel mellem Thelemarken og Skiensfjorden er concentreret, vil imidlertid Behovet for et forbedret Transportmiddel paa denne Strækning ikke kunne tilfredsstilles ved Anlæg af en ny Bei. Der agtes derfor istandbragt en Canalisation af Vasdraget mellem Nordsjø og Skiensfjorden, og til Udførelse af dette Canal anlæg er ved Kongelig Resolution af 30te December forrige Aar naadigst befalet opført et Beløb paa den indværende Aars Storthing forelæggendes almindelige Budgetproposition under Forudsætning af

at dertil ved Budgettets Dpgjør findes Udgang, og maa Departementet med Hensyn til dette Foretagende henvisse til sit underdanigste Foredrag, der ligger til Grund for den ovennævnte Resolution. Saafremt dette Anlæg kommer til Udførelse, maa en Omlægning af den nuværende Bei over Gjeteryggen, skjønt vistnok fremdeles usselig, dog anses mindre paatrængende.

Derimod vil Departementet foreslaae bevilget Midler til Udførelse i de nærmeste 6 Aar af 2de andre Veiforetagender i Thelemarken, som man nu skal gaae over til at omhandle.

Fra Brunkeberg Kirke fører som ovenmeldt en ældre Hovedvei ned til Hvideleid-Bandet ved Spjosød og videre paa søndre Side af dette Bænde over Hvideleidheien til Eidstaaen i Braadals Anner. I Fortsættelse af denne Bei er tilfølge Kongelig Resolution af 26de Juni 1846 under Sparbejdelse for det almindelige Veifonds Regning et Veianlæg fra Eidstaaen i Braadal, gjennem Nisfebals, Treungens, Dmlids, Vegaardheiens og Holts Sogne til Gaarden Fiane i Holt, hvor den stæder paa den mellem Christiania og Stavanger langs Kysten førende Hovedvei. Af dette næsten 10 Mile lange Veianlæg er den inden Nedenas og Robygdelagets Amt faldende noget over 5 Mile lange Strækning paa det Nærmeste fuldbendt, ligesom ogsaa Linien inden Bratsberg Amt for største Deel er oparbejdet, og det hele Veianlæg kan som i Begyndelsen af nærværende Foredrag forklaret ventes fuldført ved indværende Aars Udgang, uden at dertil antages at ville fornødiges Tilskud af de Midler, som for forestaaende Budgettermin maatte bestemmes anvendte til Veivæsenet. Foruden den locale Gayn, denne Bei vil medføre for de Districter, den gjennemskjærer, eller som ved Sidelinier kunne sættes i Forbindelse med samme, udgjør den ogsaa et vigtigt Led i det almindelige Veisystem, idet den sætter samtlige ovennævnte thelemarkste Veie, der stode sammen i Hvideleid, og derved de thelemarkste Dalfører i Forbindelse med den sydøstlige Kyst og de der beliggende Stæder, Arendal, Tvedestrand og Østerrisøer. Men for at de med dette Veianlæg — der er udført med Jagttagelse af de større Fordringer til Stigningsforholde og Bygningsmaade, der nuiltdags gjøres — tilføjede Fordele for Communicationen i fuldt Maal kunne opnaaes, vil der udkræves en Forbedring af de ældre Veie, der stode til samme, og det saavel i det sydlig som nordlige Endepunct.

Den fornødne Omlægning af Veiene fra Fiane i Holts Sogn til de nærmeste Kyststæder, Arendal og Tvedestrand, skal Departementet om-

handle i Forbindelse med dets Bemærkninger angaaende Hovedveien mellem Christiania og Stavanger.

Derimod hører hid den fornødne Omlægning af Veistykket fra Eidsaaen til Hvideseidvandet. Den Fjeldryg, som adskiller Hvideseidvandet fra Nisservandet, har mellem Spiosod Sund og Gaarden Eidsaaen kun en Bredde af omtrent 7000 Alen, men paa sit laveste Punct en Hvide af 965 Fod over Hvideseids- og 408 Fod over Nisservandet, (det sidste af disse Blande ligger nemlig 557 Fod høiere end det første). Den nuværende Bei, der efterat have forladt Spiosod Sund overfjærer Hvideseids Præstegaards Jorder i Bakker op og ned med indtil $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{4}$ Stigninger, hæver sig i Hvideseidkleven op over Fjeldsiden 840 Fod i et eneste Opstræk paa 2400 Alens Længde med fra $\frac{1}{2}$ indtil $\frac{1}{4}$ Stigninger. Paa sit høieste Punct i Nærheden af Pladsen Heien naaer Veien en Hvide af 976 Fod over Hvideseidvandet, hvorpaa den i Bakker med indtil $\frac{1}{2}$ Stigning falder 411 Fod til Nisservandet.

Da denne Bei i dens nuværende Tilstand neppe fortjener Navn af Kjørevei, kan den nye fra Kysten ind i Thelemarken forende Beilinie ikke anses afsluttet, forinden der er istandbragt ny og tilfredsstillende Bei over Hvideseidheien.

Til Anlæg af ny Bei over Hvideseidheien til det Punct, hvor Beianlægget gennem Nisfedal modstøder, med en Sidelinie til Eidsaaen, vil overensstemmende med vedlagte af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag med Overflag udkræves en Sum af 12,787 Spd. Veien maa paa Opstigningen fra Hvideseidvandet anlægges i Slyng med en Maximumstigning af $\frac{1}{2}$ Deel, hvilken største Stigning dog kun findes i den øvre Deel af Opstigningen, fordeelt paa kortere og længere Stykker, der sammenhængende intetsteds ere over 175 Alen, og som tilsammen kun udgjøre en Længde af 325 Alen. Fra det høieste Punct paa Heien (965 Fod over Hvideseidvandet) falder Linien i en Længde af 3,800 Alen med indtil $\frac{1}{4}$ Stigning, der dog kun findes paa 50 Alens Længde, medens den største Stigning forøvrigt er $\frac{1}{2}$ Deel. For at gjøre Slyngningerne saa bekvemme som muligt gaaer Forslaget ud paa, at Veibredden i Bendingerne forøges fra 7 til 10 Alen, og at der paa passende Steder anlægges Hvilepladse med slagere Stigning. Den nye Bei vil i det Hele erholde en Længde af 13,195 Alen, herunder indbefattet den 890 Alen lange Sidelinie til Eidsaaen, hvilken sidste fornødiges, for at sætte den her omhandlede Linie i Forbindelse med den øvre Ende af Nisser-

vandet samt den gennem Braadal forende Bygdevei.

Da den tekniske Forberedelse af denne Beiomlægning først er bleven tilendebragt efter Afholdelsen af forrige Aars Amtsformandskabsmøde for Bratsbergs Amt, har Sagen ikke endnu kunnet forelægges Amtsformandskabet til Bevilgning af Bidrag af Amtscommunen. Denne Omstændighed bør dog formeentlig ikke være til Hinder for, at denne Omlægning opføres paa Beiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar, saameget mere som der ikke kan være Tvivl om Amtscommunens Villighed til at bidrage den sædvanlige Anpart, $\frac{1}{2}$ Deel, af Omkostningerne ved denne Omlægning, der inden Amtsdistrictet omfattes med særdeles Interesse, ligesom ogsaa det i 1852 afholdte Amtsformandskab for Bratsbergs Amt eenstemmig har udtalt sig for Ønskeligheden af Foretagendets snarest mulige Udførelse.

Departementet vil derfor andrage paa Opførelsen af det til dette Arbejde anslaaede Omkostningsbeløb 12,787 Spd., dog selvfølgelig saaledes, at Omlægningens Udførelse betinges af, at Amtsformandskabet bevilger udredet af Amtscommunen $\frac{1}{2}$ Part, 2,557 Spd. 48 s. af bemeldte Beløb.

I Overensstemmelse med en af Bratsbergs Amtsformandskab til dets Bevilgning af Bidrag til det nye Beianlæg gennem Nisfedal knyttet Bestingelse, blev der ved Kongelig Resolution af 26de Februar 1847 naadigt befalede oparbejdet i Forbindelse med hiint Beianlæg en Hovedvei fra Drang — den søndre Ende af Fyrrisvandet — i Molands Præstegjeld til Pladsen Nybusæta, beliggende ved den omhandlede Beilinie i Treungens Anner til Nisfedals Præstegjeld. Til Oparbejdelsen af denne til at staffe Molands og Stafte Anner til Molands Præstegjeld en kjørbar Forbindelse med hiint Beianlæg sigtende Sidelinie blev ved bemeldte Resolution i Henhold til den da gjældende Lov om Beivæsenet af 28de Juli 1824 § 2 litt. a naadigt bevilget forskudsvis udredet af Statscassen et Beløb af indtil 6000 Spd. mod Refusion ved Ligning paa hele Rigets Matriculskyld.

Dette Beianlæg mellem Nybusæta og Drang er endnu ikke bleven paabegyndt, paa Grund af at der, soie Tid efterat denne Sidevejs Anlæg var bestemt, inden vedkommende Districter opstod Tvivl om, hvorvidt det ikke for Forbindelsen med Moland vilde være hensigtsmæssigere at anlægge en Bei nordligere fra Molands Præstegaard over Naperheien til Hione, hvorfra man ved at sætte over Nisservandet, der her er temmelig smalt, vilde komme ind paa Arendalsveien ved Nisfedals Præ-

stegaard, hvilket Anlæg dog paa Grund af Veiens større Længde og det vanskelige Terrain maatte antages at vilde koste betydeligt mere, end en Bei fra Nybusæta til Drang. Om denne Forandring i den for Veien ved den Kongelige Resolution af 26de Februar 1847 bestemte Retning indgave en Deel Almuesmænd i Molands Præstegjæld i 1850 et af Molands Communebestyrelse anbefalet Andragende.

Efterat imidlertid senere Communicationen mellem det vestfjeldste Thelemarken og Stien er bleven i væsentlig Grad lettet derved, at der er istandbragt Dampskibs fart saavel paa Flaas-, Hvides- eid- og Bandalssvandetene som paa Nordfjso, og bleven anlagt en ny og fortrinlig Bei over den Landtunge, der adskiller den forstnævnte Række af Indsøer fra Nordfjso, som derhos ved et Canal anlæg agtes sat i seilbar Forbindelse med Stiensfjorden, har man inden vedkommende Districter, da det antages at tunge Varer for en stor Deel lettere vilde kunne føres over Stien end ad Landveien fra Arendal til Moland og Mo, troet fortrinnsvis at burde rette sin Opmærksomhed paa at lette Forbindelsen mellem Moland og Mo samt Bandalssvandet fremfor paa Forbindelsen med Arendalsveien, og navnlig paa at søge istandbragt en Omlægning af Bakkerne i Bandalssierne i den nuværende Bygdevei fra Bandalssvandet langs Skredsvandet til Molands Kirke. Disse Bakker kunne nemlig nu neppe passeres med Hjøreredskab og aldeles ikke med Læs.

Til Istandbringelsen af en Forbedring og delsvis Omlægning af denne Bei fra Molands Præstegaard til Bandalssvandet, navnlig i Bandalssierne, har Molands Commune erklæret sig villig til at yde Bidrag ved Arbejde in natura ogsaa paa den Deel af Veien, der ligger udenfor Formandskabsdistrictet, ligesom Communebestyrelsen har erklæret, at den for sit Vedkommende, under Forudsætning af at denne Forbedring og Omlægning kommer istand, ikke har noget imod, at Oparbejdelsen af Veien mellem Nybusæta og Drang eller i Tilfælde Veien over Naperheien udsættes nogle Aar. I Forbindelse hermed have saavel Molands som Mo Communalbestyrelser anbefalet til Indvilgelse en af vedkommende Lensmand indgiven underdanigst Ansøgning om, at bemeldte Bygdevei mellem Molands Præstegaard og Bandalssvandet maa blive ophejdet til Hovedvei. I denne Ansøgning, at Omlægningen af Veien mellem Bandalssvandet og Moland maa anses af mere paatrængende Vigtighed for vedkommende Districter, Moland og en Deel af Mo, end Oparbejdelsen

af Veien mellem Drang og Nybusæta, og derfor bør gaae forud for denne, har ogsaa det i 1852 afholdte Amtsformandskab for Bratsbergs Amt og Amtmanden erklæret sig enige, og Amtsformandskabet har derfor ved eensstemmig Beslutning, foruden at anbefale den indgivne Ansøgning om hin Veis Ophejelse til Hovedvei, anholdt om, at der maa blive anstillet Undersøgelser om og udarbejdet Plan med Overslag for den fornødne Omlægning og Forbedring af den omhandlede Bei mellem Moland og Bandalssvandet.

Foranlediget herved har Departementet i afvigte Sommer ladet anstille de begjærte Undersøgelser med Hensyn til denne Veis Omlægning, og ved Siden heraf ladet anstille en generel Undersøgelse af Terrainet for en Bei fra Molands Præstegaard over Naperheim til Nissersvandet.

Til Oplysning om Resultatet af disse Undersøgelser skal Departementet meddele Følgende:

Den nuværende Bei over Bandalssierne slænger sig fra Bandalssvandet under $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{2}$ Stigninger paa en Længde af 925 Alen op ad Bjergsiden til en Plads Carls huus, hvorfra den gaaer videre i Stigninger, der hovedsagelig ligger mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{2}$, indtil den 648 Fod over Bandalssvandet overskrider Blekum-Bakken. Herfra vedbliver den at stige paa en Længde af 2600 Alen, indtil den lige i Øst for Gaarden Blekum naaer en Høide af 985 Fod over nævnte Vand, hvorpaa den med Bakker op og ned paa en Længde af 3000 Alen igjen falder 225 Fod til Broen nedenfor Gaarden Ekeland.

Foruden ved disse høist ugunstige Stigninger besværliggjøres Veien paa denne Strækning ogsaa i hoi Grad ved en slet Veibane, der, især i den bratteste Deel, bestaaer af en Mængde løse Stene, hvori Hesten vanskelig kan finde Fodfæste. Fra Broen ved Gaarden Ekeland er Veien forbi Beum Kirke indtil Dian-Bro — en Længde af 14,600 Alen — i det Hele bakket og tiltrænger Omlægning, men er dog ingenlunde saa besværlig som flere langt stærkere befærede Veie, der først i en længere Fremtid ville kunne omlægges. Resten af Veien til Molands Kirke, en Længde af omtrent 1 Mil, er paa nogle ubetydelige Bakker nær, som Communes Veivæsen let kan omlægges, ganske flad og i alle Dele brugbar.

Efter de anstillede Undersøgelser med Hensyn til et Veianlæg fra Molands Kirke over den Fjeldryg — Naperheien — som adskiller Nissersvandet fra Fjerrissvand, antages der ikke at kunne blive Spørgsmaal om sammes Jærksættelse. Længden af denne Linie, regnet fra Molands Kirke til den

ny anlagte Bei langs Nisfervandet, vilde blive omtrent 3 Mile, og Naperheien har paa det la-veste Overgangspunct en Høide af 1018 Fod over Nisfervandet og 905 Fod over Fyrrisvandet, hvorhos den falder brat af til begge Sider. Beien vilde derfor, skont vistnok udførbar, blive meget tung, ligesom Omkostningerne vilde blive særdeles betydelige.

Til Omlægning af Beien mellem Vandaksvandet og Eklandsbro, der, som oven oplyst, i dens nuværende Tilstand er aldeles utjenlig, er detailleret Forslag med Omkostnings-Overslag bleven udarbejdet, og vil efter dette af Ingenieur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag udtræves Anlæg af ny Bei i en Længde af 10,917½ Alen, der er anslaaet at ville koste 9,731 Spd., naar Beien gives en Maximumstigning af $\frac{1}{1\frac{1}{2}}$ Deel. Da Vandaksvandet, der ligger 205 Fod over Havet, afbilles fra Ekredsvandet, der ligger 1030 Fod over Havet, ved en meget høi Bjergryg, som hæver sig steilt op fra forstævnte Vand med en Middelsstigning af $\frac{1}{5}$ Deel, kan man ikke uden ved Hjælp af Slyng komme op ad Fjeldsiden med en brugbar Beilinie. Paa de første 6000 Alen, der indbefatte den bratteste Deel af Opstigningen, vilde den nye Beis Stigninger variere mellem $\frac{1}{1\frac{1}{2}}$ Deel og $\frac{1}{4}$ Deel; Maximumstigningen $\frac{1}{1\frac{1}{2}}$ Deel vil dog ikkun forekomme paa en Længde af 150 Alen, medens den største Stigning forresten, nemlig $\frac{1}{4}$, vil findes paa en Længde af 1,987 Alen fordeelt paa flere Stykker, hvoraf et enkelt dog er 715 Alen. Paa Overgangen over det øverste Plateau ligesom under Nedstigningen til Eklandsbro blive Beiens Stigningsforholde ulige gunstigere.

Da der efter de oplyste Forholde, ialfald ikke for Tiden, kan være Spørgsmaal om Istandbringelse af et Beianlæg over Naperheien, og da de i Sagen nærmest interesserede Districter foretrække, at der tilvejebringes en lettet Communication med Vandaksvandet fremfor at der anlægges en Bei i den oprindelig bestemte Retning fra Drang til Nybuskæta, om hvilket sidste Anlæg der, som forhen anført, ved Kongelig Resolution er givet Tilfagn, antager Departementet, at der er Grund til at anvende til Istandbringelse af den foreslaaede Omlægning af Vandakslærne det samme Beløb, som kan antages at ville have udfordrets til hiint Beianlæg, paa hvis Istandbringelse for det almindelige Beifonds Regning Bratsbergs Amtskommune har Retstrax. Dette Beløb er, som oven anført, i Resolutionen af 26de Februar 1847 anslaaet til 6000 Spd., men det er, efter de senere vundne Erfaringer, antageligt, at der i Virkeligheden vilde

have medgaaet et noget større Beløb, og Departementet skulde derfor formene, at Biflighed tilliger, at det almindelige Beifond overtager Udførelsen af Vandakslær-Beiens Omlægning mod et Bidrag af Amtskommunen, hvilket Bidrag formeentlig passende kan ansættes til $\frac{1}{4}$ Deel, 1946 Spd. 24 s., af det anslaaede Omkostningsbeløb, hvorved det almindelige Beifond kommer til at udrede de $\frac{3}{4}$ Parter eller 7784 Spd. 96 s., dog selvfølgelig paa Betingelse, at Amtskommunen foruden at udrede ommeldte 1946 Spd. 24 s. endvidere frafalder alt Krav paa Istandbringelse for offentlig Regning af det ved ovennævnte Kongelige Resolution befalede Beianlæg mellem Nybuskæta og Drang.

Da de udførte Terrainundersøgelser, hvis Resultat Departementet ovenfor har meddeelt, først ere tilendebragte efter Afholdelsen af forrige Aars Amtsformandskabsmøde for Bratsbergs Amt, har heller ikke denne Sag, efter fra technisk Side at være forberedt, endnu kunnet forelægges Amtsformandskabet, og der haves saaledes for Tiden ingen Bished for, at Amtskommunen vil vedtage de oven anførte Betingelser, hvorom der dog, efter hvad ovenfor er oplyst, ikke synes at være Grund til Tvivl.

Som i det Foregaaende oplyst, er den ældre gennem Hjærdal, Silgjord og Hvidesid forende Hovedvei for det almindelige Beifonds Regning bleven fortsat fra Brunkeberg Kirke til Gugaarden i Houkeld-Grænd i Vinje. Saavel ved dette Anlæg som ved den ved Beianlægget over Næbheien til Tinnebra istandbragte Forbindelse mellem det Indre af Thelemarken og Østlandet har man stadigen havt for Øie at fortsætte denne Bei over Haukelisfjeldet til et Punct paa Sotkysten i søndre Bergenhuus eller Stavangers Amt. Angaaende et saadant Beianlæg har Departementet ladet anstille omfattende og omhyggelige Undersøgelser; men Resultaterne af disse og Departementets Formening angaaende denne Sag forbeholder man sig at fremsætte senere hen i nærværende Foredrag i Forbindelse med en mere almindelig Udfigt over de flere Beiforbindelser mellem det østlige og vestlige Norge over Høifjeldene, hvorom der kan være Spørgsmaal.

I Forbindelse med ovenstaaende Bemærkninger angaaende de thelemarkste Beie skal man oplyse, at man gennem Amtmanden i Bratsbergs Amt har fra Silgjords Præstegjelds Communebestyrelse modtaget et Andragende om, at der maa bevirkes Communen tilstaaet et Bidrag af det Offentlige, stort 3,000 Spd., til Anlæg af en Bei fra den gennem Flatbals Anner til Silgjord forende Hovedvei gennem

Dyrlandsdalen til Namodtdals Annerkirke. Denne Bei vil, efter hvad Amtmanden har paapeget, ikke alene komme Namodtdals Anner tilgode, men den vil ogsaa og fornemmelig være af Bigtighed for den meget livlige og betydelige Forbindelse, der finder Sted mellem Bygderne udenfor (Silgjords Hovedsogn med Flatdals Anner samt Bo, Saude og Holdens Præstegjelde) og Sætrene i Namodtdal og ovenfor paa Mjøsstranden, idet de nævnte Bygder for en meget stor Deel her maae sende deres Kreaturer og Heste til Havning om Sommeren. Nævnlig findes der omkring det 4 Mile lange Mjøsvand, som ligger ovenfor Namodtdal, vidtstrakte og gode Hjelbgræssange, der endnu ingenlunde ere saaledes benyttede, som de burde og kunne blive. Det vilde imidlertid, bemærker Amtmanden, bidrage meget væsentligt til at disse vidtløftige Strækninger kunde komme mere til Nytte, naar den Bei, der nu fra nedre Thelemarken forer op langs med Silgjordsvandet og videre gennem Silgjord til Flatdal, kunde blive fortsat gennem Dyrlandsdalen til Namodtdal og derfra videre til den sydlige Ende af Mjøslandet, hvilket sidste, naar først Veianlægget til Namodtdal var istandbragt, neppe vilde møde store Vanskeligheder, da Terrainet her skal være temmelig gunstigt for et Veianlæg.

Anlægget af denne noget over 1½ Mill lange Bei er, naar dens Bredde indskrænkes til 5 Alen og paa de vanskelige Steder til 3 à 4 Alen, anslaaet at ville koste omtrent 8,500 Spd., af hvilket Beløb Bratsberg Amtsgemeinde har vedtaget at tilskyde 800 Spd., medens der ved frivillige Bidrag fornemmelig af Silgjords Præstegjelds Indvaanere er tilveiebragt et Beløb af noget over 700 Spd., hvorhos Silgjords Commune har vedtaget at oparbejde den sydlige Deel af Veien i en Længde af henimod 11,000 Alen, der er anslaaet at ville koste omtrent 4,000 Spd. Der mangler saaledes endnu omtrent 3,000 Spd., før at Veien skal kunne istandbringes. Saavel paa Grund af den særegne Interesse, dette Veianlæg efter det af Amtmanden Anførte har, og dets Bigtighed for en ikke ringe Deel af Thelemarken, som af Hensyn til de betydelige Dpoffrelser, vedkommende Districter have erklæret sig villige til, for at see Anlægget istandbragt, og hvilke fortjene særdeles Anerkendelse, maa Departementet beklage ikke at kunne anbefale, at der af det almindelige Veifond bevilges det ansøgte Bidrag, men da den her omhandlede Bei efter Bestemmelserne i den nye Veilovs § 1 ikke egner sig til at classificeres som Hovedvei, er der ikke Afgang til i Henhold til

Veilovens § 4 af bemeldte Fond at yde noget Tilskud til samme.

8. Den vestlandske Hovedvei eller den fra Christiania over Drammen langs Kysten til Stavanger forende Veilinie.

Da den større Transport mellem de mange ved Kysten beliggende Steder, som denne Veilinie forbinder, kan foregaae og hovedsagelig foregaaer tilføes og navnlig om Sommeren med Dampskib, har denne Bei i dens Heelhed betragtet eller som Communicationsmiddel mellem Øslandet samt de sydlige og vestlige Kystegne hovedsagelig Betydning for Postbefordringen og om Vinteren tillige for Rejsende. Men dette gælder ogsaa kun om Veien, betragtet som et Heelt, medens dens enkelte Strækninger, der tillige tjene til Forbindelse mellem Kjøbstæderne og deres Opland, selvfølgelig ere af stor Bigtighed for Færdselen. En forøget Betydning i det Hele vilde denne Bei derhos faae, saafremt i sin Tid Norges Postforbindelse med Udlandet maatte komme til i væsentlig Udstrækning at foregaae over Christiansand eller et andet Punct paa Vestkysten. Som Forholdene for Tiden stille sig, har dog Departementet troet at maatte betragte denne Veiliniens Udbedring som mindre paatrængende vigtig end Udbedringen af dem, der føre gennem Rigets Hoveddalser eller danne Forbindelsen mellem fjernere beliggende Dele af Indlandet og deres naturlige Markeder. Det er vistnok saa, at denne Veilinie, baade som Byvei for de forskjellige Districter, den gennemstjærer, og som Post- og Rejsvei er i høj Maade utilfredsstillende, men i første Henseende bør det dog komme i Betragtning, at de Landdistricter, hvorom der, forsaavidt angaaer den ældre og fletteste Deel af Veien fra Laurvig til Christiansand, er Spørgsmaal, have det Held, paa Grund af Kjøbstædernes Talrigdom langs Kysten, at have deres Marked i forholdsvis kort Distance, og i sidste Henseende kan det ikke lades ude af Sigte, at Dampskibsfarten langs Kysten for de to Trediedele af Aaret afgiver Bequemmeligheder for Befordring af Post og Rejsende større, end der findes paa nogen anden Communicationslinie af væsentlig Udstrækning her i Landet. Forøvrigt er ogsaa Udbedringen af den her omhandlede Veilinie forbundet med særegne Vanskeligheder, da den hverken efter sin Retning kan følge noget sammenhængende Dalføre, eller, naar enkelte Dele, fornemmelig de Jarlsbergiske Districter og Jæderen, sættes ud af Betragtning, gaae over noget sammenhængende Plateau af større Udstrækning, medens Landets Structur langs Kysten, som senere skal

blive bemærket, frembyder eiendommelige Hindringer for en heldig Tracé.

Paa Strækningen mellem Christiania og Drammen vil denne Beilinie erholde en partiel Udbedring ved den i det Foregaaende i Forslag bragte, for Forbindelsen mellem Christiania og Ringeriget nødvendige Omlægning mellem Pysager Kjærn og Sandvigen. Fra Sandvigen til Hægsbro, $\frac{1}{2}$ Mil fra Drammen, bestaaer Beien saagodt som af en uafbrudt Række af Bakker, blandt hvilke de saakaldte Parabiisbakker, hvor Beien tilbeels gennem bratte Synkninger paa een Gang falder over 800 Fod. Det maa erkjendes, at Omlægning af Beien mellem Christiania og Drammen er af særlig Bigtighed, naar det erindres, at Sotransporten mellem disse Steder er, forholdsvis til Afstanden mellem dem i lige Linie, besværlig, og at der her handles om en af Reisende usædvanlig stærkt befaret Bei, der daaer Forbindelsen mellem 2 af Rigets solferigste Steder. Men Departementet kan desuagtet ikke sætte denne Omlægning i Bigtighed ved Siden af de 2de nærliggende Beiomlægninger hvormed den stundom har været sammenlignet, nemlig dem, som man i det Foregaaende har foreslaaet, for at tilveiebringe en tilfredsstillende Communication mellem det Ringerigste Dalsfjore og Christiania samt Drammen; thi at Mangelen paa nogenlunde tilfredsstillende Veiforbindelser i disse Strog lægger et mere kuende Baand paa Production og Omsætning end den mellem Christiania og Drammen forende Veis nærværende, vistnok i høi Grad beklagelige, Beskaffenhed, anseer man ikke tvivlsomt.

Fra Drammen fører Beien gennem Skouger, Sande, Botne over Holmestrand, gennem Baale, Sem, Stoffe og Sandherred til Laurvig. Skjønt Beien mellem Drammen og Laurvig delsvis tiltrænger Omlægning og Forbedring, saasom i Skouger, ved Holmestrand og flere andre Steder, henholder dog denne Veistrækning, paa hvilken Terrainet overhovedet er gunstigt, i det Hele taget til de meest tilfredsstillende her i Landet.

Fra Laurvig antager derimod Terrainet en anden Character, idet det bestaaer af fra Nord mod Syd svagt, men mod Ost og Vest som oftest brat afgaaende Hejer eller Fjelddrygge, der adskilles ved Myre og Smaavande, som i Regelen have deres Aflob mod Syd. Som Folge af denne Terrainets Character, der med locale Variationer gjenfindes langs hele Kysten lige til Jædderen, maa en Bei, der fører i vestlig Retning langs Kysten, altid blive bakket og besværlig i Sammenligning med de Veie, der følge Basdragenes og Dalsfjorenes Hovedret-

ning, da man uafbrudt maa stige op paa Hejerne og ned paa Myrene eller de omliggende Flader.

Veistrækningen fra Laurvig til henimod Porsgrund, der i dens nuværende Tilstand er overordentlig mislig, har det i længere Tid været paa tænkt at see omlagt og forbedret, og antager Departementet, at dette Arbeide bør søges udført i de nærmeste 6 Aar.

Paa Strækningen fra Laurvigs By til Jarlsberg og Laurvigs Amts Grændser — en Længde af 17,691 Alen — gaaer Beien op og ned i det Hele omtrent 1,790 Fod og deriblandt i steile Bakker, saasom Dambakken med $\frac{1}{8}$, Stybakkerne med fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{2}$ og Basbottensbakkerne med fra $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{2}$ Stigning. Inden Bratsbergs Amt er Beien endnu mere bakket, idet den mellem Amtsgrændsen og Lillegaarden, en Længde af 15,362 Alen, har Op- og Nedstigninger af tilsammen 1700 Fods Høide. Af Bakkerne paa denne Strækning ere de flemmeste Koffersvolds- og Lillegaardsbakkerne, hvoraf de første flere Steder have henved $\frac{1}{4}$ Deel Stigning, og de sidste $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{4}$ Deel Stigning. Endelig har Beien mellem Lillegaarden og Ballermyrene — de store Sletter østenfor Porsgrund — paa en Længde af omtrent 3,500 Alen Op- og Nedstigninger af tilsammen 300 Fods Høide; dog er den største Stigning paa denne Strækning kun $\frac{1}{10}$ Deel. Paa Foranledning af Amtmanden i Jarlsberg og Laurvigs Amt har Departementet ved den i Veivæsenets Tjeneste tidligere ansatte Artillerilieutenant, Kammerherre Reichmann, ladet anstille Underfogelser og udarbeide Forslag med Overslag til en Regulering af denne Bei. Ved disse Undersøgelser har det vist sig, at Terrainet ikke tillader nogen hensigtsmæssig Omlægning i det Store af Beien mellem Laurvig og Porsgrund, men at man maa indskrænke sig til en delsvis Forbedring af den gamle Bei, der allerede gaaer gennem de laveste Pässe paa Hejerne og — som af det til Forslaget hørende Oversigtskart vil sees — tillige i sin Hovedretning mærkelig nærmer sig den rette Linie mellem de nævnte Byer. Ved saadan delsvis Omlægning og Forbedring af den nuværende Bei vil efter Forslaget den største Stigning kunne reduceres til $\frac{1}{10}$ Deel for Beien inden Jarlsbergs og Laurvigs Amt og til $\frac{1}{4}$ for Beien inden Bratsbergs Amt, hvilken sidste Stigning dog kun vil forekomme i 571 Alens Længde mellem øvre og nedre Koffersvold, og ogsaa paa dette Sted antages det ved en nøiagtigere Undersøgelse af Terrainet at ville vise sig gjorligt at reducere Stigningen under $\frac{1}{4}$ Deel. Efter Overslaget vil til de fornødne partielle Omlægninger paa Linien inden Jarlsbergs og

Laurvigs Amt udfæres et Beløb af 10,588 Spd. 50 $\frac{1}{2}$ s., af hvilket Beløb Amtsscommunen ifølge Amtsforsmandstabs-Beslutninger af 20de Juni 1851 og 17de Juni 1852 har overtaget Udredelsen af $\frac{1}{2}$ Part indtil 2,117 Spd. 82 $\frac{1}{2}$ s. Til de fornødne Omlægninger og Correctioner paa Linien inden Bratsbergs Amt vil efter Overslaget medgaae 12,210 Spd., og har af dette Beløb Bratsbergs Amtsforsmandskab ved Beslutning af 2den Juli 1852 bevilget udredet af Amtsscommunen $\frac{1}{2}$ Deel eller 2,442 Spd. at udredes med $\frac{1}{6}$ Deel eller 407 Spd. aarlig, saaledes at første Termin forfalder ved Udgangen af Aaret 1854 og sidste Termin ved Udgangen af Aaret 1860. Det samlede Omkostningsbeløb ved den her omhandlede Veilinie's Forbedring udgjør saaledes 22,798 Spd. 50 $\frac{1}{2}$ s.

Forøvrigt bemærkes, at Departementets Assistent i Veivæsenets Anliggender, Ingenieur-Capitain Bergh, ikke endnu har været levnet Tid til Mærken at gennemgaae det til ovenmeldte Veiomlægning udarbejdede Forslag, men efter de i samme meddeelte Dplysninger om Terrainforholdene antager han, at der ikke vil kunne være Spørgsmaal om nogen væsentlig forandret Plan for Linie's Regulering, men alene om nogen Forbedring af Stigningsforholdene.

Fra Lillegaardten fortsættes den vestlandske Hovedvei gennem Eidanger over Brevig og Statshelle og videre gennem Bamble. Veien er paa denne Strækning i det Hele bakket og besværlig, men dog ikke saa mislig som Veistykket mellem Laurvig og Porsgrund. Derimod er Veien i dens Fortsættelse gennem Sandøkedal, Gjerrestad og Søndeled overordentlig mislig og tiltrænger Omlægning i dens hele Længde. En saadan Omlægning fra Ronholdt i Bamble til lille Søndeled i Søndeled Sogn, Nebenas og Kobygdelagets Amt, har tidligere været Gjenstand for technisk Forberedelse og Forhandlinger med vedkommende Amtsforsmandskaber, af hvilke Bratsbergs Amts i 1847 tilbød et mindre Bidrag til Udforelsen af den inden bemeldte Amt faldende Deel af Omlægningen, medens Amtsforsmandskabet for Nebenas Amt fraaadede Omlægningen, forsaavidt den faldt inden dette Amts Grændser. Til Udforelse af en Omlægning af en Deel af denne Veistrækning, nemlig mellem Hougén og Holteklev i Gjerrestad, og i Forbindelse dermed til Dpforselse af en Bro over Teglværk Sund til Udgaaelse af Holte Sundsted, — hvortil efter et i 1848 paa Foranstaltning af den daværende Amtmand i Nebenas og Kobygdelagets Amt udarbejdet Forslag med Overslag er antaget at ville medgaae et Beløb af 6,680 Spd.

—, har nu det i forrige Aar afholdte Amtsforsmandskab for Nebenas og Kobygdelagets Amt bevilget udredet af Amtsscommunen indtil $\frac{1}{2}$ Deel af det anslaaede Omkostningsbeløb under Forudsætning af, at de iøvrigt udforderlige Midler paa anden Maade tilveiebringes. Dette Veiproject har Departementet ladet gennemgaae af dets Assistent i Veivæsenets Anliggender, Ingenieur-Capitain Bergh, men efter dennes over Sagen afgivne Erklæring vil den foreslaaede partielle Omlægning, skjønt den maa erkjendes at ville være til stor Fordeel for Gjerrestad Sogn, ikke medføre tilsvarende Fordele for den almindelige Færdsel paa Hovedveien, idet den nye Wei selv efter behørigt Fradrag paa Grund af sammes bedre Bakteforholde vilde blive mere end $\frac{1}{2}$ Fjerding længere end den gamle Wei, hvilken Forøgelse i Længden, om ikke ganske, saa dog for en stor Deel, vilde opveie Fordelen af at undgaae Færgestedet. Hertil kommer, at der ved Linie's Valg ikke er taget det nødvendige Hensyn til dens Forbindelse med en fremtidig større Omlægning af Hovedveien. Der er nemlig neppe nogensomhelst Mulighed i at faae Veien omlagt paa længere Strækning og paa en tilfredsstillende Maade gennem det Strog, hvorigennem den nu gaaer, idet de Undersøgelser, som i denne Anledning tidligere have været anstillede, med Bestemthed synes at tyde hen paa, at de formedelt deres Steilhed næsten ufremkommelige Bakker over Maastrudheien og øvrige betydelige Dp- og Nedstigninger mellem Ronholdt og Søndeled alene kunne undgaaes ved at trække Veien nærmere ned til Kysten, hvorved den tillige vilde komme i en bekvemmere Forbindelse med Kragerø. Endelig er heller ikke Overslaget over Omkostningerne ved hiin partielle Omlægning støttet til saadanne Beregninger, at der kan have nogen Garanti for dets Paalidelighed. Som Følge af denne Erklæring kan Departementet ikke anbefale nogen Bewilgning til denne partielle Omlægnings Udforelse, hvormod man vil have for Die at see anstillet Undersøgelser angaaende og udarbejdet fuldstændig Plan for Hovedveiens Omlægning gennem Bamble, Sandøkedal og Søndeled og for de nødvendige Tverforbindelser med Kragerø paa den ene og Gjerrestad Sogn paa den anden Side.

I det til Søndeled grændsende Holts Sogn ved Gaarden Fiane fører den i det Foregaaende omhandlede nye Veilinie fra Eidstaaen i Braadal gennem Risfedal, Dmlid, Vegaardsheien og Holt ind paa den vestlandske Hovedvei, hvorhos der fra denne ligeledes ved Gaarden Fiane udgaaer en Hovedvei i sydøstlig Retning i omtrent $\frac{3}{4}$ Mills

Kængde til Tvedestrand, medens Hovedlinien gaar videre i sydvestlig Retning til Arendal.

Disse Linier fra Fiane til Arendal og Tvedestrand, hvori saaledes den nye Bei fra Thelemarken fortsættes til Kysten, have paa Grund heraf i særlig Grad tilvendt sig de vedkommende Communers Opmærksomhed. Departementet har derfor ladet anstille Undersøgelser og udarbejde Forslag til disse Veiomlægninger, for hvis Iftandbringelse Amtscommunen og vedkommende Kjøbstads-Communer have ved Bevilgelsen af en forholdsviis særdeles betydelig Andeel af Omkostningsbeløbet, nemlig over Halvparten, lagt en levende Interesse for Dagen.

Den nuværende Bei mellem Fiane og Arendal, der har en Kængde af 31,900 Alen eller omtrent $1\frac{3}{4}$ Mill, er, skjønt ikke saa mislig som flere andre Partier af Veien langs Kysten, dog meget besværlig, idet den har mangfoldige Bakker paa en Stigning af $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{2}$ Deel og i en Kængde af 8,700 Alen endog ubelukkende bestaaer af Bakker paa en Stigning af imellem $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{4}$ Deel. Da Veien, foruden at den er Postvei mellem Ost- og Vestlandet, benyttes af den største Deel af Arendals Oppland, der ad denne Bei henter sine Fornødenheder, foregaaer der en ikke ubetydelig Færdsel paa samme, hvilken selvfølgelig end mere vil tiltage, naar Veien fra Fiane opover til Thelemarken bliver færdig i dens hele Kængde, og derhos Adkomsten til de thelemarkste Veie lettes ved Omlægning af Hvideseidveien. Efter vedlagte af Premierlieutenant Gjesfing udarbejdede Forslag med Omkostningsoverslag er Anlæg af ny Bei mellem Fiane og Arendal, i en Kængde af 32,382 $\frac{1}{2}$ Alen med $\frac{1}{2}$ Maximumstigning — hvilken største Stigning efter Forslaget dog kun vil forekomme paa en Kængde af 282 Alen, medens Veien forøvrigt intetsteds vil erholde større Stigning end $\frac{1}{5}$ — anslaaet til et Omkostningsbeløb af 47,514 Spd. 37 $\frac{1}{2}$ s., eller hvis paa 2de Steder, hvor Valget af Linien for den nye Bei antages at kunne være tvivlsom, og hvor derfor alternative Linier ere paapegede, den kostbarere Linie vælges, 50,526 Spd. 55 $\frac{1}{2}$ s. Ved dette Omkostningsbeløb er det forudsat, at Veien i Regelen alene gives en Bredde af 7 Alen, og kun paa 2de Strækninger 8 Alens Bredde, nemlig paa den Arendal nærmeste Strækning i en Kængde af 6100 Alen, og paa den øverste 2500 Alen lange Strækning mellem Høltis Kirke og Fiane, hvor flere Veie støde sammen, og paa hvilken Strækning Færdselen, fornemmelig til enkelte Tider, er særdeles betydelig; saafremt Veien i dens hele Kængde skal gives 8 Alens Bredde, hvilket Amtmanden anseer nødven-

digt, og ogsaa Lieutenant Gjesfing anseer som det hensigtsmæssigste, har Sidstnævnte antaget, at Omkostningsbeløbet maatte forholes med omtrent 6000 Spd., hvorefter det altsaa vilde udgjøre 56,526 Spd. 55 $\frac{1}{2}$ s. Forslaget er i Marfen bleven gennemgaaet af Departementets Assistent i Veivæsenets Anliggender, Ingenieur-Capitain Bergh, der har foreslaaet endeel Forandringer i Udstigningens Detailler, navnlig til Forbedring af Stigningsforholdene, ligesom han antager, at der bør anstilles nærmere tekniske Undersøgelser, forinden Veiliniens Retning paa enkelte Steder, hvor derom er paapeget at kunne være Tvivl, endelig bestemmes. Capitain Bergh er derhos med Amtmanden enig i, at Veien i dens hele Kængde bør gives en Bredde af 8 Alen, naar undtages paa vanskelige Steder af den fra Arendal fjernere liggende Deel af Veien, hvor denne større Veibredde vilde medføre uforholdsmæssige Omkostninger, men da der i Overflaget paa flere Steder er forudsat at skulle anvendes Muurværk, hvor den langt billigere Jettebygning hensigtsmæssigen kan benyttes, og hvorved Meget ved Veiens Udforelse vil kunne bespares, og da de af Capitain Bergh foreslaaede Forandringer i Liniens Tracée, skjønt hovedsagelig sigtende til Opnaaelse af bedre Stigningsforholde, tillige vilde medføre nogen Besparelse, antager Capitain Bergh, at Veien selv med en Bredde i dens hele Kængde af 8 Alen vil kunne anlægges for 50,000 Spd., hvilket Beløb han derfor anseer det tilstrækkeligt at søge bevilget til dette Anlæg.

Ogsaa den nuværende Bei mellem Fiane og Tvedestrand, der har en Kængde af 7,312 Alen, er særdeles besværlig. Den har nemlig Bakker med indtil $\frac{1}{2}$ Stigning og bestaaer i over 2,700 Alens Kængde endog ubelukkende af Bakker med en Stigning af mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{4}$, ligesom ogsaa Veidækket er yderst misligt, idet det for det meste bestaaer af Rødmuld, Fjeldknatter og stor kantet Steen. Da Veien ingen Grøfter har, og Vandet saaledes paa mange Steder søger til Midten og bortstyller de løse Partikler, er den fornemmelig efter Regnveir og Høst og Baar slem at passere. Ulemperne ved denne Veiens mislige Tilstand ere saameget større, som der ikke, saaledes som paa de fleste andre Steder, er Anledning til paa Vinterforet at benytte nogen anden bekvemmere Bei. Veien er stærkt befaret, og Færdselen er i stadigt tiltagende, efterat Veien fra Fiane i Hølt gennem Vegaardsveien og Omliid er kommen istand. En Mængde Lommer, Skibsmaterialier, Planket og Vord føres til Tvedestrand fra Vegaardsveiens og Omliids Sogne, og Jernvarer, angivet til om-

trent 6 à 7000 Skippund aarlig, fra Næs Jernværk, der har sin Udfibning gjennem Tvedestrand, ligesom betydelige Quantiteter Kornvarer og andre Fornødenhedsartikler føres fra Tvedestrand opover, samt Malm til Næs Værk. Til Omlægning af denne Veie vil ifølge vedlagte ligeledes af Premierlieutenant Gjesfing udarbejdede Forslag med Omkostningsoverflag udkræves ny Veie i en Længde af 7,795 Alen, og er denne, anlagt med en Maximumstigning af $\frac{1}{2}$, beregnet at ville koste med en rund Sum 12,300 Spd. Ingenieur-Capitain Bergh, af hvem ogsaa dette Forslag i Marken er bleven gennemgaaet, har fundet den for Omlægningen valgte Hovedplan hensigtsmæssig, men derimod foreslaaet endeel Forandringer i den nye Veies Tracé til Opnaaelse af fordeelagtigere Stigningsforholde, og antages Maximumstigningen ved disse Forandringer at kunne reduceres til $\frac{1}{3}$ Deel. Den anslaaede Sum 12,300 Spd. anseer Capitain Bergh tilstrækkelig til Arbejdets Udførelse selv med de af ham paapegede Forandringer, naar der ikke derfor Muur bruges Jettébygning paa de dertil stiftede Steder.

Det samlede Omkostningsbeløb for Omlægningen af den nuværende Veie fra Fiane til Arendal og Tvedestrand vil saaledes blive at ansætte til 62,300 Spd.

Som Bidrag til Omkostningernes Udbetaling have de i disse Omlægnings Udførelse nærmest interesserede Communer og en Privatmand vedtaget at tilskyde følgende Summer:

Det i forrige Aar afholdte Amtsformandskab for Nedens og Kobyldebygdelaget Amt har under 6te Juli forrige Aar til begge Omlægnings Udførelse overeensstemmende med Lieutenant Gjesfings Forslag bevilget af Amtsgenstanden 12 Skilling pr. Skibdaler aarlig i 10 paa hinanden følgende Aar, under Forudsætning af, at de til disse Veielægninger iøvrigt fornødne Midler tilveiebringes paa anden Maade. Dette Bidrag udgjør efter Amtsdistrictets Matriculskyld ialt 9,806 Spd. 39 s. eller 980 Spd. 75 s. aarlig i 10 Aar.

Arendals Formænd og Repræsentanter have under 14de Juli f. A. eenstemmigt bevilget udredet af Communen til Fortsættelse af Thelemarksveien fra Fiane i Høls Sogn til Arendal 1000 Spd. aarlig i 20 paa hinanden følgende Aar, altsaa ialt 20,000 —

Tvedestrands Formænd og lateris 29,806 Spd. 39 s.

Transport 29,806 Spd. 39 s. Repræsentanter have under 23de Juli f. A. ligeledes eenstemmig bevilget udredet af Communen til Fortsættelse af Thelemarksveien fra Fiane til Tvedestrand 200 Spd aarlig i 20 paa hinanden følgende Aar eller tilsammen 4,000 —

Endelig har Cieren af Næs Jernværk, N. Kall, tilbudt at bidrage til Omlægning af Veien fra Fiane til Tvedestrand en Sum af 1,000 — at betales med $\frac{1}{2}$ aarlig i 5 paa hinanden følgende Aar.

Der haves saaledes til disse Omlægnings Udførelse ialt et Bidrag af 34,806 Spd. 39 s. eller over Halvdelen af det samlede Overslagsbeløb, og der rester altsaa alene et Beløb af 27,493 Spd 81 s, som maa blive at tilskyde af det almindelige Veifond, der dog ogsaa kommer til at maatte staae i Forstud for den største Deel af Omkostningerne, da ovennævnte Bidrag hovedsagelig først indkomme i Løbet af 10 og 20 Aar.

Ved at gøre Departementet bekendt med de oven meddelte Beslutninger om Bidrag til de omhandlede 2de Omlægnings Udførelse, har Amtmanden i Nedens og Kobyldebygdelaget Amt bemærket, at Færdselen paa disse Veie er saa betydelig, at den Besparelse i Transportomkostninger, som ved Veiens Omlægning vil opnaaes, uden Tvivl fuldelig vil æquivalere Anlægsomkostningerne. Forøvrigt antager Amtmanden, at begge Omlægninger maa og bør komme til Udførelse samtidig, i hvilken Henseende han navnlig har paapeget, at saafremt Veien til Tvedestrand blev omlagt, medens Veien til Arendal lodes i sin nuværende Tilstand, kunde dette lettelig befrygtes at ville medføre en Foryrkelse i de bestaaende Forholde, der ikke kunde være uden sine store Betænkkeligheder.

Fra Arendal fører den vestlandste Hovedvei videre gennem Diestad og Fjære Sogne. Paa denne Strækning omtrent $1\frac{1}{2}$ Mil vestenfor Arendal udgaaer fra samme i sydlig Retning en som Hovedvei classificeret Veilinie til Grimstad og i nordlig Retning 2de mindre Veie til det omtrent $\frac{1}{4}$ Mil i Nordvest for Grimstad beliggende Korskand.

Over dette Vand, der har en Længde af omtrent $\frac{1}{4}$ Mile og i dets øvre Ende staaer i Forbindelse med Nidelven (det arendalske Vasdrag, som

derfra opover til Frolands Jernværk er farbar med store Pramme) have saavel de omkringliggende Districter som bemeldte Jernværk sin Forbindelse med Grimstad. Af de som meldt fra Norevandet ned paa Hovedveien til Grimstad forende 2de Veie gaaer den ene fra Norefand, der ligger ved Enden af Vandet og er Hovedoplagsstedet for Trælasten, og den anden fra Nodenæs, der ligger 1,000 Alen nordligere og udelukkende benyttes til Lasteplads for Frolands Bænk og enkelte Handlende i Grimstad. Den første af disse Veie er rodelagt som Bygdevei, men har et mindre godt Veidække og en ufordeelig Retning, som gjør Længden ned til Grimstad noget større end fornødent, henimod $\frac{1}{2}$ Miil, og den anden Veie, der er anlagt for privat Regning og heller ikke er aaben for almindelig Benyttelse, ligesaa lidt som den kan benyttes for Færdselen fra Norefand, har vel en fordeeligere Retning med Hensyn til Længden, idet Afstanden mellem Norevandet og Grimstad ad denne Veie ikke er mere end omtrent $\frac{1}{4}$ Miil, men denne Veie er kun at betragte som en simpel Skovvei uden Veidække og Afgroftning, hvorfor den ogsaa i Regelen befinder sig i en hoist elendig Forfatning med Hjulspor og Huller af indtil $\frac{1}{2}$ a 1 Fods Dybde. Disse Veie ere derfor uskikede til Transport af saadanne Gjenstande, som alene kunne bære en billig Fragt, hvilket ogsaa gjælder det som Hovedvei classificeerde Veistykke, der fører ned til Grimstad, deels formeddelt det svage Veidække og deels formeddelt en derpaa forekommende længere Balle med indtil $\frac{1}{3}$ Stigning. Mellem Norevandet og Grimstad foregaaer en betydelig Færdsel, anslaaet til 8 à 10,000 Hestelæs aarlig, idet Frolands Bænk har sin Udfibning over Norevandet og Grimstad og ad denne Veie henter sin Malm, ligesom ogsaa Grimstad over Norevandet modtager et ikke ubetydeligt Quantum Træmaterialier til sine Skibsbyggerier samt en Deel skaaen Last til Udfibning, men denne Trafik er for Tiden paa Grund af Beskaffenheden af de nuværende Veiforbindelser mellem Norevandet og Grimstad særdeles betyngt, og skulle Transportomkostningerne paa denne omtrent $\frac{1}{4}$ Miil lange Strækning endog udgjøre $\frac{1}{2}$ Deel af Trælastens Verdi i Bunden af Norevandet.

Efter Andragende fra Grimstad Commune har Departementet ladet anstille Undersøgelser angaaende Tilveiebringelsen af en lettere Communication mellem bemeldte Steder, i hvilken Henseende der var antaget at kunne være Spørgsmaal enten om et Kanalanlæg, en Hestjernbane eller et Chaussé-Anlæg, og efter Resultatet af disse Undersøgelser

maa et Chaussé-Anlæg saavel paa Grund af Terrainets Beskaffenhed som efter Forholdene i det Hele ansees som det hensigtsmæssigste Communicationsmiddel, hvortil derfor Forslag med Omkostnings-Overslag er bleven udarbejdet. Ifølge dette Forslag, der er udarbejdet af Departementets Assistent i Veivæsenets Anliggender, vil en 8 Alen bred Chaussé med en Maximumstigning af $\frac{1}{5}$ Deel og forøvrigt i det Hele særdeles fordeelig Stigningsforholde kunne anlægges fra Norefand om Nodenæs til Grimstad i en Længde af 5,710 Alen for en Sum af 10,100 Spd.

Efterat være gjort bekendt med dette Forslag har Grimstads Communebestyrelse udstedt Opfordring til at tegne frivillige Bidrag til Anlæggets Istandbringelse og derpaa — efter at der i Henhold til denne Opfordring var af forskellige Samfundsklasser i Kjøbstaden saavel som af Udenbyesboende tegnet Bidrag til et Beløb af ialt 1,210 Spd., at erlægges med $\frac{1}{3}$ Part aarlig i 5 Aar — ved eenstemmig Beslutning af 4de Januar dette Aar bevilget udredet af Communen til Udførelse af bemeldte Chaussé, under Forudsætning af at samme naadigst maatte befales oparbejdet som Hovedvei overensstemmende med Capitain Berghs Forslag, 3,500 Spd., at erlægges med 175 Spd. aarlig i 20 Aar, at regne fra det Aar, hvori Arbejdet paa begynder, dog saaledes, at derunder er indbefattet det ved privat Subscription tegnede Bidrag, der nemlig efter Beslutningen bliver at indbetale i Kæmnerkassen og udelukkende at anvende til Dækning af det af Communen vedtagne Bidrag. Da denne Sags tekniske Forberedelse først er bleven tilendbragt efter Afholdelsen af forrige Aars Amtsformandskabsmøde for Nedenæs og Nobygdelagets Amt, og Sagen saaledes ikke har kunnet forelægges dette til Erklæring og Bevilgning af Bidrag af Amtscommunen, har Grimstads Communebestyrelse, for at ikke denne Omstændighed skulde være til Hinder, for at Anlægget kunde være opført paa det indeværende Aars Storting forelægges Veibudgetforslag, vedtaget — for det Tilfælde at Nedenæs og Nobygdelagets Amtscommune ikke i sin Tid maatte bevilge et saadant Beløb, som findes fornødent, for at den resterende Sum af Overslaget 10,100 Spd. kan blive bevilget af det almindelige Veifond — end yderligere at udrede Forhølet mellem hvad der af Amtscommunen maatte forlanges og hvad af samme maatte bevilges indtil 600 Spd., erlagte med 30 Spd. aarlig i 20 Aar. Fremdeles har Cieren af Frolands Jernværk vedtaget at bidrage til Chausséens Istandbringelse under Forudsætning af, at den anlægges

overeensstemmende med Capitain Berghs Plan og uden Ophold fuldføres, saasnart de nødvendige Midler ere erhvervede, 1,000 Spd., at erlægges med 500 Spd. ved Arbejds Paabegyndelse og 500 Spd. ved dets Fuldbærelse.

Amtmanden i Nedenæs og Røbydelagets Amt antager, efter Betydningen af den Færdsel, der allerede finder Sted mellem Røresand og Grimstad og Besskaffenheden af de nuværende Veiforbindelser mellem disse Steder, at der ikke kan være nogen Tvivl om Anlæggets Hensigtsmæssighed og Rentabilitet, selv om man ikke tager med i Beregningen de forskjellige Fordelene iøvrigt, som en lettet Communication mellem Røresandet og Grimstad, efter al Sandsynlighed, i flere Retninger vil medføre for Byen, de omliggende Districter og Frolands Jernværk. For Anlæggets Vigtighed for Byen og bemeldte Jernværk, bemærker Amtmanden, afgive de af Vedkommende vedtagne forholdsviis betydelige Bidrag det bedste Beviis, og Amtmanden nærer heller ingen Tvivl om, at en lignende Erkjendelse af Veiens Nytte ogsaa for en større Deel af Amtsdistrictet vil gjøre sig gjældende inden Amtsformandskabet, og at det saaledes med god Grund tør paaregnes, at dette vil findes villigt til at bevilge en saa stor Sum til dette Veianlæg, som Amtets ringe Egne ved Siden af de mange andre Krag, dets Veivæsens Forbedring gjør paa denne, paa nogen Maade vil tillade. Saameget mere holder Amtmanden sig forvisset herom, som det ved tidligere Amtsformandskabsmøder saagodisom eenstemmig har været erkjendt, at den Deel af den nærværende Hovedvei, som falder sammen med Veien fra Røresand til Grimstad, trænger til en Grundforbedring, for at kunne blive istand til at udholde den stærke Færdsel, og som tildeels Midler i dette Diemed have været bevilgede. At der fra Amtsformandskabets Side skulde møde nogen Indvending mod, at det Stykke af det projecterede Chaussée-Anlæg, der falder mellem Røresand og den nuværende Hovedvei til Grimstad, classificeres som Hovedvei, finder Amtmanden ingen Grund til at antage, og at Anlægget ogsaa egner sig til i det Hele at classificeres som saadan, anseer han for afgjort. Den Omstændighed at Sagen ikke vil kunne være forelagt Amtsformandskabet og dets Betænkning indhentet angaaende Veiens Classification som Hovedvei overensstemmende med Veilovens § 2 forinden der, om dertil ellers findes Anledning, maa fremsættes naadigst Proposition for Stortinget om Bevilgning af de fornødne Midler til Chaussée-Anlæggets Udførelse, troer Amtmanden saaledes ikke bør være

noget afgjørende Hindring mod Sagens Forelæggelse for indeværende Mars Storting, og heller ikke at det bør komme i videre Betragtning, at ingen Beslutning havs om Bidrag af Amtscommunen, da Bevilgningen ialfald vil kunne knyttes til den Betingelse, at et saadant Bidrag af en bestemt Størrelse bliver tilskudt, om end den af Grimstads Commune i saa Henseende vedtagne Garantie ikke skulde blive anseet fyldestgjørende.

Som ovenfor oplyst er en Deel af den nuværende offentlige Vei mellem Røresand og Grimstad classificeret som Bygdevei, nemlig det omtrent 1000 Alen lange Veistykke mellem Røresand og den vestlandske Hovedvei, medens den øvrige ulige større Deel af bemeldte Vei allerede for Tiden er classificeret som Hovedvei. Departementet anseer det heller ikke tvivlsomt, at den her omhandlede nye Vei, der vil danne den letteste og bekvemteste Vei til Kjøbstad for en stor Deel af Landvig og Heirefos samt Froland og ovenfor liggende Bygder og endelig for den vestre Deel af Hjære Sogn, egner sig til efter Bestemmelserne i Veilovens § 1 i dens Heelhed at classificeres som Hovedvei. Da imidlertid ifølge Veilovens § 2 vedkommende Amtsformandskabs Betænkning maa indhentes, forinden Anlæg af ny Hovedvei af Kongen kan bestemmes, medens Sagen, som ovenfor forklaret, endnu ikke har kunnet forelægges Amtsformandskabet, er der ikke for Tiden Adgang til at afgive naadigst Bestemmelse angaaende Veiens Classification som Hovedvei. Departementet maa dog med Amtmanden være enigt i, at ikke denne Omstændighed ligesaalidt som den, at Bidrag af Amtscommunen endnu ikke har kunnet bevilges, bør være til Hindrer for at der søges fornøden Bevilgning til Anlægget, idet der ved Bevilgningen, som af Amtmanden bemærket, kan gjøres fornødent Forbehold i saa Henseende, medens man paa Grund af Anlæggets Vigtighed for Grimstad By og Dplandet og den virksomme Deeltagelse, navnlig Grimstads Commune ved Bevilgningen af en særdeles betydelig Andeel af Omkostningerne har viist, for snarest muligt at see det udført, maatte ansee det beklageligt, om dette Anlæg skulde maatte henstaae, og det saameget mere, som der efter Amtmandens Erklæring ingen Grund er til at betvivle, at Amtscommunen vil være villig til at bidrage en passende Andeel af Omkostningerne. Med Hensyn til Størrelsen af denne Andeel antager Departementet, at samme i Betragtning af Amtscommunens ringe Egne og de betydelige Bidrag, der andetsedsfra ere erhholdte til Anlæggets Udførelse, ikke bør sættes høiere, end at det, tillagt

Bidragene fra Grimstad By og en Privatmand, udgjør Halvdelen af den hele Overslagssum. Denne er, som anført, 10,100 Spd. Heraf vil af Grimstads Commune og Tieren af Frolands Jernværk blive bidraget tilsammen 4,500 Spd., og Amtets Bidrag maa saaledes, for at Halvdelen af Overslagssummen, eller 5,050 Spd., skal udkomme, ansættes til 550 Spd.

I dens Fortsættelse gennem Landvig, vestre Moland og Birkenæs Sogn indtil Skydsstationen Nabel i Nærheden af Grændsen mellem Nedensæs og Lister og Mandals Amt er den vestlandske Hovedvei, naar undtages Strækningen mellem Skydsstifterne Landvig og Møglestue, der er tung og bakket, nogenlunde tilfredsstillende.

Derimod er Veien fra Nabel gennem Tved Sogn til Christianssand — en Længde af omtrent 2½ Mill — særdeles mislig og tiltrænger i hoi Grad Omlægning. Denne Vejstrækning er, naar undtages de korte Stykker fra Christianssand til Jægersbjerg i dens vestlige og fra Foss til Nabel i dens østlige Ende, ikke andet end en Samling af Bakker, hvoraf flere have værre Stigninger end $\frac{1}{5}$ Deel. Foruden at Veien saaledes er overordentlig besværlig, er den derhos anlagt saa affides, at den er saa godt som til ingen Nytte for den meest beboede Deel af Bygden, der saaledes maa holde særskilt Bei gennem denne for sig selv. At see denne Bei omlagt og forbedret, saavidt de særdeles vanskelige Terrainforholde tillade det, har derfor længe været et almindeligt Ønske i Districtet og lige siden 1836 Gjenstand for Forhandlinger.

Fra Nabels Færgested fører Veien gennem Skovmoer til Gaarden Foss, og derfra over den saakaldte Fossehei forbi Lomsland til Alefjær og videre i en temmelig betydelig Bue indenom Topdals- eller Alefjær-Fjorden til Christianssand. For nemmelig er det den østlige Strækning af Veien, der fra Nabel fører over Fosseheien til Alefjær, en Længde af 18,130 Alen, der volder de største Ulemper, idet den baade er meest bakket, (den har nemlig Bakker paa indtil $\frac{1}{3}$ Stigning og gaaer op og ned i det Hele 2,080 Fod) særdeles besværlig at vedligeholde, og om Vinteren ofte næsten ufremkommelig paa Grund af hoi Sneee paa Fosseheien. Efter vedlagte af Kammerherre Reichmann udarbejdede Forslag bor ny Bei mellem Alefjær og Nabel anlægges fra Soen ved Alefjær langs Farvandet, gennem Topdal over Topdals-Elven ved Krageboen samt videre langs østre Side af denne Elv over Kilene til Myren og derfra tildeels efter den nuværende Bygdevei forbi Grobum til Postveien ved Nabel. Efter denne Linie faaer

den nye Bei en Længde af 21,900 Alen, og er, anlagt med en Maximumstigning af $\frac{1}{6}$, anslaaet at ville koste:

For Strækningen inden Lister og Mandals Amt 27,801 Spd. 66 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$
og for Strækningen inden Nedensæs og Kobylgelagets Amt 4,642 — 28 $\frac{1}{2}$
tilsammen 32,443 Spd. 94 $\frac{1}{2}$

Den nuværende Hovedvei fra Alefjær-Fjorden til Gaarden Jægersbjerg, hvor Oddernes-Sletterne begynde, gaaer vel ikke op til saa store Hojder, som Veien over Fosseheien, men er dog næsten ligesaa fuld af Bakker, da den paa sin hele Længde — 16,116 Alen — gaaer op og ned ialt omtrent 1980 Fod. Nogen total Omlægning af denne besværlige Strækning kan dog, efter hvad der i Forslaget er oplyst, ikke foretages, da man overalt steder paa Aaser, Heier og Bunde, der gjøre det umuligt at fere en flad, end sige lige Bei gennem dette Strog. Man maa derfor indskrænke sig til partielle Omlægninger og Forbedringer af de meest bakkede Dele af den nuværende Bei. Til Udforelse af disse Forbedringer, saaledes at Veien ikke erholder større Stigning end $\frac{1}{6}$ Deel, er anslaaet at ville medgaae 16,538 Spd.

Dette Forslag har været forelagt forrige Aars Amtsformandskaber for Lister og Mandals og Nedensæs og Kobylgelagets Amt, og har forstærkede Amtsformandskab ved eenstemmig Beslutning af 1ste Juli f. A. bevilget udredet af Amtscommunen $\frac{1}{2}$ Deel, 5,560 Spd. 37 $\frac{1}{2}$ af de Omlægninger, som efter Kammerherre Reichmanns Forslag ville medgaae til Omlægning af Hovedveien fra Amtsgrændsen mod Nedensæs Amt til Alefjær i Tveds Sogn — nemlig 27,801 Spd. 66 $\frac{1}{2}$ — mod at Statscassen bidrager de $\frac{1}{2}$ Dele, og at Amtscommunens Bidrag fordeles paa de 3 Aar 1854, 1855 og 1856. Nedensæs og Kobylgelagets Amtsformandskab har under 8de Juli f. A. ligeledes eenstemmig bevilget udredet $\frac{1}{2}$ Deel af det til Omlægningen, forsaavidt den falder indenfor dette Amt, calculerede Omlægningsbeløb 4,642 Spd. 28 $\frac{1}{2}$, altsaa i det Hele 928 Spd. 54 $\frac{1}{2}$, at udredes med $\frac{1}{4}$ Part aarlig i 4 paa hinanden følgende Aar. Ved at indberette disse Beslutninger har Amtmanden i Lister og Mandals Amt bemærket, at det vel maa anses beflaelligt, at man ikke tillige har bevilget Bidrag til Omlægningen af den bakkede Bei mellem Alefjær og Jægersbjerg, da denne Omlægning vilde være til betydelig Gavn for Transporter, men at det dog maa erkendes, at den Omlægning, hvortil nu begge Amtsformandskaber have bevilget Bidrag, er den mest paatræn-

gende og vil medføre megen Nytte, ikke alene for Tved Sogn, som nu ingen Vandvei har til Christianssand og er stærkt besværet saavel af Sneebrydning over Fosseheien som ved Skydspligten fra Kjøstol Station, men ogsaa for de ovenfor liggende Sogne, som have deres Trælasthandel i Christianssand, og som hidtil ikke have kunnet finde deres Regning ved at benytte egne Heste til denne By. Hertil kommer at det vil være en væsentlig Fordeel for de Reisende at undgaae den svære, ubøvede Fossehei og derimod faae god Bei gennem et smukt og velbefolket Strøg med Valg mellem Sø- og Vandvei paa den sidste Mil til Christianssand. At begge Amtsformandskaber, bemærker Amtmanden videre, have bevilget betydelige Bidrag til denne Beiomlægning, hvoraf kun en mindre Deel af hvert Amt har Nytte, godtgjor, at man erkjender, at vedkommende Districter have stort Krav paa denne Beiforbedring.

Idet Departementet antager, at Omlægningen af Bei'en mellem Skydsstationen Aabel og Aalefjær efter de oplyste Forholde bør søges udført i de nærmeste 6 Aar, vil man underdanigst foreslaae denne Omlægning, der som anført er calculeret at ville koste 32,443 Spd. 94 $\frac{1}{2}$, optaget i Beiarbejdsplanen for det nævnte Tidsrum.

Fra Christianssand er Bei'en videre vestover i omtrent 2 Miles Længde indtil Skydsstiften Lunde i Sogne Sogn temmelig jevn og god, hvorimod Bei'en mellem Lunde og Mandal i en Længde af noget over 2 Mile for største Delen er meget bakket og besværlig. Denne Bei-strækning har det i længere Tid været paataenkt at see omlagt, og Forslag hertil er bleven udarbejdet, hvilket har været forelagt forrige Aars Amtsformandskab for Rister- og Mandals Amt. Noget Bidrag af Amtskommunen til Omlægningens Udførelse er dog ikke af samme bevilget, og Sagen kan heller ikke forøvrigt anses tilstrækkelig forberedt, saasom Spørgsmaalet om den hensigtsmæssigste Retning for den nye Bei endnu ikke er bragt paa det Rene. Denne Omlægning anses derhos ikke saa paatrængende som Omlægningen af Bei-strækningen mellem Aalefjær og Aabel.

I dens Fortsættelse gennem Halsaa, søndre Mandals og Lyngdals Præstegjelde vedbliver Bei'en at være meget bakket.

Ved Gaarden Grøndoffen i Lyngdal udgaaer fra denne Bei den saakaldte Spindsvæi, der fører til Spindsodden ligeoverfor Farsund, og som tilfølgende Kongelig Resolution af 13de Mai 1835 er ved Hjælp af Tilskud af det almindelige Veifonds Midler bleven oparbejdet som Hovedvei. Fra

Moen i Lyngdal er Hovedlinien tilfølgende Kongelige Resolutioner af 4de Juni 1831, 23de December 1834 og 23de April 1839 for det almindelige Veifonds Regning bleven omlagt gennem Lyngdal, Fedde, Flettefjord og Bakke Præstegjelde, hvor Bei'en paa en Kjødebro fører over Sirelven ind i Stavangers Amt, og videre saagodtsom paa den hele Strækning gennem Lunde, Hestestad, Helleland og Dgne Sogne, hvorfra haves ældre i det Hele temmelig tilfredsstillende Bei over Jæderen til Stavanger.

Tilfølgende ovennævnte Kongelige Resolution af 23de December 1834 er for det almindelige Veifonds Regning anlagt en fra Hovedveien i Flettefjords Præstegjeld udgaaende Sidelinie til Sund-Elven ved Flettefjords Kjøbstad og er senere tilfølgende Kongelig Resolution af 19de December 1837 over denne Elv ligeledes for det almindelige Veifonds Regning bleven anlagt en Bro. Da denne Bro, der er opført paa Pæle, nu er kassabel, paa Grund af at Pælene ere fortærede af Orm, har Flettefjords Communebestyrelse andraget om, at der maa vorde opført en ny Bro af Sten for det almindelige Veifonds Regning, i alt Fald med et passende Tilskud af Kommunen. Spørgsmaalet om den for Broen hensigtsmæssigste Konstruktion har imidlertid endnu ikke kunnet bringes paa det Rene, og Departementet seer sig derfor allerede af denne Grund ikke istand til at foreslaae dette Broanlæg opført paa Beiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar.

Endelig udgaaer fra den her omhandlede vestlandske Hovedvei i Nærheden af Hellelands Kirke en tilfølgende Kongelig Resolution af 23de April 1839 for det almindelige Veifonds Regning anlagt Hovedvei til Ladestedet Egersund.

Derimod staaer det mellem Egersund og Flettefjord beliggende Ladested Soggendal ikke ved fjorbar Bei i Forbindelse med den vestlandske Hovedvei. Om Tilveiebringelsen af saadan Forbindelse ved Anlæg for det almindelige Veifonds Regning af en Bei fra Ladestedet til Skydsstationen Cie i Hestestad, — hvilket Anlæg, der vilde erholde en Længde af over 2 $\frac{1}{2}$ Mil og for en stor Deel komme til at fore gennem et vanskeligt Terrain, ifølge et for endeel Aar tilbage af Districtets daværende Beiinspecteur affattet Overflag, var, naar Bei'en skulde gives 7 Alens Bredde, anslaaet til noget over 23,000 Spd., herunder ikke indbefattet Administrations-Udgifter og hvad der vilde medgaae til Opførelse af de fornødne Raskværter — har Soggendals Ladesteds og Landdistricts Communebestyrelse gjentagende indgivet underdanigste

Andragender, uden at der dog er fundet Anledning til naadigt at indvilge samme. I Anledning af et i 1848 af Communebestyrelsen indgivet fornyet Andragende om Bevilgning af de til bemeldte Hovedveies Anlæg fornødne Midler, som det da paa Grund af at Arbeidspriserne, siden hiint Overslag blev affattet, vare betydeligt sunkne, og under Forudsætning af at Veiens Bredder indskrænktes til 6 Alen, ansaaes tilstrækkeligt at ansætte til 13 a 14,000 Spd., tilkjendegav Departementet Amtmanden i Stavanger Amt, at man vistnok fuldkommen erkjendte Nødværeligheden af det omhandlede Veianlæg baade for Ladestedet og det omliggende Landdistrict, men at man hverken kunde ansee Veien for at være af den Bigtighed for Færdselen i det Hele, eller Stavangers Amtskommune i den Grad trængende til Understøttelse, at man vilde kunne andrage om, at det hele til Veiens Dparbejdelse anslaaede Beløb skulde udredes af det almindelige Veifond. Derimod erklærede Departementet sig villigt til at anbefale, at der til Veiens Dparbejdelse blev af det Offentlige ydet et Bidrag, hvilket man dog i Forhold til Sagens Bigtighed ikke antog at kunne ansættes til mere end 6000 Spd.

Med dette Tilkjendegivende fra Departementet blev Sagen forelagt saavel det i 1848 som det i 1849 afholdte Amtsforsamling for Stavangers Amt, af hvilke begge dens Afgjørelse dog udsattes til næste Nøde, og derpaa det i 1850 afholdte Amtsforsamling, af hvilket Sagen mod 2 Stemmer besluttedes henlagt. I Aaret 1851 indgav derefter Soggendals Ladesteds og Landsogns Communerrepræsentation fornyet underdanigt Ansøgning om Bevilgning af Midler af det almindelige Veifond til Veiens Dparbejdelse, mod at Præstegjeldets Commune enten udredede, hvad Anlægget maatte koste mere end 10,000 Spd., eller betalte den Jordskade, som Veianlægget maatte forarsage, hvorved Communerrepræsentationen efter Udfaldet af en til en Prøve afholdt Licitation over Veiens Dparbejdelse forudsatte, at Veien vilde kunne erholdes istandbragt for en Sum af omtrent 11,000 Spd. Denne underdanigste Ansøgning blev ved Kongelig Resolution af 14de August 1851 ikke naadigt indvilget, idet der ikke fandtes Grund til at gjøre nogen Undtagelse fra den almindelig befulgte Regel om Deeltagelse fra Amtskommunernes Side i Udgifterne ved deslige Veianlægs Udførelse, og Sagens Bigtighed ikke antoges at begrunde et større Bidrag af det almindelige Veifond end det, som Departementet tidligere havde anseet for passende, nemlig 6000 Spd. Det bemærkes, at efter

Folketællingen i 1845 havde Ladestedet Soggendal en Befolkning af 348 og Præstegjeldets Landdistrict en Befolkning af 2819 Mennesker.

Gjennem Amtmanden i Stavanger Amt har Departementet nu modtaget et til Stortinget stilet fornyet Andragende fra Soggendals Ladesteds og Landsogns Communebestyrelse om Dparbejdelse af denne Vei for offentlig Regning, hvilket Andragende har været forelagt forrige Aars Amtsforsamling for Stavanger Amt, der imidlertid fremdeles har negtet Bidrag af Amtskommunen til Veiens Istandbringelse, men derimod paa det Bedste anbefalet Andragendet om de fornødne Midlers Udredelse af det almindelige Veifond. Da Forholdene i enhver Henseende fremdeles ere de samme som da ovennævnte Kongelige Resolution af 14de August 1851 afgaves, kan Departementet ikke tilraade, at dette Veianlæg opføres paa Arbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar.

Ved Gaarden Krossen i Nærheden af Christiansand udgaaer fra Hovedveien mellem denne By og Mandal en tilfølg Kongelig Resolution af 23de April 1839 for det almindelige Veifonds Regning anlagt Hovedvei gennem Sætersdalen til Valle Kirke.

Denne Vei, der har en Længde af omtrent 16 Mile og hovedsagelig fører langs Otter-Elvens Basdrag, er, sjønt anlagt for ikke mange Aar tilbage, dog paa flere Steder, fornemmelig hvor ældre Bygdeveie alene med nogen Udbedring ere benyttede, bakket og tung.

De Arbejder til Forbedring af denne Veilinie, som det inden vedkommende Districter fornemmelig ansees paaatrængende at see udførte, ere en Omlægning af Veistykket fra Saltbals Kleven nordøst forbi Skydsstationen Mosby i Oddernæs Sogn, Lister- og Mandals Amt, samt Opførelse af en Bro over Elven ved Stor-Strømmen i Byglands Præstegjeld, Nedenæs og Nobygdelagets Amt, og vil Departementet foreslaae, at disse 2de Arbejder opføres paa Veiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar.

Ovennævnte i omtrent 1 Miils Afstand fra Christiansands By beliggende Veistrækning udgjør den meest befarede Deel af Hovedveien gennem Sætersdalen deels som Følge af Christiansands Nærhed, deels fordi Bygdeveien fra Veneslands, Jvølands og flere ovenfor liggende Sogne her støder til Hovedveien, og fordi ved Mosby er Dplagssted for en betydelig Mængde Trælast og andre Producter, som derfra paa Elven affendes til Byen.

Denne Veistrækning, der har en Længde af

3904 Alen, indbefatter ikke mindre end 5 særdeles besværlige Kleve, nemlig Saldals-, Uglands-, Mosby-, Sand- og Leerlevene, der tildeels have $\frac{1}{2}$ Stigning og et Fundament deels af løs Sand og deels af dyb Leerjord, hvortil kommer, at den nuværende Veilinie fjerner sig fra og saagodtsom affjærer Communicationen med den betydelige Elv, Otteren eller Torrisdals-Elven, som her har sit Udlob til Christiansands Havn, hvilken Communication formedelst den her Vinter og Sommer paa Elven foregaaende Barettransport til og fra Byen er af den største Vigtighed. Til en Omlægning af denne Veistrækning er af den forrige Bestyrer af Veianlægget gennem Sætersdalen, Oberstlieutenant Sibbern, og Veinspecteur Capitain Mollerop bleven udarbejdet Forslag med Omkostnings-Overslag, hvorefter der med en Bekostning af 4,660 Spd. skulde kunne anlægges ny Bei paa denne Strækning i en Længde af 4,214 Alen med en Maximumshigning af $\frac{1}{5}$ Deel til og $\frac{1}{2}$ fra Byen og i saadan Retning, at Veien kommer lige til Elven og Dplagsstedet ved Mosby. Bemeldte Forslag er i Marken bleven gennemgaaet af Artillerie-Lieutenant, Kammerherre Reichmann, der har erklæret sig enig i Forslaget, men antager, at Omkostningsbeløbet maa ansættes til 5000 Spd. Af dette Beløb har det i forrige Aar afholdte Amtsformandskab for Lister- og Mandals Amt — til hvilket af et stort Antal Gaardbrugere af Oddernæs, Veneslands, Dvrebø og Hegelands Sogne samt endeel Indvaanere af Christiansands By var indgivet en Forestilling om at virke til dette Anlægs Udførelse — bevilget udredet af Amtssommunen $\frac{1}{2}$ Deel eller 1,000 Spd. under Betingelse af, at de isvrigt fornødne Midler bevilges af det almindelige Beifond.

Angaaende Dpførelse af en Bro over Stor-Strommen i Byglands Præstegjeld til Undgaaelse af de mange Ulemper, der forvoldes ved den besværlige, ofte farlige og stundom endog umulige Dversætning ved Strommens Færgested, har Amtmanden i Nedens og Nobygdelagets Amt ved Premierlieutenant Gjesfing ladet anstille Undersøgelser og udarbejde Forslag med Overslag. Efter dette vil en Buehængværtsbro over Stor-Strommen tilligemed en Omlægning af Veien i 1446 Alens Længde, som Broanlægget efter det valgte Brosted vil gjøre nødvendig, koste 2124 Spd. eller med en rund Sum 2200 Spd. Af dette Beløb har forrige Aars Amtsformandskab for Nedens og Nobygdelagets Amt bevilget udredet af Amtets Veicaasø 900 Spd. at erlægges i 4 paa hinanden følgende Aar med $\frac{1}{4}$ Part aarlig, under Forud-

sætning af at de til Anlæggets Udførelse isvrigt fornødne Midler tilveiebringes paa anden Maade. Ligeledes have de i Broens Dpførelse nærmest interesserede engere Communer, nemlig Valle og Byglands Præstegjelds Communer, erklæret sig villige til i dette Diemed at yde et extraordinært Bidrag, Valle Præstegjelds af 24 $\frac{1}{2}$ pr. Skyldbaler og Byglands Præstegjelds af 36 $\frac{1}{2}$ pr. Skyldbaler af hver Gaard i Sandnæs og Østfod Sogne samt af Gaardene Skommedal i Byglands Sogn, 24 $\frac{1}{2}$ pr. Skyldbaler af de øvrige Gaarde i Byglands Sogn og 18 $\frac{1}{2}$ pr. Skyldbaler af hver Gaard i Aardals Sogn. Disse Bidrag ville ialt udgjøre 214 Spd. 79 $\frac{1}{2}$. Der er saaledes af vedkommende Districter tilsammen bevilget til dette Bro- og Veianlægs Udførelse omtrent 1100 Spd. Ved at andrage om at de til Anlægget udenfor dette Tilskud af Communerne fornødne Midler maa bevirkes bevilgede af det almindelige Beifond, har Amtmanden bemærket, at Omkostningerne ved dette Arbejde vel ikke ere saa betydelige, at deres Udredelse i og for sig kunde falde Amtssommunen egentlig trykkende, men ved Siden af de mange andre Krav, som Amtssommunen har at at fyldestgjøre, for at dets Veivæsen i det Hele kan bringes i nogenlunde god Orden, vil et større Beløb end det af Amtssommunen bevilgede ikke uden føleligt Afbræk for hiint Diemed kunne affeers til det heromhandlede Arbejde. Her til kommer desuden, at det upaatvivlelig maa erkjendes at være et Misgreb, at man under Dp-arbejdelsen af den sætersdalske Hovedvei opgav den oprindelige Plan at lægge en Bro over ved Strommen og i Stedet anbragte en Færgedretning der, og det synes derfor billigt, at det almindelige Beifond, for hvis Regning Sætersdalsveien blev oparbejdet, ogsaa yder Bidrag til Rettelse af dette Misgreb, saameget mere som en ikke liden Deel af Overslagssummen vil medgaae til Omlægning af Veien til Brostedet, og saaledes egentlig er Broen uvedkommende.

Ingenieur-Capitain Bergh, der har gennemgaaet det af Lieutenant Gjesfing udarbejdede Forslag, og derhos angaaende samme har confereret med Forfatteren, har i sin Erklæring over Sagen foreslaaet en forandret Construction for Broen, ligesom han ogsaa antager, at det nye Veistykke bør gives bedre Stigningsforholde end efter Lieutenant Gjesfings Forslag. Efter dette Forslag har nemlig den nye Bei paa Østfoden af Broen en lang og steil Bakke med $\frac{1}{8}$ Stigning paa 145 Alens Længde. Denne Bakke, paapeger Capitain Bergh, kan med rimeligt Arbejde bringes til $\frac{1}{2}$

Stigning ved at sprænge dybere ned i den øvre Deel og med det ydsprængte Material forhøje den nedre Deel af Bakken, hvorved Broen tillige kommer til at ligge høiere, hvilket i flere Henseender anses ønskeligt, navnlig fordi den derved vil være saa meget mere sikret mod Beskadigelse i Tilfælde af Opstuvning af Tommer eller Jis i Elven. Af denne Grund antager Capitain Bergh ogsaa, at der istedetfor den foreslaaede lavliggende Hængværfbro bør opføres en wiebekingst Buebro, hvilken Bygningsmaade passer bedre til Localitet, og med Hensyn til Soliditet og Billighed, hvad Træværket angaaer, antages at være ligesaa fordelagtig, som den foreslaaede, hvorimod de høiere Mure paatræve større Omkostninger, hvilke dog alligevel burde anvendes til Forbedring af Bakkeforholdene. Disse Forandringer i Lieutenant Gjesfings Forslag antages at ville forøge Omkostningerne med omtrent 850 Spd., saa at det samlede Dverflagsbeløb med en rund Sum bliver at ansætte til 3,000 Spd.

I Henshold til de af Amtmanden anførte oven meddeelte Betragtninger, som Departementet maa give Medhold, antager man, at der, uanset denne Forøgelse i det til Arbejdet oprindelig anslaaede Omkostningsbeløb, ikke enten af Amtsgemeinden eller vedkommende Præstegjeldsgemeinder bør kræves større Bidrag til Anlægget end de af samme allerede bevilgede omtrent 1100 Spd.

Fra Stavanger fører en Hovedvei dog med mangfoldige Afbrydelser af mellemkommende Fjorde til Bergen, de rømsdalske Byer og Throndhjem.

Denne Reilinie troer Departementet dog ikke her nærmere at burde omhandle, da man, skjønt den i dens nuværende Tilstand for en stor Deel er mislig, dog ikke seer sig istand til at foreslaae noget Arbejde til Forbedring af samme udført i det Tidrum som her haves for Die.

Departementet har i det Foregaaende yttret at ville levere en samlet Oversigt over de flere Veiforbindelser mellem det østlige og vestlige Norge over Høifjeldene, hvorom der har været valet Spørgsmaal. Hertil skal man nu gaae over.

Medens der mellem det Norden- og Sønden-fjelds alleerede fra umindelige Tider har været istandbragt flere Communicationer, der have sat de fra Dovre paa begge Sider i forskellige Retninger udgaaende Dalsfører i directe indbyrdes Forbindelse, gives der over den ulige længere Strækning af Høifjelde, som danne Grændsen mellem det vestlige Rykland fra Rømsdalsfjord lige til Christiansand og det hele østlige Inland endnu

ikke mere end de Dvergange, som dannes af Veiene til Keirbal gennem Balbers og gennem Hallingdal, men som, da de have et fælles Udgangspunct og derhos gjenforene sig strax paa Vest siden af Fjeldet, forsaavidt kunne betragtes som een Linie. De Dele af Ryklandet paa den ene Side og Inlandet paa den anden, som paa Grund af Landets eiendommelige Beskaffenhed ikke kunne benytte denne Dvergang, have saaledes ingen kjørbar Veiforbindelse med hinanden, men i det høieste Hest og her Stier, hvor Reiser alene kunne foretages tilføds eller til Nød paa Hesteryggen. Som Følge heraf kan Samfærdselen mellem disse vidtstrakte Landsdele alene foregaae ved Søreiser paa uhyre Omkostning.

Navnlig er Mangelen af en Communication af det her omhandlede Slags fremtrædende i den sydlige Deel af det oven betegnede Strog, hvor det uden Dverdrivelse kan siges, at de paa begge Sider af Høifjeldene liggende Amter, uagtet de efter den geographiske Beliggenhed ere Nabodistricter, dog for praktiske Diemed ere hinanden fjernere, end om de tilhorte forskjellige Lande og ved Havstrækninger vare adskilte fra hinanden. Dette beklagelige og for Nationalfølelsen endog ydmygende Forhold har derfor i lang Tid været Gjenstand for Statsstyrelsens Opmærksomhed. Naar der ligesiden den ovennævnte naadigste Resolution af 17de Juli 1837, hvorved Veianlæggene fra Rømsdal over Medheien til Linnebro og fra Brunkeberg til Gugaarden i Vinje naadigst befalede udførte, har været arbejdet paa Fulskaendiggjørelsen af det Thelemarkste-Beinet, har man herved stadigen havt det Maal for Die at tilveiebringe gennem Landets sybligere Deel en nærmere Forbindelse mellem Ost- og Vestlandet. Bistnok maatte, naar der blot toges Hensyn til det reent materielt og voblikkeligt Nyttige denne Veiforbindelse staae tilbage for mange andre Foretagender, men man bør heller ikke glemme de høiere Interesser, hvis Bigtighed først i kommende Generationer pleie at bringes til fuld Klarhed, men hvis Befordring ikke bestomindere er et værdigt Formaal for en oplyst Styrelse. Det maa derhos, selv om Sagen betragtes fra et ubelukkende economisk Synspunct, ikke glemmes, at Nabningen af en Communication mellem store hidtil aldeles afsondrede Landsdele, hver med tildeels forskjelligartede Producter, nødvendigviis maa fremkalde en Udverling af disse og en Samfærdsel, som imidlertid først Fremtiden i fuld Udstrækning vil kunne udvikle; at den for Inlandets Beboere vil aabne en Udgang til Deeltagelse i en af Landets Hovednæringsveie, Fisterierne paa Vestkysten, som nu er i høi Grad vanstelliggjort, medens den directe

Transport af Fiskevarer til disse Egne og af disse Frembringelser til Vestkysten for Tiden er saa godt som en Umulighed; at fremdeles de store Fjeldvidder, der danne Stiftsgrændsen, endnu ere lidet benyttede for enhver med en udvidet Dvægsavl i Forbindelse staaende Bedrift af Mangel paa fremkommelige Transportveie. Endelig kan den her omspurgte Veiforbindelses Vigtighed i administrativ og fornemmelig i militair Henseende ikke oversees.

Efter disse almindelige Bemærkninger skal Departementet gaae over til at omhandle de forskellige Linier, om hvilke der her har været vaft Spørgsmaal.

Efterat der ved Kongelig Resolution af 26de Juni 1846 var naadigst befalet oparbejdet en Hovedvei fra Gugaarden i Vinje Præstegjeld over Fjeldet til Roldal, der var tænkt senere at skulle fortsættes enten til Fjære ved Akrefjorden i Skonevigs Præstegjeld eller til Bustrøhun ved Sørfjorden i Odde Sogn i Hardanger, blev Dparbejdelsen af denne Vei i Medhold af Kongelig Resolution af 17de November 1847 udsat indtil Videre. Hertil blev Departementet bevæget af flere Grunde i Forening. De tekniske Undersøgelser, hvorpaa dette Veiproject var grundet, vare saadanne, som man paa den Tid maatte lade sig nøie med, forinden man endnu havde erholdt udvalgt de tekniske Kræfter, som til grundigere Forberedelse af saa store og omfattende Veiforetagender udkræves, og som nu havees. Det viste sig ogsaa ved en til en Prøve afholdt Licitation over Udgifterne ved Dparbejdelsen af den nærmest Gugaarden liggende, forholdsvis billigste Deel af Linien, at det paa den Tid calculerede Beløb ikke vilde blive tilstrækkeligt, hvilken Omstændighed selvfølgelig maatte gjøre Departementet ængstelig ved at stride til Paabegyndelse af et saa omfattende Værk. Hertil kom, at der paa den Tid var flere større Veianlæg i Thelemarken under Arbejde, hvorfor det befrygtedes, at en samtidig Dparbejdelse af den her omhandlede Linie i nogen Grad vilde forbyrre Arbejdet.

Idet saaledes Anlæggets Paabegyndelse alligevel antoges at burde udstaae i nogen Tid, ansaae man det rettest at underkaste Planen for dette Anlæg en ny og fuldstændig Revision, og er derfor senere bleven anstillet saadanne fuldkomnere tekniske Undersøgelser med Hensyn til Anlægget, som nu kræves for en betryggende Forberedelse af et Veiforetagende.

Efter Tilendbringelsen af disse Undersøgelser har Departementet ikke troet at burde søge Arbejdet paabegyndt, efterat en anden Myndighed, Stortinget, var tillagt Besigtningssretten i Veivæsenets

Anliggender, idet man fra dette Tidspunkt af ansaae det rigtigt, at Stortingets Beslutning indhentes, forinden der stredes til Paabegyndelsen af et saa vidtloftigt og omfattende Arbejde.

I Mellemtiden har Departementet tillige ladet anstille en generel Undersøgelse af en anden Veilinie mellem Thelemarken og Kysten fra Smørklep Grænd i Vinje over Suldal til Strandstedet Sand i Stavanger Amt, hvilken Linie er bleven bragt i Forslag af en inden 1849 Aars Amtsformandskab for Stavanger Amt nedsat Committee.

Ved denne Undersøgelse er Departementet bleven bestyrket i sin Overbeviisning om, at den Linie, som man allerede tidligere havde tænkt sig som den hensigtsmæssigste, nemlig Linien over Houkeld og Roldal til Odde og Fjære, er den eneste, om hvilken der nu bør blive Spørgsmaal. Til Begrundelse af denne dets Formening skal Departementet her efter de af Lieutenanterne Conradi og J. Bergh — der i Sommerne 1850 og 1851 have anstillet en fuldstændig Detailundersøgelse af Linien — afgivne og af Ingeniur-Capitain Bergh tiltraadte Forslag og Omkostningsoverslag meddele en Beskrivelse af denne Linie, og senere til Sammenligning anføre det Fornødne med Hensyn til den ovennævnte Linie gennem Suldal.

Som af det Forslaget vedlagte Situationskart vil sees forer Linien fra dens Udgangspunkt Gugaarden i Houkeld først i nordvestlig Retning over Houkeldsfjeldet til Roldal og derfra i lige nordlig Retning over Seljestad-Fjeldet og gennem Dalsfaret indtil et Punkt, hvorfra Veilinen enten kan føres fremdeles i lige nordlig Retning til Bustrøhun i Odde Sogn ved Sørfjorden i Hardanger, eller i lige vestlig Retning til Fjære i Skonevigs Præstegjeld ved Akrefjorden.

Det maa herved bemærkes, at de almindelige Kartter over Norge, og deriblandt ogsaa Munchs Kart, med Hensyn til Beliggenheden af de Vasdrag, som Linien vil komme til at følge, samt af Roldal ere vilbende, idet det efter disse Kartter skulde see ud, som om Linien for at komme ned i Roldal maatte først føre i en stærkt sydlig Retning, og derefter boie af i en skarp Vinkel mod Nord for at naae Odde ved Sørfjorden. Dette er imidlertid, som af Situationskartet vil sees, ikke Tilfældet, idet Roldal i Virkeligheden har en langt nordligere Beliggenhed end efter hine Kartter. Efter disse, der alene ere støttede til opgivne Længder, skulde nemlig Roldal ligge paa det Nærmeste 5 Mile sondenfor Odde ved Sørfjordens Bund, medens efter Situationskartet, der er støttet til nøiagtig

Dyptmaalning af Terrainet, Roldal ifkun ligger omtrent 3 Mile sydligere end Odde.

Den udfukne Linie, der ved Nedstigningen til Roldal er deelt i 2de Hovedpartier, har paa hvert af disse een Op- og een Nedstigning, idet den nemlig fra Udgangspunktet Gugaarden, der ligger paa en Hoide over Havet af 1635 Fod, stiger til det hoieste Punct af Veien i Dyrskar 3588 Fod og derfra har Fald til Roldal, hvor det derliggende Vand kun har 1176 Fods Hoide over Havet. Fra Roldal maa Veien igjen stige over Seljestad til 3,370 Fod, og har derfra Fald, indtil den naaer en af de ovennævnte Fjorde i Søndre Bergenshuus.

Med Hensyn til Veiens Stigningsforholde, da maa disse anses for at være meget gunstige, naar der tages Hensyn til, at man skal overstige et Høifjeld. Med meget faa Undtagelser, — hvor Beiliniens af tekniske Grunde afviger noget fra Basdraget — stiger den fra Gugaarden, dog med længere mellemliggende flade Strækninger langs Kjela-Band, Sto-Band og Ule-Band, indtil man gaaer ned til Roldal, herfra stiger den igjen op til Seljestadfjeldet og gaaer derpaa i een Nedstigning til Odde og Fjære. Maximumstigningen fra Gugaarden til under Dyrskar er, med Undtagelse af 300 Alen af Opstigningen til Krefledyrskar, der er $\frac{1}{7}$, imellem $\frac{1}{5}$ og $\frac{2}{7}$ Deel. Opstigningen til Dyrskar og Nedstigningen til Roldal er derimod paa flere Steder $\frac{1}{10}$, ligesom ogsaa Nedstigningen fra Seljestadfjeldet til Odde og Fjære har en Maximumstigning af $\frac{1}{10}$ Deel.

Linien ligger paa den hele Strækning i et stærkt udpræget Dalføre, der kun paa forholdsvis korte Stykker ved de angivne hoieste Puncter af samme i Dyrskar og Seljestad stiger til nogen betydelig Hoide.

Fra Gugaarden har man Naalestov omtrent til Betnen og Borli $\frac{1}{2}$ Mil. Her forlader man den og har nu paa sine Steder temmelig frodig Birkestov til henimod Krefledyrskar, hvor ogsaa denne ophører, men træffes dog atter hvorvel sparsomt ved Kjela-Bandet 2,856 Fod over Havet. Mellem Kjela-Band og Sto-Band, $\frac{2}{3}$ Mil fra Gugaarden paa omtrent 3,000 Fods Hoide forlader man Birkestoven for sidste Gang, og har herefter ingen anden Bustvært end Ener og Bire, hvilken sidste følger paa den hele Linie endogsaa gennem Dyrskar, ligetil man atter gjenfinder Birken omtrent $\frac{1}{2}$ Mil fra Roldal. Det er saaledes $\frac{2}{3}$ Mil af Fjeldet, hvor der ikke findes anden Trævegetation end de sidstnævnte Slags. I Roldal trives Naalestoven ikke længere, hvorfor man der maa hente alt Byg-

ningsmaterial deels fra Suldal deels fra Hardanger. Birkestov har man derimod nok af. Mellem Roldal og Hardanger forsvinder Trævegetationen, naar man kommer op i Hørrabalen, men træffes igjen, naar man kommer ned af Seljestadjuvet. Det er saaledes ifkun i en Længde af $\frac{1}{2}$ Mil, at man her er ovenfor Skovregionen. Fra Seljestadjuvet har man forst Birk og senere tilstrækkelig Furustov ligetil Eoen paa begge Sider.

Linien ligger saaledes i det Hele taget mere i Ly og beskyttet end Høifjeldspassager i Almindelighed.

Efter anstillede Jagttagelser antages Veien at ville blive ganske fri for Sne 3 a 4 Maaneder af Aaret, (hvilket svarer omtrentligt til hvad Tilfældet er ved de øvrige Veie over Fjelfjeld samt over Dovre), med Undtagelse af Fjeldets hoieste Punkt ved Dyrskar, hvor Sneen vil ligge noget længere. Enkelte Sneeskavler ville imidlertid ikke være til Hinder for Passagen, da de, naar Sneen har fondet sig (sunket sammen til en fast isfornet Masse) med Letthed kunne befares med Hjulredskab.

Græsvegetationen langs den hele Linie er udmærket, hvorfor der ogsaa findes det ene Søter- og Fjeldbeite efter det andet, som vil gjøre Anlæg af de for enhver Dvergang over et Høifjeld uomgængelig nødvendige Fjeldstuer særdeles let.

For at komme paa det Rene med, hvorvidt Sneeforholdene paa Houkelidlinien virkelig maatte medføre noget særegent væsentligt Afbræk for Veiens Røtte, har Departementet ladet en i deslige Forholde særdeles kyndig og navnlig med Forholdene paa Hemsedalsfjeldet, (der er den veirpaardeste af vore nuhavende Fjeldovergange) velbekjendt Mand i tvende Vintre undersøge Tilstanden i denne Henseende paa Houkelidfjeldet. Efter de paa denne Veie erhvervede Oplysninger saavelsom efter de tidligere erholdte Erklæringer og endelig efter de af Lieutenanterne Conradi og Bergh anstillede Jagttagelser maa det antages, at Veirforholdene paa Houkelidlinien ikke paa noget Sted frembyde nogen væsentlig større Hindring for Færdselen end paa de øvrige Veie, der fore over Fjelfjeld. En Fordeel i denne Henseende og det en væsentlig vil endog Roldalsveien faae fremfor de nysnævnte Veie, nemlig at de veirhaarde Strog paa samme, som forhen forklaret, ere af særdeles kort Udstrækning.

Den hele Beilinie fra Gugaarden til Fjære ved Akrefjorden vil blive 158,825 Alen eller 8 $\frac{1}{2}$ Mil; tænkes Veien ikke anlagt til Fjære, men til Bustethun ved Sørfjorden vil den blive 161,650 Alen eller 9 Mile; den vil efter Dverflagene kunne

oparbejdes for respective 198,165 Spd. og 212,004 Spd. Strækningen mellem Gugaarden og det Punkt nordensfor Seljestad, hvor Linierne til Fjære og Ddø stilles ad, er nemlig calculeret til 155,386 Spd., Strækningen mellem hiint Punct og Fjære til 42,779 Spd. og endelig Strækningen mellem samme Punct og Ddø til 56,628 Spd.

Den hele Bei med Arme baade til Fjære og Ddø vil saaledes koste i rundt Tal 255,000 Spd., derunder indbefattet Omkostningerne for de tvende Fjeldstuer, der ere anseede nødvendige, nemlig een ved Huustuften ved Sto-Bandet og een ved Svandalsfløna omtrent 1 Mil fra Roldal, til hver af hvilke Fjeldstuer er anslaaet 2,000 Spd.

De Undersøgelser, der som meldt ere anstillede af den alternativt med Houkelidlinien foreslaaede Beilinie fra Smorklep Grænd over Suldalsfjeldet til Strandfledet Sand i Stavanger Amt, lede med Hensyn til Vanskelighederne ved selve Beiens Anlæg til at betragte denne Linie som saa affstrækkende, at der formeentlig ikke under nogen Omstændighed kan blive Spørgsmaal om Anlæg af Bei i dette Strog. Departementet skal i denne Henseende oplyse, at denne Linie, hvis Retning vil sees af vedlagte Croquis, vil faae ikke mindre end 4 Dp og Nedstigninger, medens Roldalslinien som ovenanført kun har 2de saadanne. Terrainet er derhos i høieste Grad vanskeligt, og Stigningsforholdene ville, selv med Anvendelse af Slynge, blive i høi Grad ufordeelagtige. I de steilste Partier kan Beiens saaledes kun bringes ned til en Maximumstigning af $\frac{1}{4}$ Deel, og denne samt de mindre Stigninger paa $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{2}$ ville paa den hele Beilinie ikke forekomme enkeltviis, men paa mange Steder. Den ene Beilinie fra Smorklep til Sand vilde blive $10\frac{1}{2}$ Mil lang eller henved $1\frac{1}{2}$ Mil og $1\frac{1}{4}$ Mil længere end Houkelidlinien fort ned respective til Fjære og Ddø og ikke fuldt $\frac{1}{2}$ Mil kortere end dette Bei anlæg fortsat til begge disse Steder. Den vilde efter Overlaget ikke kunne udføres under 310,000 Spd. eller, sammenlignet med Overlagene for Houkelidlinien med en større Udgift af respective 111,000 Spd., 102,000 Spd. eller 55,000 Spd., alt efter som denne lægges til Fjære eller Ddø eller til begge disse Steder. Den vilde endelig blive langt veirhaardere og farligere at passere, idet den ikke, som hiin, følger noget sammenhængende Basdrag, og paa den største Strækning gaaer over aabent Fjeld, medens hiin heelt igjennem følger et udpræget Dalføre.

Tanken om et Bei anlæg fra Thelemarken om Suldal har iøvrigt allerede ved tidligere Undersøgelser været næret, men har, efterat den oftnævnte

Committee inden Stavanger Amtsformandskab atter har henvendt Opmærksomheden paa samme, paa nyt maattet gjøres til Gjenstand for en sammenlignende Undersøgelse fælles med Roldalslinien.

Det er imidlertid ikke alene det Affstrækkende ved Terrainforholdene, som maa komme i Betragtning mod hiin Linie. Departementet er af den Formening, at Tanken om at anlægge en Bei fra Thelemarken til Stavanger Amt ingenlunde bør opgives, men man troer, at Undersøgelserne i denne Henseende bør rettes paa et andet Strog, end det som man hidtil fornemmelig har havt for Øie. Som det onsteligste Udgangspunct for en Beilinie fra Thelemarken til Stavanger Amt maa formeentlig Egnen omkring den vestre Ende af Bandagsvandet betragtes, og som det hensigtsmæssigste Endepunct Stavanger By eller et Punkt saa nær denne som efter Omstændighederne muligt. En saadan Linie vilde nemlig gaae ud fra en Trakt i Thelemarken, der efter Veligheden og de nu tilveiebragte Communicationsmidler kan betragtes som central, og fore ud til eller i Nærheden af det Sted i Stavanger Amt, som ved sin Velighed og Nærhed maa ansees som Hovedpunct. Dette vilde derimod ikke blive Tilfældet med en Beilinie, der fra Vinje forte over Suldal til Sandsfjorden; thi en saadan Linie maatte egentlig siges at gaae ud fra en Udkant af Thelemarken til en Udkant af Stavanger Amt.

Departementet antager derfor, at naar der er Spørgsmaal om et Bei anlæg mellem Thelemarken og Stavanger Amt, da vil Linien over Suldal, endog bortset fra dens overordentlige tekniske Hindringer, have Meget med sig i Sammenligning med en Linie, der maatte kunde findes mellem de oven betegnede Puncter. Hertil vil vistnok udkræves, at der anlægges en større Kængde af ny Bei, men den vil ogsaa faae en saameget større Betydning, idet den forudsættes at kunne overskjære baade Setersdalen og Siredalen, af hvilke Dalfører derhos det første allerede ved Hovedvei er forbundet med Christianssand, som saaledes ogsaa vilde komme i directe Communication med Thelemarken.

Den allerede nu temmelig langt fremskredne geographiske Opmaaling af Tracterne mellem Thelemarken og Stavanger Amt i Forbindelse med tidligere stedfundne løselige Befaringer og de Oplysninger, man har seet sig istand til underhaanden at indhente, bringe Departementet paa den Formodning, at der ikke vilde stille sig uovervindelige Vanskeligheder i veien for et Bei anlæg fra Mo eller Molands Sogn i Thelemarken, der kunde overskjære

Sætersdalen og Siredalen samt føres ud paa Jædderen og der fortsættes til Bunden af Gandsfjorden, hvorfra er Hovedvei til Stavanger. En saadan Linie vilde altsaa nærme sig Kysten allerede ved Frassjorden eller Hølesfjorden, og formoder man, at den maatte kunne føres ud til nogen af disse Fjorde, om dette fandtes hensigtsmæssigt.

Skulde et saadant Veianlæg, om hvilket man af Mangel paa detaillerede Oplysninger kun kan udtale sig formodningsviis, ved nærmere Undersøgelse vise sig ikke hensigtsmæssigen at kunne iværksættes, saa maatte det blive at undersøge, om ikke et Veianlæg fra Egnen om den vestre Ende af Vandagssvandet i Thelemarken til Hardalsfjorden eller maastee til Strand i Stavanger maatte kunne iværksættes uden overveiende tekniske Vanskeligheder. Forøvrigt bemærkes, at ved en i sin Tid anstillet foreløbig Undersøgelse er en Veilinie fra Bunden af Lysfjorden til Molands Sogn i Thelemarken bleven antaget at være ganske vel practicabel, men Lysfjordens særegne Bestaafenhed vilde formeentlig i ethvert Fald frembyde en særegen Betænkelse mod Valget af denne Linie.

Departementet agter, saasnart man paa nogen Maade dertil seer sig istand, at lade de i det Foregaaende omhandlede Undersøgelser anstille, til hvilken Ende man ogsaa har foranstaltet, at den geographiske Opmaaling fortrinsviis har været fortsat i den Retning, som for disse Undersøgelser vil blive til Nytte.

Men disse Betragtninger lede til at antage, at en Veilinie mellem Thelemarken og Hardanger samt Aakrefjorden og en Veilinie mellem Thelemarken og Stavanger Amt ikke bør betragtes som alternative, saa at den ene skulde være at sætte istedetfor den anden. En Vei fra Thelemarken til søndre Bergen huus Amt har sin bestemte og givne Beliggenhed. Den kan, efter hvad gjentagne og nøiagtige Undersøgelser have viist, ikkun føres fra Vinje i Fortsættelse af Veien til Gugaarden over Roldal til Hardanger og Aakrefjorden, men i denne Retning kan den ogsaa, efter hvad disse Undersøgelser have godtgjort, nlægges til en tilfredsstillende Fuldkommenhed, uanset at de tekniske Hindringer vissest er betydelige. En Veilinie fra Thelemarken til Stavanger Amt vil i intet Tilfælde kunne erstatte Savnet af hiin, og der udfordres endnu vidtløftige Undersøgelser, for med Sikkerhed at kunne bestemme, om og hvor den hensigtsmæssigen kan blive at anlægge; men hvad end disse Undersøgelseres Udfald maatte blive, bør dette formeentlig være uden Indflydelse paa Spørgs-

maalet om Anlæg af Vei fra Vinje over Roldal til Hardanger og Aakrefjorden, som en i og for sig hensigtsmæssig og nødvendig Foranstaltning, hvad enten hiin Linie kommer til Udførelse eller ikke.

Foruden de ovennævnte Linier har der været vakt Spørgsmaal og er bleven anstillet Undersøgelse om en Veilinie fra Nummedal over Hardangerviddens til Hardanger ved Eidsfjord.

Da det var at forudsee, at den væsentligste Vanskelighed ved denne Linie vilde ligge i at finde et hensigtsmæssigt Leie for Opstigningen fra Eidsfjord op paa Fjeldet, blev Undersøgelsen her paa begyndt, men paa Grund af det særdeles ufordeeltagte Resultat, som her vandtes, ikke videre fortsat over Fjeldet.

Det er ved denne Undersøgelse oplyst, at af de tvende Dalsforer eller rettere Fjeldkloster, som fra Eidsfjord-Bandet, langs hvilket Terrainet ogsaa er i høieste Grad ugunstigt, fører op til Fjeldet, er det ene, Maabødalen, der gennemstrømmes af Bjorøia, som her danner det bekjendte Vandfald Børingfos, aldeles upracicabelt, medens derimod en Vei vel lader sig føre gennem det andet, Hjelmaadalen, men ogsaa her møder ganske overordentlige Hindringer. Paa den første Deel af Linien fra Bandet til Gaarden Hjelmaa vilde man ved Slyng kunne opnaae 1^o Deel Stigning, men her træffer man en Fjeldvæg, der maa overstiges, og som har en naturlig Hælding af $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{3}$ og stiger paa en Længde af 3 à 4000 Fod over 1000 Fod. Over selve Hardangerviddens møder der, saavidt man har kunnet erfare, ingen særegen Vanskelighed for et Veianlæg; dog antages Hardangerviddens at være et høiere liggende Fjeldplateau end nogen Deel af de Strækninger, hvor over Roldalslinien vilde komme til at føre. Fra Østlandet af er Hovedvei oparbejdet gennem Nummedal ikkun til Stagsøset ved den søndre Ende af Norevand, fra hvilket Punct til Eidsfjord i Hardanger Vei maatte blive at anlægge fra nyt af. Hvorvidt Veianlæg paa den østlige Deel af denne Strækning, nemlig langs Nore-Bandet, er iværksætteligt, er vistnok ikke undersøgt, men derom er i en Erklæring i sin Tid af Amtmanden i Bustersuds Amt yttret Tvivl.

Heller ikke fra de mere almindelige Synspuncter, som her maa komme i Betragtning, antages denne Linie at kunne stilles ved Siden af Roldalslinien. Vistnok vilde ved hiin opnaaes en kortere Veiforbindelse mellem Christiania og Bergen, end der nu havees eller ved nogen anden paatænt Linie vilde tilveiebringes, men herved ere ogsaa dens Fortrin udtømte. Den vilde nemlig føre gennem

det ubetydeligste og mindst befolkede af de Hoveddalfører, der skyde sig op mod Fjellefjeld, ligesom denne Linie vilde mangle den Understøttelse af farbare Blande, som findes paa Linien over Houselid, idet der paa denne Linie fra de østlandste Byer til Bergen alene vil blive 17 Miles Længde af Landevei, nemlig 2 Mile fra Ulefos ved Nordfjø — der ved et Canal anlæg agtes sat i seilbar Forbindelse med Skiens Havn — til Strengen ved den østre Ende af Vandalsvandet, og 6 Mile fra Laurdal til Gugaarden samt endelig 9 Mile over Fjeldet til Natre eller Hardangerfjorden. Hertil kommer, at Linien fra Nummedal fører frem i det Østfjeldske hovedsagelig til samme Egn, som de allerede havende Fjeldovergange over Fjellefjeld og Hemsedalshjeld, nemlig Egnene omkring Bunden af Christiania- (Drammens-) Fjorden, medens Houselidlinien fører ud til Stæderne ved Skiensfjorden og gennem den transversale Linie fra Holt Sogn til Hvideseid tillige til Arendal og omkringliggende Stæder, medens man tillige ad Beien over Medheien til Hvideseid kan komme ind paa samme fra Kongsberg, Drammen og Christiania.

Af Alt hvad Departementet har anført om de forskjellige her nævnte Linier vil det saaledes fremgaae, at Linien fra Gugaarden om Roldal til Odde og Fjære baade fra et teknisk og — efter hvad man har bemærket om Umuligheden af ved een Linie at søge saavel det bergenske som stavangerke Kystlands Krav paa en Landforbindelse med Østlandet tilfredsstillet — tillige fra ethvert andet Synspunct er den Linie, om hvis Udførelse der for Tiden bør være Spørgsmaal. Som Forbindelsesled mellem Østlandet og Bergens Kystland har den ogsaa den heldige Egenkab, at den paa engang vil ved sit vestlige Endepunct ved Fjære føre ud til et Sted, som for den ydre Kyststrækning næsten kan betragtes som centralt, ikke langt fra Fiskeværerne, Skibsleden og Dampskibsrouuten, og ved sit andet Endepunct, Bustethun i Odde føres ind i et District, Hardanger, hvis Befolkning hører blandt de meest vindstibelige i Landet, og er fortrinlig stiftet til at danne et Mellemled i Østlandets og Vestlandets indbyrdes Omfætning.

Med Hensyn til Forbindelsen med Linien Endepuncter og Bergens By er det ved de tidligere Undersøgelser anseet muligt at fortsætte Beianlægget saavel fra Odde som fra Fjære til Bergen, selvfølgelig med den Afbrydelse, som er en Folge af, at der maa passeres over Hardangerfjorden. Da imidlertid ingen nyere Undersøgelser herom er anstillet, skal Departementet sætte Beiens Fortsættelse for Tiden ud af Betragtning. Man antager nemlig,

at den letteste Forbindelse her dog altid vil blive med Dampskibe, der formeentlig til den Tid, da et Beianlæg fra Østlandet bliver ført ud til Kysten, heller ikke vil savnes i Righed med hvad allerede nu ved privat Speculation er istandbragt mellem Bergen og Leirdalsøren, idet disse 2 Router, der netop tilsammen afgive passende Sysselføttelse for et Dampskib, gjensidigen ville understøtte hinanden.

I Forbindelse med den paa Indsøerne i Thelemarken, nemlig Nordfjø samt Flaas, Hvideseid- og Vandalsvandet allerede stedfindende Dampskibsfart vil en lignende Fart her gjøre Reisen mellem Østlandets Stæder og Bergen i det Væsentlige til en gennem Landets interessanteste Egne gaaende Indsø- og Indenskjærs-Dampskibspassage, der kun paa tvende Stæder vil afbrydes af Landpassager af tilsammen ikke større Længde end, som oven anført, omtrent 17 Mil.

Menneskeveenen bør heller ikke overse, at Beien ved at føres gennem det af omtrent 800 Mennesker beboede Roldal, der under det Tryk, som fuldstændig Afspærring har udøvet paa dets Tilstand, er nedstønk til den yderste Grad af Fattigdom, utvivlsomt vil være et Middel til at hæve denne medlidelsesværdige Befolkning til bedre Kaar.

Endeligen bør det komme i Betragtning, at her handles om at imødekomme en Interesse, der tillægges hoi Vigtighed i vedkommende Districter af Vestlandet, for hvilken Deel af Landet, da den indbyrdes Forbindelse mellem sammes forskjellige Egne vel altid hovedsagelig kommer til at foregaae tilføes, det almindelige Velvæsen vanskelig vil kunne stifte Nytte ved nogen anden Foranstaltning i samme Grad som ved Anlæg af Beie som den her omhandlede.

Det omspurgte Anlæg er af det i 1852 afholdte Amtsformandskab for søndre Bergenshuus Amt paa det Barmeste anbefalet, ligesom det i forrige Aar afholdte Amtsformandskab for Bratsbergs Amt har udtalt sig for Duffeligheden af, at dette Beianlæg snarest muligt kommer til Udførelse. Om noget Bidrag til Anlæggets Udførelse fra vedkommende Amtsgommuners Side antages der forøvrigt ikke at burde blive Spørgsmaal.

Med Hensyn til den Plan, der ved Beiens Sparbeidelse bør befolges, skal Departementet bemærke, at man anseer det hensigtsmæssigt, at Arbeidet paabegyndes samtidigt i søndre Bergenshuus Amt og i Thelemarken, og da man antager, at der ikke bør blive Spørgsmaal om Andet end Sparbeidelsen af begge de Linier, hvori Beianlægget i søndre Bergenshuus Amt vil føres ud til dets tvende Fjorddistricter, kan Valget alene dreie sig

om hvilken af disse Linier først bør blive at oparbejde. Departementet er med Hensyn til dette Valg af den Formening, at man bør give Linien til Odde Fortrinnet, da man paa dette Punct har størst Udsigt til at støde paa en lønnende Dampskibslinie til Bergen.

Med Hensyn til den Kraft, hvormed Arbeidet antages at burde drives, da vil Departementet paa hvert af de ovennævnte Arbeidspuncter foreslaae anvendt et Beløb af 15000 Spd. eller tilsammen aarlig 30,000 Spd., hvorved den hele Linie fra Gugaarden til Odde, der som oven anført er anslaaet at ville koste 212,000 Spd., vil kunne fuldføres i omtrent 7 Aar.

Forinden Departementet forlader dette Affnit, skal man endnu i Korthed yttre sig angaaende et andet Veianlæg, der er bragt paa Bane til Forbindelse mellem Ost- og Vestlandet, men paa et langt nordligere Punct af Heifjeldsfjæden.

Fra Amtmanden i Romsdals Amt indløb allerede i Aaret 1845 til Justits-Departementet, under hvilket Veivæsenet dengang henhørte, en Forestilling om Anlæg af en Bei fra det Dalføre, der tager af fra den trondhjemske Hovedvei gennem Gudbrandsdalen i Sels Anner, og som dannes af Baage og Roms Præstegjælde, over den mellemiggende Fjeldstrækning til Norddals Præstegjæld i Søndmor, hvorfra uafbrudt Landevei skulde kunne lægges til Alesund. Denne Forestilling, der er bleven forelagt vedkommende Autoriteter i Christians og nordre Bergenhuus Amter, har inden sidstnævnte Amt foranlediget Undersøgelser, der have vakt Tanke om et Veianlæg fra Romb til Lyngfjorden gennem et af de Dalfører, der udmunde ved denne Fjord.

Departementet har endnu ikke formaaet at see de fornødne tekniske Undersøgelser med Hensyn til denne Fjeldovergang anstillede. Iret man derfor i denne Henseende ikke kan udtale nogen Formening om Sagen, skal man her indskrænke sig til den Bemærkning, at ihvor interessant denne Veiforbindelse end i og for sig maa anses, maa det dog ikke lades ud af Betragtning, at det i det gudbrandsdalske Dalføre nærmest er et enkelt Præstegjæld, nemlig Romb, for hvem denne Bei vil være af Bigtighed, idet det gudbrandsdalske Dalføre forøvrigt — hvortil Romb slutter sig som et Side-dalføre — allerede har sin Forbindelse — og det en langt bekvemmere, end det kunde erholde over Romb — med Vestkysten over Lesjø og gennem Romsdalen.

Til Fuldstændiggjørelse af den i det Foregaaende meddeelte Oversigt over Veivæsenet troer Departementet sluttelig at burde berøre de flere nye Veianlæg mellem Norge og Sverige, som enten allerede ere besluttede udførte, uden endnu at være færdige, eller til hvis Udførelse der antages i den nærmeste Fremtid at ville blive Spørgsmaal om at søge Bevilgning, skjønt Omkostningerne ved Anlæg af deslige nye Hovedveie ifølge Veilovens § 4 første Pæsus blive endeligen at udrede af Statskassen, og disse Anlæg altsaa forsaaridt ikke høre hid.

Til Anlæg af en Hovedvei fra Frederikshald til Rigsgrændsen ved Allingmoen blev af forrige Storting bevilget af Statskassen $\frac{1}{3}$ Dele af de dermed forbundne Omkostninger indtil et Beløb af 20,000 Spd., blandt Andet under Betingelse af at Frederikshalds Commune forpligtede sig til, mod at erholde dette Bidrag, fuldstændig at istandbringe Veien, og at Bidraget ikke for nogen Deel ubetalttes, forinden der havde Bished for, at modstødende Bei paa svensk Side vilde blive anlagt. Dette Anlæg har af Mangel paa Bestemmelse om Veiens Fortsættelse paa svensk Side endnu ikke kunnet paabegyndes, men hvilket antages at ville kunne skee i Lobet af indværende eller ialfald næste Aar.

Mellem Hedemarkens Amtsdistrict og Sverige er foruden den i det Foregaaende omhandlede nye Bei fra Grindals Sund til Sætre i Trysil, der senere agtes fortsat til Rigsgrændsen, ogsaa paatænkt en anden ny Veilinie til Sverige, der skulde udgaae fra den langs Glommen førende Hovedvei i Aasnæs i Nærheden af Flis-Sundet, og føre langs Flisen-Elv forbi Udnæsset omkring Vermundsøen til Rigsgrændsen ved Midtsoven i Dalby Sogn, hvor en paa svensk Side oparbejdet Bei modstøder. Angaaende Oparbejdelsen af denne Linie ere nærmere tekniske Undersøgelser dog endnu ikke anstillede.

Af Stortinget i 1848 blev bevilget Midler til Anlæg af ny Hovedvei fra Roros gennem Bolddalen til Rigsgrændsen mod Herjedalen. Dette Anlæg, hvis Udførelse tilfølge Kongelig Resolution af 20de Februar 1851 er overdraget til Entreprenurer, antages i indværende Aar at ville blive færdigt.

Til Lettelse af Forbindelsen mellem Jæmteland og Værdalen er der fra svensk Side vakt Spørgsmaal om Anlæg af ny Bei fra Sundbæksundet i Jæmteland mellem Soerne Storsjøen, Akessjøen, Lithen, Kallsjø og Anjan til Rigsgrændsen og derfra videre paa norsk Side enten søn-

denom Soen Bæra forbi Brataasen, Bjerta og Bifvu Kirke til Bærdalsøen, eller ogsaa fra Anjan langs Skar-Bandet og In-Soen hen til den nuværende Bei gennem Bærdalen og Jæmteland — den saakaldte Kong Carl Johans Bei — paa et Punct mellem Kongstuen og Suul. Denne Bei-linie, hvis Retning er omtrent parallel med Kong Carl Johans Bei, vilde give Afgang til at benytte Soveien over ovennævnte svenske Indsøer, af hvilke paa Storsjø og Kallsjø er istandbragt Dampskibsfaart. Noget Undersøgelse af Terrainet for den paa norsk Side faldende Deel af dette Anlæg har endnu ikke fundet Sted, men agtes udført, saasnart see kan.

Endelig er for endeel Aar tilbage bragt paa Bane et Veianlæg gennem Grong i Namdalen til den svenske Grænse ved Dverberg-Soen. Med

Hensyn til dette Veianlæg er anstillet en forelobig Undersøgelse af Terrainet, hvorefter det er at antage, at efter Forholdene tilfredsstillende Bei i dette Strog for rimelig Beføstning lader sig istandbringe, men da detaillert Plan med Omkostningsoverslag for dette Anlæg endnu ikke har kunnet istandbringes, og der heller ikke endnu synes nogen Forvisning om eller sikker Udsigt til, at modstående Bei paa svensk Side samtidig vil blive anlagt, er Sagen ikke for Tiden tilstrækkelig forberedt. Departementet agter imidlertid i Løbet af indværende eller næste Aar at see udført de fornødne yderligere Undersøgelser angaaende dette Foretagende og derefter Sagen i det Hele bragt i den Stilling, at den i Tilfælde kan vorde forelagt næste Storting til Bevilgning af de til Anlægget fornødne Midler.

De Arbejder, som Departementet i det Foregaaende har foreslaaet opførte paa Veiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar ere:

i Agerøhuus Amt

1. Anlæg af ny Hovedvei fra Sæterstranden langs Gjerøen til Asper-Bro, hvortil er anslaaet	100,009	Epd.	=	§.
2. Anlæg af Bro over Bormen ved Bormsund, hvortil er anslaaet	27,000	—	=	§.
3. Do. Do. ny Hovedvei fra Fjulsrud ved Hølsfjorden i Bustervuds Amt til Sandvigen, hvilket Anlæg, forsaavidt det falder indenfor Agerøhuus Amtsdistrict, er anslaaet til	42,390	—	=	§.
og i Forbindelse dermed				
4. Omlægning af Hovedveien mellem Sandvigen og Pysager-Kjærn, anslaaet til	16,170	—	=	§.
	185,569	Epd.	=	§.
				185,569 Epd. = §.

i Smaaløenes Amt

1. Anlæg af ny Hovedvei fra Brændemoen i Edsberg til Knapstad i Haabol samt Opførelse af Bro over Glommen ved Fossum-Fos, tilsammen anslaaet til	77,900	—	=	§.
				77,900 — = §.

i Hedemarkens Amt

1. Anlæg af ny Hovedvei fra Grindals Sund i Elverum til Sætre i Trysil, hvortil er foreslaaet et Bidrag af det almindelige Veifond til Beløb	9,281	—	60 =	9,281 — 60 =
--	-------	---	------	--------------

i Christians Amt

1. Fuldførelse af den paabegyndte Omlægning af Hovedveien mellem Lillehammer og Baadsto, hvortil er anslaaet	52,000	—	=	§.
Kateris				272,750 Epd. 60 §.

Transport	52,000 Spd. =	60	272,750 Spd. =	60
2. Dmlægning af Hovedveien mellem Baadsto og Gjetlund, anslaaet til	68,600 — =			
3. Dmlægning af Veistykket igjennem den saakaldte Kringlen, anslaaet til	5,000 — =			
4. Opforelse af ny Bro over Lougen Elv ved Laursgaard, anslaaet til	7,500 — =			
5. Anlæg af ny Hovedvei mellem Gjøvig ved Mjosen og Dnæs ved Randsfjorden, anslaaet til	73,880 — =			
6. Dmlægning af Hovedveien over Tonaasen mellem Holserasten og Tonsbakken, anslaaet til	46,430 — =			
7. Dmlægning af Hovedveien over de saakaldte Garlibakker, anslaaet til	8,730 — =			
8. Dmlægning af Hovedveien mellem Stogstad og Kvamme, anslaaet til	10,340 — =			
9. Anlæg af ny Hovedvei fra Mo-Bro om Koffersluen ved Vunden af Randsfjorden til Honefos, hvilket Anlæg, forsaavidt det falder inden Christians Amtsdistrict, er anslaaet til	11,529 — =			
	<u>284,009 Spd. =</u>		<u>284,009 Spd. =</u>	

i Buseruds Amt.

1. Det nærmest foran nævnte Veianlæg fra Randsfjorden til Honefos, der forsaavidt det falder inden Buseruds Amtsdistrict, er anslaaet til	28,491 Spd. =			
og i Forbindelse dermed				
2. Forbedring af den nuværende Hovedvei mellem Honefos og Sundvolden, anslaaet til	19,823 — =			
3. Veianlægget fra Hjulsrud til Sandvigen i Agerøhus Amt, hvilket forsaavidt det falder indenfor Buseruds Amtsdistrict, er anslaaet til	18,350 — =			
4. Dmlægning af Hovedveien mellem Svangstrand og Hægsbroen, anslaaet til	44,230 — =			
5. Dmlægning af Hovedveien mellem Kongeberg og Fjstumvandet ved Rudstoen, anslaaet til	52,000 — =			
	<u>162,894 Spd. =</u>		<u>162,894 — =</u>	

i Jarlsbergs og Laurvigs Amt.

1. Dmlægning af Hovedveien mellem Laurvig og Amtsgænsen mod Bratsbergs Amt, anslaaet til	10,588 Spd. =	50	10,588 — =	50
--	---------------	----	------------	----

i Bratsbergs Amt.

1. Dmlægning af Hovedveien mellem Amtsgænsen mod Jarlsbergs og Laurvigs Amt samt Porsgrund, anslaaet til	12,210 Spd. =			
2. Dmlægning af Hovedveien over Hvideeidheien mellem Hvideeid og Riservandet, anslaaet til	12,787 — =			
3. Dmlægning af Veien gjennem de saakaldte Vandakstier mellem Vandaksvandet og Skelands-Bro, anslaaet til	9,731 — =			
	<u>34,728 Spd. =</u>		<u>34,728 — =</u>	
Kateris			<u>764,969 Spd. =</u>	<u>110</u>

Transport 764,969 Spd. 110 f.

Derhos anmærkes her Veianlægget over Røldal, der iøvrigt vil blive anført nedenfor under søndre Bergenhuus Amt.

i Nedencæs og Røbygdelagets Amt.

1. Omlægning af Hovedveien fra Fiane til Arensdal og Tvedestrind, ialt anslaaet til	62,300 Spd. = f.	
2. Anlæg af ny Hovedvei mellem Rørevandet og Grimstad, anslaaet til	10,100 — = "	
3. Omlægning af Hovedveien mellem Skydsstiftet Aabel og Amtsgændsen mod Rister- og Mandals Amt, anslaaet til	4,642 — 28 =	
4. Opførelse af Bro over Stor-Strømmen i den sætersdalske Hovedvei med tilhørende Veiomlægning, ialt anslaaet til	3,000 — = "	
	<hr/>	
	80,042 Spd. 28 f.	80,042 Spd. 28 f.

i Rister- og Mandals Amt.

1. Omlægning af Hovedveien fra Amtsgændsen mod Nedencæs Amt til Kalefjer, anslaaet til	27,801 Spd. 66 f.	
2. Omlægning af den sætersdalske Hovedvei fra Saltalskleven til noget forbi Skydsstiftet Mosby, anslaaet til	5,000 — = "	
	<hr/>	
	32,801 Spd. 66 f.	32,801 Spd. 66 f.

i søndre Bergenhuus Amt.

1. Omlægning af Hovedveien mellem Gaardene Grimen og Lohne i Nærheden af Bergen, anslaaet til	16,040 Spd. 39 f.	
2. Veianlægget fra Gugaarden i Vinje i Bratsbergs Amt til Bustethun i Odde i Hardanger, hvortil er foreslaaet anvendt i de nærmeste 6 Aar	180,000 — = "	
	<hr/>	
	196,040 Spd. 39 f.	196,040 Spd. 39 f.

i nordre Bergenhuus Amt.

1. Omlægning af de saakaldte Lysnebagger i Hovedveien gennem Leirdal, anslaaet til	2,450 Spd. = f.	
2. Omlægning af den saakaldte Lundslev i samme Hovedvei, anslaaet til	2,200 — = "	
3. Oparbejdelse af Bei fra Gudvangen langs vestre Side af Nærøfjorden til Gaarden Vafte, anslaaet til	3,200 — = "	
	<hr/>	
	7,850 Spd. = f.	7,850 Spd. = f.

i søndre Throndhjems Amt.

1. Omlægning af Hovedveien over den paa Grændsen mellem Christians- og søndre Throndhjems Amter beliggende saakaldte Hjerkin-Hvide mellem Lateris		1,081,704 Spd. 3 f.
---	--	---------------------

Transport	1,081,704 Spd.	3 \pounds .
Fjeldstuerne Hjørkin og Kongsvold, hvilken Dmlægning er anslaaet til	8,000 Spd.	= \pounds .
2. Dmlægning af Hovedveien over Gevingaasen fra Hummelvig til Pladsen Sandbaffen i nordre Thronhjems Amt, hvilken Dmlægning, forsaavidt den nye Bei falder inden søndre Thronhjems Amtsdistrict, er anslaaet til	13,054 — = = 21,054 Spd.	= \pounds .
	21,054	— = =

i nordre Thronhjems Amt.

1. Dmlægning af fornævnte Hovedvei over Gevingaasen, der forsaavidt den nye Bei falder indenfor nordre Thronhjems Amtsdistrict, er anslaaet til	16,546 Spd.	= \pounds .
2. Dypførelse af Bro over Stordalselven ved Sandfærhuus, anslaaet til	16,670 — = =	
3. Dmlægning af Hovedveien gennem den saakaldte „Langstenen“ mellem Steensvidjen og Fætten, anslaaet til	13,000 — = = 46,216 Spd.	= \pounds .
	46,216	— = =
ialt	1,148,974 Spd.	3 \pounds .

der altsaa udgjør det samlede Beløb af de anslaaede Omkostninger ved de Veiforetager, der i de nærmeste 6 Aar antages at burde udføres for det almindelige Veifonds Regning.

Af vedkommende Communer's Bidrag til Udførelsen af bemeldte Veiforetager vil kunne paaregnes i det Tidrum, som her havees for Die, at indkomme følgende Beløb:

Agershuus Amt.

Det i forrige Aar afholdte Amtsformandskab for Agershuus Amt har til Broanlægget over Bormen ved Bormfund og til Veianlægget fra Hjulstrup til Sandvigen samt Dmlægningen af Veien mellem Sandvigen og Lysager-Kjærn bevilget udredet af Amtscommunen $\frac{1}{2}$ Deel af de anslaaede Omkostninger, indtil respective 5,400 Spd., 8,478 Spd. og 3,234 Spd. eller tilfammen 17,112 Spd., hvilket Beløb tilligemed det tidligere bevilgede Bidrag af Amtscommunen til et Veianlæg fra Fjabro om østre Greverud til Melleby og Ski, eller ialt 29,750 Spd., Amtsformandskabet har vedtaget at erlægge med 4,000 Spd. aarlig, at regne fra den Tid, Jværksættelsen af de omhandlede Arbejder paabegyndes, indtil det hele Bidrag er betalt. Naar den projecterede nye Bei til Folloug istedetfor at føres fra Fjabro om Greverud til Melleby og Ski anlægges, saaledes som foreslaaet, fra Sæterstrand langs Gjerføen til Åsper-Bro, vil Amtscommunens Bidrag til dette Anlæg komme til at udgjøre istedetfor 12,638 Spd. 20,000 Spd., og det samlede Beløb af den paa Amtscommunen faldende Andeel af Omkostningerne ved de Arbejder, som for Agershuus Amts Vedkommende ere foreslaaede opførte paa Veiarbejdsplanen

for de nærmeste 6 Aar, vil saaledes udgjøre 37,112 Spd. Uanset denne Forøgelse af det samlede Beløb af Amtscommunens Bidrag, antages dog den Sum, der i Afdrag paa samme aarligen bliver at indbetale, for at ikke Udredelsen skal falde Amtscommunen altsfor byrdefuld, ikke at burde ansættes høiere end til den af forrige Aars Amtsformandskab vedtagne Sum, 4000 Spd., og det Beløb, der i de nærmest følgende 6 Aar vil indkomme af bemeldte Bidrag, bliver saaledes at ansætte til 24,000 Spd. = §.

Smaalenenes Amt.

Til Broanlægget over Glommen ved Fossum-Fos med tilhørende Veianlæg fra Brændemoen til Knappstad er bevilget udredet af Smaalenenes Amtscommune $\frac{1}{2}$ Part af de anslaaede Omkostninger, indtil 15,580 Spd., at erlægges med lige Dele i 6 Aar, altsaa 2,596 Spd. 80 §. aarlig, at regne fra den Tid, Udligningen paa Amtets Matriculskyld til Dækkelse af Amtscommunens Andeel af Udgifterne ved det nylig fuldendte Broanlæg over Sarpfosfen ophører, eller, i Tilfælde, fra den senere Tid, da ovennævnte Veianlæg eller Brobygning over Fossum-Fos paabegyndes. Da hiin Udligning i Anledning af Broanlægget over Sarpfosfen først antages at ville ophøre i 1856, kan det af Amtscommunens ovennævnte Bidrag 15,580 Spd. alene paaregnes i Løbet af de heromhandlede 6 Aar at ville indkomme 3 Terminers Afdrag eller ialt 7,790 — §.

Christians Amt.

Til den nu for en Deel allerede iværksatte Omlægning af Hovedveien mellem Lillehammer og Vaadsto har det i 1850 afholdte Amtsformandskab for Christians Amt bevilget udredet som Bidrag af Amtscommunen et Beløb af indtil 17,000 Spd., der erlægges med 2,500 Spd. aarlig, at regne fra 1851, og hvorpaa for Tiden er betalt 2 Terminers Afdrag eller 5,000 Spd. For de Arbejder inden dette Amt, der udenfor Fuldbendelsen af hiin Veiomlægning ere forettaaede opførte paa Veiarbejdsplanen for de nærmeste 6 Aar, vil Amtscommunens Bidrag udgjøre 46,404 Spd. 96 §.; dette Beløb har forrige Aars Amtsformandskab vedtaget at erlægge med 2,500 Spd. aarlig, indtil hiint Bidrag af 17,000 Spd., som tidligere er bevilget til Veiomlægningen mellem Lillehammer og Vaadsto, er afbetalt, og senere med 5,000 Spd., indtil det samlede Beløb er berigtiget. I Afdrag paa begge disse i 1850 og forrige Aar bevilgede Bidrag vil saaledes i Løbet af de heromhandlede 6 Aar forfalde 5,000 Spd. aarlig eller tilsammen 30,000 — §.

Kateris 61,790 Spd. = §.

Transport 61,790 Spd. = ƒ.

Busteruds Amt.

Til de inden dette Amt foreslaaede Arbeider er af forrige Aars Amtsformandskab bevilget udredet af Amtscommunen $\frac{1}{2}$ Deel af de anslaaede Omkostninger indtil 32,578 Spd. 96 ƒ., at erlægges med 3,200 Spd. aarlig fra den Tid Arbeidernes Iværksættelse paabegyndes. Det Beløb, der af dette Bidrag vil indkomme i Løbet af de heromhandlede 6 Aar bliver derfor at ansætte til ialt 19,200 — =

Jarlsberg og Laurvigs Amt.

Til Omlægning af Hovedveien mellem Laurvig og Amtsgrændsen mod Bratsbergs Amt er bevilget udredet af Jarlsberg og Laurvigs Amtscommune $\frac{1}{2}$ Deel af de anslaaede Omkostninger indtil 2,117 — 82 ƒ., der her opføres.

Bratsbergs Amt.

Til Omlægning af Hovedveien mellem Amtsgrændsen mod Jarlsberg og Laurvigs Amt samt Porsgrund har Bratsberg Amtsformandskab bevilget udredet af Amtscommunen $\frac{1}{2}$ Part af de anslaaede Omkostninger eller 2,442 Spd., at udredes med $\frac{1}{2}$ Deel eller 407 Spd. aarlig, saaledes at første Termin forfalder ved Udgangen af Aaret 1854 og sidste Termin ved Udgangen af Aaret 1860. Af dette Bidrag vil altsaa i det heromhandlede Tidsrum indkomme 5 Terminers Afdrag eller tilsammen 2,035 Spd. = ƒ.

Til Omlægningen af Veien over Hvideheidheien og Veien gennem de saakaldte Bantakstier mellem Bantaksvandet og Eklands Bro vil Amtscommunens Bidrag — $\frac{1}{2}$ Deel af de anslaaede Omkostninger — udgjøre respective 2,557 Spd. 48 ƒ. og 1,946 Spd. 24 ƒ., tilsammen 4,503 Spd. 72 ƒ., hvilket Bidrag antages at burde kræves erlagt i samme Terminer, som af Amtsformandskabet vedtaget med Hensyn til ovennævnte Bidrag, nemlig med $\frac{1}{2}$ Deel eller 750 Spd. 72 ƒ. aarlig, saaledes at første Termin forfalder ved Udgangen af Aaret 1854 og sidste Termin ved Udgangen af Aaret 1860. Under denne Forudsætning vil af dette Bidrag i det heromhandlede Tidsrum indkomme 5 Terminers Afdrag eller tilsammen 3,753 — = =
altsaa ialt 5,788 Spd. = ƒ. 5,788 — = =

Nedenæs og Nohygdelagets Amt.

Til Omlægningen af Hovedveien fra Fiane til Arendal og Tvedestrand er bevilget udredet af Amtscommunen 9,806 Spd. 39 ƒ., at erlægges med $\frac{1}{10}$ Deel eller 980 Spd. 75 $\frac{1}{10}$ ƒ. aarlig i 10 Aar. Af dette Beløb 88,895 Spd. 82 ƒ.

	Transport	88,895 Spd. 82 §.
Bidrag vil altsaa for de heromhandlede 6 Aar indkomme	5,883 Spd. 95 §.	
Af Arendals Commune 20,000 Spd., at erlægges med 1,000 Spd. aarlig i 20 paa hinanden følgende Aar, af hvilket Bidrag altsaa her kan opføres . . .	6,000 — " "	
af Tvedestrands Commune 4,000 Spd., at erlægges med 200 Spd. aarlig i 20 Aar, af hvilket Bidrag altsaa her bliver at opføre	1,200 — " "	
Endelig har Jernværkseier N. Aal vedtaget at bidrage 200 Spd. aarlig i 5 Aar, at regne fra den Tid, Arbeidet paabegyndes, eller ialt	1,000 — " "	
tilsammen for disse Omlægninger	14,083 Spd. 95 §.	
Til Beianlægget mellem Rørevand og Grimstad er bevilget udredet af Grimstads Commune 3,500 Spd., at erlægges med 175 Spd. aarlig i 20 Aar, regnet fra den Tid, hvori Arbeidet paabegyndes. 6 Aars Afdrag paa dette Bidrag udgjør	1,050 — " "	
Fremdeles har Eieren af Frolands Jernværk vedtaget at bidrage til dette Anlæg	1,000 — " "	
at erlægges med 500 Spd. ved dets Paabegyndelse og 500 Spd. ved dets Fuldbendelse.		
Endelig vil efter det i det Foregaaende fremsatte Forslag af Amtscommunen blive at kræve et Bidrag til dette Anlæg, stort	550 — " "	
tilsammen for dette Beianlæg	2,600 Spd. " §.	
Til Opførelse af en Bro over Stor-Strømmen i den søetersdalske Hovedvei med tilhørende Beiomlægning er af Amtscommunen bevilget udredet	900 — " "	
at erlægges i 4 paa hinanden følgende Aar med $\frac{1}{4}$ Part aarlig, samt		
af Valle og Byglands Præstegjeldes Communer et Bidrag, stort	214 — 79 "	
tilsammen	1,114 Spd. 79 §.	
Endelig er til Omlægningen af Hovedveien mellem Skydsstiftet Aabel og Amtsgænsen mod Rister- og Mandals Amt af Nedens Amtsgæns Commune bevilget udredet at udredes med $\frac{1}{4}$ Part aarlig i 4 paa hinanden følgende Aar.	928 — 54 "	
tilsammen	18,726 Spd. 108 §.	18,726 — 108 §.

Rister- og Mandals Amt.

Af denne Amtsgæns Commune er bevilget udredet til Omlægningen af Hovedveien fra Amtsgænsen mod Nedens Amt til Aalefjær $\frac{1}{4}$ Deel af de anslaaede Omlægninger indtil 5,560 Spd. 37 §., mod at dette Bidrag fordeles paa de 3 Aar 1854, 1855 og 1856, samt til Omlægningen af den søetersdalske Hovedvei fra Saltvålsflevon til noget forbi Skydsstiftet Mosby ligeledes $\frac{1}{4}$ Part af de anslaaede Omlægninger indtil 1000 Spd., altsaa tilsammen, som her bliver at opføre	6,560 — 37 §.	
Rateris	114,182 Spd. 107 §.	

Transport 114,182 Spd. 107 §.

Søndre Bergenhuus Amt.

Til Omlægningen af Hovedveien imellem Gaardene Grimen og Lohne er bevilget udredet af Amtsscommunen 4,540 — = som her bliver at opføre.

Nordre Bergenhuus Amt.

Til Omlægning af Vysnebatterne og Lundskeven samt Anlæg af ny Bei fra Gubvangen langs Nærfjorden til Bakke er bevilget udredet af Amtsscommunen 1,311 — = om her bliver at opføre.

Søndre Thronhjems Amt.

Til Omlægningen af Hovedveien over Geving-Nasen vil efter det i det Foregaaende fremsatte Forslag blive at kræve et Bidrag af søndre Thronhjems Amtsscommune af $\frac{1}{2}$ Deel af Omkostningerne ved den inden bemeldte Amt faldende Deel af den nye Bei, indtil et Beløb af 2,610 — 96 = som her opføres.

Nordre Thronhjems Amt.

Til Omlægningen af Hovedveien over Geving-Nasen, forsaavidt dette Amt vedkommer, og af Hovedveien gennem den saakaldte „Langstenen“ samt til Opførelse af Bro over Stordalselven ved Sandfærhuus vil efter det i det Foregaaende fremsatte Forslag blive at kræve et Bidrag af Amtsscommunen af $\frac{1}{2}$ Part af de anslaaede Omkostninger indtil et Beløb af 9,243 — 24 = som formeentlig maa blive at erlægge afdragsviis i det heromhandlede Tidrum, og derfor heelt opføres. tilfammen 131,887 Spd. 107 §.

der saaledes udgjør det Beløb, som af vedkommende Communer's Bidrag til de til Udførelse i de nærmeste 6 Aar foreslaaede Arbejder kan paaregnes at ville indkomme saa betimeligt, at det directe kan anvendes til Bestridelse af Udgifter ved Arbeidernes Jværfættelse.

Hertil kommer endnu de Summer, som i det heromhandlede Tidrum forfalde til Indbetaling af hvad der staaer til Rest paa Bidrag fra vedkommende Communer's Side til allerede udførte eller paabegyndte Arbejder, nemlig:

af Bratsbergs Amtsscommunes Bidrag til Veianlægget fra Eidstaaen gennem Braadal og Rissedal til Amtsgrændsen mod Nedenes 2,060 — 42 =
af samme Amtsscommunes Bidrag til Veianlægget mellem Nordfjøs og Flaavand 2,062 — 60 =
af søndre Thronhjems Amtsscommunes Bidrag til Omlægningen af Hovedveien gennem de saakaldte „Droffler“ i Holtaalen 530 — =

Kateris 136,540 Spd. 89 §.

Transport	136,540 Spd. 89 f.
samt hvad der udenfor det almindelige Veifonds Bidrag til det for Smaalenenes Amtscommunes Regning udførte Broanlæg over Sarpfosfen er bevilget forstødt af bemeldte Fond til Bestridelse af Udgifterne ved dette Anlæg, nemlig	
	6,700
som af bemeldte Amtscommune bliver at refundere	
tilsammen	143,240 Spd. 89 f.

som altsaa i det heromhandlede Tidsrum vil indkomme fra vedkommende Districter.

Trækkes denne Sum fra ovenanførte 1,148,974 Spd. 3 f., udkommer 1,005,733 — 34 f.

som det Beløb, der af det almindelige Veifond maa blive at tilskyde til Udførelse af de for de nærmeste 6 Aar foreslaaede Arbejder.

Her til maa lægges, hvad der i dette Tidsrum kan antages at ville medgaae til Bestridelse af Udgifterne ved den det almindelige Veifond ifølge forskellige naadigste Resolutioner paahvilende Vedligeholdelse af enkelte Veistrækninger, samt af tilfældige og uforudseede Udgifter ved Veivæsenet, herunder indbefattet Udgifterne ved anstillendes Undersøgelser med Videre angaaende nye Veiforetager.

De Veistrækninger, hvis Vedligeholdelse foregaaer for det almindelige Veifonds Regning, ere følgende:

1. Veien over Hemsedalssjældet fra Gaarden Luf i Hemsedals Anner i Bustersuds Amt til Gaarden Borloug i Borgunds Anner i nordre Bergenshuus Amt, ifølge Kongelig Resolution af 10de Januar 1849. Vintervedligeholdelsesarbejdet paa denne Strækning er for et Tidsrum af 5 Aar fra Aaret 1850 at regne bortsat til Entreprenører for en Sum af 260 Spd. aarlig. Sommerarbejdet udføres derimod ved leiede Arbejdere, og har i de 3 Aar 1851 til 1853 gennemsnitlig kostet omtrent 650 Spd. aarlig.
2. Veien over Fjellefjeld fra Gaarden Opdal i Christians Amt til Gaarden Husum i nordre Bergenshuus Amt ifølge Kongelig Resolution af 20de August 1827. Dette Veistykke vedligeholdes efter afholdte Licitationsforretninger af Entreprenører med en aarlig Godtgjørelse for Strækningen inden Christians Amt af 249 Spd. og for Strækningen inden nordre Bergenshuus Amt af 445 Spd. 24 f., eller tilsammen aarlig 694 Spd. 24 f.
3. Veien over Dovrefjeld fra Fjeldstuen Fogstuen i Christians Amt til Fjeldstuen Drivstuen i Orke- og Guldals Fogderie i søndre Thronhjems Amt, ifølge Kongelige Resolutioner af 20de August 1827 og 25de August 1832 samt 12te Mai

lateris 1,005,733 Spd. 34 f.

Transport 1,005,733 Spd. 34 f.

1851. Bedligeholdelsen af den mellem Hjeldstuen og Fogstuen og Stiftsdelet liggende Deel af fornævnte Strækning er bortliciteret for i det Hele 147 Spd. 60 f. aarlig. Til Bedligeholdelsen af Strækningen fra Stiftsdelet til Hjeldstuen Drivstuen, hvilken i Henhold til sidstnævnte naadigste Resolution siden Sommeren 1851 er overgaaet paa det almindelige Veifond, og som hidtil er bleven udført ved Entreprenører paa samme Vilkaar, som tidligere, medens Bedligeholdelsen af bemeldte Strækning paahvilede Amtscommunen, er i 1852 og 1853 medgaaet omtrent 200 Spd. aarlig.

4. Sommervedligeholdelsen af en Parcel af Strækningen over Gjetestranden i Borsens Thinglag, hørende til de søndre fosenke Hovedveie, ifølge Kongelig Resolution af 4de Februar 1850. Ved Licitation er denne Parcells Vedligeholdelse bortsat for et Beløb af 50 Spd. aarlig.

Foruden de stadige Udgifter til vedkommende Entreprenører forefalde ogsaa jevnlig i Anledning af disse Veistrækningers Vedligeholdelse Udgifter ved Udførelsen af Arbejder, som det ikke paaligger Entreprenørerne at besørge udførte, saasom Opførelse af nye og Reparationer paa ældre Broer m. m. I det Hele er i de sidst forløbne 3 Aar, 1851, 1852 og 1853 i Anledning af Vedligeholdelsen af foransførte Veistrækninger bleven udbetalt:

i Aaret 1851	1,864 Spd. 46 f.
— 1852	2,949 — 38 =
— 1853	1,594 — 38 =

Tilsammen 6,408 Spd. = f.

eller i Gjennemsnit omtrent 2,150 Spd. aarlig.

Anføres i Overensstemmelse hermed Udgifterne ved bemeldte Veistrækningers Vedligeholdelse for de kommende 6 Aar til 2,150 Spd. aarlig, vil til Dækfelse af disse Udgifter ialt blive at opføre 12,900 —

Til tilfældige og uforudsede Udgifter ved de i det heromhandlede Tidrum udførendes Veiforetagender samt til forstjellige Udgifter ved Veivæsenet forøvrigt antages at burde opføres 10,200 Spd. aarlig eller ialt for de nærmeste 6 Aar 61,200 —

Af dette Beløb vil blive at udrede foruden Udgifterne ved anstillendes Undersøgelser angaaende nye Veiforetagender — hvilke Udgifter have udgjort i 1852 4,275 Spd., og i 1853 7,584 Spd. — endvidere hvad det muligens maatte vise sig nødvendigt til et enkelt Arbejde at anvende mere, end hvad til sammes Udførelse er anslaaet, samt andre Udgifter, som ikke forud lade sig beregne, hvoraf der selvfølgelig ved en saa vidtløftig Administrationsgreen forefalde adskillige.

ialt

1,079,833 Spd. 34 f.

eller med en rund Sum 1,080,000 Spd.

Af dette Beløb vil Departementet andrage paa, at Halvdelen, 540,000 Spd., søges bevilget forskudt af Statskassen for Budgetterminen fra 1ste Juli 1854 til 30te Juni 1857 med 180,000 Spd. aarlig, mod Refusion for de $\frac{2}{3}$ Dele eller 144,000 Spd. ved Udligning paa Rigets Matriculskyld, og for $\frac{1}{3}$ Deel eller 36,000 Spd. paa Kjøb- og Ladestederne efter det Forhold mellem disse indbyrdes, som vedlagte Tabel udviser.

I Henhold til Foranførte, der af Statsraaets øvrige Medlemmer i det Væsentlige tiltrædes,

indstilles underdanigst:

at det naadigst maa behage Deres Majestæt at bifalde og med høieste Underkrift at forsyne underdanigst vedlagte Udfast til en naadigst Proposition til det nu forsamlede Storting angaaende Bevilgning for Budgetterminen fra 1ste Juli 1854 til 30te Juni 1857 til Fremme af Veivæsenet.

* * *

Foranstaaende Indstilling er af Hans Majestæt naadigst bifaldt den 15de April 1854.

Hans Kongelige Majestæts naadigste Proposition af 15de April 1854.

Bi Oscar, af Guds Naade Konge til Norge og Sverige, de Gothers og Venders, gjøre vitterligt:

Ifølge Bestemmelserne i Loven angaaende Veivæsenet af 15de September 1851 dens § 4, 3die Paasus samt §§ 5 og 76, skulle Bidrag af det Almindelige til Udførelse af større Veiforetagender, istedetfor som hidtil af Kongen, for Eftertiden bevilges af Stortinget og første Gang af indværende Mars Storting. Hans Majestæt skulde derfor ved at lade følge Gjenpart af den norske Regjerings underdanigste Foredrag i Sagen med tilhørende Bilage indbyde Norges Riges Storting til at fatte følgende Beslutning:

I Henhold til Lov om Veivæsenet af 15de September 1851 § 4, 3die Paasus samt §§ 5 og 76 bevilges forskudt af Statskassen til Fremme af Veivæsenet for Budgetterminen fra 1ste Juli 1854 til 30te Juni 1857 ialt 540,000 Spd. eller 180,000 Spd. aarlig mod Refusion, forsaavidt angaaer de $\frac{2}{3}$ Dele af Beløbet eller 144,000 Spd. aarlig, ved Udligning paa Rigets Matriculskyld, og forsaavidt angaaer $\frac{1}{3}$ Deel eller 36,000 Spd. aarlig, paa Kjøb- og Ladestederne efter det indbyrdes Forhold mellem disse, som hosfoiede Tabel udviser. Af bemeldte Beløb, 540,000 Spd. afholdes Udgifterne ved Vedligeholdelsen af de Veiforretninger, som det efter gjældende Bestemmelser paaligger det almindelige Veifond at bekoste vedligeholde, og ved Undersøgelser angaaende og Udarbejdelse af Forslag til nye Veiforetagender samt

andre tilfældige Udgifter, hvorhos Beløbet iøvrigt med Tillæg af de i Budgetterminen indkommende Bidrag fra vedkommende Communes Side bliver at anvende, saavidt tilstrække kan, til Jærksættelse af følgende Arbejder:

1. Anlæg af ny Hovedvei fra Sæterstranden langs Gjerføen til Asper-Bro i Agershuus Amt.
2. Anlæg af Bro over Vormen ved Vormsund i samme Amt.
3. Anlæg af ny Hovedvei fra Hjulsrud ved Hølsfjorden i Bustersuds Amt til Strandstedet Sandvigen i Agershuus Amt.
4. Omlægning af Hovedveien mellem Sandvigen og Lybager-Kjærn i sidstnævnte Amt.
5. Anlæg af Bro over Glommen ved Fossum-Fos samt ny Hovedvei fra Brændemoen i Eidsberg til Knapstad i Haabel i Smaalenes Amt.
6. Fuldførelse af den paabegyndte Omlægning af Hovedveien mellem Lillehammer og Baadstø i Christians Amt.
7. Omlægning af Hovedveien mellem Baadstø og Gjetlund i samme Amt.
8. Omlægning af Hovedveistykket gennem Kringlen i samme Amt.
9. Opførelse af ny Bro over Lougen-Elv ved Laurgaard i samme Amt.
10. Anlæg af ny Hovedvei mellem Gjøvig ved Mjøsen og Dbnæs ved Randsfjorden i samme Amt.
11. Omlægning af Hovedveien over Tonaasen mel-

- lem Høljerasten og Tonsbaffen i samme Amt.
12. Omlægning af Hovedveien over de saakaldte Garlibbækker i samme Amt.
 13. Omlægning af Hovedveien mellem Gaardene Kvamme og Stogstad i samme Amt.
 14. Anlæg af ny Hovedvei fra Mo-Bro i Christians Amt om Kopperstuen ved Bunden af Randsfjorden til Kjøbstaden Hønefos i Buskeruds Amt.
 15. Omlægninger paa og Udbedring af Hovedveien mellem Kjøbstaden Hønefos og Sundvolden i Buskeruds Amt.
 16. Omlægning af Hovedveien mellem Kongsberg og Fissumvandet i samme Amt.
 17. Omlægning af Hovedveien mellem Svangsstranden og Hægsbroen i samme Amt.
 18. Omlægning af Hovedveien mellem Kjøbstæderne Laurvig og Porsgrund.
 19. Omlægning af Hovedveien over Hvide-seidheien mellem Hvide-seid- og Nisservandet i Bratsbergs Amt.
 20. Omlægning af Veien gennem de saakaldte Vandakslir mellem Vandaksvandet og Ekelands-Bro i samme Amt.
 21. Omlægning af Hovedveien mellem Skydsstiftet Nabel i Nedens og Robygdelagets Amt samt Nalefjær i Vister og Mandals Amt.
 22. Omlægning af den sætersdalske Hovedvei fra Saltbalskleven til noget nordenfor Skydsstiftet Næsby i Vister og Mandals Amt.
 23. Omlægning af Hovedveien over den paa Grændsen mellem søndre og nordre Thronhjems Amter beliggende saakaldte Gevingaas.
 24. Anlæg af Bro over Stordalselven ved Sandfarhuus i nordre Thronhjems Amt.
 25. Omlægning af Hovedveien gennem den saakaldte Langstenen i samme Amt,
for saavidt enhver af de her under No. 1 til 25, begge inclusive, anførte Arbejder angaaer, under Betingelse af at der af vedkommende Amtskommune bidrages $\frac{1}{2}$ Deel af de til Arbeidets Udførelse anslaaede Omkostninger.
 26. Omlægning af Hovedveien fra Fiane til Arendal og Tvedestrand, under Betingelse af at der som Bidrag til sammes Udførelse fra vedkommende Districter erlægges ialt 34,806 Spd. 39 $\frac{1}{2}$.
 27. Anlæg af ny Bei mellem Rorevandet i Nedens Amt samt Kjøbstaden Grimstad, under Betingelse af at der til Anlæggets Udførelse af vedkommende Districter bidrages en Halvdeel af Overslagssummen.
 28. Anlæg af Bro over Stor-Strømmen i den sætersdalske Hovedvei i Nedens og Robygdelagets Amt, mod at dertil af Amtskommunen og vedkommende Præstegjældscommuner bidrages tilsammen 1114 Spd. 79 $\frac{1}{2}$.
 29. Omlægning af Hovedveien mellem Gaardene Grimen og Lohne i søndre Bergenhuus Amt, under Betingelse af at dertil af Amtskommunen bidrages 4,540 Spd.
 30. Omlægning af de saakaldte Lysnebækker og Lunds-kleven i Hovedveien gennem Leirdal i nordre Bergenhuus Amt, under Betingelse af at dertil af Amtskommunen bidrages 774 Spd. 106 $\frac{1}{2}$.
 31. Dparbejdelse af ny Bei fra Gudvangen langs Nærøfjorden til Gaarden Bakke i samme Amt, under Betingelse af at dertil af Amtskommunen bidrages 536 Spd. 12 $\frac{1}{2}$.
 32. Omlægning af Hovedveien over den paa Grændsen mellem Christians og søndre Thronhjems Amter beliggende Hjørkin-Høide.
 33. Anlæg af ny Hovedvei fra Gugaarden i Vinje i Bratsbergs Amt til Bustethun i Ddø i Hardanger, søndre Bergenhuus Amt, samt
 34. Anlæg af ny Hovedvei fra Grindals-Sund i Elverum til Sætre i Trysil, Hedemarkens Amt, dog saaledes at dertil af det almindelige Beifond alene bidrages 9,281 Spd. 60 $\frac{1}{2}$, og at Hedemarkens Amtskommune mod dette Bidrag overtager for dens Regning at istandbringe Veien paa de i Amtsformandskabets Beslutning af 18de Juni 1852 vedtagne Bilkaar.

Hans Majestæt forbliver Norges Riges Storting med al Kongelig Raade og Indest velbevaagen.

Givet paa Stockholms Slot den 15de April 1854.

Under Vor Haand og Rigets Segl.

Oscar.

(L. S.)

Fredr. Duc.

Schouboe.

Tabel,

der udviser, i hvilket Forhold nedennævnte Kjøb- og Ladesteder have at udrede Bidrag til de Udgifter ved Beivæsenet, som skulle refunderes Statskassen af Landdistricterne ved Ligning paa Matriculskylden, samt af Kjøb- og Ladestederne.

Siedets Navn.	Efter Brandfor- siftings- summen.	Efter Folkemang- den.	Efter Indførelse- tolten.	Middeltal af alle tre Maa- lestofte.	Bidragets Beløb, forudsat, at Kjøb- og Ladestederne sam- lede Bidrag udgjør 36,000 Spd.
Frederikshald	3,64	3,74	2,31	3,23	1,158 Spd.
Sarpsborg	0,59	0,91	0,38	0,63	226 —
Frederiksstad	1,50	1,87	0,60	1,23	477 —
Moss	2,22	2,59	1,80	2,20	789 —
Soen	0,14	0,27	0,18	0,20	72 —
Hølen	0,10	0,14	0,09	0,11	40 —
Drøbak	0,57	0,93	0,40	0,63	226 —
Christiania	28,39	17,71	25,00	23,70	8,500 —
Lillehammer	0,53	0,48	0,55	0,52	187 —
Hønefos	0,11			0,11	40 —
Hamar	0,40			0,40	143 —
Drammen	5,72	5,78	4,72	5,41	1,940 —
Evselvig	0,34	0,83	0,68	0,62	222 —
Kongsberg	1,51	2,85	2,33	2,23	800 —
Holmestrand	0,80	1,18	0,81	0,93	334 —
Næsgaardstrand	0,17	0,31	0,21	0,23	82 —
Lønsberg	1,44	1,55	1,81	1,60	574 —
Sandefjord	0,40	0,55	0,20	0,38	136 —
Laurvig	2,15	2,77	2,82	2,58	925 —
Norsgründ	1,02	1,53	0,64	1,06	380 —
Skien	1,92	1,68	2,07	1,89	678 —
Brevig	0,44	1,00	0,52	0,65	233 —
Langesund	0,17	0,43	0,22	0,27	97 —
Kragerø	0,81	1,28	1,24	1,11	398 —
Østerrisøer	0,71	1,38	1,01	1,03	370 —
Lvedestrand	0,17	0,32	0,43	0,31	111 —
Arendal	2,16	1,51	3,05	2,24	803 —
Grimstad	0,47	0,56	0,48	0,50	179 —
Lillesand	0,16	0,39	0,45	0,33	118 —
Christianssand	2,89	5,76	3,80	4,15	1,488 —
Mandal	0,85	1,59	0,88	1,11	398 —
Farøund	0,52	0,76	0,71	0,66	237 —

Stedets Navn.	Efter Brandfor- siftings- summen.	Efter Folkemæng- den.	Efter Indførsels- tolben.	Middeltal af alle tre Maa- lestøffe.	Bidragets Beløb, forudsat, at Kjøb- og Ladebøernes sam- lede Bidrag udgjør 36,000 Spd.
Flekkefjord	0,76	1,11	0,52	0,80	287 Spd.
Egersund	0,61	0,85	0,22	0,56	201 —
Stavanger	4,15	4,56	6,47	5,06	1,815 —
Bergen	14,54	15,41	18,21	16,06	5,760 —
Alesund	0,96	0,80	0,76	0,84	301 —
Molde	0,72	0,82	0,40	0,65	233 —
Christiansund	2,05	2,18	1,75	1,99	714 —
Fevanger	0,46	0,52	0,31	0,43	154 —
Trondhjem	10,66	9,53	8,88	9,69	3,475 —
Ramsø	0,11		0,11	0,11	39 —
Bodo	0,10	0,18	0,09	0,12	43 —
Tromsø	1,87	1,39	1,89	1,72	617 —