

C. No. 8.

DE OFFENTLIGE JERNBANER.

DRIFTSBERETNING

FOR

NORSK HOVED-JERNBANE

I AARET 1870.

AFGIVEN TIL

DEPARTEMENTET FOR DET INDRE

AF

DIRECTIONEN FOR DEN NORSKE HOVEDJERNBANE.

CHRISTIANIA.

TRYKT I CARL C. WERNER & COMP'S BOGTRYKKERI.

1871.

I n d h o l d.

Indtægter og Udgifter (Recettes et dépenses)	Pag. 1
Regnskab over Heftyes Understøttelsesfond (Compte du fonds de Mr. Heftye)	— 5
Oplysninger om Indtægterne (Renseignements sur les recettes)	— 6
do. - Udgifterne (do. - - dépenses)	— 9
do. - Passageerbefordringen (do. - le transport des voyageurs)	— 13
do. - Godsbefordringen (do. - - transport des marchandises)	— 18
Sammenligning mellem Godsbefordringen i de forløbne 16 Driftsaar (Comparaison du transport des marchandises pour les 16 exercices finis)	— 30
Sammenligning mellem Jernbanens Indtægter i de forløbne 16 Driftsaar (Comparaison des recettes pour les 16 exercices finis)	— 34
Sammenligning mellem Jernbanens Udgifter i de forløbne 16 Driftsaar (Comparaison des dépenses pour les 16 exercices finis)	— 36
Oplysninger om Locomotivernes Drift (Renseignements sur le service des machines locomotives)	— 38
Oplysninger om Vognenes Drift samt Vogndepartementets Udgifter (Renseignements sur le service des voitures et wagons et sur les dépenses du département des voitures et wagons)	— 46
Vedligeholdelse af Jernbanelinien (Entretien de la voie)	— 51
do. - Bygninger (Entretien des bâtiments)	— 54
do. - Stationspladse (Entretien des places des stations)	— 58
do. - Inventariet (Entretien des meubles et des ustensiles)	— 60
Om Coke- og Kulbeholdningen (Renseignements sur le dépôt de coke et de houille)	— 62
Oplysning om Forandringen af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret (Renseignement sur le changement du capital du chemin de fer dans l'exercice fini)	— 62
Meyergaardens Gevinst- & Tabs Conto (Compte du profit et de perte du „Meyergaarden“)	— 63
Betjentboligers do. do. do. (do. do. do. des maisons des ouvriers	— 63
Øierdampskibets do. do. do. (do. do. do. du bateau à vapeur sur le lac d'Øieren)	— 64
Mjøsdampskibenes do. do. do. (do. do. do. des bateaux à vapeurs sur le lac de Mjøsen)	— 69
Uheld og Standsninger (Accidents et délais)	— 82
Anhang (Appendice). Angaaende Anvendelsen af Overskuddet for Aaret 1869	— 83
Statistique de l'exploitation pour les exercices 1863—1870	— 134

Den Norske Hoved-Jernbanes Regnskab for Driftsaaret 1870.

Indtægter:

	Spd.	ß	Spd.	ß
Indtægt for Befordring af 200 002 Passagerer	46 517	8½		
— — — — 563 Vogne	431	62		
— — — — 3 019 levende Dyr	1 049	27½		
— — — — Bagage	1 558	53		
— — — — Pakker	2 824	84½		
— — — — Melk	5 753	85		
— — — — Varer	177 573	79		
— — — — Posten	1 219	114		
— — — — Telegrammer	794	52		
Huusleie	244	72		
Tomteleie	5 662	27		
Pakhuusleie	616	86		
Oplagsafgift (af Jern)	334	62		
Bryggeleie	475	45		
Noteringsgebyr af Actier	54	48		
	Spd.	ß	Spd.	ß
Leie af Hovedbanens Vogne	10 508	53		
Herfra Leie af Kongsvingerbanens Vogne	7 019	91		
			3 488	82
Leie af Hovedbanens Locomotiver	142	59		
Herfra Leie af Kongsvingerbanens Locomotiver	104	33		
			38	26
			3 526	108
Forpagtning af Søengen	521	27½		
Extra Indtægter	131	88		
			249 290	49

Udgifter:

Directionens Løn	2 000	"		
Fragaar Kongsvingerbanens Bidrag	314	60		
			1 685	60
Hoved-Contoirets Udgifter:				
Lønninger	8 895	31		
Fragaaer Statsbanernes og Mjøsdampskibenes Bidrag dertil:				
	Spd.	ß		
Kongsvingerbanen	2 665	59		
Hamarbanen	300	"		
Mjøsdampskibene	120	"		
			3 085	59
			5 809	92
Contoirudgifter og Bibliotheket	1 450	36		
Fragaar Kongsvingerbanens Bidrag hertil	864	117		
			585	39
			6 395	11
			Lateris	8 080
			71	249 290
				49

	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
	Transport		8 080	71	249 290	49
Stationsudgifter:						
Lønninger	22 485	29				
Hestehold	1 818	117				
Contourudgifter	1 217	61				
Olie, Lys, etc.	409	99				
Brænde	636	44				
Gas, Christiania Station	368	103				
do. Lillestrøm do.	20	7½				
Assurance og Afgifter	1 929	91½				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	1 631	118½				
	30 518	70½				
Herfra Godtgjørelse af Kongsvingerbanen for Drift af Vogne	5 769	24	24 749	46½		
Locomotiv-Departementets Udgifter:						
Lønninger	25 458	85				
Contourudgifter	190	86				
Gas	627	72				
Brænde	227	90				
Forbrug af Coke og Kul	23 672	73				
Olie, Talg, Hamp og Pudsegarn	5 270	38				
Materialforbrug	7 698	42½				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	1 932	43				
Forskjellige Udgifter	262	29				
	65 340	78½				
Herfra Godtgjørelse af Kongsvingerbanen for Vedligeholdelse og Drift af dens Locomotiver	33 846	80	31 493	118½		
Vogn-Departementets Udgifter:						
Lønninger	9 204	90				
Materialier	14 126	20				
Vedligeholdelse af Presenninger	662	95				
	23 993	85				
Herfra Godtgjørelse af Kongsvingerbanen for Vedligeholdelse af dens Vogne	9 968	95	14 024	110		
Ingenieur-Departementets Udgifter:						
Gager	863	24				
Lønninger til Skinnelæggere, ordinaire	6 850	12				
do. " do. extraordinaire	4 212	69				
do. " Gjærders Istandsættelse, Ballastskufning, Planering, Afgrøftning og Sneeskufning	3 042	82				
Materialier til Liniens Vedligeholdelse	8 584	119½				
Arbeidsløn for Linien i Værkstedet	1 119	95				
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse, ordinaire	316	30				
do. " do. do. extraordinaire	494	114				
do. " do. do. i Værkstedet	6	48				
Materialier " do. do.	597	47				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	699	24	26 787	64½		
Vedligeholdelse af Bygninger:						
1. I Christiania, Stationsbygninger	954	4½				
I do. Værkstedbygninger	996	43				
2. I Lillestrøm (halv Andeel)	438	76½				
	Lateris	2 389	4	105 136	50½	249 290 49

	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Transport	2 389	4	105 136	50½	249 290	49
3. I Eidsvold	3 393	54				
4. Mellemstationerne	2 684	4½				
5. Skinnelæggerboliger	990	104½				
6. Grindvogterboliger og Vagthuse	525	74				
			9 983	1		
Vedligeholdelse af Stationspladse:						
1. Christiania	1 972	9				
2. Lillestrøm (halv Andeel)	347	24½				
3. Eidsvold	1 372	2				
4. Mellemstationerne	1 610	17				
			5 301	52½		
Vedligeholdelse af Telegrafen	1 330	116½				
Fragaaer Kongsvingerbanens Bidrag hertil	858	83				
			472	33½		
Uniformer			1 573	78		
Erstatninger			139	106		
Tab paa Tømmerkørsel til Strømmens Saugbrugselere:						
Vedligeholdelse og Drift af Kehrad	471	57				
÷ Indtægt af Tømmertransport til Strømmen Sidebane efter Fradrag af Omkostninger (heri ikke medregnet Locomotiv- og Vognudgifter til samme)	430	26½				
			41	30½		
Renter			12 716	1		
Jernbanebetjentenes Procenter			762	3		
Tilskud til Pensions- og Understøttelsescassen			560	56		
Agio Cønto			88	91½		
Omkostninger ved Udbetaling af Dividende i London			460	26		
Forskjellige Udgifter			513	30		
Omlægning af Dele af Linien mellem Robsrud og Leersund	242	18				
Omlægning af Linien fra 72 Øs til 60 Øs Vignolskinner	101	103				
Opførelse af ny Staldbygning i Christiania, Rest	4	24				
Øierdampskibets Gevinst og Tab	46	108½				
Opførelse af Steenmur langs Dybwads Tomt og Bro over Hovindbækken	679	119				
			1 075	12½		
					138 823	92
Heraf følger for 16de Driftsaar en Gevinst af					110 466	77
hvoraf overensstemmende med Contract om Jernbanens Anlæg m. m. er crediteret:						
Den Norske Regjering Rente af Grundens Værdi for Aaret 1870 £ 1 200 à 4 Spd. 58 ß					5 380	7
					Tilbage Overskud	105 086 77
hvilket har sat Directionen istand til for de prioriterede Actier £ 225 000 for Aaret 1870 at erklære en Dividende af 5 pCt. eller £ 11 250 à 4 Spd. 58 ß			50 437	60		
og for de uprioriterede Actier 1 012 500 Spd. en Dividende af 4 pCt.			40 500	7		
					90 937	60
og at overføre til Ombygnings- og Reservefondet.					14 149	17
Hermed salderes Balance-Contoen, som udviser følgende:						
Activa:						
Cassa-Conto			2 116	39		
Den norske Creditbank			63 650	70		
Marine- og Post-Departementet			1 747	90		
Directionen for Oplandske Dampskibe			690	38½		
			Lateris	68 204	117½	

	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘
	Transport		68 204	117½		
Stationsmesterne, udestaaende gennem disse			3 528	74½		
Mjøsdampskibenes Chefer og Commissionairer			735	99½		
Diverse udenlandske Debitorer			1 339	95		
Gjøvik-Odnæs Kjørsels Inventarium			798	43		
Beholdninger under Hoved-Contoiret	9 467	52				
do. af Coke og Kul	13 842	76				
do. af Kul i Lillestrøm	8 068	64				
do. af Kul i Eidsvold	806	80				
do. under Materialforvalteren	101 257	25½				
			133 442	57½		
Hoved- og Kongsvingerbanens fælleds Sygecasse			425	78		
Betjentboligers Gevinst og Tab			641	53		
Conto med Diverse			2 785	17½		
Lærums Bo			357	97½		
Bestyrelsen for de svenske Jernbane-Anlæg			28	93		
Bestyrelsen for de nye Jernbane-Anlæg			313	60		
Bestyrelsen for den svenske Jernveistrafik			15	11		
Hoved- og Kongsvingerbanens fælleds Pensionsfond			4 808	10		
Saugbrugseiere			57	92		
Opførelse af ny Smedie, Værkstedet			1 489	99		

Capitalconti:

1. Forbedringer ved Stationerne:	Spd.	⌘			
a. Sidebane ved Lillestrøm	5 436	4			
b. Forbedringer ved Eidsvold	8 609	50			
c. Forbedringer ved Christiania Station	4 470	116½			
d. Udvidelse af Christiania Pakhuus	4 898	13½			
			23 414	64	
2. Anskaffelse af Driftsmidler			19 326	110	
3. Eidsvold Hotel og Stationsbygning			9 470	"	
4. Anlæg for Tømmertransport til Strømmen Saugbrugseiere:					
a. Bygning af Kehrad ved Lillestrøm	3 351	71½			
b. do. " do. Sidebane ved Lillestrøm	3 049	104			
c. Forbedringer ved Strømmen Sidebane	3 925	90			
			10 327	25½	
5. Meyergaarden			16 680	4½	
6. Betjentboliger			5 634	83	
7. Mjøsdampskibene			50 000	"	
8. Ballast-Sidebaner			1 447	102	
9. Lundberg Skov			1 621	106½	
10. Sørensen			36 675	78	
11. Ombygning af Flanebro			3 744	108	
12. Anlæg ved Gjøvik			4 783	116	
13. Brygge ved Lillehammer			4 400	"	
14. Ombygning af Dahls Bro			4 056	71½	
15. Anlæg ved Bjørgevolden			500	"	
16. Øierdampskibet			5 000	"	
17. Ombygning af Børkebro			10 820	98	
			207 905	7	
				426 878	25

Passiva:

Obligations Conto	225 000	"		
Diverse udenlandske Creditorer	1	68		
			Lateris	225 001
				68
				426 878
				25

	Spd.	β	Spd.	β
Transport	225 001	68	426 878	25
Diverse indenlandske Creditorer	162	90		
Pantecreditorer i Meyergaarden	10 500	"		
do. i Sørengen	23 600	"		
Mjøsdampskibenes Gevinst og Tab	22 252	44		
Meyergaardens Gevinst og Tab	4 943	58½		
Obligations-Eiere, Renter	4 627	60		
Hovedbanens ældre Sygeccasses Laanefond	793	33		
Understøttelsesfondet	1 527	28½		
Tilskud til Pensionsfondets Grundfond	8 030	112		
Prioriterede Actiers Dividende-Conto:				
	Spd.	β		
Tilbagestaaende 31te December 1870 £ 1 921 " 8 à 4 Spd. 58 β =	8 612	76		
Afsat pr. 31te December 1870 " 11 250 " " à 4 — 58 - =	50 437	60		
£ 13 171 " 8	59 050	16		
Uprioriterede Actiers Dividende-Conto:				
Tilbagestaaende 31te December 1870	3 956	115		
Afsat pr. 31te December 1870	40 500	"		
	44 456	115		
Hamar-Elverum Jernbane	6 394	115½		
Kongsvinger-Lillestrøm Jernbane	9 301	43½		
Den Norske Regjering	5 380	"		
Assurance af Varer med Jernbanens Dampskibe	175	83		
Ombygnings- og Reservefond:				
Tilbagestaaende fra 31te December 1869	21 139	68		
Afsat pr. 31te December 1870	14 149	17		
	35 288	85		
Heraf afskrevet paa følgende Conti:				
	Spd.	β	Spd.	β
1. Anskaffelse af nye Locomotiver	21 585	46		
2. Casserer Hegges Underbalance	9 466	36		
	31 051	82		
Og paa følgende Capitalconto:				
Erstatning til Bordtomteiere	3 557	5		
	34 608	87		
Og bliver henstaaende som Reservefond	679	118		
	426 878	25	426 878	25

Regnskab over Heftye's Understøttelsesfond.

	Spd.	β	Spd.	β
Dette Fond udgjorde ved Slutningen af forrige Driftsaar	624	23		
Indvundne Renter	31	69		
			655	92
Hvilket Beløb henstaaer saaledes:				
Diverse Debitorer — Obligationslaan —	501	47		
Den Norske Creditbank	119	65		
Cassa-Conto	34	100		
			655	92

Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 8 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskellige Stationer, saavel hvad angaaer de fra dem afgaaede, som de til dem ankomne Passagerer, Varer &c., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste rigtigt udviser den relative Indflydelse paa Jernbanens Indtægter, enhver Station har havt.

Stationens Navn.	Indtægt for afgaaede.						Indtægt for ankomne.						Middeltal af Indtægt for afgaaede og ankomne.						Pct. af den hele Indtægt for afgaaede og ankomne.						
	Pas-sagerer.		Varer.		Tilsammen.		Pas-sagerer.		Varer.		Tilsammen.		Pas-sagerer.		Varer.		Tilsammen.								
	Spd.	Å	Spd.	Å	Spd.	Å	Spd.	Å	Spd.	Å	Spd.	Å	Spd.	Å	Spd.	Å	Spd.	Å							
Christiania	21 336	83½	3 043	96½	50 280	67	74 661	7	22 168	55½	9 154	34	124 769	52	156 092	21½	21 752	69½	6 099	51	87 524	119½	115 376	74½	48,8
Bryn	577	42½	12	25	199	60	789	7½	638	52½	19	78	430	48	1 088	58½	607	107½	15	111½	314	114	938	93	0,4
Gronud	713	22	50	91	830	86	1 594	79	843	2	55	77½	713	115	1 612	74½	778	12	53	24½	772	40½	1 603	76½	0,7
Robrud	—	—	—	—	152	81	152	81	—	—	—	—	78	80	78	80	—	—	—	—	115	80½	115	80½	0,0
Strømnen	629	108½	103	77	3 138	29	3 871	94½	785	62½	71	30½	873	34	1 730	7	707	85½	87	53½	2 005	91½	2 800	110½	1,2
Strømnen	—	—	—	—	2 281	15	2 281	15	—	—	—	—	—	91	—	91	—	—	—	—	1 140	113	1 140	113	0,5
Sidebane	2 315	26	277	36	37 698	78	40 291	12	2 284	93	175	15	1 700	19	4 110	7	2 274	119½	226	21½	19 699	48½	22 200	69½	9,5
Lillestrøm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lillestrøm, Kongsvin-gerbanens Stationer	4 313	86	2 438	15	32 552	98	39 304	79	4 314	50	701	16	9 054	70	14 070	16	4 314	8	1 569	75½	20 803	84	26 687	47½	11,2
Nordvestre Stambanens Stationer	905	42	281	11½	4 936	61	6 123	94	704	4	154	13½	1 150	33	2 008	50½	804	83	218	2½	3 043	47	4 066	12½	1,7
Leersund	441	115	381	74	70	50	893	119	458	33	28	109	89	64	576	86	450	14	205	31½	79	117	735	42½	0,3
Frogner	460	67½	757	70	178	82	1 396	99½	500	3½	37	90	156	76	694	49½	480	35½	397	80	167	79	1 045	74½	0,4
Kløften	1 286	11½	1 498	103	498	86	3 283	80½	1 301	79½	136	102	511	91	1 950	32½	1 293	105½	817	102½	505	28½	2 616	116½	1,1
Trøgstad	2 056	1	825	40	6 706	81	9 588	2	2 070	32	203	—	1 610	78	3 883	110	2 063	16½	514	20	4 158	79½	6 735	116	2,8
Dahl	1 981	73	344	8½	21 400	89	23 726	50½	1 861	25	260	96	3 288	14	5 410	15	1 921	49	302	52½	12 344	51½	14 568	32½	6,2
Eidsvold	9 499	50	2 396	105	16 647	76	28 543	111	8 636	116	1 413	62½	33 145	54	43 195	112½	9 068	23	1 905	23½	24 896	65	35 869	111½	15,2
Tilsammen	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½	100,0

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Det vil heraf sees, at fremdeles den allerstørste Deel af al Befordring er gaaet til eller fra Christiania, og blot ubetydeligt er befordret mellem de øvrige Stationer indbyrdes.

Indtægterne have nemlig udgjort:

	For Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Fra og til Christiania	43 505	19	12 198	10½	175 049	119	230 753	28½
Mellem de øvrige Stationer	3 011	109½	213	113½	2 523	80	5 749	63
Tilsammen	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver Maaned.

1 Maanedes Tidsrum.	Indtægt af								Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer.		Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Januar Maaned	2 233	8½	660	83	10 632	31	13 526	2½	5,7
Februar do.	2 291	116	681	114	12 825	62	15 799	52	6,6
Marts do.	2 150	25	837	62	13 262	102	16 250	69	6,9
April do.	3 589	92	937	116	11 380	23	15 907	111	6,8
Mai do.	4 015	57½	1 324	90½	17 678	6	23 018	34	9,8
Juni do.	6 246	71½	1 351	116½	20 590	28	28 188	96	11,9
Juli do.	6 576	½	1 361	71	21 903	103	29 841	54½	12,6
August do.	6 275	13½	1 291	12	17 244	103	24 811	8½	10,5
September do.	3 970	118	1 092	5½	13 453	74	18 516	77½	7,8
October do.	3 658	82	1 004	106½	12 548	106	17 212	54½	7,3
November do.	2 698	8	925	68½	13 259	55	16 883	11½	7,1
December do.	2 811	16	941	118½	12 793	106	16 547	½	7,0
Tilsammen	46 517	8½	12 412	4	177 573	79	236 502	91½	100,0

Tabel over Middelinntægten for hver Decade.

Indtægt af	Middelinntægt for hver Decade.		Middelinntægten har været overskredet
	Spd.	ß	
Passagerer	1 274	53	i 16 Decader
Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer	340	6	i 16 do.
Varer	4 865	4	i 15 do. hvoraf 4 om Vinteren
Samlet Indtægt	6 479	63	i 12 Decader, hvoraf 1 om Vinteren.

Decadernes største og mindste Indtægt har været:

For	Største Indtægt.		Mindste Indtægt.	
	Spd.	β	Spd.	β
Passagerer	Decaden fra og med 21de til og med 30te Juni.	2 510 17½	Decaden fra og med 21de til og med 28de Februar	534 67
Pakker, Bagage, Melk, Vogne, Dyr og Telegrammer	Decaden fra og med 21de til og med 30te Juni.	481 ½	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Januar	184 75
Varer	Decaden fra og med 11te til og med 20de Juli.	7 862 39	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Januar	1 999 63
Samlet Indtægt	Decaden fra og med 21de til og med 30te Juni.	10 664 36	Decaden fra og med 1ste til og med 10de Januar	3 121 53

Af Indtægten for Varer 177 573 Spd. 79 β har Trælast, heri iberegnet Brænde, bidraget 106 681 Spd- 53 β Størrelsen af Indtægten heraf, fra de forskjellige Stationer sees af følgende Tabel.

Stationens Navn.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Trælast og Brænde.		For øvrige Varer.		Indtægt for Trælast i Procent af Indtæg- ten for samtlige af sendte Varer.
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	
Christiania	50 280	67	—	—	50 280	67	0,0
Bryn	199	60	—	—	199	60	0,0
Grorud	830	86	270	102	559	104	32,6
Røbsrud	152	81	87	93	64	108	57,2
Strømmen	3 138	29	2 819	85	318	64	89,8
Strømmens Sidebane	2 281	15	2 281	15	—	—	100,0
Lillestrøm	37 698	78	37 598	93	99	105	99,7
Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer Do. Nordvestre Stambanes Do.	32 552 4 936	98 61	30 207 4 002	70 1	2 345 934	28 60	92,8 81,1
Leersund	70	50	—	—	70	50	0,0
Frogner	178	82	100	34	78	48	56,2
Kløften	498	86	172	13	326	73	34,5
Trøgstad	6 706	81	6 057	42	649	39	90,3
Dahl	21 400	89	19 166	87	2 234	2	89,6
Eidsvold	16 647	76	3 917	18	12 730	58	23,5
Tilsammen.	177 573	79	106 681	53	70 892	26	60,1

Total-Indtægten 249 290 Spd. 49 β fordeelt i følgende 3 Hovedposter giver

		I Procent af den hele Indtægt.
for Passagerer med ordinaire Train	44 582 Spd. 95 β	17,9
- Gods, Kreaturer og Reisevogne	179 054 — 48½ -	71,8
- alle andre Indtægter	25 653 — 25½ -	10,3
	249 290 Spd. 49 β	100,0

Oplysninger om Udgifterne.

Lønninger og Procenter til Personalet har været saaledes fordeelt:		Spd.	ß	Spd.	ß
1. Directionen		2 000	"		
Fragaaer Kongsvingerbanens Bidrag dertil for dens Administration		314	60		
				1 685	60
2. Hovedcontoiret:					
Overbestyreren		2 000	"		
		Spd.	ß		
Underbestyreren		1 000	"		
Do. Procenter		350	37		
				1 350	37
Overbestyrerens Assistent		475	"		
Cassereren		791	33		
Revisoren		724	20		
Den af Departementet ansatte Revisor		200	"		
12 Contoirbetjente		3 354	61		
				8 895	31
Fragaaer Statsbanernes og Mjøsdampskibenes Bidrag dertil:					
Kongsvingerbanen		2 665	59		
Hamarbanen		300	"		
Mjøsdampskibene		120	"		
				3 085	59
				5 809	92
3. Stationsudgifter:					
Christiania Station:					
Passageer-, Pakke- og Telegrafexpeditionen:					
2 Telegrafister og Billetteurer, 2 Pakkeexpediteurer og					
5 à 6 Telegraflærlinge		1 120	60		
Godsexpeditionen:		Spd.	ß		
5 Contoirbetjente		1 124	"		
6 Pakhusformænd og 1 à 2 Lærlinge		1 200	"		
6 à 8 Sjauere og 1 Bud		1 244	"		
Extra-Arbeidere		229	27		
				3 797	27
Stationsbetjening:		Spd.	ß		
Stationsmesteren		480	"		
Procenter, 1 pCt. af Stationens Middel-					
indtægt med Fradrag af 10 pCt. af Stationens					
samtlige Udgifter		167	102		
				647	102
Understationsmesteren		240	"		
1 Vogntæller		240	"		
1 Trainmester		192	"		
1 Portner		144	"		
5 à 6 Sjauere og 2 Sporskifttere		1 024	88		
4 Kjørere		641	60		
				7 495	32
		Lateris		3 130	10
				4 917	87

	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘			
Transport	3 130	10	4 917	87			7 495	32			
Reengjøring	168	"									
Dag og Nattevagt	504	"									
1 Vagtmand ved Sørengen	168	"									
Extra-Arbeidere	159	52									
			4 129	62			9 047	29			
Bryn Station:											
Stationsmesteren			216	"							
2 Telegrafister			123	64			339	64			
Grorud Station:											
Stationsmesteren			234	"							
1 Sjauer			154	"							
Extra-Arbeidere			3	47			391	47			
Røbsrud Sidebane:											
1 Vagtmand							144	"			
Strømmen Station og Sidebane:											
Stationsmesteren			276	"							
1 Telegrafist og 2 Sjauere			360	"							
2 Kjørere			264	"							
Extra-Arbeidere			1	72			901	72			
Lillestrøm Station:											
Stationsmesteren	360	"									
Procenter, 1 pCt. af Stationens Nettoindtægt med Fradrag af 10 pCt. af samtlige Stationens Ud- gifter	116	1			476	1					
2 Telegrafister					264	"					
2 Formænd					360	"					
5 à 6 Sjauere					715	72					
Extra-Arbeidere					27	60					
					1 843	13					
Fragaaer Konsvingerbanens Andeel heraf					695	66	1 147	67			
Leersund Station:											
Stationsmesteren					207	"					
Extra-Arbeidere					6	28	213	28			
Frogner Station:											
Stationsmesteren	234	"									
Procenter, 1 pCt. af Stationens Nettoindtægt	5	112			239	112					
1 Telegrafist					96	"					
Extra-Arbeidere					49	86	385	78			
							Lateris	12 570	25	7 495	32

	Transport	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Kløften Station:				12 570	25	7 495	32
Stationsmesteren		216	"				
1 Telegrafist og 1 Sjøuer		224	"				
Extra-Arbeidere		3	70				
				443	70		
Trøgstad Station:	Spd.	β					
Stationsmesteren	270	"					
Procenter, 1 pCt. af Stationens Nettoindtægt over 3 000 Spd.	26	47					
				296	47		
1 Telegrafist		101	"				
1 Sjøuer		144	"				
Extra-Arbeidere		5	36				
				546	83		
Hauersæter Sidebane:							
1 Vagtmand				168	"		
Dahl Station:							
Stationsmesteren		252	"				
1 Telegrafist og 2 Sjøuere		378	24				
Extra-Arbeidere		39	27				
				669	51		
Eidsvold Station:							
Stationsmesteren	396	"					
Procenter, 1 pCt. af Stationens Nettoindtægt over 20 000 Spd.	148	92					
				544	92		
2 Contoirbetjente		352	"				
1 Telegrafist og 1 à 2 Bud		192	"				
3 à 4 Pakhusformænd		636	48				
9 à 11 Sjøuere		1 394	99				
Extra-Arbeidere og Nattevagt.		192	50				
				3 312	49		
Conducteurer:							
20 Over- og Underconducteurer samt 4 à 6 Extraconducteurer og 2 Biletcontrolleurer		5 119	72				
Milepenge à $\frac{1}{8}$ og $\frac{1}{12}$ Skilling pr. Vognmil		1 281	53				
Søndagstillæg		708	72				
				7 109	77		
8 Grindvognere langs Linien				638	48		
				25 458	43		
Fradrages Godtgjørelse af Mjøsdampskibene for Ladning og Losning ved Eidsvold Station				2 508	20		
						22 950	23
Det bemærkes at Stationsmesternes Procenter ikke vare opgjorte da Regnskabet var afsluttet, hvorfor hertil afsattes		762	3				
Hertil kommer Differencen fra forrige Regnskabsaar		37	117				
	Tilsammen	800	"				
Procenterne have efter senere Opgjør udgjort		464	114				
og vil Differencen		335	6				
blive afsat til næste Regnskabsaar.							

		Transport		Spd.	Å
4. Ingenieurdepartementet:		Spd.	Å		
1 Assistent og 1 Contorist		863	24		
Overbanemesteren		840	"		
13 Formænd langs Linien		2 580	30		
31 faste Skinnelæggere		3 429	102		
Extra-Arbeidere ved Banelegemet		4 212	69		
Lønninger til Gjærders Istandsættelse, Planering m. v.		3 042	82		
Arbeidsløn for Linien i Locomotivværkstedet		1 119	95		
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse		811	24		
Do Do Do i Værkstedet		6	48		
				16 905	114
5. Locomotivdepartementet:					
Maskin-Ingenieuren		720	"		
Værksmesteren		720	"		
Locomotivmesteren		420	"		
Materialforvalteren		600	"		
4 Contoirbetjente og 1 Materialassistent		1 152	"		
1 Formand		360	"		
		Spd.	Å		
12 à 14 Locomotivførere og 10 à 12 Fyrbødere		8 984	20		
Præmier for Besparelse af Kul, Olie og Talg &c.		498	53		
				9 482	73
12 à 14 Pudserne, 4 Kulmænd 4 Vandpumpere og 2 Vagtmænd		4 116	90		
Omtrent 80 Værkstedsarbeidere, Arbeidsløn under dette Departement i Forbindelse med Vognværkstedets Arbeidsløn under samme		7 887	42		
				25 458	85
6. Vogndepartementet:					
1 Formand		300	"		
5 Vognvisitører		874	111		
Omtrent 25 Snedkere og Vognreparateurer, 6 Malere, 2 Hjulringsklinkere, 2 Hjulringskifttere og 4 Sjauere, Arbeidsløn under dette Departement i Forbindelse med Locomotivværkstedets Arbeidsløn under samme		8 029	99		
				9 204	90
				Tilsammen	82 014 104

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Følgende Tabel viser Fordelingen af Udgifter til Lønninger, Brændeforbrug, Belysning, Contourudgifter og Anskaffelse & Vedligeholdelse af Inventarium for de forskjellige Stationer.

Station.	Lønninger.			Brænde- forbrug.	Belysning.	Contor- udgifter.	Anskaffelse & Vedligeh. af Inventarium.	Tilsammen.	I Procent af disse Udgifter tilsmn.				
	Almunde- lige.	Stations- mesterens Procenter.	Til- sammen.										
Christiania	8 879	47 167	102	9 047	29 165	—	379 13	629 74	*) 728 15	10 947	11	36,8	
Bryn	339	64 —	—	339 64	21 68	23 38	27 98	13 98	13 98	426	6	1,4	
Grorud	391	47 —	—	391 47	33 97	43 83	31 66	30 84	30 84	531	17	1,8	
Robsrud	144	— —	—	144 —	6 91	2 78	2 40	1 7	1 7	156	96	0,5	
Strømmen	901	72 —	—	901 72	30 32	34 2	47 64	46 108	46 108	1 060	38	3,6	
Lillestrøm	1 031	66 116	1	1 147	67 33	108 55	5½	52 12	177 108½	1 466	61	4,9	
Leersund	213	28 —	—	213 28	13 68	13 51	16 70	17 95	17 95	274	72	0,9	
Frogner	379	86 5	112	385 78	37 24	20 60	25 104	33 10	33 10	502	36	1,7	
Kløften	443	70 —	—	443 70	20 56	47 23	42 8	46 29	46 29	599	66	2,0	
Trøgstad	520	36 26	47	546 83	64 96	54 68	47 101	52 20	52 20	766	8	2,6	
Dahl	669	51 —	—	669 51	25 79	27 7	63 15	36 34	36 34	821	66	2,8	
Eidsvold	**) 3 163	77 148	92	3 312	49 185	45 98	21 149	99 99	447 110	4 193	84	14,1	
Conducteurer	7 109	77 —	—	7 109 77	— —	— —	81 30	— —	— —	7 190	107	24,2	
8 Grindvogtere langs Linien og 1 Vagtmand ved Hauersæter	806	48 —	—	806 48	— —	— —	— —	— —	— —	806	48	2,7	
Tilsammen	**) 24 993	49 464	114	25 458	43 636	44 798	89½	1 217	61 1 631	118½	29 742	116	100,0

*) Herunder indbefattet Anskaffelse & Vedligeholdelse af Inventarium til Hovedcontoret.

**) Herfra bliver at fratække 2 508 Spd. 20 Sk., der udgjør Mjæsdampskibenes Godtgjørelse for Ladning og Losning af Varer ved Eidsvold Station.

Oplysninger om Passageerbefordringen.

	Spd.	β
Med de ordinaire Passageertrain er befordret	181 584	Passagerer med Indtægt 44 582 95
Med Extratrain og som militair Transport	18 395	— " — 1 480 12½
For 3 Coupebilletter:		
	Antal.	Spd. β
1 første Pl. Christiania til Eidsvold	7	7 "
1 anden " — " Eidskog—Andeel—	8	1 90
1 do. " Eidskog til Christiania— Do. —	8	1 90
		23 — " — 10 60
Som Excess		258 57
For 10 Saisonsbilletter:		
1 anden Pl. mell. Chr.ania og Bryn i ½ Aar		4 100
1 første " " do. " Grorud - 1 "		21 "
1 anden " " do. " do. - 1 "		12 72
1 første " " do. " Lillestrøm - 1 "		30 "
2 anden " " do. " do. - 1 "		36 "
1 første " " do. " Dahl - ½ "		38 104
1 do. " " do. " Fetsund - 1 " —Andeel—		25 "
1 anden " " do. " Skarnæs - 1 " — do. —		12 "
1 første " " Strømmen og Lillestrøm - ¼ "		4 108
		185 24
Tilsammen som i Indtægtsregnskabet	200 002	Passagerer med Indtægt 46 517 8½

TABEL,

der viser Antallet af Passagerer, som med de ordinaire Train ere befordrede mellem de forskjellige Stationer.

Fra	Classé.	Til											Total.		
		Christiania.	Bryn.	Grorud.	Strøm- men.	Lille strøm.	Kongsvin- gerbanens Stationer.	Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer.	Leer- sund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad		Dahl.	Eidsvold
Christiania.	1		84	89	211	389	523	238	53	11	84	114	217	981	2 974
	2		1 516	1 400	837	2 208	5 993	715	724	466	1 327	1 048	858	5 494	22 586
	3		1 814	4 010	2 993	6 032	15 067	2 091	749	1 277	2 595	3 762	2 750	9 378	52 518
			3 414	5 499	4 041	8 609	21 583	3 044	1 526	1 754	4 006	4 924	3 825	15 853	78 078
Bryn.	1	35		"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	6	48
	2	1 002		13	2	15	31	"	5	3	3	"	3	30	1 107
	3	1 054		133	199	245	367	45	11	41	24	48	23	89	2 279
		2 091		146	201	261	398	45	16	44	27	48	26	125	3 428
Grorud.	1	54			1	12	2	"	"	6	"	3	14	8	100
	2	1 297			"	10	9	2	"	5	5	3	6	18	1 367
	3	2 834			95	290	409	56	24	36	47	73	117	65	4 179
		4 185			96	312	420	58	24	47	52	79	137	91	5 646
Strømmen.	1	181		1		13	4	"	"	"	4	"	"	3	207
	2	811		2		52	40	"	5	4	10	1	5	19	951
	3	2 218		82		163	76	5	58	24	13	19	9	29	2 801
		3 210		85		228	120	5	63	28	27	20	14	51	3 959
Lillestrøm.	1	265		1	10				2	2	3	3	"	12	300
	2	2 320		23	74				76	39	52	50	25	99	2 764
	3	6 001		273	158				566	510	174	332	177	257	8 630
		8 586		303	242				644	551	229	385	202	368	11 694
Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer.	1	493		4	9				1	"	1	1	"	21	530
	2	5 931		8	53				48	39	34	41	30	180	6 387
	3	15 353		377	95				193	109	142	222	100	378	17 366
		21 777		389	157				242	148	177	264	130	579	24 283

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. †

Lillestrøm, Nordvestre Stambanes Stationer.	1	255	"	1	"																262	
	2	768	1	2	"																21	793
	3	2 873	40	53	13																23	3 156
		3 896	41	56	13																23	4 211
Leersund.	1	41	"	"	5	7	1														2	65
	2	733	6	"	10	83	44	1													2	1 077
	3	634	21	27	44	384	130	3													53	1 753
		1 408	27	27	59	474	175	4													57	2 895
Frogner.	1	9	"	6	"	4	"														"	21
	2	459	1	1	9	27	43	"													"	612
	3	1 172	50	28	29	396	116	1													44	2 283
		1 640	51	35	38	427	159	1													44	2 916
Kløften.	1	90	"	"	"	14	2														4	133
	2	1 318	4	8	19	56	28	3													45	1 806
	3	2 498	40	49	15	193	126	"													263	4 772
		3 906	44	57	34	263	156	3													312	6 711
Trøgstad.	1	100	"	2	"	2	2														9	160
	2	1 044	1	4	7	36	35	1													34	1 405
	3	3 748	53	57	35	337	195	1													621	6 758
		4 892	54	63	42	375	232	2													664	8 323
Dahl.	1	190	"	7	"	"	2															260
	2	846	1	7	5	17	34	1													80	1 073
	3	3 135	37	157	9	177	100	14													1 603	6 224
		4 171	38	171	14	194	136	15													1 708	7 557
Eidsvold.	1	1 106	"	2	3	9	15														32	1 192
	2	5 401	33	17	9	122	188	1													79	6 048
	3	11 565	56	57	39	209	444	27													1 545	14 643
		18 074	89	76	51	340	647	35													1 656	21 883
Total.	1	2 821	87	113	239	431	551	245													278	6 246
	2	21 930	1 606	1 485	1 025	2 626	6 445	724													1 087	47 976
	3	53 085	2 922	5 309	3 724	8 426	17 030	2 243													5 725	127 362
		77 836	4 615	6 907	4 988	11 483	24 026	3 212													7 090	181 584

TABEL,

der viser hvorledes de ordinære Train have været besatte med Passagerer mellem de forskjellige Stationer.

	Antal Passagerer.	
	I Retningen OP.	I Retningen NED.
Mellem Christiania og Bryn	78 073	77 836
— Bryn „ Grorud	76 001	76 946
— Grorud „ Strømmen	71 672	73 878
— Strømmen „ Lillestrøm	67 890	71 125
— Lillestrøm „ Leersund	36 931	38 699
— Leersund „ Frogner	35 136	37 043
— Frogner „ Kløften	32 715	35 049
— Kløften „ Trøgstad	29 521	31 920
— Trøgstad „ Dahl	23 658	26 076
— Dahl „ Eidsvold	19 932	21 883

Fordelingen af de med de ordinære Passageertrain befordrede 181 584 Personer og de med Extratrain og som militair Transport befordrede 18 418 Personer paa de forskjellige Vognklasser, det Antal Mile, de ere befordrede, det dertil anvendte Antal Vogne og derfor erlagte Betaling &c., sees af følgende Tabel.

	1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	For alle Classer.
Antal befordrede Passagerer med de ordinære Passageertrain	6 246	47 976	127 362	181 584
do. do. do. - Extratrain og som militair Transport	272	1 375	16 771	18 418
Tilsammen	6 518	49 351	144 133	200 002
Antal Personmile for Passagerer med de ordinære Passageertrain do. do. do. - Extratrain og som militair Transport	21 820	141 566	345 640	509 026
Tilsammen	672	3 430	20 072	24 174
Tilsammen	22 492	144 996	365 712	533 200
Antal Personer, reduceret til den hele Banelængde, 6,0 Mile	3 749	24 166	60 952	88 867
Hver Person har i Gjennemsnit reist Mile	3,4	2,9	2,5	2,7
Antal benyttede Passageervogne	1 667	4 381	5 933	11 981
Antal Pladse	40 008	140 192	223 081	403 281
Antal Vognmile	9 394	19 326	32 242	60 962
Antal Pladsmile	225 456	618 432	1 212 299	2 056 187
Enhver Vogn rummer Personer	24	32	37,6	33,7
Enhver Vogn i Gjennemsnit besat med Personer	2,4	7,5	11,3	8,7
Procent af Vognenes Pladse benyttede	9,9 %	23,4 %	30,2 %	25,9 %

	1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	For alle Classer.				
Vægten af en Vogn i Centner	102	97	96	97,2				
Vognenes Centnermiil	958 188	1 874 622	3 095 232	5 928 042				
Hver Person antagen at veie 1½ Centner, giver Centnermiil	33 738	217 494	548 568	799 800				
Samlet Bruttolast bevæget en Miil	991 926	2 092 116	3 643 800	6 727 842				
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Person . Centner	42,6	12,9	8,5	11,1				
Nettolasten i Procent af Bruttolasten	3,4 %	10,4 %	15,0 %	11,9 %				
Gjennemsnitlig Vægt af enhver belastet Vogn Centner	105,6	108,2	113,0	110,3				
Indtægt af hver Classe for Passagerer med de ordinaire Passagertrain	Spd. 3 757	β 24	Spd. 14 638	β 15	Spd. 26 187	β 56	Spd. 44 582	β 95
— — — — — Extratrain og som militair Transport	108 118	236 72½	1 145 2	1 490 72½				
Tilsammen	3 866 22	14 874 87½	27 332 58	46 073 47½				
— — — — — Vogn befordret 1 Miil	Spd. = 49,4	β = 92,4	Spd. = 101,7	β = 90,7				
— — — — — Passageer med de ordinaire Passageertrain	Spd. = 72,2	β = 36,6	Spd. = 24,7	β = 29,5				
— — — — — Extratrain og som militair Transport I Gjennemsnit	= 48,1	= 20,7	= 8,2	= 9,7				
— — — — — de ordinaire Passageertrain, befordret 1 Miil	= 71,2	= 36,2	= 22,7	= 27,6				
— — — — — Extratrain og som militair Transport, befordret 1 Miil	Spd. = 20,7	β = 12,4	Spd. = 9,1	β = 10,5				
— — — — — Extratrain og som militair Transport, befordret 1 Miil	= 19,5	= 8,2	= 6,8	= 7,4				
I Gjennemsnit	= 20,6	= 12,3	= 9,0	= 10,4				
Antal Personer med hver Classe i Procent af det samlede Antal — med de ordinaire Train —	3,5 %	26,4 %	70,1 %	100,0 %				
do. do. — hver Classe i Procent af det samlede Antal — med Extratrain og som militair Transport —	1,5 %	7,5 %	91,0 %	100,0 %				
I Gjennemsnit	3,2 %	24,7 %	72,1 %	100,0 %				
Indtægt af hver Classe i Procent af den samlede Indtægt — for Passagerer med de ordinaire Train — }	8,4 %	32,8 %	58,8 %	100,0 %				
do. do. do. af den samlede Indtægt — for Passagerer med Extratrain og som militair Transport — }	7,3 %	15,9 %	76,8 %	100,0 %				
I Gjennemsnit	8,4 %	32,3 %	59,3 %	100,0 %				

Oplysninger om

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere

Løbe-No.	Varernes Art.	Til								
		Bryn.	Grorud.	Robsrud Sidebane.	Strømmen.	Lillestrøm.	Lillestrøm, Kongsvin- gerbanens Stationer	Nordvestre Stambanes Stationer		
1	Been	Vogne	—	1	—	—	—	—	—	
2	Brændeviin	Centn.	—	6	—	4	19	1 784	—	
3	Cinders	Vogne	—	—	—	—	3	8	2	
4	Coke	do.	—	—	—	—	1	—	—	
5	Foustager, tomme,	Potter	—	—	—	—	—	6 930	—	
6	Gjødsel	Vogne	10	56	34	251	4	80	—	
7	do. — Poudrette —	do.	—	8	—	19	4	117	9	
8	Glasskaar	do.	—	—	—	—	—	—	—	
9	Glasvarer	Centn.	—	8	—	1	28	210	1	
10	Hø & Halm	do.	—	—	—	—	—	245	—	
11	Jernvarer	Vogne	—	—	—	—	3	20	154	
12	do. 1 & 2 Cl.	Centn.	—	352	—	20	55	72	11	
13	do. 3 & 4 Cl.	do.	1	735	—	107	1 942	3 049	336	
14	Kalk	Vogne	—	12	—	1	7	13	—	
15	Kjød	Centn.	—	5	—	24	114	174	56	
16	Kornvarer	Tøndr.	5	51	—	1 609	4 165	39 309	354	
17	Kridt & Bridsel	Vogne	87	19	—	—	—	—	—	
18	Krudt	do.	—	—	—	—	—	—	2	
19	Kul	do.	—	62	—	6	15	137	20	
20	Leer	do.	—	—	—	1	1	—	—	
21	Maskineri	do.	—	2	—	—	2	4	—	
22	Militærbagage	do.	—	—	—	—	—	—	—	
23	Muur- & Tagsteen	do.	—	4	—	—	14	6	—	
24	Møbler & Flyttegods	do.	—	1	—	—	—	7	1	
25	Ost	Centn.	—	12	—	10	54	49	5	
26	Poteter	Vogne	—	—	—	—	—	1	1	
27	Salt	do.	—	—	—	1	1	95	224	
28	do.	Tøndr.	—	19	—	117	400	2 341	57	
29	Sand	Vogne	—	15	—	—	2	—	—	
30	Sild	Tøndr.	—	28	—	42	332	6 241	5 764	
31	Slibe- & Møllestene	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	
32	do.	Centn.	—	3	—	9	49	951	24	
33	Smør	do.	—	10	—	19	69	37	—	
34	Steen	Vogne	—	1	—	—	—	1	2	
35	Trælast: Planker	do.	—	—	—	—	2	—	—	
36	Varer, diverse.	1 Cl.	Centn.	1	748	—	250	1 405	16 577	1 425
37		A. 2 Cl.	do.	87	1469	—	549	1 966	14 927	3 325
38		3 Cl.	do.	—	65	—	54	345	1 106	74
39		4 Cl.	do.	85	125	—	206	1 301	8 236	2 027
40		B. 1 Cl.	Tøndr.	—	2	—	2	13	130	1
41		2 Cl.	do.	2	29	—	204	345	5 470	7
42		C. 1 Cl.	Cubf.	—	154	—	145	369	2 086	648
43		2 Cl.	do.	50	261	—	124	1 073	4 661	2 164
44		Øl	Centn.	—	299	—	549	3 166	3 725	—
45		Fragtfrit Gods	Vogne	34	60	6	105	441	140	14
46	do. do.	Centn.	58	31	—	61	152	572	1	
Reduceret til Centner			10 317	29 499	4 400	47 144	75 680	220 572	72 921	

Godsbefordringen.

transporterede paa Jernbanen fra Christiania til de forskjellige Stationer.

Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trogstad.	Dahl.	Eidsvold.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	—	—	—	—	—	1	Vogn à 80 Centner	80	1
—	1	10	193	139	487	2 643	Centner.	2 643	2
—	—	—	—	—	20	33	Vogne à 110 Centner	3 630	3
1	—	—	—	—	—	2	do. à 80 do.	160	4
—	200	200	—	57 600	2 034 400	2 099 330	Potter (200 = 1 Centner	10 497	5
10	—	—	15	68	8	536	Vogne à 110 Centner	58 960	6
1	—	1	—	2	32	193	do. à 80 do.	15 440	7
—	—	—	—	11	19	30	do. à 110 do.	3 300	8
1	—	10	29	13	172	473	Centner	473	9
—	—	—	—	—	12	257	do.	257	10
—	—	—	—	4	277	458	Vogne à 110 Centner	50 380	11
—	1	—	2	1	40	554	Centner	554	12
54	40	124	321	1 003	5 640	13 352	do.	13 352	13
—	—	1	—	2	1	37	Vogne à 110 Centner	4 070	14
4	4	8	409	63	282	1 143	Centner	1 143	15
130	431	643	2 282	6 089	35 738	90 806	Tønder à 1,65 Centner	149 830	16
—	—	—	—	—	6	112	Vogne à 60 do.	6 720	17
—	—	—	—	—	—	2	do. à 110 do.	220	18
1	—	7	7	10	646	911	do. à 110 do.	100 210	19
—	—	—	—	24	11	37	do. à 110 do.	4 070	20
—	—	2	—	—	3	13	do. à 110 do.	1 430	21
—	—	—	5	—	1	6	do. à 60 do.	360	22
—	—	—	2	10	3	39	do. à 110 do.	4 290	23
—	1	2	—	1	19	32	do. à 60 do.	1 920	24
1	—	—	1	3	8	143	Centner.	143	25
—	—	—	—	—	—	2	Vogne à 110 Centner	220	26
—	—	12	15	56	128	532	do. à 110 do.	58 520	27
26	94	96	322	357	20 296	24 125	Tønder à 3 do.	72 375	28
—	—	—	—	9	15	41	Vogne à 110 do.	4 510	29
19	57	154	409	557	11 499	25 102	Tønder à 3 do.	75 306	30
—	—	—	—	—	1	1	Vogn à 110 do.	110	31
99	—	50	263	28	2 320	3 796	Centner	3 796	32
4	—	2	40	14	11	206	do.	206	33
—	—	—	—	—	1	5	Vogne à 110 Centner	550	34
—	—	—	—	—	—	2	do. à 120 do.	240	35
38	198	547	2 022	2 759	45 896	71 866	Centner	71 866	36
117	288	671	4 779	2 167	29 490	59 835	do.	59 835	37
10	5	42	82	3 802	1 680	7 265	do.	7 265	38
139	324	709	503	1 114	7 978	22 747	do.	22 747	39
1	2	11	14	21	357	554	Tønder à 2 Centner	1 108	40
64	48	73	38	95	1 258	7 633	do. à 2 do.	15 266	41
25	12	550	1 068	488	4 952	10 497	Cubicfod (4 = 1 Centner)	2 624	42
70	27	487	678	951	13 661	24 207	do. (do. do.)	6 052	43
83	68	797	2 962	1 516	2 048	15 213	Centner	15 213	44
11	16	32	30	16	76	981	Vogne à 110 Centner	107 910	45
4	33	62	49	7	134	1 164	Centner	1 164	46
3 637	4 057	11 411	26 044	49 617	405 716			961 015	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa

Løbe-No.	Varenes Art.	Fra									
		Bryn.	Grorud.	Robsrud Sidebane.	Laasby Sidebane.	Fjeld- hammer Sidebane.	Strømmen Sidebane.	Strømmen.	Lillestrøm.	Lillestrøm, Kongsvin- gerbanens Stationer.	Nordvestre Stambanes Stationer.
1	Arbejdsredskaber . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
2	Bark do.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
3	Been do.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
4	Brændeviin Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Bygningsmaterialier Vogne	—	—	—	—	—	—	—	6	—	
6	Drainsrør do.	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
7	Flasker, ledige . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	1	18	
8	Foustage, tomme. Potter	—	600	—	—	—	2 400	16 400	126 600	3 800	
9	Fyrstikker Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
10	Gjødsel do.	—	—	—	—	—	—	2	—	—	
11	Glasvarer Centn.	—	—	—	—	—	—	—	1 845	788	
12	Hø & Halm Vogne	—	—	—	—	—	—	—	10	—	
13	do. do. Centn.	—	—	—	—	—	—	—	47	—	
14	Iis Vogne	—	—	37	62	1	—	—	—	—	
15	Jernvarer do.	—	—	—	—	—	1	—	6	156	
16	do. 1 & 2 Kl. Centn.	—	—	—	—	—	—	—	13	660	
17	do. 3 & 4 Kl. do.	—	—	—	—	—	—	—	3 749	14 438	
18	Kjød do.	—	—	—	—	—	—	—	1	988	
19	Kornvarer Tønd.	—	4	—	—	—	84	675	5 143	601	
20	Maskineri Vogne	—	1	—	—	—	—	3	1	—	
21	Melk Centn.	—	—	—	—	—	362	2 092	27 951	—	
22	Muur- & Tagsteen Vogne	—	61	—	—	—	—	1	—	—	
23	Møbler & Flyttegods do.	—	—	—	—	—	—	—	9	—	
24	Ost Centn.	—	—	—	—	—	—	—	329	282	
25	Pap Vogne	—	—	—	—	—	—	—	1	3	
26	Poteter do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
27	do. Tønd.	—	—	—	—	—	6	34	437	—	
28	Reenmos Vogne	—	—	—	—	—	—	—	20	—	
29	Salt Tønd.	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
30	Sand Vogne	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
31	Saugflis do.	—	—	—	—	1	3	10	11	—	
32	Sild Tønd.	—	—	—	—	—	1	—	2	19	
33	Skifersteen Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Smør Centn.	—	—	—	—	—	—	100	732	2 184	
35	Steen Vogne	47	13	—	—	—	—	—	—	—	
36	Trækul do.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
37	Planker do.	—	1	—	47	16	294	1	652	1 363	
38	Battens do.	—	32	—	195	—	12	—	2 612	3 383	
39	Bord do.	—	8	—	310	222	429	1	4 027	1 882	
40	Tømmer, firkantet do.	—	—	—	—	7	—	—	79	161	
41	do. rundt. do.	—	3	9	3	3	—	1	3 465	564	
42	Bjælker do.	—	—	—	—	1	—	—	8	334	
43	Kortsleepers . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
44	Spirer & Stik . . . do.	—	18	3	—	—	2	2	3	1 053	
45	Kult, Pitprops, Stør & Stænger do.	—	88	17	26	—	—	52	14	3 169	
46	Juffers do.	—	—	—	—	—	—	—	61	—	
47	Brænde & Baghuun do.	—	2	12	57	62	60	28	1 447	1 216	
48	Trævarer, simple . do.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
49	Tøndestav do.	—	—	—	—	—	—	—	9	5	
50	do. Favne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
51	1 Kl. Centn.	—	99	—	—	—	—	124	147	3 148	
52	2 do. do.	—	246	—	—	—	—	82	665	4 870	
53	3 do. do.	—	10	—	—	—	—	—	10	112	
54	4 do. do.	172	396	—	—	—	—	256	2 391	5 916	
55	1 do. Tønd.	—	—	—	—	—	—	—	48	190	
56	2 do. do.	—	—	—	—	—	—	8	16	243	
57	1 do. Cubfd.	—	37	—	—	—	—	—	180	2 139	
58	2 do. do.	14	105	—	—	—	—	728	1 167	6 527	
59	Øl Centn.	—	—	—	—	—	—	—	5	—	
60	Fragtfrit Gods . . . Vogne	119	37	7	3	—	8	14	329	35	
61	do. do. Centn.	—	—	—	—	—	—	—	45	—	
Reduceret til Centner .		18 435	30 246	9 350	82 850	36 740	96 130	12 318	1 472 566	1 605 012	236 952

Jernbanen til Christiania fra de forskjellige Stationer og Stoppesteder.

Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Hauer-sæter Sidebane.	Dahl.	Eidsvold.	Tilsammen.	Reduceret til Centner.	Løbe-No.	
—	—	—	—	—	—	—	2	Vogne à 60 Centner	120	1
—	—	—	—	—	1	—	2	do. à 60 do.	120	2
—	—	1	—	—	—	—	2	do. à 80 do.	160	3
—	—	—	—	—	417	34 052	34 469	Centner	34 469	4
—	—	—	—	—	—	—	6	Vogne à 60 Centner	360	5
—	—	—	—	—	—	—	2	do. à 110 do.	220	6
—	—	—	—	—	107	101	227	do. à 70 do.	15 890	7
—	—	4 800	16 800	—	17 800	241 000	430 200	Potter (200 = 1 Centn.)	2 151	8
—	—	—	—	—	—	—	2	Vogne à 80 Centner	160	9
—	—	—	—	—	—	—	2	do. à 110 do.	220	10
—	—	—	—	—	10 808	15	13 456	Centner	13 456	11
—	—	—	—	—	—	—	10	Vogne à 40 Centner	400	12
—	—	—	—	—	—	—	47	Centner	47	13
—	—	—	—	—	—	—	100	Vogne à 110 Centner	11 000	14
—	—	—	—	—	1	—	165	do. à 110 do.	18 150	15
—	—	—	—	—	—	49	722	Centner	722	16
—	—	—	—	—	—	9 302	27 501	do.	27 501	17
—	5	1	15	—	1 260	4 712	7 838	do.	7 838	18
29	772	2 208	—	—	610	2 288	12 414	Tønder à 1,65 Centner	20 483	19
3 990	7 962	14 913	6 655	—	802	2 993	67 720	Vogne à 110 Centner	550	20
—	—	—	—	—	—	—	62	Centner	67 720	21
—	—	1	2	—	—	—	25	Vogne à 110 Centner	6 820	22
—	—	—	37	—	132	7 365	8 145	do. à 60 do.	1 500	23
—	—	—	—	—	—	—	4	Centner	8 145	24
—	—	—	—	—	—	12	12	Vogne à 80 Centner	320	25
—	—	—	—	—	—	399	4 504	do. à 110 do.	1 320	26
3	6	—	—	—	—	—	5 389	Tønder à 2 Centner	10 778	27
—	—	—	—	—	—	—	20	Vogne à 80 Centner	1 600	28
—	—	—	—	—	—	—	3	Tønder à 3 do.	9	29
—	—	—	—	—	—	—	1	Vogne à 110 do.	110	30
—	—	—	—	—	—	—	25	do. à 40 do.	1 000	31
—	—	2	—	—	—	12	36	Tønder à 3 do.	108	32
—	—	—	—	—	—	1	1	Vogne à 110 do.	110	33
—	2	—	—	—	345	12 292	15 655	Centner	15 655	34
—	—	—	—	—	—	3	63	Vogne à 110 do.	6 930	35
—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 60 do.	60	36
—	—	2	252	3	1 038	103	4 270	do. à 120 do.	512 400	37
—	—	—	3	6	512	253	7 604	do. à 120 do.	912 480	38
—	—	—	264	4	1 076	85	8 539	do. à 120 do.	1 024 680	39
—	—	—	44	57	43	22	413	do. à 110 do.	45 430	40
—	15	—	83	151	177	78	4 569	do. à 110 do.	502 590	41
—	—	—	—	—	12	10	469	do. à 110 do.	51 590	42
—	—	—	—	—	98	—	100	do. à 110 do.	11 000	43
1	6	3	47	190	212	166	1 897	do. à 110 do.	208 670	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	14	50	91	195	632	128	4 605	do. à 110 do.	506 550	45
—	—	—	—	—	—	—	61	do. à 110 do.	6 710	46
—	—	1	3	247	188	123	3 464	do. à 110 do.	381 040	47
—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 60 do.	60	48
—	—	—	—	—	40	29	126	do. à 80 do.	10 080	49
—	—	—	—	—	—	451	451	Favne à 24 do.	10 824	50
9	10	133	446	—	708	4 985	11 278	Centner	11 278	51
69	27	168	470	—	662	4 655	13 145	do.	13 145	52
1	—	—	—	—	30	1 498	1 662	do.	1 662	53
46	69	966	6 097	—	3 058	4 689	24 470	do.	24 470	54
—	—	—	86	—	25	730	1 149	Tønder à 2 Centner	2 298	55
—	—	—	828	—	—	—	1 095	do. à 2 do.	2 190	56
150	37	279	571	—	559	5 239	9 591	Cubikfod (4 = 1 Centn.)	2 398	57
30	90	134	1 725	—	923	3 043	15 494	do. (4 = 1 do.)	3 873	58
—	—	—	—	—	31	—	36	Centner	36	59
—	3	9	19	1	41	77	703	Vogne à 110 Centner	77 330	60
—	—	—	—	—	12	8	65	Centner	65	61
6 194	13 572	27 267	110 176	94 070	5 008 89	246 284			4 599 051	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen til Eidsvold fra alle Stationer undtagen Christiania.

Table with columns: Varenes Art., Bryn., Grørd., Røbrud Sidebane., Laasby Sidebane., Strømmen., Lillestrøm., Fetsund., Blakjer., Haga., Aarsnes., Sæsterløen., Skarnes., Sander., Kongsvinger., Aabogen., Eidskog., Magnor., Charlottenberg., Amot., Ottebol., Arvika., Leersund., Frogenr., Kløften., Trøgstad., Haversæter Sidebane., Dahl., Til sammen., and Løbe-No. The table contains multiple rows of data for various goods and their transport details.

Løbe-No.

Varenes Art.

Fra

Kongsvingerbanens Stationer.

Lillestrøm,

Nordvestre Stambanes Stationer.

Til sammen.

Reduceret til Centner.

Løbe-No.

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa

Løbe-No.	Varernes Art.	Fra																		
																Lillestrøm,				
		Bryn.	Grorud.		Robsrud Sidebane.	Lassby Sidebane.		Fjeldhammer Sidebane.		Strømmen Sidebane.		Strømmen.		Lillestrøm.		Kongsvin-gerbanens Stationer.		Nordve- stre Stam- banes Stationer.		
Op.	Op.	Ned.	Op.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.			
1	Drainsrør . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	Flasker, ledige	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	Gjødsel	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	Glasvarer . . .	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Hø & Halm . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	Iis	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7	Jernvarer		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	1 & 2 Cl.	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	
8	do. 3 & 4 Cl.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	
9	Kjød	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10	Kornvarer . . .	Tdr.	327	1 116	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11	Muur- & Tag- steen	Vogne	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12	Møbler & Flyt- tegods	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
13	Poteter	Tdr.	7	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	Sand	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Saugflis	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Sild	Tdr.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17	Smør	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Steen	Vogne	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
19	do. - Granit -	do.	—	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
20	Planker	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21	Battens	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22	Bord	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
23	Rundt Tøm- mer	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
24	Firkantet Tømmer	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
25	Kult, Pit- props, Stør & Stænger	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Brænde & Baghuun	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
27	1 Cl.	Centn.	5	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28	2 Cl.	do.	101	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
29	3 Cl.	do.	10	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
30	4 Cl.	do.	308	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31	1 Cl.	Tdr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
32	2 Cl.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
33	1 Cl.	Cubfd.	34	151	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	2 Cl.	do.	—	159	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Vidier	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
36	Fragtfrit Gods	do.	56	16	1	26	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
37	do. do.	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Reduceret til Centner			8 246	11 940	110	2 860	6 680	4 950	550	720	330	480	4 272	228	43 771	105 773	1 180	10 240	2 252	4

Jernbanen mellem de forskjellige Stationer undtagen Christiania og Eidsvold.

Leersund.		Frogner.		Kløften.		Trøgstad.		Haversæter Sidebane.	Dahl.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.		Løbe-No.	
Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	Vogne à 110 Centner	770	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	do. à 70 do.	—	70	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	do. à 110 do.	110	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	—	51	Centner	—	51	4
—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6	Vogne à 40 Centner	—	240	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	do. à 110 do.	220	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	Centner	11	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	173	—	do.	173	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	3	do.	1	3	9
1	28	17	49	59	127	—	—	—	20	1748	241	Tønder à 1,65 Centner	2884	398	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	Vogne à 110 do.	2420	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	do. à 60 do.	—	180	12
—	8	—	2	—	27	—	2	—	17	16	68	Tønder à 2 do.	32	136	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	Vogne à 110 do.	2200	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	do. à 40 do.	—	320	15
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Tønder à 3 do.	3	3	16
—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	5	Centner	—	5	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	Vogne à 110 Centner	660	—	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	—	do. à 110 do.	7920	—	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	do. à 120 do.	120	360	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	do. à 120 do.	—	960	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	56	59	do. à 120 do.	6720	7080	22
—	—	—	—	5	—	2	14	—	52	—	848	do. à 110 do.	—	93280	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	12	do. à 110 do.	—	1320	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 110 do.	—	110	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	115	do. à 110 do.	1980	12650	26
2	2	1	3	7	18	4	57	—	25	93	141	Centner	93	141	27
2	13	1	3	3	14	38	48	—	61	407	230	do.	407	230	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	18	do.	12	18	29
—	18	4	—	—	13	9	99	—	56	478	391	do.	478	391	30
—	—	—	—	—	—	10	41	—	9	15	55	Tønder à 2 Centner	30	110	31
—	—	—	—	—	—	8	213	—	—	8	217	do. à 2 do.	16	434	32
—	36	—	—	—	—	—	8	—	11	191	100	Cubicfod (4 = 1 Centner)	48	25	33
—	48	—	—	—	38	—	96	—	34	222	425	do. (do. do.)	55	106	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	Vogne à 60 Centner	60	—	35
—	—	4	6	—	8	—	15	64	84	503	311	do. à 110 do.	55330	34210	36
—	—	—	—	3	64	—	—	—	12	5	76	Centner	5	76	37
6	119	474	755	110	2052	87	2612	8580	16284				82758	152907	

Det vil af disse Tabeller sees, at Vægten af den samlede Varemasse, som er befordret paa Jernbanen har været 5 848 952 Centner, hvoraf 4 763 904 Centner har været befordret i Retningen ned til Christiania og 1 085 048 Centner i Retningen op fra Christiania. Transporten af Varer ned har altsaa været 4,4 Gange saa stor som op.

Af denne Vægt er Trælast og Brænde beregnet til 4 291 020 Centner, hvoraf 4 281 850 Centner i Retningen ned og 9 170 Centner i Retningen op. Vægten af Trælast og Brænde har altsaa udgjort tilsammen 73,4 % af den samlede Godsbefordring; i Retningen ned 89,9 %, i Retningen op 0,9 %.

Vægten af fragtfrit Gods er beregnet til 309 213 Centner, hvoraf 116 631 Centner i Retningen ned og 192 582 Centner i Retningen op.

Vægten af det øvrige Gods er beregnet til 1 248 719 Centner, hvoraf 365 423 Centner i Retningen ned og 883 296 Centner i Retningen op.

Af andre Varer end Trælast, Brænde og fragtfrit Gods er der altsaa befordret 2,4 Gange saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvogne befordret 563 Reisevogne og Slæder, samt 3 019 levende Dyr.

Efterfølgende Tabel vil vise Antallet af de til Befordring af ovennævnte Gods anvendte læssede Vogne.

TABEL over læssede Vogne, som ere førte mellem Stationerne.

Fra Stationerne:	Til Stationerne:																Tilsammen.	
	Christiania.	Bryn.	Grorud.	Robsrud*.)	Laasby*.)	Fjeldhammer*.)	Strømmen.	Lillestrøm.	Lillestrøm, Kongsvin- gerbanens Stationer.	Nordvestre Stambanes Stationer.	Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Hauersæter*.)	Dahl.		Eidsvold.
Christiania		150	380	46	203	23	392	1 117	5 005	849	39	126	330	561	6	795	6 021	16 043
Bryna	141		5	—	—	—	9	14	29	—	6	—	8	33	—	—	235	480
Grorud	314	1		—	—	—	1	89	62	1	—	—	4	3	—	8	40	523
Robsrud*)	106	—	—	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	1	135
Laasby*)	697	—	44	—	—	—	—	52	6	—	—	—	—	—	—	—	—	799
Fjeldhammer*)	321	—	—	11	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	8	343
Strømmen	917	—	5	1	—	—	—	13	15	—	2	1	8	5	—	5	11	983
Lillestrøm	12 899	105	104	—	—	—	28				10	233	45	73	—	28	52	13 577
Lillestrøm, { Kongsvingerba- nens Station- ner. Nordvestre Stambanes Stationer.	15 401	48	19	—	—	13	—				2	—	6	—	—	—	102	15 591
Leersund	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
Frogner	70	—	—	—	—	—	4	—	—	—	2	—	3	1	—	1	—	81
Kløften	229	—	—	—	—	—	—	13	9	—	—	—	—	1	—	5	6	263
Trøgstad	1 088	2	2	—	—	—	—	10	11	—	—	—	3	—	—	—	2	1 118
Hauersæter*)	860	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	874
Dahl	4 548	10	26	1	—	—	5	78	5	—	3	9	5	4	—	—	26	4 720
Eidsvold	4 375	4	4	—	—	—	6	71	52	5	2	3	5	8	—	4	—	4 539
Tilsammen	44 399	320	603	59	203	36	445	1 488	5 194	855	66	372	417	689	6	866	6 517	62 535

Multipliceres ethvert af disse Tal med Afstanden mellem vedkommende Stationer, erholdes Vognmilenes Antal. Paa samme Maade er Vognmilenes Antal for de tomme Vogne beregnet. Vognmilene have udgjort:

Læssede Vogne 62 535 med 180 168 Vognmile.
Tomme do. 38 090 — 73 009 do.

Tilsammen 100 625 med 253 177 Vognmile.

*) Sidebane.

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Reduceret paa den hele Banelængde bliver samtlige Vognes Antal 42 196, hvoraf læssede 30 028 og tomme 12 168.

Af de 62 535 læssede Vogne ere 45 158 bevægede i Retningen ned til Christiania og 17 377 i Retningen op fra Christiania.

Antallet af Godsvogne hvorpaa er fremført Reisevogne og levende Dyr, har været 756, hvoraf 610 i Retningen ned og 146 i Retningen op.

Til fragtfrit Gods har været benyttet et Antal af 2 799 Vogne, hvoraf 1 059 i Retningen ned og 1 740 i Retningen op. Fradrages disse, sees den egentlige Godsbefordring at have benyttet 58 980 Vogne, hvoraf 43 489 i Retningen ned og 15 491 i Retningen op. Antallet af læssede Vogne til den egentlige Godsbefordring har altsaa været 2,8 Gange saa stort ned som op.

Antallet af Vogne hvorpaa er fremført Trælast og Brænde, har været 37 141, hvoraf 37 063 i Retningen ned og 78 i Retningen op. Antallet af de med Trælast og Brænde læssede Vogne har altsaa tilsammen været 59,4 pCt. af samtlige Vogne, og særskilt i Retningen ned 82,7 pCt. og i Retningen op 0,4 pCt.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 21 839, hvoraf 6 426 i Retningen ned 15 413 i Retningen op. Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 2,4 Gange saa stort i Retningen op som i Retningen ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 38 090, hvoraf 5 511 i Retningen ned og 32 579 i Retningen op. Følgende Tabel vil vise Anvendelsen af Godsvognene, de af samme gjennemløbne Mile o. s. v.

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Med fragtfrit Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjen- snit af samtlige Vogne.
Antal Vogne op	146	78	15 413	1 740	32 579	49 956*)
Antal Vogne ned	610	37 063	6 426	1 059	5 511	50 669
Tilsammen Antal Vogne	756	37 141	21 839	2 799	38 090	100 625
Antal Vognmile op	634	52	56 486	4 137	65 264	126 573
Antal Vognmile ned	2 455	86 165	27 984	2 255	7 745	126 604
Tilsammen Antal Vognmile	3 089	86 217	84 470	6 392	73 009	253 177
Hver Vogn op i Gjennemsnit bevæget hver Gang	4,3 Mile	0,7 Mile	3,7 Mile	2,4 Mile	2,0 Mile	2,5 Mile
Hver Vogn ned i Gjennemsnit bevæget hver Gang	4,0 —	2,3 —	4,4 —	2,1 —	1,4 —	2,5 —
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang .	4,1 —	2,3 —	3,9 —	2,3 —	1,9 —	2,5 —
Antal Centner op	c. 2 900	9 170	883 296	192 582	—	1 087 948
Antal Centner ned	c. 12 200	4 281 850	365 423	116 631	—	4 776 104
Tilsammen Antal Centner	c. 15 100	4 291 020	1 248 719	309 213	—	5 864 052

*) At Antallet af Vogne Op og Vogne Ned ikke stemmer, hidrører derfra, at de ikke gjennemløbe det samme Mileantal daglig i begge Retninger, d. e. at de i den ene Retning kunde opholdes oftere paa Stationerne end i den anden.

	Med Kreaturer og Reisevogne	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Med fragtfrit Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjen- nemsnit af samtlige Vogne.
Antal Centnermile op	c. 12 700	6 014	3 460 504	457 877	—	3 937 095
Antal Centnermile ned	c. 49 100	9 958 803	1 354 333	248 387	—	11 610 623
Tilsammen Antal Centnermile	c. 61 800	9 9648 17	4 814 837	706 264	—	15 547 718
<hr/>						
Antal Centner fordeelte paa den hele Banelængde op	2 117	1 002	576 751	76 313	—	656 183
Antal Centner fordelte paa den hele Banelængde ned	8 183	1 659 801	225 722	41 398	—	1 935 104
Tilsammen	10 300	1 660 803	802 473	117 711	—	2 591 287
<hr/>						
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver Vogn op	20,0	115,6	61,2	110,7	—	31,1
Do. Do. Do. ned	20,0	115,6	48,4	110,1	—	91,7
Do. Do. for alle Vogn . .	20,0	115,6	57,0	110,5	—	61,4
<hr/>						
Vognenes Vægt er gennemsnitlig 80 Centner Herefter findes:						
Bruttolast i Centner op	14 580	15 410	2 116 336	331 782	2 606 320	5 084 428
Do. Do. ned	61 000	7 246 890	879 503	201 351	440 880	8 829 624
Tilsammen	75 580	7 262 300	2 995 839	533 133	3 047 200	13 914 052
<hr/>						
Bruttolast Centnermile op	63 420	10 174	7 979 384	788 837	5 221 120	14 062 935
Do. Do. ned	245 500	16 852 003	3 593 053	428 787	619 600	21 738 943
Tilsammen	308 920	16 862 177	11 572 437	1 217 624	5 840 720	35 801 878

TABEL,

der viser, hvorledes Trainene har været belastede med Gods mellem de forskjellige Stationer og Stoppesteder.

	Antal Centner.	
	I Retningen Op.	I Retningen Ned.
Mellem Christiania og Bryn	961 015	4 599 051
— Bryn - Grorud	978 418	4 600 129
— Grorud - Robsrud	961 961	4 595 977
— Robsrud - Laasby	960 531	4 587 347
— Laasby - Fjeldhammer	968 091	4 499 547
— Fjeldhammer - Strømmen	968 641	4 463 407
— Strømmen - Lillestrøm	925 763	4 438 182
— Lillestrøm - Leersund	593 773	1 029 197
— Leersund - Frogner	588 279	1 023 744
— Frogner - Kløften	559 051	1 010 655
— Kløften - Trøgstad	539 504	984 714
— Trøgstad - Hauersæter	500 698	877 863
— Hauersæter - Dahl	500 698	775 213
— Dahl - Eidsvold	446 991	258 230

Sammenligning mellem Godsbefordringen paa

Løbe-No.	Varer op.	1ste	2det	3die	4de	5te	6te
		Driftsaar. 1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.	Driftsaar. 1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.	Driftsaar. 1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.	Driftsaar. 1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.	Driftsaar. 1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.	Driftsaar. 1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.
1	Brændeviin Centn.	25	325	288	1 754	1 209	1 656
2	Foustage, tomme do.	10 750	11 716	11 744	9 852	12 510	13 716
3	Fragtfrit Gods Vogne	—	—	—	—	—	—
4	do. do. Centn.	—	—	—	—	—	—
5	Gjødsel Vogne	101	29	41	208	171	167
6	Glasvarer Centn.	—	1 875	1 735	4 082	4 276	1 678
7	Jernbaneskiner do.	—	—	400	240	84 280	53 020
8	Jernvarer do.	3 009	3 641	6 122	11 644	21 022	20 366
9	Hø & Halm Vogne	—	—	8	12	11	—
10	do. do. Centn.	—	—	—	—	—	—
11	Kalk, Kridt, Bridsel, Leer, Sand, Steen, Muur- & Tag- steen, Drainsrør } Vogne	38	48	191	46	122	267
12	Kornvarer Tøndr.	4 396	20 847	110 399	25 265	17 502	18 837
13	Kul & Cinders Centn.	2 854	8 113	33 057	40 550	37 794	56 611
14	Møbler, Flyttegods, Mili- tairbagage } Vogne	173	102	77	89	88	82
15	Poteter Tøndr.	—	1 007	57	1 761	445	825
16	Salt do.	21 975	32 278	32 281	28 258	28 878	35 747
17	Sild do.	11 432	11 879	19 277	17 766	16 814	18 141
18	Slibe- & Møllestene. . . . Centn.	4 682	5 670	3 010	3 570	3 757	3 162
19	Trælast, Brænde- & Byg- ningsmaterialier } Vogne	3	115	88	94	56	75
20	Øl i Kasser Centn.	332	7 558	12 457	18 766	26 509	28 268
21	Øvrige Varer do.	97 816	124 299	117 014	89 173	110 295	144 086
	Reduceret til Centner . .	256 083	352 508	549 269	389 842	499 303	553 429

Jernbanen i de forløbne 16 Driftsaar.

7de Driftsaar.	8de Driftsaar.	9de Driftsaar.	10de Driftsaar.	11te Driftsaar.	12te Driftsaar.	13de Driftsaar.	14de Driftsaar.	15de Driftsaar.	16de Driftsaar.	Løbe-No.
1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.	1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.	1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.	1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.	1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Mdr.)	1 Januar til 31 Decbr. 1867.	1 Januar til 31 Decbr. 1868.	1 Januar til 31 Decbr. 1869.	1 Januar til 31 Decbr. 1870.	
1 635	1 375	2 692	3 242	3 206	4 066	2 985	3 023	3 342	2 643	1
1 332	11 384	8 750	13 594	13 176	19 897	15 817	9 833	14 818	10 606	2
—	—	—	—	2 077	1 953	1 328	1 550	1 565	1 740	3
—	—	—	—	5 819	6 165	3 377	3 684	1 799	1 182	4
200	261	436	423	520	796	733	911	749	730	5
5 959	5 404	1 755	1 643	841	945	810	409	507	599	6
12 410	5 830	26 700	55 790	—	—	—	—	—	—	7
27 120	19 754	17 555	33 517	38 989	54 714	21 385	22 924	28 445	72 794	8
29	4	—	1	—	26	3	—	9	—	9
—	—	—	—	299	353	—	43	—	257	10
656	149	393	687	196	308	206	173	352	399	11
180 522	92 217	71 872	135 391	94 991	82 799	43 963	82 057	132 759	94 104	12
77 922	118 781	166 412	147 810	111 182	177 580	117 676	146 551	134 257	104 000	13
112	327	169	203	42	73	103	55	31	39	14
813	1 290	492	316	137	324	100	400	92	126	15
30 723	38 840	30 572	35 688	27 599	51 725	26 622	33 631	31 219	43 633	16
25 749	24 747	25 575	19 913	18 594	26 998	19 542	20 249	31 892	25 104	17
2 283	2 251	2 960	2 917	4 164	4 336	4 781	3 867	4 011	3 906	18
122	157	289	184	26	68	42	70	32	78	19
27 590	26 192	24 118	22 766	21 010	27 938	22 593	18 006	15 813	15 213	20
132 773	170 669	193 825	134 824	176 585	198 283	150 090	203 655	230 553	196 405	21
854 767	772 130	844 736	954 843	980 429	1 208 553	814 535	1 003 218	1 117 525	1 085 047	

Sammenligning mellem Godsbefordringen paa

Løbe-No.	Varer ned.	Iste	2det	3die	4de	5te	6te
		Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.
		1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.	1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.	1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.	1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.	1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.	1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.
1	Brændeviin. Centn.	33 239	30 132	23 337	24 931	32 518	40 711
2	Foustager, tomme do.	300	940	2 220	1 752	1 924	1 924
3	Fragtfrit Gods Vogne	—	—	—	—	—	—
4	do. do. Centn.	—	—	—	—	—	—
5	Glasvarer do.	4 535	8 925	15 533	15 279	16 751	9 143
6	Hø & Halm do.	—	—	440	200	—	560
7	Iis Vogne	—	—	—	—	1	—
8	Jernbaneskinner Centn.	—	—	240	400	1 040	160
9	Jernvarer, Malm, Nikkel . . do.	11 284	14 409	19 914	16 797	18 001	18 239
10	Kalk, Sand, Steen, Muur- & Tagsteen, Drainsrør, Bygningsmaterialier . } Vogne	8	—	13	67	124	651
11	Kjød Centn.	2 343	2 045	1 545	2 002	1 505	4 285
12	Korn Tøndr.	27 042	14 651	1 638	3 595	6 267	13 112
13	Melk Centn.	—	—	—	4 520	8 434	9 508
14	Møbler, Flyttegods, Mili- tairbagage } Vogne	7	100	42	44	84	65
15	Poteter Tøndr.	24 418	17 747	23 402	29 307	22 192	27 285
16	Smør & Ost Centn.	6 755	3 189	2 030	4 052	5 186	3 726
17	Trælast & Brænde Vogne	10 753	15 962	17 853	19 694	20 728	17 713
18	Tøndestaver Favne	—	—	—	—	—	—
19	do. Vogne	—	—	—	—	—	—
20	Ølflasker, tomme Centn.	200	4 724	7 786	11 710	16 536	5 040
21	Øvrige Varer do.	19 477	19 062	39 193	39 585	38 868	58 368
	Reduceret til Centner . . .	1 409 463	1 997 724	2 236 194	2 462 283	2 602 207	2 340 418

Jernbanen i de forløbne 16 Driftsaar.

7de Driftsaar.	8de Driftsaar.	9de Driftsaar.	10de Driftsaar.	11te Driftsaar.	12te Driftsaar.	13de Driftsaar.	14de Driftsaar.	15de Driftsaar.	16de Driftsaar.	Løbs-No.
1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.	1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.	1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.	1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.	1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Mdr.)	1 Januar til 31 Decbr. 1867.	1 Januar til 31 Decbr. 1868.	1 Januar. til 31 Decbr. 1869.	1 Januar til 31 Decbr. 1870.	
1 581	30 952	24 044	21 486	34 836	79 463	58 932	33 194	55 806	34 803	1
2 726	2 598	2 202	2 708	1 488	1 740	1 394	1 767	2 046	2 151	2
—	—	—	—	674	908	684	715	968	1 059	3
—	—	—	—	597	917	134	77	841	141	4
8 814	7 700	5 332	7 321	9 507	13 828	8 619	8 911	11 603	13 507	5
—	—	40	—	—	864	3 033	1 927	3 056	687	6
—	—	252	—	—	366	3	7	138	100	7
960	1 200	2 720	2 080	—	—	—	—	—	—	8
13 862	13 620	15 717	18 271	24 072	36 641	30 077	37 396	37 769	47 367	9
34	53	75	68	53	33	43	104	195	134	10
1 291	2 917	2 248	2 929	4 182	9 807	8 742	8 630	8 648	7 847	11
1 159	1 990	8 940	2 358	7 967	29 435	16 558	7 295	3 895	12 792	12
11 984	15 433	16 257	20 087	22 728	52 705	42 634	50 728	58 012	67 720	13
63	79	294	69	8	41	25	44	34	29	14
18 510	25 527	17 967	10 545	4 593	17 182	12 101	11 136	11 180	6 583	15
1 731	3 038	2 070	2 342	16 619	29 702	16 749	21 867	20 227	23 866	16
21 869	25 578	26 101	28 717	24 733	42 207	33 369	33 795	36 763	37 063	17
—	—	—	—	393	429	223	109	129	126	18
—	—	—	—	—	—	71	34	—	451	19
8 040	8 640	9 420	8 040	7 860	14 400	11 160	23 870	11 900	15 960	20
52 740	56 033	44 834	35 762	59 658	115 817	79 745	89 993	84 856	69 158	21
2 632 111	3 161 759	3 266 319	3 485 828	3 165 591	5 468 842	4 254 084	4 310 785	4 738 320	4 763 904	

Sammenligning mellem Jernbanens

Løbe-No.	Indtægter.	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.	
		1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.		1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.		1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.		1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.		1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.		1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.		1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	
		Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
1	Af Passagerer . . .	35 425	70	40 977	29	44 146	48	42 553	42	43 146	95½	40 167	1	41 822	20½
2	„ Voiturer . . .	541	106	793	60	759	100	619	42	703	97	938	60	664	98
3	„ levende Dyr . . .	915	22	1 099	108	974	40	971	28	1 211	42	951	72	548	64
4	„ Bagage . . .														
5	„ Pakker . . .	1 464	85	2 034	107	2 205	97½	2 559	11	3 681	54½	3 580	118½	4 365	38½
6	„ Melk . . .														
7	„ Varer . . .	75 661	31	94 305	54	121 981	101	111 906	97	124 869	34½	118 163	73	155 309	77
8	„ Telegrafen . . .	760	108	788	30	799	20½	779	76	823	74	918	103	904	16
9	„ Posten . . .	482	90	813	„	821	36	824	96	823	96	824	36	827	96
10	„ Pakhuus- og Huusleie . . .	350	83	1 113	18	1 876	36	2 085	42	1 024	40	1 279	5	1 474	45½
11	„ Tomteleie . . .									1 372	12	1 222	57½	1 684	105
12	„ Bryggeleie . . .	261	98	490	44	732	81	615	29	951	107	1 094	40	538	55
13	„ Overskydende Leie af Driftsmidler . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Øvrige Indtægter . . .	1 726	114	1 266	36	2 230	68	5 081	79	918	63	343	57	3 869	100
	Tilsammen Indtægter	117 591	87	143 682	6	176 528	28	167 996	62	179 526	115½	169 484	23	212 009	115½

Indtægter i de forløbne 16 Driftsaar.

8de Driftsaar.		9de Driftsaar.		10de Driftsaar.		11te Driftsaar.		12te Driftsaar.		13de Driftsaar.		14de Driftsaar.		15de Driftsaar.		16de Driftsaar.		Løbe-No.
1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.		1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.		1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.		1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.		1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Mdr.)		1 Januar til 31 Decbr. 1867.		1 Januar til 31 Decbr. 1868.		1 Januar til 31 Decbr. 1869.		1 Januar til 31 Decbr. 1870.		
Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	
46 194	97	44 716	101½	45 959	90	40 992	100	59 468	18	48 366	29½	48 641	89½	49 267	96½	46 517	8½	1
744	40	673	80	642	24	524	42	679	84	468	54	587	64	541	50	431	62	2
778	20	808	13	934	72	814	104	1 182	38	1 374	104	1 321	22	946	97	1 049	27½	3
4 885	30½	4 773	"	4 913	13	4 829	24	2 015	39½	1 845	4½	1 737	117	1 771	101	1 558	53	4
								2 380	97	1 976	8½	2 205	51	2 811	3	2 824	84½	5
								3 963	98½	3 737	119	4 289	98	5 104	24	5 753	85	6
166 876	113½	168 278	73	183 874	25	167 870	58	232 845	53	176 878	24	185 868	50	205 823	15½	177 573	79	7
825	36	782	30½	1 030	27½	905	114	1 274	52	1 020	105	815	32½	826	27	794	52	8
869	40½	1 053	96	1 206	108	1 224	"	1 690	"	1 252	114	1 239	60	1 228	84	1 219	114	9
1 127	118	1 203	45½	1 324	102	1 346	32	1 131	96	778	8	853	67	963	3	861	38	10
2 044	114	2 827	25	5 017	19	6 183	79	6 594	16	4 887	24	4 577	9	4 791	68	5 662	27	11
—	—	9	71	467	76	498	59	1 238	96	706	15	1 085	47	647	1	475	45	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 413	31	3 560	21	3 522	30	3 526	108	13
1 147	90	416	3	527	77½	463	38½	230	31½	701	7½	347	103	1 234	61½	1 041	105½	14
225 494	99½	225 542	58½	245 898	34	225 653	50½	314 694	119½	247 406	48	257 130	111	279 479	61½	249 290	49	

Sammenligning mellem Jernbanens

Løbe-No.	Udgifter.	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.	
		1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.		1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.		1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.		1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.		1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.		1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.		1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	
		Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘
1	Til Directionen	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„
2	„ Hovedcontoiret	7 168	18	7 027	20	7 637	29	6 906	5	7 001	96½	5 126	95½	5 341	62½
3	„ Stationerne	22 266	80	19 636	70	19 635	44½	20 228	21	22 195	74	22 683	85½	22 584	52
4	„ Locomotiv-Departement.	27 788	67	27 867	45	33 045	18	29 769	22½	30 243	48	30 255	90	42 082	12
5	„ Vogn- do.	6 476	59	4 544	29	6 270	92	5 709	115	5 879	105	7 727	„	11 780	6½
6	„ Ingenieur- do.	10 069	21	10 371	113	11 642	28	12 550	68	12 156	109	31 419	30	43 123	109½
7	„ Vedligeh. af Bygninger .	—	—	192	58	1 332	68	8 290	50½	2 949	109½	4 596	113	4 497	1
8	„ Do. - Stationspl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	263	20½	430	3
9	„ Do. - Telegrafen	181	21	63	55	205	80	47	91	448	106½	685	30	108	101
10	„ Større Arbejder saasom Ombygning af Broer, Om- lægning af Linien med Vignolskinner &c.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 185	32
11	„ Leie af fremmede Drifts- midler*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	457	91
12	„ Uniformer	1 262	36	1 215	44	1 143	52	2 081	99	1 415	64	1 601	75	1 437	25
13	„ Omkostninger ved Divi- dendens Udbetaling	—	—	361	103	313	28	404	93	325	106	399	17	482	31
14	„ Jernbanebetjenternes Procenter	—	—	—	—	995	13	550	6	793	113	223	78	300	„
15	„ Erstatninger	195	29	264	79	111	116	—	—	74	79	80	110	205	31
16	„ Renter	—	—	225	96	—	—	—	—	—	—	911	3	2 380	41
17	Øvrige Udgifter	347	64	1 221	88	101	101½	1 128	112½	1 022	103½	2 584	31½	2 249	82½
	Tilsammen Udgifter	77 755	35	74 992	80	84 434	70	89 667	83½	86 509	34	110 558	59	151 645	81
	Overskud	39 836	52	68 689	46	92 093	78	78 328	98½	93 017	81½	58 925	84	60 364	34½

*) Efter Fradrag af Indtægter ved Udleie af egne Driftsmidler.

Udgifter i de forløbne 16 Driftsaar.

8de Driftsaar.		9de Driftsaar.		10de Driftsaar.		11te Driftsaar.		12te Driftsaar.		13de Driftsaar.		14de Driftsaar.		15de Driftsaar.		16de Driftsaar.		Løbe-No.
1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.		1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.		1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.		1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.		1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Mdr.)		1 Januar til 31 Decbr. 1867.		1 Januar til 31 Decbr. 1868.		1 Januar til 31 Decbr. 1869.		1 Januar til 31 Decbr. 1870.		
Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	Spd.	⌘	
2 000	"	1 726	40	1 408	71	1 437	8	3 153	25	1 443	72	1 969	107	1 693	62	1 685	60	1
5 292	83½	5 035	16½	4 006	81½	4 645	95	8 126	111½	5 607	39½	4 960	32	5 924	41	6 395	11	2
24 411	22½	22 488	82½	21 232	56	22 572	1	29 617	4	22 051	33	21 648	111½	22 878	54	24 749	46½	3
43 858	74½	34 495	116	31 927	73½	28 666	118½	37 190	115	31 534	86½	26 151	37	36 537	50½	31 493	118½	4
15 438	101	11 911	108	6 438	35½	7 675	52	12 888	64½	11 002	36½	19 406	97	18 896	98	14 024	110	5
44 662	101½	39 736	3	28 803	105	24 028	101½	32 095	108½	23 553	3	30 047	77½	37 262	40	26 787	64½	6
4 465	41½	3 763	87½	3 947	117½	2 678	9	9 154	105	4 375	9½	5 332	4	9 028	81½	9 983	1	7
1 137	68	2 106	61	649	22	1 418	60½	5 438	23	2 584	46	3 009	106	2 666	101	5 301	52½	8
407	33½	414	103½	304	51½	378	43	723	87½	339	19½	1 215	14½	511	75	472	33½	9
—	—	15 619	91	16 732	48½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
294	80	2 484	111	1 725	87	847	25	272	117	—	—	—	—	—	—	—	—	11
1 679	69	1 888	51	1 782	55	1 757	53	2 604	31	1 786	96	1 892	28	2 098	26	1 573	78	12
523	108	491	84	491	47	506	81	1 012	13½	203	97	522	1	492	112	460	26	13
1 000	"	800	"	1 119	32	681	34	786	73	559	47	608	14	326	24	762	3	14
57	73	136	11	29	105	48	29½	71	19	165	116½	102	118½	76	99	139	106	15
5 097	73	9 056	"	11 725	113	8 471	81	13 658	41	12 383	33½	13 189	80	14 526	10	12 716	1	16
3 943	30	3 495	88	2 073	91	2 759	89½	2 684	52	2 689	101½	2 197	8	1 528	16	2 278	100½	17
154 270	119	155 651	94	134 399	112	108 573	41½	159 479	30½	120 279	117	132 253	116	154 448	50	138 823	92	
71 223	100½	69 890	84½	111 498	42	117 080	9	155 215	89	127 126	51	124 876	115	125 031	11½	110 466	77	

Oplysninger om

Locomotivmilenes Antal sees af følgende Tabel. Ved Mileantallets Beregning
Locomotiver No. 1—5, 11—12, 22—23 og alle Kongsvingerbanens

Locomotiv No.	Trainmile.				Assisterende Mile.				Mile Ballast og Fyld til Viaduk- terne samt med Sneploug.				Tomme	
	Paa Hoved- banen.	Paa Kongs- vinger- banen.	Paa Nord- vestre Stam- bane.	Tilsam- men.	Paa Hoved- banen.	Paa Kongs- vinger- banen.	Paa Nord- vestre Stam- bane.	Tilsam- men.	Paa Hoved- banen.	Paa Kongs- vinger- banen.	Paa Nord- vestre Stam- bane.	Tilsam- men.	Paa Hoved- banen.	Paa Kongs- vinger- banen.
A. Hovedba- nen tilhø- rende:														
No. 1	377,7	2,5	—	380,2	1 490,4	—	—	1 490,4	118,3	—	—	118,3	463,9	0,7
- 2	369,7	—	—	369,7	730,5	—	—	730,5	460,2	—	—	460,2	259,7	—
- 3	3 286,1	14,7	—	3 300,8	115,1	—	—	115,1	11,4	—	—	11,4	103,6	—
- 4	2 342,9	34,1	9,5	2 386,5	537,4	—	—	537,4	—	—	—	—	353,3	11,3
- 5	235,8	—	—	235,8	801,3	—	—	801,3	—	—	—	—	324,1	—
- 6	79,2	—	—	79,2	49,8	—	—	49,8	386,7	—	—	386,7	82,9	—
- 7	889,9	—	—	889,9	225,0	—	—	225,0	8,8	—	—	8,8	290,5	—
- 8	1 250,1	—	—	1 250,1	440,6	—	—	440,6	—	—	—	—	473,4	—
- 9	560,0	—	—	560,0	117,5	—	—	117,5	—	—	—	—	183,8	—
- 10	827,7	—	—	827,7	322,2	—	—	322,2	—	—	—	—	307,2	—
- 11	1 239,0	4,0	—	1 243,0	341,4	—	—	341,4	3,8	—	—	3,8	117,5	—
- 12	2 306,9	—	—	2 306,9	359,8	—	—	359,8	1,7	—	—	1,7	220,3	—
- 22	1 978,6	—	—	1 978,6	5,6	—	—	5,6	16,4	—	—	16,4	10,3	—
- 23	2 037,5	—	—	2 037,5	70,0	—	—	70,0	—	—	—	—	87,7	—
Tilsammen	17 781,1	55,3	9,5	17 845,9	5 606,6	—	—	5 606,6	1 007,3	—	—	1 007,3	3 258,2	12,0
B. Kongsvin- gerbanen til- hørende:														
No. 13	—	1 310,4	330,9	1 641,3	3,8	307,6	—	311,4	—	—	—	—	0,6	0,3
- 14	1,3	2 766,1	274,2	3 041,6	6,0	154,3	—	160,3	—	—	—	—	5,5	—
- 15	—	2 360,1	—	2 360,1	0,7	91,2	—	91,9	—	—	—	—	3,3	—
- 16	—	2 052,0	6,3	2 058,3	5,1	7,3	—	12,4	—	—	—	—	1,2	—
- 17	1,9	2 831,8	1 053,5	3 887,2	3,5	81,0	—	84,5	—	—	—	—	1,3	—
- 18	—	1 817,5	321,3	2 138,8	5,5	66,2	—	71,7	—	—	—	—	0,2	—
- 19	4,4	2 365,6	1 584,1	3 954,1	2,8	7,9	—	10,7	—	—	5,9	5,9	1,6	1,5
- 20	0,2	1 772,4	247,6	2 020,2	4,0	10,1	—	14,1	—	14,7	—	14,7	1,6	2,3
- 21	1,9	4 537,5	12,6	4 552,0	1,2	—	—	1,2	—	—	—	—	6,3	—
Tilsammen	9,7	21 813,4	3 830,5	25 653,6	32,6	725,6	—	758,2	—	14,7	5,9	20,6	21,6	4,1

Anmærkn. Hovedbanens tvende nye Locomotiver No 22 og 23 sattes i Drift, det første den 23de og det andet den 24de Juni 1870.

Tomme, eller Mile foruden Nyttetvirkning, der fremkomme derved, at assisterende Locomotiv gaaer ledig tilbage, ere i de foregaaende Driftsaar anførte som assisterende.

Hovedbanens Locomotiver have gaaet 56,1 Mile med Sneploug, hvoraf No. 1 og 2 12,6 Mile hver, No. 3 10,7 No. 11 3,8 Mile og No. 22 16,4 Mile.

Kongsvingerbanens Locomotiv No. 20 har gaaet med Sneploug 14,7 Mile.

Locomotivernes Drift.

er til de udløbne Distancer lagt for Skiftning ved Stationerne 5 % for Hovedbanens og 15 % for Hovedbanens Locomotiver No. 6—10.

Mile.		Mile Tilsammen i Regnskabsaaret.				Mile I de foregaaende Driftsaar.				Mile Ialt efter Jernbanens Aabning.				Locomotiv-No.
Paa Nordvestre Stamb.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Paa Hovedbanens.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	
—	464,6	2 450,3	3,2	—	2 453,5	32 884,5	1 072,1	279,6	34 236,2	35 334,8	1 075,3	279,6	36 689,7	1
—	259,7	1 820,1	—	—	1 820,1	36 474,9	820,9	—	37 295,8	38 295,0	820,9	—	39 115,9	2
—	103,6	3 516,2	14,7	—	3 530,9	38 554,4	439,2	124,5	39 118,1	42 070,6	453,9	124,5	42 649,0	3
3,1	347,7	3 213,6	45,4	12,6	3 271,6	34 721,5	629,3	—	35 350,8	37 935,1	674,7	12,6	38 622,4	4
—	324,1	1 361,2	—	—	1 361,2	38 347,4	64,3	—	38 411,7	39 708,6	64,3	—	39 772,9	5
—	82,9	598,6	—	—	598,6	11 469,6	—	—	11 469,6	12 068,2	—	—	12 068,2	6
—	290,5	1 414,2	—	—	1 414,2	12 385,2	—	—	12 385,2	13 799,4	—	—	13 799,4	7
—	473,4	2 164,1	—	—	2 164,1	16 628,5	—	—	16 628,5	18 792,6	—	—	18 792,6	8
—	183,8	861,3	—	—	861,3	15 553,6	—	—	15 553,6	16 414,9	—	—	16 414,9	9
—	307,2	1 457,1	—	—	1 457,1	17 865,3	—	—	17 865,3	19 322,4	—	—	19 322,4	10
—	117,5	1 701,7	4,0	—	1 705,7	29 547,2	110,1	—	29 657,3	31 248,9	114,1	—	31 363,0	11
—	220,3	2 888,7	—	—	2 888,7	33 708,9	—	—	33 708,9	36 597,6	—	—	36 597,6	12
—	10,3	2 010,9	—	—	2 010,9	—	—	—	—	2 010,9	—	—	2 010,9	22
—	87,7	2,195,2	—	—	2 195,2	—	—	—	—	2 195,2	—	—	2 195,2	23
3,1	3 273,3	27 653,2	67,3	12,6	27 733,1	318 141,0	3 135,9	404,1	321 681,0	345 794,2	3 203,2	416,7	349 414,1	
—	0,9	4,4	1 618,3	330,9	1 953,6	240,0	12 000,6	73,0	12 313,6	244,4	13 618,9	403,9	14 267,2	13
—	5,5	12,8	2 920,4	274,2	3 207,4	275,3	16 218,7	644,9	17 138,9	288,1	19 139,1	919,1	20 346,3	14
—	3,3	4,0	2 451,3	—	2 455,3	314,3	20 587,3	281,2	21 182,8	318,3	23 038,6	281,2	23 638,1	15
—	1,2	6,3	2 059,3	6,3	2 071,9	263,3	19 715,1	445,2	20 423,6	269,6	21 774,4	451,5	22 495,5	16
—	1,3	6,7	2 912,8	1 053,5	3 973,0	243,4	19 142,9	858,1	20 244,4	250,1	22 055,7	1 911,6	24 217,4	17
—	0,2	5,7	1 883,7	321,3	2 210,7	54,8	10 746,6	362,4	11 163,8	60,5	12 630,3	683,7	13 374,5	18
3,2	6,3	8,8	2 375,0	1 593,2	3 977,0	538,3	10 513,5	5 057,2	16 109,0	547,1	12 888,5	6 650,4	20 086,0	19
—	3,9	5,8	1 799,5	247,6	2 052,9	12,9	5 665,3	1 523,3	7 201,5	18,7	7 464,8	1 770,9	9 254,4	20
—	6,3	9,4	4 537,5	12,6	4 559,5	24,7	7 277,5	214,2	7 516,4	34,1	11 815,0	226,8	12 075,9	21
3,2	28,9	63,9	22 557,8	3 839,6	26 461,3	1 967,0	121 867,5	9 459,5	133 294,0	2 030,9	144 425,3	13 299,1	159 755,3	

Hvordan Locomotiverne have været benyttede sees nærmere af følgende Tabel.

Locomotivets No.	Antal Dage.																							Tilsammen Dage.																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	22	23																																	
	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.																				
Januar	51214	922	"	31	9	22	"	14	10	7	24	2	514	413	"	31	23	4	4	31	"	"	"	"	"	"	185	113	74																		
Februar	28	17	1	10	28	"	27	1	1610	26	2	"	24	1	3	28	1016	2	2	28	"	"	"	"	"	"	188	95	53																		
Marts	29	2	915	7	11	119	31	"	31	31	"	30	1	27	2	2	31	1516	"	31	"	"	"	"	"	"	184	96	92																		
April	"	30	1712	1	10	"	20	30	"	16	8	6	"	1	29	27	3	18	8	4	9	14	7	26	4	22	7	1	30	"	"	"	"	179	79	102											
Mai	1714	"	"	"	31	"	27	"	31	"	"	"	31	"	31	26	5	"	31	31	"	"	"	"	"	"	186	120	66																		
Juni	25	5	"	"	30	"	28	2	2	2	2	1711	"	25	5	28	2	"	30	30	"	"	"	"	"	"	218	94	48																		
Juli	27	4	"	25	6	"	26	5	30	1	16	13	2	31	"	30	1	"	29	22	3	6	31	"	"	282	61	91																			
August	1614	1	724	"	26	5	24	6	1	24	30	1	10	318	20	3	8	"	31	"	"	31	"	"	"	252	62	120																			
Septbr.	29	1	28	2	"	26	4	"	1515	"	3	19	8	"	30	"	30	25	1	410	20	"	21	3	6	14	2	14	"	"	"	"	231	96	93												
October	23	5	3	"	2	29	26	5	"	1714	"	3	"	3	"	28	1	30	"	29	2	"	23	8	"	31	31	"	11	"	20	"	224	99	111												
Novbr.	1218	"	"	30	26	4	"	23	7	"	23	"	713	9	8	1	29	19	9	2	"	24	6	"	30	10	"	20	27	"	3	206	114	100													
Decbr.	221	8	"	"	31	16	312	21	9	1	31	"	9	19	3	21	10	"	2110	"	31	"	7	24	"	9	22	23	7	1	31	"	201	155	78												
Tilsam.	213	93	59	173	84	108	270	44	51	283	71	11	175	169	21	84	144	137	157	165	43	254	54	57	95	191	79	162	77	126	150	73	142	208	12	150	156	7	21	161	"	232	536	1	184	1	028

I Gjennemsnit for Regnskabsaaret uden Hensyn til Helligdagene har altsaa hvert af Locomotiverne No. 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 22 og 23 været i Tjeneste 223 Dage, i Reserve 69 Dage og under Reparation 73 Dage, eller i Procenter af den hele Tid respective 61,1 18,8 20,0 No. 6 og 7 121 154 107 88 No. 8, 9, og 10 170 107 88

Sammenlignes dette med Locomotivmilenes Antal sees, at for hver Dag, de have været benyttede, er i Gjennemsnit tilbagelagt: Af No. 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 22, og 23 10,6 norske Mile - No. 6 og 7 8,8 - 8, 9 og 10 8,8

Til Locomotivernes Drift har været benyttet:

		1870	1871	1872
Brænde, foruden gamle Sleepers, der ikke er opført i Regnskabet i Pengeværdi				85 Spd. 110 β
Af Locomotivførerne: Kul	7 138 000 ₰		12 697	— 70 -
Olie	8 323	Potter	1 898	— 111 -
Talg	4 692 ₰		506	— 18 -
Pudsegarn	550 ₰		124	— 39 -
Hamp og Patentpakning	565 ₰		101	— 71 -
Lampevæger og Uldgarn			10	— 119 -
- Pudserne: Olie	336	Potter	63	— 47 -
Talg	587 ₰		63	— 71 -
Pudsegarn	2 510 ₰		334	— 80 -

Tilsammen 15 886 Spd. 72 β

Divideres disse Omkostningers Beløb med Trainmilenes Antal 17 845,9 findes Locomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse og Pakning for hver Trainmiil 106,83 β, divideret med Locomotivmilenes Antal 27 738,1 blive disse Omkostninger 68,74 β for hver Locomotivmiil.

De øvrige Locomotiverne vedkommende Udgifter, Lønninger til Locomotivførere, Fyrbødere, Kularbeidere, Vandpumpere, Udgifter ved Reparation o. d. l. have med Fradrag af 33 846 Spd. 80 β, der i Driftsaaret er betalt af Kongsyngerbanelen for Vedligeholdelsen og Driften af dens Locomotiver, beløbet sig til 15 607 Spd. 46 1/2 β. Locomotivernes Drift og Vedligeholdelse har altsaa ialt kostet 31 493 Spd. 118 1/2 β, eller for hver Trainmiil 1 Spd. 91,77 β, for hver Locomotivmiil — Balastmilene medregnet — 1 Spd. 16,27 β.

Samtlige Jernbanens Udgifter 138 823 Spd. 92 β fordeelte paa Trainmilene give for hver gennemløben norsk Miil 7 Spd. 93,48.

Den samlede Vægt, som af Locomotiverne er ført 1 Miil frem er følgende:

Passagevogne.	Disse ere forhen fundne at udgjøre	Centnermile	5 928 042.
Passagerer.	533 200 Personmile. Antages hver Person at veie 1 1/2 Centner, erholdes		799 800.
Stoppevogne.	Disse have gennemløbet 30 101 Mile. Enhver af disse Vogne veier i Gennemsnit 115 Centner, læsset i Gennemsnit 120 Centner		3 612 120.
Godsvogne.	Disse ere forhen fundne at udgjøre		20 254 160.
Gods.	Er forhen fundet at udgjøre		15 547 718.

Tilsammen har altsaa Locomotiverne foruden sin egen Vægt bevæget Centnermile 46 141 840.

Locomotivernes og Tendernes egen Vægt med Vand og Kul er efter Veining i Gennemsnit ansat:

for Locomotiverne No. 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 19, 22 og 23 hver til	750 Centner
- do. - 6 og 7	890 —
- do. - 8, 9 og 10	755 —
- do. - 13, 14 og 18	460 —
- do. - 15, 16 og 17	595 —
- do. - 20	840 —
- do. - 21	660 —

Herefter findes Locomotivernes og Tendernes Centnermile — Ballastmilene ikke medregnet —

for Hovedbanens Locomotiver med Tendere	20 233 260
- Kongsyngerbanelens do — do.	38 325
	20 271 585

Tilsammen Brutto Centnermile 66 413 425

Da Trainmilenes Antal paa Hovedbanen er 17 790,8 findes ved at dividere ovenstaaende Resultat hermed i Gennemsnit med hvert Train at være bevæget en Bruttolast af 2 594 Centner, foruden Locomotivernes og Tendernes egen Vægt.

Divideres med Locomotivmilenes samlede Antal med Undtagelse af Ballastmilene, 26 709,8 Mile, findes hvert Locomotiv i Gennemsnit at have ført med sig en Bruttolast af 1 728 Centner.

Nettovægten af Gods og Passagerer bliver 16 498 023 Centnermile, hvilket i Gennemsnit for hvert Train giver 927 Centner og for hvert Locomotiv 618 Centner.

Divideres de forskellige Vognmiles Antal med Trainmilenes, findes, at i Gennemsnit med hvert Train er befordret:

1ste Classes Personvogne	0,50
1ste & 2den do. do.	0,08
2den do. do.	1,03
3die do. do.	1,81
Stoppevogne	1,69
Godsvogne	14,23

Tilsammen i Gennemsnit 19,34 Vogne

Følgende Tabel udviser Hovedbanens Locomotivers Mileantal paa samtlige Baner samt deres Kulforbrug fordeelt paa de forskjellige Maaneder.

Maaned.	Locomotivmile.	Kulforbrug.	Kulforbrug pr. Locomotivmil.	Timer med Damp oppe.
Januar	1 960,7	556 400	283	2 685
Februar	2 119,5	615 300	290	2 754
Marts	2 079,7	603 000	289	2 849
April	1 858,8	494 700	266	2 512
Mai	2 291,1	564 300	246	2 891
Juni	2 738,6	695 400	253	3 426
Juli	3 188,5	768 900	241	4 113
August	2 732,5	645 900	236	3 699
September	2 478,0	558 600	225	3 343
October	2 127,9	513 000	241	3 139
November	1 996,0	497 900	249	2 917
December	2 161,8	624 600	288	2 993
	27 733,1	7 138 000	257	37 321

Antallet af Passageertog har stadig været 2 op og 2 ned daglig den hele Linie.

Fra 15de Mai til 30te September befordret Extra-Passageertog 3 Gange daglig mellem Christiania og Bryn.

Af Godstog har hver Søndag hele Aaret gjenennem gaaet 1 op og 1 ned den hele Linie, og desuden 2 op og 2 ned mellem Christiania og Lillestrøm.

Oftere er Togene befordrede med 2 Locomotiver fra Christiania til Trøgstad eller Dahl foruden det 3die Locomotiv, der regelmæssig assisterer op fra Christiania til Bryn og som oftest ogsaa fra Lillestrøm til Strømmen og Haneborg.

Af følgende Tabel kan Locomotivernes Nyttevirkning paa Hovedbanen i det forløbne Driftsaar sammenlignes med samme i de 11 foregaaende Driftsaar. (Ballastkjøringen udeladt af Beregningen).

Drifts- aar.	Samtlige Locomotiv- mile paa Ho- vedba- nen.	Bevægede Centnermile, Locomotivernes og Tenderens egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa.		Kulforbrug.				Last pr. Locomo- tivmil i Centner.	Nyttevirk- ning pr. ₤ Coke og Kul i Centner- mil, Virk- ningen af Coke og Kul antagen lige.
			Total.	Pr. Locomo- tivmil.	Total. ₤	Pr. Locomo- tivmil. ₤	Pr. Centner- mil. ₤	Pr. Time med Fyr paa.		
4de	14 850	34 222 686	17 328	1,167	4 178 100 Coke	281	0,1221	241	2 305	8,191
5te	15 924	36 687 868	18 555	1,165	4 232 850 Coke	299	0,1300	257	2 304	7,694
6te	15 442	35 310 475	19 940	1,291	og 535 700 Kul. 3 950 800 Coke	288	0,1259	223	2 287	7,940
7de	18 556	42 751 737	25 780	1,889	og 496 496 Kul. 2 380 400 Coke	301	0,1806	216	2 304	7,662
8de	20 310	48 216 798	26 687	1,206	og 3 204 956 Kul. 1 554 600 Coke	300	0,173	205	2 374	7,913
9de	20 977	49 531 067	24 400	1,163	og 4 539 100 Kul. 120 400 Coke	285	0,121	245	2 361	8,275
10de	21 625	53 618 174	27 592	1,276	og 5 865 600 Kul. 6 278 350 Kul.	267	0,117	227	2 479	8,540
11te	21 485	50 658 877	25 816	1,202	6 357 350 Kul.	290	0,125	246	2 410	7,969
12te*)	32 488,9	75 888 436	35 538	1,093	8 849 950 Kul.	272	0,116	241	2 336	8,575
13de	26 649,0	62 277 384	33 600	1,261	6 943 908 Kul.	261	0,111	207	2 337	8,969
14de	26 438,9	64 184 424	32 831	1,242	6 892 471 Kul.	261	0,1074	209	2 428	9,312
15de	26 737,6	65 931 130	33 902	1,268	7 114 200 Kul.	266	0,1079	210	2 466	9,268
16de	26 709,8	66 413 425	35 944	1,346	6 875 012 Kul.	257	0,1035	191	2 486	9,660

*) 16 Maaneder.

De væsentligste Arbejder, der i Driftsaaret har været udført ved Locomotiverne, ere:

Fuldført Reparationen paa Locomotiv No. 10 og paabegyndt Hovedreparation paa Locomotiverne No. 2 & 3 samt udført større Reparationer paa Locomotiverne No. 11 & 12.

Til samtlige Hovedbanens Locomotivers Vedligeholdelse er anvendt 250 Stkr. nye Køberrør og 135 Stkr. nye Messingrør, af hvilke Sidste er indsat 123 Stkr. og 12 Stkr. brugt til Opskjødning af gamle Rør; opskjødte og indsat 126 Stkr. gamle Messingrør. Paalagt 17 Stkr. nye store Hjulringe og 6 Stkr. smaa Ringe af Staal. Skiftet og omdreiet 21 Par store og 30 Par smaa Hjul, hvoraf 13 Par store med Staalringe og 8 Par med Jernringe, 28 Par smaa med Staalringe og 2 Par med Jernringe; af disse er omlagt 9 Stkr. store Ringe af Staal og 10 Stkr. store af Jern. Ombyttet 2 Par Drivhjul af Støbejern med nye af Smødejern, og 2 Stkr. Drivhjulaxler med nye af Staal. Anbragt 7 Stkr. nye Stempler af Støbejern og 2 Stkr. nye af Metal, 9 Stkr. nye Stempelringe af Støbejern og 5 Stkr. af Metal, 5 Stkr. nye Stempelstænger samt 2 Stkr. nye Sleidstænger af Staal. Anbragt 1 Stk. ny Axelkasse for Locomotiver og 1 Stk. do. for Tendere, 9 Stkr. Sleider, 1 Stk. ny Regulatorsleide og 2 Par nye Excenterstroppe. Indsat 4 Par nye Sidestanglagere og 8 Stkr. nye Linkeblokke. Anbragt 3 Stkr. nye Skorstenpiber af Jern, 3 Stkr. nye Injectorer med Rør, 1 ny Røgkasse med Dør, 3 Stkr. nye Rørplader af Jern, 2 Stkr. nye Fyrkasser af Kobber og 1 ny Fyrdør. Indsat 985 Stkr. nye gjennemborede Stagbolte af Kobber, 16 Stkr. Fyrkasseluftrør af Messing og 32 Stkr. do. af Jern, 1 ny Kjedelplade og 2 Lapper paasat indvendig i Kjelder, 1 Lap af Kobber i Fyrkasser og 4 Lapper af Jern paa udvendige Fyrkasser. Omboret 4 Stkr. Cylindre, afdreiet 9 Stkr. Stempelstænger, 12 Stkr. Sleidstænger og 8 Stkr. Pumpekolber. Anbragt 3 Stkr. nye Sidestænger af Staal. Paa-sveitset 2 Stkr. nye Ender for Connectingstænger og indsat 5 nye Tapper i Krydshoveder. Anbragt 38 Stkr. nye Bolte af Staal for Sleidbevægelser. Opsat 12 Stkr. Stempler, 330 Stkr. Sidestanglagere og 16 Stkr. Excenterstroppe. Anbragt 1 ny Pakningsbøssing, 29 Stkr. nye Modpakningsringe og 36 Stkr. nye Foringer for Pakningsbøssinger, 10 Stkr. nye Udvaskningspluggere og 12 Stkr. nye Kraner samt 2 Stkr. nye Tenderventiler. Anbragt 10 Stkr. nye Axellagere for Locomotiver og 10 Stkr. nye do. for Tendere, samt 3 Stkr. nye Axelgeider for Locomotiver. 20 Stkr. Axellasser paaforet og Geider afrettet. Anbragt 1 nyt Cylinderlaag, 2 Stkr. nye Sleidkasselaag og 4 Stkr. nye Laag for Axellasser. Skiftet og repareret 22 Stkr. Bærefjedre, anbragt 18 Stkr. nye Fjederstroppe, 26 Stkr. nye Fjederpinder og 48 Stkr. Fjederkramper. Afrettet 12 Stkr. Sleider og Sleidfjæs samt 4 Stkr. do. for Regulatorsleider. Anbragt 1 ny Bremsaxel, 3 Stkr. nye Bremskruer, 3 Stkr. nye Bremsmuttere, 2 Stkr. nye Bremsarme og 1 ny Brems hænger. Reguleret 6 Stkr. Sleider, anbragt 10 Stkr. nye Bøssinger og Tapper af Staal for Ballancer. Indsat 30 Stkr. Ramværksbolte, anbragt 1 ny Buffer, 5 Stkr. nye Sandkasser med Ventiler og Rør. Paasat 1 ny Blæstpibe, 4 Stkr. nye Gnistfængere og 1 ny Vindskjærm. Bygget 2 Stkr. nye Tenderramværk af Egetræ, anbragt 12 Stkr. nye Fjeder sko for Tendere, 10 Stkr. Søiler med Haandgelænder, 1 ny Spisningsventil og 4 Stkr. nye Spisningsrør af Kobber. Indsat 72 Stkr. nye Sleidkassebolte, 13 Stkr. nye Pakningsbolte, 2 Stkr. Stempelfjederlaase af Metal og indlebet 68 Stkr. diverse Kraner. Desuden forskellige andre Reparationer foruden Locomotivernes Reengjøring, Opmaling og Fernisering, samt indvendig Skrabning og Maling af Kjelder. 6 Stkr. Kjelder er prøvet med Koldtvandstryk, 200 Φ pr. Quadrattomme.

Af Ovenstaaende er til Locomotiverne No. 1—5, 11—12 og 22—23 brugt 123 Stkr. nye Køberrør og 128 Stkr. nye Messingrør, hvoraf brugt 5 Stkr. til Skjøder for Opskjødning af 126 Stkr. gamle Rør; paalagt 5 Stkr. store og 6 Stkr. smaa Hjulringe af Staal; skiftet og omdreiet 8 Par store Hjul med Staalringe og 6 Par do. med Jernringe, samt 22 Par smaa Hjul med Staalringe og 2 Par med Jernringe og endelig omlagt 4 Stkr. store Ringe af Jern. Til Locomotiverne No. 6 og 7 er brugt 12 Stkr. store Hjulringe af Staal, omdreiet 3 Par Hjul med Staalringe og omlagt 2 Stkr. Ringe af Jern. Til Locomotiverne No. 8—10 er brugt 127 Stkr. nye Køberrør og 7 Stkr. nye Messingrør til Skjøder for Opskjødning af gamle Rør — ikke endnu indsatte — og omdreiet 4 Par store Hjul, hvoraf 2 Par med Staalringe, og 2 Par med Jernringe og omdreiet 6 Par smaa Hjul med Ringe af Staal; endelig omlagt og dreiet 9 Stkr. store Ringe af Staal og 4 Stkr. do. af Jern.

Samtidig er til Kongsvingerbanens Locomotiver brugt følgende Materialier og ved samme foretaget følgende Reparationer:

Brugt 110 Stkr. nye Køberrør og 134 Stkr. nye Messingrør, hvoraf 24 Stkr. til Skjøder for gamle Rør. Udtaget, opskjødte og indsat 220 Stkr. gamle Messingrør. Paalagt en stor og en liden Ring af Staal. Omdreiet 12 Par store Hjul med Ringe af Staal og 19 Par smaa Hjul, hvoraf 17 Par med Staalringe og 2 Par med Jernringe. Omlagt og dreiet 8 Stkr. store Ringe af Staal samt 2 Stkr. smaa do. Ombyttet 1 Drivhjulaxel med ny af Staal, (for No. 20). Byttet 4 Stkr. Stempler af Støbejern, 14 Stkr. Stempelringe af Støbejern, 2 Stkr. Stempelstænger med nye af Staal og 5 Stkr. Sidestænger med nye af Staal. Anbragt 8 Stkr. nye Sleider, indsat 2 Stkr. nye Connectingstanglagere, 4 Stkr. nye Sidestanglagere og 2 Stkr. nye Linkeblokke. Anbragt 1 ny Skorsten, 1 ny Injector med Rørledninger og 1 ny Damptrykmaaler. Indsat 55 Stkr. nye gjennemborede Stagbolte af Kobber, 16 Stkr. Fyrkasseluftrør af Messing og 16 Stkr. do. af Jern. Anbragt 2 Stkr. nye Fyrdøre. Paasat 7 Stkr. Pladelapper af Jern udvendig paa Fyrkasser. Omboret 2 Stkr. Cylindre og anbragt 1 nyt Cylinderlaag, afdreiet 4 Stkr. Stempelstænger, 14 Stkr. Sleidstænger og 6 Stkr. Pumpekolber. Anbragt 2 Stkr. nye Kugleventiler, 2 Stkr. nye Tenderventiler med Bevægelsesapparater, og indsat 15 Stkr. Staalholte i Sleidbevægelser. Opsat 8 Stkr. Stempler, 129 Stkr. Sidestanglagere og 52 Stkr. Excenterstroppe. Anbragt 34 Stkr. Foringer af Metal for Pakningsbøssinger, 30 Stkr. Modpakningsringe af Metal og 2 Stkr. Foringer af Metal for Excenterstroppe. Anbragt 10 Stkr. nye Axellagere for Locomotiver, 5 Stkr. nye Udvaskningspluggere, 3 Stkr. nye Kraner og 6 Stkr. nye Stempelfjederlaase af Metal. Anbragt 1 ny Trækfjeder; skiftet og repareret 15 Stkr. Bærefjedre, anbragt 22 Stkr. nye Fjederpinder, 22 Stkr. nye Fjederkramper, 10 Stkr. Bolte for Bærefjedre og 10 Stkr. nye Bøssinger og Tappe af Staal for Ballancer. Anbragt 23 Stkr. nye Ramværksbolte, 2 Stkr. nye Pakningsbolte, 1 ny Bremskrue, 1 Dampbrems og 2 nye Gnistfængere. Afrettet 10 Stkr. Sleider og Sleidfjæs samt 4 Stkr. Regulatorsleider med Sleidfjæs. Reguleret 2 Stkr. Sleider og indlebet 22 Stkr. forskellige Kraner. Desuden forskellige andre Reparationer foruden Maskinernes Reengjøring, Opmaling og Fernisering samt indvendig Reengjøring, Skrabning og Maling af Kjelder. 4 Stkr. af Kjelderne er prøvet med Vandtryk: 200 Φ pr. Quadrattomme.

Oversigt over Omkostningerne ved Locomotivdriften i de forløbne 16 Driftsaar.

Driftsaar	Locomotivernes Istandholdelse						Locomotivernes Drift						Contoirongifter, Gas, Brænde og forskyllige Udgifter.								
	Materialforbrug, Reservestykker og Inventarium.		Lønninger og Arbeidsløgn.		Tilsammen.		Forbrugsgegenstande: Coke, Kul, Olie, Talg, Hamp, Padsegarn etc.		Driftspersonalet, d. c. Førere, Fyrbødere, Pudsere og Vandpumpere.		Tilsammen.		Total.	Pr. Mill.							
	Total.	Pr. Mill.	Total.	Pr. Mill.	Total.	Pr. Mill.	Total.	Pr. Mill.	Total.	Pr. Mill.	Total.	Pr. Mill.									
1ste	13 769	11	2 800	24	4 069	111	35	15 069	90	11	6 616	13	58	21 685	103	1	69	25 755	94	1	104
2det	14 333	24	2 506	57	5 362	108	45	16 178	46	16	5 780	110	48	21 959	36	1	64	27 322	24	1	109
3die	15 011	40	4 002	12	8 911	59	72	17 636	55	21	4 925	56	39	22 561	111	1	60	31 473	50	2	12
4de	15 955	19	4 014	35	6 561	115	49	17 509	111	12	5 697	36	43	23 207	27	1	55	29 769	22	1	104
5te	16 258	28	4 144	106	7 874	56	58	15 632	23	115	5 888	70	43	21 520	93	1	39	29 395	29	1	97
6te	16 166	23	4 335	17	7 383	94	55	15 439	36	115	6 246	64	46	21 685	100	1	41	29 069	74	1	96
7de	21 518	26	7 594	8	12 814	104	68	18 997	47	106	6 626	90	37	25 624	17	1	23	37 939	1	1	91
8de	21 937	42	10 022	48	17 682	13	97	17 693	54	97	6 125	56	34	23 818	110	1	11	41 501	3	1	107
9de*)	30 454	44	7 978	93	19 091	90	75	20 511	93	81	8 131	41	32	28 643	14	"	113	47 734	104	1	68
10de	35 219	41	8 820	44	18 841	92	64,2	22 846	65	77,8	8 721	87	29,7	31 568	33	"	107,5	52 380	81	1	58,5
11te	33 830	27,8	8 120	102	15 848	20	57,0	23 667	110	85,2	8 254	95	29,7	31 922	85	"	114,9	48 538	111	1	54,8
12te	59 259,2	27,0	11 458	102	24 816	74	50,2	37 118	71	75,2	14 230	8	28,8	51 348	79	"	104,0	78 418	108	1	38,8
13de	52 956,5	21,2	9 608	64	18 983	18	43,0	32 325	106	73,8	12 362	96	28,0	44 688	82	"	101,3	66 486	14	1	25,4
14de	53 149,4	10,8	10 921	46	15 724	32	35,5	32 995	109	74,5	12 929	107	29,2	45 925	96	"	103,7	63 241	80	1	22,8
15de	53 262,1	20,9	10 950	68	20 245	6	45,6	33 140	42	74,6	13 309	34	30,0	46 449	76	"	104,6	68 560	85	1	24,4
16de	54 194,4	21,3	11 859	42	21 490	7	47,6	28 942	111	64,1	13 599	43	30,1	42 542	34	"	94,2	65 340	78	1	24,7
Tils.	506 772,6	25,1	119 138	6	225 292	43	53,3	365 706	91	86,6	139 446	46	33,0	505 153	17	"	119,6	741 928	2	1	55,7

I de 9 første Aar fordeelt under de andre opførte Conti.

*) Fra og med 9de Driftsaar er Kongsvingerbanens Locomotivmile medregnet.

Fordeling af Locomotivdepartementets Udgifter.

	Locomotiv- mile.	Locomotivernes Istandholdelse.				Locomotivernes Drift.				Total.
		Materialfor- brug, Reserve- stykker og Inventarium.	Lønninger og Arbejdsløn.	Tilsammen.	Forbrugjen- stande: Coke, Kul, Olie, Talg, Hamp, og Pudsegarn.	Driftspersonalet: Førere, Fyrbø- dere, Pudserne, og Vandpumpere.	Tilsammen.	Contoirutgifter, Gas, Brænde og forskjellige Udgifter.		
		Spd.	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.
Hovedbanen . . .	27 733,1	5 681	6 169	11 850	15 886	8 633	24 520	36 370	1104	
Kongsvingerbanen .	26 461,3	2 017	2 137	4 155	10 437	4 965	15 403	19 558	23	
Fælles for begge Baner		1 932	3 553	5 484	2 618	1 308	2 618	9 411	55	
Tilsammen . . .	54 194,4	9 630	11 859	21 490	28 942	13 599	42 542	65 340	784	

Oplysninger om Vognenes Drift, samt Vogndepartementets Udgifter.

Tabel over Vogntjeneste og Reparationstid.

Vognsort.	Antal Vogne.	Antal Vognmile.				Antal Reparationsdage.		Antal Vognmile for hver Reparationsdag.	Antal Vogne under Reparation mere end Middeltiden.	Antal Vogne under Reparation mindre end Middeltiden.	Antal Vogne, der ikke have været under Reparation.
		Paa Hovedbanen.	Paa Kongsvingerbanen.	Paa Nordvestre Stambane.	Tilsammen.	Total.	I Gjennemsnit for hver Vogn.				
A. Hovedbanen tilhørende:											
Den kongelige Vogn	1										
Passageervogne, 1ste Classe	3	8 884	65	18	8 967	105	26,3	85,4	2	1	1
do. 1ste & 2den do.	2	1 092	65	18	1 175	"	"	117,5	"	"	2
do. 2den Classe	8	18 067	86	24	18 177	116	14,5	156,2	3	4	1
do. 3die do.	20	31 608	324	114	32 046	177	8,9	181,0	7	6	7
do. Stoppevogne	6										
Godsstoppevogne	10	29 476	238	72	29 786	206	12,9	144,6	6	8	2
Melkvogne	*) 4										
Hestevogne	2										
Plankevogne	271	153 012	145 242	6 589	304 843	3 364	9,5	90,6	129	215	12
Kassevogne	79										
Tilsammen	406	242 139	146 020	6 835	394 994	3 968	9,8	99,5	147	234	25
B. Kongsvingerbanen tilhørende:											
Den kongelige Vogn	1	7	43	12	62	—	—	—	—	—	1
Passageervogne 1ste & 2den Cl.	8	415	16 977	3 586	20 978	417	52,1	50,3	4	4	—
do. 2den Classe	5	255	1 068	75	1 398	23	4,6	60,8	2	3	—
do. 3die do.	14	634	32 345	4 082	37 061	268	19,1	138,3	8	4	2
do. Stoppevogne	8										
Godsstoppevogne	7	625	40 632	7 197	48 454	174	11,6	278,5	4	4	7
Hestevogne	5										
Dækkede Godsvogne	5										
Plankevogne	205	100 165	125 258	7 888	233 311	1 608	6,1	145,1	57	198	10
Kassevogne	50										
Tilsammen	308	102 101	216 323	22 840	341 264	2 490	8,1	137,1	75	213	20

*) 381 Stkr. Vogne have være underkastet Reparation fra 1 indtil 7 Gange i Aarets Løb, gjennemsnitlig 3,171 Gange, hvoraf findes at være foretaget 1 208 Reparationer paa Hovedbanens Vogne.

Opgave over Hovedbanens Vogne ved Udgangen af Aaret 1870 samt deres Maal og Inddeling.

Vognsort.	Antal.			Antal Pladse			Høieste tilladte Belastning			Vægt			Antal Bremsvogne			Kostende med Hjul og Axler		Længde mellem Bumperne.	Maal af Overbygningen eller Topramme			Hjulsstand.	Anmærkninger.	
	1	2	3	i hver Vogn Classe.	Tilsammen Classe.		i Gjenemsnit pr. Vogn.	Centn.	Centn.	i Gjenemsnit pr. Vogn.	Centn.	Centn.	Centn.	Centn.	Spd.	pr. Vogn.	Spd.		Længde.	Høide.	Brede.			Fod.
Passagevogne:																								
Den kgl. Vogn . . .	1	24																						
1ste Classe . . .	3	72					112		672															
bl. 1ste og 2den Cl.	2	16	40				108	864																
2den Classe . . .	8	320					107	2 140																
3die do. . . .	20	40	800				108,12	3 676																
Sum	34	112	360	800																				
Stoppevogne:																								
Passageerstoppevogne	6	10	60				110	660	6	1 261	60													
Godsstoppevogne	10		60				117	1 170	10	839	30													
Sum	16		60				114,38	1 830	16	997	71													
Godsvogne:																								
Hestevogne	2						105	210	2	600														
Melkvogne	4						149	596	4	660														
Kassevogne	44						83	3 652	44															
do.	17						110	9 240	17	462														
do.	5						97	485	5															
do.	12						99	1 188	12															
Plankevogne	15						93	1 395	15															
do.	163						90	32 640	163	402	60													
do.	94						80	7 520	94															
Sum	356						117,64	41 880	356	419	53													
Generalsum	406	112	420	800	117,64	41 880	90,35	36 684	373	507	89	206	142	48										

*) Oprindelig 1ste Classes Coupeer i hele Vognen.

Opgaver over Vognedepartementets Udgifter.

Almindelig Vedligeholdelse.

A. Hovedbanens Vogne alene.

Nye Hjulringe 120 Stkr.	Jern 14 Stkr. 239 Spd. 48 β Staal 106 " 2 102 — 30 -	2 341 Spd.	78 β
Copalfernis, 67 Potter		61 —	100 -
Staal til Fjedre for Vogne, 10 290 ₤		428 —	86 -
Jern i Stkr. 45 773 ₤		794 —	21 -
do. i Plader, 1 995 ₤		50 —	60 -
Metalsager og Lagere, 9 390 ₤		2 807 —	33 -
Nye Trædele		711 —	13 -
Vidskelæderringe, 1 273 Stkr.		793 —	63 -
Vidskelæderstykker, 26 ₤		26 —	70 -
Liinolie, 572 Potter		90 —	80 -
Axeltasser for Olie, 1 244 Stkr.		3 658 —	75 -
Diverse Materialier og Arbejdsudgifter		1 605 —	75 -
Arbejdsløn for Reparation af 1 185 Stkr. Vogne (pr Accord)		731 —	110 -
— - Omdreining af 464 Par Hjul		232 —	" -
— - Omlægning og Befæstelse af 680 Stkr. Hjulringe		283 —	40 -
			14 617 Spd. 54 β

B. Kongsvingerbanens Vogne alene.

Nye Hjulringe af Staal 75 Stkr.		1 276 Spd.	30 β
Copalfernis, 113 Potter		117 —	63 -
Staal til Fjedre for Vogne, 2 720 ₤		109 —	19 -
Jern i Stkr. 7 017 ₤		113 —	97 -
do. i Plader, 368 ₤		9 —	63 -
Metalsager og Lagere, 721 ₤		211 —	78 -
Nye Trædele		126 —	11 -
Vidskelæderringe, 101 Stkr.		119 —	71 -
Vidskelæderstykker, 21 ₤		15 —	67 -
Liinolie, 150 Potter		23 —	102 -
Diverse Materialier og Arbejdsudgifter		774 —	21 -
Arbejdsløn for Reparation af 649 Stkr. Vogne (pr. Accord)		401 —	108 -
do. - Omdreining af 250 Par Hjul		125 —	" -
do. - Omlægning og Befæstelse af 384 Stkr. Hjulringe		160 —	" -
			3 584 — 10 -

Fællesudgifter for begge Baners Vogne.

Olier diverse til Smørelse, 4 550 Potter		902 Spd.	75 β
Smørelse, (Grease) 16 419 ₤		1 012 —	26 -
Lønning til 5 Vognvisitører		898 —	51 -
Pressenningers Vedligeholdelse		662 —	95 -
Forskjellige Reparationer, Spiger, Muttere, Jernbeslag, Administration, Materialtransport og Sjouerarbejde		2 257 —	35 -
			5 733 Spd. 42 -
			Lateris 23 934 Spd. 116 β

Transport 23 934 Spd. 116 β

Udgifter til Bygning af nye Vogne for Hovedbanen.

Færdigbygget den i forrige Driftsaar paabegyndte Melkvogn No. 4, hvis
 hele Kostende udgjør 727 Spd. 13 β

hvoraf ført til Udgift i forrige Driftsaar

for Materialier 484 Spd. 83 β

- Arbeidsløn 183 — 81 -

668 — 44 -

og er Restbeløbet for Materialier . . . 26 Spd. 84 β

- Arbeidsløn . . . 32 — 5 -

ført til Udgift i dette Driftsaar med 58 — 89 -

Tilsammen 23 993 Spd. 85 β

Blandt ovennævnte Reparationsarbeider anføres forøvrigt:

For Hovedbanens Vogne:

Ombygget to lave Gjødselvogne (Trævirket i den ene nyt) og forsynet samme med høie Kasser for tillige at tjene til Transport af Brænde. En Kassevogn er forsynet med bevægelige Taglemmer af Jern.

303 Stkr. Gods- og Passageervogne har i Aarets Løb faaet nye Axelkasser. (hvor i Olie bruges som Smørelse istedetfor Grease) med nye Lagere og Smørepuder, tillige forsynet samme med Kautschukplader mellem Bærefjedrene og Axelkasserne, hvilket nødvendiggjorde Forlængelse af Axelstyrerne. Anbragt Indretning for Drikkevand i en Passageer-Stoppevogn, og forsynet en 1ste Cl. Passageervogn med indvendige Vinduer. Malet og fernisseret en 1ste Cl. en 1 & 2den Cl. to 2den Cl. og en 3die Cl. Passageervogn, samt anbragt ny Bremsindretning (dobbelte Brems) paa sex Godsvogne.

For Kongsvingerbanens Vogne:

Malet og fernisseret fem 1ste & 2den Classe, tolv 3die Classe Passageervogne samt to Passageerstoppevogne, anbragt Vidskelæder mellem Kassen og Rammen paa to 1ste & 2den Classe og en 2den Classe Passageervogne, forsynet tre 1ste & 2den Classe Passageervogne med indvendige Vinduer, anbragt Indretning for Drikkevand i en 2den Classe Passageervogn samt i to Passageer-Stoppevogne.

TABEL,

der viser de tilbagelagte Vognmile samt Udgifterne til Vognenes Drift og Vedligeholdelse ved Hoved- og Kongsvingerbanen i de forløbne Driftsaar.

Aar.	Driftsaar.		Antal Vogne.		Nye Vogne anskaffet			Tilsammen Antal Vogne.		Antal Vognmile tilbagelagt af				Drift og Vedligeholdelse af samtlige Vogne.									
	Hovedbanen.	Kongsvingerbanen.	Hovedbanen.	Kongsvingerbanen.	af Hovedbanen.	af Kongsvingerbanen.	Hovedbanen.	Kongsvingerbanen.	Total begge Baners Vogne.	Hovedbanens Vogne.	Kongsvingerbanens Vogne.	Total Vognmile.	pr. Vogn.	Vedligeholdelse og Smørelse.	pr. Vognmil.		Conduc-tør-løn, Belysning og Reenhol-delse.	pr. Vognmil.		Total.	Tilsammen		
															Stkr.	Spd.		Stkr.	Spd.		Stkr.	Spd.	Stkr.
1854	—	—	262	—	—	—	262	—	262	163 915	626	163 915	626	6 161	87	4,51	2 191	76	1,60	8 353	43	6,11	
1855	—	—	262	—	—	—	262	—	262	179 051	683	179 051	683	4 200	29	2,81	2 195	109	1,47	6 396	18	4,28	
1856	—	—	262	—	40	14 308	29	—	302	195 035	646	195 035	646	6 073	13	3,74	2 543	111	1,56	8 617	4	5,30	
1857	—	—	302	—	—	—	302	—	302	200 733	665	200 733	665	5 709	115	3,41	2 823	29	1,69	8 533	24	5,10	
1858	—	—	302	—	—	—	302	—	302	215 324	712	215 324	712	5 879	105	3,28	2 958	65	1,65	8 838	50	4,93	
1859	—	—	302	—	—	—	302	—	302	201 898	668	201 898	668	7 727	—	4,59	2 992	19	1,78	10 719	19	6,37	
1860	—	—	302	—	—	—	302	—	302	241 519	732	241 519	732	11 780	61	5,85	3 206	117	1,59	14 987	31	7,44	
1861	—	—	330	—	28	12 498	70	—	332	275 921	831	275 921	831	15 438	101	6,71	3 903	46	1,70	19 342	27	8,41	
1862	—	—	330	—	2	1 029	39	—	332	261 006	721	261 006	721	15 673	73	4,99	5 002	55	1,59	20 676	8	6,58	
1863	1	332	205	—	30	9 252	13	—	567	289 216	799	289 216	799	12 396	201	3,18	6 002	29	1,54	18 398	49	4,72	
1864	2	362	205	—	—	—	—	—	567	468 033	825	468 033	825	12 396	201	3,18	6 002	29	1,54	18 398	49	4,72	
1865	3	362	205	—	—	—	—	—	642	376 994	665	376 994	665	15 673	73	4,99	5 002	55	1,59	20 676	8	6,58	
1866	4	362	280	—	—	—	—	—	642	468 033	825	468 033	825	12 396	201	3,18	6 002	29	1,54	18 398	49	4,72	
1865*)	5	364	281	—	2	1 320	—	—	645	412 697	1 134	354 962	1 263	23 893	11	3,74	8 721	46	1,36	32 614	46	5,10	
1866	6	379	308	—	15	5 785	35	—	687	371 760	981	316 351	1 027	23 893	11	3,74	7 629	16	1,33	29 084	9	5,07	
1867	7	405	308	—	26	12 144	119	—	713	400 832	990	380 608	1 236	19 945	78	3,06	8 093	106	1,24	28 039	64	4,30	
1868	8	406	308	—	1	668	44	—	714	411 937	1 014	370 519	1 203	23 999	21	3,68	8 271	44	1,27	32 270	65	4,95	
1869	—	—	406	308	—	—	—	—	714	394 994	973	341 264	1 108	23 934	116	3,90	8 381	48	1,37	32 316	44	5,27	
1870	—	—	406	308	—	—	—	—	714	394 994	973	341 264	1 108	23 934	116	3,90	8 381	48	1,37	32 316	44	5,27	
										4488 675	825	2216 182	1 006	6704857	877								

Tilsammen eller i Gjennemsnit 4488 675 825 2216 182 1 006 6704857 877

*) 16 Maaneder for Hovedbanens Vedkommende.

Om Vedligeholdelse af Jernbanelinien.

Nedenstaaende Tabel viser Ombytningen af Skinner og Sleepers paa de forskellige Afdelinger af Banen for 16de Driftsaar.

Afdeling af Banen og dens Sidespor.	Nedenstaaende Tabel viser Ombytningen af Skinner og Sleepers paa de forskellige Afdelinger af Banen for 16de Driftsaar.													Tilsammen.
	Christiana Station indtil Foden af Stigningen $\frac{1}{2}$.	Linien derfra til Sporskillet ved Bryn Station og Sidespærne der.	Derfra til Velovergangen ved nordre Ende af Grund Station og Sidespærne der.	Derfra til søndre Sporskifte ved Røbsrud.	Derfra til nordre Ende af Strømmens Platform med Sidespærne ved Røbsrud.	Derfra til søndre Ende af Jernbroen ved Lillestrøm.	Fælledsstationen ved Lillestrøm til nordre Sporskifte.	Derfra til søndre Ende af Børkebro.	Derfra til Bjøndalen med Sidespærne ved Frogner.	Derfra til Sporskillet ved Hæuser, sæter med Sidespærne ved Kløften, Trøgstad og Hæuser.	Derfra til Heitres Teglværk med Sidespærne ved Dahl.	Derfra til og med Eidsvold Station.	Sidespærne ved Strømmen.	
Banelængde, engelske Fod, Hovedspor	2 087	10 483	21 541	12 056	12 832	8 056	2 456	25 104	15 997	51 998	34 076	25 074	—	—
Sidespor	28 131	2 805	1 334	—	1 112	—	3 761	—	814	3 991	3 485	4 336	7 105	7 723
Tilsammen	30,218	13 288	22 875	12 056	13 944	8 056	6 217	25 104	16 811	55 989	37 561	29 410	7 105	7 723
Skinne- (Broskinner, 60 $\frac{1}{2}$ pr. Yard længde i Vignol do. 60 " " do. eng. Fod. do. do. 72 " " do.	40 032 2 621*) 17 783	1 509 — 25 067	340 36 300 9 110	— 8 460 15 652	186 18 480 9 222	— — 16 112	— 2 352 10 082	36 708 13 500 —	33 052 — 570	111 978 — —	74 414 — 708	52 036 — 6 784	4 262 9 403 545	4 210 2 751 8 485
Antal Langsleepers	60 436	26 576	45 750	24 112	27 888	16 112	12 434	50 208	33 622	111 978	75 122	58 820	14 210	15 446
do. Tversleepers	78	—	—	—	—	—	—	2 074	1 746	5 882	3 746	2 604	—	16 130
Tilsammen	10 753	5 266	9 139	4 823	5 541	3 222	2 487	8 818	5 508	18 663	12 403	9 377	2 700	101 648
Ombytning af Skinner.														
Løbende Fod	180	42	—	15	—	—	—	1 580	2 220	7 108	2 030	782	—	13 957
do. do. 72 " " do.	75	—	—	—	180	—	—	—	—	—	—	—	21	276
do. do. 72 " " do.	4 418	6 574	4 039	3 987	1 461	4 032	624	—	—	—	—	30	—	25 165
I Procent af Broskinner 60 " " do.	0,45	2,78	—	—	—	—	—	4,30	6,72	6,35	2,73	1,50	—	3,61
do. do. 72 " " do.	2,86	—	—	—	0,97	—	—	—	—	—	—	—	0,22	0,29
do. do. 72 " " do.	24,84	26,23	44,34	25,47	15,84	25,02	6,19	—	—	—	—	0,44	—	20,95
Ombytning af Sleepers.														
Langsleepers (18' \times 10")	—	—	—	—	—	—	—	317	303	1 512	567	413	—	3 112
I Procent af Antallet	—	—	—	—	—	—	—	15,3	17,4	25,7	15,2	15,9	—	19,3
Tversleepers (9' \times $\frac{3}{2}$ ")	825	—	220	317	229	111	—	382	377	4 152	7 501	1 012	—	15 202
I Procent af Antallet	7,7	—	2,4	6,6	4,1	3,4	—	4,3	6,9	22,2	6,0	10,8	—	15,0

*) Heraf er 331 Fod à 36 $\frac{1}{2}$ pr. Yard.

Foruden de i Tabellen opførte Materialier er ombyttet 14 Stkr. Crossings, 1 Sæt Points og 7 Pointsskinner, 44 Par Laskejern, 360 Stkr. Laskebolte, 2 900 Stkr. Dogs, 747 Stkr. Underlagsplader, 30 295 Stkr. Skinnebolte og 700 Stkr. Trækbolte.

Af Ballast er udkjørt til Linien 2 660 Vogne mod 3 615 Vogne forrige Aar; heraf er 1 143 Vogne fra Linderud og 1 517 Vogne fra Hauersæter.

Udgifterne til disse Arbeider have udgjort med Fradrag af Værdien for de indtagne gamle Skinner:

Til Materialier	8 017 Spd.	100 β	
- Arbeidsløn i Jernbanens Værksted	1 119	—	95 -
- do. paa Linien til Ombytning, Bevogtning, Sneeskufning, Iis- hugning og Ballastkjøring	10 786	—	60 -
			19 924 Spd. 15 β

Foruden disse til den egentlige Skinnevei henhørende Arbeider ere følgende Forbedrings- eller Vedligeholdelsesarbeider udførte, nemlig:

1. Kjørsel af 511 Vogne Leer og 175 Vogne Steen til Bankernes Vedligeholdelse 171 Spd. 60 β
Fuldført Opfyldingen for Forlængelse af Bryn Sidebane, hertil medgaaet 54 Vogne Steen fra Linderud
Ballasttag 13 — 60 -
185 Spd. „ β
2. Opført en 913 Fod lang, 4 Fod tyk Støttemuur i Mokuttingen, strax ovenfor Mo-Bank indeholdende 90 Cubicfavne:
Arbeidsløn 621 — 72 -
3. Repareret en Forstøtningsmuur i Brynskuttingen og gjort den 6 Fod tyk istedetfor 4 Fod i en Længde af 73 Fod. Muren indeholder 16 $\frac{3}{4}$ Cubicfavne:
Arbeidsløn 127 — 26 -
4. Repareret og spækket Mo Tunnel 20 — 33 -
5. Paa det i sidste Driftsaar omtalte 400 Fod lange Fundament af Kampsteen mod Dybwads Bordtomt er opført af Steen fra Stalsbergbjerget en 5 $\frac{1}{2}$ Fod høi og 5 $\frac{1}{2}$ Fod tyk Muur.
Paa denne Muur er af mindre Steen fra Fjeldhuus opsat en 18 Tommer tyk og 2 Fod høi Muur, hvorpaa er opført en 1 $\frac{1}{2}$ Steens Teglsteensmuur, hvis Overflade er tækket med Zink.
Materialier 154 Spd. 100 β
Arbeidsløn 476 — 77 -
631 — 57 -

6. Lagt en ny Sidebane paa Sørengbryggen parallel med den lagte
Skinnegang 407 Fod lang Bane
do. do. ved Lunds Dampsaug i Lillestrøm 198 do. do.
Forlænget Sidebane ved Kløften 379 do. do.
do. do. - Hauersæter 149 do. do.

1 133 løb. Fod Bane

Udgifterne hertil have udgjort:

- | | | | |
|-------------------------------|----------|-----|------------|
| Til Materialier | 834 Spd. | „ β | |
| - 245 Vogne Ballast | 61 | — | 30 - |
| - Arbeidsløn | 60 | — | „ - |
| | | | 955 — 30 - |
7. Reparation af Støttemuur for Jernbanebanken i Baarliddalen 27 — 87 -
 8. Istedetfor den under Skinnegangen i Løken Tunnel aabne Muursteensrende, der stykkevis var faldet sammen, er anbragt en lukket

Lateris 2 568 Spd. 65 β 19 924 Spd. 15 β

Transport 2 568 Spd. 65 β 19 924 Spd. 15 β
 Trærende af 6 Tommer tykt og 18 Fod langt Tømmer. Renden, der indvendig er 12 og 16 Tommer, er 514 Fod lang.

Ved nordre Ende af Løken Tunnel, paa østre Side af Linien er lagt en lukket Rende af 6 Toms Leerrør i en Længde af 375 Fod med 2 Kummer, 3 Fod i Fiirkant.

Udgifterne hertil have udgjort:

Til Materialier	180 Spd.	„ β	
- Arbeidsløn	90	-	„ -
			270 Spd. „ β

9. Omlægning paa Christiania Station fra 60 \mathcal{F} s Broskinner til 72 \mathcal{F} s Vignolskinner i en Længde af . . . 1 831 løb. Fod Bane
 do. paa Eidsvold Station 1 671 do. do.

Fuldført den i forrige Aar paabegyndte Omlægning mellem Bryn og Grorud fra 72 \mathcal{F} s til 60 \mathcal{F} s Vignolskinner med Tversleepers og Underlagsklodse, som beskrevet i Driftsberetningen for 1868, i en Længde af 7 180 do. do.

I Bretvedtkuttingen er den østre Skinne lagt af 60 \mathcal{F} s Staalskinner i en Længde af 1 680 Fod. Over Bretvedtdalen er lagt 60 \mathcal{F} s Staalskinner i en Længde af 1 732 Fod.

Omlægning af Over Sidebane og Kehradbanen paa Lillestrøm Station fra Broskinner til 72 \mathcal{F} s Vignolskinner 3 521 do. do.

Tilsammen 14 203 løb. Fod Bane

Udgifterne hertil have udgjort:

Til Materialier, med Fradrag af Værdien for de optagne	4 861 Spd.	„ β	
- Lønninger	1 026	—	„ -
- 1 546 Vogne Ballast	386	—	„ -
			6 273 — „ -

Foruden den nødvendige Vedligeholdelse af Gjærder og Grinde er der mellem Christiania og Grorud opført 12 500 løb. Fod Staaltraadgjærde.

Udgifterne hertil have udgjort:

Til Materialier	1 210	—	110	-
- Arbeidsløn	237	—	18	-
			1 448 Spd.	8 β
				10 559 — 73 -

Vedligeholdelse af Broer.

Karrene paa Broen over Agers-Elven, Reberbane-Broen og Bro No. 3 i Eidsvold repareret og spækket.

Udgifterne hertil have udgjort 55 Spd. 102 β

Lateris 55 Spd. 102 β 30 483 Spd. 88 β

	Transport	55 Spd. 102 β	30 483	—	88 β
Broen ved Lillestrøm, hvor Kjøreveien gaaer under Jernbanelinien, er pindet og spækket.					
	Udgifterne hertil have udgjort	39	—	38	-
Bygget 2 nye Landkar for en vordende Bro over Hovindbækken.					
Muren, som er muret med Kalk og spækket, er 22 Fod lang, 10 Fod høi og 5 $\frac{1}{4}$ Fod tyk, og indeholder 284 $\frac{1}{2}$ Cubicalen.					
Udgifterne hertil have udgjort:					
	Til Materialier	55 Spd. 36 β			
	- Arbeidsløn	64	—	109	-
		120	—	25	-
En Støttemuur er opført i Kalk af Brudsteen fra Fjeldhuus for Krudtmøllebroens nordvestre Vingmuur, indeholdende 26 Cubicfavne.					
Udgifterne hertil have udgjort:					
	Til Materialier	181 Spd. 100 β			
	- Arbeidsløn	147	—	70	-
		329	—	50	-
Til almindelig Vedligeholdelse og Eftersyn af samtlige Broer er medgaaet:					
	Til Materialier	360 Spd. 31			
	- Lønninger	503	—	65	-
	- Arbeidsløn i Værkstedet	6	—	48	-
		870	—	24	-
				1 414	— 119 -
				Tilsammen	31 898 — 87 -
Herfra drages som Godtgjørelse for forliden Crediteret Liniens Vedligeholdelse for tilbageleverede brugte Skinner i forrige Driftsaar					
				6 673	— 70 $\frac{1}{2}$ -
				Altsaa til Udgift i Driftsaaret	25 225 Spd. 16 $\frac{1}{2}$ β

Vedligeholdelse af Jernbanens Bygninger.

Christiania Station:

Istedetfor Skifer, som var anbragt paa Christiania Platformtag, er paa den Tagflade, der vender mod Stationsbygningen, lagt Tagpap.

Lagt ny Passageer-Platform paa Christiania af 2 Toms høvlede og pløiede Planker. Anbragt et nyt Pissoir af Jern udenfor Stationsbygningen.

I Toftes forrige Pakhuus er lagt nyt Gulv af 3 Toms Planker, og Hylder anbragt for Opbevaring af Jern fra Sverige.

I den nye Staldbygning er Gartnerværelset, Staldkarlenes Værelse og det Indvendige af Stalden olie-malet. Anskaffet Lemmer til Vinduerne i Gartnerens Rum — og anbragt endeel Skildte paa Platformen i Christiania.

Forøvrigt almindeligt Reparationsarbeide paa Bygninger, Vand-, Gas- og Kloakledninger.

Hertil medgaaet i Materialier og Arbeidsløn:

Til Muurarbeide	49 Spd.	118	β
- Malerarbeide	64	—	40 -
- Tømmer- og Snedkerarbeide	355	—	63½ -
- Tagtækning	222	—	49 -
- Rørlæggerarbeide	118	—	51 -
- Nyt Pissoir	57	—	50 -
- Diverse Arbeider	85	—	113 -
			954 Spd. 4½ β

Locomotivhuset og Værkstedbygninger:

Nedlagt ny Skinnegang med store Vignolskinner og nyt Underlag af tjæret Tømmer paa den ene Side af Locomotivgangen. Opsat en midlertidig Smedie, tækket med Tagpap og forsynet med dobbelt Esse udenfor Værkstedbygningen. Indlagt ny Vandledning — forsynet med Maaler fra Byens Vandværk. Arbeidet Stændere og Kummer og anskaffet Slinger med Straalerør for samme. Hvidtet Mure og repareret Steenovne i det gamle og nye Vognværksted og repareret Taget med Blytækning i Renderne istedetfor Asphalt. Renset og fernisseret Trækrørene i Locomotivgangen. Vedligeholdt Ledningen til Vandtanken og anbragt ny Kran for samme samt Kloak med Rist og Ramme. Repareret Varneapparatet og Muren om samme. Malet Vinduer og Porte i det nye Vognværksted og muret Ovne i Støberiet. Forandret Gasledning og opsat Hylder i Materialhuset.

Udgifterne hertil have udgjort 996 — 43 -

Mellemstationerne:

Ved Bryn.	Indredet et Qvistværelse i Stationsbygningens vestre Ende og anbragt Trappeopgang dertil fra Kjøkkengangen; Værelset og Gangen oliemalet. Privetet flyttet over paa den vestre Side af Linien ved Siden af Udhuset og anbragt et 3 Alen høit Gjærde om samme.		
	Udgifterne hertil	228 Spd.	66 β
- Grorud.	Forlænget Platformen i dens søndre Ende 110 Fod, saa at den samlede Længde af Platformen, der er bygget paa Steenpillarer, for Tiden udgjør 300 Fod.		
	Udgifterne hertil	114	— 118 -
- Strømmen.	Bygget en 300 Fod lang, ny Platform paa Steenpillarer. Det til Gods i Stationshuset benyttede Rum er indrettet til Contoir for Stationsmesteren; sløifet den fra dette Rum til Platformen førende Dør og anbragt Vindue istedet. Værelset er fuldstændig oliemalet.		
	Bygget et nyt Godshuus ved søndre Ende af Platformen. Godshuset er 22 Fod langt og 10 Fod bredt opført af Bindingsværk og udvendig panelet og oliemalet. Grundmurene efterseede og reparerede.		
	Udgifterne hertil	737	— 48 -
- Leersund.	Platformen tildeels ombygget paa Steenpillarer og forlænget, saa at dens samlede Længde er 300 Fod.		
	Stationsbygningen repareret; Udgifterne hertil . . .	205	— 8 -

Lateris 1 286 Spd. „ β 1 950 Spd. 47½ β

		Transport	1 286 Spd.	" β	1 950 Spd.	47½ β
Ved Frogner.	Ombygget Platformen i dens hele Længde og anbragt Steenpillarer under samme, forlænget den i begge Ender, saa at dens samlede Længde nu udgjør 300 Fod		262	—	11	-
- Kløften.	Ombygget og forlænget Platformen som paa Frogner. Opført paa Pillarer en Platform til Modtagelse af Melk paa den østlige Side af Linien. Platformen er 30 Fod lang og har en Middelbredde af 15 Fod. Bygget et Udhuus for Stationen, 25 Fod langt, 12½ Fod bredt. Huset, der er opført af Bindingsværk og bordklædt, er deelt i 2 Rum, hvoraf det ene tjener som Veedskuur og det andet som Fjøs. Fjøsrummet er bordklædt, ogsaa indvendig og fyldt med Saugflis imellem Klædningerne. Over hele Huset er Høloft med Dør i den søndre Ende. Huset er forsynet med Tagrender af Blik og grundet. Udgifterne hertil have udgjort		534	—	52	-
- Trøgstad.	Bygget en ny Platform i Lighed med den paa Frogner og forlænget den, saa at dens hele Længde for Tiden er 300 Fod. Forøvrigt almindeligt Reparationsarbejde paa Grundmure og Tage		311	—	97½	-
- Dahl.	Bygget ny Platform, som de paa de øvrige Stationer omtalte — 300 Fod lang. — Bygget en ny Poteteskjælder, paa østre Side af Linien, opført tildeels af gammelt Skinnetømmer og tækket med Tagspaan		289	—	84	-
					Er =	2 684 — 4½ -

Af denne Udgift er medgaaet til Materialier og Arbeidsløn:

Til Tømmer- og Snedkerarbejde	1 553 Spd.	50 β
- Muurarbejde	695	— 31½ -
- Malerarbejde	64	— 69 -
- Arbejde i Værkstedet	189	— 113 -
Diverse	65	— 11 -
Udkjørt 291 Vogne Steen og 172 Vogne Gruus . .	115	— 90 -
		Er = 2 684 Spd. 4½ β

Eidsvold Station:

Indvendig fuldstændig malet og panelet Eidsvold Hotelbygning. I 1ste Pl. Venteværelse, Spisesalen og et af Restaurationsværelserne er Væggene betrukne med Lærred og Papiir, malede og decorerede. Brandmurene efterseede og malede. I Dameværelset og tilstødende Toiletværelse lagt Camptulicon paa Gulvene.

Anbragt en paa Pæle under Eidsvold Pakhuus opført Muur, 148 Fod lang og 17 Fod høi, gjennemsnitlig 7 Fod tyk. Muren, som er opmuret af Steen fra Fjedhuus Steenbrud,

Lateris 4 634 Spd. 52 β

er Tørmuur i den nederste Halvdeel, medens den øverste er muret med Kalk. Udenpaa Muren er anbragt Puder af kantet Tømmer til Slæbebaadens Bevarelse mod Stød.

Platformen udenfor Pakhuset, som ved Murens Opførelse blev nedrevet, er opført fra nyt. Under den paa Platformen staaende Dampkran, hvis Fundament er 12 Fod i Firkant, er anbragt huggen Granitsteen.

Taget over Indgangen fra Platformen til Hotellet er tækket med Tagpap, da den Skifertækning, som laa der, viste sig utæt. Forøvrigt udført den nødvendige Reparation af Muur-, Blikkenslager- og Tagtækningsarbeide.

Hertil medgaaet i Material- og Arbeidsløn:

Til Muurarbeide	20 Spd.	„ β		
- Tømmer- og Snedkerarbeide	584	—	109	-
- Malerarbeide	660	—	82	-
- Arbeide i Værkstedet	106	—	46	-
- Opmudring ved Pakhuset	1 169	—	30	-
- Camptulicon, Sadelmagerarbeide og Asfaltering	324	—	93	-
- Diverse Arbeider	527	—	54	-
			3 393	— 54 -

Lillestrøm Fælledsstation:

Snedkerarbeide.	Stationshuus	7 Spd.	60 β		
	Priveter & Vedskuur	62	—	110	-
	Platform	4	—	99	-
	Signal	4	—	„	-
				79 Spd.	29 β
Murerarbeide.	Stationshuus	14	—	93	-
Malerarbeide.	Do.	111 Spd.	18 β		
	Halle	141	—	30	-
	Priveter & Vedskuur	24	—	„	-
	Pakhuus	10	—	„	-
	Lygtepæle & Lygter	1	—	45	-
	Stakit	8	—	„	-
					295
Smed-Arbeide.	Turntable	27 Spd.	78 β		
	Vandstation & Ledning	76	—	60	-
	Gashuus	2	—	„	-
				106	— 18 -
Blikkenslagerarbeide				15	— 112 -
Rørlæggerarbeide				103	— 19 -
Reparation af Tagene.	Halle	87 Spd.	75 β		
	Privet & Vedskuur	3	—	82	-
	Pakhuus	2	—	80	-
				93	— 117 -
Diverse Material.	Priveter, Kroge, Laase	3 Spd.	8 β		
	Stationshuus, Luftventil	1	—	24	-
				4	— 32 -
Brandtaxt.	Nye Privet			4	— 8 -
Anbragt 1 Fontaine med Rørledning				102	— 108 -
Nye Privet Opførelse				41	— 64 -
Anbragt Steenpillarer under Privet & Vedskuur		3 Spd.	60 β		
	„ Platformen	12	—	„	-
				15	— 60 -
				Er = 877 Spd.	33 β
hvoraf Hovedbanens Andeel det Halve				438	— 76½ -

Lateris 8 466 Spd. 62½ β

Transport 8 466 Spd. 62½ β

Skinnelæggerboliger:

Skinnelæggerboligen paa Linderud, der afgiver Bolig for 2 Familier, (Skinnelæggerformænd) er nedtaget og fuldstændig ombygget og forsynet med forsvarlige Grundmure og Kjældere. Rummene indvendig panelede og oliemalede. Til Boligen er opført Udhuse bestaaende af Fjøs og Veedbod. Udgifterne hertil har udgjort

874 Spd. 8 β

Udført endeel mindre Reparationer paa Leersund Skinnelæggerbolig

17 — 20 -

Paa Sadelmagerstuen opført en Veedbod til den Bolig, hvor den fungerende Grindvogterske boer, anbragt Tagrende paa Huset og forøvrigt udført en Deel Reparationsarbejder paa Døre og Vinduer

96 — 96 -

Udført endeel Smaareparationer paa Stalsberg og Hauersæter . . .

2 — 100½ -

990 — 104½ -

Grindvogterboliger og Vagthuse:

Indredet et Rum paa Loftet paa Robsrud Vagthuus og anbragt en Tagluge ved Opgangen paa Loftet

19 Spd. 116½ β

Flyttet og fuldstændig ombygget Dragvoldbarakken, som Linderudbarakken, med Undtagelse af, at Kjøkkenerne ikke ere panelede.

Til Huset, der afgiver Bolig til 2 Familier, er bygget Udhuse, bestaaende af Veedskuur og Fjøs. Da en Grindvogter beboer den ene Leilighed, og den anden bortleies, er Halvparten af Udgifterne ved Ombygningen af denne Barakke belastet Grindvogterboliger, medens den Anden er debiteret Betjentboliger. Det Halve af Udgifterne ved Ombygningen har udgjort

490 — 73 -

Udført endeel mindre Reparationer i Stalsberg Grindvogterbolig og Hauersæter og Olstadkorset Vagthuse

15 — 4½ -

525 — 74 -

Tilsammen 9 983 Spd. 1 β

Vedligeholdelse af Stationspladsene.**Christiania Station:**

Lagt en ny Vandledning paa Sørengen til Forpagteren og opsat en Vandstænder med Kum

22 Spd. 56 β

Anlagt en 1 550 Fod lang og 20 Fod bred Vei langs Skinnegangen paa Sørengen med Dæk af Puksteen og Gruus. Langs Veien er lagt en Kloak af 5" Leerrør; Renden er 4 Fod dyb og forsynet med Baghuun i Bunden, hvorpaa Rørene hviler, og ovenpaa disse et 2 Fod tykt Lag af Kampesteen. Til Anlægget er medgaaet 1 000 Cubicalen Puksteen, 102 Vogne Kampesteen og 611 Vogne Sand. Udgifterne ved dette Anlæg have udgjort

598 — 80 -

Forlænget den langs Konows Have fra Locomotivværkstedet gaaende Rende 184 Fod med 12 Toms Leerrør og anbragt en Kum sammesteds . . .

66 — 8 -

Flyttet Vægten fra Christiania Station til Kulsidebanen ved Locomotivværkstedet og anbragt Granitramme om samme

133 — 52 -

Opsat et Bordskuur foran den nye Staldbygning med 2 Rum, det ene for Staldgjødselen og det andet til Materialbod for Vognvisitøren

25 — 56 -

Lateris 846 Spd. 12 β

	Transport	846 Spd. 12 β
Opsat et 90 Fod langt, 8 Fod høit Gjærde med Port for Indkjørsel paa den nye Vei til Sørengen	70	— 113 -
Reparation af Porte og Gjærder omkring Stationen	82	— 81 -
Oprensning af endeel Muursteen fra Cokeovnen	20	— 26 -
Gravet en 200 Fod lang, 4 Fod dyb og 2 Fod bred Rende langs den nye Staldbygning gennem Gartnerens Planteskole. Renden er tillagt med Baghuun i Bunden og paa Siderne og fyldt med Kampesteen	25	— 30 -
Reparation af de paa Stationen værende Læsnings-Platforme	49	— 104 -
Planering, deels ved Locomotivværkstedet og deels paa Sørengen langs Veien	76	— 76 -
Nedkjørt til Christiania Stationsplads 413 Vogne Ballast	103	— 30 -
Lagt nyt Dæk paa Sørengen Brygge i 410 Fods Længde	466	— 19 -
Forskjellige Arbeider med Materialier	230	— 118 -
		Er = 1 972 Spd. 9 β

Mellemstationerne:

Planeret Stationspladsen paa vestre Side af Linien paa Bryn Station og opført en Jetté langs Lo-Elven. Hertil medgaaet 84 Vogne Steen og 276 Vogne Sand. Udgifterne hertil have udgjort	229 Spd.	112 β
Anlagt Have paa Leersund, Kløften og Trøgstad og fortsat med Plantningen af levende Hegn mellem Bryn og Christiania. Forøvrigt almindeligt Gartnararbeide ved de øvrige Haver paa Hovedbanens Stationer	506	— 22 -
Forlænget Strandklædningen ved Kanalen i Lillestrøm og planeret mellem samme og Skinnegangen	301	— " -
Repareret Dampskibsbryggen i Lillestrøm	45	— " -
Anlagt en 226 Fod lang og 15 Fod bred Kjørevei paa Dahl Station til det paa Vestsiden af Linien liggende af Henriksens Bo kjøbte Jordstykke	37	— 30 -
Indkjøbt af T. Henriksens Bo et Jordstykke paa begge Sider af Linien paa Dahl Station, ca. 9 Maal	215	— 60 -
Udkjørt 706 Vogne Fyld og Ballast til Stationerne	176	— 60 -
Forøvrigt udført endeel mindre Arbeider paa Mellemstationerne, saasom Flytning af Signalstængerne paa Grund af Platformernes Forlængelse, Gravning af en Brønd paa Kløften, Opførelse af et lidet Huus om Brønden paa Trøgstad o. s. v.	98	— 93 -
		Er = 1 610 — 17 -

Eidsvold Station:

Opudring af Kanalen og forøget Indløbets Brede	704 Spd.	47 β
Opudret Elven langs Muren ved Tunnelbroen, hvor der lades Kul i Slæbeaadene	93	— 1 -
Nedramning af Pæle under den opførte Muur under Pakhuset. Arbeidsløn og Materialier	210	— 83 -
Nedtagning, Opsætning og Forandring af Vippeindretningen udenfor Pakhuset og Udvidelse af Platformen	145	— 9 -
Forlænget Dampskibsbryggen sydover 50 Fod	74	— 49 -
Forskjellige Arbeider med Materialier	144	— 53 -
		Er = 1 372 -- 2 -
		Lateris 4 954 Spd. 28 β

	Transport	4 954 Spd. 28 β
Lillestrøm Fælledsstation:		
Arbejdsløn til Vedligeholdelse af Skinnegangen paa Hovedbanen	208 Spd. 69 β	
do. - do. - do. - Kongsvingerbanen	209 — 5 -	
Materialier	246 — 115 -	
Forskjellige Arbejder	29 — 100 -	
	Er = 694 Spd. 49 β	
hvoraf Hovedbanens Andeel det Halve	347 — 24 $\frac{1}{2}$ -	
	Tilsammen 5 301 Spd. 52 $\frac{1}{2}$ β	

Vedligeholdelse af Inventariet.

A. Stationsinventarium.

Anskaffet Gardiner med Tilbehør, Stænger og Persienner til Dameventeværelserne paa Stationerne	93 Spd. 63 β	
6 Kronometre	162 — 72 -	
3 Comoditetsstole	56 — 11 -	
Diverse Sadelmagerarbejde	28 — 108 -	
Reparation af Uhre og Tilsyn med Samme	48 — 2 -	
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Lamper, Platformklokker, Pakhuustrillebørre, Copipresser, Sneeskuffer, Koste og Limer, Vægter, Nøgler og Laase m. m.	621 — 82 -	
Forskjellige Inventariesager	473 — 98 -	
Assurance	27 — 30 -	
Andeel i Udgifter til Fællesinventarium i Lillestrøm	120 — 12 $\frac{1}{2}$ -	
	1 631 Spd. 118 $\frac{1}{2}$ β	

B. Under Locomotivdepartementet.

a. Almindelig Vedligeholdelse af Maskiner	232 Spd. 8 β	
b. Maskin- og Syremme	53 — 26 -	
c. Lønning til Værkstedets Maskinist	160 — 61 -	
d. Maskinværktøi: File, Bor, Hammere, Meisler, Skruenøgler, Dreierstaal etc.	325 Spd. 79 β	
Arbejdsløn hertil	299 — 106 -	
	625 — 65 -	
e. Smedeværktøi: Staal og Jern til almindelig Vedligeholdelse og Forfærdigelse af nyt Værktøi samt Slægge- og Hammerskafter	81 Spd. 44 β	
Arbejdsløn hertil	39 — 75 -	
	120 — 119 -	
f. Snedkerværktøi: Skafter, Skraber, Bor, Skruetrækkere, Hammere, m. m.	75 — 90 -	
g. Malerværktøi: Pensler m. m.	17 — 102 -	
	1 285 Spd. 111 β	
Lateris	1 631 Spd. 118 $\frac{1}{2}$ β	

	Transport	1 285 Spd. 111 β	1 631 Spd. 118 $\frac{1}{2}$ β
h. Metalstøberiet: Digler m. m.	56	— 38	-
i. Smøre- og Pudsematerialier: Bomolie og Rapolie til Maskinerne, Lampolie til Belysning og Skrueskjæring, Pudsegarn, Lampevæger etc.	482	— 58	-
k. Nyt Inventarium: Apparat til at fræse Spor i Hjulaxler 26 Spd. 87 β ; Skrueindretning til at tage Hjul af Axler 10 Spd. 70 β , Slibestene 22 Spd. 28 β , Blæsebølge 17 Spd., Ambolter 36 Spd. 29 β , Hampslanger, Gasolielamper 10 Spd. 112 β , Skruestikker 64 Spd. 72 β , Oliekander, Lamper og Modeller m. m. 175 Spd. 49 β	363	— 87	-
l. Diverse Materialier: Kobber, Bly, Tin, Smergel, Metalsager, Spiger, Støbegods, Grønsæbe, Blikplader etc.	97	— 84	-
m. Arbejdsløn under Diverse: d. e. Reparation af forskjelligt Inventarium, saasom Trillebøre, Lamper, Oliekander, Vægtmaskiner og Andet samt Pudsning og Reenholdelse af Værkstedmaskinerne	105	— 58	-
	Er =	2 391 Spd. 76 β	
Herfra trækkes Inventar-Contoens Credit for casserede File m. m. samt for beregnet Maskinforbrug og Administration	459	— 33	-
			1 932 — 43 -

C. Under Ingeniørdepartementet.

Vedligeholdelse af Ballastvogne, Traller og Trillebøre	70 Spd. 97 β		
Reparation af Kjetting og Tougværk	7	— 107	-
Grease, Olie	94	— 105	-
En ny Baad	20	— 84	-
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Hakker, Spidt, Sneeskuffer, Bor, Feisler, Sauge, Øxer og øvrigt Værktøi og Inventarium	504	— 111	-
			699 — 24 -
	Tilsammen	4 263 Spd. 65 $\frac{1}{2}$ β	

Om Coke og Kulbeholdningen.

Beholdningen udgjorde ved forrige Aars Udgang:

Coke 1 245 Cent., Kul 86 504 Cent.

I Aarets Løb er indkjøbt — 901 — — 239 116 —

Tilsammen Coke 2 146 Cent., Kul 325 620 Cent.

I Aarets Løb er forbrugt:

	Coke.	Kul.	
1. Til Hoved- og Kongsvingerbanens Locomotiver	35 Cent.	119 192 Cent.	
2. " Do. " Do. Vandstationer	60 —	4 234 —	
3. " Værkstedet	915 —	12 836 —	
4. " Christiania Station	— —	299 —	
5. " Kehraden i Lillestrøm	— —	765 —	
6. " Eidsvold Station (Dampkranen).	98 —	— —	
7. " Mjøsdampskibene	— —	25 944 —	
8. " Gjøvik Station (Dampkranen)	— —	112 —	
9. " Lillehammer Station (Dampkranen)	— —	224 —	
10. " Gasværket i Lillestrøm.	— —	497 —	
11. " Dampskibet „Strømmen“	— —	3 868 —	
12. " Forskjellige Conti	— —	177 —	
13. " Hamarbanen, solgt	— —	9 015 —	
14. " Nordvestre Stambane, solgt	— —	1 852 —	
15. " Forskjellige, solgt	— —	730 —	
			— 1 108 — — 179 745 —

Beholdning den 1ste Januar 1871 Coke 1 038 Cent., Kul 145 875 Cent.

De indkjøbte 239 116 Centner Kul har kostet 38 501 Spd. 116 β, d. e. 19,3 β pr. Centner. Den virkelige Værdi af Kulbeholdningen har i flere Aar stadig forøget sig, væsentlig paa Grund af, at den ved Præmieberegningen for Locomotivernes Drift bestemte Priis har været højere ansat end den, hvortil Kul har calculeret sig, hvorfor der ved Aarets Udgang foretoges Postering, hvorved de forskellige Forbrugsconti krediteredes og Kulcontoen debiteredes for 4 000 Spd. Efter denne Priisforhøielse udgjorde Beholdningens Pengeværdi 21 911 Spd. 20 β, medens den endnu, beregnet efter Indkjøbsprisen 19,3 β pr. Centner Kul og 33 β pr. Centner Coke udgjør 23 747 Spd. 1 β.

Oplysning om Forandringer af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret.

Capitalcontoerne udgjorde ved forrige Aars Udgang tilsammen 211 423 Spd. 84 β

De ere i Driftsaaret forøgede med følgende Beløb:

1. Ballast-Sidebaner. Anvendt Materialier til samme	62 Spd.	104 β	
2. Lundberg Skov. Skatter og Udgifter ved Tilsyn i 1870.	7 —	64 —	
			70 — 48 —
			Er = 211 494 Spd. 12 β

De ere formindskede med følgende Beløb:

1. Sørengen Eiendom. Afskrevet paa samme et af Lods John Arnesen indbetalt Beløb 32 Spd., hvorefter den tidligere aarlige Afgift til Sørengen 1 Spd. 72 β ophører	32 Spd.	72 β	
2. Afskrevet af Jernbanens Overskud paa Conto Erstatning til Bordtomt-Eiere	3 557 —	5 —	
			3 589 — 5 —

Udgjøre ved Driftsaarets Udgang 207 905 Spd. 7 β

Ere altsaa i Driftsaaret formindskede med 3 518 Spd. 77 β.

Meyergaardens Gevinst- & Tabs-Conto.

	Debet.			Credit.		
	Spd.	ß		Spd.	ß	
An Bygningernes Vedligeholdelse	103	40½	Pr. Balance, 31te December 1869	3 781	105	
- Brandcontingent og Skatter	190	72	- Leie af Stald	330	„	
- Pantecreditorer, Renter	450	„	- Leie af 2 Rum	108	„	
	745	112½	- Renter af Overskud 1ste Jan. 1869	191	26	
			- Huusleie af Betjente	438	40	
			- Do. - Andre	840	„	
- Balance	4 943	58½		1 278	40	
	Spd.	5 689			1 907	66
		51		Spd.	5 689	51

Betjentboligers Gevinst- & Tabs-Conto.

	Debet.			Credit.	
	Spd.	ß		Spd.	ß
An Ombygnings- og Reparationsarbeider ved følgende Betjentboliger:			Pr. Huusleie af Jernbanens Betjente	409	80
Ombygningsarbeide ved:			- Balance	641	53
Dragvold Barakke (halv Andeel)	490	73			
Reparationsarbeide ved: Spd. ß					
Strømmen Barakke	142	5½			
Trulse- & Lundsbarakkerne	43	36½			
Kløften Barakke	89	111			
Eidsvolds Betjentboliger	181	32½			
Gjøvik Do.	46	62			
Lillehammer Do.	49	109½			
Diverse Do.	7	63			
		560			
	Spd.	1 051		Spd.	1 051
		13			13

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Tabel, der viser Antallet af Passagerer med Lokalbilletter, befordrede mellem de forskjellige Øierstationer.

Fra	Classe.	Til								Tilsammen.
		Lillestrøm.	Aarnæstangen.	Fladebye.	Præstaaen.	Sæterlandet.	Sandvig.	Mørkfos.	Sandstangen.	
Lillestrøm.	1		15	15	170	91	23	136	77	527
	2		157	220	319	336	44	212	213	1 501
			172	235	489	427	67	348	290	2 028
Aarnæstangen.	1	11		"	1	"	"	1	3	16
	2	117		63	73	89	7	2	19	370
		128		63	74	89	7	3	22	386
Fladebye.	1	18	1		2	2	"	2	1	26
	2	198	72		24	54	10	36	23	417
		216	73		26	56	10	38	24	443
Præstaaen.	1	135	7	1		4	"	3	3	153
	2	298	64	39		148	16	29	48	642
		433	71	40		152	16	32	51	795
Sæterlandet.	1	68	"	"	6		8	4	"	86
	2	290	97	54	129		21	34	90	715
		358	97	54	135		29	38	90	801
Sandvig.	1	11	"	"	"	6		"	7	24
	2	29	4	8	23	24		1	16	105
		40	4	8	23	30		1	23	129
Mørkfos.	1	116	10	"	4	3	"		"	133
	2	98	1	39	31	25	1		28	223
		214	11	39	35	28	1		28	356
Sandstangen.	1	93	2	5	3	"	1	1		105
	2	195	12	30	71	33	36	16		393
		288	14	35	74	33	37	17		498
Tilsammen.	1	452	35	21	186	106	32	147	91	1 070
	2	1 225	407	453	670	709	135	330	437	4 366
		1 677	442	474	856	815	167	477	528	5 436

Tabel, der viser Antallet af Passagerer med Gjennemgangsbilletter, befordrede mellem Christiania og de forskjellige Øierstationer.

	Plads.	Aarnæstangen.	Fladebye.	Præstaaen.	Sæterlandet.	Sandvig.	Mørkfos.	Sandstangen.	Tilsammen.
Fra Christiania til	1	8	21	110	111	17	290	118	675
	2	63	160	286	693	98	855	751	2 906
		71	181	396	804	115	1 145	869	3 581
Til Christiania fra	1	7	20	117	128	17	322	114	725
	2	122	189	340	719	116	740	880	3 106
		129	209	457	847	133	1 062	994	3 831

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede til de forskellige Øierstationer som Gjennemgangsfragt fra Christiania.

Løbe-No.	Varernes Art.	Til							Sands- tangen.	Tilsammen.	Reduceret til Centner.	Løbe-No.
		Aarnæs- tangen.	Fladebye.	Præstaaen.	Sæter- landet.	Sandvig.	Mørkfos.	Sands- tangen.				
1	Brændeviin	—	—	—	4	—	—	—	8	Centner	8	1
2	Foustage, tomme . .	—	—	—	—	—	—	—	140	Potter (200 = 1 Cent.)	1	2
3	Glasvarer	—	—	2	2	—	—	9	15	Centner	15	3
4	Jernvarer 1 & 2 Cl. .	—	—	1	—	—	—	—	1	do.	1	4
5	do. 3 & 4 Cl. . . .	5	4	14	110	—	—	165	343	do.	343	5
6	Kalk	—	—	5	—	—	—	—	5	Vogne à 110 Centner	550	6
7	Kjød	1	—	—	1	—	—	—	4	Centner	4	7
8	Kornvarer	39	255	52	332	5	—	314	1431	Tønder à 1,65 Centn.	2361	8
9	Kul	—	—	—	—	—	—	—	2	Vogne à 110 Centner	220	9
10	Salt	1	10	28	123	—	—	74	278	Tønder à 3 Centner	834	10
11	Sild	20	12	34	79	2	—	68	264	do. à 3 do.	792	11
12	Slibe & Møllestene .	—	1	1	1	—	—	—	3	Centner	3	12
13	Smør	1	—	1	—	—	—	—	2	do.	2	13
14	1ste Classe	27	23	40	238	4	—	302	848	do.	848	14
15	2den do.	26	15	156	146	2	—	460	1017	do.	1017	15
16	3die do.	—	—	5	1	—	—	21	81	do.	81	16
17	4de do.	1	23	41	129	—	—	305	891	do.	891	17
18	1ste do.	—	—	—	3	—	—	1	12	Tønder à 2 Centner	24	18
19	2den do.	—	23	6	32	—	—	70	182	do. à 2 do.	364	19
20	1ste do.	—	—	13	59	—	—	130	340	Cubfd. (4 = 1 Centn.)	85	20
21	2den do.	—	—	9	38	—	—	258	498	do. (4 = 1 do.)	124	21
22	Øl	3	4	4	9	—	—	35	148	Centner	148	22
Reduceret til Centner		191	603	1104	1889	20	—	2484	—	—	8716	

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra de forskellige Øierstationer som Gjennemgangsfragt til Christiania.

Løbe-No.	Varenes Art.	Fra							Tilsammen.	Reduceret til Centner.	Løbe-No.
		Sands- tangen.	Mørkfos.	Sandvig.	Sæter- landet.	Præstaaen.	Fladebye.	Aarnæs- tangen.			
1	Foustager, tomme . . . Potter	1 650	100	—	200	—	—	—	1 950	Potter (200 = 1 Centn.)	10
2	Jernvarer 3 & 4 Cl. . Centn.	—	13	—	—	—	3	—	16	Centner	16
3	Kjød do.	22	1	—	8	—	—	—	31	do.	31
4	Hø & Halm do.	—	—	—	—	—	46	—	46	do.	46
5	Kornvarer Tønder	935	273	9	445	42	31	—	1 735	Tønder à 1,65 Centn.	2 863
6	Melk Centn.	280	185	—	355	1 538	181	—	2 539	Centner	2 539
7	Ost do.	1	26	—	—	—	—	—	27	do.	27
8	Pap Vogne	1	—	—	—	—	—	—	1	Vogne à 80 Centn.	80
9	Poteter Tønder	44	57	3	26	6	—	—	136	Tønder à 2 Centner	272
10	Sild do.	1	—	—	—	—	—	—	1	do. à 3 do.	3
11	Smør Centn.	54	49	—	14	—	—	—	117	Centner	117
12	1ste Classe . . . do.	73	27	—	58	2	—	—	160	do.	160
13	2den do. . . . do.	322	137	2	41	265	16	4	787	do.	787
14	3die do. . . . do.	3	—	—	—	—	—	—	3	do.	3
15	4de do. . . . do.	65	121	—	97	19	139	2	443	do.	443
16	1ste do. . . . Tønder	43	—	—	19	1	—	—	63	Tønder à 2 Centner	126
17	2den do. . . . do.	7	3	—	4	—	—	—	14	do. à 2 do.	28
18	1ste do. . . . Cubfd.	4	30	—	150	—	—	—	184	Cubfd. (4 = 1 Centn.)	46
19	2den do. . . . do.	289	31	2	58	72	6	6	464	do. (4 = 1 do.)	116
	Reduceret til Centner . . .	2 715	1 146	23	1 458	1 925	438	8			7 713

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra de forskellige Øierstationer som Localfragt.

Stationer.	Varenes Art.													Tilsammen. Centner.
	Glasvarer. Centner.	Kornvarer. Tønder à 1,65 Centner.	Poteter. Tønder à 2 Centner.	Sild. Tønder à 3 Centner.	Varer diverse.						Tønder à 2 Centner. Cubicfod (4 = 1 Centner)			
					A.			B.		C.				
					1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	4de Classe.	1ste Classe.	2den Classe.			1ste Classe.	
Fra Lillestrøm	—	6	1	1	7	2	—	—	345	10	2	15	219	466
- Fetsund	1	—	—	—	1	2	—	128	—	11	—	—	6	155
- Aarnæstangen	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	1	—	—	6
- Fladebye	—	—	—	—	2	17	5	2	—	—	—	—	—	26
- Præstaaen	—	—	—	—	—	25	3	3	—	—	—	—	—	31
- Sæterlandet	—	—	—	—	—	5	16	1	—	—	—	—	90	44
- Sandvig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2
- Mørkfos	—	—	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	26	13
- Sandstangen	—	—	—	—	—	20	2	24	—	—	—	—	—	46
Reduceret til Centner	1	10	2	3	10	76	26	507	42	6	4	102	789	

Mjøsdampskibenes Gevinst- & Tabs-Conto.

	Spd.		Debet.		Credit.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
An Lønninger til Mandskabet . . .	7 468	67			Pr. Balance fra forrige Aar	17 789 28
- do. og Gebyr til Commissionairerne	719	91			- Indtægt for Befordring af Passagerer:	
- Andeel i Gager under Hovedcontoret	120	"	8 308	38	Antal. Spd. ß	
- Tilskud til Pensionsfondet for Aaret 1870	35	102			1ste Plads	9 478 4 718 97
- Tilskud til Understøttelsesfondet for Aaret 1870	35	102			2den do.	19 593 5 133 102
					Troppetransport	420 98 84
					29 491 Passagerer	9 951 43
			71	84	- Indtægt for Befordring af:	
- Kul, 38 019 Centner	5 752	22			Pakker	1 060 78
- Fragt	1 162	"			Bagage	534 52
- Lempning	126	102			Vogne, 240 Stkr.	201 8
			7 041	4	levende Dyr, 305 Stkr.	175 12
- Brænde, 49 Favne	58	84			Gods, 379 231 Centner	16 658 19
					Posten	522 60
- Rapolie, 268 Potter	50	36			Baadtrækning	39 "
- Bomolie, 831 do.	197	86				
- Talg, 1 950 Ø	211	14½				
- Pudsegarn, 530 Ø	78	42				
- Hamp, 196 Ø	31	28				
			568	86½		
			7 668	54½		
- Billetter, Skrivesager og Trykning			311	96		
- Uniformer			132	87		
- Anskaffelse og Vedligeholdelse af Skibsinventarium	Spd.	ß				
	302	119				
- Anskaffelse og Vedligeholdelse af Slæbebaade med Inventarium	2 631	25				
- Vedligeholdelse af Skibene	1 634	112				
			4 569	16		
- Reenholdelse			97	99		
- Belysning			107	57		
- Tilbagebetalt Fragt			23	35		
- Erstatninger			112	31		
- Kranpenge			2 495	111		
- Diverse			174	"		
- Udgifter ved Gjøvik Station	Spd.	ß				
	263	16½				
- Do. - Lillehammer do.	343	11				
			606	27½		
- Balance			22 252	44		
			Spd.	46 931	60	
					Spd.	46 931 60

Dampskibene have i Aaret tilsammen gaaet 4 958 norske Mile og havt Damp oppe i 4 126 Timer.

Pr. Miil have de altsaa brugt 7,67 Cent. Kul, 0,22 Potter Olie, 0,39 Ø Talg, og 0,15 Ø Pudsegarn og Hamp.

Pr. Time med Damp oppe 9,21 Cent. Kul, 0,27 Potter Olie, 0,47 Ø Talg, og 0,18 Ø Pudsegarn og Hamp.

Pr. Time med Damp oppe have de gaaet 1,20 Miil.

I Tidsrummet fra 14de Januar til 7de Mai vare Skibene ikke i Fart paa Grund af Iis.

Den hele transporterede Varemasse har, som sees af følgende Tabeller over Godstransporten, udgjort 379 231 Centner; heraf har Trælast og Brænde udgjort 21 540 Centner, det øvrige Gods altsaa 357 691 Centner.

Skibene have tilsammen trukket 637 ladede og 181 tomme Slæbebaade, hver af de ladede Baade har altsaa i Gjennemsnit været lastet med 595 Centner.

TABEL, der viser Antallet af Passagerer med Localbilletter, befordrede mellem de forskellige Mjøsstationer pr. Jernbanens Dampskibe.

Fra	Classe.	Til													Tilsammen.		
		Eidsvold.	Minde.	Ekornholmen.	Stigersand.	Fjeldhøng.	Gillund.	Hamar.	Næss.	Smørvigen.	Gjøvik.	Heggenhøng.	Kingsaker.	Biri.		Frengstuen.	Lillehammer.
Eidsvold.	1		100	6	2	33	37	306	32	48	77	4	30	8	"	210	893
	2		179	98	23	77	154	566	69	139	126	9	36	30	5	210	1 721
Minde.		279		104	25	110	191	872	101	187	203	13	66	38	5	420	2 614
	1	46		"	"	4	"	20	2	"	4	"	3	"	"	6	85
	2	158		23	2	14	7	84	4	3	15	"	9	"	"	1	320
		204		23	2	18	7	104	6	3	19	"	12	"	"	7	405
Ekornholmen.	1	6		"	1	"	5	"	4	"	"	"	1	"	"	1	18
	2	73	31	15	23	4	52	3	7	8	"	"	"	3	"	1	220
		79	31	16	23	4	57	7	7	8	"	"	1	"	"	2	238
	1	18	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	19
Stigersand.	2	25	1	25	82	19	81	2	1	3	"	"	"	"	3	242	
		43	1	25	82	19	81	2	1	3	"	"	"	1	"	3	261
Fjeldhøng.	1	25	1	1	"	"	24	1	1	"	"	"	"	"	"	1	53
	2	68	8	28	49	14	120	3	12	6	"	"	"	"	"	1	309
		93	9	29	49	14	144	4	12	6	"	"	"	"	"	2	362
	1	12	1	2	"	1	98	26	"	7	2	"	"	"	15	164	
Gillund.	2	173	4	3	14	12	177	12	24	64	1	8	"	1	10	503	
		185	5	5	14	13	275	38	24	71	3	8	"	"	25	667	
Hamar.	1	290	9	7	7	25	72	276	192	256	20	81	19	7	204	1 465	
	2	503	39	38	36	80	243	448	586	447	48	120	33	24	280	2 925	
		793	48	45	43	105	315	724	778	703	68	201	52	31	484	4 390	
	1	22	"	8	"	1	200	"	33	30	10	18	1	"	16	348	
Næss.	2	40	2	"	1	4	512	"	147	61	16	22	9	"	23	845	
		62	2	8	1	5	712	"	180	91	26	40	10	"	39	1 193	
Smørvigen.	1	30	"	3	"	1	170	18	"	31	13	20	7	1	29	324	
	2	68	8	1	"	5	686	144	"	203	24	25	24	9	57	1 274	
		98	8	4	"	6	856	162	"	234	37	45	31	10	86	1 598	

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

	1	67	1	1	1	13	270	28	30	7	39	11	1	213	682
Gjøvik.	1	8	"	"	"	4	14	6	15	10	"	"	"	5	62
	2	5	"	"	"	"	44	6	36	194	17	10	5	44	361
		182	9	14	6	105	762	120	339	175	217	178	26	497	2 636
Heggenhøgen.	1	23	5	"	1	6	70	6	24	29	3	31	5	47	250
	2	31	"	"	2	4	184	17	18	183	17	86	142	191	875
		54	5	"	3	10	254	23	42	212	20	117	147	238	1 125
Ringsaker.	1	2	"	"	2	"	32	"	12	9	2	10	6	55	130
	2	21	2	6	"	"	46	7	22	192	14	102	30	236	680
		23	2	6	2	"	78	7	34	201	16	112	36	291	810
Biri.	1	"	"	"	"	"	11	1	"	9	1	14	14	14	50
	2	6	3	"	"	"	32	2	22	17	117	21	132	132	352
		6	3	"	"	"	43	3	22	26	118	35	146	146	402
Freggstuen.	1	147	6	1	"	10	176	15	32	170	8	63	18	704	
	2	140	5	1	1	15	244	27	121	317	43	193	102	1 384	
		287	11	2	1	25	420	42	153	487	51	256	120	2 088	
Lillehammer.	1	696	123	28	14	67	1 396	415	386	632	69	266	149	816	5 247
	2	1 426	290	237	148	305	3 320	836	1 447	1 836	340	827	557	1 473	13 965
		2 122	413	265	162	372	4 716	1 251	1 833	2 468	409	1 093	381	2 289	19 212

TABEL, der viser Antallet af Passagerer med Gjennemgangsbilletter, befordrede mellem Christiania og de forskjellige Mjøsstationer pr. Jernbanens Dampskibe.

	Class.	Minde.	Ekornhol- men.	Stigersand.	Fjeldhøgn.	Gilland.	Hamar.	Næss.	Smørvigen.	Gjøvik.	Heggen- høgen.	Ringsaker.	Biri.	Freg- stuen.	Lilleham- mer.	Tilsammen.
Fra Christiania til	1	1	8	3	17	56	820	56	123	134	16	78	26	5	627	1 970
	2	7	46	21	100	101	713	99	249	220	22	77	44	12	557	2 268
		8	54	24	117	157	1 533	155	372	354	38	155	70	17	1 184	4 238
Til Christiania fra	1	8	15	"	17	104	834	86	134	307	14	60	21	8	653	2 261
	2	11	66	13	134	159	1 145	136	283	376	38	79	58	17	845	3 360
		19	81	13	151	263	1 979	222	417	683	52	139	79	25	1 498	5 621

TABEL, der viser Antallet af Passagerer, befordrede med Localbilletter mellem de forskellige Mjøsstationer pr. det Oplandske Selskabs Dampskibe.

Fra	Til											Tilssammen.				
	Eidsvold.	Minde.	Ekornholmen.	Stigersand.	Fjeldhoug.	Gillund.	Hamar.	Næss.	Smørvigen.	Gjøvik.	Heggen- hougen.		Ringsaker.	Biri.	Frengstuen.	Lilleham- mer.
Eidsvold.	1	58	13	20	30	24	291	30	48	112	8	18	16	1	214	883
	2	173	104	47	75	165	517	88	125	136	10	36	24	4	196	1 700
Minde.		231	117	67	105	189	508	118	173	248	18	54	40	5	410	2 583
	1	48	2	1	"	2	12	2	2	5	"	4	"	"	11	89
Ekornholmen.	2	153	37	4	5	9	39	2	12	10	"	8	"	"	6	285
		201	39	5	5	11	51	4	14	15	"	12	"	"	17	374
Stigersand.	1	10	3	"	"	"	5	1	"	"	"	"	"	"	"	19
	2	64	51	20	18	6	40	"	2	15	"	1	"	"	1	218
Fjeldhoug.		74	54	20	18	6	45	1	2	15	"	1	"	"	1	237
	1	5	"	"	"	1	8	1	"	"	"	"	"	"	1	16
Gillund.	2	35	18	42	40	19	56	2	2	5	"	"	2	"	"	179
		40	18	"	40	20	64	3	2	5	"	"	"	"	1	195
Hammar.	1	23	"	"	"	7	3	1	"	3	"	"	"	"	1	38
	2	64	9	42	21	19	78	1	15	4	"	"	2	"	1	249
Næss.		87	9	42	42	26	81	2	15	7	"	"	2	"	2	287
	1	18	1	2	"	"	86	23	2	3	"	6	"	"	18	160
Smørvigen.	2	86	10	14	21	"	157	17	35	86	"	5	1	1	17	453
		104	4	16	21	"	243	40	37	89	"	11	1	1	35	613
Lillehammer.	1	266	6	4	11	114	"	262	149	219	17	78	21	3	190	1 346
	2	374	39	63	61	204	447	447	593	434	36	155	54	37	274	2 823
Fringstad.		640	45	67	72	318	"	709	742	653	53	233	75	40	464	4 169
	1	25	1	"	"	11	246	18	18	24	1	10	5	"	25	371
Hamar.	2	38	2	1	1	8	456	113	113	59	6	7	8	3	24	727
		63	3	1	1	19	702	131	131	83	7	17	13	3	49	1 098
Gjøvik.	1	37	1	"	1	1	152	32	"	40	14	15	12	1	36	342
	2	94	6	3	10	22	560	113	113	251	22	23	24	8	70	1 209
Stjørdalen.		131	7	3	11	23	712	145	"	291	36	38	36	9	106	1 551

Gjøvik.	1	61	2	5	"	"	9	236	39	50	13	41	17	9	155	637
	2	76	4	9	5	4	73	408	70	247	173	199	190	11	243	1 712
		137	6	14	5	4	82	644	109	297	186	240	207	20	398	2 349
Heggenhougen.	1	23	"	"	"	"	"	15	4	19	16	"	2	"	7	86
	2	64	1	"	"	"	4	36	6	27	147	13	6	2	40	346
		87	1	"	"	"	4	51	10	46	163	13	8	2	47	432
Ringsaker.	1	10	"	1	"	"	1	76	23	12	28	"	19	5	76	251
	2	10	2	1	"	"	4	145	8	20	169	25	91	118	218	811
		20	2	2	"	"	5	221	31	32	197	25	110	123	294	1 062
Biri.	1	9	"	"	1	1	"	17	7	7	18	1	28	21	33	143
	2	9	"	"	"	"	3	40	5	31	161	11	82	20	175	537
		18	"	"	1	1	3	57	12	38	179	12	110	41	208	680
Freggstuen.	1	"	"	"	"	"	"	4	"	"	1	"	6	17	33	33
	2	"	"	"	"	"	"	33	1	12	25	8	143	17	140	379
		"	"	"	"	"	"	37	1	12	26	8	148	23	157	412
Lillehammer.	1	165	7	"	"	1	15	163	22	49	205	7	41	53		744
	2	96	2	"	4	1	13	197	29	45	261	36	197	181		1 162
		261	9	"	4	2	28	360	51	94	466	43	238	234		1 906
Tilsammen.	1	700	79	33	28	44	185	1 314	447	356	674	61	246	151	784	5 158
	2	1 163	294	249	203	236	549	2 762	789	1 279	1 763	327	869	598	1 405	12 790
		1 863	373	282	231	280	734	4 076	1 236	1 635	2 437	388	1 115	749	2 159	17 948

TABEL, der viser Antallet af Passagerer, befordrede med Gjennemgangsbilletter mellem Christiania og de forskellige Mjøsstationer pr. det Oplandske Selskabs Dampskibe.

	Classe.	Minde.	Ekornholmen.	Sigersand.	Fjeldborg.	Gillund.	Hamar.	Næss.	Smørvigen.	Gjøvik.	Heggenhougen.	Ringsaker.	Biri.	Freggstuen.	Lillehammer.	Tilsammen.
Fra Christiania til	1	8	5	1	18	83	750	74	131	248	2	60	12	7	503	1 907
	2	13	54	28	85	112	595	86	281	208	27	54	45	12	467	2 062
		21	59	29	103	195	1 345	160	412	456	29	114	57	19	970	3 969
Til Christiania fra	1	11	5	9	14	103	734	70	130	253	18	64	38	10	631	2 090
	2	16	47	30	107	148	913	88	359	380	47	74	61	20	791	3 081
		27	52	39	121	251	1 647	158	489	633	65	138	99	30	1 422	5 171

TABEL, der viser Antallet af de i de sidste 9

Driftsaar.	Befordret med Jern-															
	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til
	Eidsvold.	Minde.	Ekorn- holmen.	Stigersand.	Fjeldhoug.	Gillund.	Hamar.	Næss.								
1 Septbr. 1861 til																
31 Aug. 1862 .	4 185	3 619	230	339	68	78	333	320	460	504	818	959	3 940	3 823	900	935
1 Septbr. 1862 til																
31 Aug. 1863 .	5 622	4 707	187	225	5	6	255	273	464	557	675	777	4 443	3 884	1 000	1 103
1 Septbr. 1863 til																
31 Aug. 1864 .	2 599	2 574	69	120	—	—	108	115	219	250	249	268	1 791	1 581	304	369
1 Septbr. 1864 til																
31 Aug. 1865 .	2 698	1 426	50	51	—	—	24	34	196	190	195	193	1 167	1 469	204	199
1 Septbr. 1865 til																
31 Decbr. 1866	4 410	5 155	154	49	—	—	419	436	528	544	1 027	958	5 369	4 539	1 588	1 590
1 Januar til																
31 Decbr. 1867	4 984	5 157	—	—	—	—	450	538	586	655	964	1 062	5 000	5 092	1 929	1 701
1 Januar til																
31 Decbr. 1868	8 682	8 841	567	764	342	351	391	427	666	606	1 137	1 144	7 647	7 634	1 906	1 873
1 Januar til																
31 Decbr. 1869	8 531	9 854	459	454	328	346	384	265	873	602	1 273	1 125	7 477	7 882	1 821	1 665
1 Januar til																
31 Decbr. 1870	6 852	7 743	424	421	319	319	274	186	513	489	930	889	6 369	6 249	1 415	1 406
Tilsammen . .	48 563	49 076	2 140	2 423	1 062	1 100	2 638	2 594	4 505	4 397	7 268	7 375	43 203	42 153	11 067	10 841

Driftsaar paa Mjøsen befordrede Passagerer.

banens Dampskibe.														Tilsammen fra eller til Stationerne.	Befordret med det Op-landske Selskabs Dampskibe fra eller til Stationerne.	Tilsammen Antal Passagerer.
Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til			
Smørvigen.		Gjøvik.		Heggenhougen.		Ringsaker.		Biri.		Frengstuen.		Lillehammer				
1 477	1 678	1 939	1 858	234	292	709	938	453	496	236	252	1 916	1 807	17 898	22 957	40 855
1 130	1 137	2 003	2 654	218	277	511	586	332	321	338	290	956	1 342	18 139	33 256	51 395
450	407	1 033	646	39	57	85	111	59	63	39	13	508	978	7 552	38 889	46 441
234	319	534	833	35	44	184	195	123	133	65	40	587	1 170	6 296	40 452	46 748
1 341	1 511	2 705	2 253	203	324	1 006	1 144	375	509	324	340	1 286	1 383	20 735	42 904	63 639
1 845	1 752	2 329	2 211	251	227	805	947	539	668	394	358	2 036	1 744	22 112	30 733	52 845
2 595	2 463	3 361	3 265	559	554	1 387	1 594	996	873	667	526	3 934	3 922	34 837	26 170	61 007
2 668	2 550	4 228	3 559	691	650	1 445	1 336	895	872	505	459	3 297	3 256	34 875	30 692	65 567
2 015	2 205	3 319	2 822	475	447	1 264	1 248	889	776	427	398	3 586	3 473	29 071	27 088	56 159
13 755	14 022	21 451	20 101	2 705	2 872	7 396	8 099	4 661	4 711	2 995	2 676	18 106	19 075	191 515	293 141	484 656

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede til de forskjellige

Løbe-No.	Stationer.	Varernes															
		Brændeviin.	Cinders.	Foustager tomme.	Glasvarer.	Gods, fragtfrit.	Hø & Halm.	Jernvarer.	Kjød.	Kornvarer.	Kul.	Møbler & Flyttegods.	Muur- & Tagsteen.	Maskineri.			
		Centner.	Vogne à 110 Centner.	Potter (200 = 1 Centner.)	Centner.	Vogne à 110 Centner.	Centner.	Centner.	Vogne à 110 Centner.	Centner.		Centner.	Tønder à 1,86 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Vogne à 60 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Vogne à 110 Centner.
										1 & 2 Classe.	3 & 4 Classe.						
A. Mjøstationerne:																	
1	Stigersand . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	62	—	—	—	—	
2	Fjeldhoug . . .	—	—	31 798	—	—	—	—	—	1	78	528	—	—	—	1	
3	Gillund	—	—	40 000	2	—	—	—	—	71	—	126	—	—	—	—	
4	Hamar	43	—	247 534	15	—	—	189	6	651	1	3 080	139	4	1	—	
5	Næss	—	—	50 720	1	—	—	—	—	49	2	81	4	—	—	—	
6	Smørvigen . . .	1	—	126 900	1	—	—	—	2	275	—	868	10	3	—	—	
7	Gjøvik	29	1	92 980	26	—	—	4	4	1 275	4	2 243	15	—	—	—	
8	Heggenhougen .	—	—	99 740	—	—	—	—	—	73	—	21	1	—	—	—	
9	Ringsaker . . .	—	—	175 504	12	—	—	—	4	116	4	343	9	—	—	—	
10	Biri	—	—	—	1	—	—	—	1	121	8	287	—	—	—	—	
11	Frengstuen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	7	—	—	—	—	
12	Lillehammer . .	72	—	48 230	17	2	1	12	1	11	517	47	7 768	16	3	—	1
B. Hamarbanens Stationer:																	
13	Ager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Hjellum	8	—	—	—	—	—	—	—	10	—	11	—	—	—	—	—
15	Ihlseng	1	—	—	—	—	—	—	—	23	3	90	—	—	—	—	—
16	Hørsand	2	3	1 500	1	—	1	—	5	1	71	—	347	—	—	—	—
17	Løken	—	2	—	—	—	—	—	12	1	121	—	881	6	—	—	—
18	Berg	2	—	49 543	—	—	—	—	—	1	—	472	—	—	—	—	—
19	Elverum	17	—	6 750	11	—	—	—	1	160	20	4 869	—	4	—	—	—
20	Grundset	25	—	—	15	—	—	—	26	—	780	34	3 456	2	2	2	1
Reduceret til Centner		200	660	4 856	102	220	2	12	26 070	32	4 409	123	42 141	22 220	960	330	330

Mjæsstationer og Hamarbanens Stationer som Gjennemgangsfragt fra Christiania.

Art.																	Reduce- ret til Centner.	Løbe-No.
Ost.	Poudrette.	Salt	Sand.	Sild.	Steen.	Slibe- & Møllestene.	Smør.	Varer, diverse.								Øl.		
								A				B.		C.				
								1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	4de Classe.	1ste Cl.	2den Cl.	1ste Cl.	2den Cl.			
Centner.	Vogne à 80 Centner.	Tønder à 3 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Tønder à 3 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Centner.	Centner.	Centner.				Tønder à 2 Centner.	Cubicfod (4 = 1 Centner.)	Centner.				
—	—	10	—	25	—	—	—	35	21	—	16	—	—	—	—	—	291	1
—	—	23	—	233	—	65	—	753	383	62	81	5	1	189	713	—	3 569	2
—	—	254	—	319	—	5	—	615	350	36	66	3	—	—	1 166	—	3 569	3
2	3	2 921	—	2 415	—	584	2	7 804	5 590	208	1 883	129	51	539	1 793	14	76 744	4
—	5	94	—	220	—	10	—	251	362	24	502	3	3	128	143	—	3 450	5
—	—	1 030	—	609	—	137	—	1 458	780	33	149	18	37	240	1 945	9	11 765	6
—	2	1 382	—	587	—	273	—	4 059	2 893	268	516	25	10	311	1 235	38	22 274	7
—	—	18	—	78	—	3	—	75	43	9	10	—	3	83	218	3	1 229	8
—	15	1 227	—	803	—	75	—	1 288	849	57	129	5	6	152	928	2	12 552	9
—	—	449	—	181	—	4	—	488	235	6	130	6	48	62	585	—	3 627	10
—	—	114	—	147	—	—	—	88	92	13	17	2	—	—	398	—	1 113	11
1	—	7 413	—	911	—	465	—	10 298	5 319	288	1 509	31	12	961	555	14	59 446	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1	13
—	—	38	—	49	—	—	—	79	32	—	18	—	—	237	52	10	508	14
—	4	14	—	41	—	—	—	70	94	—	437	18	2	28	690	—	1 481	15
—	—	395	—	209	1	—	—	600	416	76	70	16	15	76	227	—	4 758	16
—	—	2	7	48	—	31	—	154	110	29	68	—	—	63	41	—	5 114	17
—	—	434	—	219	—	41	—	481	269	28	43	6	17	45	263	4	3 978	18
—	—	1 834	—	1 665	—	280	—	4 231	2 458	110	563	35	120	399	109	3	27 096	19
—	—	652	—	171	—	56	—	3 012	1 689	122	529	4	2	372	304	6	18 150	20
3	2 320	54 912	770	26 790	110	2 029	2	35 839	21 985	1 369	6 736	612	654	971	2 843	103	260 715	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra de forskjellige

Løbe-No.	Stationer.	Varernes											
		Brændeviin.	Foustageer, tomme.	Flyttegods.	Glasvarer.	Jernvarer.	Kjød.	Kornvarer.	Ost.	Poteter.	Sild.		
		Centner.	Potter (300 = 1 Centner.)	Vogne à 60 Centner.	Centner.	Centner.		Centner.	Tønder à 1,000 Centner.	Centner.	Vogne à 110 Centner.	Tønder à 2 Centner.	Tønder à 3 Centner.
						1 & 2 Classe.	3 & 4 Classe.						
A. Mjøstationerne:													
1	Lillehammer	1 546	54 770	—	—	—	114	1 960	3	3 488	—	32	—
2	Frengstuen	—	430	—	—	—	—	24	1	157	—	168	—
3	Biri	—	2 290	—	—	—	—	8	—	179	—	45	—
4	Ringsaker	3 896	6 510	—	—	—	—	39	—	150	—	254	3
5	Heggenhougen	2 287	720	—	—	—	—	11	—	96	—	121	—
6	Gjøvik	384	22 020	—	—	4	2 623	233	1	377	—	311	2
7	Smørviggen	1 938	15 640	—	—	—	83	49	40	937	—	580	1
8	Næss	720	450	—	—	—	4	1	37	27	1	899	—
9	Hamar	2 821	43 040	4	13	16	345	143	14	474	—	376	—
10	Gillund	328	2 720	—	2	—	—	27	180	183	—	451	6
11	Fjeldhoug	1 260	1 800	—	—	—	—	30	169	42	—	30	—
12	Stigersand	—	290	—	—	—	—	—	5	—	—	41	—
B. Hamarbanens Stationer:													
13	Grundset	—	9 250	—	—	—	18	23	37	17	—	—	—
14	Elverum	3	16 460	2	—	—	254	—	1	9	—	2	—
15	Berg	1 020	3 350	—	—	—	—	11	44	90	—	10	—
16	Løken	—	1 140	—	—	24	2 226	—	2	16	—	4	—
17	Hørsand	290	5 850	—	—	—	—	3	22	106	—	51	—
18	Ihlseng	—	1 080	—	—	—	—	9	—	107	—	30	—
19	Hjellum	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	67	—
	Reduceret til Centner	16 493	939	360	15	44	5 667	2 571	917	6 457	110	6 944	36

Mjesstationer og Hamarbanens Stationer som Gjennemgangsfragt til Christiania.

Art.														Reduceret til Centner.	Løbe-No.
Stav.	Steen.	Smør.	Trælast.			Varer diverse.									
			Planker.	Battens.	Bord.	A.				B.	C.				
						1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	4de Classe.	1ste Classe.	1ste Classe.	2den Classe.			
Fayne à 24 Centner.	Vogne à 110 Centner.	Centner.	Vogne à 120 Centner.	Vogne à 120 Centner.	Vogne à 120 Centner.	Centner.				Tønder à 2 Centner.	Cubicfod (4 = 1 Centner.)				
—	1	5 269	16	17	9	773	61	858	84	145	258	447	20 112	1	
—	—	217	—	—	—	12	10	302	3	6	1	—	1 077	2	
—	—	268	2	—	9	28	16	—	32	6	12	25	1 974	3	
—	—	400	15	7	—	100	52	37	15	24	358	62	8 031	4	
—	—	85	—	—	—	16	23	—	6	9	18	3	2 793	5	
16	—	617	7	56	—	432	801	2	807	14	335	228	15 132	6	
—	—	755	—	—	—	214	88	—	68	189	830	174	6 068	7	
—	—	120	—	—	—	33	60	—	34	27	122	37	3 064	8	
112	—	861	3	—	—	434	560	—	205	4	382	718	10 433	9	
—	—	271	—	—	—	31	21	—	5	39	928	171	2 451	10	
—	—	249	—	—	—	48	66	—	1	67	92	43	2 212	11	
—	—	20	—	—	—	1	8	—	—	19	—	—	159	12	
—	—	844	—	—	—	247	86	—	31	—	9	40	1 386	13	
—	—	37	—	—	—	69	324	—	1 376	—	32	88	2 310	14	
—	—	80	—	—	—	1	155	—	66	—	49	—	1 545	15	
—	—	14	—	—	—	7	7	—	2	—	48	176	2 369	16	
—	—	79	—	—	—	—	31	—	2	18	1	24	721	17	
—	—	88	—	—	—	5	12	—	12	3	44	18	320	18	
—	—	2	—	—	—	4	17	—	2	—	6	—	162	19	
3 072	110	10 276	5 160	9 600	2 160	2 455	2 398	1 199	2 751	1 140	881	564	82 319		

TABEL, over Arten og Mængden af de Varer, der ere

Løbe-No.	Varernes Art.	Fra													
		Eids- vold.	Stigersand.		Fjeldhoug.		Gillund.		Hamar.		Næss.		Smør- vigen.		
		Op.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	
1	Foustager, tomme . . Antal	266	—	—	—	—	—	—	—	32	—	—	—	—	1
2	Jernvarer Centn.	2 992	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	Kornvarer Tøndr.	358	1	—	8	—	81	—	115	19	255	325	32	30	
4	Kul Centn.	—	—	—	—	—	—	—	34	4	—	—	—	—	
5	Møbler Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
6	Poteter Tøndr.	12	—	—	—	—	—	—	—	2	—	839	—	3	
7	Salt do.	20	—	—	—	—	—	—	8	4	—	—	—	—	
8	Sild do.	46	—	—	—	—	—	—	34	19	1	—	—	—	
9	Træløst og Brænde . Vogne	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10	Varer, diverse . . . Centn.	2 787	29	9	24	—	38	24	5 364	688	40	8	81	154	
	Reduceret til Centner . .	7 124	30	4 629	37	—	172	24	5 778	856	464	2 222	134	272	

transporterede fra de forskjellige Mjøsstationer som Localfragt.

Gjøvik.		Heggen- hougen.		Ringsaker.		Biri.		Frengstuen.		Lille- ham- mer.	Tilsammen.			Reduceret til Centner.		Løbe-No.
Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.		Op.	Ned.	
19	28	—	—	2	3	1	—	—	—	25	320	57	Antal à 2 Centn.	640	114	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 992	—	Centner.	2 992	—	2
27	43	29	—	340	101	66	172	—	8	13	1 312	711	Tdr. à 1,65 Cent.	2 165	1 173	3
—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	54	4	Centner.	54	4	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	7	Vogne à 60 Cent.	—	420	5
—	—	1	—	—	1 490	—	2	—	730	—	13	3 066	Tdr. à 2 Centn.	26	6 132	6
2	—	—	—	4	12	—	—	—	—	—	34	16	do. à 3 do.	102	48	7
1	—	—	—	—	—	3	—	—	—	5	85	24	do. à 3 do.	255	72	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	Vogne à 110 do.	—	4 620	9
1 311	2 696	6	32	112	406	—	1 039	19	67	2 446	9 811	7 569	Centner.	9 811	7 569	10
1 402	2 823	56	32	689	3 595	120	1 327	39	1 540	2 832				16 045	20 152	

Uheld og Standsninger.

Locomotiver eller Tendere af Skinnerne:

Den 12te Mai gik Locomotivet No. 2 af Sporet under Skiftning paa Christiania Station. Ingen Forsinkelse.

Locomotiver blevne i Ustand, hvorved mindre Standsninger ere foraarsagede:

Indtruffet 23 Gange, hovedsagelig ved Sprængning af Messingrør i Kjedlerne og af Mangel paa Damp.

Vogne af Skinnerne:

Den 27de Januar gik 5 Vogne af Sporet under Skiftning paa Christiania Station.

Den 14de Februar gik en Vogn af Sporet i Bryns Sidebane, hvorved Ned-Eidsvold-Godstog forsinkedes 26 Min.

Den 2den Juli gik 2de Vogne, læssede med Steen, af Sporet ved Kløften Station, hvilket foraarsagedes derved, at Steenvognene, hvis Stoppere ei vare paasatte, sattes i Bevægelse ved Rystningen af det ankommende Passageertog No. 4 og stødte mod dette. 3 Passageervogne bleve lidt beskadigede ved Sammenstødet.

Vogne blevne i Ustand:

Indtruffet 15 Gange, oftest paa Grund af at Axellagerne gik varme.

Sneedrev foraarsaget Standsning:

Den 25de Februar standsedes Passageertoget No. 1 i Haugenstubakken. 4 Vogne maatte kippes til Robsrud. 1 Time 6 Min. Forsinkelse.

Den 7de December standsedes Op-Lillestrøm-Godstog ved Haugenstuen; hvorfra 11 Vogne maatte sendes tilbage til Grorud. 1 Time 40 Min. Forsinkelse.

Den 8de December standsedes Op-Eidsvold-Godstog ved Haugenstuen. Maatte gaa tilbage til Grorud, hvorefter Locomotiverne gik til Strømmen for at forsynes med Vand. 2 Timer 45 Min. Forsinkelse.

Samme Dag standsedes Passageertoget No. 1 ved Haugenstuen. Locomotiverne maatte frakobles for at bane Vei. 1 Time 15 Min. Forsinkelse.

Den 24de December standsedes Passageertoget No. 3 ved Næs Bro. Locomotivet blev frakoblet for at bane Vei, og gik senere til Baarlidalen for at forsynes med Vand. 2 Timer 7 Min. Forsinkelse.

Mennesker dræbte eller komne til Skade:

Den 15de Mai ved Passageertoget No. 3's Afgang fra Christiania styrtede Skuespiller G. Krohn sig under Toget, hvorved han øieblikkelig dræbtes.

Forskjellige Aarsager:

Den 22de December blev Porten til Løken Tunnel istykkerkjært af Passageertoget No. 4. Portneren havde forsømt at aabne den.

Den 24de December blev Portene ved Sadelmagerstuen istykkerkjært af Op-Eidsvold-Godstog. Portneren havde forsømt at aabne dem.

Christiania, i Directionen for den norske Hovedjernbane den 30te August 1871.

T. H. Aschehoug. **Halvor Schou.**

R. Kierulf.

Som Repræsentant for de britiske Directeurer
J. R. Crowe.

J. Engelstad.

Anhang.

Angaaende Anvendelsen af Overskuddet for Aaret 1869.

Skrivelse af 15de December 1869 fra Preference-Actieieiere i England til
Directionen for den norske Hoved-Jernbane.

We, — the undersigned large Preference Shareholders in the above Railway — have postponed addressing you until we had received reliable information on the proposals to be made on behalf of the State for the acquisition of our interest in the said undertaking.

These, we regret to say, are in effect such as we cannot for a moment entertain. The result, at the best, is that we may choose between being paid off at par in cash, or submitting to a reduction of our dividend to $4\frac{3}{4}$ per cent — secured on the credit of the State. With all respect we venture to say that such terms are most illiberal and hardly consistent with good faith on the part of the Government.

We did not engage our capital in a Norwegian undertaking with the view of merely receiving our money back again, with an interim dividend of 5 per cent. We naturally looked forward either to the increased Dividend which must follow the natural development of Traffic in a country like Norway, or, at worst, to be paid off with a fair and equitable premium in return for our risk in venturing on a foreign enterprize. We did not expect that, at the very moment when the near completion of long connecting lines of Railway makes a large access of traffic certain, we should receive such an offer from the State which has so long benefitted by our enterprize.

Hitherto we have patiently submitted to the large appropriations from Revenue to Capital Expenditure which,

in the Exercise of your judgment, you have for many years practised. But if we accepted the terms now offered the whole of the sacrifice so made would form so much advantage or premium to the State.

Had we foreseen this, we should long ago have addressed you respectfully, submitting that the above course should be modified and indeed, by this time, entirely stopped.

We are quite aware of the difficulties the Directors had to encounter in carrying on this undertaking with a closed Capital account, and we willingly now bear our testimony to the high honor and good sense, which have guided all their management. But we beg now strongly to impress upon them the necessity (apart from any legal question) of striking a strict revenue balance and declaring a dividend in accordance therewith, based upon the strictest principles of account.

Should it so happen that further Capital is required to equip the Railway or for other objects — we are prepared with suggestions to meet this emergency without interfering with the declaration of a full and just dividend for the current year.

In conclusion, we trust to receive from your conscientious deliberation an adhesion to our request, and thus enable us to stem the strong and growing feeling in this Country, adverse to the high credit for fair dealing which your country has hitherto maintained & deserved.

**Skrivelse af 7de Marts 1870 fra Directionen for den norske Hoved-Jernbane til
Eiere af Preference-Actier i England.**

Directionen har havt den Ære fra D'Hrr at modtage en Skrivelse af 15de December sidstleden, som Directionen ikke har villet besvare, førend den efter Gjennemgaaelsen af Regnskaberne for Aaret 1869 har kunnet tage Spørgsmaalet om Dividenden for samme Aar under Afgjørelse.

Under Overveielserne herom har undertegnede Generalconsul Crowe foreslaaet at bestemme Dividenden til 5½ pCt.

for de prioriterede og 4½ pCt. for de uprioriterede Actier, medens undertegnede norske Directeurer ei have troet at kunne indgaa paa en Uddeling af mere end 5 og 4 pCt. Herpaa er Sagen undergiven Afgjørelse af Hans Majestæt Kongen af Norge og Sverige.

Om Sagens Udfald skal Directionen i sin Tid have den Ære at underrette D'Hrr.

**Skrivelse af 23de Februar 1870 fra Directionen for den norske Hoved-Jernbane til
Departementet for det Indre.**

Med 2 Bilage.

Directionen maa herved tillade sig at oversende Udskrift af dens Forhandlingsprotokol for 21de og 23de dennes.

Som det deraf vil erfares, kan Enighed mellem undertegnede af den norske Regjering ansatte Directeurer og undertegnede Repræsentant for Præferenceactierne ikke opnaaes med Hensyn til Anvendelsen af Overskuddet af Jernbanens Drift for 1869.

Directionen nødes derfor i Henhold til § 9 af Contracten af 17de December 1850 om Jernbanens Anlæg at bede Sagen forelagt den norske Regjering til Afgjørelse, idet den vedlægger et Exemplar af Regnskabet for 1869 tilligemed

begge Parters detaillerede Forslag om Driftsoverskuddets Anvendelse.

Da Dividenderne til Actionairerne stadigen have været at hæve i Udgangen af indeværende Maaned, og Directionen ikke anseer det beqvemt at avertere til forlods Udbetaling den Dividende, hvorom den hele Direction er enig, medens det paa den anden Side vil vække berettiget Misnøie hos Actionairerne, om der udsættes meget over den sædvanlige Tid med Udbetalingen, tillader Directionen sig at anmode det kongelige Departement om at bevirke Regjeringens Afgjørelse snarest muligt meddeelt.

Bilag 1.

Udskrift af Directionens Forhandlingsprotokol for 21de Februar 1870.

1. Regnskabet for 1869 fremlagdes. Følgende Forslag fremsattes af Generalconsul Crowe:

„Efter den Correspondence, som er bleven ført mellem de engelske Actieeiere og mig, saavelsom efter hvad der er passeret ved mine Sammenkomster med bemeldte Actieeiere, er jeg kommen til den Overbevisning, at der hersker en rodfæstet Mening blandt dem, at de norske Directeurer mellem sig have afgjort, at de, uanseet det rene Udbyttes Beløb, ikke ville uddele større Dividende, end 5 og 4 pCt., men at de ville anvende Overskuddet først til Forbedringer og Udvidelser m. m., og dernæst regulere Taxterne saaledes, at Overskuddet ikke rækker længere, end til at betale en saadan Dividende. Jeg maa ogsaa tilstaa, at jeg

undertiden har modtaget Indtryk, der kunde bevæge mig til at være af lignende Anskuelse.

Contractens 15de § siger med udtrykkelige Ord, der endog paa selve Actiebrevene er særskilt udhævede: „Jernbanens rene Udbytte efter Grundens Forrentning, som nys anført, fordeles først som Dividende paa Prioritetsactierne indtil en Grændse af 5 pCt, det Overskydende tilfalder som Dividende de ikke prioriterede Actier indtil en Dividende af 4 pCt. Hvad der derefter bliver tilovers, fordeles lige paa begge Actier“.

Det er altsaa ligefrem efter Contractens Bogstav, ikke mindre end efter dens Aand, at Actieeierne nu have et billigt Krav paa en højere Dividende end den, som hidtil er bleven dem tildeelt.

Kaster man dernæst et Tilbageblik paa de senest forløbne ti Aar og ser, hvor rundeligen jeg har samtykket i Anvendelsen af Overskuddet til Udvidelse, Forbedringer, Indkjøb af Rolling Stock m. m. til en Sum, der udgjør omtrent 136 000 Spd., hvoraf ca. 23 000 Spd. til Omlægninger af Hovedlinien, Bidraget af 15 000 Spd. til Øierens Regulering, samt 9 070 Spd. til Fundats for Pensionsfondet, saa skal Ingen kunne sige, at det er overdrevet eller ubilligt, at jeg forlanger og paastaaer, at man udbetaler til de respective Actieiere 5½ og 4½ pCt. som Dividende.

Mine Landsmænd anse ikke de Arbeider, som ere blevne udførte, for unødvendige, de bebreide heller ikke Directionen for dens Administration, tvertimod de erkjende, at faa Jernbaner ere blevne bedre eller mere oeconomisk bestyrede, men de besvære sig over den arbitraire Maade, hvorpaa man er gaaet frem ved An-

Mit Forslag er, at deraf til samtlige Actieiere kan uddeles 10 143 Spd. 90 β
der udgjør ½ pCt. af Actiepaalydendet.

Til Afskrivning:

Erstatning til Bordtomteierne, øst for Agerselv	1 184 Spd.	112½ β		
Ombygning af Jernbroen ved Lillestrømmen	2 439 —	91 "		
Ombygning af Broer over Riiselve	3 847 —	13½ "		
Omlægning af Linien Robsrud—Leersund	6 137 —	86 "		
Opførelse af ny Staldbygning i Christiania	1 094 —	75 "		
			14 704 Spd.	18 β
Betjentboligers Gevinst & Tabs Conto. Underballance	2 718 Spd.	68½ β		
Anlæg ved Odnæs. Rest paa Capital-Contoen	150 —	" "		
Grundfond til Pensionskassen	1 363 —	5 "		
Betjentboligers Capital Conto	1 885 —	6 "	6 116 —	79½ "
			20 820 —	97½ "
Til Reservefondet			14 916 —	67 "
			45 881 Spd.	14½ β

Naar jeg saaledes samtykker i, at der af de 45 881 Spd. 14½ β blandt Actieierne blot fordeles 10 143 Spd. 90 β, faaer man til Disposition 35 737 Spd. 44½ β, der formentlig er mere end tilstrækkelige til at møde Behovet, ikke at tale om, at man endnu har i Behold

vendelsen af Overskuddet. Man har nemlig ikke fulgt det almindelige, faste Princip i slige større af forskjellige Elementer sammensatte Selskaber.

Hvor der ikke haves tilstrækkelig Capital for Bygningsvæsenet, Indkjøb af ny Rolling Stock, Maskineri m. m., tilveiebringer man ved Hjælp af Laan hvad der er nødvendigt, og fører saa alene til aarlig Udgift Renterne med et bestemt Afdrag.

Den Fremgangsmaade, man har befulgt, er som sagt ligefrem stridende mod Contractens Indhold, og hvad jeg for Actieierne forlanger, er paa langt nær saa meget, som det, hvorpaa de kunde fremsætte et retmæssigt Krav.

Der er for det forløbne Aar afsluttet Regnskab, ifølge hvilket man, efterat have sat tilside de respective 5 og 4 pCt., har tilovers en Sum af 45 881 Spd. 14½ β.

omtrent 8000 Spd. af den til Jernbanen af Stortinget i Aaret 1863 autoriserede Capital.

Sagens Behandling besluttedes udsat til et senere Møde.

Bilag 2.

Udskrift af Directionens Forhandlingsprotokol for 23de Februar 1870.

1. I Anledning det af Generalconsul Crowe i forrige Møde fremsatte Forslag til Regnskabets Afslutning for 1869 bemærke undertegnede norske Directeurer, at vi bifalde Generalconsulens Forslag om Anvendelsen af de 20 820 Spd. 97½ β af det Overskud af 45 881 Spd. 14½ β, som falder, efter at et Udbytte af 5 pCt. til de prioriterede og 4 pCt. til de uprioriterede Actieiere, samt Renter af Grunden ere afsatte.

Vistnok vilde vi have, at ogsaa Indkjøbssummen 1 489 Spd. 99 β til Udvidelse af Værkstedets Tomt skulde været ført til Udgift af Overskuddet, og det var under denne Forudsætning, at Kjøbet fandt Sted, eftersom der ikke ansøgte om Departementets Tilladelse til at føre Beløbet paa Capitalconto; men da det maa erkjendes billigt, at dette Beløb føres paa Capitalconto, ere vi villige at frafalde denne Tanke, forsaavidt De-

partementet giver sit Samtykke til at postere Beløbet som nævnt.

Vi havde ligeledes ønsket at afskrive Restbeløbet 2 363 Spd., 5 β af Jernbanens Bidrag til Pensionskassen, men da Generalconsulen i sin Tid gjorde sit Samtykke til Tilskuddet afhængig af, at Beløbet indbetaltes successivt, kunne vi ikke modsætte os den af ham foreslaaede Afskrivning af 1 000 Spd. mindre.

Derimod kunne vi ikke være enige i at udbetale de af Generalconsulen foreslaaede 10 143 Spd. 90 β til $\frac{1}{2}$ Procents forøget Udbytte til Actieeierne. Dette vilde nemlig ikke kunne finde Sted uden ved at tage af Reservefondet fra 1868 et Beløb af 2 665 Spd. 116 β . At man af Overskudet fra 1868 afsatte et saa stort Beløb som 17 582 Spd. 63 β til Reservefond, var hovedsagelig foranlediget ved den Betragtning, at 7 af Jernbanens Locomotiver da vare 16 à 17 Aar gamle, og at man derfor forudsaa Nødvendigheden af snart at anskaffe 2de nye Locomotiver, til hvis Betaling der imidlertid ikke fandtes afsat noget andet Beløb. Disse Locomotiver ere bestilte, og koste ca. 22 000 Spd., der maa betales ved deres Modtagelse d. e. i Mai førstkomende; vi fastholde, at hertil først og fremst maa anvendes heelt ud det opsparede Reservefond, ligesom vi havde ønsket, at ogsaa Resten, ca. 4 400 Spd. kunde have været tillagt Reservefondet for 1869; naar dette ikke skeer, maa Beløbet tages af indeværende Aars Udbytte, hvilket vi med Generalconsulen antager gjørligt, uden at derved resikeres en Formindskelse af Udbyttet for de uprioriterede Actier.

Heller ikke kunne vi være enige i at anvende Resten, 7 477 Spd. 94 β af det af Generalconsulen fore-

1. At hvad der bliver tilbage af Jernbanens Overskud	45 881 Spd. 14 $\frac{1}{2}$ β
efter Fradrag af det Beløb af	20 820 — 97 $\frac{1}{2}$ „
om hvis Anvendelse den hele Direction er enig,	

anvendes til Afskrivning paa følgende Capitalconti, nemlig:

Paa Eidsvolds Hotel og Stationsbygning	1 552 Spd. 52 $\frac{1}{2}$ β
„ Anlægget ved Gjøvik	668 — 36 $\frac{1}{2}$ „
„ Brygge ved Lillehammer	700 — „ „
„ Øierdampskibet	1 000 — „ „
„ Erstatning til Bordtomteierne	3 557 — 5 „

7 477 Spd. 94 β

2. Og at forrige Aars Reservefond beholdes uformindsket, altsaa overføres med

17 582 — 63 „

25 060 Spd. 37 β

Generalconsul Crowe bemærkede, at han ikke kan erkjende Rigtigheden af, hvad de norske Directeurer have anført; specielt maa han protestere mod den skede ensidige Taxeren af Activerne; om enkelte af disse maaske ere ansatte med for høi Værdi, er maaske andre f. Ex. Sørensen og Mjøsdampskibene, for ikke at tale om Meyergaarden, ansatte med for lav Værdi.

Man maa formeentlig ogsaa, naar man vil danne sig et Begreb om Jernbanens Status, granske Passivernes ligesaa-

slaaede Beløb til forøget Dividende, da vi ansee det absolut nødvendigt at afskrive mere paa Capitalconto, end af denne dertil opført. Blandt Jernbanens Passiva forefindes nemlig en Obligationsgjæld paa 225 000 Spd., og det maa efter Principerne for en rigtig Regnskabsførsel paasees, at hvad der paa Balancecontoens Creditside opføres som Activa, ogsaa virkelig har den Værdi, hvortil det der er ansat. Men fra dette Standpunct maa det erkjendes, at visse af de opførte Summer tiltrænge Nedsættelse. Først og fremst gjælder dette det under No. 18 paa Capitalcontoen for 1868 opførte Beløb 3 557 Spd. 5 β i Erstatning til Bordtomteierne; thi dette Beløb var en aldeles uproductiv Udgift for Jernbanen og kan derfor ikke betragtes som noget Activum. Dernæst antage vi, at der bør ske en Afskrivning paa Øierdampskibet; dette Skib anskaffedes i 1865 og kostede 6 530 Spd. 83 β ; det staaer nu for 6 000 Spd.; men da det selvfølgelig er forringet mere end den stedfundne Afskrivning i Salgsværdi, og desuden intet Overskud har givet, antages det, at der paa dette Skib bør afskrives yderligere 1 000 Spd. Ligesaa formentes, at Afskrivning maa finde Sted paa Eidsvolds Hotel og Stationsbygning; den er opført med 11 022 Spd. 52 $\frac{1}{2}$ β , men er brandtaxeret til kun 9 470 Spd., hvorfor Afskrivning af Differentsten 1552 Spd. 52 $\frac{1}{2}$ β bør finde Sted.

Anlæggene ved Gjøvik og ved Lillehammer, der begge hovedsagelig bestaa i Brygger og Pakhuse af Træmaterialier, og hvoraf det første er ca. 8, det andet ca. 6 Aar gammelt, antages ligeledes at burde lide en Afskrivning af respective 668 Spd. 36 $\frac{1}{2}$ β og 700 Spd.

Vi ere altsaa af den Formening:

vel som Activernes Beskaffenhed, og man finder da, at ca. 17 800 Spd. til Mjøsdampskibene og ca. 3 800 Spd. til Meyergaarden maatte kunne afdrages Passivernes, og følgelig ogsaa Capitalcontoen formindskes med et lignende Beløb af tilsammen 21 600 Spd.

I Anledning af hvad Generalconsul Crowe har bemærket, tillade de norske Directeurer sig at gjøre opmærksom paa, at den til Mjøsdampskibenes Credit opførte Saldo af 17 789 Spd. 28 β ikke antages at kunne nedsættes, for det

Første fordi disse Dampskibe ikke holdes assurerede, og fordi der altsaa maa have en Capital, som repræsenterer den Resico man derved løber, for det Andet fordi Jernbanen i Anledning af Varetransporten paa Mjøsen har maattet paatage sig i Tilfælde, hvor dette forlanges, at assurere disse Varer og for at dække det Ansvar, som deraf muligens kan blive en Følge, maa Jernbanen ogsaa have afsat en Capital, der ei kan betragtes som et Activum. Desuden maa det bemærkes, at den Sum, for hvilken Mjøsdampskibene ere opførte paa Capitalcontoen, nemlig 50 000 Spd., visseligen er noget for høi.

Endelig maa de norske Directeurer udtale, at Capitalcontoeerne endogsaa efter de Afskrivninger, som vi have bragt i Forslag, indeholde flere Beløb, der burde nedsættes. Dette gjælder saaledes de under No. 4 opførte 10 327 Spd. 25½ β, hvoraf en stor Deel er medgaaet til Ombygning af Sidebanen til Strømmens Sangbrug, hvilket Anlæg for Jernbanen aldrig har givet noget Overskud.

Sagen besluttedes undergivet den norske Regjerings Afgjørelse.

Udskrift af Directionens Forhandlingsprotocol af 28de Februar 1870.

3. Foranlediget ved den i Mødet afvigte Onsdag stedfundne Discussion og den Protocoltilførsel, som da af de norske Directeurer blev givet, føler jeg det at være min Pligt paa Actieeiernes Vegne at gjentage min bestemte Protest mod den af bemeldte Directeurer fattede Beslutning.

Det er en Selvfølge, at jeg alene var villig til at vise Imødekommen med Hensyn til 20 820 Spd. 97½ β, naar mit Forslag forøvrigt blev antaget. Da dette ikke er skeet, kan jeg nu ifølge den mig givne Instruction ingensomhelst Indrømmelse gjøre; tvertimod maa jeg i Overeensstemmelse med de fremmede Actieeieres Anskuelser og den Vægt de lægge paa den afsluttede Contracts Indhold, fremfor Alt de paa Actiebrevene udhævede Udtryk (§ 15), fremsætte en formelig Reservation om at see den dem tilkommende Ret afgjort ved Domstolenes Mellekomst.

Protocoltilførselens Indhold er forøvrigt efter min Mening aldeles urigtigt, i hvilken Henseende jeg her skal indskrænke mig til at bemærke Følgende:

Den for Mjøsdampskibene anførte Sum vil af Sagkyndige snarere ansees for lavt end for høit ansat.

„Oscar“, tre Aar siden kostede 32 885 Spd., „Dronningen“, der for ikke længe siden havde en omfattende Reparation, vil endnu i 10 Aar kunne gjøre Tjeneste. Hertil kommer „Jernbarden“, de 19 Slæbebaade, der anslaaes til mindst 300 Spd. Stykket.

I denne Anledning besluttede de norske Directeurer at tilskrive Departementet for det Indre saaledes:

Generalconsul Crowes Tilførsel i Forhandlingsprotocolen for idag oversendes hoslagt til det Kongelige Departement med Bemærkning, at de norske Directeurer henholde

Naar man dernæst vil tilbageholde en Sum af 17 789 Spd. for Assurance af Resico paa en Indsø, hvor Skibe nu have gaaet over 20 Aar uden at være tilstødt væsentlig Uheld, saa frygter jeg for, at de fleste Actieeiere ville betragte det som et Paaskud for at beholde denne Sum, og jeg auseer mig saa meget mere berettiget til at protestere mod den Fremgangsmaade, som man ved at benytte almindelig Assurance kan undgaa den Resico, hvorom her skal være Tale, og saaledes kuns have Assurance-Præmie at føre til Udgift.

Man har ogsaa villet tilbageholde en vis Sum for at møde muligt Ansvar ved Overtagelsen af Varetransport. Jeg maa derfor her forlange, at lignende Ansvar overdrages almindelige Assuranceselskaber. Aldrig har det været Meningen, at det skulde ansees som en Byrde paa Jernbanen. Havde jeg kunnet ane saadant, skulde visseligen mine Indsigelser tidligere været blevne fremsatte.

Søringen med tilliggende Grund af Areal 447 876 Alen er opført med en Sum af 36 707 Spd. 78 β eller circa 17 β pr. Alen, der ikke paa langt nær svarer til dens virkelige Værdi, men jeg skal saameget mindre opholde mig herved, som jeg er forberedt paa at tilveiebringe fyldestgjørende Oplysninger om det Beløb, hvortil bemeldte Eiendom retteligen bør ansættes.

J. R. Crowe.

sig til, hvad de før i Sagen have yttret, samt tilføie Følgende:

Da Generalconsulen nu har protesteret ogsaa mod at føre til Udgift de 20 820 Spd. 97½ β, om hvis Anvendelse man i forrige Møde paa begge Sider var enig, maa de nor-

ske Directeurer oplyse, at af dette Beløb er 1 184 Spd. 112½ β ifølge Overenskomst med Eierne af Bordtomterne paa den østre Side af Akerselven udbetalt dem for den Skade, de have lidt derved, at Jernbanens Anlæg har besværliggjort Adgangen til deres Tomter. Dette Beløb bør selvfølgelig ikke føres paa Capitalconto. Ombygningen af Jernbanebroen ved Lillestrøm, der har kostet 2 439 Spd. 91 β, er nødvendiggjort derved, at det nordre Landkar viste sig for svagt, og ved denne Leilighed ere tillige Tværbjælkerne, som før vare af Træ, nu ombyttet med Bjælker af Jern. Broerne over Riiselve vare før af Træ og maatte ombygges; dette Arbeide har kostet 3 847 Spd. 13½ β, hvilket hensigtsmæssigst skede ved at opføre dem af Sten. — Omlægningen af Linien mellem Robsrud og Leersund, der har kostet 6 137 Spd. 86 β, var fornøden for en sikker og forsvarlig Drift. — Den nye Staldbygning, der har kostet 1 094 Spd. 75 β, er opført i Stedet for en ældre uhensigtsmæssig Træstald.

Alle disse Arbeider ere besluttede udførte og Udgifterne udredede, uden at der har været vakt Spørgsmaal om at indhente den Kongelige Regjerings Samtykke til at føre dem paa Capitalconto, noget de norske Directeurer under ingen Omstændighed vilde have kunnet tilraade.

De maa derfor insistere paa, at disse Beløb føres til Udgift.

Det samme gjælder om de 2 718 Spd. 68½ β, som ere førte paa Underballance paa Betjentboligernes Gevinst og

Tab Conto. Denne er væsentligst forårsaget ved betydeligere, nødvendige Reparationer paa Boligerne, der vare opførte paa en lidet tilfredsstillende Maade, og desuden ved Indkjøb af en Betjentbolig paa Lillehammer og Forandring af Stalden i Gjøvik til Bolig for Stationsmesteren der.

Flere af Betjentboligerne, der før vare bortleiede, ere i 1869 afstaaede til Skinnelæggerformændene til fri Beboelse, hvilket saaledes herefter vil komme til at udgjøre en Deel af disses Afønning. Som Følge heraf maatte et tilsvarende Beløb af 1885 Spd. 6 β selvfølgelig afskrives paa Betjentboligernes Capitalconto.

Anlægget ved Odnæs er solgt for 350 Spd., hvoraf igefrem følger, at Differentsen mellem 350 og 500 Spd., som det tidligere stod for, maa afskrives.

At der aarligen afdrages noget paa Pensionsfondet, er i sig selv rimeligt, og blev ved dets Oprettelse vedtaget.

Undertegnede norske Directeurer skulde have ønsket at give en udførligere Fremstilling af hele det omtvistede Forhold, men maatte i saa Fald have udsat Sagens Expedition i nogen Tid. De ansee det imidlertid nødvendigt at fremsende Generalconsul Crowes Protocoltilførsel allerede idag, og maa saaledes indakrænke sig til, hvad ovenfor er anført, hvilket i Forbindelse med hvad man tidligere har yttret betræffende den foreliggende Sag, forhaabentlig ogsaa vil være tilstrækkeligt til Oplysning for det Kongelige Departement.

Skrivelse fra Departementet for det Indre af 18de Marts 1870 til Directionen for den norske Hoved-Jernbane med Extractgjenpart.

Ved Kongelig Resolution af 14de d. M. er det i Anledning af den opstaaede Dissents mellem Directionens Medlemmer, om hvor stort Udbytte der efter Contracten af 17de December 1850 § 15 er at udbetale for Aaret 1869, naadigst bestemt i Henhold til samme Contracts § 9, at der som Udbytte bliver at udbetale 5 — fem — Procent til

Eierne af Preference-Actier og 4 — fire — Procent til Eierne af de øvrige Actier.

Hvilket herved meddeles i Anledning af Directionens Skrivelse af 23de f. M., idet man vedlægger Extract-Gjenpart af Departementets underdanigste Foredrag i Sagen.

**Extract-Gjenpart af Indre-Departementets underdanigste Foredrag, der ligger til Grund
for Kongelig Resolution af 14de Marts 1870.**

Departementet skal i Anledning af det foreliggende Spørgsmaal bemærke Følgende:

Generalconsul Crowe paaberaaber sig Contracten af 17de December 1850 dens § 15 som givende Actionairerne en Ret til ved nærværende Leilighed efter Overskuddets Størrelse at erholde en større Rente end den tidligere tilstaaede, hvilken Ret endog efter hans Formening skulde strække sig videre end til det foreslaaede Tillæg af $\frac{1}{2}$ pCt., uden at han har angivet, hvormeget han anseer Actionærerne berettigede til at fordrø, idet han blot i Almindelighed henholder sig til den nævnte § af Contracten og søger at vise, at denne tilsteder Fordelingen af et saa stort Udbytte, som af ham foreslaaet.

Contractens § 15 omhandler Fordelingen af Jernbanens rene Udbytte, og det er saaledes først nødvendigt at undersøge, hvor stort dette i Virkeligheden efter det fremlagte Regnskab er for Aaret 1869.

Departementet maa med Hensyn til Opgjørelse af Hovedjernbanens Regnskaber først bemærke, at det ved Kongelig Resolution af 27de December 1862, hvorved Jernbanens Direction bemyndigedes til at optage et Laan af Beløb indtil 225 000 Spd. til Dækkelse af de paa Jernbanens Capitalconto opførte Gjældsposter, i Forbindelse hermed blev bestemt: „For Fremtiden maa intet nyt Foretagende eller Udvidelse af noget ældre iværksættes, hvorved Jernbanens Capitalconto vil belastes, uden at naadigst Samtykke forud er meddeelt med Hensyn til Foranstaltningens Iværksættelse og Udgifternes Postering paa Capitalconto“. Denne Resolution har Directionen for Jernbanen i sin Helhed, altsaa ogsaa Preferenceactiernes Repræsentant i Directionen antaget og benyttet til Udstedelsen af Gjældsbeviser til ovennævnte Beløb 225 000 Spd., og en umiddelbar og klar Følge af samme er, at enhver Udgift af hvilken som helst Art, til hvis Opførelse paa Capitalconto ikke naadigst Samtykke forud erhverves, maa blive at føre til Udgift og at afholde af Jernbanens Indtægter, og ikke at opføre blandt Activa under eller sammen med Capitalcontoe.

Som Følge heraf kunne følgende ved det fremlagte foreløbige Opgjør blandt Activa opførte Beløb:

Erstatning til Bordtomteierne østfor Akerselven	1 184 Spd. 112 $\frac{1}{2}$ β
Opførelse af ny Smedie ved Værkstedet (Tomt til samme)	1 489 — 99 „
Ombygning af Jernbroen ved Lillestrøm	2 439 — 91 „
Ombygning af Broer over Riiselven	3 847 — 13 $\frac{1}{2}$ „
Omlægning af Linien Robsrud-Lersund	6 137 — 86 „
Opførelse af ny Staldbygning i Christiania	1 094 — 75 „

Tilsammen 16 193 Spd. 117 β der allerede ere udbetalte i 1869, ikke opføres paa Capitalconto, men paa Regnskabscontoe og følgelig rettelig blandt Aarets Udgifter. Da Directionen ikke, forinden den besluttede eller bifaldt disse Udgifter, har ansøgt om naadigst

Samtykke til at opføre samme paa Capitalconto, maa den selvfølgelig ogsaa have tænkt sig, at samme skulde afholdes af Indtægterne. De af Deres Majestæt udnævnte Medlemmer af Directionen oplyse ogsaa i sin ovenfor indtagne Protocoltilførsel af 28de Februar, at der ikke har været vakt Spørgsmaal i Directionen om at opføre disse Udgifter paa Capitalconto, ligesom de tilstrækkelig forklare, at de nævnte Udgifter med Undtagelse af de 2 første ere rene Vedligeholdelsesudgifter. Departementet skal hertil kun føie, at nøiagtigt tilsvarende Udgifter stadigt forhen af Jernbanen ere førte til Udgift og altsaa betalte af Indtægterne, saaledes i 1867 og 1868 Ombygning af endeel Broer over Riiselven og Ombygning af en Bro ved Eidsvold, i 1867 Omlægning af Linien mellem Strømmen og Robsrud, i 1866 Omlægning af Linien mellem Strømmen og Lillestrøm med flere Lignende. Der kan saaledes med Hensyn til disse Poster til Beløb 13 519 Spd. 25 $\frac{1}{2}$ β ikke være Spor af Tvivl om, at de maa blive at føre til Udgift.

Med Hensyn til den første Post, Erstatning til Bordtomteierne østfor Akerselven 1 184 Spd. 112 $\frac{1}{2}$ β, da finder Departementet efter det af de norske Medlemmer af Directionen derom Oplyste heller ikke, at der kan blive Spørgsmaal om sammes Opførelse paa Capitalconto, endog om noget Forlangende herom i rette Tid var bleven fremsat.

Med Hensyn endelig til den anden Post, Tomt til en ny Smedie 1 489 Spd. 99 β, da have de norske Medlemmer af Directionen derom anført, at de ligeledes have tænkt, at samme skulde været ført til Udgift, ligesom Tilladelse til at opføre samme paa Capitalconto ikke er ansøgt, men de sees ved Forslaget til Opgjør nu at have frafaldt denne Tanke, forsaavidt Samtykke til sammes Opførelse paa Capitalconto nu maatte erholdes. I Mangel af nærmere Oplysninger om Beskaffenheden af denne Udgift og Begrundelse af sammes Opførelse paa Capitalconto, vil Departementet ved denne Leilighed lade denne Post henstaa uafgjort, forventende Directionens nærmere Andragende i den Anledning.

Til Aarets Udgifter, der forøvrigt ere opgivne til

154 448 Spd. 50 β

blive saaledes ubetinget at føie følgende

i 1869 udbetalte Summer:

Erstatning til Bordtomteierne østfor Akerselven	1 184 — 112 $\frac{1}{2}$ „
Ombygning af Jernbroen ved Lillestrøm	2 439 — 91 „
Ombygning af Broer over Riiselven .	3 847 — 13 $\frac{1}{2}$ „
Omlægning af Linien Robsrud—Lersund	6 137 — 86 „
Opførelse af Staldbygning i Christiania	1 094 — 75 „

At der af Aarets Indtægter anvendes et passende Beløb som Afdrag paa Jernbanens Tilskud til Pensionsfondet, er, som bemærket af de norske Directeurer, kun i Overensstemmelse med, hvad der ved Oprettelsen

Lateris 169 152 Spd. 68 β

Transport 169 152 Spd. 68 β .
 af dette Fond har været udtrykkeligt
 vedtaget, hvorfor det hertil opførte
 Beløb 1 363 — 5 —
 maa sættes i Classe med de sædvan-
 lige Udgifter.

At Underbalancen paa Betjent-
 boligernes Gevinst- og Tabs-Conto
 maa dækkes af Jernbanens Indtægter,
 er en Selvfølge. Som Activa kan
 nemlig en saadan Underbalance aldrig
 blive at betragte. De norske Med-
 lemmer have ogsaa i sin ovenfor i
 dens Heelhed indtagne Protocoltilførsel
 af 28de Februar tilstrækkelig op-
 lyst Grunden til denne Underbalance.
 Lignende Underbalance for Driften af
 Dampskibet paa Øieren er bleven
 dækket i 1868. Det gjælder forøv-
 rigt ogsaa herom, at der ikke har
 været Spørgsmaal om at indgive An-
 dragende om at opføre samme paa
 Capitalconto. Denne Underbalance
 maa Departementet saaledes med de
 norske Directeurer finde nødvendig
 bør føres til Udgift; den udgjør . . . 2 718 — 68 $\frac{1}{2}$ —

Som det af de oven gjengivne
 Forhandlinger fremgaar, ere 2 nye
 Locomotiver bestilte, og skulle beta-
 les til Vaaren. Det formenes klart,
 at disses Kostende maa betales af
 Indtægterne, ligesom det ogsaa, som
 oplyst, var i denne Hensigt, at et
 Beløb af 17 582 Spd. 63 β afsattes
 til Reservefondet ved Udgangen af
 1868. Jernbanen, der oprindelig ud-
 styredes med ialt 10 Locomotiver, har
 nemlig hidtil kun kjøbt 2 nye Loco-
 motiver, nemlig i 7de Driftsaar. Dis-
 ses Kostende betales af Indtægterne, og
 blev ikke opførte paa Capitalconto,
 da det erkjendtes, at Jernbanen ved
 Anskaffelsen blot vedligeholdte sin Lo-
 comotivstok i fuld Værdi. Naar nu
 efter yderligere 8 Aars Forløb er-
 hverves 2 nye Locomotiver, bør Ud-
 gifterne herved af den samme Grund,
 som tidligere har været bestemmende
 hertil, afholdes af Indtægterne, idet
 ogsaa denne Anskaffelse kun vil være
 at henhøre til den sædvanlige Vedli-
 geholdelse. Man har nemlig da efter
 15 Aars Forløb suppleret 10 Loco-
 motiver med 4 nye, hvilket forudsæt-

Lateris 173 234 Spd. 21 $\frac{1}{2}$ β .

Transport 173 234 Spd. 21 $\frac{1}{2}$ β .
 ter en Brugstid af 37 Aar for hvert
 Locomotiv, medens man, saavidt vides,
 i Almindelighed, selv med den bedste
 Vedligeholdelse ikke regner længere
 Brugstid end 25 Aar. Til Dækkelse
 af Omkostningsbeløbet for de bestilte
 Locomotiver, circa 22 000 Spd., have
 de norske Directeurer foreslaaet bi-
 beholdt uforandret det fra 1868 af-
 satte Reservefond 17 582 Spd. 63 β .
 De havde, anføre de, ønsket, at ogsaa
 Resten, circa 4 400 Spd., nu blev af-
 sat, men have troet det gjørligt uden
 Forringelse i det sædvanlige Udbytte
 for indeværende Driftsaar at udrede
 Beløbet af sammes Indtægt. Ligesom
 det imidlertid maa ansees fuldt be-
 rettiget, saaledes forekommer det De-
 partementet ogsaa rimeligst, at det
 hele Beløb, naar det kan skee uden
 Afdrag paa det sædvanlige Udbytte,
 afsættes strax. Der opføres saaledes
 føreløbig til Udgift de paa den op-
 givne Kjøbesum endnu manglende . . . 4 417 — 57 —

I Forbindelse med hvad man oven-
 for har anført, skal Departementet i
 Anledning af Generalconsul Crowes
 Henviisning til den sædvanlige Frem-
 gangsmaade i England ved Tilveie-
 bringelse af Capital for Jernbaneinter-
 essentskaber til Bygningsvæsen, Ind-
 kjøb af rolling stock og Maskineri m.
 V. bemærke, at det antages netop at
 være Anvendelsen af dette Princip,
 som i væsentlig Grad har bidraget til
 at ødelægge de engelske Jernbaners
 Udbytte, idet deres Capitalconto der-
 ved er dreven op til en urimelig
 Høide, som ikke engang den dervæ-
 rende enorme Trafik, og tildeels høie
 Taxter har kunnet forrente. Man er
 ogsaa nu kommet til Erkjendelse af
 det Urigtige i dette Princip, og der
 har allerede i længere Tid været Jern-
 baner i Storbritanien, som have be-
 fulgt det modsatte Princip at betale
 Alt af Indtægterne.

Det rene Udbytte udkommer selv-
 følgelig først, efterat der er afsat det
 Fornødne til Afdrag paa Jernbanens
 Gjæld. Jernbanen har temmelig bety-
 delige Capitalconti, paa hvilke der
 hidtil har været afskrevet forholdsvis

Lateris 177 651 Spd. 78 $\frac{1}{2}$ β .

Transport 177 651 Spd. 78½ β.

lidet, uagtet flere af disse Contoers Værdi er sunket. At en Deel af Indtægten denne Gang anvendes til Afskrivning paa disse Conti, maa efter det af de norske Directeurer Oplyste om flere Contis Værdiforringelse ansees som en Nødvendighed.

Det maa her fremhæves, at efter Contractens § 16 har Staten Ret til i 1954, altsaa om 84 Aar at erholde Præferenceactiernes Andeel i Jernbanen ved at indløse disse for deres paalydende Sum, saa at Jernbanen da maa være gjældfri, og alle Capitalcontoerne, forsaavidt de ikke omfatte Eiendomme, der maa betragtes som selvstændige, følgelig forud betalte af Indtægterne. Det Laan paa 225 000 Spd., der til de nuværende Capitalcontoers Dækkelse, og til Driftsfond er tilladt optaget, skal betales inden Udløbet af 50 Aar, hvoraf nu 44 staa tilbage, og naar denne Gjæld betales, maa selvfølgelig ogsaa de tilsvarende Capitalcontoer udgaa af Regnskabet, med andre Ord Betalingen maa afholdes af Indtægterne, ikke dækkes ved nyt Laan.

Blandt de Beløb, som af de norske Directeurer ere foreslaaede af det forløbne Driftsaars Udbytte afskrevne paa Capitalcontoerne, er Erstatningen til Bordtomteierne vestfor Akerselven 3 557 Spd. 5 β. Da denne Udgift timidertid for en kortere Tid siden ved Kongelig Resolution er tilladt opført paa Capitalconto, forekommer det Departementet tvivlsomt, hvorvidt Afskrivningen, uanseet de indre Grunde, som tale derfor, for Tiden bør fremtvinges mod Protest af Præferenceactieeierne. Ifølge de af de norske Directeurer meddeelte Oplysninger maa derimod Departementet være enigt med dem i, at denne Gang ligesom tidligere ved lignende Anledning følgende Afskrivninger, som ere oplyste at være Værdiforringelser, maa føres til Udgift, nemlig:

Betjentboliger . . .	1 885 Spd.	6 β.
Anlæg ved Odnæs	150 —	" -
Anlæg ved Lillehammer . . .	700 —	" -

Lateris 2 735 Spd. 6 β. 177 651 Spd. 78½ β.

Transport	2 735 Spd.	6 β.	177 651 Spd.	78½ β.
Anlæg ved Gjøvik	668 —	36½ -		
Øierdampskibet . . .	1 000 —	" -		
Eidsvolds Stationsbygning . . .	1 552 —	52½ -		
			5 955 —	95 -

Med Hensyn til den af Generalconsul Crowe udtalte Formening, at nogle andre Contoer have en større Værdi end de Beløb, hvorfor de ere opførte, maa Departementet henholde sig til, hvad om disse af de norske Directeurer er anført. Med Hensyn til en særlig af Generalconsul Crowe fremhævet Conto, Sørengen, skal Departementet yderligere oplyse, at dens Værdi vistnok nu i Jernbanens Hovedbog blot staa anført for 36 707 Spd. 78 β, men at dette Beløb er fremkommet derved, at der til Afbetaling paa Contoen er anvendt et ved Salg af den af Staten til Jernbaneanlægget leverede værdifulde Tomt, Bryggerne ved Bjørviken, tilveiebragt Beløb. Disse Tomter og Brygger bleve ved Tillæg af en Deel af Meyergaarden i 1861 solgte til Christiania Commune for 30 000 Spd., hvoraf 20 000 Spd. afskrevs paa den, til Erstatning for den Benyttelse, Jernbanens Trælasttrafik hidtil havde haft af Bryggerne i Bjørviken, indkjøbte nye Eiendom, Sørengen, og Resten 10 000 Spd. paa Meyergaarden. Sørengen koster altsaa egentlig 56 707 Spd. 78 β, og hvis den ikke var værd dette Beløb, vilde Jernbanen ved nu at opføre den for 36 707 Spd. 78 β blandt sine Activa, have forringet sin oprindelige Capital, hvortil den selvfølgelig ikke er berettiget.

Efter Ovenstaaende maa Departementet finde, at Jernbanens Udgifter i Aaret 1869 rettelig bør opføres med

tilsammen . . .	183 607 Spd.	53½ β.
Aarets Indtægter ere opgivne til . . .	279 479 —	61½ -
hvorefter det rene Udbytte bliver . . .	95 872 Spd.	8 β.
Da den Staten forlods tilkommende Rente af Grunden udgjør		
	5 420 Spd.	" β.
5 pCt. til de prioriterede Actier udgjør	50 812 —	60 -

Lateris 56 232 Spd. 60 β. 95 872 Spd. 8 β.

Transport 56 232 Spd. 60 β. 95 872 Spd. 8 β.
og 4 pCt. til de
uprioriterede Ac-
tier 40 500 — " —
96 732 — 60 —

sees der egentlig at mangle et Be-
løb af 860 Spd. 52 β,
hvilken lille Difference Departementet dog ikke finder no-
gen Betænelighed ved at tilstede overført paa kommende

Aars Regnskab ved f. Ex. til Kjøbesummen for de 2 nye
Locomotiver, at afsætte et saameget mindre Beløb.

Da ifølge det saaledes Oplyste et correct opgjort
Regnskab udviser, at der af Jernbanens rene Udbytte efter
Udbetaling overensstemmende med Contractens § 15 af
Renten af Grunden, 5 pCt. til de prioriterede, og 4 pCt. til
de uprioriterede Actier ikke bliver Noget tilovers, kan selv-
følgelig Udbetalingen af et større Udbytte for 1869 ikke
blive at tilstede.

Skrivelse af 16de September 1870 med 3 Bilage fra Departementet for det Indre til Directionen for den norske Hovedjernbane.

Ved hoslagt med Bilage at oversende en med Gene-
ralconsul I. R. Crowes ligeledes vedlagte Skrivelse af 2den
August hertil i Gjenpart indkommen Forestilling af 14de
Juli næstfør fra Th. Brassey paa Preferenceactieeiernes Vegne

angaaende den ved Kongelig Resolution af 14de Marts sidst-
leden bestemte Udbetaling af Hovedjernbanens Udbytte for
Aaret 1869, skal man anmode Directionen om at udtale sig
om Sagen.

Bilag 1.

I have the honor to hand you herewith copy of a
Despatch dated the 14th. Ultimo, covering a Statement of
the case of the Preference Shareholders of the Norwegian
Trunk Railway, received from Mr. Thomas Brassey, Chair-
man of the British Section of Directors of said Railway,
requesting me to hand the Statement in question to the
Norwegian Government Authorities, in hopes that after
mature consideration of the case, as set forth, they will be
Christiania 2nd August 1870.

induced to rescind the decision lately arrived at, with re-
spect to the appropriation of the Surplus Revenue as shown
by the Accounts for the Year 1869. At the sametime I
am requested by the Chairman to communicate officially to
the Norwegian Government that Mr. G. P. Bidder has been
selected to fill the vacancy caused by the retirement of Sir
Samuel Morton Peto from the Board of British Directors.

I. R. Crowe.

Bilag 2.

I have the honour to forward you herewith a State-
ment of the Case of the Preference Shareholders of this
Railway.

I have to request that you will respectfully present it
to the Government Authorities, in the hope that after weigh-
ing the plane Arguments brought forward therein, they

may be induced to reconsider the question pending between
them and the Preference Shareholders.

The Shareholders, for reasons fully given in the ac-
companying documents, cannot but consider that the propo-
sals, which have given rise to their repeated remonstrances
and protests, are not only subversive of the advantages

they were led to expect when they embarked in the enterprise, but are illegal, and contrary to the spirit of the contract, and would be denounced as unjust and oppressive by the financial world.

The Shareholders, however, are loth to appeal, either
London 14th Juli 1870.

to the Tribunals of the Country, or to the Verdict of the Public Opinion, until they have again laid their Case strongly before the Government, and earnestly solicited their reconsideration of the Matter.

Thomas Brassey.

Bilag 3.

1.—The Preference Shareholders of this line, believing themselves to be unjustly treated by the Norwegian Directors and the Government, desire to make known the following Statement of their case.

2.—In order clearly to explain their position, it is necessary to go back to the origin of the undertaking.

In the autumn of 1846, the late Mr. Robert Stephenson, being in Norway with Mr. Bidder, was asked by the Government to examine the country between Christiania and Eidsvold, at the south end of the Miösen Lake, a distance of about 43 miles, to ascertain whether it was practicable to connect the two points by a railway.

This he did, as a matter of courtesy to the authorities. He gave the opinion that such a railway could be constructed, and, on reaching England, he sent out, at his own cost*), an Engineer, who, in conjunction with Colonel (then Captain) Ræder, of the Norwegian Engineers, made a detailed survey and estimate for the line.

3. From these it appeared that, taking free advantage of the staple commodity of the country, timber, in order to economise the cost of the bridges and viaducts in the difficult parts, a railway might be constructed at a reasonable outlay,

4. Nothing further was done until 1850, when the Norwegian Government sent a deputation to England, to endeavour to make arrangements for carrying out the work.

These were discussed with certain parties here, at the head of whom was the late Mr. John Lewis Ricardo, M. P.; and in December of that year, Mr. Bidder, empowered by these parties, went over to Christiania, and settled a form of Contract for the undertaking.

This was afterwards ratified by the Storting (the Norwegian Parliament) and in the autumn of 1851 the works were formally commenced.

5. A copy of the Contract is given in Appendix A. The following are the chief conditions which bear on the present question.

„The Railway was to be made by a firm of Contractors, and stocked complete, for £ 450 000.

The Contractors were to be paid half in cash, the other half in Preference Shares bearing 5 per cent. interest.

(These shares were made transferable to bearer, and, having subsequently been sold and distributed, they constitute the preference stock to which the present proceedings refer).

The Government were to provide the land, for which they were to be paid a certain rent, as a first charge on the receipts of the Railway.

The line was to be maintained by the Contractors for five years after the opening.

The management of the Railway was to be vested in a board of six Directors; three being appointed by the Government, and three by the Preference Shareholders.

In case of difference of opinion between these two sections of the board, after the Railway was handed over, reference was to be made to the King.

Certain maximum rates were fixed for the conveyance of passengers and goods.

The „net revenue“ was to be disposed of in the following order:

Payment of rent for the land.

Five per cent. preference dividend.

Four per cent. dividend on the capital of the Government.

The surplus was then to be equally divided between the two classes of stock.

In one hundred years from the opening of the line, the Government were to have the power of expropriating the preference capital at par.

6. The Railway was partially opened in 1853, and was completed and formally opened in August 1854.

7. In the autumn of 1859, Mr. Robert Stephenson, the Consulting Engineer and Referee, went over to Norway, examined and approved the works, settled all matters of account, &c.; and the Railway, being considered satisfactory, was taken possession of finally by the Directors, the Contractors being discharged from their liability.

8. By the Contract the line was to be provided with

*) This cost was eventually repaid to Mr. Stephenson, but without any professional remuneration.

stock and appurtenances sufficient for a certain defined traffic; and this being done, the capital account was considered as closed, no provision being made for the raising of further capital for any purpose whatsoever.

9. Some years later, however, it was thought that it would be advantageous to the undertaking if certain works could be done which had not been comprised in the original plan; the most important being:

The substitution of solid earthwork, brick, and stone, for many parts of the works which, in accordance with the original undertaking, had been constructed of the less durable material, timber;

The acquisition and extension of steam boat communication on lakes Miösen and Oiern, to be worked in connection with the Railway; and contributions to works for regulating and moderating the floods in these lakes;

Hotel accommodation at Eidsvold;

Purchase of land adjoining the station, on the fjord at Christiania, to meet the growing requirements of the traffic;

Various minor objects of the same nature.

10. For these purposes a loan of 225 000 Specie Dollars (50 000 £) was raised in 1863, the interest, at 5 per centum, being a first charge on revenue after the Government rent for land. The loan was to be paid off out of revenue, at the rate of 1 000 £ per annum, commencing in 1874.

11. In addition to the capital thus raised, a sum of 93 000 Specie Dollars (a little over 20 000 £) has also been appropriated, out of revenue, to similar objects properly belonging to capital.

12. These measures were agreed to by the representatives, on the Direction, of the Preference Shareholders, and have never been called in question by the Shareholders themselves; for although they really involved an appropriation of revenue to capital, (and were in fact equivalent to ultimately making the Government a present of 318 000 Dollars out of income belonging to the shareholders), it was supposed that the objects were such as would increase the profits; and relying on the good faith of the Norwegian Government and its representatives on the Direction, it was of course assumed, that such increase of profits would become duly available for the benefit of all parties concerned.

13. It must, however, be here remarked that, as a matter of strict form, all appropriation of revenue to objects of capital, and all burdening of the income of the concern with liability for the principal and interest of debt incurred for capital extensions, were *ultra vires*, and illegal.

The rights of every holder of preference shares were expressly defined in the Contract, and were clearly stated, by the authority of Government, on the face of each share. The extent of the undertaking was clearly limited, without any power of extension; and the revenue derivable from the undertaking, so defined, was the inalienable property of the Shareholders. The extension of the concern might have involved considerable risk; and it is a grave question whether the Directors had the right to take any steps af-

fecting the interests of the Preference Shareholders, without the express consent of every individual.

In any event, however, the adoption of such steps would reasonably seem to demand that the utmost consideration should be given to the rights of the Shareholders for the future.

14. In the course of the year 1869, the Norwegian Government applied to the National Storting for powers to purchase the Preference Shares, with the view of amalgamating the several lines, so as to form an exclusively national system.

15. The result of this application was patiently waited for, it being expected that the Government would feel it their duty to deal with the Preference Shareholders in a broad and liberal spirit.

16. But, to their disappointment, it was found that the power was merely to pay off the Preference Shares in cash, at par, or to reduce the annual dividend to $4\frac{3}{4}$ per cent., secured on the credit of the State.

Instructions were given to the London agents, to buy up the stock on these terms.

17. When this fact became known, a memorial remonstrating against the proposal, was drawn up by certain parties representing largely the interests of the Preference Shareholders, and was presented to the Directors of the Railway. This document was dated 15th December 1869, and a copy is printed in Appendix B.

The following extract gives the chief reason for the protest:

„We did not engage our capital in a Norwegian undertaking, with a view of merely receiving our money back again with an interim dividend of 5 per cent. We looked forward either to the increased dividend which must follow the natural development of traffic in a country like Norway; or at worst to be paid off with a fair and equitable premium, in return for our risk in venturing on a foreign enterprise. We did not expect that at the very moment when the near completion of long connecting lines of railway should make a large excess of traffic certain, we should receive such an offer from the State, who has so long benefited by our enterprise.“

The Memorialists call attention to the large appropriations that had been made of revenue to capital (as stated in paragraphs 9, 10, and 11), and intimate that they should have objected to them, had it not been for the anticipation of future benefit from them. They also request, that in future an accurate Revenue Balance should be struck annually, and the profits be divided according to the strict terms of the Contract.

18. This remonstrance had no effect; no notice was even taken of it by the Directors; but at the beginning of the present year, when it became necessary to make up the accounts for 1869 and to declare the dividends, the question assumed a form which enabled the Preference Shareholders to take action in regard to the distribution of the surplus revenue.

19. The Revenue Account for the year (see Balance Sheet, Appendix C*), was as follows:

Receipts	279 479 Spd.
Working expenses, including interest on loan	154 448 —
	<hr/>
Balance	125 031 Spd.
To which had to be added the surplus retained on the previous year	17 582 —
	<hr/>
	142 613 Spd.

Out of this had to be paid:

Rental to Government	5 400 Spd.
Preference Dividend at 5 per cent.	50 625 —
Ordinary Dividend at 4 per cent.	40 500 —
	<hr/>
	96 525 Spd.

Leaving a surplus, after paying the above Dividends	46 088 Spd.
---	-------------

The question therefore arose how this surplus should be disposed of.

20. Some discussions had taken place on the subject, but they had not been satisfactory to the Preference Shareholders, and had left an impression that the Norwegian Directors did not intend to pay larger dividends than 5 and 4 per cent. respectively, but proposed to apply the surplus to improvements and extensions; and further, that it was their intention to reduce their rates, so as to prevent any higher dividend accruing for the future.

Under this impression, the representative of the Shareholders at Christiania presented, on 21st Feb., 1870, a formal Protest, printed in Appendix D. It complained of the arbitrary manner in which the surplus revenues of former years had been appropriated to capital purposes, and demanded that an additional $\frac{1}{2}$ per cent. should be divided out of the revenue of 1869.

21. The Directors objected to do this (see Appendix E.), and further protests were entered, which, with the answers to them, will be found in Appendices F, G, H, J. As the parties could not agree, the dispute was referred to the Norwegian Government. (See letter of reference, 23 Feb. 1870, printed in Appendix K).

22. On the 18th March, 1870, the royal decision was given adverse to the demands of the Preference Shareholders; as it declared that the dividends for the year 1869 should be 5 per cent. and 4 per cent. respectively, and no more. The Royal Decree, and a long argumentative statement justificatory of it, are printed in Appendix L.

23. The Preference Shareholders entered a renewed protest against this, and have now to make the following remarks on the injustice of the proceedings generally.

24. In the first place, they may state that they have taken the opinion of a Norwegian jurist, Mr. C. Schweigaard, as to the interpretation of the clause in the Contract referring to the appropriation of the surplus revenue, and as to the power of the Directors to divert this from the Shareholders. The opinion is printed as Appendix M. It declares, clearly —

That the revenue cannot fairly be charged with any amounts by which the capital of the railway is enlarged.

That the Directors have no power to go beyond the provisions of the Contract, and are bound to divide the clear surplus, as provided therein.

That the King, as referee, has merely a casting vote in case of dissent, which confers no greater power than the Directors themselves possess.

25. On the strength of this opinion, as well as on the common-sense and equitable meaning of the Contract, the Preference Shareholders protest against the right of the Directors to alienate any portion of the surplus for purposes of capital.

And they further regard the reference to the King as nugatory, and not binding on any Shareholder: His Majesty having no power to sanction an act which it is out of the power of the Directors to do.

26. It is desirable, however, to examine some of the grounds alleged by the Government in justification of their measures.

27. The Government (see Appendix L) give a general intimation that, according to a Royal Resolution of 27th December, 1862, „no undertaking, or extension of any former undertaking, should be executed, by which the capital account of the railway should be burdened, without the Royal Assent being previously given thereto;“ and they justify on this ground the payment of several sums from revenue, which would appear clearly to belong to capital.

On this the Preference Shareholders have only to remark, that if any such Royal Resolution is cited to justify revenue being appropriated to capital, it must either be misinterpreted, or must be contrary to the conditions of the Contract, and therefore null and void.

28. With respect to the revenue of 1869, the Government claim to deduct from the surplus of 46 088 Dollars, the following items:

a. Compensation to owners of timber yards	1 184 Spd.
a. Rebuilding iron bridge at Littleström	2 440 —
a. Rebuilding bridge across River Riis	3 847 —
a.b. Relaying of the line, Robsrud—Leersund	6 138 —
a. New stable at Christiania	1 095 —
Pension fund	1 363 —
Loss on officials' houses	2 719 —
c. Towards the purchase of two new locomotives	4 417 Spd.
Ditto, being the surplus for last year	17 583 —
	<hr/>
	22 000 —

Lateris 40 786 Spd.

Transport	40 786 Spd.
Written off capital for various matters . . .	5 956 —
	<hr/>
	46 742 Spd.

29. All these items are open to question. The five marked (a), in all 14 704 Spd., are entered as „Assets“ in the General Balance Sheet for 1869 (see Appendix C), and are therefore clearly considered by the Directors as improvements to property, and as increase of capital; a sufficient reason to debar them from being deducted from the surplus revenue belonging, under the Contract, to the Shareholders.

30. But several items require more lengthy explanation, as showing, more especially, the animus which has prompted the Directors throughout the matter.

31. The item marked b is for relaying the portion of the line from Robsrud to Leersund.

Now, it is undoubtedly fair that revenue should bear, not only the cost of current maintenance of the permanent way, but also an adequate provision for renewals when they are required. This is always customary in Great Britain, and, if charged at its proper amount, could not be objected to. But it can be shown that the charges made under this head by the Norwegian Directors are unreasonable, and grossly overestimated.

On English lines it is found, by long experience, that about 5d. per train mile is ample both for current maintenance and to provide for renewals. But the charges made by the Norwegian Directors against revenue, for maintenance alone, were in 1868 equivalent to about 1s. per train mile, and in 1869 to 1 s. 3 d. — namely, three times what is known to be really necessary, not only for maintenance, but for renewals also.

When, therefore, in addition to this, it is found that heavy sums are charged for renewals, it must be concluded either that gross mismanagement has occurred, or that attempts are being made to bring down the surplus by unfair and unwarrantable charges.

32. The item marked c has given rise to much discussion, as will be seen by Appendices E, L. It is a charge of 22 000 Dollars for purchasing two new locomotives said to be required.

In this case, as in the last, it is unquestionable that the revenue is chargeable, not only with the current repairs of all engines, but also with such sums as are necessary to keep up their efficiency by purchasing new ones, to replace those that become worn out.

But the Preference Shareholders deny the necessity for the provision of these two engines. The Directors attempt to justify it (see Appendix L), by stating that their engines have only been renewed at a rate which gives 37 years for the life of each; alleging that, „in general, even with the best care, no more than 25 years' duration is calculated on“.

But this is a delusion. The life of an engine is measured, not by its years, but by its work — i. e. the number of miles it has run; and it is well known, by experience, that a good engine is capable of running 500 000 miles. Now the fact is, that the engines on the Norwegian Railway — all first-class locomotives — are much underworked. An engine ought to do 20 000 miles per annum (giving thus 25 years for its life, as the Directors say) but on the Norwegian Railway each engine does very much, less. The mileage run is about 130 000 miles per annum and, as the present stock is 12 engines, each does only, under 11 000 miles per annum, instead of 25,000; and this would give a life of nearly 50 years for each engine.

The real reason why more engines are required is, that they are used to work the Swedish Line, as well as the one they were provided for; and, whether this is of itself justifiable or not, it is clear that the Preference Shareholders ought not to suffer in any way from the proceeding.

The proper and equitable way of providing for the renewals of locomotives is one that has been long established in England, namely, not to mulct the revenue of large amounts for new engines, but to set aside, gradually, a reserve fund for the purpose, by making a charge against revenue every year at a uniform rate, according to the number of train miles run in that year; this charge is well determined to be about 1½ d. per mile, which would give a charge of about 3 600 Dollars per annum, and not 22 000 Dollars in two years, which the Directors have made.

It is clear that the two engines, now in question, are in excess of the number actually required to work the present traffic, and, therefore, the burdening of the revenue of the two past years for such a large amount is perfectly unjustifiable.

32. The supply of locomotives necessary to work the line is materially affected by the reductions of fares which have been largely made from time to time. There is always an exact relation between the quantity of traffic and the amount and cost of the rollingstock necessary to work it. And as the reduction of rates tends to increase the amount of traffic, this must necessarily also increase the number of engines required, although the revenue they earn may remain the same.

33. There are other reasons why the Preference Shareholders believe that the revenue divisible among them has been unfairly curtailed. One is the omission from the Revenue Account of the income from working the steamers on Lake Mjøsen. This has been entered in the General Balance Sheet as a liability, amounting in 1868 to 9 396 Dollars, which has been increased in 1869 to 17 789, doubtless by the appropriation thereto of the income on the steamers for the latter year. In addition to this, the sum of 5 000 Dollars was appropriated out of revenue in 1868

to the cost of these steamers, as appears by the Balance Sheet of that year*).

The Directors attempt to justify this (Appendix G), by calling it a provision for insurance on steamers and goods; but, in the first place, the Preference Shareholders deny the justice of being forced to become their own insurers by keeping back a portion of their just income; and secondly, in any case, the amount so kept back is exorbitant.

The total outlay on these steamers was only 56 000 Dollars. They work on lakes not subject to any peril, and in water so pure as to produce the smallest possible action on their hulls and boilers.

The sea risk would certainly be covered by $2\frac{1}{2}$ per cent. per annum, and the depreciation by 5 per cent., say at most, 4 200 Dollars per annum; and no doubt parties could be found, who would undertake the maintenance and risk of these steamers at the above charge.

Similar arguments would apply to the item of 3 781 Dollars for profit and loss on Meyergaards house.

Although the income from these sources has been diverted from the annual revenue, yet the interest on capital devoted to them has, nevertheless, been always included in the annual expenditure.

34. Finally, the Preference Shareholders assert, that certain property held by the Company is valued too low in the General Balance Sheet; and that the value ought to be raised to the real fair value of the Asset: for, though this increase might not be appropriated to dividends, it would at least go towards compensating for other properties that may have diminished in value, instead of taking this diminution from revenue.

For example, the asset called the Sørengen property is put down in the General Balance Sheet for 1869 at 36 707 Dollars, whereas the real value of it is much more. The facts relating to it are as follows:

It consists of 10 acres of land, mentioned in paragraph 9 of these remarks.

Rather less than one-tenth of this has already been sold for 20 000 Dollars; and a similar area had a like amount offered for it, amply secured.

Further, a bona fide offer was made for the whole at the beginning of 1870, at 100 000 Dollars, which the Directors refused; and wisely so, for it is worth more to them.

The only explanation the Government offer for justifying the low valuation in the Balance Sheet is, that part of the original purchase-money was paid by sale of land provided for the railway by the Government, according to the terms of the Contract; but really this is no answer at all, as such land was in the control and possession of the

Railway, and in no way belonged to the Government, who had parted with it absolutely for a consideration.

Putting the Sørengen property at the low value of the 100 000 Dollars offered for it, and refused, this is 63 300 Dollars to add to the assets of the concern, which would show still less justification for claiming, out of revenue, depreciation on other parts of the Company's property.

35. The surplus revenue mentioned in paragraph 19 may now be corrected as follows:

Surplus formerly stated	46 088 Spd.
Add for the liability entered in the Balance Sheet for the Møsen steamers, being revenue from them improperly withheld . . .	17 789 —
Add, also, for amount improperly written off for them in 1868	5 000 —
Add similarly for the Meyergaard property .	3 781 —
	<hr/>
	72 658 Spd.

Deduct:

Two year's depreciation fund for engines	7 200 Spd.
Two year's insurance and depreciation fund for Lake steamers	8 400 —
	<hr/>
	15 600 —

Leaving a net surplus revenue to divide for the year 1869 of 57 058 Spd.

Which would give an increase of dividend of nearly 3 per cent. on both classes of stock, and this without taking any account of the extra value of the Sørengen property.

36. Looking now to the facts which have been established in this Statement, viz.:

That it is clearly illegal and ultra vires to appropriate a single shilling of revenue to the increase of capital; —

That notwithstanding this, a heavy loan and other large amounts have been already devoted to this purpose, which has been equivalent to making the Government a present of a large sum of money; —

That the reduction of rates has already thrown considerable burden on the revenue, for the good of the country; — and

That the rapidly increasing value of the Company's property is abundantly sufficient to meet all conceivable depreciations; —

The Preference Shareholders find it difficult to conceive, that a Government which has hitherto occupied so high a character in the financial world, should peril it by withholding even simple justice, not to say liberality, from parties whose shares represent, after all, a capital so moderate as that invested in the Norwegian Railway.

On behalf of the Preference Shareholders

(Signed) THOMAS BRASSEY,
Chairman.

Great George Street Westminster
12th July, 1870.

*) The Balance Sheets are confused, and difficult to understand. It is worthy of remark that they are prepared and vouched for by a Government official as auditor, yet whose fitness for his post may be doubted, as the cashier has been able to embezzle large sums of money, extending over a long term, without detection.

A P P E N D I X.

(A).

ORIGINAL CONTRACT FOR THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY.

We, the undersigned Chief of the Royal Department for the Interior, on behalf of the Norwegian Government, and under reservation of the most gracious approval of His Majesty the King of Norway and Sweden, and the undersigned G. P. Bidder, Esq., as Agent for Messrs. Lewis Ricardo, Samuel Morton Peto and Thomas Brassey, do make known that we have entered into a contract for the construction and working of a railroad, furnished with an electric telegraph, between Christiania and Mjøsen, on terms as follows:

§ 1.

Messrs. Lewis Ricardo, Samuel Morton Peto and Thomas Brassey, undertake to construct the said railroad with its electric telegraph, and to furnish it with all necessary machinery, locomotives, tools and other appurtenances, as specified in § 4, in complete working order, for the sum of £ 450 000 (four hundred and fifty thousand pounds), British sterling, exclusive of the sum required for the purchase of the land. As a consequence of this fixed price, no claims can be laid to the Norwegian Government as to further disbursements in case of the said sum of £ 450 000 proving insufficient, nor can it be requested that the British parties should submit to any deduction, if the fixed amount should not fully be expended on the said completion of the works.

§ 2.

Of the said of £ 450 000 (four hundred and fifty thousand pounds), the Norwegian Government has to furnish half the amount, viz., £ 225 000 (two hundred and twenty-five thousand pounds) British sterling cash; as payment for the other half, Messrs. L. Ricardo, S. Peto, and Thomas Brassey, have to receive shares to the invariably fixed amount of £ 225 000 (two hundred and twenty-five thousand pounds) British sterling.

§ 3.

Exclusive of the said payment of the above £ 225 000 the Norwegian Government has to furnish the land necessary for the construction of the railroad, and the buildings belonging to it, on condition of receiving an annual rent of 4 per cent. upon the value of the land furnished, the total amount of this annual rent always not exceeding the sum of £ 1 200 (twelve hundred pounds) British sterling, to be paid out of the first profits of the railway. These stipulations are not applicable on land the purchase of which might be considered necessary after the completion of the works, be it for their extension or for the construction of new buildings.

§ 4.

A. The railway to be laid down according to the line drawn on the plan furnished by Mr. England and Lieute-

nant Ræder, in 1847, and approved of by Mr. Robert Stephenson in letter of 28th of December same year; but the British Contractors are entitled to make such modifications in the line, during the execution of the works, as Mr. Robert Stephenson may recommend or sanction for benefit of the works on account of further obtained information. The inclines to be as specified on the plan, subject to such modifications as can be introduced without impairing the efficient working of the line, and may be approved of by Mr. Robert Stephenson.

B. In consequence of before mentioned, the terminus at the south end of the railway will have to be placed on the locality between the Plank Yards (Bordtomterne) and Ladegaarden, near Christiania, or, if required by the Norwegian Government, close to Agers-Elv; and the terminus at the northern end of the line at Lundgaarden, on the eastern bank of Vormen, opposite Eidsvoldsbakken, except in case that Mr. Robert Stephenson, on obtaining further information, should give the preference to any point on the western side of the river for the terminus: this, however, in all circumstances to be above Sundfossen.

C. The railway to be constructed as a single line to be worked by locomotive engines, and with double or more lines at stations, sidings, and other places, as may be required.

D. The construction of the railway is to satisfy every claim that can be made on a solid, well-constructed and lasting locomotive railway, and specially to be able to carry such an amount of weight as good locomotive railways in Europe generally. Consequently, the usually adopted method for well-constructed railways, viz.: the application of rails in cast iron chairs on cross sleepers bedded in small stones or gravel must not be dispensed with from any economical motive, but only as far as peculiar local circumstances may make it inapplicable on certain parts of the line. In unison with this, the method of construction and other observances, relating to the execution of the whole, to be determined upon by Mr. Robert Stephenson, and must, any construction to be applied, and any work to be executed, have his sanction.

All material used to be of the best quality.

E. The breadth on the surface of the line to be at least 15 feet, except in cases of viaducts or tunnels, and these to be of such a width as Mr. Robert Stephenson determines; distance between the rails to be 4 (four) feet and 8 (eight) inches, and the distance between the rails and the inside of the ditch 5 (five) feet 1 (one) inch. The rails to have a weight of at least 70 (seventy) pounds English, per yard. The drainage to be so effective, and discharge drains to be placed so close and of such dimensions, as required to prevent any injurious effect from water.

F. The railway to be furnished with the necessary

number of crossings on a level above or below the line, as may be required, as well as for the traffic on those roads that will cross the line, as for all other necessary communication, viz.: between properties that may be divided by the railway. The railway to be inclosed from surrounding property by proper fences.

G. The railway to be supplied with such fixtures, stock, or plant, as is fully required for the working of the line. Any extension of the original supply of these requisites for the working of the line until the traffic is extended, so as to give a gross receipt 225 000 (two hundred and twenty-five thousand) species is exclusively to be defrayed by the British Contractors. The principal railway stations to be three in number, viz.: one at each end of the line, and one at Strømmen; and the necessary intermediate stations to the number of at least four. On each station and intermediate station there are to be buildings containing the necessary accommodation and locality for passengers and goods, as well as those for the workings of the line — necessary offices. Also at the main stations, the necessary buildings for keeping the locomotive engines, carriages, trucks, coals and other stores, pumping machinery, water cranes and tanks for the supply of the engines, lanterns, cranes for goods traffic; the lines and sidings to be supplied with the necessary turntables, switches, in such a number and in such directions as the traffic may require. Further, at the main stations to be constructed places or yards for loading and unloading, with the necessary arrangements for passengers and goods, to be taken and carried direct from the railroad on board the steamboat; and at the Christiania Station on board timber and other large sea-going vessels. Such sea-going vessels as may avail themselves of these accommodations to pay a reasonable wharfage, as may hereafter be agreed upon. The buildings at the stations, as well as the watch-houses on the line, may be constructed either of wood, brick, or stone, except at the Christiania Station, where all the buildings are to be of brick-work or other fire-proof materials. Further, to be erected a workshop for the repairs of locomotive engines, carriages, and other machinery, supplied with the necessary machinery and tools.

Should, in the above enumeration anything be forgotten that belongs to the completion of a perfect railroad, it is nevertheless to be supplied, and must the British Contractors, in every respect, subject themselves to the decision of Mr. Robert Stephenson, relating to the complete supply of the railway with appurtenances of every kind.

§ 5.

The Norwegian Government can, at its own expense, make such arrangements for inspecting the execution of the works as it may find necessary; but such person or persons as thereunto may be appointed, and to whom all necessary information at his or their request must be given, has no deciding voice with respect to the execution of the work: whereas such questions as may arise are to be decided by Mr. Robert Stephenson.

§ 6.

Mr. Robert Stephenson's salary, until the first opening of the line, for as Consulting Engineer to undertake that to him in the present contract entrusted business, to be paid out of the capital mentioned in § 1. In case of Mr. Robert Stephenson's death, or that, from any other impediment, it should be out of his power to execute those for him specified functions, these functions shall then devolve upon the Norwegian Engineer, Mr. B. Sørensen.

§ 7.

The expenses of the maintenance of the line and its buildings during the first 5 — five — years, to be exclusively defrayed by the British Contractors, except the current repairs of wear and tear, after the road has been opened to public use.

§ 8.

The sum of £ 60 000 (sixty thousand pounds) sterling, out of the shares allotted to the British Contractors, are to be deposited for a term of 5 (five) years with the Norwegian Government, as security for possible responsibility with respect to the solidity and completeness of the works. If at the end of five years the works prove to have been in every respect solidly and satisfactorily executed, then the said shares are to be given up to the British Contractors; on the contrary, the defects are to be made good by the British Contractors, and, if necessary, by the Norwegian Government, with the amount of the said shares, or such part thereof, as may be required. The British Contractors, in this respect, to subject themselves to the decision of Mr. Robert Stephenson, or, failing him, to Mr. B. Sørensen, as aforesaid.

§ 9.

The direction of the railroad shall be intrusted to a Board of Directors, composed of 6 (six) members. Of these the Norwegian Government appoint three, who are to reside in Christiania; the remaining three are to be appointed by the British Contractors, or by persons who, as Shareholders, may in future enter into their rights. In case of difference in opinion between the Directors elected from both sides, the question is to be decided by His Majesty the King of Norway and Sweden. The current business of the railroad shall be entrusted to a Manager, appointed by the above-named Board of Directors. During the period of the first five years after the opening of the railroad, however, the British Contractors, or the parties who, as Shareholders, may in future enter into their rights, shall have the decisive vote in this appointment. This Manager is subordinate to the Directors residing in Christiania, and has to attend to their orders and regulations.

The British Contractors, or the parties who, as Shareholders, may in future enter into their rights, shall inform the Norwegian Government of the mode of proceedings which they may adopt with regard to the election of the three Directors which they have to appoint; such information is to be given every time when any alteration in this respect is made.

§ 10.

The rates of conveyance originally used for calculating the gross revenue of the railroad, are to be admitted as fundamental stipulations, not to be exceeded.

The maximum rates are consequently to be for the whole length of the line:

For coarser and less valuable goods, 8 (eight) Norwegian skilling per cwt;

For goods which, on account of their value, properly can pay a higher freight, 12½ (twelve and a half) Norwegian skilling per cwt.

The loading and unloading of deals, timber, and similar articles, has to be made by the freighters, or on their account.

For transport of passengers along the whole length of the line:

In 1st class carriages	1 Spd.	60/-	one species and sixty skilling.
„ 2nd do.	1 do.	12/-	one species and twelve skilling.
„ 3rd do.		90/-	ninety skilling.
„ 4th do.		40/-	forty skilling, Norwegian money.

In accordance with these maximum rates for the whole length of the line, special rates are to be fixed, as well as regards the different species of goods and the minor distances the goods or passengers have to be conveyed, as with respect to reduction to be allowed on certain considerations, such as respecting articles of so small intrinsic value as not to be able to bear even the above-named least rate of conveyance, or merchandises of or to which a larger quantity at once or in a given time is to be conveyed; and, as to passengers, when the same person goes out and returns in the same day, &c. The rates once fixed cannot be altered without common consent.

§ 11.

If the public mail is required to be conveyed on the railroad, the maximum rate of conveyance is to be:

If a carriage is required exclusively for the conveyance of the mail with the post-office guard or guards, 60 (sixty) Norwegian skilling per Norwegian mile;

But if only a part of a carriage is required, 30 (thirty) Norwegian skilling per Norwegian mile.

Troops on service, and military stores of every kind, are to be conveyed, if requested, by special trains; and in this case there is only to be paid what the actual expenses for the extra train amount to; if such transport is effected by the common train, the rate is to be fixed at 96 (ninetysix) Norwegian skillings per Norwegian mile for a carriage large enough to carry, with their military accoutrements and arms, 24 to 30 (twenty-four to thirty) men.

§ 12.

The railroad and the buildings belonging to it shall be exempted from taxes and contributions of whatever description, public or parochial. Iron, for the primitive construction or for future repairs of the railroad, in wrought or

unwrought condition, locomotives, brass and copper tubes necessary for their construction and repairs, machinery, carriages, wagons, and coal necessary for the working of the railroad, shall be free of import duty; the importation, although subject to such control by the custom house officers, as ordained by the law on similar occasions.

§ 13.

The railroad Company established by the present contract shall be invested with the right of preference to all other parties with respect to the construction of branch lines joining the principal line.

§ 14.

The works on the railway are to be commenced in the month of July, 1851 (eighteen hundred and fifty-one), at which time the Norwegian Government undertakes to have purchased the land, the staking out of which in due time shall have been executed by the British Contractors. The whole line is to be completed and fit to be opened for the public within the close of the year 1853 (eighteen hundred and fifty-three), subject to such extension of time as may be rendered necessary by accidents out of the control of the British Contractors, such as unusual casualties of the seasons, strike of workmen, war, &c.

The sum furnished by the Norwegian Government is to be paid to the British Contractors, or their agents, as follows; £ 18 000 (eighteen thousand pounds) British sterling to be paid on every first day in the months of August, September, and October, 1851 (eighteen hundred and fifty-one), of May, June, July, August, and September, 1852 (eighteen hundred and fifty-two), of May and June, 1853 (eighteen hundred and fifty-three; these payments making together the sum of £ 180,000 (one hundred and eighty thousand pounds). The remaining £ 45,000 (forty-five thousand) are to be paid when the line, complete in every way, is opened to public use. It is expressly understood that at every term of payment the Norwegian Government is entitled to exact full security that the works are in a duly an proportionably advanced state; in which respect the British Contractors have to secure the certificate of Mr. Robert Stephenson, if such be required.

The Norwegian Government engages to render ample and efficient support, according to the laws of the country, in maintaining discipline and order among the parties employed during the construction of the works.

§ 15.

The net revenue of the railroad, the interest of the value of the land deducted according to § 3 shall be paid out first as a dividend to the British Contractors, or the Shareholders that may in future enter into their rights, for the full amount of £ 225 000 (two hundred and twenty-five thousand pounds sterling), within the limit of 5 (five) per cent. What is left is to be paid out as a dividend, on the share of the Norwegian Government of the same amount within the limit of 4 (four) per cent. The surplus is to be equally dividend between the equal shares of the Norwegian Government and the British Contractors.

§ 16.

This contract shall be in force in the term of one hundred years from the opening of the railroad. At the expiration of this period, the Norwegian Government is entitled at any time, with notice given a year before, to expropriate the owners of the shares originally belonging to the British Contractors, by paying the nominal value of these shares, the collective nominal value of them according to this contract, of course, not being able to exceed the sum of £ 225 000 (two hundred and twenty-five thousand pounds) sterling. As long as this expropriation has not taken place this contract remains in full force.

§ 17.

All Shareholders in this railroad business, as well as

Christiania, December 17, 1850.

(Signed) F. STANG.

their agents, are, as far as concerns this property, subjected to the laws, the authorities, and legal courts of Norway. They submit themselves equally to pay obedience to the regulations and police orders which may be deemed necessary, for the sake of public security, to prescribe for establishments of this description.

§ 18.

This contract is not binding for the Norwegian Government, unless the Norwegian Storting thereto gives its assent.

§ 19.

The present contract is drawn up in duplicate in the Norwegian and the English language.

(Signed) GEO. P. BIDDER.

(B.)

FIRST REMONSTRANCE OF THE PREFERENCE SHAREHOLDERS.

(Se Pag. 83, sextende Driftsberetning).

(C.)
GENERAL BALANCE SHEET.

NORWEGIAN TRUNK RAILWAY, STATUS, 31st DECEMBER, 1869.

ASSETS.		LIABILITIES.	
Cash Account	Spd. 25 596 2	Bond Account	Spd. 225 000 0
Marine and Post Department	1 797 1 0	Divers Home Creditors	64 3 22
Direction of the Upland Steamers	1 081 4 0½	Do. Foreign do.	1 163 0 5
Station Master, outstanding	4 260 4 22	Meyergaard Mortgage	11 500 0 0
Mjøsen Steamers and Agents, do.	1 016 1 13½	Sørensen do.	27 600 0 0
Divers Foreign Debtors	2 613 0 7	Mjøsen Steamers-Profit and Loss Account	17 789 1 4
Gjøvik Odnæs Inventory	799 1 19	Meyergaard do.	3 781 4 9
Stock at Chief Office Spd.	9 592 2 16	Interest due to Bondholders	277 2 12
Do. Coke and Coal	9 970 3 8	Trunk Line Sick Fund	755 2 12
Do. Lillestrøm Coals	2 869 2 12	Do. Support do.	2 195 3 12½
Do. Eidsvold do.	3 034 1 21	Pension Fund	12 234 1 3
Do. Materials, divers	91 942 1 18½	Dividends, Preference	7 256 0 21
Trunk and Kongsvinger Sick Fund	117 409 2 3½	Do., Non-Preference	4 249 2 17
Dwelling Houses, Profit and Loss Account	912 4 21	Rebuilding and Reserve Fund	17 582 2 15
Divers Accounts	2 718 2 20½	Advance to Others	2 3 20
Lærums Estate	1 656 1 4½	Hamar Line	2 126 3 1
Credit Bank	357 4 1½	Kongsvinger Line	1 667 4 14
Swedish Railway Management	66 556 2 10	Øieren Steamer	132 4 10½
Do. do. Traffic	59 2 22		
Compensation to Owner of the Timber Yards at Akers River	1 184 4 16½		
Building New Smithy at Workshop	1 489 4 3		
Rebuilding of Iron Bridge at L. Strømmen	2 439 3 19		
" Bridges at Riis River	3 847 0 13½		
Relaying Line, Robsrud to Leersund	6 137 3 14		
Building New Stable at Christiania	1 094 3 3		
Carried forward	Spd. 243 031 4 10½		Spd. 335 380 1 10
	Spd. 226 837 4 13½		

	Spd. 243 031 4 10½	Brought forward	Spd. 335 380 1 10
CAPITAL ACCOUNT.			
Improvements at Stations:			
Side Branch at Strømmen	Spd. 5 436 0 4		
Improvements at Eidsvold	— 8 609 2 2		
” Christiania	— 4 470 4 20½		
Enlargement of Christiania			
Storehouses	— 4 898 0 13½		
Additional Traffic Means	23 414 2 16		
Improvements at the Strømmen	19 326 4 14		
Saw Mills:			
Building Whim at do.	Spd. 3 351 2 23½		
Do. Side Branch at do.	— 3 049 4 8		
Improvements at do.	— 3 925 3 18		
Lundberg Forest	10 327 1 1½		
Eidsvold Hotel and Station Building	1 614 1 18½		
Meyer Dwelling-house	11 022 2 4½		
Clerks' Houses, &c.	16 680 0 4½		
Mjøsen Steamers	7 519 3 17		
Ballast Side Branches	50 000 0 0		
Sørengen Property	1 384 4 22		
Rebuilding Flanebridge	36 707 3 6		
Gjøvik Establishment	3 744 4 12		
Quay at Lillehammer	5 452 1 8½		
Rebuilding Bridge at Dahl	5 100 0 0		
Establishment at Odnas	4 056 2 23½		
Do. Bjorgevolden	150 0 0		
Øieren Steamer	500 0 0		
Compensation to Yard Proprietors	6 000 0 0		
Rebuilding bridge at Børke	3 557 0 5		
	10 820 4 2	217 379 2 11	
	Spd. 460 411 1 21½	E. and O. E.	Spd. 460 411 1 21½
		Balance of Profit and Loss Account	125 031 0 11½

(C. *)
REVENUE BALANCE SHEET.

NORWEGIAN TRUNK RAILWAY. RECEIPTS AND EXPENDITURE FOR THE YEAR 1869.

RECEIPTS.		EXPENDITURE.	
From Passenger Traffic	49 267 4 0½	Directors' Salaries . . . Spd.	1 981 3 8
" 737 Carriages	541 2 2	Less paid by Kongsv. Line . . .	288 0 18
" 2 881 Live Cattle	946 4 1	General Office Expenses . . .	7 885 1 16
" Bagage	1 771 4 5	Less paid by Kongsv. Line	
" Parcels	2 811 0 3	Spd. 2 191 1 16	
" Milk	5 104 1 0	Do. Hamar Line	300 0 0
" Goods	205 823 0 15½	Do. Steamers	120 0 0
" Post	1 228 3 12		2 611 1 16
" Telegrams	826 1 3	Office Expenses—Library	1 460 3 13
" House Rent	239 1 12	Less Kongsv. Line Contribution	810 1 20
" Timber Yard Rent	4 791 2 20	Stations —	
" Warehouse do.	723 3 15	Wages	20 217 1 8
" Transit Rent on	215 1 12	Horses, Keep, &c.	1 896 4 9
" Quay Dues	647 0 1	Oil, Candles, and Firing	1 162 4 20
" Registering Shares	33 3 12	Office Expenses	1 098 1 1
For Hire of Carriages by Kongsv. Line:		Gas at Christiania Station	472 4 4
Spd. 10 524 3 20		Gas at Strømmen	137 2 16
Less Hire of Kongsv. Line	7 596 4 1	Insurances	2 164 0 18
For Hire of Locomotives by do.	718 4 7	Maintenance of Inventory	1 723 4 6½
Less hired of do.	124 2 20		28 873 3 10½
For Rent from Sörengen Property		Less Contribution by Kongsv. Line	5 995 1 4½
" Insurance of Goods per Steamer		Locomotive Department —	
" Agio Account		Wages	24 259 4 6
" Sundry Receipts		Office Expenses	137 1 15
		Gas and Firing	1 198 2 5½
		Consumption of Coal and Coke	28 305 1 16
		Oil, Grease, Hemp, &c.	4 835 0 2
		Materials consumed	7 419 2 0
		Maintenance of Inventory	1 875 0 10
		Divers expenses	530 1 7
Carried over	Spd. 279 479 2 13½		
		Contribution of Kongsv. Line	68 560 3 13½
		Carried over	32 023 1 11
			36 537 2 2½
			67 033 3 15½

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Brought forward	Spd.	Brought forward	Spd.	67 033 3 15½
		Carriage Department —		
		Wages	7 899 2 1	
		Materials	20 237 2 8	
		Maintenance of Tarpaulins	741 0 3½	
			28 877 4 12½	
		Contribution of Kongsv. Line for maintenance of carriages	9 981 0 10½	18 896 4 2
		Engineer Department:		
		Wages Spd.	841 4 0	
		Do. Plate Layers	13 151 1 17½	
		Ballasting, Clearing Snow, &c.	899 0 0	
		Labour for the Line in the Workshop	1 170 3 14	
		Materials for Maintenance of Line	17 500 2 2½	
		Wages for do.	1 898 1 16	
		Materials for Maintenance of Bridges	1 068 0 20	
		Maintenance of Inventory	732 2 18	37 262 1 16
		Maintenance of Buildings:		
		Christiania Station	3 418 4 5½	
		Workshop Buildings	1 664 4 18	
		Lille Strømmen (half part)	495 3 2	
		Eidsvold Station	1 189 0 19	
		The between Stations	2 260 0 13	9 028 3 9½
		Maintenance of Station Grounds:		
		Christiania	1 058 4 19½	
		Lille Strømmen (half part)	163 0 3	
		Other Stations	1 444 4 6½	2 666 4 5
		Maintenance of Telegraph:		
		Maintenance of Telegraph:	1 441 4 5	
		Contribution of Kongsv. Line	930 1 2	511 3 3
		Carried over		135 400 0 3
Brought forward	Spd.	Brought forward	Spd.	
279 479 2 13½		279 479 2 13½		
		Carried over	Spd.	

Brought forward	Spd.	279 479 2 13½	Brought forward	Spd.	135 400 0 3
			For Uniforms		2 098 1 2
			Expense paying dividend in London		492 4 16
			Saw Mills, Lille Strømmen:		
			Loss on Driving Timber to do.	653 4 6	
			Less Revenue from Side Branch	439 3 14	
			Compensations		214 0 16
			Interests		76 4 3
			Railway Official's Per Centage		14 526 0 10
			Contribution to Pension and Support Fund		326 1 0
			Divers Expenses		536 1 8
			Balance, being Surplus		777 3 16
					125 031 0 11½
		279 479 2 13½			279 479 2 13½
Balance, being Surplus Receipts on Expenditure			Rental 1 200 £ paid to Government	5 400 0 0	
Reserve Fund from last year		125 031 0 11½	Dividend to Preference Shareholders at 5 pCt.	50 625 0 0	
		17 582 2 15	Do. to Non do.	40 500 0 0	
			Surplus after paying 5 and 4 per cent. dividends		96 525 0 0
					46 088 3 2½
				Spd.	142 613 3 2½

FURTHER PROTESTS AND REPLIES.

(D.)

First Protest.

From the tenor of the correspondence that has taken place with the British Shareholders, as well as of my personal interview with them during my sojourn in England, I am driven to the conviction that there is a wide-spread opinion among them that the Norwegian Directors do not intend to pay a larger dividend than 5 and 4 per cent.; but to apply the surplus to improvements, extensions, and to reduction of the rates, so that it should not reach farther than to pay that rate of dividend.

I must likewise not disguise the fact, that I have occasionally been forced into the same opinion.

The § 15 of the Contract pointedly expresses on the very shares, „That the surplus, after paying the rent of 1 200 £ to the Government, is to be equally divided between both kinds of shares.“

It follows, therefore, according to the letter as well as the spirit of the Contract, that the Shareholders have an equitable claim to a larger dividend than has hitherto been conceded.

Taking a retrospective view of the last consecutive ten years, it will be found that I have liberally consented to appropriations from the surplus for extensions, improvements, and necessary rolling stock, amounting on the whole to 136 000 Spd., which includes 23 000 Spd. for relaying the line, besides the 15 000 Spd. for regulating the Øieren Lake, and 9 000 Spd. as foundation for a Pension Fund; so that no one can say that the demand now for an additional half per cent., respectively to the Preference, as Non-Preference Shareholders, is excessive or unjust.

My countrymen do not consider that the work for which

21 February 1870.

the appropriations have been made were uncalled for; neither do they reproach the Directors on account of their administration; but, on the contrary, acknowledge that few railways have been better or more economically directed; but they complain of the arbitrary manner in which they have appropriated the surplus revenue, namely: they have not been guided by the usual principle followed in similar enterprises.

Where there is not adequate capital for the necessary buildings, rolling stock, machinery, &c., the want must be relieved by loan, the interest of which, with a certain annual reduction, alone is carried to current expenditure.

The system pursued is a contravention of the Contract, and what I demand for the Shareholders is by far not as much as what they have an equitable right to claim.

There appears, according to the accounts just closed, after appropriating the dividends of 5 and 4 per cent. to the respective Shareholders, a surplus of about 46 000 Spd.

My proposal therefore is, that of this sum 11 120 Spd., or an additional $\frac{1}{4}$ per cent., should be divided respectively, which will still enable the Directors to write off about 20 000 Spd., and leave about 12 000 Spd. to be carried to Reserve Fund.

When I thus consent that only 11 120 Spd. of the surplus shall be appropriated to the Shareholders, there will still remain 32 880 Spd. at the disposition of the Directors, which I presume is fully adequate to meet the current requirements, besides which there is still 8 000 Spd. to be made available of the sum authorized to be raised by the Storting.

(E.)

Reply to Mr. Crowe's Protest No. 1.

(TRANSLATION.)

1870: 23rd February, held Board Meeting.

1^o. With regard to Consul-General Crowe's proposition as to the closing of the accounts for 1869, the undersigned Norwegian Directors must remark that we agree with his proposal as to the application of 20 820 Spd. 97 $\frac{1}{2}$ β of the surplus of 45 881 Spd. 14 $\frac{1}{2}$ β, which is left after a dividend of 5 % to the Preference and 4 % to the Non-Preference Shareholders and rent of land is deducted.

We had intended also that the purchase sum for

ground for the extension of the workshops, 1 489 Spd. 99 β should be paid out of the overplus, and it was under this impression that the Government's approbation to do so was not applied for; but as this may be considered a reasonable charge on capital, we waive our intention on this point, presuming that the Government have no objection to the posting of the sum in the manner described.

We had likewise wished to write off 2 363 Spd. 5 β, being rest of sum granted by the Company for the founding

of the Pension Fund. Mr. Crowe having, however, in acceding to the allowance, distinctly reserved that the sum should be spread over a term of years, we cannot consequently object to the amount mentioned being diminished for 1869 by 1 000 Spd.

On the other hand, we cannot agree with him in proposing to apply 10 143 Spd. 90 β or $\frac{1}{2}$ % in increased dividend to the Shareholders, as this could not be effected without diminishing the Reserve Fund from 1868 by a sum of 2 665 Spd. 11 β .

The reason so large a sum of the surplus profits, 17 582 Spd. 63 β being thus placed to a Reserve Fund, was mainly owing to the fact of seven of the Railway Company's locomotives being then 16 to 17 years old, and that, consequently, it would be considered necessary soon to procure two new engines, for the payment of which no other provision was made than the sum mentioned. These two engines are now ordered, and will cost say, 22 000 Spd., which must be disbursed when they are delivered in May next. We are still of the opinion that, first of all, the amount of the Reserve Fund on hand must be taken as part payment for the engines, and had wished that the remainder, say, 4 400 Spd., should have been added to the Reserve Fund for 1869. If this is not done, the amount must be taken from the receipts of the year, which, with Mr. Crowe, we presume could be done without diminishing the Non-Preference dividend.

Neither can we agree to apply the remainder 7 477 Spd. 94 β , in payment of additional dividend, as he proposes, considering it absolutely necessary to write off more on Capital Accounts than the items mentioned.

Amongst the Railway Company's liabilities, there is an obligation debt of 225 000 Spd.; and to follow the right principle of account keeping, it must be duly ascertained that the accounts entered as credit balances actually represent value for the sums noted, and having this in view, it must be admitted that several of the sums entered up require to be reduced.

First, and principally, can this principle be applied as regards the sums under No. 18 charged to Capital Account in 1868 for 3 557 Spd. 5 β for compensation to the timber yard owners, as this amount is entirely an unproductive outlay for the Railway, and ought not rightly to be taken credit for as an asset.

Further, we are of opinion that something ought to be

written off the amount standing for the Oier steamboat, which steamer in 1865 cost 6 530 Spd. 83 β , and now stands for 6 000 Spd., as undoubtedly the depreciation in selling value has been in excess of the sums from time to time deducted from capital charge, and in addition no profit has been realised in the working. We consider, therefore, that a further sum of 1 000 Spd. should be written off the amount standing for this steamer.

We presume, likewise, that the amount standing in the accounts for Eidsvold Hotel and Station Building — 11 022 Spd. 52 $\frac{1}{2}$ β — the building being insured for 9 470 Spd., should be reduced to the latter sum by writing off the difference, 1 552 Spd. 52 $\frac{1}{2}$ β ,

The amounts for the establishment at Lillehammer and Gjøvig, which consist principally of jetties and warehouses of timber, the first of which has been erected say 8 years, and the latter about 6 years, ought in like manner to be reduced respectively by 668 Spd. 36 $\frac{1}{2}$ β and 700 Spd.

Consequently, we are of opinion that —

1. The surplus in hand 45 881 Spd. 14 $\frac{1}{2}$ β
After deducting the sum as to
which all the Directors are agreed 20 820 — 97 $\frac{1}{2}$ -

25 060 Spd. 37 β .

Should be applied in reducing
the following capital accounts:

Eidsvold Hotel and Station Building . . .	1 552 Spd. 52 $\frac{1}{2}$ β .
Establishment	
at Gjøvig	668 — 36 $\frac{1}{2}$ -
Establishment	
at Lillehammer	700 — 0 -
Øier Steamer	1 000 — 0 -
Compensation	
to Timber Yard	
Owners	3 557 — 5 -

7 477 Spd. 94 β .

2. And that the Reserve Fund from the previous year be left undiminished with . 17 582 — 63 -

25 060 Spd. 37 β .

(F.)

Second Protest.

In reply to Directors' minutes, Mr. C. observed that he cannot acknowledge the correctness of what the Norwegian Directors have stated. He must at once especially protest against the outsided valuation of the assets, particularly with respect to the Sörengen property, and the Miösen Steamers, without referring to the Meyer Gaarden.

23 Feb. 1870.

One ought, in order to arrive at a correct notion of the true status of the Railway, have the accounts carefully examined with reference to the assets as liabilities; as it strikes him at once that the 17 789 Spd. 28 β due to the steamers is incorrectly posted, and should be withdrawn, as well as the 3 800 Spd. for the Meyer Gaard.

(G.)

Norwegian Directors' Minute after No. 2.

TRANSLATION

Of Board Minutes of 23rd February, 1870.

Regarding what Mr. Crowe has remarked, the Norwegian Directors desire to notice that the amount entered to the credit of Miösen Steamers Profit and Loss Account of 17 719 Spd. 88 β should not in their opinion be reduced for the present, inasmuch as the steamers are not insured, and because an amount of capital ought to be held in reserve to cover the risk run; and on the other hand, for the probable liability the Company have undertaken in insuring goods conveyed, a sum should likewise be provided to cover any demands which may come in under this head, and which reserve cannot be entered under assets.

It may be remarked, that the amount for which the

Miösen steamers now stand in the books is no doubt somewhat too high.

Finally, the Norwegian Directors must state that in addition to the sums already proposed to be written off certain accounts, there are other capital accounts which should also be diminished.

A case in point is the amount charged under No. 4 10 327 Spd. 25½ β of which a considerable part is for improving and altering the siding to the Strömmen Saw Mills, which project has never brought in any profit to the Railway.

Decided to refer the question in dispute to the Government for decision.

(H.)

Third Protest.

In consequence of the discussion that took place at the meeting last Wednesday, and minutes made at the time by the Norwegian Directors, I feel called upon on behalf of the Shareholders to reiterate my formal protest against the resolution the Directors have arrived at.

It follows, that I was only willing to meet the Norwegian Directors with respect to the appropriation of 20 820 Spd., in the event of my proposition being accepted; but as this has been rejected, I must, in the interest of the Shareholders, withdraw that concession, and instead, guided by the impression of the foreign Shareholders, and the importance they attach to the provisions of the contract, especially to its § 15, again register my formal protest, and reserve on their behalf the right to appeal to the tribunals of the country.

The minutes entered in the Protocol are, in my opinion, incorrect; and in support of this, I will at present simply limit myself to the following observations.

The sum posted as the value of the Miösen Steamers will, I am sure, if referred to men conversant with the subject, be considered far too low; the „Oscar,“ which three years ago cost 36 000 Spd.; the „Dronningen,“ not long ago received extensive repairs, and will do good service for the next ten years; to these must be added the „Jernbarden,“ and the nineteen large towing barges. When, therefore it is intended to retain the sum of 17 789 Spd. 28 β standing to their credit as insurance against risk on an inland lake, where steamers have now plied for upwards of twenty years without any accident, I fear that the Shareholders will consider the proceeding simply as a pretext for

withholding the sum in question, and I feel equally justified in protesting against it, especially as by availing oneself of an Insurance Company, every risk may be guarded against, and the premium alone carried to the expenditure.

The intention has likewise been expressed of retaining a certain sum to cover any eventual responsibility that may arise from the conveyance of goods on the lake. I must, therefore, also demand that such a responsibility should be transferred to the Insurance Offices. Could I have supposed that such an exigency would have been urged, my

28 February 1870.

remonstrance against the whole arrangement would have been made before.

The Sørengen property, containing an area of about 450,000 square ells of valuable land, is posted among the assets at a value of Spd. 36 707, or not 17 skillings per square ell! which is less than half its intrinsic value! But I refrain from further observation on this point, as I shall be prepared fully to prove the value at which this property ought to be rated.

(J.)

Norwegian Directors' Minute in reply to No. 3.

TRANSLATION.

Extract of Board Minutes, 28 February, 1870.

3. The Norwegian Directors, in consequence of what has passed, decided to write to the Department for the Interior as follows:

In sending Mr. Crowe's additional minute in the Protocol of to-day, we must refer to what we previously have expressed in the matter, and add the following:

That as Mr. C. has now protested also against charging the Spd. 20 820 97½ sk. to revenue, as to the application of which we were in the previous meeting on both sides agreed, the Norwegian Directors must explain, that of this amount a sum of Spd. 1 184 112½ sk. is for compensation to the owners of the timber yards on the east side of the Akers River for the damage they have suffered by the line of railway having inconvenienced the approach to their yards.

This amount, consequently, cannot be charged to Capital.

The rebuilding of the iron bridge at Lillestrøm, on which has been expended Spd. 2 439 91 sk., has been found necessary, in consequence of the northern pillar or abutment having shown signs of giving way, and at same time the cross timbers, which were of wood, have been changed for crossbearings of iron.

The bridges over Riis River were formerly of timber, and required rebuilding. They have been reconstructed of stone, which was considered to be the most advantageous, at a cost of Spd. 3 847 13½ sk. during the traffic year.

The relaying of part of the line between Robsrud and Leersund was deemed necessary for the due and safe working of the traffic.

A sum of Spd. 6 137 86 sk. has been expended during the year.

The new stable, which has cost Spd. 1 094 75 sk., is to replace an old and inconvenient one, summer stable (so called), of wood.

The charges for these works we decided to carry to Expenditure, without referring the question to the Department, as the Norwegian Directors could not take upon themselves consistently to recommend the sums being charged to Capital.

The same applies to the Spd. 2 718 68½ sk., being the excess of expenditure over receipts for the servants' dwelling houses. The extraordinary outlay has been in improving the dwellings, the houses being built in an unsatisfactory manner from the first. There has likewise been charged to the same account, purchase sum for a house in Lillehammer, and the cost of converting a stable into a residence for the Station Master at Gjøvig.

Several of the dwelling-houses, which before were let, have in 1869 been delivered over to the permanent way workmen rent free, the allowance being calculated as part of the men's wages.

In consequence of this change, it is considered advisable to write off a sum of Spd. 1 885 6 sk. of the amount standing in the assets as Capital.

The buildings at Odnæs have been sold for Spd. 350, and it naturally follows that the difference between Spd. 350 and Spd. 500, for which amount they previously stood for, must be written off.

That a sum (yearly) be granted to the Fund for the founding of the Pension or Superannuation Fund is reasonable, and on the Institution being started was agreed to.

The undersigned Norwegian Directors would have wished

to have given a more detailed explanation as to the question in dispute, but must, by doing so, have delayed the matter being brought forward for settlement. We consider it advisable already to-day to send Mr. Crowe's Mi-

nute, and must consequently confine ourselves to what is above stated, hoping that the explanations given, in addition to what we previously have remarked, will be deemed sufficient for the information of the Department.

(K.)

REFERENCE TO THE GOVERNMENT.

TRANSLATION.

Christiania, 23rd February, 1870.

From the Board of Directors of the Norwegian
Trunk Railway.

To the Department for the Interior.

The Directors beg herewith to send extracts from the Minute Book of 21st and 23rd inst.

It will be noticed that the undersigned Directors appointed by the Norwegian Government and the undersigned Representatives of the Preference Shareholders cannot agree as to the application of the balance or profit of the Railway Company's working for 1869.

The Board is therefore under the necessity, in accordance with § 9 in the Contract of 17th December, 1850, for the construction of the Railway, of referring the que-

stion to the Norwegian Government for decision, and enclosed have the honor of sending a copy of a Preliminary Balance Sheet of Accounts for 1869, accompanied with detailed proposals from both parties as to applying the amount of nett revenue.

As the dividend has usually been paid to the Shareholders in the end of February, and we do not consider it convenient to advertise a preliminary payment of the dividend as to which we are all agreed, and it may cause dissatisfaction amongst the Shareholders if a delay much over the usual time elapses before the dividend is declared, the Directors must beg the Department will communicate the Government's decision in the matter as early as possible.

(Signed) T. H. ASCHEHOUG.

R. KIERULF.

J. R. CROWE.

J. ENGELSTAD.

HALVOR SCHOU.

(L.)

DECISION OF THE GOVERNMENT.

(TRANSLATION).

*From the Royal Norwegian Government;
Department for the Interior.*

By Royal Resolution of 14th instant, in consequence of a discussion having arisen as to the amount of dividend which, in accordance with § 15 in Contract of 17th December, 1850, should be paid for the year 1869, it is graciously decided in reference to § 9 of the same Contract, that the dividend to be divided be 5 pCt. to the owners of Preference Shares, and 4 pCt. to owners of the other Shares.

Which resolution is hereby communicated in connection with the Directors' letter of 23rd ult., and herewith is enclosed a copy of an extract of the Department's submissive proposition in the matter.

Christiania, 18th March, 1870.

BRETTEVILLE.

J. G. Schjoldborg.

To the Direction of the
Norwegian Trunk Railway.

Copy of an Extract

From the Most Submissive Representation of the Department for the Interior, forming the basis for the Royal Resolution of 14th March, 1870.

This Department will make the following remarks with regard to the question:

Consul-General Crowe claims the right of the Shareholders, given by the § 15 of the Contract of the 17th December, 1850, to receive on the present occasion a higher interest than that formerly granted, according to the amount of the surplus, which right should, in his opinion, even exceed the proposed addition of $\frac{1}{2}$ per cent, though he has not stated how much he considers the Shareholders entitled to claim; but refers in general to the aforesaid § of the Contract, and endeavours to show that it allows the distribution of as large a dividend as that proposed by him.

The 15th § of the contract treats of the division of the clear profits of the Railway, and it is thus necessary first to examine how much they are in reality, according to the accounts produced for the year 1869.

The Department must first remark with regard to the settlement of the Trunk Railway's accounts, that, by the Royal Resolution of 24th December, 1862; by which the Directors of the Railway were empowered to take up a loan to the extent of 225 000 Spd., in order to cover the debts posted to the Capital Account of the Railway; it was decided in connection with this, that „for the future no undertaking or extension of any former undertaking should be executed, by which the Capital Account of the Railway should be burdened, without the Most Gracious Assent being previously given thereto regarding the execution of the undertaking, and the posting of the expenses to the Capital Account“. This resolution the Directors of the Railway, consequently the representative of the Preference Shareholders, altogether accepted, and made use of for the issue of bonds for the aforesaid amount of 225 000 Spd.; and an immediate and clear consequence of this is, that every expense of whatever kind, for which the Most Gracious Consent has not been previously acquired to be carried to the Capital Account, must be carried to expenses, and be withheld from the income of the Railway, and not be posted amongst the assets under or together with the Capital Accounts.

Such being the case, the following amounts entered in the preliminary accounts produced amongst the assets, they having been already paid in 1869, cannot be entered to the Capital Account, but to Expenditure Account; and consequently with all right among the expenses of the year:

Compensation to the Owners of Timber Yards on the eastern side of the River Aker	Spd. 1 184.	112 $\frac{1}{2}$
Erection of a New Smithy at the Workshop (the ground for the same)	— 1 489	99
Rebuilding of the Iron Bridge at Lillestrøm	— 2 439	91
Carried over	Spd. 5 114	62 $\frac{1}{2}$

	Brought forward	Spd. 5 114	62 $\frac{1}{2}$
Rebuilding of the Bridge across the River Riis	— 3 847	13 $\frac{1}{2}$	
Relaying of the Line, Robsrud—Leersund	— 6 137	86	
Erection of a New Stable in Christiania	— 1 094	75	
Together	Spd. 16 193	117	

As the Directors did not solicit Your Majesty's Most Gracious Consent to put these items to the Capital Account before determining upon or approving of these expenses, they must, as a matter of course, have considered that they were to be withheld from the Income. The members of the Direction appointed by Your Majesty also show in the above-mentioned Minutes of 28th February, that there has not been any question raised in the Direction as to these expenses being put to the Capital Account; and they likewise sufficiently explain that the aforesaid expenses, with the exception of the two first, are purely expenses of maintenance. The Department will only add to this, that expenses exactly corresponding to this have always before been carried to expenses by the Railway, and consequently been paid by the income. Thus, in 1867 and 1868 the rebuilding of several bridges across the River Riis, and the rebuilding of a bridge at Eidsvold. In 1867, the relaying of a line between Strømmen and Robsrud. In 1866, the relaying of a line between Strømmen and Lillestrøm, and several similar. Thus there cannot, with regard to these items, to the amount of Spd. 13 519 25 $\frac{1}{2}$, be any vestige of doubt but that they must be put to expenses.

With regard to the first item, Compensation to the Owners of Timber Yards on the eastern side of the River Aker, Spd. 1 184 112 $\frac{1}{2}$, the Department considers, that from the information given by the Norwegian Members of the Direction, there cannot either be a question as to whether it should be put to the Capital Account, even if any request to have it done had been put forward in proper time.

Lastly, with regard to the second item, Ground for a New Smithy, Spd. 1 489 99, the Norwegian Members of the Direction have stated that they have likewise considered that it should be carried to Expenses in consequence of no permission having been requested to carry it to Capital Account; but it appears that, on a proposal for a settlement, they have now given up this opinion, in case the consent to carrying this to the Capital Account may now be obtained. Being in want of further information respecting the nature of this expense, and the reasons for considering that it should be carried to the Capital Account, the Department will for the present let this item stand over unsettled, and wait for further proposals from the Directors on the subject.

In addition to the expenses of the year, which are stated to be	Spd. 154 448	50
Carried over	Spd. 154 448	50

	Spd.	154 448	50
There must thus unconditionally be added the following sums paid in 1869:			
Compensation to the Owners of Timber Yards on the eastern side of the River Aker	—	1 184	112½
Re-building of the Iron Bridge at Littlestrøm	—	2 439	91
Re-building of the Bridge across the River Riis	—	3 847	13½
Re-laying of the Line, Robsrud — Leersund	—	6 137	86
Erection of a new Stable in Christiania	—	1 094	75
It has been observed by the Norwegian Directors that a proper amount of the year's income should be applied in reduction of the contribution by the Railway to the Pension Fund, in accordance with the express agreement made at the time this fund was established, and therefore the amount must be put in the class with the usual expenses.	—	1 363	5
It is a matter of course that the under-balance of the Functionaries' Houses Profit and Loss Account, must be covered by the income of the Railway. Such an under-balance can never be considered as an asset. The Norwegian Members of the Direction have given sufficient information respecting this „under-balance“, and fully accounted for it in the Minutes of 28th February. A similar „under-balance“ for the traffic of the steamer on the Oier was covered in 1868. It is, moreover, also the case here that no question has been made as to petitioning to have this put to the Capital Account. This „under-balance“ the Department must thus, with the Norwegian Directors, consider necessary to be carried to the Expenses. It amounts to	—	2 718	68½
The above-mentioned Minutes will show that there are 2 new locomotives ordered, which are to be paid for in the Spring. It is quite clear that the expense of these is to be paid out of the Income; and it was			

Carried over Spd. 173 234 21½

	Spd.	173 234	21½
for this purpose, as shown, that an amount of Spd. 17 582 63 was set aside for the Reserve Fund, in the end of 1868. The Railway, which was originally furnished with 10 locomotives in all, has up to this time bought only 2 new locomotives, namely, in the seventh traffic year. The expense of these was paid out of the Income and was not put to the Capital Account, as it was acknowledged that the Railway, on procuring them, only kept up the full value of its locomotive stock. When now, after the expiration of eight years more, 2 new locomotives are required, the expenses ought, for the same reason, to be withheld from the income as it was formerly decided should be the case, inasmuch as the 2 locomotives now ordered will only make up the usual maintenance of stock. Thus, after the expiration of fifteen years, the 10 locomotives will have been supplied with 4 new ones, which gives an average of 37 years' duration for each locomotive; while, so far as is known in general, even with the best care, no more than 25 years' duration is calculated on. For covering the amount of the cost of the locomotives ordered, about Spd. 22 000, the Norwegian Directors have proposed that the Spd. 17 582 63, put aside for the Reserved Fund in 1868, shall be kept unaltered. They state that they with the remainder, about Spd. 4 400, should now be also put aside, but considered it practicable, without diminution of the usual dividend for the present traffic year, to raise the amount out of its income. The Department, however, not only considers it quite correct, but also that it is most reasonable that the whole amount, as it can be paid without reducing the usual dividend, should be put aside immediately. There is thus to be brought into the expenses the still deficient portion of			

Carried over Spd. 173 234 21½

Brought forward	Spd. 173 234	21½
the purchasemoney	— 4 417	57
According to what has been before stated, in consequence of Consul-General Crowe's allusion to the customary mode in England of raising capital for railway companies, for erection of buildings, purchase of rolling stock and machinery, &c., the Department will observe that it is supposed to be just the adoption of this principle which has contributed in a great degree to ruin the dividends of the English railways, inasmuch as their Capital Account has been driven up to an unreasonable height, which not even the enormous traffic and high rates have been able to pay the interest on. The impropriety of this principle is also now acknowledged, and there have been for a long time Railways in Great Britain that have followed the opposite principle of paying all out of the income.		
The clear profit comes, as a matter of course, after having put aside the necessary instalments on the debt of the Railway. The Railway has rather large Capital Accounts, from which there has hitherto been written off comparatively little, notwithstanding the value of several of these accounts is diminished. It is considered a necessity, that a portion of the income this time should be applied to the reduction of these accounts, according to the information given by the Norwegian Directors respecting the diminution in value of several of them.		
It must here be noticed that, according to the 16th § of the Contract, the Government will, in 1954, that is to say, in eighty-four years, have the right to obtain the Preference Shares portion of the Railway by buying them up at par, so that the Railway then must be free from debt; and all the Capital Accounts, provided they do not comprise properties which must be considered as independent, consequently be previously paid by the income. The		
Carried over	Spd. 177 651	78½

Brought forward	Spd. 177 651	78½
loan of Spd. 225 000 which was allowed to be taken up to cover the present Capital Account and for the Traffic Fund, is to be paid within the expiration of fifty years, of which there are now forty-four remaining; and when this debt is paid, the corresponding Capital Accounts must also of course go out of the account: in other words, the payment must be withheld from the income, not covered by a new loan.		

Amongst the amounts which are proposed by the Norwegian Directors to be written off from the Capital Accounts out of the income of the past traffic year, is the Compensation to the Owners of Timber Yards on the western side of the River Akers, Spd. 3 557 5. As this expense was, however, a short time since allowed by a Royal Resolution to be carried to the Capital Account, it appears to the Department doubtful whether the writing off ought at present to be enforced against the protest of the Preference Shareholders, notwithstanding the inward reasons in favour of it.

According to the information given by the Norwegian Directors, the Department must, on the other hand, agree with them that this time, as formerly on a similar occasion, the following writings-off, which are shown to be diminution in value, must be carried to expenses, viz.:

Functionaries' Dwellings	Spd. 1885	6
Plant at Odnæs (Warehouse)	— 150	0
Plant at Lillehammer (Warehouse and Quay)	— 700	0
Plant at Gjøvik (do.)	— 668	36½
The Steamer on the Øier	— 1000	0
The Eidsvolds Station Building	— 1552	52½
Together	— 5 955	95
Carried over	Spd. 183 607	53½

Brought forward Spd. 183 607 53½

With regard to the opinion expressed by Consul-General Crowe, that some other accounts have a greater value than the sums at which they were entered, the Department must refer to what has been stated respecting them by the Norwegian Directors. With regard to a particular account remarked upon by Consul-General Crowe — Sørengen — the Department will further show that, although its value in the Railway Ledger is stated to be only Spd. 36 707 78, yet this sum has arisen by paying off from the account a sum produced by the sale of the valuable piece of land and the quays at Bjorviken given by the State to the Railway. These pieces of land and quays were, together with a part of Meyer's properties (Meyergaarden), sold in 1861 to the City of Christiania, for Spd. 30 000, Spd. 20 000 of which is written off the purchase sum of the new property, Sørengen, bought to provide for the accommodation which the Railway hitherto had, by the use of the quays in Bjorviken, and the remaining Spd. 10 000 is written off the Meyer property. Sørengen, then, costs really Spd. 56 707 78; and if it was not worth this amount, by now putting it down amongst its assets at Spd. 36 707 78, the Railway would have

Carried over Spd. 183 607 53½

Brought forward Spd. 183 607 53½

reduced its original capital, which of course it is not entitled to do.

According to what has been above stated, the Department must consider that the expenses of the Railway in the year 1869 ought to be entered together — 183 607 53½

The year's income is stated to be — 279 479 61½

So that the clear profit is Spd. 95 872 8

As the interest of the State for ground is to be paid for before any profits are divided, and that amounts to

Spd. 5 420 0

The 5 per cent. to the Preference Shares amounts to — 50 812 60

And 4 per cent. to the Non-Preference Shares to — 40 500 0

Together — 96 732 60

It will be seen that there is really a deficiency of Spd. 860 52

Which little difference the Department does not hesitate to allow to be carried over to the coming year's account by, for instance, putting aside so much less an amount for the purchase-money of the two new locomotives.

According to what has been thus explained, a correctly made-up account will show that, out of the clear profits of the Railway, after paying, in accordance with the 15th § of the Contract, the interest on the ground, 5 per cent. to the Preference Shares, and 4 per cent. to the Non-Preference Shares, there will not be any over, and consequently a payment of a larger dividend for 1869 cannot be granted.

(Signed).

In fidem,

J. E. NIELSEN.

(M.)

OPINION OF MR. SCHWEIGAARD.

TRANSLATION.

The fifteenth paragraph of the Contract between the Norwegian Government and Messrs. Ricardo, Peto, and Brassey, of the 17th December, 1850, states:

„The net revenue of the Railway, deducting the interest of the land, according to § 3 (£ 1 200) is to be distributed: first, as a dividend on the Preference Shares, to the limit of 5 per cent.; what is left is to be paid out as a dividend on the Non-Preference Shares, to the limit of 4 per cent. The surplus is to be equally divided between both kinds of shares“.

You have, with reference to this Contract, submitted to me the following questions, viz.: —

1. What is meant by the expression, „Net Revenue“?
2. Is this provision absolutely binding on the Railway Directors?
3. In that case, can a single shareholder claim his quota of the yearly surplus, (profit) if it is retained or appropriated for other purposes by the Railway Directors?

To these questions I have the honour to reply:

1. By the Net Revenue one must have recourse to what is understood by that term by Railways and other industrial companies. This generally recognized understanding agrees with what the words plainly express, — that the Net Revenue is what remains over from the receipts after the annual expense of the traffic and maintenance of the line has been deducted.

To the annual expenditure must be reckoned, not only what has been required to cover the working charges, but an additional sum for maintenance of the line and stock; so that they are in the same condition at the end of the year as they were at the commencement of it.

For repairs and renewals which take place at greater intervals, one can put aside an appropriate sum annually as a Reserve, as one cannot, during the progress of the working of the line, apportion the extent of the renewals so that the same amount falls on each year. On the other hand, the Railway's yearly expenditure cannot be burthened with what may be invested for stock for the future, for the purchase of land, or carrying out projects with a view either to the increase of receipts or diminishing of expenditure, by which the capital of the Railway is enlarged. Working capital and new projects, distinct from the Shareholders' capital, must be raised by loan, the interest of which has to be carried to the next year's expen-

Christiania, 17th March, 1870.

To Consul-General Crowe, C. B.
&c., &c., &c.

diture, together with such cost of maintenance as arises therefrom.

The general meaning here given, with respect to the Share Company's clear surplus, is fully confirmed by the repeated opinions expressed by the Norwegian Directors.

There can, without doubt, occasionally arise questions as to the appropriation of charges, whether they should be carried to Traffic Account and Maintenance, or to Capital Account; but this can only refer to sums of small import. To limit the objects for which the original Share Capital of the Norwegian Trunk Line is to be employed is not difficult, as it is clearly defined by the Contract entered into for the construction of the line, and subsequent negotiations carried on with the Contractors.

2. The Norwegian Trunk Railway Directors have larger powers than is generally conferred on similar Companies, inasmuch as it is not obligatory on them to call General Meetings of Shareholders; it does not, however, concede to them the right to pass resolutions at variance with the fundamental principles upon which the Company is based. The Contract of the 17th December, 1850, which is the Company's sole fundamental law, only confers on them a power limited by the provisions contained in that Contract.

The Directors consequently are absolutely bound by those provisions to divide the Net Revenue.

It must be observed that the King of Norway and Sweden, according to the 9th section of the Contract, has the casting vote in case of dissent between the Directors; but this confers no greater power than the Directors themselves possess.

3. If the Railway Directors are not willing to divide among the Shareholders the clear surplus, any individual Shareholder holding a yearly coupon can substantiate his claim by an appeal to the Norwegian Tribunals. The Contract of the 17th December, 1850, gives, namely, the Contractors, in the character of Shareholders, a right, which, by transfér of shares, they confer on every individual Shareholder.

If any body of Shareholders will jointly make their demand valid, it must, according to the law of Norway, be, by transferring their right to the year's dividend to one Shareholder, by handing over the coupons to him, who then, in his own name, can prosecute for the joint claim.

(Signed).

C. H. SCHWEIGAARD.

Skrivelse af 13de Marts 1871 fra de norske Medlemmer af Hovedjernbanens Direction
til Departementet for det Indre.

Det Kongelige Departement har i Skrivelse af 16de September f. A. oversendt en Forestilling af 14de Juli f. A., undertegnet af Mr. Thomas Brassey, Formand i den britiske Afdeling af Directionen for den norske Hoved-Jernbane, ledsaget af et trykt Document, betitlet: „Norwegian Trunk Railway. Case of the Preference Shareholders, London Juli 1870“, og forlangt Directionens Betænkning derom. Directionens norske Medlemmer skulle i den Anledning til-lade sig at yttre Følgende:

Hvad der i dette Skrift er gjort til Gjenstand for Anke, er, at Hs. Majestæt Kongen ved Resolution af 14de Marts f. A. overeensstemmende med undertegnede norske Direc-teurers Votum naadigst har bestemt, at Udbyttet for Aaret 1869 skulde bestemmes til 5 pCt. for de prioriterede og 4 pCt. for de uprioriterede Actier. Det paastaaes, at der herved er skeet Brud paa den Bestemmelse i Contracten af 17de December 1850, at det rene Udbytte efter Grundens For-ventning skal uddeles til Actionairerne.

Vi skulle her foreløbigen gjøre opmærksom paa, at Spørgsmaalet ikke udelukkende vedkommer de engelske Actionairer, eller engang Eierne af prioriterede Actier, men at det angaaer samtlige Actieeiere, uprioriterede saavel som prioriterede.

Hvis der rettelig var mere at fordele, end hvad der udfordredes til at give den sidstnævnte Classe 5 pCt. og den førstnævnte 4 pCt., skulde Overskuddet have været deelt lige mellem begge Classer af Actieeiere. Og af samt-lige Actier tilhørte allerede ved Udgangen af 1869 den allerstørste Deel, nemlig omtrent $\frac{2}{3}$, dels den norske Stat, dels Norske Communer eller Undersaatter. Hermed er det selvfølgelig ikke Mening at bestride, at de en-gelske Eiere af prioriterede Actier have fuld Adgang til at paatale sine Rettigheder, hvis disse virkelig maatte være krænkede. Det er kun vor Hensigt at paapege, at der ikke er nogen Strid mellem udelukkende engelske Interes-ser paa den ene Side med udelukkende norske Interesser paa den anden, men at en Uddeling af større Dividende for den væsentligste Deel vilde komme Nordmænd og den norske Stat tilgode.

Det oversendte Skrift begynder med en historisk Frem-stilling af den norske Hoved-Jernbanes Tilblivelse, en Ud-sigt over Hovedbestemmelserne i Contracten af 17de De-cember 1850 og 'en Forklaring om, hvorledes Jernbanens

Capitalcontoer ere opkomne. Der er heri Adskilligt, som tiltrænger deels Rettelser, deels Tillæg. Vi skulle derfor give en kort Oversigt over Sagens Sammenhæng.

Ved Kongelig Resolution af 16de Juli 1845 nedsattes der en Commission, hvem det paalagdes at afgive Betæn-king om Tilveiebringelsen af en Jernbane mellem Chri-stiania og Mjøsen. Kort Tid efter indløb der gennem den britiske Generalconsul her en Forespørgsel om, hvorvidt der var Adgang for et britisk Actieselskab til at faa Con-vention paa Anlægget af en saadan Bane. Efter Opfor-dring fra Generalconsulen ankom Hr. Robert Stephenson hid i September 1846, ledsaget af Hr. Bidder, og efterat have befaret Terrainet og gjort sig bekendt med de Op-lysninger, der vare indsamlede af den Kongelige Commis-sion, vedtog Hr. Stephenson ved Hjælp af en engelsk In-genieur, som hidsendtes, i Fællesskab med Commissionen at anstille de fornødne Undersøgelser, saaledes at de der-med forbundne Udgifter skulde deles lige mellem den nor-ske Statskasse og ham. Paa denne Maade istandbragtes der et Overslag, der lød paa en Anlægssum af 420 000 £, derunder indbefattet Indkjøb af Grund, Anlægget af Statio-ner og Anskaffelse af Driftsmidler.

Hr. Stephenson foreslog derpaa den norske Regjering, at den dertil skulde bevilge 150 000 £, mod at Resten blev tilskudt af private Actionairer, der af Banens Indtæg-tægter skulde have et forlods Udbytte af 8 pCt. af deres Andeel af Actiecapitalen, og at derefter det mulige Over-skud skulde anvendes til Renter af Regjeringens Capital indtil en Grændse af 4 pCt., hvorefter alt videre Overskud af rene Indtægt skulde blive at fordele i lige Forhold paa begge Parters Indskud.

Dette Forslag fandtes uantageligt fra norsk Side og Regjeringen foreslog for Stortinget i 1848 at anlægge denne Jernbane for den norske Stats Regning.

Skjønt Hr. Stephenson, som bemærket, havde paataget sig at bære Halvdelen af Udgifterne ved den foreløbige Undersøgelse, besluttede dog de norske Statsmagter nu, da Planen om at anlægge Jernbanen ved en Samvirkning med britiske Undersaatter var forladt, at erstatte Hr. Stephenson disse Udgifter, der af ham bleve opgivne til 881 £. Dette var en Udbetaling, hvortil den norske Stat ikke var for-pligtet, og det er første Gang, man nu her i Norge hører, at den norske Stat i danne Sag ikke skulde have handlet

liberalt nok, men at den ovenikjøbet pligtede at betale Hr. Stephenson Honorar. At Hr. Stephenson selv aldrig forlangte noget saadant, behøves ikke at siges.

Paa Grund af Tidsforholdene dristede Stortinget i 1848 sig ikke til at skride til Anlægget af Jernbanen.

Næste Storting samledes først 3 Aar efter i 1851, men allerede forinden det traadte sammen, knyttedes igjen Underhandlingerne med de britiske Undersaatter, og den 17de December 1850 sluttedes en Overeenskomst med DHrr Lewis Ricardo, S. M. Peto og Th. Brassey, om at de skulde bygge den omhandlede Jernbane. Anlægscapitalen forhøiedes til 450 000 £, hvorhos Grunden, der i Overslaget calculeredes til 30 000 £, skulde leveres frit af den norske Regjering, mod at den af Driftsoverskuddet forlods erholdt 4 pCt. Renter. Af de 450 000 £ skulde de engelske Entreprenører og den norske Stat tilskyde hver Halvdelen, saaledes at der af Jernbanens rene Udbytte først skulde udbetales de britiske Contrahenter eller de Actieeiere, som i Fremtiden maatte træde i deres Sted, 5 pCt. Det Overskydende skulde derpaa som Dividende tilfalde den norske Regjerings Actiebeløb indtil en Grændse af 4 pCt. Hvad der efter Dækkelse af førnævnte 5 og 4 pCt. maatte blive tilovers, skulde fordeles ligeligt paa begge de nævnte Actiebeløb. Jernbanen skulde bygges saaledes, at den opfyldte alle Fordringer til en solid, standhaftig og velbygget Locomotiv-Jernbane og forsynes med alle fornødne Driftsmidler, Apparater og Tilbehør.

Opstod der Tvist om, hvorvidt disse Forpligtelser i nogen Henseende vare opfyldte, saa skulde den ifølge Contractens §§ 4, 5, 8 og 14 afgjøres af Hr. Robert Stephenson.

Hans Salarium for som consulerende Ingenieur at udføre de ham ved Contracten overdragne Functioner skulde efter § 6 udredes af Anlægscapitalen.

Jernbanen skulde efter Contractens § 14 være fuldfærdig inden Udgangen af Aaret 1853, dog med Forbehold af saadan Udsættelse i Tid, som det ikke stod i de britiske Contrahenters Magt at forebygge, saasom usædvanligt Aarsveirligt, Arbeidsstokkens Standsning med Arbeide, Krig osv.

Den blev imidlertid ikke overleveret førend den 1ste September 1854, og den var da langt fra at være i fuldfærdig Stand. Hr. Stephenson erkjendte, at flere Arbeider stode ufuldførte. Men han antog, at Contractens Bogstav med Hensyn til Banens fuldstændige Stand ikke kunde bringes i Anvendelse før i en længere Fremtid, og at det havde saameget mindre Betænkelighed at modtage Banen dengang, da Contracteurerne efter Contractens § 7 og 8 vare ansvarlige for Banens Soliditet og Fuldstændighed indtil fem Aar efter Afleverelsen.

Allerede under Udførelsen af Arbeidet før Afleveringen vare Contractens Bestemmelser fravegne. I Overslaget af 29de Februar 1848 var det paaregnet, at der kun skulde være 3 360 løbende Fods Træbroer og Viaducter, og at de skulde bygges af Tømmer paa Steenpiller og Landkar af Murverk, og det uagtet Omkostningerne i dette Overslag kun vare ansatte til 420 000 £. I Contracten af 1850 § 4 d bestemtes det udtrykkeligt, at den for solide Locomotiv-

Jernbaner almindelige Constructionsmaade, nemlig Railernes Anbringelse i Stole paa Tværsviller, nedlagte i et Lag af pukket Steen eller Singel, ikke maatte fraviges af noget oeconomisk Hensyn, men alene forsaavidt særegne Terrainforhold paa nogen Strækning maatte gjøre den uhensigtsmæssig. I Overeensstemmelse hermed skulde Constructionsmaaden bestemmes af Hr. Robert Stephenson, og ethvert Arbeide, der udførtes, maatte i Forveien af ham være bifaldt. Man skulde altsaa have ventet, at der efter denne Contract snarere vilde være anvendt mindre Træviaducter end efter det i 1848 udarbejdede Overslag, især da Anlægssomkostningerne vare ansatte til 480 000 £, nemlig 450 000 £ og fri Grund, der i Overslaget var beregnet til 30 000 £, istedetfor som efter det første Overslag til 420 000 £. Men i Overeensstemmelse med de af Hr. Robert Stephenson approberede Tegninger fik man Træbroer og Træviaducter af tilsammen 8 476 løbende Fod, byggede ikke paa Steenpiller, men paa nedrammede Pæleaag og uden Landkar af Mur. Ligesaa fik man ifølge de samme Tegninger Skinner af 60 \mathcal{E} pr. Yard paa Langsleepers istedetfor Skinner af 70 \mathcal{E} pr. Yard paa Støbejerns Stole og Tversleepers; endvidere skulde man faa kun 19 $\frac{1}{2}$ Cubikfod Ballast pr. løbende Fod mod, hvad der i Overslaget var beregnet, nemlig 31 $\frac{1}{2}$ Cubikfod. Og at hint Valg af Træviaducter istedetfor Banker skede blot af oeconomiske Hensyn, godtgjøres derved, at de senere, alle uden Undtagelse, ere ombyttede med Banker. Nødvendighaden deraf viste sig allerede snart; og mod at blive fri for Forpligtelsen til at give Jernbanen 18 Fods Vidde i Fjeldgjennemskjæringerne og mod et Tilskud fra Jernbanecompagniet af 4 000 £, paatog Contractørerne sig at udfylde fem af de større Viaducter. Men denne Forpligtelse efterkom de ikke. Herpaa, saavelsom paa mange andre Misligheder ved Arbeidets Udførelse gjorde daværende Lieutenant Engelstad, hvem Tilsynet med Arbeidet fra norsk Side var anbetroet, opmærksom i flere Rapporter, senest i Rapport af 2den Augst 1859. Strax efter Afgivelsen af denne Rapport ankom Hr. Robert Stephenson hid for at afgive sin Decision angaaende de Mangler ved Linien, hvorover der fra norsk Side klagedes. Denne Decision afgaves under 3die September 1859, og gik ud paa, at Contractørerne skulde betale 2 800 £ eller 12 413 Spd. 40 β og dermed være fri for ethvert Krav. Denne Sum var aldeles utilstrækkelig endog til at fuldende den af Contractørerne paabegyndte og dem paa hvilende Opfyldning af de 5 Træviaducter, hvilke Arbeiders Fuldendelse kostede Jernbanen omtrent 43 000 Spd.

Ved at anføre dette, er det ikke vor Mening i nogen Maade at kaste nogen Skygge paa eller rette nogen Bebreidelse mod Hr. Robert Stephenson, en Mand, som ogsaa hertillands bevarede Alles Tillid og Høiagtelse i fuldeste Maal. Hr. Stephenson har i den Skrivelse til det Kongelige Departement, hvormed han ledsagede sin Decision, udtalt, at Dommen i en saadan Sag bør ledes af „store og liberale Synsmaader“, og at han antog, at det med Jernbanen tilsigtede Maal var efter en billig Opfatning („fairly“) opnaaet. Heri kan man kun se en Tilkjendegivelse, at han

ei har følt sig bunden ved en bogstavelig Fortolkning af Contractens Bestemmelser, hvor disse syntes ham at komme i Strid med Billighedens Fordringer, og de norske Directeurer skulle villigen indrømme, at disse maa tages i Betragtning ved Anvendelsen af en saadan Contract. Navnlige er det aldeles klart, at Norge ikke for en Anlægs-capital af 360 000 Spd. pr. Mil med Billighed kunde forlange en Bane af samme Godhed som Banerne i Storbritanien og Irland, Frankrige, Belgien eller Tydskland. Thi efter de almindelige Opgaver har Anlægs-capitalen været pr. norsk Mil i

Storbritannien og Irland	1 066 000 Spd.
Frankrige	760 000 —
Belgien næsten	600 000 —
Tydskland og Østerrige	527 000 —

Da den Sum, som ved Decisionen tillagdes Jernbanen, var utilstrækkelig endog til Opfyldning af de fem Viaducter, blev der aldeles Intet tilovers til Udgifterne ved de øvrige Arbejder, som vare fornødne for at bringe Jernbanen i forsvarlig Stand. Hvilke disse Arbejder vare, skulle vi her ikke nærmere angive, idet vi derom kunne henvise til Hr. Engelstads ovenfor nævnte Rapporter, hvis Rigtighed i Et og Alt ved den senere Erfaring er godtgjort. Et Par af de væsentligste Puncter skulle vi dog nævne. For det Første skulle vi gjenkalde i Erindringen, at ikke en eneste Kvadratfavn af Skraaningerne, hverken i Udskjæringerne eller paa Bankerne var paa behørig Maade afpuddet og tilsaat med Græs, ligesaa at der saagodtsom Intet var gjort for Draineringen, naagt det var lovet, at denne skulde blive gjort kraftig. Enhver, der kjender noget til Jernbaneteknikken, vil forstaa, hvilke Udgifter dette har medført for Hovedbanen. Dernæst skulle vi oplyse, at Linien, tvertimod Contractens udtrykkelige Bestemmelser, ikke var ordentlig ballasteret. Fra 1ste September 1859 til 31te December 1869 er der af Ballast til Liniens Vedligeholdelse udkjørt 41 250 Jernbanevogne eller omtrent 16 500 Cubikfavne, heri ikke iberegnet, hvad der er medgaaet til Anlæg af nye Sidebaner, Ombygning af Broer osv. Ved Hovedbanens Overleverelse i 1859 manglede der nemlig omtrent 8 000 Favne af det ved Stephenson's Tegning foreskrevne Quantum; efter det oprindelige Overslag manglede derimod circa 20 000 Cubikfavne. Dertil kom, at en stor Deel af den Ballast, som fandtes, tvertimod Contractens udtrykkelige Bestemmelse ikke var Singel, men fin Sand, og saaledes saa utjenlig, at den maatte ombyttes. Ved Kongsvingerbanen har derimod saagodtsom ingen Ballastkjøring været fornøden til Banens Vedligeholdelse.

Et paatageligt Beviis for, hvor utilfredsstillende Banens Tilstand var ved Overleverelsen, ligger deri, at det dengang og i den nærmeste Tid derefter temmelig hyppigt hændte, at Locomotiver eller Tendere gik ud af Skinnerne, noget, der senere er ganske ophørt. Ligeledes var Banen forsynet med utilstrækkelige Driftsmidler.

Som Følge af, at Compagniet saaledes fik en mindre brugbar og complet Jernbane, maatte det nødvendigen foretage de Udbedringer og Completeringer, som udfordredes for en farefri og nogenlunde tilfredsstillende Drift. Efter

den Opfatning af Contracten, som gjøres gjældende i det oversendte Klageskrift, skulde imidlertid Directionen have savnet Myndighed hertil.

Det siges saaledes i Skriftets No. 8, at Jernbanen ifølge Contracten skulde forsynes med Vogne og andet Tilbehør, tilstrækkeligt for en vis bestemt Trafik, og at naar dette var skeet, saa skulde Capitalcontoen ansees afsluttet, da der i Contracten ei var truffet nogen Bestemmelse om at tilveiebringe mere Capital i nogetsomhelst Øiemed. Og efterat Skriftet derefter har forklaret, hvorledes Forbedringer og Udvidelser dog have fundet Sted, som dels ere istandbragte ved Hjælp af Laan og førte paa Capitalconto, dels strax ere betalte af Indtægten, siges det i No. 13, at egentlig al Anvendelse af Indtægt til Forøgelse af Jernbanens Formue og al Bebyrdelse af Indtægten med Ansvar for Gjæld, paadrægen ved Forøgelse af Capitalcontoen, er ultra vires og ulovlig. I No. 28 og 29 protesteres der mod saadanne Udgifter som til Ombygningen af Broen ved Lillestrøm, — der i Virkeligheden kun var et Reparationsarbejde, — og Omlægningen af Skinnegangen mellem Robsrud og Leersund, ligeledes mod Anskaffelsen af de to nye Locomotiver, hvilken Protest ei kan være grundet i anden Synsmaade, end at Directionens hele Raadighed er indskrænket til Vedligeholdelse af Linie og Materiel i den Stand, hvori samme modtoges. Og i No. 36 gjentages det, at det klarligen er ultra vires og ulovligt at anvende en eneste Skilling af Indtægten til Forøgelse af Banens Capital.

Naar Directionen altsaa ikke skulde have Adgang til at anvende noget af Aarets Indtægt til at foretage Forbedringer og heller ikke skulde kunne skaffe sig Midler dertil ved at optage Laan og dække Renter og Afdrag ved Hjælp af de senere Aars Indtægter, saa vilde Følgen blive, at denne Jernbane og dens Materiel altid skulde forblive i samme Stand, som den oprindelig var, eller dog uden andre Forbedringer end dem, der kunde udføres for det samme Beløb, der vilde medgaa til en Vedligeholdelse i uforandret Stand. Man skulde altsaa have været tvungen til at beholde alle de oprindelige Træbroer og Træviaducter, ikke kunne anlægge Sidespor eller nye Stationer, hvor det tiltrængtes, ikke udvide Stationstomterne eller Stationsbygningerne, hvormeget end Trafikken steg, ikke kjøre mere Ballast paa Banen, ikke anskaffe nye og hensigtsmæssigere Vogne og Locomotiver, hvis de kostede mere end de gamle. Holdt man fast paa Følgesætningerne af denne Opfatning, saa maatte man endog komme dertil, at Directionen ingen Ret havde til at anskaffe flere Vogne og Locomotiver, end der oprindelig havde.

Ligeoverfor de i Klageskriftet opstillede vidtgaaende Paastande og den Grundbetragtning af Contracten, hvorpaa den maa antages at hvile, ansee vi det nødvendigt at udtale os udførligt og uforbeholdent om, hvilken Myndighed Contracten efter vor Mening hjemler Directionen.

Det er saalangt fra, at de omhandlede Paastande have nogen Hjemmel i Contracten, at de meget mere komme i bestemt Strid med dennes udtrykkelige Forudsætninger. Efterat det i Contractens § 3 er sagt, at den norske Re-

gjerling pligter at levere Grunden frit til Jernveien og tilhørende Bygninger mod at erholde fire Procents aarlig Rente af Grundens Værdi, hedder det nemlig:

„Disse Bestemmelser skulle ikke være anvendelige paa Grundstykker, hvis Erhvervelse, efterat Værket er fuldført, maatte besluttes for at udvide samme eller anlægge nye Bygninger“. Heri indeholdes en ligefrem Forudsætning om, at saadanne Udvidelser og Anlæg kunne foretages paa Jernbanecompagniets Bekostning og i Kraft af selve Contracten, af den Autoritet, hvem Contracten har tillagt besluttende Myndighed i Compagniets Anliggender, altsaa uden nogen ny Overenskomst mellem Actionairerne. Thi i Contracten at udtale sig om, hvad der alene skulde kunne skee ved en ny Contract eller paa Andres Bekostning, var naturligviis aldeles overflødig.

Det er ogsaa efter Sagens Natur aldeles klart, at man ved Contractens Oprettelse ikke kan Andet end have forudsat, at denne Bane ligesom ethvert andet stedsevarende Anlæg skulde erholde de Forbedringer, som maatte blive nødvendige, for at den til enhver Tid og paa en ligeover for alle i Anlægget interesserede Parter forsvarlig og fordeelagtig Maade skal kunne opfylde sit Øiemed. Der maa altsaa baade efter Sagens Natur og Contractens udtrykkelige udtalte Forudsætninger være Adgang ikke blot til at skaffe flere Vogne og Locomotiver, eftersom Trafikken kræver det, men ogsaa til at anvende kostbarere Locomotiver eller Vogne, hvis de findes hensigtsmæssige, til at anlægge nye Sidespor, Værksteder, ombygge Stationshuse, Viaducter og Broer, kort foretage Alt, hvad en Jernbanestyrelse fornuftigviis bør gjøre for paa sikker, tidsmæssig og billig Maade at besørge Jernbanetrafikken mellem Christiania og Eidsvold.

Er det givet, at en Foranstaltning sigtende hertil bør skee, og at den, som paavist, kan besluttes af Directionen, saa maa Udgiften udredes paa en af de tre Maader, enten maa man tage den af det løbende Aars Indtægt, eller man maa laane Pengene og siden efterhaanden betale dem tilbage, eller man maa paa Forhaand af hvert Aars Indtægt afsætte et vist Beløb til Arbeidets Udførelse.

At den sidste Udvei kan benyttes, naar der er Spørgsmaal om at skaffe Midler til større Vedligeholdelsesarbejder, bliver i Klageskriftets No. 31 og 32 fuldstændigen indrømmet. Der er da selvfølgelig saameget mindre Grund til at nægte, at den kan benyttes ogsaa for at tilveiebringe Midler til de Forbedringer og Udvidelser, Directionen er berettiget til at beslutte og udføre.

Naar man paa Forhaand successivt gennem flere Aar af deres Indtægter afsætter Midler til et vist Arbeide, saa vil dette sige, at man fordeler Udgiften paa en Flerhed af Aar, hvis Antal kan være større eller mindre og maa bero paa Omstændighederne.

Andet gjør man heller ikke, naar man istedet derfor skaffer sig de fornødne Penge ved et Laan, som skal afbetales efter visse Aars Forløb og imidlertid fører Arbeidets Omkostninger paa Capitalconto. Hele Forskjellen mellem disse to Fremgangsmaader er, at man ved den første tager

Pengene af de forudgaaende, ved den sidste af de efterfølgende Aars Indtægter. Efter Omstændighederne kan snart den ene, snart den anden Fremgangsmaade være den naturligste eller hensigtsmæssigste. Men det kan ikke bestrides, at den Autoritet, som har Ret til at vælge den ene af dem, ogsaa, medmindre det er den udtrykkelig forbudt, maa have Ret til at vælge den anden.

Naar der er Spørgsmaal om et Foretagende, som Directionen efter det ovenfor Udviklede overhovedet er berettiget til at udføre, er Directionen følgelig ogsaa competent til at bestemme, hvorledes Udgifterne efter behørigt Hensyn til de forskjellige i Jernbanen deelagtige Parter Tarv og efter rigtige merkantile Principer skal udredes.

Som almindeligt Princip gjælder det i den merkantile Verden, at man paa Capitalconto opfører Udgifter til Foretagender, som ikke iværksættes for Driftens Skyld, eller for Vedligeholdelsen af Anlæggets Eiendomme, og hvorved disse vinde en forøget Værdi for Compagniet. Af Aarets Indtægt dækkes derimod de Udgifter, der tjene til Anlæggets Vedligeholdelse i tidsmæssig Stand. Men berved gaaer man i enhver fornuftig dreven Forretningsvirksomhed tilværks paa den Maade, at man i de Aar, hvor Indtægterne flyde rigeligt, foretager alle fornødne Vedligeholdelsesarbejder, men i slette Aar det mindst mulige. Heller ikke anseer man sig i nogen Bedrift saa strengt bundet til det almindelige Princip, at man ved Ombygninger og Fornyetelser, hvorved Anlægget virkelig kommer i bedre Stand og fremtidige Udgifter bespares, altid paafører Capitalcontoen den Forøgelse i Ombygnings- og Fornyetelsesudgifterne, som ere foranledigede ved Forbedringen. Overalt i den merkantile Verden pleier man ved Afgjørelsen af, hvad der skal føres paa Capitalconto og hvad til Udgift at tage Hensyn til, hvad Aarets Indtægt taaler, saaledes at man i gode Aar er tilbøieligere til at føre til Udgift, i slette til at føre paa Capitalconto, og navnlig pleier man ikke føre Udgifterne ved alskens Smaaforbedringer paa Capitalconto, selv om de bidrage noget til Indtægternes Forøgelse eller Udgiftens Formindskelse. En aldeles streng Gjennemførelse af Principet vilde for det Første være umulig, thi paa Forhaand at sige, hvormegit en Forbedring vil bidrage til Udgifternes Formindskelse eller Indtægternes Forøgelse, lader sig næsten aldrig gjøre, og den Fremgangsmaade at føre alskens Smaaforbedringer ved Banen eller dens Materiel paa Capitalconto vilde, fortsat gennem en lang Tid, bringe Capitalcontoen op til en urimelig Høide. Ethvert Menneskeværk taber ved Tidens Magt, selv om det vedligeholdes i sin oprindelige Stand, altid efterhaanden en Del af sin Værdi. Denne kan altsaa ikke opretholdes blot ved simpel Fornyetelse, men kun ved stadige Forbedringer.

Ved Afgjørelsen af Spørgsmaalene om, hvilke Forbedringer og Udvidelser der skulde foretages, til hvilket Tidspunct dette skulde skee og hvorledes det angivne Princip for Udgifternes Postering i hvert givet Tilfælde skulde anvendes, maa Directionen tage billigt Hensyn til de forskjellige i Jernbanen deelagtige Interesser. Der skal tages Hensyn til Preferenceactierne, der i alt Fald fra Begyndel-

sen af eides af Udlændinger, som derigjennem satte sine Midler i et norsk Foretagende og betroede sine Interesser til norske Loves og Autoriteters Beskyttelse. Men Directionen kan ikke derfor tilsidesætte de uprioriterede Actieeieres og de norske Næringsveies billige Krav. Det maa vel erindres, at denne Jernbane ikke er noget reent privat Foretagende, men at den norske Statsstyrelse baade har taget Initiativet og ydet meget betydeligt Bidrag dertil, og dette er skeet for at fremme Landets Næringsveie. Directionen er pligtig til at sørge for Opnaaelsen af dette Banens Hovedgæimed, forsaavidt det er muligt og foreneligt med en loyal Fortolkning af Contracten. Ligesom der ved Spørgsmaalet om, hvorvidt Banen ved Afleverelsen var i den ved Contracten bestemte Stand med Føie blev taget Hensyn til Billighedens Fordringer, saaledes maa det ogsaa ved Spørgsmaalet om Anvendelsen af Banens Indtægter tages billigt Hensyn baade til Trafikkens Tarv og de uprioriterede Actieeieres Interesser.

I Overeensstemmelse med den ovenfor givne Udvikling af, hvad der efter Contracten maa antages at være Directionens Myndighed, og hvilke Hensyn Directionen har at tage under dens Anvendelse, har der altid været handlet, og det, indtil nu, uden Indsigelse fra de engelske Directeurers Side.

Directionen har, uden nogensinde at nære ringeste Tvivl om sin Berettigelse dertil, foretaget de fornødne Forbedringer og Udvidelser af Linie, Stationer og Materiel. Forsaavidt disse Foretagender have forøget den aarlige Indtægt eller formindsket den aarlige Udgift, ere de vistnok for en Deel dækkede ved Laan og førte paa Capitalconto, men for en meget betydelig Del ere Omkostningerne ved saadanne Forbedringer ogsaa strax førte til Udgift, altsaa dækkede af Aarets Indtægt. Dette er f. Ex. Tilfældet med Udgifterne til de fleste Banker og Brøer, der ere anbragte istedetfor de gamle Træviaducter, samt med Omkostningerne ved Udvidelsen af de trangeste Gjennemskjæringer gennem Leerbakkerne, ved Paafyldningen af den manglende Ballast og ved Draineringer. Ligeledes er der af Udgifterne til Forbedringer og Udvidelser af Christiania Station allerede i 1864 ført ikke mindre end 14 203 Spd. til Udgift.

I tiende Driftsberetning er der gjort udførlig Rede for de indtil den Tid iværksatte Forbedringer og Udvidelser. Det sees af Beretningen, at der foruden Udgifterne til den simple Vedligeholdelse var anvendt:

	Førte til Udgift. Spd.	Førte paa Capitalc. Spd.	Tils. Spd.
1. Til Forbedringer ved Hovedlinien, heri indbefattet de Side 80 fradragne	6 371 Spd.	86 532	17 040
2. Til Forbedringer ved Stationer og Sidebaner	19 543	109 043	128 586
3. Til Anskaffelse og Ombyggelse af Locomotiver og Vogne	39 597	19 327	58 924
Lateris	145 672	145 410	291 082

	Førte til Udgift. Spd.	Førte paa Capitalc. Spd.	Tils. Spd.
Transport	145 672	145 410	291 082
4. Til Telegraphen . . .	1 300	—	1 300
5. Til Inventarium . . .	10 329	—	10 329
6. Til Regulering af Øieren	11 121	—	11 121
7. Andre Udvidelser . . .	—	51 285	51 285
Tils.	168 422	196 695	365 117

For den senere Tid meddele vi følgende specificerede Opgave; der er anvendt

	Førte til Udgift. Spd.	Førte paa Capitalc. Spd.	Tils. Spd.
I 11te Driftsjaar (1864—1865):			
Til Pensionsfond	2 000		
- Ombygning af Næsbro . . .	23		
- do. af Mo Tunnel	2 068		
- do. af Broerne over Andelven	242		
- do. af Galgebjergbro	3 039		
- Omlægning af Linien paa Christiania Station	47		
- Ombygning af Børkebro	2 889		
- do. af Frognerbro	52		
- Øierens Regulering	1 500		
- Udvidelser førte paa Capitalconto		4 420	
I 12te Driftsjaar (1865—1866):			
Til Øierens Regulering	2 000		
- nyt Sidespor ved Bryn	369		
- Ombygning af Galgebjergbroen	74		
- do. af Mo Tunnel	63		
- Omlægning af Linien mellem Strømmen og Lillestrøm	4 650		
- Ombygning af Løkbroerne	13		
- Opførelse af et nyt Vognværksted	3 684		
- Ombygning af Børkebro	6 611		
- do. af Frognerbro	2 833		
- de i Driftsberetningen S. 56—58 nævnte Udvidelser, herunder ei indbefattet den til Tomte-eierne efter Dom udbetalte Erstatningssum for Skade lidt ved Jernbanens oprindelige Anlæg		21 516	
Lateris	32 157	25 936	58 093

	Førte til Udgift. Spd.	Førte paa Capitale. Spd.	Tils. Spd.
Transport	32 157	25 936	58 093
I 13de Driftsaar (1867):			
Til Øierens Regulering	1 000		
- Anlæg af nyt Sidespor ved Bryn	1 699		
- Vognværksted i Christiania	561		
- Ombygning af Frogner Bro	27		
- — „ Løkbroerne	1 950		
- — „ Tunnelbroen ved Eidsvold	3 000		
- Omlægning af en Del af Linien mellem Strømmen og Robsrud	1 465		
- Pensionsfondet	2 000		
- de i Driftsberetningen Side 50 omhandlede Udvidelser		35 521	
I 14de Driftsaar (1868):			
- Ombygning af Galgebjerg Bro	187		
- Anlæg af nye Sidespor ved Lillestrøm	978		
- Rest af Ombygning paa Løkbroerne	41		
- do. af do. paa Tunnelbroen ved Eidsvold	574		
- Omlægning af en Del af Linien mellem Strømmen og Robsrud	2 092		
- Ombygning af Broer over Riselve	5 376		
- Pensionsfondet	2 020		
	55 127	61 457	116 584

Af de Summer, som siden 1864 ere førte til Udgift, ere der mange, som utvivlsomt maatte udredes af Aarets Indtægter, fordi de vare simple Vedligeholdelsesomkostninger. Dette er saaledes Tilfældet med Udgifterne ved Omlægningen af Linien mellem Strømmen og Lillestrøm og mellem Strømmen og Robsrud samt ved Ombygningen af Broerne over Andelven, der ogsaa nu kun opførtes af Træ, men paa en Maade, hvorved Soliditet og Varighed er opnaaet. Fremdeles med Ombygningen af den saakaldte Mo Tunnel. Ved Mo stod der oprindelig en 330 Fod lang Træviadukt, som hørte til dem, Contracteurerne havde forpligtet sig til at opfylde. Dette Arbejde var næsten færdigt ved Banens Overleverelse, men Stikrenden til Vandets Afføb var af en saaslet Construction, at den ikke kunde holdes i Stand, og Vandet truede med at undergrave hele Banken. Den maatte derfor (10de Driftsberetning, Side 79) ombygges efter en bedre Construction, hvilket Arbejde ikke var fuldført i 10de Driftsaar. Det er klart, at denne Udgift ikke kunde føres paa Capitalconto, da den gamle Construction var aldeles ubrugbar og ei lod sig vedligeholde.

Af de i Specificationen nævnte Foretagender ere der

andre, hvorved Omkostningerne i Almindelighed maa deles, saaledes at noget føres til Udgift, andet paa Capitalconto. Dette gjælder navnlig, hvor man istedetfor en forfalden Træbro anbringer en Bro af Sten eller Jern. Her kan ei det hele Udlæg, hvis det dreier sig om en Sum af nogen Betydenhed, føres til Udgift for det løbende Aar, thi Anvendelsen af Sten eller Jern istedetfor Træ medfører en Besparelse i Vedligeholdelsesomkostninger, altsaa i fremtidige Udgifter og er følgelig en Forøgelse af Jernbanens Formue. Man kan isaafald i det Høieste føre til Udgift, hvad Opførelsen af en ny Træbro vilde have kostet.

Her er netop et Tilfælde forhaanden, i hvilket man ved Afgjørelsen af, hvormeget der skal føres til Udgift, fornøftigvis maa tage noget Hensyn til Størrelsen af Aarets Indtægt.

Fremdeles er der i Specificationen nævnt Smaaforbedringer, som virkelig maa siges at have sparet Udgifter enten til Arbejde eller Vedligeholdelse, men hvis Omkostninger, fordi de have været smaa, strax ere førte til Udgift. Dette gjælder f. Ex. om Anlæggene af Sidespor paa Stationerne.

Endvidere træffer man Udgifter, med Hensyn til hvilke det er meget tvivlsomt, hvorvidt de bør føres til Udgift eller paa Kapitalconto. Dette gjælder f. Ex. om Opførelsen af Vognværkstedet.

I en privat Bedrift vil man selvfølgelig føre Omkostningerne herved paa Kapitalconto, fordi det er en ny Formuesgjenstand. For Jernbanen er Øiemedet med Anlægget af et saadant Verksted ikke nærmest at tjene Penge, men at faa udført de nødvendige Reparationer i rette Tid og paa en for Driften betryggende Maade. For Jernbanen er et Værksted, afpasset efter Driftens Størrelse, uundværligt, og det er selvfølgelig saadanne nye Anlæg, den før paapegede Slutningsbestemmelse i Contractens § 3, har for Øie. Directionen maa her fornøftigvis have Myndighed til efter et rimeligt Skjøn om Forholdet mellem Aarets Indtægt og Omkostningernes Beløb at bestemme, hvorvidt de skulle føres til Udgift strax eller ved at føres paa Capitalconto fordeles paa flere følgende Aar. Paa en noget lignende Maade forholder det sig med saadanne Udgifter, som Bidragene til Øierens Regulering og til Oprettelsen af en Pensionscasse for Banens Betjente og Arbejdsfolk. Disse Udgifter vare for store til at kunne udredes af et enkelt Aars Indtægt. Men ved disse Udlæg var der ikke erhvervet noget Activum for Banen, og de kunde derfor ikke føres paa Capitalconto. Udgiften fordeltes altsaa ved Beslutninger, i hvilke ogsaa de engelske Directeurer vare enige, paa et vilkaarligt valgt Antal Aar.

Vi have nu godtgjort Rigtigheden af, hvad vi ovenfor have ytret, nemlig at vor Opfatning af Directionens Myndighed er den, hvorefter der hidtil uden Indsigelse fra de engelske Directeurs Side stadigen er handlet. Vi skulle nu paavise, at der herved har været taget behørigt Hensyn til alle de i Jernbanen delagtige Interesser, og navnlig at man har været særdeles omhyggelig for ikke at gaa Preferenceactiernes Eiendomme for nær.

Det System at føre Udgifter til Forbedringer af Linien paa Capitalconto er nemlig i Virkeligheden fra først af valgt for at skaane Preferenceactieieerne.

Hr. Stephensons Decision var forsaavidt bindende for den norske Regjering, at denne ikke af Contracteurerne kunde kræve mere end den ved Decisionen tilkjendte Sum. Men Directionen havde selvfølgelig Pligt og Ret til at foretage hvilket som helst Arbeide, den eller, — i Tilfælde af Meningsforskjel mellem de norske og engelske Medlemmer — Regjeringen fandt nødvendigt for at Banen paa sikker og forsvarlig Maade skulde kunne besørge sin Trafik. At den af Stephenson Jernbanen hos Contracteurerne tilkjendte Sum var aldeles utilstrækkelig til disse Arbeider kunde ikke i nogen Maade hindre Jernbanens Styrelse fra at gjøre, hvad der maatte være dens Pligt, at bringe Banen i forsvarlig Stand og skaffe tilstrækkeligt Materiel til Trafikken. Dette udkrævede Hundredetusinder af Speciedaler og maatte ske snarest muligt. Havde der ingen anden Udvei kunnet paa-vises, saa vilde man været tvungen til at anvende Jernbanens hele aarlige Indtægt dertil, saalænge indtil man virkelig havde faaet en solid, standhaftig og velbygget Bane. Men da det fra norsk Side altid har været erkjendt som en Ærespligt, saavidt muligt at tilveiebringe 5 pCt. for Preferenceactieieerne, har man altid paa Capitalconto ført enhver Udgift til Banens Forbedring, der, hvis den skulde have været udredt af Aarets Indtægt, vilde have formindsket hver Dividend.

Paa samme Tid, som man saaledes ligefra andet Drifts-aar af stadigen har tildelt Preferenceactierne en aarlig Dividend af 5 pCt., har man foretaget meget betydelige Forbedringer og Udvidelser af Banen. Det Maal, man har sat sig, er at bringe den i saadan Stand, at den kan besørge den meget udvidede Trafik samt blive fuldkommen sikker og saa billig at vedligeholde, som efter Omstændighederne kan forlanges. Videre er man ikke gaaet. — Ingen, som har seet fremmede Baner og bemærket, hvor yderst tarveligt vor Bane er udstyret i Sammenligning med dem, vil kunne paastaa, at Directionen har foretaget Udvidelser eller Forbedringer i større Udstrækning end for disse Øiemed fornødent.

Dette Maal er, efter de Fordringer, der for Øieblikket kunne gjøres, paa det Nærmeste naaet. Desuden har Directionen ved enstemmige Beslutninger og med Regjeringens Samtykke truffet enkelte Foranstaltninger, som have sigtet til at befordre Jernbanens Trafik og forøge dens Indtægter. Ved Anskaffelse af Dampskibe paa Mjøsøen og Øieren er Trafikken paa disse Indsøer ordnet paa en Maade, der aabenbart har bragt selve Jernbanen en stor Tilvæxt baade af Person- og Varetransporter. Ved Indkjøbet af Sørengen har man sikret dem, der føre Trælaster paa Jernbanen, en billig Adgang til at erholde Oplagssteder for Trælaster, hvilket ligeledes maa forøge Jernbanens Trafik og dermed ogsaa dens Indtægter. Som de ovenfor meddelte Oplysninger udvise, har der til disse Foretagender, — Forbedringer, Udvidelser og Tilkøb, — været anvendt:

	Ført til Udgift.	Ført paa Capitalc.	Tilsammen.
Indtil Udgangen af 10de Drifts-			
aar	168 422 Spd.	196 695 Spd.	365 117 Spd.
Senere indtil 31te Decbr. 1868	55 127 —	61 457 —	116 584 —
	223 549 Spd.	258 152 Spd.	481 701 Spd.

Herved maa bemærkes, at der af de paa Capitalconto førte 258 152 Spd. ved Udgangen af 1868 var afskrevet 39 724 Spd., som ikke længere repræsenterede virkelige Activa og at af de til Udgift førte 223 549 Spd. er der en ikke ringe Del som maa henregnes til ligefremme Vedligeholdelsesomkostninger. Hvor stort det Beløb er, om hvilket dette gjælder, kan naturligvis ikke bestemt opgives. Men vi antage, at den Capital, som ved den ovenfor nævnte samlede Udgift af 481 701 Spd. er skabt og endnu er i Behold, kan ansættes til mindst 350 000 Spd.

Denne Capital er skabt ved Opofrelser udelukkende af norske Interesser. Preferenceactieieerne have i Virkeligheden ikke ydet noget Bidrag hertil.

At man har foretaget saa store Arbeider til Forbedring af Banen og ført en saa stor Del af Omkostningerne herved til Udgift, har nemlig bevirket, at man i mange Aar ikke har kunnet give de uprioriterede Actieiere 4 pCt. Udbytte. De erholdt i

1ste Drifts-aar intet Udbytte.

2det — 1½ pCt.

3die — 3 ”

4de — 1½ ”

5te — 2½ ”

6te — Intet.

7de — Intet.

8de — 1½ pCt.

9de — 1½ ”

Først i det 10de og ethvert af de følgende Aar have de uprioriterede Actier erholdt fulde 4 pCt. Og selv om de før 1ste September 1863 foretagne Forbedringer af Linien, hvis Omkostninger førtes til Udgift, ikke havde fundet Sted, vilde Besparelserne ikke være blevne saa store, at de uprioriterede Actieiere havde kunnet erholde 4 pCt. Det er altsaa klart, at disse Forbedringer ere ndførte ikke paa de prioriterede, men paa de nprioriterede Actiers Bekostning.

Dersom de i Tidsrummet fra 1ste September 1863 til 31te December 1868 foretagne Arbeider, hvis Omkostninger ere førte til Udgift, ikke havde fundet Sted, vilde vistnok større Dividender end respective 5 og 4 pCt. kunnet været uddelte. Det kunde altsaa synes, som om disse Arbeider maatte siges at repræsentere frivillige Opofrelser ogsaa fra Preferenceactieieernes Side. De Summer, hvorom her er Spørgsmaal, er de fire sidste Poster i 10de Driftsberetning Side 5 1 541 Spd. De fire første Poster sammesteds Side 6 . . . 15 608 — og de ovenfor nævnte, i 11te til 14de Drifts-aar til Udgift førte 55 127 —

72 276 Spd.

Herved maa bemærkes, at en stor Del af dette Beløb ere simple Vedligeholdelsesudgifter. Dette er Tilfældet med følgende Poster:

I 10de Driftsaar:	
Ombygning af Mo Tunnel	410 Spd.
Omlægning af Linien mellem Robsrud og Bryn	199 —
Do. Do. paa Christiania Station	860 —
Ombygning af Næsbro	71 —
— „ Broerne over Andelven	8 628 —
(De opførtes nemlig paa Nyt af Træ).	
I 11te Driftsaar:	
Ombygning af Mo Tunnel	2 068 —
— „ Næsbro	23 —
— „ Broerne over Andelven	242 —
Omlægning „ Linien paa Christiania Station	47 —
I 12te Driftsaar:	
Ombygning „ Mo Tunnel	63 —
Omlægning af Linien mellem Strømmen og Lillestrøm	4 650 —
I 13de Driftsaar:	
Omlægning af en Del af Linien mellem Strømmen og Robsrud	1 465 —
I 14de Driftsaar:	
Omlægning af en Del af Linien mellem Strømmen og Robsrud	2 092 —
Tilsammen	
20 818 Spd.	

Da dette Beløb udgjøres af Omkostningerne for Arbejder, der kun have været simple Vedligeholdelser, hvilket efter hvad ogsaa Klageskriftets Forfattere indrømme, maa bæres af Aarets Indtægter, og som altsaa ikke ere frivillige Opofrelser, blive de at fradrage de ovenfor nævnte 72 276 Spd., hvilket Beløb følgelig reduceres til 51 458 Spd. Dette Beløb maa imidlertid undergaa en yderligere Reduction. Deri er nemlig indbefattet Udgifterne ved Ombygningen af en Del forfaldne Træbroer, der i hvert Fald maatte ombygges, men som nu ere opsatte af Sten eller Jern. Omkostningerne herved ere for Nøgles Vedkommende ført helt til Udgift, for Andres Vedkommende tildels til Udgift, tildels paa Capitalconto, og undertiden er der til Udgift ført et lidt større Beløb end det vilde have kostet at gjenopføre Broer af Træ. Forsaaavidt har altsaa Aarets Indtægt været anvendt til en Forbedring af Banen. Men paa den anden Side repræsenterer en Del af disse Omkostninger den simple Vedligeholdelse, og denne Del maa altsaa fradrages de ovenfor nævnte 51 458 Spd.

Hvad der af Omkostningerne ved Træbroernes Ombygning er ført til Udgift, er

I 10de Driftsaar for Dahlsbroen	6 500 Spd.
„ Galgebjergbroen	64 —
i 11te — „ do.	3 039 —
„ Børkebro	2 889 —
„ Frognerbro	52 —
i 12te — „ Galgebjergbro	74 —
12 618 Spd.	

		Transport	12 618 Spd.
i 12te Driftsaar for Løkbroerne		13	—
„ Børkebro		6 611	—
„ Frognerbro		2 833	—
i 13de — „ Frognerbro		27	—
„ Løkbroerne		1 950	—
„ Tunnelbroen ved Eidsvold		3 000	—
i 14de — „ Galgebjergbro		187	—
„ Løkbroerne		41	—
„ Tunnelbroen ved Eidsvold		574	—
„ Risebroerne		5 376	—
			33 230 Spd.

Omkostningerne ved at ombygge disse Broer af Træ paa samme Maade, som de oprindelig vare, vilde have udgjort mindst 26 000 Spd., der altsaa maa fradrages de ovenfor nævnte 51 458 Spd.

De Forbedringer, der i Tidsrummet fra 10de til 14de Driftsaar, begge inclusive, have fundet Sted ved Jernbanen, og hvis Omkostninger ere førte til Udgift, kunne altsaa ikke anslaaes til høiere Værdi end 25 458 Spd.

Naar Spørgsmaalet er om, hvorvidt Preferenceactieerne med Rette kunne paastaa, at Halvdelen af dette Beløb er gaaet af deres Lomme, maa det tages i Betragtning, hvorledes Jernbanens Indtægter ere blevne bestemte.

Medens Taxterne aldrig for nogen vigtig Trafikgjensstand have været satte lavere end i Contractens § 10 bestemt, uden i saadanne Tilfælde, hvor en Nedsættelse kunde ventes at lønne sig for Jernbanen, hvorfor ogsaa de engelske Directeurer dertil stedse have give sit Samtykke, have Taxterne i flere Tilfælde, hvor en Forhøielse aabenbart vilde tjene til Forøgelse af Jernbanens Indtægter, været satte ikke ubetydeligt over det i Contractens § 10 bestemte Maximum. Navnlig blev det ved kongelig Resolution af 2den Mai 1864 tilladt, at Fragten af de kostbarere Varer forhøiedes fra den i Contractens § 10 bestemte Maximum, 12½ β pr. Centner, til 20 β. Derhos have Fragterne paa de bedre Sorter Trælast fra Lillestrøm til Christiania været satte adskilligt høiere, end de efter en streng Fortolkning af Contractens § 10 skulde være.

Dette har selvfølgelig været til Bebyrdelse for Trafikken, altsaa for Landets Næringsveie, og de norske Directeurer have ikke ladet det forblive ved disse høiere Taxter i den Hensigt at skaffe Actionærerne høiere Udbytte end 5 og 4 pCt., men ene og alene for at faa Indtægter til at foretage de nødvendige Forbedringer af Banen. Hvis de engelske Directeurer havde modsat sig disse Forbedringer for derved at frembringe Uddelingen af en større Dividend, vilde de norske Directeurer strax have forlangt Contractens Bestemmelse om Taxterne satte i Kraft, og en saadan Nedsættelse af Taxterne vilde for de Aar, hvori de ovennævnte 25 458 Spd. ere komne til Udgift, utvivlsomt have formindsket Jernbanens Indtægter med et større Beløb.

Vi have saaledes paavist, at de prioriterede Actieieere i Virkeligheden ikke have baaret nogen Del af de Omkostninger ved Banens Forbedring, som ere førte til Udgift.

De Omkostninger, der ere førte paa Capitalconto, ere dækkede fra først af ved midlertidige Laan, senere ved et fast Laan, tilveiebragt ved Salg af Obligationer, udstedte efter enstemmig Beslutning af Directionen, og med Samtykke af de norske Statsmagter, meddelt gennem kongelige Resolutioner af 27de December 1862 og 26de September 1863. For dette Laan, der udgjorde 225 000 Spd. og optoges i 1864, blev Jernbanen pantsat. De for Laanet udfærdigede Obligationer lyde paa, at de fra 1ste Juli 1873 skulle amortiseres efter Lodtrækning med $\frac{1}{10}$ aarlig. Derhos er der forbeholdt Directionen Ret til fra samme Tid naarsomhelst at opsigte og indfri den hele Capital eller saa stor Del af samme, den maatte bestemme.

Det er vistnok det hele Interessentskab, der staar som Debitor for Laanet. Men det sees let, at Byrden ved at forrente og afbetale det, falder paa Trafikken, saalænge man for at faa tilstrækkelige Indtægter baade dertil og til at give 5 og 4 pCt.s Dividende, er nødt til at beholde høiere Taxter end Contractens § 10 bestemmer, samt at Risicoen for, at Indtægterne skulle synke under dette Beløb, falder udelukkende paa de uprioriterede Actier. Derksom Indtægterne i noget Aar komme til at flyde saa sparsom, at der ikke vilde blive nok tilovers til Renter og Amortisation af Laanet, efterat der til de prioriterede Actier er afsat 5 pCt., og til de uprioriterede Actier 4 pCt., saa maa det manglende Beløb tages helt ud af, hvad disse skulde have erholdt. Til Frygt for, at Jernbanens Indtægter i noget Aar skulde synke saa dybt, at den efterat have udredet Renter og Amortisation, ei skulde kunne give de prioriterede Actier deres 5 pCt., er der ingensomhelst fornuftig Grund.

Sagen staar altsaa saaledes, at der ved de foretagne Arbejder og Udlæg er skabt en Capital for Jernbanen af omtrent 350 000 Spd., at dette er skeet enten ved Opofrelser, hvoraf Preferenceactierne ingen Andel have baaret, eller ved Laan, for hvis Forrentning og Afbetaling de i Virkeligheden ikke staa i nogen Risiko. Ved disse Forbedringer af Jernbanen er det ikke alene opnaaet, at Transporten er bleven sikrere og hurtigere, men ogsaa at Indtægterne ere blevne større, og Vedligeholdelsesudgifterne mindre. Hvis man ei havde anskaffet Dampskibe til Farten paa Mjøsen og Øieren, og derved faaet Fragten for Varer og Personer over disse Indsøer nedsat, hvis man ei havde kjøbt Sørøingen og der kunnet anvise de mindre formuende Trælasthandlere Tomter, og hvis man ei havde anskaffet flere Vogne og Locomotiver, vilde Jernbanens Trafik og altsaa ogsaa dens Indtægter have været meget mindre. Og hvis man ikke havde opført Jordbanker, Jern- og Stenbroer, men beholdt Træviaducterne og Træbroerne og overhovedet ladet Banen forblive i sin oprindelige Stand, vilde Omkostningerne ved dens Vedligeholdelse have været meget større, end de nu ere. Der vilde under disse Forudsætninger ei kunne have været Spørgsmaal om, at Banen skulde kunne give mere end 5 og 4 pCt. Dividende. Den vilde mangengang ikke have været istand til at give saameget.

Efter disse Forklaringer vil det saameget lettere indsees,

hvor billigt, ja hvor ligefrem nødvendigt det er, at Directionen ved Opgjøret af det aarlige Udbytte gaar tilværks efter den ovenfor udviklede Synsmaade. I en Bedrift, hvis Afkastning er undergivet store Forandringer fra Aar til andet, henregner ingen fornuftig Driftsherre alt, hvad han ved Udgangen af et heldigt Aar har modtaget, men ikke udgivet, til sit rene Udbytte, saaledes at han anser sig beføiet til at bruge det op, hvorimod han altid afsætter noget til de nødvendige Udgifter for kommende og muligens uheldigere Aar. Jernbanens Indtægter variere, som Erfaring viser, betydeligt i de forskellige Aar, og det er derfor Directionens Pligt i de gode Aar at sørge for, at Banens fremtidige nødvendige Udgifter kunne blive dækkede paa en Maade, som ikke krænker nogen af de Interesser, Directionen har at varetage.

De Krav, Fremtiden kommer til at gjøre paa Jernbanen, fremtræde i en dobbelt Form. Dels skal der fra 1874 af i 40 Aar udredes 5 625 Spd. aarlig i Amortisation af det omhandlede Laan. Vi anse Directionen berettiget til i saadanne Aar, hvor Indtægterne flyde rigeligt, at afsætte en passende Sum til de følgende Aars Afbetalinger paa denne Conto, og kunne saameget mindre betvivle dens Competence hertil, som den ifølge Laanecontracten jo er berettiget til, naar den finder forgodt, at opsigte og udbetale det hele Laan. Og efterhaanden som Gjælden betales, maa alle de Capitalconti, der repræsentere Forbedringer ved selve Jernbanen eller Udvidelser af dens Stationer, Værksteder og Driftsmidler formindskes, saaledes at disse Capitalconti tilsidst, naar Gjælden er betalt, komme til ganske at forsvinde. I en privat Bedrift kunde man vistnok lade saadanne Capitalconti blive staaende, men man vilde da paa den anden Side afskrive den Værdiforringelse, det oprindelige Anlæg i Tidens Løb naaget al Vedligeholdelse maa lide, saafremt det ikke stadig udvides og udvikles paa tidsmæssig Maade. Men saaledes kan man efter Contracten af 17de December 1850 ikke gaa tilværks for Jernbanens Vedkommende. Efter Contractens § 16 er nemlig den norske Stat berettiget til at indløse samtlige prioriterede Actier for den af disses oprindelige Eiere tilbudte Halvdel af Actiecapitalen 225 000 £, og som Følge deraf kan ingen Afskrivning paa den oprindelige Anlægscapital finde Sted, hvormeget end Jernbanen, hvis den tænktes vedligeholdt i sin oprindelige Tilstand, og med sit oprindelige Udstyr, maatte indrømmes at have tabt i Værdi. Men kan der paa den i selve Jernbanen med tilhørende Inventarium stikkende Capital ikke foretages nogen Afskrivning paa Grund af mulig Depreciation, saa siger det sig selv, at denne Capitalconto ei kan modtage nogen stadig Forøgelse paa Grund af Forbedringer eller Udvidelser af selve Jernbanen med Inventarium. Disse Forbedringer og Udvidelser skulle, som før paavist, ske paa Jernbanecompagniets Bekostning. Staten er, naar Indløsningstiden kommer, berettiget til at kræve sig Jernbanen med dens Tilbehør overleveret i den Stand, som den da befindes, uden Godtgjørelse for de Forbedringer, den har faaet.

Hvorvidt det samme skal antages med Hensyn til de Capitalconti, der repræsentere selvstændige Tillæg til Jern-

banens oprindelige Bedrift, er et Spørgsmaal, som vistnok stiller sig noget anderledes. De Conti, hvorom der her handles, ere:

- a. Dampskibenes, derunder indbefattet Anlæggene paa Gjøvig og Lillehammer.
- b. Sørengens og Meyergaardens, forsaavidt disse Eiendomme ikke ere eller i Tidens Løb blive anvendte umiddelbart i Jernbanens Tjeneste og altsaa indlemmede i den egentlige Jernbane.

Disse Eiendomsgjenstandes Capitalconti maa selvfølgelig formindskes, eftersom deres Værdi i Virkeligheden forringes, en Bemærkning, der hovedsagelig gjælder Dampskibene.

Ligeledes maa deres Capitalconto formindskes, efterhaanden som Eiendommene betale sig selv, altsaa efterhaanden som den Sum, de have kostet, betales ved Hjælp af Eiendommens egen Nettoafkastning uden noget Tilskud af de egentlige Jernbaneindtægter. Det er klart, at Directionen, naar nogen Afbetaling af Pantegjælden paa Søringen eller Meyergaarden finder Sted, og den dertil fornødne Sum tages af Eiendommens eget Overskud, ikke kan lade dette Beløb henstaa uafskrevet paa Eiendommens Capitalconto og altsaa forøge Aarets Dividende med et tilsvarende Beløb. Thi dette Beløb maatte da laanes paanyt.

Hvad der paa de nævnte Capitalconti ikke af nogen af disse Grunde maa afskrives, burde derimod efter vor Formening forblive staaende uafskrevet. Herom vil der imidlertid neppe blive synderlig praktisk Spørgsmaal, thi Søringen vil snart betale sig selv. Meyergaarden lægger efterhaanden op et Overskud, og vil desuden efter al Sandsynlighed være indlemmet i Christiania Stationstomt, længe før Jernbanens Obligationslaan er betalt. Dampskibene slides efterhaanden op, og betale desuden for en Del sig selv, idet de lægge op Overskud.

Det andet Slags Krav, Fremtiden kan komme til at stille til Jernbanen, er begrundet i Nødvendigheden af at forøge og forbedre Driftsmidlerne samt udvide Stationer og Værksteder med videre, eftersom Trafikken voxer. Som Exempel kan nævnes, at det er eller ialfald snart bliver uafviselig fornødent at udvide Broen over Akerselven, saaledes at der kan anbringes flere Skinnegange mellem de to Dele af Christiania Stationsplads, som adskilles ved denne Elv. Det er ligeledes at forudse, at selve Stationsbygningen her, som allerede er forliden, maa udvides eller muligens endog ombygges. Indrømmes det først, at Directionen er berettiget til at gjøre dette, og derom levner Contractens § 3 ingen Tvivl, samt at saadant kan ske ved Hjælp af Laan, som siden successivt tilbagebetales af de følgende Aars Indtægter, saa kan der heller ikke negtes Directionen Ret til at tilveiebringe Midlerne ved forud, i gode Aar, successivt at afsætte, hvad dertil med Rimelighed kan afsees. I den som Bilag B i Klageskriftet meddelte Skrivelse af 15de December 1869 fra en Del engelske Actieeiere til Directionen erklæres det, at de, hvis det maatte findes, at mere Capital er nødvendig til Jernbanens Udstyr, eller for andre Øiemed, ere beredte til at fremkomme med Forslag om Tilveiebringelsen af Midler dertil uden at formindske (hvad de

anse for) den fulde og rette Dividend for det løbende Aar. Vi maa herefter tro, at de ville anvise Directionen en af de to Udveie, enten at optage nye Laan eller at forøge Actiecapitalen. Om at inlade sig paa den sidstnævnte Udvei kan der fra norsk Side naturligvis ikke være Tale, da Contractens § 3 forudsætter, at Udvidelser og Forbedringer skulle finde Sted paa Jernbanecompagniets Bekostning i Kraft af den da afsluttede Overenskomst uden nogen ny Tillægscontract. Og til at at stifte ny Gjæld er Directionen meget lidet tilbøielig, om ikke af andre Grunde, saa fordi Forrentningen og Tilbagebetalingen af samme let kan komme til at falde udelukkende paa de uprioriterede Actieeiere eller tvinge Jernbanen til at holde høiere Taxter, end efter Contracten paaregnet. Saalænge Jernbanens Indtægter flød saa sparsomt, at de ikke kunde bære Udgifter til Forbedringer, var denne Udvei nødvendig, men den bør ikke lettelig vælges nu, efter at Banen ved Opofrelser af norske Interesser er bragt i saadan Stand, at den i alt Fald i heldige Aar tillader ikke alene at give Preferenceactierne 5 pCt., og de uprioriterede Actier 4 pCt., men ogsaa at afsætte, hvad der udkræves til fremtidige Forbedringer, der sees at ville blive nødvendige. Først paa det herved levnedes Overskud have Actieeierne et retfærdigt Krav. Navnlig er det klart, at Preferenceactierne, der i Jernbanens Trængselsaar ere blevne behandlet med den største Hensynfuldhed, ikke med noget Skin af Ret eller Billighed kunne tilegne sig anden Fordel af Jernbanens voxende Udbytte, end hvad der bliver tilovers, naar de Interesser, der ved sine Opofrelser have bragt Jernbanen i sin nuværende gode Stand, ere sikrede mod i Fremtiden at maatte bære end yderligere ensidig Bebyrdelse dermed.

Hvad der her er udviklet godtgjør, hvor liden Føie de engelske Eiere af Preferenceactier have til at anke over den stedfundne Anvendelse af Indtægterne for Aaret 1869.

Vi skulle imidlertid, skjønt vistnok til Overflod, gjen-nemgaa de enkelte Ankeposter.

I Klageskriftets No. 28 er der anket over, at forskellige særligen nævnte Poster til samlet Beløb af 46 742 Spd. ere førte til Udgift, og i No. 29 siges det, at der med Hensyn til enhver af disse Poster kan gjøres Indvendinger mod, at den fradrages Indtægten. Hvad angaar tre af dem, nemlig de 1 363 Spd., der ere overførte til Pensionsfondet, de 2 719 Spd., der ere førte til Udgift som Tab paa Be-tjentboligerne og de 5 956 Spd., der ere afskrevne paa ældre Capitalconti, have imidlertid Klageskriftets Forfattere ikke forklaret, hvori disse Indvendinger skulde bestaa, og vi maa derfor antage, at der i Virkeligheden heller ingen saadanne kunne gjøres.

Med Hensyn til følgende Summer:

Erstatningen til Tomteeierne paa den østre Side af Akerselven	1 184 Spd.
Ombygningen af Jernbroen ved Lillestrøm	2 440 —
— „ Broerne over Riselven	3 847 —
Omlægningen „ Linien fra Røbsrud til Ler-sund	6 138 —
Den nye Staldbygning ved Christiania	1 095 —

er der i Klageskriftet gjort den Indvending, at de paa

Jernbanens Balanceconto for 1869 ere førte til Credit, og altsaa af Directionen klarlig betragtede som Activer.

Dette er en ren Misforstaaelse, noget, som let kan skjønnes, naar det bemærkes, at det ovenfor omhandlede Tab paa Betjentboligernes Conto, — hvilket Tab intet Menneske kan falde paa at betragte som et Activum, — ligeledes var ført til Credit paa samme Conto. Derpaa maa nemlig Bogholderen føre enhver Sum, som virkelig er udbetalt i Aarets Løb, og som han endnu ikke har faaet Ordre til at føre til Udgift paa Hovedbogens Gevinst og Tabsconto. At de ere opførte til Credit paa Balancecontoen, vil altsaa ikke sige andet, end at Directionen, da Balancecontoen afsluttedes, endnu ikke endeligen havde afgjort, hvorvidt de skulde føres til Udgift, eller om den skulde forlange Hs. Majestæts Bemyndigelse til at føre den paa Capitalconto.

I Anledning den Ytring i Klageskriftet, at Balanceopgjøret er forvirret og vanskeligt at forstaa, bemærke vi, at dette Opgjør er affattet ganske paa samme Maade som før, og at hverken den engelske Director Hr. Brassey, der har undertegnet Klageskriftet, eller nogen af de andre engelske Directeurer, saavidt vi vide, før have udtalt nogen Anke i denne Retning eller fremsat Forslag om nogen anden Affattelsesmaade. Det er ogsaa en Misforstaaelse, naar det i Klageskriftet siges, at dette Balanceopgjør er forfattet og attesteret af den af Regjeringen ansatte Revisor. Det er forfattet af Jernbanens egne Betjente.

Om en af de anførte Poster, nemlig de til Omlægningen af Linien mellem Robsrud og Lersund medgaaede 6 138 Spd., siges det under No. 31, at Udgiften er urimelig og overdrevent beregnet, og at det maa antages, at Arbeidet enten har været meget slet bestyret, eller at der her er gjort Forsøg paa ved utilladelige og uforsvarlige Midler at nedsætte det rene Udbytte.

Forsaauidt der heri maatte være antydnet nogen Mistanke om, at der paa denne Post skulde være opført mere, end der virkelig er udbetalt, afvise vi Beskyldningen som en ubeføiet Fornærmelse, der alene kan falde tilbage paa dem, som have udtalt den. — Forsaauidt det med Anken maatte være ment, at Omlægningsarbejderne paa den norske Hovedbane have været overflødige eller for kostbare, skulle vi dertil bemærke Følgende:

I det Hele er der indtil 31te December 1869 ført til Udgift under almindelige Vedligeholdelser af Linien med Broer 386 451 Spd. 83½ β
og til Omlægning af Linien 29 451 — 107 -

Tilsammen 415 903 Spd. 70½ β

Men herfra maa drages, hvad der er ført til Udgift under denne Conto, som kunde have været besparet, hvis Jernbanen havde været afleveret i almindelig velbygget Stand, nemlig for det Første hvad der er specificeret i 10de Driftsberetning Side 80 under

Lateris 415 903 Spd. 70½ β

Transport 415 903 Spd. 70½ β

Post 11 til 15 tils. 22 865 Spd. 35 β

Endvidere som udført i de følgende Driftsaar:

Udkjørt 10 220

Favne Ballast . 15 330 — „ -

Udkjørt 3 660 Favne Fyld ud af de trangeste Gjennemskjæringer . 5 490 — „ -

Opført 600 Cubicfavne Støttemur i Gjennemskjæringerne, to nye Vingemure af Graasten for Løketunnelen, 332 løbende Fod Stikrender og 3 909 løbende Fod nye Sidespor paa Stationerne, tils. . 6 191 — 27 -

49 876 — 62 -

Igjen bliver altsaa som Udgift til almindelig Vedligeholdelse og Omlægning 366 027 Spd. 8½ β

Locomotivmilenes Antal har i Tidsrummet udgjort 320 108. Den anførte Udgift har altsaa udgjort 1 Spd. 17 β pr. norsk Locomotivmil eller 8,7 Pence pr. engelsk Mil. Nu siges det i Klageskriftet, at lang Erfaring i England har vist, at omtrent 5 Pence pr. Trainmil ere tilstrækkelige baade til den almindelige Vedligeholdelse og Omlægningerne. At denne Udgift paa de engelske Baner bliver saameget mindre, er imidlertid let at forklare. Thi for det første falder der paa de engelske Baner flere Trainmil pr. Mil Bane end hos os, og deraf følger, at alle de Vedligeholdelsesudgifter, der paa det nærmeste ere uafhængige af Trainmilenes Antal, falde uforholdsmæssig store pr. Trainmil paa vor Bane. Dernæst maa det bemærkes, at denne Bane har meget stærke Curver og Stigninger og, selv bortset fra de før omtalte, nu rettede Mangler ved Udførelsen, er bygget meget simple og mindre solid end de engelske Baner. Dette medførte store Besparelser i Anlægsomkostningerne, men leder naturligvis til en Forøgelse af Vedligeholdelsesudgifterne.

I samme Retning virker ogsaa den Omstændighed, at vi her have en lang og skarp Vinter. Den paafører os adskillige Udgifter, for hvilke de engelske Baner ere næsten fri.

I Klageskriftets No. 32 ankes der over, at Directionen har anskaffet to nye Locomotiver. Det indrømmes vel, at Directionen maa være berettiget til at vedligeholde Banens Locomotiver, og at erstatte de udslidte. Men det siges, at Udgiften deraf ikke bør tages af det enkelte Aars Indtægter, hvorimod man af hvert Aars Indtægt bør afsætte et vist Beløb til Indkjøb af nye Locomotiver. Og det paa-staaes, at Anskaffelsen af de to i 1869 bestilte Locomotiver

var overflødig, samt at den virkelige Grund til, at de bleve anskaffede, er, at de behøvedes for at besørge Driften paa den svenske Linie.

Hertil skulle vi bemærke, at ingen af Hovedbanens Locomotiver stadig anvendes paa den svenske Linie. Det hænder alene af og til at noget af Hovedbanens Locomotiver kommer til at gjøre Tjeneste paa den svenske Bane. Det hele Antal Mil, de ved Udgangen af 1869 havde løbet paa svensk Linie, var 404 Mil. De norske Locomotiver, som stadig benyttes paa den svenske Linie, tilhøre alle Kongsvingerbanen. Og Følgen deraf har ikke været, at Kongsvingerbanen behøvede at leie mere Locomotivhjælp af Hovedbanen end omvendt. Kongsvingerbanen leiede i 1868 kun Locomotiver af Hovedbanen for 30 Spd. 78 β , medens Hovedbanen af Kongsvingerbanen leiede Locomotiver for 600 Spd. 64 β .

Anskaffelsen af de to nye Locomotiver har været længe paatænkt, og det var hovedsageligt med den for Øie, at der ved Udgangen af Aaret 1868 afsattes til Reservefond 17 582 Spd. 63 β . Dette har været de engelske Directeurer bekendt, og der har altsaa været god Tid for dem til at undersøge, om Anskaffelsen var nødvendig eller ei, og til at gjøre Indsigelse mod, at den besluttedes. Men nogen saadan Indsigelse er ikke bleven gjort. Tvertimod have de engelske Directeurer paa sædvanlig Maade tiltraadt Beslutningen. Denne er ogsaa fuldkommen beføiet, og de i Klageskriftet fremkomne Indvendinger aldeles grundløse. Det kongelige Departement har i sin ovenfor nævnte Indstilling gjort opmærksom paa, at Jernbanen oprindelig kun var udstyret med 10 Locomotiver, og at der før 1869 kun var anskaffet to nye, hvis Kostende førtes til Udgift. „Naar man nu,“ sagde Departementet, „efter otte Aars Forløb atter anskaffer to Locomotiver, bør Udgifterne af samme Grund som før, nemlig at ogsaa denne Anskaffelse kun er at henføre til den sædvanlige Vedligeholdelse, afholdes af Indtægterne. Man har nemlig da, efter 15 Aars Forløb suppleret 10 Locomotiver med 4 nye, hvilket forudsætter en Brugstid af 37 Aar for hvert Locomotiv, medens man, saavidt vides, i Almindelighed, selv med den bedste Vedligeholdelse, ikke regner længere Brugstid end 25 Aar.“ I Klageskriftet siges dette at være en Vildfarelse. „Et Locomotivs Varighed,“ heder det, „maales ikke efter dets Aar, men efter dets Arbeide, det vil sige efter det Antal Mile det er gaaet, og det er ved Erfaring vel constateret, at et godt Locomotiv kan gaa 500 000 engelske Mil. Nu staar Sagen saa, at Locomotiverne paa Hovedbanen, der alle ere af første Classe, ikke benyttes fuldt ud. Et Locomotiv burde gaa 20 000 Mil om Aaret (hvilket vilde give 25 Aars Varighed), men paa den norske Bane gaar hvert Locomotiv et betydeligt mindre Antal Mil.“ Det paastaaes derpaa, at hvert af dem ikke engang gaar 11 000 Mil om Aaret, og at hver Maskines Varighed derefter maa sættes til 50 Aar.

Hertil skulle vi oplyse følgende:

Der havdes ved Udgangen af 1869 12 Stykker Locomotiver, hvilke da tilsammen havde løbet 321 681 norske Mil, hvoraf 3 136 paa Kongsvingerbanen og 404 Mil paa

den svenske Bane. Af disse Maskiner ere de 5 Stykker blotte Godslocomotiver, bestemte til hovedsagelig Benyttelse paa det 1,8 Mil lange Stykke mellem Christiania og Lillestrøm, og til den betydelige Skiftning af Vogne, som forefalder paa disse to Stationer. Denne Classe Locomotiver faar derfor et lidet Miletal at løbe i Forhold til den Tid, hvori de ere opfyrede, og deres Levetid kan derfor ikke regnes lige med Passager-Locomotivernes. Disse sidste have tilsammen løbet 247 779 og Gods-Locomotiverne tilsammen kun 73 902 norske Mil. Hvert af de 7 Passager-Locomotiver har altsaa i Gjennemsnit løbet 247 779 engelske Mil, hvorimod hvert af Gods-Locomotiverne kun har løbet 103 183 engelske Mil. Selv om man for et Passager-Locomotiv regner 500 000 engelske Mil, hvilket vel efter Beskaffenheden af vor Bane og vore Trafikforhold er for meget, skulde vore Passager-Locomotiver ved Udgangen af 1869 være omtrent halv opbrugte. Hvert af disse Locomotiver har i Gjennemsnit løbet aarlig 18 630 engelske Mil, altsaa meget nær den Grændse af 20 000 engelske Mil aarlig, som ansees passende for de engelske Forhold. Efter en Opgave i et Foredrag af Price Williams af 12te April 1870 havde ved 11 af Englands største Jernbaner hvert Locomotiv kun løbet 18 320 Mil aarlig. Det fremgaar heraf, at det nu var paa Tide at sørge for Anskaffelse af flere Locomotiver af denne Classe.

Det opgives i Klageskriftet, at $1\frac{1}{2}$ Penny pr. Trainmil efter engelske Erfaringer er tilstrækkelig for at give det Fornødne til Locomotivernes Fornyelse. Som anført er indtil 31te December 1869 Locomotivmilenes Antal 321 681 norske, det vil sige 2 251 767 engelske Mil. $1\frac{1}{2}$ d pr. Mil udgjør £ 14 074 eller 63 373 Spd. Her er til Anskaffelse af nye Locomotiver anvendt, i 7de Driftsaar 18 372 Spd. 67 β og i Løbet af forrige Aar 20 873 Spd. 40 β , tilsammen 39 245 Spd. 107 β , altsaa ikke mere end omtrent 62 pCt. af, hvad der i Klageskriftet opgives som sædvanligt i England.

Naar det i Klageskriftet siges, at man ei skal tage Udgiften for Anskaffelsen af nye Locomotiver af det enkelte Aars Indtægt, men successive afsætte noget af hvert Aars Indtægt dertil, saa er jo dette ogsaa skeet, thi af Locomotivernes Kostende, der var beregnet til omtrent 22 000 Spd., er det bestemt, at de 17 582 Spd. 63 β skulde tages af det fra de foregaaende Aar oplagte Reservefond.

Af Indtægten for Aaret 1869 afsattes kun 4 400 Spd. Hvad der i Klageskriftets No. 35 forlanges, gaar i Virkeligheden ud paa, at der i dette Aar slet intet skal afsættes, og at der af det i de foregaaende Aar oplagte Reservefond skal tages (17 582 Spd. 63 β ÷ 7 200 Spd.) altsaa 10 382 Spd. 63 β for at anvendes til Udbytte for Actionærerne. Det siger sig selv, at en saadan Fordring, der strider mod de forhen af den competente Autoritet, Directionen, enstemmig fattede Beslutninger, mod al god Forretningsorden, og mod Jernbanens Tarv, ikke kan indrømmes.

I Klageskriftets No. 33 ankes over, at den paa Mjøsdampskibenes Tabs- og Gevinstconto henstaaende Balance 17 789 Spd. ei er taget til Indtægt for Jernbanen, og altsaa ikke medregnet ved Opgjøret af dens rene Overskud. Ligeledes paastaaes det, at det var med Urette, Directionen forrige Aar afskrev 5 000 Spd. paa Capitalconto for Forringelse

i Dampskibenes Værdi, og at disse 5 000 Spd. derfor igjen nu skulle tages til Indtægt.

To af disse Dampskibe, „Jernbarden“ og „Dronningen“, tilhørte oprindeligt et privat Compagni. De engelske Contracteurer, de samme Mænd, der senere have været engelske Medlemmer af Directionen og altsaa repræsenteret Preferenceactierne, og som forestod Banens provisoriske Drift, indsaa snart, hvor nødvendigt det var for en regelmæssig og økonomisk Drift af Banen, at denne eiede Dampskibe, der kunde befordre Varer og Passagerer fra Banens nordre Endepunkt over Indsøen Mjøsen, og de kjøbte derfor de nævnte Dampskibe. Allerede i det første Aar, efterat Jernbanens Drift var gaaet over til Directionen, foreslog denne i Skrivelse til det kongelige Departement af 3die Februar 1855, at Jernbanecompagniet skulde afkjøbe Contracteurerne disse Dampskibe. Nogen saadan Handel kom imidlertid ikke istand før i 1859 i Anledning af et Opgjør mellem Jernbanen, Contracteurerne og Sagbrugseierne ved Strømmen angaaende et forviklet Forhold vedkommende Sidebanen ved Strømmen, der havde affødt forskjellige Paastande og Modpaastande. Directionen kjøbte da med Samtykke af Regjeringen disse Dampskibe med tilhørende 7 Slæbebaade for 16 160 Spd. Der maatte strax skrides til at udbedre „Dronningen“ og give „Jernbarden“ en Hovedreparation, som kostede 12 018 Spd. 106 β. Desuden anskaffedes flere Slæbebaade. Dampskibene maatte som Følge heraf ved Udgangen af 7de Driftsaar opføres paa Capitalconto med 29 609 Spd. 52½ β, hvilken Sum i 8de Driftsaar afrundes til 30 000 Spd. Hermed bleve de staaende paa Capitalconto indtil 1867.

Da disse to Dampskibe næsten ikke kunde anvendes til andet end Godstrafik, og da det ene af dem, „Jernbarden“, var blevet omtrent ubrugeligt, anskaffedes med Regjeringens Samtykke og ved Beslutninger, hvori de engelske Directeurer gennem sin Repræsentant toge Deel, i 1867 et nyt hurtiggaaende Dampskib „Kong Oscar“, der kostede 32 885 Spd. 27 β, hvilket udrededes af, hvad man endnu havde i Behold af det i 1864 optagne Laan.

Da de gamle Dampskibe øiensynlig havde tabt en stor Deel af sin Værdi, forøgedes Dampskibenes samlede Capitalconto kun til 55 000 Spd., og herpaa afskrevs i 1868 atter 5 000 Spd., saaledes at deres Værdi ved samme Aars Udgang altsaa opførtes med 50 000 Spd.

Dette Beløb var vistnok endnu adskillig for høit. Skibet „Jernbarden“, som sattes i Fart i Aaret 1840, er nu saa gammelt og udslidt, at Regjeringens Tilsynscommission har forbudt at bruge det til Passageerfart. Det er overhovedet saa utjenligt, at det nu i to Aar næsten kun har været brugt, naar „Dronningen“ har været istykker og derved hindret fra at gaa. „Jernbarden“ har saaledes ikke længere større Værdi, end de Materialier, den indeholder. „Dronningen“ har været i Fart siden 1848. Skroget er visnok stærkt, men Maskinen er saa forældet og kulforbrugende, at dette Skib maa ansees som lidet tjenligt til andet end Reservefartøi. Godsfragterne for Jernbanens Dampskibe have egentlig ei været beregnede paa at give noget

Overskud, men kun paa at dække Udgifterne ved Farten, idet Jernbanens Fordeel af Farten var beregnet at skulle fremkomme ved den forøgede Trafik, en billig og velordnet Dampskibsfart maatte skaffe selve Jernbanelinien. Men uagtet Fragterne have været satte for lavt i Forhold til Driftsomkostningerne, er der nu kommet et privat Dampskib paa Mjøsen, der har sat sine Godsfragter 20 pCt. lavere end de for Jernbanens Dampskibe bestemte, og Følgen deraf er, at Directionen tør blive nødt til at sætte „Dronningen“ ud af stadig Fart og anskaffe et nyt Skib, der kan drives med mindre Omkostninger. Directionen vilde af disse Grunde aldrig have ladet Dampskibene forblive staaende paa Capitalconto med en Værdi af 50 000 Spd., medmindre der havde været en saa betydelig Balance paa Dampskibenes Gevinst og Tabs Conto, at man kunde være sikker paa der at have nok til at udfylde Forskjellen mellem den nævnte Sum og Dampskibenes virkelige Værdi. Der er imidlertid ogsaa en anden Omstændighed, som gjør, at de 17 789 Spd. 28 β, der henstod som Balance paa Dampskibenes Gevinst og Tabs Conto, ei kan betragtes som reent Overskud for Jernbanen. For det Første ere Skibene ikke assurerede, og der maa selvfølgelig tilbageholdes noget for at dække denne Resico, som vistnok ikke er stor, men dog altid nogen. Dette erkjendes ogsaa i Klageskriftet. Men dertil kommer, hvad Klageskriftets Forfattere ikke synes at have forstaaet, nemlig at Jernbanen bærer et vist Ansvar for det Gods, den paatager sig at befordre over Mjøsen. Det blev ved Domstolene antaget, at Jernbanen efter sit Driftsreglement, saaledes som det før var affattet, ubetinget heftede for den Skade, som Godset led ved Skippernes og Mandskabets Forsømmelse. Jernbanen har i Henhold hertil i Aaret 1869 maattet udbetale 2 745 Spd. 28 β i Erstatning for beskadigede Varer. Nu har vistnok Directionen forandret Driftsreglementet saaledes, at Jernbanen skal være ubetinget fri for al Søskade, saafremt kun sædvanlig Fragt betales, men Directionen har i Forbindelse dermed maattet aabne Vareeierne Adgang til at erholde sine Varer forsikkrede mod saadan Skade, saafremt de derfor erlagde en fastsat Tillægsfragt. Til at bære den herved overtagne Resico, maa der, skjøndt den visselig er mindre end den Resico, der før den omhandlede Forandring i Driftsreglementet paahvilede Jernbanen, være afsat et passende Beløb.

Efter hvad vi forhen have ytret, maa det fastholdes, at disse Dampskibe saavidt muligt skulle betale sig selv. Saa længe dette ikke er skeet, gaar det ikke an at tage nogen Del af det paa deres Conto oplagte Overskud, og fordele dette som Dividende. Gjorde man dette, vilde man, naar det optagne Obligationslaan skal afbetales, blive nødt til enten at laane paanyt den paa Dampskibene faldende Del af Afdraget eller at tage samme af selve Jernbanens Indtægter.

Fremdeles forlanges det i Klageskriftet, at Overskuddet paa Meyergaardens Gevinst- og Tabsconto skal medregnes til Jernbanens Indtægt. Denne Eiendom er indkjøbt i tredie Driftsaar, fordi det forudsaaes, at Christiania Stationstomt

i Tidens Løb maatte blive forliden, medens den eneste Adgang til at udvide den, var at erhverve den nævnte Eiendom. Den oprindelige Kjøbesum var 24 000 Spd., hvortil komme Udgifter til Forbedringer 2 680 Spd. Eiendommen har saaledes kostet Jernbanen 26 680 Spd. Men herfra gaa 10 000 Spd. i Erstatning for den Christiania By overladte Del af Eiendommen. Paa Capitalconto henstaar altsaa 16 680 Spd., og paa Eiendommen hvilede ved Udgangen af 1869 en Pantegjæld af 11 500 Spd. Om ikke før saa i alt Fald naar denne Gjæld er betalt, eller naar et Overskud, svarende til den ubetalte Del af Pantegjælden, er oplagt, ville Bygningerne blive nedrevne og Tomten indlemmet i Stationspladsen. Dette var Meningen med at købe Eiendommen, og det gaar derfor øiensynligen ikke an at tage nogen Del af Overskuddet til Indtægt, førend Gjælden er betalt.

Endelig forlanges det i Klageskriftet, at Eiendommen Sørengen skal opføres paa Capitalconto med en større Værdi, end den, hvorfor den ved Udgangen af 1869 er ansat, 36 707 Spd. 78 β. Det paastaaes nemlig, at denne Eiendom er meget mere værd.

Ogsaa dette Forlangende anse vi fremdeles som uberegtiget. En Del af Eiendommen indkøbtes i 1859 for 30 520 Spd., den anden Del i 1865 for 5 652 Spd. Anlægget af Brygger, Sidespor og andre paa Eiendommen udførte Arbejder have kostet 20 583 Spd. Dens Indtægter have været mere end tilstrækkelige til at dække Skatter og Renter. Den har altsaa ikke kostet Jernbanen mere end 56 755 Spd. Herpaa er ikke afskrevet mere end 20 000 Spd., der udgjorde Salgssummen for en Del af den Grund, som i Henhold til Contracten leveredes af Staten, og som siden er solgt til Christiania Commune, samt 48 Spd., indkomne ved Aflysningen af en Sørengen tilhørende Grundrente. Sørengen er altsaa opført for det fulde Beløb, den har kostet Jernbanen. At forhøje det Beløb, hvormed en Eiendom er opført paa Capitalconto, fordi man har den Mening, at Eiendommen ved Conjunctionernes Udvikling er stegen i Værdi, vilde, saavidt vi vide, være usædvanligt og under enhver Omstændighed urigtigt, thi en saadan Mening kan let være feilagtig. Det anføres i Klageskriftets No. 34, at der skal være budt Jernbanen 100,000 Spd. for Eiendommen, men at Directionen afslog Tilbudet, fordi Eiendommen var mere værd for Jernbanen. Det forholder sig ganske rigtigt, at de engelske Directeurs Repræsentant har gjort et saadant Tilbud. I en Henseende kunde det synes, som om Directionen burde have modtaget Tilbudet, thi Sørengen forrenter paa langt nær 100 000 Spd. Til at sælge den Del af Sørengen, der er at betragte som Vederlag for den af Staten afgivne og senere samtidigt med Kjøbet af Sørengen solgte Strand og Brygge tilhørende Christiania Station, er Directionen naturligvis uberegtiget. Naar Directionen forøvrigt ei indlod sig paa det nævnte Tilbud, ligger Grunden dertil i den Fordel, Eiendommen middelbart bringer Jernbanen. Directionen kan nemlig, som forhen bemærket, paa denne Eiendom skaffe Oplagssteder for de Trælasthandlere, som ikke selv eie saadanne, og Jernbanen

har desuden ved Kjøbet af denne Eiendom sikret sig nødvendig Bryggeplads for Losningen af Kul og andre Gjenstande, den forskriver hjem fra Udlandet. Eiendommens Værdi beror imidlertid hovedsageligt paa, hvorvidt Trælastudførelsen fra Glommens Vasdrag vil vedblive for en væsentlig Del at foregaa over Christiania. Og dette tør Directionen ingenlunde anse sikkert. Skulde Christiania Trælastudførelse aftage i mærkelig Grad, vilde Sørengen tabe betydeligt i Værdi. Vi anse det derfor under enhver Omstændighed urigtigt at opføre Sørengen paa Capitalconto for en større Sum, end den har kostet. Især vilde det være urigtigt og mod al Sædvane i enhver anden practisk Bedrift at forhøje Eiendommens Capitalconto i den Hensigt at sætte Jernbanen istand til at uddele større Dividende. Thi endog den Forhøielse i Værdi, som en Eiendom utvivlsomt og for bestandig har vundet blot ved en Forbedring af Conjunctionerne, er ikke Indtægt. Havde Directionen solgt Sørengen, vilde den efter vor Opfatning have været aldeles uberegtiget til at uddele den ved Salget indkomne Sum som Udbytte og derved at formindske Jernbanens Formue. Salgssummen vilde alene kunne have været anvendt til Forbedringer af Banen eller Formindskelse af dens Gjæld.

Paa den Paastand i Klageskriftet, at Directionen skulde være berettiget til at uddele som Dividende de 20 000 Spd. Jernbanen fik for det til Christiania Commune solgte, af Regjeringen i sin Tid leverede Grundstykke, skulle vi ikke spille et Ord.

Tilbage staar det nu alene at omhandle den i Klageskriftets No. 25 udtalte Benægtelse af, at Hans Majestæt Kongens Afgjørelse af den mellem de norske og engelske Directeurer opstaaede Meningsforskjel om Opgjøret af det rene Overskud, ikke skal være endelig og bindende for alle Parter.

Contracten af 17de December 1850 siger i § 9 uden nogensomhelst Indskrænkning, at Jernbanens Bestyrelse overdrages til Directionen. Nogen anden Autoritet med beslutende Myndighed i Jernbanens Anliggender anordner Contracten ikke, undtagen forsaavidt den tillægger Kongen Ret til at beskikke tre Medlemmer af Directionen, og Preferenceactiernes Eiere Ret til at vælge de tre andre Medlemmer. Deraf følger, at alt, hvad der paa Jernbanecompaniets Vegne skal eller kan besluttes og foretages, maa afgjøres af Directionen. Spørgsmaalet om, hvad der skal betragtes som rent Overskud, kan ikke lades henstaa uafgjort, og falder derfor ligefrem ind under Directionens Competance.

Det maatte ved Contractens Oprettelse kunne forudses, at der herom, saavel som om andre lignende Sager kunde opstaa Meningsforskjel mellem de norske og engelske Directeurer.

I et almindeligt Actieselskab vilde Myndigheden til i saadant Tilfælde at afgive den fornødne Bestemmelse være tillagt en Generalforsamling af Actionærerne. Nogen Generalforsamling af Jernbanens Actionærer lod sig imidlertid ikke istandbringe, og Contractens § 9 har derfor tillagt Hans Majestæt Retten til at afgjøre de Sager, hvorom Directionen ei kan blive enig, alene med Undtagelse af Spørgs-

maal om Fastsættelsen af de i Henhold til Contractens § 10 bestemte Taxter, der ikke kunne forandres uden Samtykke af Preferenceactierne's Repræsentanter i Directionen.

Ved Afgjørelsen af Spørgsmaalet om, hvad der er at betragte som rent Overskud, maa selvfølgelig baade Directionen og i Tvisttilfælde Kongen holde sig Contractens Bestemmelser efterrettelige. Men vi antage, at ligesom det var Contractens Hensigt, at Hr. Robert Stephensons Afgjørelser af de Spørgsmaal, der ved Contractens §§ 4, 5, 8 og 14 vare henlagte under ham, skulde være endelige, saaledes at de ikke kunde rokkes, hvor urigtigen han end ved Afgivelsen af sine Beslutninger maatte have fortolket Contracten, — og denne forbindende Virkning af Hr. Stephensons Decisioner har man fra norsk Side aldrig draget i Tvivl, — saaledes har det ogsaa været Contractens Hensigt, at de af Hs. Majestæt Kongen givne Afgjørelser skulde være ligesaa nrokkelige. Der maa i Bestemmelser af denne Beskaffenhed i en og samme Contract nødvendigvis være saamegen Reciprocitet, især hvor det er til en souverain Stats Overhoved, den afgjørende Myndighed contractsmæssigen overdrages.

Vi kunne ikke forestille os Muligheden af, at denne Opfatning skulde blive underkendt af nogen norsk Domstol. Men lige over for det fremmede Lands Undersaatter, der have forfattet det fremlagte Klageskrift, anse vi det dog ikke overflødig at paavise, hvor umuligt det er, at i alt Fald den mellem de norske og engelske Directeurer omtvistede og af Kongen afgjorte Sag i hele sin Udstrækning skulde kunne sættes under Domstolene's Afgjørelse, og hvor klart det er, at de norske Directeurer have Ret i de Spørgsmaal, som der paa nogen Maade kan være Tale om at forelægge Domstolene til Prøvelse.

Det første Spørgsmaal, som her verserer, er hvorvidt de engelske Directeurer have Ret i den Paastand, at Directionen ei har Adgang til at bruge Banens Indtægter til andet end at vedligeholde den og dens Materiel, eller om de norske have Ret, naar de tro, at Directionen tillige er bemyndiget til at foretage de Forbedringer og Udvidelser, som skjønnes at være nødvendige for at besørge Trafikken paa en forsvarlig Maade. Vi mene, at den Bestemmelse i Contractens § 3, som vi før have paaberaabt os, og som fra engelsk Side aabenbart har været overseet, hæver enhver Mulighed af Tvivl herom.

Det andet Hovedspørgsmaal er, hvorvidt Contractens § 15 er saaledes at forstaa, at den hele Sum, der ved Aarets Udgang factisk er i Jernbanens Casse, skal betragtes som rent Udbytte og uddeles som Dividend, eller om deri kan gjøres Fradrag af Hensyn til Fremtidens Krav. Den første Paastand har, som før paavist, Sagens Natur imod sig. Den strider mod den lige siden Jernhanens første Driftsaar vedtagne og stadigt fulgte Fortolkning af Contracten. Ja endog Klageskriftets Forfattere ere saalangt fra at vedkjende sig denne Paastand i hele dens Udstrækning, at de selv paastaa, at de fornødne Midler til de større Fornyetser, navnlig Omlægninger af Skinnerne, Anskaffelser af nye Locomotiver og Dampskibe i Stedet for de udslidte, bør foregaa paa den Maade, at man paa Forhaand successivt afsætter

Penge dertil. De have derved jo selv opgivet den Fordring, at alt, hvad der haves i Behold ved Aarets Udgang, virkelig skal uddeles som Dividend, og de have ovenikjøbet oplyst, at den af dem anbefalede Fremgangsmaade er sædvanlig ved de engelske Baner, hvilket vil sige, at de engelske Contracteurer, da Contracten af 17de December 1850 afsluttedes, maa have været paa det Rene med, at Udtrykkene „det rene Udbytte“ i § 15 ikke betyder den hele Forskjel mellem Udgift og Indtægt ved Regnskabsaarets Ende. Gjælder dette om Udgifter til Fornyetser, maa det ogsaa gjælde om Udgifter til de i Kraft af Forudsætningen i Contractens § 3 foretagne Udvidelser og Forbedringer. Og kan Directionen til saadanne Udgifter paa Forhaand af Indtægterne afsætte de fornødne Midler, saa maa den, som før paavist, ogsaa kunne tilveiebringe disse Midler ved Laan, som betales af de følgende Aars Indtægter.

Men hvad bliver der saa tilbage at tviste om? Det bliver da kun Spørgsmaalene, hvorvidt de udførte Foretagender virkelig vare nødvendige, hvilken af de nævnte Fremgangsmaader for at dække Udgiften der er den hensigtsmæssigste, hvormeget der hvert Aar skal afsættes, eller i hvilke Terminer Laanet bør tilbagebetales, eller om Udgiften er saa ringe, at den bør dækkes af Aarets Indtægt. Alt dette er imidlertid rene Administrationsspørgsmaal, som maa afgjøres af Directionen efter et fornuftigt Skjøn, eller, hvis dens norske og engelske Medlemmer blive uenige, af Kongen, i begge Tilfælde med endelig Virkning. Det maa netop være paa saadanne Tilfælde, man har tænkt, da man i Contractens § 9 gjorde Kongen til Opmand i Directionens Tvistigheder. Den nævnte Paragraf ombandler ikke, eller dog ikke nærmest det Slags Administrationsspørgsmaal, hvori Dissents kan opkomme ogsaa inden en Direction, hvis Medlemmer alle ere valgte paa samme Maade. Paragraphen taler, som navnlig dens engelske Text viser, jnst om de Tilfælde, hvori de engelske og de norske Medlemmer af Directionen staa mod hinanden, og hvor Meningsforskjellen altsaa regelmæssigt vil hidrøre fra en Strid mellem Preferenceactierne's Fordringer, og de øvrige i Jernhanen delagtige Interesser. Og en saadan Strid vil næsten blot kunne opkomme ved Spørgsmaal enten om Taxterne, — hvorom § 10 indeholder en særegen Regel, — eller om saadanne Spørgsmaal som dem, der nu ere Gjenstand for Tvist. Ved at negte Kongen den endeligt afgjørende Myndighed i disse Spørgsmaal vilde man berøve den omhandlede Bestemmelse al practisk Betydning. Man vilde derved ogsaa komme i Strid med Forholdets egen Natur. Selv om man antager, at det ikke er Kongen, men Domstolene, som i Tilfælde af Tvist have endelig at afgjøre, hvorledes Contracten er at forstaa, vilde dette ikke medføre, at Domstolene skulde afgjøre Spørgsmaal om, hvilke Forbedringer og Udvidelser af Jernbanen der skulde finde Sted, eller hvormeget der af hvert Aars Indtægter skal anvendes til fremtidige Udgifter. Thi derom opstiller Contracten aldeles ingen Bestemmelse, hvoraf følger, at disse Spørgsmaal maa løses efter en Undersøgelse og Overveielse af alle de factiske Omstændigheder, der i hvert enkelt foreliggende Tilfælde fornuftigvis

maa komme i Betragtning. Men en saadan Myndighed er ligefrem indbefattet under Begrebet Bestyrelse.

Sandheden heraf bliver indlysende, naar man nærmere undersøger de Detailspørgsmaal, der nu ere Gjenstand for Tvist mellem de norske Directeurer og Klageskriftets Forfattere. Denne Tvist dreier sig nærmest om, hvorvidt Ombygningen af Jernbroen ved Lillestrøm og Broerne over Riselven, Omlægningen af Linien mellem Robsrud og Lersund, Opførelsen af en Stald i Christiania og Anskaffelsen af nye Locomotiver vare nødvendige eller hensigtsmæssige Foranstaltninger, og om Jernbanens productive Værdi derved er saaledes forøget, at Udgifterne for nogen Del bør føres paa Capitalconto, og i saa Fald hvormeget; — om Dampskibet „Jernbarden“ er ubrugeligt, om det kan paa-regnes, at Dampskibet „Dronningen“ i længere Tid vil kuue holdes i lønnende Fart, og hvormeget der til Fornylse saavel af disse Skibe samt af „Kong Oscar“, og til Dækkelse af den Jernbanen forøvrigt ved Dampskibsfarten paaførte Risiko bør afsættes, samt om hvor stor Capitalværdi Søringen skal opføres for. Vore Domstole kunne under ingen Omstændighed selv umiddelbart afgjøre disse Spørgsmaal. Bragtes Tvisten ind for Domstolene, og disse ikke vilde lade den af Kongen fattede Beslutning blive staaende urokket, maatte de henvise Afgjørelsen af sine Spørgsmaal til Skjønnsforretninger. Og Spørgsmaal af lignende Beskaffenhed maa

regelmæssigen opkomme ved hvert eneste Aars Opgjør. Hvis nu Kongens Beslutninger herom, naar Sagen var forelagt ham, fordi Directionens Medlemmer havde været uenige, skulde kunne angribes af Actieeierne og gøres til Gjenstand for Proces, maatte enhver Actieeier have samme Ret, selv om Directionens Medlemmer havde været enige, og Sagen altsaa afgjort af dem. Dette vilde ikke sige mindre, end at den besluttende Myndighed i mange af Jernbanens vigtigste Anliggender vilde blive overført fra Directionen og Kongen til 4 eller 8 for hvert enkelt Tilfælde af Byfogden i Christiania eller en Foged i Akershus Amt opnævnte Mænd. At dette vilde komme i Strid ikke blot med Contracten, men med al fornuftig Forretningsorden, tiltrænger ingen vidtløftig Forklaring. Kun maa vi gjøre opmærksom paa, at Directionen, naar den i saa Fald iværksatte et Foretagende, aldrig kunde vide, hvorvidt dens Beslutning om, hvorledes Udgiften skal dækkes, vilde blive staaende urokket, eller om den vilde blive angrebet af en Actionær, og omgjort af Domstolene i Henhold til en under Processen afholdt Skjønnsforretning. Det maa være indlysende for Enhver, hvor umuligt det er, at man ved Contracten kan have villet stille Jernbanens Bestyrelse under saadanne Vilkaar; thi Afgjørelsen af Spørgsmaalene om, hvorvidt og naar et Arbeide skal udføres, afhænger ofte netop af Spørgsmaalet om, paa hvilken Maade Midlerne dertil skulle tilveiebringes.

Skrivelse af 6te Juni 1871 fra Departementet for det Indre til Directionen
for den norske Hovedjernbane.

Ved kongelig Resolution af 27de f. M. er det i Anledning af en fra Eierne af Preferenceactier i den norske Hovedjernbane indkommen Forestilling, dateret Westminster den 12te Juli 1870, naadigst bestemt at skulle have sit Forblivende ved den under 14de Marts 1870 afgivne naadigste Re-

solution angaaende Fastsættelsen af Actieudbyttet af nævnte Jernbanes Drift i Aaret 1869.

Hvilket herved meddeles til Underretning for Directionen, som under 13de Marts sidstleden har udtalt sig angaaende Sagen.

Statistique de l'exploitation
pour les exercices 1854—1870.

	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.	Calcul moyen pour les exercices 1854—1864.
Longueur et capital employé.							
Longueur totale exploitée	6,0 67,8	6,0 67,8	6,0 67,8	6,0 67,8	6,0 67,8	6,0 67,8	6,0 67,8
Capital employé par „Mil“	373 052 186 051	373 638 186 942	374 805 190 523	375 873 187 055	373 973 186 109	370 618 184 439	370 121 184 192
Matériel roulant.							
Nombre des locomotives	14	12	12	12	12	12	12
— - voitures à voyageurs	34	34	34	34	34	34	34
— - — de poste	6	6	6	6	6	6	6
— - wagons à marchandises	366	365	339	324	322	322	322
— - voitures et wagons en total	406	405	379	364	362	362	362
Capacité de charge des wagons à marchandises en total, centners kil.	41 920 2 088 098	41 850 2 084 006	38 740 1 999 992	36 940 1 840 032	36 720 1 829 073	36 720 1 829 073	36 720 1 829 073
do. do. par „Mil“ de chemin exploité, centners kil. par kilom.	6 987 30 513	6 975 30 760	6 457 29 476	6 157 27 183	6 120 26 989	6 120 26 989	6 120 26 989
Mouvement.							
Parcours des locomotives	27 717 319 003	28 087 317 242	27 180 306 998	27 650 312 907	25 850 291 976	21 890 247 248	18 168 205 208
Consommation en combustible par „Mil“ parcouru Ɔ's kil. par kilom.	257 11,33	262 11,55	261 11,51	263 11,60	272 11,99	291 12,83	366 16,14
Nombre des voyageurs	200 002	199 690	198 092	198 379	182 613	156 145	159 136
— - centners de marchandises	*) 5 539 739 275 941 989	*) 5 574 575 277 677 217	*) 5 061 092 262 099 926	5 068 619 252 474 866	5 008 048 249 457 732	4 158 120 207 131 654	3 292 450 164 001 445
Total des „Mil“ parcourus par les voyageurs	533 200 6 032 494	564 643 6 377 642	553 476 6 231 511	570 976 6 449 174	517 353 5 843 502	471 707 5 327 931	477 946 5 398 400
— - „Centnermil“ — — marchandises. Cent. mil. kil. X kilom.	*) 14 779 654 8 315 320 492	*) 15 871 830 8 929 799 954	*) 14 490 632 9 162 711 031	14 361 656 9 080 146 562	14 449 443 8 129 637 316	12 803 844 7 208 691 339	10 077 638 5 689 874 878
Quantités moyennes, calculées sur toute la longueur du chemin de fer: voyageurs	88 867	94 107	92 246	95 162	86 225	78 618	79 658
marchandises, centners kil.	2 463 276 122 099 162	2 645 305 131 705 266	2 415 105 120 299 689	2 393 609 119 228 944	2 408 240 119 967 734	2 133 874 106 291 187	1 679 606 86 688 476

Norsk Hovedjernbanes 16de Driftsberetning. — Aar 1870. —

Produits financiers de l'exploitation.											
Recettes, résultant du transport des voyageurs . . . Spd. fr.	46 517	49 268	48 642	48 366	44 601	40 993	42 511				
— — — des bagages . . . Spd. fr.	261 472	276 036	273 417	271 865	250 702	230 422	286 364				
— — — de la poste, des equipages, chevaux, chiens et bestiaux Spd. fr.	1 558	1 772	1 738	1 845	1 512	7 392	5 924				
	8768	9 960	9 769	10 871	8 499	41 550	38 299				
— — — des marchandises . . . Spd. fr.	2 701	2 717	3 148	3 096	2 664						
	15 182	15 272	17 685	17 408	14 974						
— — — des revenus autres . . . Spd. fr.	177 574	205 823	185 868	182 592	179 392	167 870	131 913				
	998 143	1 156 981	1 044 764	1 028 850	1 008 862	948 587	741 463				
	20 940	19 899	18 305	11 507	14 405	13 207	6 273				
	117 704	111 652	102 862	64 680	80 971	74 237	35 260				
Total Spd. fr.	249 290	279 479	257 701	247 406	242 574	229 462	186 621				
	1 401 339	1 570 951	1 448 537	1 390 689	1 363 608	1 289 806	1 048 986				
Dépenses : A. pour l'entretien et la surveillance de la voie Spd. fr.	27 812	37 262	30 048	23 553	24 462	24 029	24 454				
	156 391	209 450	168 900	132 991	137 504	135 067	137 456				
B. pour l'exploitation : a. traction et entretien des locomotives Spd. fr.	31 494	36 537	26 721	31 535	28 431	29 281	33 214				
	177 028	205 374	160 109	177 256	159 811	164 589	186 695				
b. entretien des voitures et wagons Spd. fr.	14 025	18 897	19 407	11 002	15 886	11 717	8 925				
	78 886	106 220	109 067	61 842	89 225	65 861	50 167				
c. entretien des stations et du télégraphe Spd. fr.	15 757	12 207	9 557	7 299	11 488	4 475	8 603				
	68 570	68 616	53 720	41 028	64 574	25 154	48 358				
d. salaires du personnel des stations et des conducteurs, frais d'éclairage, de combustible etc. des stations . . . Spd. fr.	27 085	25 303	24 149	24 397	24 756	25 011	21 736				
	152 245	143 228	185 741	187 136	189 153	140 587	182 178				
	22 651	24 242	22 942	22 494	21 140	17 869	15 425				
	127 321	136 264	126 957	126 489	118 828	100 441	86 704				
C. frais généraux Spd. fr.	138 824	154 448	132 824	120 280	126 163	112 382	112 357				
	760 330	688 152	746 604	676 094	709 162	631 899	681 588				
Total Spd. fr.	110 466	125 031	124 877	127 126	116 411	117 080	74 264				
	620 929	702 759	701 938	714 575	654 846	658 107	417 488				
Produit net Spd. fr.											

*) Marchandises de service non comprises.

	1870.	1869.	1868.	1867.	1866.	1865.	Calcul moyen pour les exercices 1854—1864.
Résultats statistiques calculés sur les moyennes.							
„Mill“ parcourus par chaque locomotive Mill kilom.	1 979 22 361	2 340 26 487	2 265 25 583	2 304 28 025	2 154 24 331	1 824 20 604	1 514 17 101
Rapport des „Mill“ de parcours à un „Mill“ de longueur	4 619	4 681	4 530	4 608	4 308	3 648	3 028
Parcours moyen d'un voyageur Mill kilom.	2,7 30,10	2,8 31,94	2,8 31,56	2,9 32,51	2,8 31,51	3,0 34,12	3,0 33,80
— — d'un centner de marchandises Mill kilom.	2,7 30,13	2,8 32,16	2,9 32,34	2,8 31,63	2,9 32,78	3,1 35,01	3,6 40,66
Produit par „Mill“ d'un voyageur Spd. fr. par kilom.	0,087 0,0434	0,087 0,0433	0,088 0,0437	0,085 0,0427	0,086 0,0429	0,087 0,0433	0,089 0,0443
— — d'un centner de marchandises Spd. fr. par kilom d'un kil.	0,012 0,00012	0,013 0,00013	0,013 0,00013	0,013 0,00013	0,012 0,00012	0,013 0,00013	0,013 0,00013
Produit brut par „Mill“ de la longueur exploitée:							
des voyageurs et bagages Spd. fr. par kilom.	8 012,50 3 987,46	8 506,67 4 233,38	8 396,67 4 178,63	8 368,50 4 169,77	7 685,50 3 823,02	6 832,17 3 398,56	7 085,17 3 524,40
des marchandises, bestiaux etc. Spd. fr. par kilom.	30 045,83 14 952,41	34 756,66 17 296,78	31 502,66 15 677,42	30 948,00 15 394,59	30 342,67 15 093,45	29 210,33 14 630,19	22 972,88 11 427,46
des revenus autres Spd. fr. par kilom.	3 490,00 1 736,82	3 316,50 1 650,46	3 050,83 1 518,27	1 917,83 953,98	2 400,83 1 194,26	2 201,17 1 084,94	1 045,50 520,06
Total Spd. fr. par kilom.	41 548,33 20 676,69	46 579,83 23 180,62	42 950,16 21 374,32	41 234,33 20 511,34	40 429,00 20 110,73	38 243,67 19 022,69	31 103,50 15 471,92
Produit brut par „Mill“ du parcours des locomotives:							
des voyageurs et bagages Spd. fr. par kilom.	1,73 0,863	1,82 0,904	1,85 0,922	1,82 0,904	1,78 0,888	1,87 0,932	2,34 1,164
des marchandises etc. Spd. fr. par kilom.	6,50 3,237	7,42 3,695	6,95 3,461	6,71 3,342	7,04 3,505	8,01 3,986	7,59 3,776
des revenus autres Spd. fr. par kilom.	0,76 0,376	0,71 0,353	0,67 0,335	0,42 0,207	0,56 0,277	0,60 0,300	0,84 0,172
Total Spd. fr. par kilom.	8,99 4,476	9,95 4,952	9,47 4,718	8,95 4,463	9,38 4,670	10,48 5,217	10,27 5,112
Dépenses par „Mill“ de la longueur exploitée:							
des A (l'entretien de la voie) Spd. fr. par kilom.	4 635 2 805,19	6 210 3 090,60	5 008 2 492,25	3 926 1 952,67	4 077 2 028,04	4 005 1 992,14	4 076 2 027,37
des B ^a (l'exploitation, locomotives) Spd. fr. par kilom.	5 249 2 612,19	6 089 3 030,46	4 453 2 216,31	5 256 2 614,43	4 738 2 357,09	4 880 2 427,57	5 535 2 758,61
des B ^b (do. voitures et wagons) Spd. fr. par kilom.	2 338 1 163,27	3 150 1 567,46	3 234 1 609,66	1 834 912,12	2 648 1 317,04	1 953 971,40	1 487 739,93
des B ^c (do. l'entretien des stations) Spd. fr. par kilom.	2 626 1 304,92	2 035 1 012,48	1 593 792,68	1 216 605,13	1 915 952,42	746 371,00	1 434 713,25
des B ^d (do. salaires du personnel des stations etc.) Spd. fr. par kilom.	4 514 2 246,50	4 217 2 088,69	4 025 2 002,97	4 066 2 032,65	4 126 2 052,40	4 168 2 073,55	3 623 1 802,03
des C (frais généraux) Spd. fr. par kilom.	3 775 1 878,12	4 040 2 010,68	3 824 1 902,86	3 749 1 864,68	3 523 1 756,63	2 978 1 481,43	2 571 1 278,82
Total Spd. fr. par kilom.	23 137 11 514,59	25 741 12 810,27	22 137 11 016,73	20 047 9 971,88	21 027 10 459,52	18 730 9 317,09	18 726 9 315,01

Observations.

- 1 Speciedaler = 5 Franc 62,1 Centimes.
1 Miil (36 000 Fod) = 11,295 Kilomètres.
1 Centner (100 P) = 49,81137 Kilogrammes.
-