

1 (1854-55)



FÖRSTE

Drifts-Beretning

for

den norske Hoved-Jernbane

fra 1 Sept. 1854 til 31 August 1855.

Christiania.

Trykt hos Carl C. Werner & Comp.

1855.

De særegne Vilkaar, under hvilke Driften af den norske Hoved-Jernbané i de 5 første Aar er stillet efter Contracten af 17de December 1850 i Forbindelse med det ved Banens Overleverelse fra de britiske Contractorer til Interessentskabet den 1 Septbr. 1854 Passerede*), og som i flere Henseender vanskeliggjøre Udførelsen af det undertegnede Direction overdragne Hverv i det Hele, have heller ikke kunnet være uden Indflydelse ved Affattelsen af den Beretning, Directionen nu har at afgive angaaende Banens Virksomhed i dens 1ste Drifts-Aar.

Men idet Directionen er sig bevidst hverken at have sparet Tid eller Møie for at see ogsaa de oven antydede særegne Vanskeligheder i Realiteten overvundne, tør den tillige nære det Haab, at efterhaanden som dette ved fortsatte Bestræbelser maatte lykkes den, og derhos overhoved den hos os hidtil altfor meget savnede Erfaring i disse Anliggendes Behandling i høiere Grad erhverves, vil man see sig istand til at gjøre den aarlige Drifts-Beretning mere tilfredsstillende baade med Hensyn til Indhold og Form, uden at dog derfor den Udførlighed, man denne første Gang har troet at burde anvende, kan antages altid at ville vise sig nødvendig for Öiemedet.

I. Transportmateriale.

Ved Jernbanens foreløbige Overleverelse den 1ste Septbr. 1854 havdes følgende Transportmateriale:

7 sexhjulede Locomotiver, hvoraf 2 sexhjulskoblede med faste Vandbeholdere og 5 firehjulskoblede med Tendere.

6 Passageervogne af 1ste Classe

8 — af 2den —

8 aabne — af 3die — (senere 4de)

4 Stoppevogne for Passageertog, med Afdelinger for Postbefordring.

151 Vogne for Transport af Tømmer m. V.

71 — — — af andre Varer.

6 Stoppevogne for Godstog.

I Aarets Løb er dette Materiale forøget med:

4 lukkede Passageervogne af en ny (3die) Classe.

2 Stoppevogne for Passageertog med Afdelinger for Postbefordring.

2 Stoppevogne for Godstog.

Derhos ere 4 af de ovennævnte 71 Godsvogne blevne indrettede til Transport af Qvæg.

II. Locomotivernes Drift og Forbrug.

Locomotiverne have i det Hele tilbagelagt:

	Norske Mile	Engl. Mile*)
Locomotivet No 1	1794,75	12563,25
— — 2	1674,25	11719,75
— — 3	2967,71	20774
— — 4	2219,57	15537
— — 5	2745,35	19217,5
— — 6	1266,96	8868,75
— — 7	1100,21	7701,5
	13768,80	96381,75
hvoraf med Passagerer og Gods	6413,7	44895,9
med Gods alene	5120,6	35844,2
med Ballast og som Hjælpekraft for hinanden .	2234,53	15641,7

Til Locomotivernes Drift har været brugt af:

Coke	2980083	Ⓕ
Kul	921111	—
Olie	4662,75	—
Pudsegarn	2318	—
Talg	1486	—
Pakningsgarn	245,87	—
Hamp	135,5	—
Brænde	659	Favne.

*) Bilag No. 1 og 2.

*) 1 norsk Mil er betragtet = 7 engelske Mile.

Sammenholder man dette Forbrug med Antallet af de tilbagelagte Mile, viser der sig at være medgaaet af:

	For hver norsk Miil.	For hver engelsk Miil
Coke	216,37 ₤	30,91 ₤
Kul	66,85 -	9,55 -
Olie	0,28 -	0,04 -
Pudsegarn	0,14 -	0,02 -
Talg	0,07 -	0,01 -
Pakningsgarn	0,014 -	0,002 -
Hamp	0,007 -	0,001 -
Veed	0,07 Favn.	0,01 Favn.

III. Indtægter og Udgifter.

Jernbanens samtlige Indtægter i Drifts-Aaret ere:

1. For Befordring af 6,789 Passagerer paa 1ste Plads	5,238 Spd. 2 ₤ 16 β
- - - 18,642 - - 2den -	9,078 - 2 - 12 -
- - - 7,917 - - 3die -	2,708 - 2 - 6 -
- - - 94,699 - - 4de -	18,400 - 0 - 12 -
- - - 128,047 Passagerer	35,425 - 2 - 22 -
2. - - - af 700 Vogne (2 og 4hjulede)	541 - 4 - 10 -
3. - - - 2,696 Creaturer	883 - 3 - 6 -
4. - - - 285 Hunde	31 - 2 - 16 -
5. - - - Pakker, Extratøi &c.	1,464 - 3 - 13 -
6. - - - Posten og Pakkeposten	482 - 3 - 18 -
7. - - - Varer*)	77,148 - 2 - 0 -
8. Af Telegraphen	760 - 4 - 12 -
9. Godtgjørelse af Mjös dampskibene for Læsning af Varer ved Eidsvoldsbakken	867 - 0 - 19 -
10. Renter af Penge i Creditcassen	183 - 0 - 6 -
11. Tomteleie	350 - 3 - 11 -
12. Bryggeleie	261 - 4 - 2 -
13. Godtgjørelse af de britiske Contractorer for Transport af Ballast, Materialier m. V.	1,000 - 0 - 0 -
14. Forskjellige Indtægter, Læsning &c.	543 - 4 - 12 -
	119,946 Spd. 0 ₤ 3 β

Udgifterne have udgjort:

1. Til Gager og Lønninger	36,033 Spd. 3 ₤ 19 β
2. - Coke og Kul	13,169 - 3 - 18 -
3. - Veed	1,171 - 1 - 0 -
4. - Olie og Talg &c.	1,644 - 2 - 14 -
5. - Materialier til Reparation	1,269 - 4 - 15 -
6. - Vedligeholdelse af Passageer- og Godsvognene	6,161 - 3 - 15 -
7. - Istandsættelse af Slitage paa Banen og dens Bygninger (udenfor den de	
	Läteris . . 59,450 Spd. 4 ₤ 9 β

*) Nærmere Oplysning om Beskaffenheden og Mængden af de Varer, som have været transporterede fra og til Christiania i Aaret 1854 og fra 1 Januar til 31 August 1855, indeholdes i de som Bilag No. 7 og 8 hosføiede Tabeller.

	Transport	59,450 Spd. 4 $\frac{1}{2}$ 9 β	119,946 Spd. 0 $\frac{1}{2}$ 3 β .
	britiske Contractorer i 5 Aar paa- hvilende Vedligeholdelse). (Bilag 3)	9,360 - 0 - 0 -	
8.	Til Vedligeholdelse af Telegraphen, her- under indbefattet Overtelegraphi- stens Løn	541 - 0 - 21 -	
9.	- Skrivesager, Trykning, Avertisse- menter &c.	1,615 - 1 - 16 -	
10.	- Hestehold	1,236 - 3 - 10 -	
11.	- Uniformer	1,262 - 1 - 12 -	
12.	- Erstatninger &c.	195 - 1 - 5 -	
13.	- Leiegodtgjrelse, Skatter, Assuran- ce &c.	1,066 - 2 - 9 -	
14.	- Forskjellige Udgifter	3,977 - 4 - 20 -	
15.	- Kjrsel og Paalsning	1,487 - 0 - 17 -	
16.	- Rente af Strømmens Sidebane i Hen- hold til Kongl. Resol. af 7 Octbr. 1852 og 31 Juli 1854 (Bilag 4) .	1,108 - 1 - 16 -	
17.	- Rente af Grunden i Henhold til Con- tracten af 17 Decbr. 1850 §§ 3 og 15	5,320 - 0 - 0 -	
18.	- de britiske Contractorer for Udfyld- ning af Viaducterne i Henhold til Kongl. Resol. af 6 Decbr. 1854 (Bi- lag 5)	1,773 - 1 - 16 -	
		<hr/>	88,394 Spd. 4 $\frac{1}{2}$ 7 β *

Indtægterne have saaledes overstget Udgifterne med 31,551 Spd. 0 $\frac{1}{2}$ 20 β

Da dette Overskud af 31,551 Spd. 0 $\frac{1}{2}$ 20 β , eller, efter Cours af 4 Spd. 50 β , £ 7143. 13 sh. 4 d., udgjr 3,175 % af den i Jernbanen prioriterede Actiecapital af £ 225,000, vil man kunne udbetale det denne overensstemmende med § 15 i Contracten af 17 Decbr. 1850 tilfaldende Udbytte for Drifts-Aaret med 3 %.

Ved Udgangen af Drifts-Aaret havdes staa- ende i Christiania Creditcasse	13,355 Spd. 4 $\frac{1}{2}$ 5 β	
Contant i Casse	1,447 - 2 - 16 -	
Til Bygning af Cokesovne var gjort et For- skud af	1,195 - 2 - 16 -	
De udestaaende Fordringer beløb til	1,964 - 0 - 14 -	
I Behold havdes Forbrugsgjenstande til en Værdi af	21,165 - 1 - 9 -	
	<hr/>	39,128 Spd. 1 $\frac{1}{2}$ 12 β
Den udestaaende Gjæld beløb til	7,577 - 0 - 16 -	
		<hr/>
		31,551 Spd. 0 $\frac{1}{2}$ 20 β .

*) Udgifterne udgjøre altsaa 73.7 % af Indtægterne, hvorved dog bemærkes, at saavel 17 og 18 Post som ogsaa 16 Post, — da nemlig Indtægterne af Strømmens Sidebane ikke have dækket dens Udgifter, — egentlig hr fratrkes ved Beregningen af Omkostningernes Strrelse i Forhold til Indtægterne, da de efter deres Beskaffenhed strængt taget henhøre under Omkostningerne ved Banens Anlæg, skjnt de under de her givne Forholde have maattet udredes af Driftens Udbytte. Naar saadant Fradrag skeer, viser det sig, at Omkostningerne ved det nu tilbagelagte Drifts-Aar have udgjrt 66.858 % af Indtægterne. Paa den anden Side maa man dog, ved at sam-

Sammenholder man enhver af de nævnte Indtægtsposter med Antallet af de af Gods- og Passageertogene tilbagelagte Mile, viser det sig, at

	For hver norsk Miil Skill. Norsk.	For hver engelsk Miil Skill. Norsk.
Post 1 har indbragt . . .	368,557	52,651
— 2 — — . . .	5,628	0,804
— 3 — — . . .	9,191	1,313
— 4 — — . . .	0,322	0,046
— 5 — — . . .	15,232	2,176
— 6 — — . . .	5,019	0,717
— 7 — — . . .	802,627	114,661
— 8 — — . . .	7,910	1,130
— 9 — — . . .	8,526	1,218
— 10 — — . . .	1,904	0,272
— 11 — — . . .	3,647	0,521
— 12 — — . . .	2,716	0,388
— 13 — — . . .	10,402	1,486
— 14 — — . . .	5,656	0,808
Den hele Indtægt i Forhold til de af Passager- og Godstogene tilbagelagte Mile har altsaa været	1247,337	178,270

Ved ligeledes at sammenholde enhver af Udgiftposterne med samme Mileantal faer man ud, at

	For hver norsk Miil Skill. Norsk.	For hver engelsk Miil Skill. Norsk.
Post 1 har kostet . . .	374,878	53,554
— 2 — — . . .	137,011	19,573
— 3 — — . . .	12,180	1,740
— 4 — — . . .	17,108	2,444
— 5 — — . . .	13,209	1,887
— 6 — — . . .	64,274	9,182
— 7 — — . . .	97,433	13,919
— 8 — — . . .	5,628	0,804
— 9 — — . . .	16,807	2,401
— 10 — — . . .	12,866	1,838
— 11 — — . . .	13,132	1,876
— 12 — — . . .	2,030	0,290
— 13 — — . . .	11,095	1,585
Lateris . . .	777,651	111,093

	For hver norsk Miil Skill. Norsk.	For hver engelsk Miil Skill. Norsk.
Transport . . .	777,651	111,093
Post 14 har kostet . . .	41,090	5,870
— 15 — — . . .	15,470	2,210
— 16 — — . . .	11,529	1,647
— 17 — — . . .	55,342	7,906
— 18 — — . . .	18,445	2,635
Den hele Udgift i Forhold til de af Gods- og Passageertogene tilbagelagte Mile har altsaa været	919,527	131,377

Til denne Udsigt over Hovedresultaterne af Banens Drift skal man tillade sig at knytte følgende Bemærkninger:

Hvad Indtægterne betræffer antager Directionen, at der er al Grund til at være tilfreds, vel ikke saameget af Hensyn til Störrelsen af det vundne Udbytte i og for sig, som fordi Driftens Afkastning, saavel hvad Gods som Passagerer angaaer, har viist sig at være saa hurtigt og stadigt stigende, at man derved synes fuldkommen berettiget til at nære gode Forhaabninger for Fremtiden.

Indtægterne fra 1ste Januar til 31te August 1855 udgjorde saaledes . 81,917 Spd. 1 $\frac{1}{2}$ 1 β , medens de for samme Tidsrum i 1854 beløb sig til 70,595 - 1 - 23 - altsaa en Forøgelse af . 11,321 Spd 4 $\frac{1}{2}$ 2 β , eller omtrent 16 %.

Naar der sees hen til, at Udbyttet af Trælastbefordringen fra Strømmen i førstnævnte Tidsrum var 8132 Spd. 4 $\frac{1}{2}$ 10 β mindre end i sidstnævnte*), antages Tilvæksten at maatte betragtes som endmere lovende, dels fordi Grunden til den formindskede Trælasttransport formenes, idetmindste for en væsentlig Deel, at maatte søges i den særegne Omstændighed, at der i forrige Høst ikke havde været tilstrækkeligt Vand til Tømmerets Flødning og Opskjæring, og dels fordi det af Sammenligningen fremgaaer, at Tilvæksten skriver sig fra forøget Førsel af

holde dette Resultat med Forholdene paa andre Baner, tage i Betragtning, at der Intet er kommet til Udgift for den egentlige Vedligeholdelse af Banen og dens Bygninger, der nemlig efter Contracten af 17 Decbr. 1850 § 7 paaheviler Contractorerne indtil 1 Septbr. 1859.

*) I Forbindelse hermed kan ogsaa bemærkes, at denuc Transport i Tidsrummet fra 1 Septbr. 1854 til 8 April 1855 indbragte omtrent 15000 Spd. mindre end i det tilsvarende Tidsrum 1853—1854.

Gjenstande, hvis Trang til Transport paa Banen i det Hele taget er underkastet langt mindre Paa-virkning af Forandringer i Conjuncturerne end Trælasten.

Som en Omstændighed, der ligeledes antages at aabne gunstige Udsigter til forøget Indtægt, fortjener det ogsaa at fremhæves, at i Særdeleshed Trafikken mellem de fjernere Stationer, og navnlig mellem Endestationerne Eidsvold og Christiania, har udviklet sig i betydelig og hurtig Progression. Heraf viser det sig nemlig, at det District, af hvis Trang til forøget og let Samfærdsel Jernbanen skal vente sin Fortjeneste, stadigt udvides, foruden at naturligviis Gevinsten af de forskjellige Gjenstandes Transport paa Banen maa staae i et omtrent lige Forhold til den Længde af Banen, hvori de transporteres.

Endvidere troer man at burde paapege, at en af de væsentlige Hindringer, som hidtil have stillet sig iveien for, at Banens Trafik har kunnet naae sin rette Udvikling, nemlig Mangel paa de til dens egen Transportevne svarende Communicationsmidler i Mjösen, rimeligviis snart vil blive, om ikke afhjulpen paa den Maade, som Directionen har anseet for den hensigtsmæssigste (see Bilag No. 6), saa dog i betydelig Grad formindsket, idet der nu er sikker Udsigt til, at der til Vaaren vil blive sat to nye Dampskibe i Fart paa denne Indsö.

Sluttelig skal man i denne Forbindelse ogsaa nævne, at den tiltagende Opdyrkning af store og hidtil saagodtsom ubrugte Strækninger i de Districter, der omgive Jernbanen, maa, foruden at vidne om dennes heldbringende Virkninger paa Landets Opkomst, ogsaa ventes at ville efterhaanden bidrage til Forøgelse i Banens Indtægter.

Hvad Udgifterne angaaer, da have disse vistnok været temmelig betydelige i Forhold til Indtægterne. Naar der imidlertid sees hen til, at Banen er det første Anlæg af denne Beskaffenhed i vort Land, til dens ringe Længde, til dens ualmindeligt stærke Stigninger og Böininger, til det ved den langvarige og strænge Kulde i forrige Vinter forøgede Brug af Brændematerial saavel som og til de høie Priser paa Coke, Kul og Olie, samt endelig til, at den hele Indretning endnu er forholdsviis ny og i mange Stykker altfor ufuldendt til, at det med Rimelighed kan fordres, at den allerede skulde være kommen

ganske i sine rette Gjænger, kunné Udgifterne formeentlig ikke med Föie siges at have været uforholdsmæssigt store, ved Siden af Indtægterne. Tvertimod synes den Betragtning, at Forholdet, under Omstændigheder som de nævnte, ikke har stillet sig endnu ufordeeligere end Tilfældet har været, i Forbindelse med de Forventninger, man efter det oven Anførte maa kunne nære om en væsentligt forøget Indtægt, og den ved Erfaring andetstedsfra noksom bekræftede Kjendsgjærning, at en Banes Udgifter langtfrastige i samme Forhold som dens Indtægter, at maatte give grundet Haab om, at Forholdet mellem vor Banes Indtægt og Udgift inden en ikke altfor fjern Fremtid vil stille sig nogenlunde gunstigt.

Hvad navnlig den væsentligste Udgifts-post, nemlig Lönninger til Banens Betjente, angaaer, har det allerede viist sig, at efterhaanden som de forskjelligartede Dele af Anlæggets Maskinerie ved dets fortsatte Gang blive nøiagtigere indpassede i hinanden, kan man ogsaa drive det med forholdsviis ringere Omkostninger. Uagtet Trafikkens betydelige Tiltagen er man nemlig bleven istand til for Tiden at hjælpe sig med et mindre Personale end i Begyndelsen af Drifts-Aaret, idet Betjentenes forøgede Övelse og Kyndighed tør ventes at ville vise sig endog meer end tilstrækkelig til at erstatte den Formindskelse, der allerede er bleven gjort i deres Antal.

Ogsaa med Hensyn til den næststörste Post i Udgiftsbudgettet, Coke og Kul, har Directionen truffet Foranstaltninger, sigtende til at opnaae fremtidig Besparelse. Man har nemlig ladet bygge Ovne og anskaffe andre Requisiteer til at forarbeide de fornödne Coke for Banens egen Regning. Foruden at man herved har paaregnet i Fremtiden at ville kunne have dette hovedsagelige Brændematerial ikke ubetydeligt billigere, og tillige i Almindelighed bedre, end hidtil, da man har været nödt til at forskrive det fra Udlandet, venter man endvidere af denne Foranstaltning en væsentlig Fordeel ved ikke at skulle være saa afhængig af Leverandører og af Skibsfartens Tilfældigheder.

Den Omstændighed, at Banens provisoriske Drift, uagtet Indtægterne vare mindre end i det nu afsluttede Drifts-Aar, dog afgav, — foruden til de prioriterede Actier et Udbytte, der

for den Deel af Aaret 1854, hvori Banen blev dreven for Contractorernes Regning, gik op til 5 %, — endvidere til Fordeling mellem de uprioriterede Actier et Overskud af 7,525 Spd. 21½ Skilling, der af Directionen indtil Videre ere blevne indsatte paa Folio i Norges Bank, kunde ved første Öiekast lede til at antage, at Omkostningerne i dette Drifts-Aar have været uforholdsmæssigt større end under den foreløbige Drift.

En saadan Slutning vilde imidlertid være aldeles misledende:

Ved de Kongelige Resolutioner af 5 Nvbr. 1852 (see Departements - Tidenden for 1852 Side 845), 19 Octbr. og 26 Nvbr. 1853 var det nemlig gjort til Betingelse for den de britiske Contractorer udenfor den oprindelige Contracts Vilkaar meddelte Tilladelse til Banens provisoriske Aabning for Trafiken, at en Halvpart af den hele Bruttoindtægt skulde regnes som reen Indtægt, hvoraf $\frac{1}{3}$ Deel skulde tilfalde de uprioriterede Actier, — og i den Kongelige Resolution af 16 Marts 1854 (see Departements-Tidenden for 1854 Side 376, 385) om Tilladelse for Contractorerne til en fortsat foreløbig Drift, var det stipuleret, at et vist Procent-Beløb, som af Hr. R. Stephenson senere blev fastsat til 40 % af Bruttoindtægten, skulde betragtes som Driftsomkostninger, og alt det Övrige regnes som reen Indtægt.

Heraf vil det sees, at en Sammenligning som den forannævnte ikke med nogen Nytte kan anstilles, idet nemlig alene Störrelsen af Omkostningerne ved den siden 1 Septbr. 1854 stedfundne Drift fremgaaer som det sande Udtryk af dennes virkelige Resultater, medens det regnskabsmæssige Beløb af Udgifterne ved den foreløbige Drift var paa Forhaand vilkaarligt bestemt efter en Maalestok, ved hvis Ansættelse til et langt lavere Procent-Forhold end det i Virkeligheden indtraadte der blandt Andet maaskee kan være taget Hensyn til Billigheden af, at vedkommende Entreprenører for Tilladelsen til den provisoriske Benyttelse af Banen og dens Driftsmidler ydede et passende Vederlag, hvilket altsaa som saadant egentlig burde holdes udenfor selve Udbyttet af bemeldte Drift, og som ialfald maa gjøre enhver Sammenligning mellem et for en væsentlig Deel blot nominelt Actie-Udbytte og det reelle Resultat af Driften i det nærmest paafølgende Aar aldeles upaalidelig.

Undertegnede Direction, hvis Function i dens fulde Udstrækning først indtraadte ved Banens Overleverelse til Interessentskabet, idet den tidligere, hvad navnlig Regnskabsvæsenet angaaer, alene havde at føre Control med Banens Indtægter, er saaledes ikke i Besiddelse af de fornødne Materialier til med Nöiagtighed at kunne oplyse, hvor store Omkostningerne ved den provisoriske Drift i Virkeligheden have været, ligesom dette vel vanskeligt med Sikkerhed kunde opgives selv af rette Vedkommende, da Drifts-Omkostningerne i den Tid neppe have kunnet holdes strængt sondrede fra Omkostningerne ved Banens Anlæg, der samtidigt var iværk.

Imidlertid har Banens Driftsbestyrer, som ogsaa for Vedkommende bestyrede den foreløbige Drift, paa Directionens Opfordring afgivet den Erklæring, at bemeldte Omkostninger maa antages i Virkeligheden at have været ligesaa store som Driftsomkostningerne for de sidste 12 Maaneder, om ikke større.

Naar hertil kommer, at de Hensyn, som ved en Jernbanes ordnede Drift maa tages til i alle Dele at kunne tilfredsstille Publicum saavidt som det lader sig forene med Banens velforstaede Tarv, neppe i samme Udstrækning have gjort sig gjældende forsaavidt angaaer dens blot provisoriske Drift, — under hvilken man derfor vil have kunnet spare Omkostninger, som derimod ikke kunne undgaaes, naar Alt skal indrettes til en varigere Ordning, — maa det vistnok blive endnu mere klart, at Drifts-Omkostningerne saa langt fra kunne antages at være i uforholdsmæssig Grad tillagne siden Banens Aabning, at tværtimod en Sammenligning med den provisoriske Drift ogsaa i denne Retning ikke kan Andet end give godt Haab for Fremtiden.

IV. Standsninger og Uheld.

Forsaavidt der under dette Aars Drift er indtruffet Standsninger og Uheld af nogen Betydenhed, skal Directionen tillade sig at oplyse Følgende:

1. Paa Grund af de Virkninger paa Overbygningen af Banelinien, som Tælelösningen havde medført paa enkelte Puncter mellem Dal og Eidsvold, blev Persontrafiken mellem disse Stationer standset fra den 2den

til den 22de April, ligesom der, da Tunnelerne ved Løken og Eidsvold endda ikke vare aldeles befriede for Dryp m. V., fra sidstnævnte Dato til 26 Juli kun benyttedes lukkede Personvogne i den anførte Strækning.

2. Den 21 Marts blev en af Banens Dragere ved Grorud, idet han kom imellem Locomotivet og en med Steen ladet Vogn, saaledes beskadiget, at han kort efter døde, hvilket efter det optagne Forhør maa antages at være forvoldt ved hans egen Mangel paa behørig Forsigtighed.
3. Den 1 April om Formiddagen gik Locomotivet og Tenderen ud af Skinnerne mellem Dal og Eidsvold, og samme Dags Eftermiddag fandt et lignende Uheld Sted mellem samme Stationer, uden at forøvrigt derved bevirkedes anden Skade end nogle Timers Ophold hver Gang. Af de i Anledning heraf anstillede omhyggelige Undersøgelser antoges det at fremgaae, at Grunden til de gjentagne Udskridelser var at søge deels i, at en enkelt Skinne formedelst Frostens havde løftet sig noget, og deels maaskee i, at Locomotivet havde faaet en ny Fjeder paa den ene Side, som endnu var lidt stivere end den tilsvarende paa den anden Side.

For Övrigt har der kun været Spørgsmaal om mindre betydelige Ophold, som Følge enten af smaa Uheld ved Transportmidlerne eller tildeels af nogen Udskridning ved Banelinien; men ligesom der ikke i noget andet af alle disse Tilfælde end i det under No. 2 nævnte er kommet noget Menneske til Skade, saaledes have de Undersøgelser, der have været anstillede angaaende Aarsagerne til de indtrufne Uheld, ikke afgivet Grund til at drage mere end een af Jernbanens Betjente til Ansvar, nemlig for ved Skjødesløshed at have forvoldt Beskadigelse af nogle Vogne.

Naar der blandt Andet sees hen til den ualmindeligt strænge Kulde i forrige Vinter, til at Banen endnu er altfor ny til at dens Underbygning fuldstændigt kan have consolideret sig, samt endelig til Størrelsen af den stedfundne Trafik, synes de indtrufne Tilfælde, langt fra at kunne vække nogen Frygt for, at Beskaffenheden af Banen og dens Driftsmidler ikke skulde

afgive al rimelig Garantie for en sikker Færdsel, snarere ved deres forholdsmæssige Ubetydelighed at vidne fordeelagtigt saavel om Materiellets Godhed som om Personalets Kyndighed og Omhyggelighed i dets Brug.

V. Forhandlinger med Contractorerne.

Med Hensyn til de Forhandlinger, Directionen i Aarets Løb har ført med de britiske Contractorer og den tildeels af disse befuldmægtigede Ingenieur, angaaende saadanne Forbedringer af Banen og Udvidelser af dens Driftsmidler, som i den nærmeste Fremtid antages at paa kræves, skal man tillade sig i Korthed at meddele Oplysning om følgende Poster:

1. Om Udvidelse af Varehusene ved Christiania og Eidsvolds Stationer.

Arbejder til Udvidelse af Varehuset i Christiania ere i Løbet af sidste Sommer blevne satte i Værk, og ere allerede temmelig vidt fremskredne, medens Contractorerne have anseet det hensigtsmæssigt, forinden der skrives til at udvide Varehuset i Eidsvold, at oppebie den Indvirkning paa Jernbanens Trafik, som maatte vise sig at ville følge saavel af den nu i Arbejde værende Regulering af Vormens Vandstand som af den til Vaaren forestaaende Forøgelse i Antallet af Dampskibe paa Mjösen.

2. Om Anskaffelse af 2 nye Locomotiver, 4 nye Passageervogne af 4de Classe, 6 Qvægvogne og 1 Hestevogn.

De forlangte Locomotiver ere blevne lovede, og 4 af Godsvognene ere, som ovenfor anført, blevne omdannede til Qvægvogne.

3. Om fuldstændig Istandbringelse af Sidebanen ved Strømmen og Stationen ved Over.

Der er nu givet Contractorernes Ingenieur Bemyndigelse til at udbedre Forbindelsen af Sidelinien til Sagbrugene med Hovedlinien, saaledes at Sidelinien kan blive befaret med Locomotiv saa langt ned som muligt, samt til ved Sidelinier at skaffe de tilgrænsende Sagbrug, saavidt muligt, Adkomst til denne Linie, medens Contractorerne under 26 Septbr. sidstleden have erklæret, at det ikke er deres Hensigt at foretage yderligere Arbejder ved Nit-Elven, forinden en længere

Tids Erfaring maatte have viist, hvad der er nödvendigt, og deres Ingenieur Hr. Bidder personlig faaer besigtiget Localiteterne.

4. Om Udbedring af Bane-Linien m. V. nordfor Dal.

Arbejder, sigtende til en saadan Forbedring, og navnlig til at sætte Lökens og Eidsvolds Tunneler i forsvarlig Stand, have i Sommer stadigt været foretagne.

5. Om Foranstaltninger til at Varer og Passagerer kunne blive førte directe fra Jernbanen over til Mjös dampskibene.

6. Om Opførelse af 12 smaa Huse for Banens Grindvogtere.

Angaaende de 2 sidste Poster har Directionen endnu ikke modtaget de forventede Meddelelser fra Contractorerne.

Efterat Directionen ved det Foranstaaende har søgt at give en nogenlunde udförlig Fremstilling af Jernbanens Forholde i Drifts-Aaret fra 1 Septbr. 1854 til 31 August 1855, samt dertil knyttet de Bemærkninger, man har fundet fornödne som Ledetraad ved Bedömmelsen af, hvilken Betydning der rettelig bör tillægges de udhævede Data, saavel med Hensyn til den stedfundne Drift som til Banens Fremtid, troer man til Slutning ikke at burde lade uberört en Omstændighed ved selve Jernbaneanlæggets Organisation, der allerede har lagt og i Fremtiden maaskee i endnu höiere Grad vil lægge Hindringer iveien for, at Banens Interesser idethele fremmes saaledes, som det ellers vilde kunne skee.

Under den raske Udvikling af de udenfor Jernbanen liggende Forholde, der i Særdeleshed indvirke paa dens Fremgang og for hvilke den tjener som Middel, föler man nemlig i desto höiere Grad Savnet af, at denne Bane ikke, saaledes som de fleste Indretninger af lignende Beskaffenhed, eier noget særskilt Fond til dens Drift eller til Foranstaltninger, som, uden at være

strængt fornödne for denne, dog maa antages i væsentlig Grad at ville befordre Anlæggets Tarv. Udgifterne til saadanne Öiemed maa derfor, naar disse ikke skulle sættes aldeles tilside, og derved maaskee store fremtidige Fordele gaae tabte, bæres af Driftens aarlige Udbytte. Foruden at imidlertid denne Udvei selvfølgelig vilde være utilstrækkelig ved mere indgribende og kostbare Forföininger, er det klart, at navnlig Hensynet til den Classe af Actieeiere, i hvis Interesse det er at kunne paaregne et jevnt aarligt Udbytte, altid maa vække Betænkeligheder ved i nogen væsentlig Grad at bebyrde det enkelte Aar med andre Udgifter end de, som kunne ansees strængt fornödne til Anlæggets Drift.

Directionen föler altfor vel den hemmende Indflydelse, som denne Mangel af Driftscapital över paa dens Bestræbelser for efterhaanden i Virkeligheden at give Jernbane-Anlægget den deraf i sin Tid paaregnede store Betydning for Landet i det Hele saavelsom for Interessenterne, og hvorom Forholdene iövrigt, efter den hidtil vundne Erfaring, synes at give godt Haab, til at man ikke stadigt skulde have for Öie Muligheden af at finde Midler til i den nævnte Henseende at faae Adgang aabnet til en friere Virksomhed.

En Følge af den nys omhandlede Mangel er det ogsaa, at man ikke strax har kunnet udbetale det nu forfaldne Udbytte. Som foran under III. paapeget havdes nemlig ved Drifts-Aarets Slutning ikke det hele vundne Udbytte disponibelt, men af samme henlaae blandt Andet over $\frac{2}{3}$ eller 21,165 Spd. i beholdne Forbrugsartikler. Da man nu ikke har noget Driftsfond, hvoraf de fornödne Penge kunne forskydes, har man maattet udsætte med Udbyttets Udbetaling, indtil man vil kunne supplere den contante Beholdning af den fortsatte Drifts Indtægter. Dette Tidspunkt har man forudsat at ville indtræde til 1 Decbr. förstkommende, og derfor bestemt Udbetalingen af Udbyttet fra den Dag.

Christiania, i Directionen for den norske Hoved-Jernbane, den 20de October 1855.

Birch-Reichenwald. Georg Ræder.
Chr. Tostrup.

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

A. Sörenssen.

Bilag № 1.

Undertegnede, Chef for det Kongelige Departement for det Indre, paa den Norske Regjerings Vegne og med Forbehold af Hans Majestæt Kongen af Norges og Sveriges naadigste Approbation, og undertegnede G. P. Bidder som Befuldmægtiget af de Herrer Lewis Ricardo, Sam. Morton Peto og Thomas Brassey gjøre vitterligt at have afsluttet en Contrakt angaaende Anlæggelse og Drift af en Jernbane med tilhørende elektrisk Telegraph mellem Christiania og Mjøsens af følgende Indhold.

§ 1.

De Herrer L. Ricardo, S. Peto og Th. Brassey paatage sig at anlægge og i fuldfærdig Stand med alle fornødne Apparater, Driftsmidler og Tilbehør, saaledes som nærmere er sagt i § 4, at levere ovennævnte Jernbane og Telegraph for den Sum 450,000, fire Hundrede og femti Tusinde Pund Sterling, heri ikke indbefattet Udlægget ved Grundens Erhvervelse. Som en Følge heraf kan der ligesaa lidt paalægges den norske Statskasse noget yderligere Tilskud, om bemeldte Anlægskapital skulde blive utilstrækkelig, som det kan forlanges, at de britiske Contrahenter skulle lide nogen Afkortning, om det fastsatte Beløb ikke heelt skulde medgaae til Værkets Fuldførelse.

§ 2.

Af den nævnte Sum £ 450,000 udreder den Norske Stat den ene Halvdeel 225,000, to Hundrede og fem og tyve Tusinde £ St.; hvorimod de Herrer Ricardo, Peto og Brassey tage sin Valuta for den øvrige Halvdeel i Actier, hvis samlede Beløb under alle Omstændigheder uforanderligen bliver 225,000 — to Hundrede og fem og tyve Tusinde £ St.

§ 3.

Foruden den ovennævnte Udredelse af den halve Anlægskapital paatager den norske Regjering sig endvidere at levere Grunden til Jernveien og tilhørende Bygninger, mod af Jernbanens første Udbytte at erholde en aarlig fire Procents Rente af Grundens Værdi, hvilket aarlige Rentebeløb dog i intet Tilfælde maa overstige

1200 £ St. Disse Bestemmelser skulle ikke være anvendelige paa Grundstykker, hvis Erhvervelse, efterat Værket er fuldført, maatte besluttes for at udvide samme, eller anlægge nye Bygninger.

§ 4.

- a. Jernbanen anlægges efter den i de Herrer Englands og Ræders Karter af 1847 optrukne og af Hr. Robert Stephenson i Skrivelse af 28de December s. A. approberede Linie. Dog ere de britiske Contrahenter under Arbeidets Udførelse berettigede til at gjøre de Modifikationer heri, som Hr. Robert Stephenson paa Grund af nærmere forefundne Oplysninger maatte finde fordeeltige for Anlægget. Stigningerne skulle være som angivet paa de nævnte Karter, dog med saadanne Modifikationer, som kunne anbringes uden Skade for Jernbanens Virksomhed og som maatte blive bifaldte af Hr. Robert Stephenson.
- b. Som en Følge af Forestaaende blive Banens Endepunkter i Syd Pladsen mellem Bordtomterne og Ladegaarden ved Christiania, eller, om den Norske Regjering maatte forlange det, tæt ved Akerselven, og i Nord Sundgaarden paa den østlige Bred af Vormen lige overfor Eidsvoldsbakken, med mindre Hr. Robert Stephenson efter nærmere indhentede Oplysninger skulde give noget Punkt ved den vestre Side af Elven, dog ovenfor Sundfossen, Fortrin som Endepunkt.
- c. Jernbanen bliver en til Drift med Locomotiver indrettet enkelt Sporvei med dobbelte eller flere Spor ved Stationer, Afvigepladse og hvor det iøvrigt fornødiges.
- d. Jernbanens Bygningsmaade skal være beregnet paa at opfylde alle Fordringer til en solid, standhaftig og velbygget Locomotiv-Jernbane, og navnlig paa at kunne transportere Vægter af samme Størrelse som gode europæiske Locomotivbaner i Almindelighed. Som Følge heraf maa den for solide Locomotiv-Jernbaner almindelig brugelige Constructionsmaade, nemlig Railernes Anbringelse i Stole paa Tversviller, nedlagte i et Lag af pukket Steen el-

ler Singel, ikke fraviges af noget oeconomic Hensyn, men alene forsaavidt særegne Terrainforhold paa nogen Strækning maatte gjøre den uhensigtsmæssig. I Overeensstemmelse med disse Grundsætninger bliver Constructionmaaden, og hvad der skal iagttages ved Værkets Udførelse i det Hele at bestemme af Robert Stephenson, og maa enhver Construction der anvendes, og ethvert Arbeide, der udføres, af ham i Forveien være bifaldt.

Alle Materialier, som bruges til Anlægget, skulle være af bedste Beskaffenhed.

- e. Planets Bredde skal mindst være 15 Fod, undtagen paa Viaducter og i Tunneler, hvilke skulle have saadan Bredde, som Hr. Robert Stephenson bestemmer; Afstanden mellem Railerne skal være 4 Fod og 8 Tommer og Distancen mellem Railen og Grøftens indre Kant 5 Fod og 1 Tomme. Railerne skulle have en Vægt af mindst 70 Pd. engelsk pr. Yard. Afgrøftningen bør være saa kraftig, og Afledningsrender være anbragte i et saadant Antal og med saadanne Dimensioner, som udfordres for at holde Veien fri for enhver skadelig Paavirkning af Vand.
- f. Jernveien skal være forsynet med det fornødne Antal Veiovergange — være sig i Plan med eller over eller under Jernbanens Linie — saavel for Færdselen paa de Veie, der skjære Banelinien, som for al anden fornøden Communication, navnlig mellem Dele af Eiendomme, som af Jernbanelinien blive overskaarne; ligesaa skal den være afgrændset fra de tilgrændsende Eiendomme ved passende Hegn.
- g. Jernveien skal være forsynet med alle faste og løse Apparater, der udkræves for Værkets Drift i et saadant Antal og en saadan Ustrækning, der fuldkommen modsvarer Behovet. Enhver Udvidelse af det oprindelig Anskaffede, som udkræves for Banens Drift indtil denne har naaet en saadan Udvikling, at den afkaster en Brutto-Indtægt af 225,000 Spd., skal bæres udelukkende af de britiske Contrahenter. Banegaardenes Antal bliver 3, nemlig ved begge Endepunkter og ved Strømmen, og bør derhos have nødvendige Mellemstationer i et Antal af mindst 4. Paa hver Banegaard og

Mellemstation skal findes Bygninger, indeholdende de for Passagerer og Gods fornødne Modtagelses- og Venterum samt de for Banens Drift nødvendige Bureauer. Ligesaa paa Hovedstationerne de fornødne Bygninger for Opbevarelse af Locomotiver, Vogne og Coaks og andre Forraad; Pumper, Vandkraner og Cisterner til Locomotivernes Forsyning, Laterner, Kraner for Godstransport, hvorhos Linien og Sidelinierne bør være forsynede med fornødne Dreieskiver og Afvigeskinner (switches) i et saadant Antal og saadanne Directioner, som Trafikken kræver. Videre bør ved Hovedstationerne være anlagt Losse- og Landingspladse med fornødne Indretninger til at Personer og Gods direkte fra Jernbanevogne kunne føres over i Dampfartøier og ved Christiania Station i Trælastfartøier eller andre større Søfartøier. Søfartøier, der benytte sig af disse Bequemmeligheder, skulle derfor betale en billig Bryggeløse, som nærmere bliver at bestemme. Stationsbygninger, ligesom de langs Linien anlægges Banevaghuse kunne opføres enten af Træ eller Steen, undtagen ved Christiania Station, hvor alle Bygninger skulle være af Muur eller andet ildfast Material. Videre bliver at anlægge et Værksted for Vedligeholdelse af Locomotiver, Vogne og øvrige Maskiner, forsynet med alle fornødne Indretninger, Værktøier og Redskaber.

Saafernt i forestaaende Opregning Noget maatte være udeladt, der hører til en Locomotiv-Jernbanes fuldstændige Forsyning, skal Saadant ikke destomindre anskaffes, og skulle de britiske Contrahenter i enhver Henseende hvad Fuldstændigheden af Banens Forsyning med Tilbehør af ethvert Slags angaar, være underkastede Hr. Robert Stephensons Afgjørelse.

§ 5.

Den norske Regjering kan for egen Regning foranstalte saadant Tilsyn med Anlæggets Udførelse, som den finder tjenligt, men dette Tilsyn, hvem alle fornødne Oplysninger paa Begjæring skulle meddeles, har ingen deciderende Myndighed, hvorimod de Spørgsmaal, som af samme maatte blive vakte, i fornødent Fald blive at underkaste Robert Stephensons Afgjørelse.

§ 6.

Hr. Robert Stephensons Salarium, indtil Jernbanen fuldstændig er aabnet, for som consulterende Ingenieur at udføre de ham i nærværende Contrakt overdragne Functioner, udredes af den i § 1 nævnte Anlægskapital. Saafremt han ved Døden skulde afgaae eller paa anden Maade blive sat ud af Stand til at udføre det ham her overdragne Hverv, skal dette udføres af den Norske Ingenieur, Direktør Sørensen.

§ 7.

Omkostningerne ved Vedligeholdelse af Banen og dens Bygninger i de første 5 Aar skulle bæres udelukkende af de engelske Contrahenter, undtagen hvad angaar Istandsættelse af almindelig Slitage, efterat Banen er aabnet for Publikum.

§ 8.

Et Beløb af 60,000 Pd. St. af de til de britiske Contrahenter udstedendes Actier, skal for et Tidsrum af 5 Aar deponeres hos den Norske Regjering til Sikkerhed for muligt Ansvar med Hensyn til Anlæggets Soliditet og Fuldstændighed. Viser Anlægget sig ved Udgangen af de nævnte fem Aar at være i alle Henseender solid og tilfredsstillende udført, blive disse Actier at tilbagelevere, i modsat Fald skulle Manglerne afhjælpes af de britiske Contrahenter eller i fornødent Fald af den Norske Regjering ved Hjælp af det nævnte Actiebeløb eller saa stor Deel deraf, som maatte behöves. De britiske Contrahenter underkaste sig i disse Henseender Hr. Robert Stephensons eller i hans Sted, som foranført, Direktør Sørensens Afgjorelse.

§ 9.

Jernbanens Bestyrelse overdrages til en Direktion bestaaende af 6 Medlemmer, hvoraf den Norske Regjering udnævner 3, som skulle boe i Christiania, og de britiske Contrahenter eller de, der som Actieeiere træde i deres Sted, udnævne de övrige 3. Ere de paa begge Sider udnævnte Direktører uenige i deres Beslutninger, bliver Sagen at afgjøre af Hs. Majestæt Kongen af Norge og Sverige. Værkets löbende Drift forestaaes af en Administratör, som udnævnes af Direktionen. I Tidsrummet af de første 5 Aar efter Jernveiens Aabning skulle dog de britiske Contrahenter eller de, der som Actieeiere

træde i deres Sted, have den afgjorende Stemme ved denne Udnævnelse. Denne Administratör har at holde sig de i Christiania tilstedeværende Direktörens Beslutninger og Befalinger efterrettelig.

De britiske Contrahenter eller de, der som Actieeiere maatte træde i deres Sted, have at underrette den Norske Regjering om den Maade, som de have vedtaget med Hensyn til Valget af de Direktører, som det tilkommer dem at udnævne, hvilken Communication fornyes hver Gang, der heri gjøres Forandring.

§ 10.

De Transportpriser, som i sin Tid have været benyttede ved Beregningen af Banens Brutto-Indtægter skulle anvendes som Grundstörrelser, der ikke maae overskrides.

Maximumspriserne skulle som Følge heraf være for den hele Banelinie:

for grovere og mindre værdifulde Varer 8, otte, norske Skilling for Centneret;
for Varer, der paa Grund af deres Værdi egne sig til at betale en höiere Fragt, 12½, tolv og en halv, norsk Skilling for Centneret;
Paalæsningen og Aflæsningen af Planker, Tømmer og lignende Varer besörjes af Befragterne selv eller for deres Regning.

For Passagerers Befordring betales for den hele Banelinie:

I 1ste Classes Vogne	1 Spd.	60 Sk.	een Species og sexti Skill.
„ 2den Do.	Do.	1 — 12 Sk.	een Species og tolv Skilling.
„ 3die Do.	Do.	„ — 90 Sk.	niti Skilling,
„ 4de Do.	Do.	„ — 40 Sk.	fireti Skilling.

I Overeensstemmelse med ovenanförte Maximumspriser for hele Banelinien blive specielle Tariffer at fastsætte, saavel med Hensyn til de forskjellige Vareklasser og de Afstande, som Gods og Passagerer skulle tilbagelægge, som angaaende Nedsættelser for Tilfælde, som dertil egne sig, saasom betræffende Varer af saa liden Værdi, at de ikke formaae at bære endog den mindste af ovennævnte Taxter, eller Gods, som i større Partier paa een Gang eller i et givet Tidsrum befordres, og, hvad Personer angaaer, naar samme Reisende paa samme Dag gaaer frem og tilbage o. s. v. De saaledes engang

vedtagne Tariffer kunne ikke senere forandres uden fælles Samtykke.

§ 11.

Forlanges den offentlige Post befordret paa Jernbanen, saa skal Maximumsprisen herfor være: Om egen Vogn for Post og medfølgende Postbetjente begjæres, 60 — sexti norske Skilling pr. norsk Miil;

men, om kun en Deel af en Vogn attraaes, 30 — tredive — norske Skilling pr. norsk Miil.

Tropper i Tjeneste, saavel som Krigsfornødenheder af ethvert Slags kunne forlanges befordrede med særskildt Tog, mod alene at erstatte de dermed forbundne Udgifter, og med almindeligt Tog mod at der betaales 96 — sex og niti — norske Skilling pr. norsk Miil for en Vogn, der rummer 24 til 30 — fire og tyve til tredive — Personer, med deres militaire Oppakning og Vaaben.

§ 12.

Jernveien og dens Bygninger skulle være frie for enhver Skat og Afgift, være sig til Staten eller Communer. Jern i forarbeidet eller uforarbeidet Tilstand, der anvendes til Jernbanens Anlæg og Vedligeholdelse, Locomotiver samt Messing- og Kobberrør, bestemte til disses Bygning eller Istandsættelse, Maskinerier, Vogne og Steenkul, der udkræves til Banens Drift ere frie for Indførselstold, dog under saadan Control fra Toldvæsenets Side, som her i Riget ved lignende Tilfælde finder Sted.

§ 13.

Til Anlæg af Sidebaner, som stöde til den her omhandlede Hovedbane, skal nærværende Jernveiselskab være fortrinsberettiget.

§ 14.

Arbejderne paa Jernveien skulle paabegyndes i Juli Maaned 1851, atten Hundrede og een og femti, til hvilken Tid den Norske Regjering paatager sig at levere Grunden, hvis Afstikning af de britiske Contrahenter i betimelig Tid i Forveien bör være besörget. Det hele Værk skal være fuldfærdigt til at træde i Virksomhed inden Udgangen af Aaret 1853, atten Hundrede og tre og femti; dog med Forbehold af saadan Udsættelse i Tid, der kan blive en nødvendig Følge af Tilfælde, som det ikke staaer i de britiske Contrahenters Magt at forebygge, saasom

usædvanligt Aarsveirligt, Arbeidsstokkens Standsning med Arbeide, Krig o. s. v.

Af den Sum, som den Norske Regjering har at tilskyde, indbetales til Medkontrahenterne eller deres Befuldmægtigede 18,000 — atten Tusinde — Pund Sterling, den første i hver af Maanederne August, September og October 1851 — atten Hundrede og een og femti —, samt ligeledes i hver af Maanederne Mai, Juni, Juli, August og September 1852 — atten Hundrede og to og femti, og i Maanederne Mai og Juni 1853 — atten Hundrede og tre og femti, hvorefter den resterende Sum eller 45,000 — fem og fireti Tusinde — Pund Sterling bliver at betale, naar Banelinien i enhver Henseende er fuldført og aabnet for Publikum; dog er det udtrykkelig forbeholdt, at den Norske Regjering ved Indbetaling af hver af ovenanföorte Terminer skal kunne forlange fuldkommen Sikkerhed for, at Værket tilböriligen og forholdsvis er fremmet, i hvilken Henseende Hr. Robert Stephenson's Erklæring, om forlanges, skal tilveiebringes.

Den Norske Regjering forbinder sig til at yde tilstrækkelig og virksom Bistand, overeensstemmende med Landets Love, til Overholdelse af Disciplin og Orden blandt de Arbeidere, som anvendes ved Jernbanens Bygning.

§ 15.

Jernbanens rene Udbytte efter Grundens Forrentning i Overeensstemmelse med § 3, fordeles först som Dividende til de britiske Contrahenter, eller de Actieeiere, som i Fremtiden maatte træde i deres Sted, for deres Actiebeløb 225,000 — to Hundrede og fem og tyve Tusinde — Pund Sterling indtil en Grændse af 5 — fem — Procent. Det Overskydende tilfalder derpaa som Dividende den Norske Regjerings Actiebeløb af samme Störrelse, indtil en Grændse af 4 — fire — Procent. Hvad der efter Dækkelse af fornævnte fem og fire Procent bliver tilovers, fordeles ligeligt paa begge de nævnte Actiebeløb.

§ 16.

Denne Contrakt bliver staaende ved Magt i 100 — eet Hundrede — Aar fra Jernbanens Aabning. Efter denne Tids Forløb skal det staa den Norske Stat frit for til enhver Tid med eet Aars Varsel at udlöse Eierne af de for de britiske

Contrahenters Bidrag udstedte Actier ved at erlægge disses paalydende Sum, som, det forstaaer sig, tilsammentagne ikke kunne overstige 225,000 — to Hundrede og fem tyve Tusinde — Pund Sterling. Saalænge som en saadan Indløsning ikke er foregaaet, bliver Contracten fremdeles staaende ved Magt.

§ 17

Samtlige Acticeiere i den heromhandlede Jernbane, saavel som de, der repræsenterer dem, skulle, hvad denne Eiendom angaaer, være underkastede Norges Love, Övrigheder og Dom-

stole. Ligesaa have de at tage til Følge de reglementariske og Politi-Bestemmelser, som det for den almindelige Sikkerheds Skyld maatte findes fornödent at foreskrive for dette Slags Værker.

§ 18.

Denne Contract er ikke forbindende for den Norske Regjering, medmindre det Norske Storting dertil meddeler sit Samtykke.

§ 19.

Nærværende Contract udfærdiges in duplo i Norsk og Engelsk Text.

Christiania den 17de December 1850.

F. Stang.

Geo. P. Bidder.

Bilag № 2.

Ved den norske Regjerings Resolution af 31te August 1854, bifaldt af Hans Majestæt Kongen under 7de September næsteften, blev det bestemt:

„At Jernbanen fra Christiania til Eidsvoldsbakken, i Henhold til de af Robert Stephenson under 30te August d. A. og Tilsynscommissionen ved Jernbaneanlægget under 31te August d. A. afgivne Erklæringer bliver at aabne den 1ste September 1854, med den Retsfølge, at Driften fra bemeldte Dag overtages af Interessentskabet i Overeensstemmelse med Contracten, og at ligeledes de i Contractens § 8 omhandlede 5 Aar fra samme Dag blive at regne.“

Fra Indredepartementet har Directionen modtaget følgende Extract af dets Foredrag i Sagen:

„— — Tilfølg heraf (en af Departementet til Control-Commissionen under 26de August 1854 stilet Anmodning om at afgive Erklæring om, hvorvidt Jernbanen med Tilbehör nu kunde ansees fuldstændig færdig overeensstemmende med Contracten til endelig at overleveres, eller — saafremt

enkelte Arbeider endnu maatte staae tilbage — hvorvidt Commissionen efter Omfanget og Beskaffenheden af disse Arbeider maatte finde, at Banen desuagtet uden Skade for dens fremtidige Drift og Benyttelse nu kan modtages af Compagniet) har Commissionen under 29de August d. A. afgivet en Erklæring, der gaaer ud paa, at Jernbanen med derhenhørende Anlæg og Indretninger ikke endnu er bragt i den Stand, at man kan ansee den fuldstændig færdig overeensstemmende med Contracten, idet flere om end ikke væsentlige Arbeider, — med Undtagelse af Löken Tunnel, der efter Commissionens Formening bör ombygges — endnu ere ufuldførte. De tilbagestaaende Arbeider, anföres det videre i bemeldte Erklæring, ere dog ikke af den alvorlige Beskaffenhed, at Commissionens Pluralitet deraf skulde motiveres til at fraraade Banens Modtagelse, naar der gives fuld Sikkerhed for, at disse manglende Arbeider udföres forsvarligen inden en bestemt Tidsfrist. Dette formenes saa meget lettere at kunne skee, som Contra-

henterne ere forpligtede til at vedligeholde Banen i 5 Aar fra den 31te f. M. at regne. Paa hvad Maade denne Sikkerhed imidlertid skal tilveiebringes, derom kan Commissionen, forinden den har confereret med Hr. Stephenson, ikke have nogen bestemt Formening.

Commissionens Medlem Major Irgens har ikke kunnet dele Commissionens Pluralitets Anskuelse angaaende Banens Aflevering, i hvilken Henseende han har bemærket, at det ikke er muligt at forudsee, hvilken Indflydelse de manglende Arbeiders Udførelse vil have paa Banens fremtidige Drift, ligesom Banens Modtagelse i ufærdig Stand vilde forøge de Vanskeligheder, der opstaae ved Spørgsmaalet om at skjelne mellem Arbeider, der ere en Følge af almindelig Slitage, og de der skriver sig fra Mangler i det oprindelige Anlæg, hvilke sidste udelukkende skulle berigtiges paa de engelske Contrahenters Regning.

I Forbindelse med denne Erklæring har Commissionen under 31te August d. A. meddeelt Departementet, at den under en i Forening med Hr. Robert Stephenson foretagen Besigtelse af Jernbanelinien den 29de og 30te s. M. har gjort Hr. Stephenson opmærksom paa de efter dens Formening stedfindende Mangler ved Jernbaneanlægget, samt indhentet hans Decision angaaende de Puncter, hvorom man ikke tidligere var bleven enig med Hr. Bidder. Hr. Stephenson, oplyser Commissionen, anerkjendte i alt Væsentligt det factisk Rigtige i Commissionens Bemærkninger med Hensyn til de ved Arbeidet stedfindende Mangler, men fremhævede tillige paa det Bestemtteste, at disse Mangler hverken vare af den Beskaffenhed, at de influere paa Banedriftens Sikkerhed, eller vare af den Betydenhed, at Banen desaaarsag ikke skulde kunne afleveres eller burde modtages den 1ste September d. A. Han erklærede videre, at han har sjældent seet en Jernbane blive afleveret i saa god og fuldendt Stand som denne, samt at Contractens Bogstav med Hensyn til Banens fuldstændige Stand ikke kan bringes i Anvendelse för i en længere Fremtid, hvorfor ogsaa Contracteurerne ikke ere löste fra deres Forpligtelser för 5 Aar fra den Tid Jernbanen afleveres, og dette erklærede han at være en overmaade stor Fordeel for Jernbanecompagniet, da dette derved sikkres om 5 Aar

at erholde en Jernbane med Tilbehör i den Stand, som en i dette Tidsrum udviklet Trafik maatte vise at være nödvendig. Som Garantie for at Contracteurerne opfylde denne Forpligtelse gjorde han gjentagende opmærksom paa, at der var deponeeret en Værdie af £ 60,000, samt at han som Opmand fremdeles var forpligtet til at indskride, naar paakrævedes. Han erklærede specielt angaaende Löken-Tunnel-Arbeidet, at dette var mindre tilfredsstillende, og at han maatte have en Vinters Erfaring forinden han bestemmer hvad dermed burde gjøres; men han fandt, at dette Arbeide afgiver al den Sikkerhed, som ved Jernbanearbeider i Almindelighed kan forlanges. Forövrigt gjorde han angaaende denne Sag opmærksom paa, at det var et Arbeide, Contracteurerne havde foretaget udenfor Contracten, og som han havde tilraadet, for at forbedre den skarpe Curve, som her var foreslaaet med 12 Kjæders Radius til 18 Kjæders Radius, at dette allerede havde foraarsaget Contracteurerne store Offere, og at man derfor burde bedömmen det med noget Hensyn dertil.

Med Hensyn til den af Major Irgens befrygtede Vanskelighed, som han formeente at være forbunden med efter Banens Overtagelse at skjelne mellem, hvad der burde regnes til Slitage, og hvad der hidrörer fra Mangler ved det oprindelige Anlæg, erklærede Hr. Stephenson, at saadan Vanskelighed ikke var opstaaet for Directioner for andre Jernbaner, og tilböd Hr. Bidder sig, hvis det maatte ønskes, for end yderligere at simplificere denne Sag, at overtage den hele Vedligeholdelse af Banelegemet og Overbygning, forsaavidt dette ikke contractmæssigt allerede paa ligger Contracteurerne, for en Sum, som Hr. Stephenson nærmere maatte bestemme.

Commissionens Medlem, Major Irgens, har i den af Commissionen afgivne Erklæring bemærket, at forsaavidt de britiske Contracturer mod et bestemt Belöb overtage Udførelsen ogsaa af alle de Arbeider, som kunne henføres under almindelig Slitage, i de første 5 Aar, da bortfalder en af hans væsentligste Betæneligheder imod, at Jernbanen nu overtages af Compagniet. Skjönt han forövrigt med Hensyn til flere af Commissionens Anker imod Arbeidet fandt sig tilfredsstillt ved de af Hr. Stephenson udtalte

Bemærkninger under den foretagne Befaring af Linien, er han dog, bemærker han, fremdeles af den Formening, at Banen ikke i alle Dele er i den Stand, som man ifølge Contracten er berettiget til at fordrø ved Modtagelsen.

I Forbåndelse med denne Commissions Erklæring skal Departementet meddele, at Hr. Stephenson under 30te August d. A. skriftlig har meddeelt Departementet, at han, efter at have undersøgt Jernbanelinien, ikke finder nogensomhelst Indvending mod, at Jernbanen den 1ste September d. A. aabnes for contractmæssig Drift.

Som Følge af de af Hr. Stephenson og Tilsynscommissionens Pluralitet saaledes afgivne Erklæringer, og da de af Commissionens Medlem, Major Irgens, berørte Vanskeligheder, der, naar Jernbanen nu aabnes for contractmæssig Drift, kunde opstaae med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvilke Arbeider der ere en Følge af almindelig Slitage — hvilke nemlig skulle bekostes af Interessentskabet — og hvilke der skriver sig fra Mangler i det oprindelige Anlæg — hvilke sidste skulle bekostes af Contrahenterne — ikke, efter hvad Hr. Stephenson og Commissionen nu har paapeget, kunne tillægges nogen væsentlig Vægt, og derhos — hvad ogsaa Major Irgens har erkjendt — ganske vilde bortfalde, naar Forholdet ordnes saaledes, at Contrahenterne mod en af Hr. Stephenson nærmere bestemmendes Godtgjørelse, der bliver at udrede af Inter-

sentskabet, overtager Udførelsen ogsaa af de Arbeider, der maa henføres under almindelig Slitage — hvortil Vedkommende have erklæret sig villige *) —, kan Departementet ikke være i Tvivl om at burde tilraade, at Jernbanen nu bestemmes at skulle aabnes den 1ste September d. A., med den Retsfølge, at Driften fra bemeldte Dag overtages af Interessentskabet i Overensstemmelse med Contracten, og at ligeledes de i Contractens § 8 omhandlede 5 Aar fra samme Dag blive at regne.

Det er forøvrigt en Selvfølge, at de Arbeider paa Jernbanen, som Hr. Robert Stephenson maatte finde endnu at staae tilbage, blive at udføre for Contracteurnes Regning, uden at den Omstændighed, at Banen nu aabnes for contractmæssig Drift, heri gjør nogensomhelst Forandring. Heller ikke kan denne Omstændighed bevirke nogen Forandring i, hvad der i den kongelige Resolution af 6te Mai sidstleden er bestemt om, at £ 15,000 af Statskassens Bidrag først blive at udbetale, naar saavel de 3de Hovedstationer ved Christiania, Strømmen og Eidsvoldsbakken som samtlige Mellemstationer med de til samme hørende Indretninger ere fuldførte, og endelig overleverede, hvorimod de ifølge bemeldte Resolution, under den i samme anførte Betingelse, den 1ste August erlægges £ 7,500 nu antages at burde udbetales Contracteurne.“

*) See Bilag No. 3.

Bilag № 3.

I et under 2den September 1854 af Jernbanens Direction afholdt Møde, hvori tillige den ene af Banens Contractorer Hr. S. Morton Peto samt disses Ingenieur Hr. Bidder vare tilstede, foreslog Hr. Bidder, at Contractorerne i de første 5 Aar skulde overtage den Interessentskabet efter Contracten af 17de December 1850

§ 7 paahvilende Istandsættelse af almindelig Slitage paa Banen, mod en Godtgjørelse af £ 50 pr. engelsk Miil af dens Længde.

I denne Anledning raadspurgte Directionen Hr. Robert Stephenson, som erklærede, at det var hans fulde Overbeviisning, at et Arrangement som det nævnte vilde være særdeles for-

declagtigt for Interessentskabet, medens han endog antog, at Contractorerne ved at gaae ind derpaa vilde lide et Tab af henved £ 500 aarlig.

I et Möde af 5te September 1854 besluttede derefter Directionen at fremsætte et hermed overensstemmende Tilbud, saaledes at Contractorerne skulde overtage bemeldte Slitage paa hele Hovedlinien med tilhørende Sidebaner, beregnede i Alt til 43 engelske Mile, og, istedetfor at erstatte de efterhaanden ved Slitage fordærvede Skinner, strax levere 20 Tons Skinner af det til Banen benyttede Slags, for at Interessentskabet deraf selv

kunde levere det Fornødne til de ødelagte Skinners Remplacering med nye, samt at Spørgsmaalet om, hvad der henhører til Slitage (wear and tear) i ethvert Tilfælde skulde bedømmes i Overensstemmelse med, hvad der er vedtaget i andre Lande, og, om Strid desangaaende maatte opstaae, afgjøres af Hr. Robert Stephenson.

Dette Tilbud blev i Directions møde af 12te s. M. i alle Dele og Puncter vedtaget paa Contractorernes Vegne af Hr. Generalconsul Crowe, som erklærede dertil at have fornøden Fuldmagt.

Bilag № 4.

Overensstemmende med Indredepartementets Indstilling (see Departements-Tidenden for 1852 Side 801—812) blev det ved kongelig Resolution af 7de October 1852 bestemt:

„At der af Statskassens til tilfældige og uforudseede Udgifter bevilgede Midler maa anvendes et Beløb, modsvarende 2,500 £, som Statens Bidrag til en Sidelinie fra Jernbanen i Nærheden af Strømmen, hvilken Sidelinie skal gaae ud fra Hovedbanen i en Distance af 11 engelske Mile og omtrent 10 Kjæder fra Christiania og føre forbi de ved den saakaldte Saugbækken beliggende Saugbrug i en Længde af omtrent 4,800 Fod samt anlægges efter den paa vedlagte Croquis antydede Plan, ligesom dens Construction og Overbygning skal være overensstemmende med den, som anvendes paa Hovedbanen, — Alt paa følgende Vilkaar:

a. at den omhandlede Sidebane med Tilbehør ansættes til en Capital af 5000 £ og at dens Anlæg for denne Sum overtages af Entreprenurerne for Hovedbanen DHrr. J. Lewis Ricardo, Samuel M. Peto og Th. Brassey, som følgelig, mod at erholde ovennævnte Beløb af Statskassen, 2,500 £, selv tilskyde hvad der til Istandbringelsen iøvrigt maatte

udfordres, hvad enten det maatte udgjøre 2,500 £ eller mere eller mindre;

- b. at Eierne af de ved Saugbækken beliggende Saugbrug, mod at den til Sidebanens Anlæg fornødne Grund leveres uden Erstatning, skulle være berettigede til at faae Tømmer, bestemt til at skjæres ved Saugbrugene, ført fra Nitelven paa Hoved- og Sidebanen paa de Vilkaar, som findes anførte i vedlagte Erklæring fra Saugbrugseierne J. Meyer, Gulbranson, Young og Ingier, dateret 5te October 1852;
- c. at Sidebanen bliver at bestyre og drive underet med Hovedbanen i Henhold til de desangaaende i Contracten om Hovedbanens Anlæg indeholdte Regler;
- d. at den de britiske Contrahenter tilhørende Halvdeel i Sidebanen i sin Tid mod et Beløb af 2,500 £ kan indløses af Staten i Forbindelse med Indløsning af de til dem udstedte Actier i Hovedbanen;
- e. at den norske Statskasse og de britiske Contrahenter skulle være lige berettigede i Henseende til Udbyttet af den her omhandlede Sidebane, hvilket Udbytte altsaa tilfalder hver af dem for en Halvdeel;

f. at det Forhold, hvori Fragten for hvad der befordres deels paa Hovedbanen og deels paa Sidebanen (saasom Tømmer, der føres fra Nitelven til Saugbrugene, eller Planker og Bord, som føres fra Saugbrugene til Christiania), skal fordeles mellem begge de nævnte Baner, bestemmes af den i Contracten om Anlægget af Hovedbanen § 9 omhandlede Direction, efter Forholdet af de Distancer, hvori Befordringen foregaaer paa hver af dem, med den nærmere Tillæmpning, som til Lettelse af Regnskabsvæsenet maatte agtes nødvendig. Udkommer ikke herved fra Sidebanen et Netto-Provenu af 5 Procent af Anlægscapitalen, eller 250 £ aarlig, skal det Manglende tages af Hovedbanens Revenu af den omhandlede Transport og erlægges til Sidebanen;

g. at saafremt førstkommende Storting ikke maatte bifalde, at Staten deeltager i den her omhandlede Sidebane, bliver de ovenfor under Bogstav a omhandlede 2,500 £ af de britiske Contrahenter at tilbagebetale den norske Statskasse, hvorefter Sidebanen bliver deres udelukkende Eiendom, i hvilket Tilfælde ligefuldt skal gjælde hvad ovenfor under Bogstav b, c, d og f er bestemt, ikkun med den Forandring i Henseende til hvad der er bestemt under Bogstav d, at Indlösningssummen bliver 5000 £.“

Under 8de Juni 1854 fattede Stortinget en med denne Resolution og Hans Majestæts dertil støttede Proposition af 29de Marts 1854 overensstemmende Beslutning, som ved Kongelig Resolution af 31te Juli næstefter blev befalet tagen til Følge.

Bilag № 5.

Ved Kongelig Resolution af 6 Decbr. 1854 blev det overensstemmende med Indredepartementets Indstillig (see Departementstidenden for 1855 Side 113—121) bestemt:

1. At Directionen for Jernbanen mellem Christiania og Eidsvoldsbakken naadigst bemyndiges til at renuncere paa Opfyldelsen af den Entrepreneurerne for bemeldte Jernbanes Anlæg ifølge Contracten af 17 Decbr. 1850 paa hvilende Forpligtelse til at udvide de i Jernbanelinien værende Fjeldgjennemskjæringer til en Bredde af 18 Fod i Bunden, imod at de nævnte Entrepreneurer, overensstemmende med deres derom fremsatte Tilbud, overtage inden Udløbet af 5 Aar, fra 1 September 1854 at regne, at lægge Jordbanker og Culverter under Træviaducterne ved Bredtvedt, Haugestuen, Strandbakken, Lillestrømmen og Mo mod et Tilskud af Jernbanecompagniet af

£ 4000, der erlægges med £ 400 aarlig i 10 Aar, dog saaledes, at der fra den Tid af, da Opfyldningsarbeidet er afleveret og modtaget som færdigt, svares 4 pCt. aarlig Rente af den til enhver Tid tilbagestaaende Deel af Tilskuddets Beløb £ 4000;

2. at det end videre naadigst befales tilkjendegivet ovenmeldte Direction, at den Regjeringen ved Stortingets Beslutning af 6 Septbr. 1854 meddeelte Bemyndigelse til at anvende en Deel af Statscassens Udbytte for indeværende Budgettermin af dens Actier i Jernbanen til at erholde samtlige i Jernbanelinien værende Træviaducter ombyttede med Jordbanker, ikke skal være til Hinder for, at Directionen modtager det af Entrepreneurerne for Jernbanens Anlæg fremsatte Tilbud, betræffende de under 1ste Post nævnte 5 Træviaducters Opfyldning, med den Følge, at det

af Entrepreneurerne betingede Tilskud af Jernbanecompaniet forlods udredes af Jernbanens Bruttoprovenu forinden noget Udbytte beregnes.“

Under 27 Decbr. 1854 afsluttede derefter Jernbanedirectionen Contract med bemeldte Entrepreneurer om Udfyldning af de nævnte Viaducter paa de i Resolutionen omhandlede Vilkaar.

Bilag № 6.

Under 3 Febr. 1855 tilskrev Directionen Indredepartementet saaledes:

„Som det Kongelige Departement bekjendt gik den i Aaret 1845 naadigst nedsatte Jernbanecommission ved Undersøgelserne om den sandsynligt paaregnelige Indtægt af Transporten paa en Jernbane mellem Christiania og Mjösen ud fra den Forudsætning, at den Udvikling, som dette Jernbaneanlæg vilde fremkalde i Agerbrug og andre Næringsveie i en viid Udstrækning rundt om Mjösen, vilde medføre et stort Overskud af Afhændelsesvarer og en i den Grad udviklet Trang til Behovsartikler, at man ansaae sig berettiget til, støttet til de i andre Lande vundne Erfaringer om Productionens, Omsætningens og Transportens Forøgelse ved Jernbaneanlæg, at gjøre Regning paa, at den daværende aarlige Transportmasse paa Veien mellem Christiania og Mjösen — hvilken man beregnede til 88,000 Tons, eller, efter Reduction til den hele Veilængde, til 42,333 Tons — ved Jernbanens Udvikling i Tiden vil forøge sig til det Tredobbelte — altsaa til omtrent 127,000 Tons. Hvad navnlig angaaer Transportmassen fra Egnene om Mjösen paaregnede man til Førsel paa Jernbanen forskellige Slags Varer, der indtil Jernbanens Anlæg ikke havde kunnet bære Transportomkostningerne, saaledes f. Ex. ikke mindre end 8000 Tons eller 64,000 Tønder Poteter og 15,000 Tons eller 160,000 Tønder Korn aarlig, foruden mindre Qvanta af andre agronomiske og mineralske Producter, samt en betydelig forøget Transportmasse af Importvarer op til Jernbanens Di-

strict, saasom alene af den ene Artikkel Salt ikke mindre end 2,500 Tons aarlig. Men herved er at mærke, at Commissionen og med den Enhver, som dengang havde Anledning til at udtale sig om Sagen, ansaae Jernbanens District at strække sig „mod Nord til den anden Side af Dovrefjeld, mod Vest til Grændsen af Bergens Stift og mod Øst lige til Sverige“, og for Persontransportens Vedkommende endog ud over disse Grændser. Alt, hvad der i sin Tid er foretaget til Jernbaneanlæggets Fremme, hviler paa denne Synsmaade, der igjen ligefrem er baseret paa den Forudsætning, at de tilstødende Vanddrag, og deriblandt først og fornemmelig Mjösens Basin, gjøre al den Tjeneste i det nye Communicationssystem, hvortil de ere istand. Med andre Ord, det ligger ikke mindre i det naturlige Forhold end i den Opfatning af dette Forhold, som under Jernbanesagens hele Behandling, og navnlig ved den private Subscription til samme, har gjort sig gjældende, at det nye Communicationsanlæg har sin sande Terminus ikke ved Eidsvoldsbakken, men ved Nordenden af det navigable Partie af Mjösens Vanddrag. Paa denne Synsmaades Bevarelse og Gjennemførelse i Gjerning beroer udentvivl ogsaa dette Verks Fremtid. Det Opsving i Næringsveiene og Omsætningsforholdene i vidtstrakte Dele af Riget, som man med god Grund har paaregnet fremkaldt ved Jernbanen, og som paa een Gang skulde give den sin høie Betydning som et Nationalverk og udgjøre Kilden til dens directe pecuniære Udbytte, er aabenbarligen betinget af, at Transportletheden

fra Eidsvoldsbakken opad er modsvarende den paa Jernbanen. Med ufuldstændige og utilstrækkelige Transportmidler ad den mod Nord tilstødende Vandcommunication taber Jernbaneanlægget det storartede nationale Præg, som det skylder sin Tilværelse, og synker ned til et Anlæg af mere local Betydning.

Denne Side af Sagen har imidlertid hidtil neppe været i den Grad paaagtet, som den uden-
 tvivl fortjener. Den i 1845 nedsatte kongelige Commission havde efter dens Bestemmelse væsentligt kun at fæste sin Opmærksomhed paa Istandbringelsen af et fyldestgjørende Communicationsmiddel over det Strøg, som ved at afbryde Forbindelsen mellem det store indre Vanddrag og Havet lagde den almene Samfærdsel saa store Hindringer iveien; det laae udenfor Commissionens Hverv at befalte sig mere specielt med selve hiint Vanddrag, som, allerede fra Naturens Haand færdigt til Optagelse af en ubegrændset Færdsel (med Undtagelse alene af Vormenstrækningen fra Eidsvoldsbakken til Minde, til hvis Fuldkommengjørelse dog heldigviis nu er fundet Udvei), alene tiltrængte Udrustning med de Transportmidler, som Trafikken til enhver Tid maatte paakræve, en Udrustning, som Commissionen naturligviis forudsatte at ville blive iverksat efterhaanden og jevnstids med det stigende Behov. Dette Behov er imidlertid voxet med en Hurtighed, som Ingen synes paa Forhaand at have beregnet. Virkningerne af Jernbaneanlægget have allerede nu viist sig saa store, at de paa Mjösen værende Transportmidler ere blevne aldeles utilstrækkelige til at fyldestgjøre Behovet; ja Trangen til en udvidet og til Jernbanens Transportevne svarende Damp- og Skibsfart har allerede viist sig at være saa tvingende, at vi ansee os forpligtede til, med Tilsidesættelse af de andre Hensyn, som kunne synes at tilraade nogen Henstand med alle i Forbindelse med Jernbanesagen staaende større Plaener og Foretagender, uden Ophold at bringe under Overveielse, hvad der maatte kunne foretages for at afhjælpe et Savn, der, uden betimeligen at imødegaaes, let vil kunne yttre en fordærvelig Indflydelse paa Jernbanens Virksomhed.

Som det vil sees af Jernbanens Driftsbestyrer Hrr. Shaws medfølgende Forestilling til

Directionen af 7de November f. A., have Transportmidlerne paa Mjösen til Befordring af Gods og Passagerer i afvigte Aar bestaaet af 2 Dampskibe og 10 (hvoraf dog for den egentlige Befordring kun 6) Buxeerbaade, Alt tilhørende Jernbanens Contracteurer, samt desuden 20 andre Førselsbaade, tilhørende norske Privatpersoner. Dette Skibs- og Baadrum har imidlertid været i den Grad utilstrækkeligt, at Jernbane-Compagniet alene af denne Aarsag har lidt et ganske betydeligt Tab i Fragt, — et Tab som er opstaaet dels derved, at tilbudte Varer ikke efter Forlangende have kunnet bringes frem fra Mjösens Bredder for videre at forsendes paa Jernbanen, som f. Ex. 20,000 Tønder Poteter, som ønskedes befordrede til Christiania under Betingelse af, at de bleve afhentede paa de anviste Anløbssteder ved Mjösen, dels ogsaa derved, at Mangelen paa Adgang til at kunne befordre de paa Jernbanen afsendte Varer fra Eidsvoldsbakken nordover, efterhaanden som de der ankomme, har bevirket, at denne Station i længere Perioder er bleven i utilbørlig Grad opfyldt med Gods, og at man tilsidst endog gjentagende har seet sig i den Nødvendighed for nogle Uger ganske at nægte at modtage paa Jernbanen Gods til Forsendelse til Egnene om Mjösen. Det paa saadan Maade opstaaede directe Tab kan med Sikkerhed anslaaes til flere Tusinde Speciedaler, og dog er den af de berørte Forholde udgaaende indirecte Følge uden tvivl endnu meget betænkeligere, den nemlig, at Jernbanens Credit svækkes, at dens paaregnede mægtige Indgriben i Rigets Communicationsforholde vedblivende lader vente paa sig, og at det Opsviug i vort Agerbrug og vort øvrige Næringsvæsen, som man af dette Anlæg har lovet sig, udskydes til en ubestemmelig Fremtid.

Jernbanens norske Directeurer tillode sig allerede forinden de overtogte Banens Bestyrelse i Skrivelse af 6te December 1853 at henlede det kongelige Departements Opmærksomhed paa den her omhandlede Gjenstand, idet de søgte at udvikle, i hvor høi Grad Jernbanens heldige Virksomhed vil beroe paa en tilstrækkelig og velorganiseret Dampskibsfart paa Mjösen, og hvorledes denne neppe vil kunne opnaae den ønskelige Grad af Udvikling og ialfald ingenlunde vil kunne

bringes i den nödvendige organiske Forbindelse med Jernbanetrafikken, med mindre den ganske — eller dog for den væsentligste Deel — overtages af Jernbane-Compagniet. De Anskuelse, som i bemeldte Skrivelse ere udtalte, have vi senere i alle Dele fundet bekræftede. Det bliver os stedse mere indlysende, hvor lidet hensigtsvarende det vilde være, om Jernbane-Compagniet vedblivende skulde overlade til tilfældig Speculation at besørge den videre Transport nordefter fra Eidsvoldsbakken. I dette Fald vilde nemlig Jernbanetrafikken blive afhængig af Transportmidlerne paa Mjösen, det vil sige Hovedforetagendet vilde blive afhængigt af Biforetagendet, en Speculation paa 2 Millioner Species af en paa 120,000 Spd. (som er den Sum, vi omtrentlig ansee fornøden for at bringe Trafikken paa Mjösen til at modsvare den paa Jernbanen) — og hvilken derhos væsentligst er frenkaldt og næret ved Jernbaneanlægget.

Efter den Opfatning af Forholdene, som vi saaledes lige fra Begyndelsen have udtalt, og som vi fremdeles maae vedblive, kunne vi selvfølgeligen ikke finde nogen sand Tilfredsstillelse i den Udsigt, der — som allerede antydet i fornævnte Skrivelse af 6te December 1853 — for Tiden haves til Forøgelse af Antallet af Dampskibe paa Mjösen, idet et i dette Öiemed dannet Actieselskab har bestilt et saadant Skib, der skal kunne ventes sat i Fart i Löbet af næste Sommer, ligesom der inden samme Selskab ogsaa skal være en Plan i Gjære til Anskaffelse af endnu et lignende Skib. Thi endog bortset fra den quantitative Utilstrækkelighed af den Foranstaltning, som efter det Anførte haves i nogenlunde sikker Udsigt, vil, forsaavidt der hensees til Jernbanens Interesser, den Mislighed efter vor Formening stedse være uovervindelig, at her vil være Spørgsmaal fra Jernbanebestyrelsens Side om Samvirken med et fremmed Interessentskab, der har særlige, om vistnok væsentligen med Jernbanen colliderende, Interesser at arbeide for, og der end ikke med nogen Billighed kan ventes ved sine Arrangements at ville underordne sig Hensyn, som Jernbanebestyrelsen i sit Anliggendes Interesse maa söge at gjøre gjældende. Det er noksom indlysende, at Driften paa en Jernbane og et tilstødende Vand-

drag, naar disse, som her er Tilfældet, ligefrem udgjøre Dele af en og samme Communicationslinie, hvis man skal kunne vente at opnaae den fornødne Lethed, Hurtighed og Sikkerhed i Befordringen samt Tilstedeværelsen i ethvert Moment af en til Behovet svarende Transportevne paa begge Grene af Linien, maa være saavel i den hele Forvaltning som i Anordningen i det Enkelte, lige ned til de meest minutieuse Detailler, tillempet den ene efter den anden. Dette er Noget, som vistnok Enhver indrømmer. Imidlertid er der, efter hvad vi have erfaret, ikke Faae, som staae i den Formening, at saadan gjensidig Tillempling ret vel maa kunne opnaaes ogsaa om de 2 Liniedelev, eller ialfald Driftsmidlerne paa samme, tilhøre forskjellige Interessentskaber (eller enkelte Personer) og staae under Forvaltning af forskjellige Bestyrelser, idet de holde sig til den Almeensætning, at de 2 Interessentskaber og Bestyrelser under den antagne Forudsætning i det Hovedsagelige have fælles Interesser, og at derfor egen Fordeel vil tilsige dem gjensidigen at imødekomme hinanden til det Yderste. Men herved er Meget at bemærke. Om saaledes end de 2 Compagniers Interesser i det Store taget og under en mere abstract Betragtning falde sammen, er det dog iöinefaldende, at Saadant, naar man anskuer Sagen mere i det Enkelte, Concrete og Temporaire, ingenlunde er Tilfældet; som eet Exempel, blandt mangfoldige, paa Collisioner i disse Interesser behöve vi kun at paapege det hyppigt indtræffende Tilfælde, at Drift (i det Hele eller over et vist Maal) paa den ene Linie paa en enkelt Aarstid eller under særlige Omstændigheder iövrigt kan vise sig saa ufordeelig, at den endog fører til væsentligt Tab for Linien, medens det dog af Hensyn til den anden Linies og det Heles Tarv maa erkjendes höist skadeligt at samme afbrydes. Saadanne Collisioner ville indtræffe saa meget hyppigere, og være saa meget vanskeligere i en Hast (thi Udsættelse er i Almindelighed umulig) at bringe til et billigt Opgjør mellem de tvende af hinanden aldeles uafhængige Bestyrelser, som deslige Driftsadministrationer kun altfor naturligen og almindeligen lade sig hilde af et overdrevet Hensyn til det Enkelte og Temporaire. Og selv hvor Interesserne un-

der en sund og rigtig Opfatning, virkeligen falde sammen, er det let begribeligt, hvor ofte de 2de Bestyrelser, seende Forholdene hver fra sit Standpunct og i sit særlige Lys, ville dømme ganske forskjelligt angaaende, hvad der er det Rette og Hensigtsmæssige. Her vil da saaledes være en saa rig Mark for Stridsspørgsmaale og en saa uendelig Vanskelighed ved sammes Lösning, at vi ere ganske ude af Stand til at falde, hvorledes der mellem de tvende Bestyrelser skulde kunne opnaaes den Grad af Samdrægtighed og gjensidig Imødekommen, som kunde muliggjøre en regulair og uafbrudt Gjennemgangstrafik (see nedenfor). Hvad der i nærværende Tilfælde saa meget mere vil stille sig imod en enig Samvirken; er den Omstændighed, at her ikke handles om 2 sideordnede og ligeberettigede Foretagender, medens derimod den ene Green af Communicationslinien, nemlig Jernbanen, ikke mindre formedelst den særdeles betydelige i samme liggende Capital end med Hensyn til dens Evne til efter en storartet Maalestok at indvirke paa Landets Forholde, ifølge vort Begreb aabenbarligen er qualificeret til i nogen Grad at indrømme en dominerende Indflydelse paa den tilstødende Vandcommunication. Vi finde det klart, at Mangelen af Myndighed for Jernbanebestyrelsen til indtil et vist Punct at beherske Trafikkens Ordning paa den tilstødende Vandlinie vil sætte Bestyrelsen udaf Stand til med Jernbanen at udrette, hvad der i det Heles Interesse ellers kunde og burde udrettes med dette store og kostbare Redskab. Hvem kan imidlertid troe, at et selvstændigt Dampskibscompagni nogensinde skulde findes villigt til at anerkjende og underkaste sig en saadan Myndighed.

Men hvad der fuldender Billedet af disse Vanskeligheder er den Udsigt der, hvis Mjösfarten i Længden forbliver udenfor Jernbanecompaniets Raadighed, höist sandsynligens vil blive til Virkelighed, at nemlig Jernbanebestyrelsen vil faae at handle ikke med eet, men med 2 eller flere indbyrdes concurrerende Dampskibscompagnier, hvis gjensidige Iversyge vil være en ny og rig Kilde til Forviklinger. Naar til alt dette kommer, at de Vanskeligheder, som vi her have forsögt paa Forhaand at forklare, i andre Lande og navnlig i England, efter hvad der fra mange

Sider er os berettet, allerede forlængst ere en Gjenstand for fuld Erfaring, hvorfor det ogsaa sammesteds er blevet en alt meer og meer almindelig Maxime, at Jernbanecompanierne forskaffe sig Raadigheden over de tilstødende Dampskibslinier, saa kunne vi ikke fravige den Overbeviisning, at det, for at vor Jernbane frit skal kunne udfolde sin Virksomhed, vil være nödvendigt, at Jernbanecompaniet erhverver sig — efter Omstændighederne ved Anskaffelse franyt eller ved Kjöb af hvad der allerede maatte findes forhaanden — samtlige de Transportmidler paa Mjösen, der ville udfordres for at Mjöstrafikken i Kraft som i Art og Ordning til enhver Tid og under alle Omstændigheder kan modsvare Driften paa Jernbanen.

At Ulemperne ved den nuværende, saa ganske utilstrækkelige Forsyning med Transportmidler paa Mjösen ikke hidtil har viist sig i et endnu skarpere Lys end virkelig har været Tilfældet, hidrører saaledes efter vor Anskuelse ene derfra, at de engelske Contracteurer for Jernbaneanlægget, — der, ledede af Erfaring, klart indsaae Vigtigheden af en vis Grad af Eenhed i Jernbanedriftens og Mjöstrafikkens Bestyrelse, — i sin Tid have benyttet Leiligheden til at indkjöbe de paa Mjösen værende 2 Dampskibe tilligemed 10 Slæbebaade efter en Taxt, som sattes af Hr. Directeur Sörensen paa Horten, og derefter have sat disse Fartöier under midlertidig Administration af Jernbanens Driftsbestyrer Hr. Shaw, hvorved Jernbanebestyrelsen har faaet det i sin Magt nogenlunde at tillempe det ene Befordringsmidlets Drift efter det andet og navnlig, forsaa vidt Transportevnen af de havende Fartöier har tilladt det, at befordre Gods directe (o: uden Afbrydelse eller Benyttelse af Mellemand ved Overgangspunctet mellem Land og Vand — saakaldet Gjennemgangstrafik) mellem Christiania og Lillehammer saavel som alle mellemliggende Steder, idet Betalingen, der i ethvert Tilfælde beregnes og erlægges underet for Befordring ad begge Linier, fordeles mellem Dampskibenes Eiere og Jernbanecompaniet efter et opgjort Delingsforhold. Men denne Sagens Stilling, ufuldkommen som den er, dels paa Grund af Mjösfartöiernes yderlige Utilstrækkelighed, dels formedelst den kun partielle og precaire Raadighed

Jernbanebestyrelsen har over samme, kan ikke i Længden vedblive, idet Fartøiernes Eiere, efter hvad de have meddeelt undertegnede Generalconsul Crowe, hertil ere uvillige, da de have indladt sig paa Fartøiernes Kjøb alene for at fremme Jernbanens Interesser og lette Jernbanecompaniet Adgangen til at tage Transporten paa Mjösen i sin egen Haand, og ikke i det Öie-med for egen Regning at vedblive dermed.

For at afhjælpe Mangelen af Transportmidler paa Mjösen vil der, efter hvad vi med Hr. Shaw antager, i det Hele udfordres som mindst 4 Dampskibe og 26 Buxeerbaade, Alt stillet til Jernbanebestyrelsens Raadighed, medens nu kun havet det halve Antal af begge Dele, samt derhos Brygger, saavel som Modtagelses- og Opbevaringshuse for Varer paa de vigtigste Anløbssteder ved Mjösen, hvilke nu aldeles mangle; den til Anskaffelse for Companiets Regning af det hele her omhandlede Apparat af Fartøier og andre Indretninger fornødne Sum troe vi ligeledes med Hr. Shaw at kunne anslaae omtrent til forannævnte Beløb 120,000 Spd. Forøvrigt er det, som vi allerede ovenfor have antydnet, vor Mening, at Erhvervelsen af de fornødne Transportmidler paa Mjösen for en Deel kan og bør skee ved Indkjøb af allerede sammesteds forhaandenværende Fartøier. Vi gaae nemlig ud fra den Forudsætning, at det, saafremt den Plan, der er Gjenstand for nærværende Forestilling,

maatte komme til Udførelse, kun vil være en simpel Billighedsfordring, at saavel de Jernbanens Contracteurer tilhørende 2 ældre Dampskibe med 10 Buxeerbaade som det 3die Dampskib, der nu af et norsk Interessentskab anskaffes, forsaavidt vedkommende Eiere ønske saadant, for Jernbanecompaniets Regning blive paa billige Vilkaar indløste.

Efterat Directionen i det Foregaaende har søgt at godtgjøre den store almene Interesse, der maa tillægges en til Behovet svarende Udvidelse af Transportmidlerne paa Mjösen og denne Communicationslinies Forbindelse med Jernbanen under samme Bestyrelse, skal den nu stræbe at oplyse, at denne Foranstaltning, — naar de dertil fornødne Pengemidler paa antagelige Vilkaar kunde erholdes, — vilde kunne iverksættes ikke alene uden Opoffrelse, men med betydelig directe og indirecte Vinding for Jernbanecompaniet. Nedenstaaende, af Jernbanens Driftsbestyrer Hr. Shaw — der som foranberørt tillige paa vedkommende Eieres Vegne har bestyret Trafiken med Mjös dampskibene — meddeelte, tabellariske Oversigt udviser det Antal Personer og Centner af Gods, der ved Hjælp af de 2 Dampskibe med tilhørende Buxeerbaade er befordret over Mjösen i de sidstafvigte 3 Aar, samt Trafikens Brutto- og Netto-Udbytte angivet i Penge:

Aar.	Personer.	Gods. Centner.	Brutto-Indtægt.	Drifts- og Reparations- Omkostninger.	Netto-Udbytte.
1852	11,607	70,296	10,595 Spd.	7,834 Spd.	2,761 Spd.
1853	11,313	75,024	10,227 —	8,925 — omtrent*)	1,302 — omtrent
1854	21,574	144,992	19,860 —	11,000 —	8,860 —

*) Beløbet af Drifts- og Reparations-Omkostninger i 1854 kan endnu ikke angives med fuldkommen Nøjagtighed.

Det vil heraf sees, at Jernbanen allerede i sit første Drifts-Aar har udøvet en saa mægtig Indflydelse paa Mjös-Trafiken, at denne uagtet

dens irregulære Gang og dens gjentagne temporære og partielle Afbrydelser i Aaret 1854 er stegen op til nær det Dobbelte af, hvad den tid-

ligere har været. At denne Indflydelse under den stedfindende Udvikling af Næringsveiene og med forøgede Hjælpemidler for Transporten over Mjösen inden kort Tid vil fremtræde endnu skarpere, anseer Directionen for utvivlsomt, og den troer saaledes kun at gjøre et moderat Anslag, naar den som aarligt Netto-Udbytte af 4 Dampskibe med fornødne Slæbebaade paaregner en Sum af 12,000 Spd. Da samtlige Driftsomkostninger og alle sædvanlige Reparationsomkostninger i den for disse Udgifter opførte Rubrik ere indbegrebne, behøves af foranførte Nettoudbytte alene aarlig at afsættes et Beløb som Reservefond for Anskaffelse af nye eller til Hovedreparationer paa de gamle Dampskibe, hvilket Beløb Directionen — i Betragtning af de store Hjælpemidler, Jernbanecompagniet i sit mekaniske Verksted allerede er i Besiddelse af — troer at anslaae høit nok med 3000 Spd. Mjöstrafiken, dreven med 4 Dampskibe og de fornødne Buxerbaade, tør efter dette vel med Sikkerhed paaregnes at give et aarligt Overskud af 9000 Spd., hvilken Sum maa ansees mere end tilstrækkelig til Forrentning og Amortisation af den Sum, der paakræves, som anført omtrent 120,000 Spd. Kunde denne Capital erholdes laant mod 4 % Rente og Afbetaling i 28 Aar, vilde hertil aarlig udkræves 7200 Spd., nemlig i Capitalafdrag 4286 Spd. og i Renter 2914 Spd., og den directe Vinding for Compagniet af dette Foretagende vilde da altsaa blive en aarlig Capitalforøgelse af 4286 Spd. og en Sum til Udlodning mellem Actieeierne af 1800 Spd.

Idet vi som Følge af Foranførte ansee det i høieste Grad ønskeligt, ja relativt nødvendigt, at der forskaffes Midler til Udførelse af det Foretagende, som er Gjenstand for denne Forestilling, er det dog langt fra at vi ere uopmærksomme paa de Vanskeligheder, som med Hensyn til Tilveiebringelsen af hine Midler fremstille sig; tvertimod er det netop Hensynet til disse Vanskeligheder, der har bevirket, at vi ikke allerede forlængst have gjort mere bestemte og directe Skridt mod det Maal, vi nu have for Øie. Vi have imidlertid troet nu ikke længer at burde udsætte med at fremstille Sagen og vore Anskuelse om, hvad der muligens maatte være at foretage, for dem, der fortiden maa

ansees som de deri indbegrebne forskjellige Interessers retmæssige Repræsentanter, nemlig for de ikke prioriterede Actiers Vedkommende den Kongelige Norske Regjering, og for Prioritetsactiernes Vedkommende DHrr. Ricardo, Peto og Brassey — nemlig dels som Directeurer for Jernbanen fra engelsk Side, dels som fremdeles Ihændehavere af den større Deel af sidstnævnte Actier. Og det er dette vi dels allerede have gjort, dels herved tillade os at gjøre.

Som foran berørt, henvendte vi undertegnede norske Medlemmer af Jernbanedirectionen os allerede under 6 Decbr. 1853 til det Kongelige Departement angaaende den her omhandlede Gjenstand, ligesom angaaende flere Jernbanen vedkommende Anliggender, hvortil Pengemidler forudsaaes at ville blive paakrævede, hvorhos vi, idet vi erklærede os ude af Stand til under det bestaaende Interressentskabsforholds endnu for lidet udviklede Stilling at fremsætte noget Forslag angaaende den fornødne Capitals Tilveiebringelse for Interressentskabets fælles Regning, henstillede til Departementets Overveielse, om det ikke maatte være uomgængeligt nødvendigt, at der søgtes erhvervet Beslutning af 14de ordentlige Storting for, at Regjeringen for den norske Statscasses Vedkommende bemyndiges til, at gaae ind paa saadanne Foretagender og Dispositioner, Jernbaneanliggendet vedkommende, som Erfaring maatte vise at være nødvendige eller gavnlige for Sagen, og som af Regjeringen og øvrige Interessenter maatte findes tilraadelige.

Efterat naadigst Proposition i den Anledning var fremsat for Stortinget, har samme under 6 Septbr. f. A. fattet følgende Beslutning, der af Hans Majestæt Kongen naadigst er befalet tagen tilfølgende:

„Regjeringen bemyndiges til at anvende et Beløb af indtil 6000 Spd. aarlig af den Indtægt, som i indeværende Budgettermin maatte tilfalde Statscassen af dens Actier i Jernbanen mellem Christiania og Eidsvøldsbakken, dels til at erholde samtlige i Jernbanelinien værende Træviaducter ombyttede med Jordbanker, dels til udenfor den contractmæssige Plan at faae iverksat andre Foretagender og Foranstaltninger, sig-

tende til at forøge Jernbanens Nytte og Brugbarhed eller Indtægterne af sammes Drift, som af Regjeringen maatte findes hensigtsmæssige, og hvortil den prioriterede Deel af Jernbaneinteressentskabet udreder Halvdelen af Udgifterne mod lige Andeel i Udbyttet.“

Efter hvad der med Hensyn til den i anførte Storthingsbeslutning nævnte Foranstaltning: en Deel i Jernbanelinien værende Træviaducters Ombytning med Jordbanker, — tilfølge af Directionens Forestilling af 23 Septbr. f. A., er bestemt ved Kongelig Resolution af 6 Decbr. s. M., der er os meddeelt ved Departementets Skrivelse af 15 Decbr. næstefter, vil den berørte Foranstaltning nu blive iverksat uden Benyttelse af nogen Deel af de Midler, som ved bemeldte Beslutning betingelsesviis ere stillede til Regjeringens Raadighed. Under Forudsætning af, at Udbyttet af Statens Actier i Jernbanen i ethvert Aar af indeværende Budgettermin vil opgaae mindst til 6000 Spd., vil der altsaa, naar der fra den prioriterede Deel af Jernbaneinteressentskabet maatte kunne erhverves Samtykke til Overtagelse af lige Udgift med den norske Stat, have til Disposition for Budgetterminen — indtil 1 Juli 1857 — et uden Deeltagelse af de private uprioriterede Actiehavere tilveiebragt samlet Beløb af 36000 Spd. til Udførelse udenfor den contractmæssige Plan af „andre Foretagender og Foranstaltninger, sigtende til at forøge Jernbanens Nytte og Brugbarhed eller Indtægterne af sammes Drift.“

Efter hvad vi ovenfor have søgt at udvikle, vilde dog et saadant Beløb, — for hvilket, om det ogsaa besluttedes anvendt udelukkende for det her omhandlede Öiemed, alene kunde anskaffes een Dampbaad og nogle Buxeerbaade m. M. — være lidet tilstrækkeligt til Fyldestgjørelse af Behovet, og Skaden af en fleeraarig Udsættelse med fuldstændigen at udfylde Kravet paa, under Jernbanebestyrelsens Raadighed staaende, Transportmidler i Mjösens Vanddrag og paa Bekvemmeligheder ved Anløbsstederne sammesteds vilde formeentlig meget snart gjøre sig fölt i altfor høi Grad. Hertil kommer imidlertid, at der, som foran berört, vilde udfordres Samtykke fra den prioriterede Deel af Interessentskabet til Deeltagelse for det Halve i Ud-

giften i omhandlede Anledning, hvilken Deeltagelse maatte skee ved Afdrag i den Prioritetsactierne tilfaldende Dividend, men et saadant Samtykke har paa vor Henvendelse desangaaende gennem undertegnede Generalconsul Crowe til DHrr. Ricardo, Peto og Brassey viist sig at være uerholdeligt, og kunde udentvivel ogsaa saa meget mindre ventes opnaaet, som det, — efter hvad vi nu have bragt i Erfaring, men hvormed vi tidligere og navnlig ved Affattelsen af vor fornævnte Forestilling af 23 Septbr. f. A. ikke vare bekendte, — ved fremmede, og in specie engelske Jernbanecompagnier, skal være et paa det Nærmeste ukjendt System, ved directe Anvendelse af Jernbaners Nettoudbytte, eller med andre Ord af den paa Actierne fallende Dividend, at udføre saadanne større, selve Jernbaneanlægget kun middelbart vedrørende, Foretagender som det, hvorom her handles, hvorimod den almindeligste Fremgangsmaade skal være at besørge saadanne Foretagender iverksatte ved Hjælp af Laan paa forholdsviis lang Amortisationstid, der optages mod Sikkerhed i Jernbanens og det vedkommende nye Foretagendes Nettoudbytte, og paa Vilkaar, at Amortisationen og Renterne liquideres af bemeldte Udbytte forinden nogen Dividend beregnes Actiehaverne tilgode. Idet DHrr. Ricardo, Peto og Brassey, som sagt, have vægret sig ved at gaae ind paa saadan directe Anvendelse som foran nævnt af nogen Deel af Jernbanens Nettoudbytte, forsaavidt dette falder paa Prioritetsactierne, have de derimod, efter hvad medfølgende af Hr. Ricardo paa Samtliges Vegne afgivne Erklæring udviser, beredvilligen meddeelt deres Samtykke til, at der paa saadanne Vilkaar som nys anført optages et Laan paa indtil 120,000 Spd., for ved Hjælp deraf at faae Transportmidlerne og andre for Trafiken nödvendige Indretninger i Mjösens Vanddrag bragte paa en tilfredsstillende Fod og under Jernbanebestyrelsens Raadighed. Dette Samtykke — der forsaavidt efter vor Anskuelse maa ansees meget liberalt, som Vedkommende ikke have taget i Betænkning at lade selve Nettoudbyttet eller den paaregnede Dividend hefte for Laanet og tjene til sammes Amortisation og Forrentning, medens det tilsigtede Foretagende, næst dets utvivlsomme

Nytte for det Almindelige, ialfald i en længere Aarrække alene vil kunne afgive noget Udbytte for de uprioriterede Actier, idet der for Prioritetsactierne, udenfor de dem forlods tilkommende 5 pCt., som formeentlig allerede fra Begyndelsen kunne ansees disse nogenlunde sikrede, neppe förend i en fjernere Fremtid kan paaregnes nogen yderligere Afkastning — dette Samtykke forekommer os ogsaa af den Grund at være af særdeles Værd i nærværende Spørgsmaal, at det indeholder en Udtalelse i den stærkest mulige Form om, at de nævnte Herrer anerkjende det paatænkte Foretagendes paatrængende Nødvendighed, og at de ikke nære Tvivl om dets Rentabilitet, en Udtalelse, der som udgaaende fra Mænd med en saa særdeles rig Erfaring i Trafikens og Communicationsvæsenets Anliggender som DHrr. Ricardo, Peto og Brassey, unegtelig fortjener den største Opmærksomhed.

Efter Alt hvad vi saaledes have tilladt os at anføre, er det, som vi ansee ønskeligt for Sagen:

- a) at den norske Regjering paa Statscassens og övrige uprioriterede Actieeieres Vegne maatte kunne meddele Samtykke til, at Jernbanebestyrelsen, i det Öiemed at anskaffe de for en regelmæssig og velordnet Trafik i Mjösens Vanddrag fornødne Dampskibe, Buxerbaade, Landgangsbygger, Varehuse m. M., optager et Laan, stort indtil 120,000 Spd., med Sikkerhed i Jernbanen og Mjöstrafikens Nettoudbytte, mod saa billig Rente, som kan opnaaes, og paa en længere Amortisationstid samt paa Vilkaar, at Renterne og Amortisationen liqvideres i bemeldte Netto-udbytte, forinden nogen Dividend berøgnes.
- b) at fornævnte Laan, paa Vilkaar som anført, saavidt muligt maatte blive Jernbanebestyrelsen tilstaaet af til Regjeringens Disposition staaende offentlige Fonds.

Men her kan dog, forsaavidt angaaer det under litr. a. nævnte Samtykke, opkastes Spørgsmaal om, hvorvidt den norske Regjering har tilstrækkelig Beföielse til at meddele et saadant ogsaa for de Privates og Communers Vedkommende, som ere Eiere af uprioriterede Actier i Jernbanen. Vistnok fremgaaer det af den

Form, hvori Actietegningen her i Landet til Jernbanen er skeet, sammenholdt med den angaaende Banens Anlæg under 17 Decbr. 1850 afsluttede Contract, navnligens dens §§ 2 og 9, at al den Myndighed Jernbanen vedkommende, som udgaaer fra det fra norsk Side tilveiebragte Actiebeløb, er forbeholdt den norske Regjering, og at fölgelig, saalænge det oprindelig etablerede Forhold i denne Henseende ikke er undergaaet Forandring, de private Eiere af uprioriterede Actier ei kunne paastaae nogen Stemmeret i de Jernbanen vedkommende Anliggender. Imidlertid er Spørgsmaalet netop, om det Anliggende, som her omhandles, egentlig talt kan henregnes blandt Jernbanen vedkommende Anliggender. Vi have allerede i vor forannævnte Skrivelse af 23 Septbr. f. A., angaaende nogle Træviaducters Ombygning med Jordbanker forklaret, at medens vi fandt det at være begrundet i Forholdets egen Natur, at det hele Jernbanecompagnie, de ikke prioriterede ei mindre end de prioriterede Actiehavere, maa deeltage i enhver Udgift, der umiddelbart vedrører selve Jernbanen og dens Interesser, forekom det os dog billigt og rimeligt, at de private uprioriterede Actiehavere, saalænge de ere stillede i det Forhold til Sagen, at de ikke i samme kunne udöve nogen Stemmeret, holdes frie for Deeltagelse i Udgifterne til nye Foretagender, der, hvorvel skikkede til at föröge Jernbanens Brugbarhed og Rentabilitet, dog ligge udenfor samme, — saasom Anskaffelse af Dampskibe til Besörgelse af Trafiken paa det til Jernbanen stödende Vanddrag, Anlæg af nye Sidelinier o. s. v., — naturligtviis mod ogsaa at være udelukkede for Deelagtighed i Udbyttet deraf. Men uagtet vi fremdeles maa vedkjende os den saaledes af os udtalte Anskuelse, kunne vi dog ikke undlade derved at gjöre opmærksom paa Fölgende: Det er klart nok, at naar vi have talt om, at de private uprioriterede Actiehavere burde „holdes frie for“ Deeltagelse i Udgifterne til nye eller Jernbanen ikke umiddelbart vedrørende Foretagender, saasom Anskaffelse af Dampskibe paa Mjösen o. s. v., mod ogsaa at være udeclagtige i Udbyttet deraf, saa maa en saadan Udtalelse være baseret paa den Forestilling, at de nye

Foretagender, hvorom Spørgsmaalet kunde opstaae, maatte være at bringe i Udførelse paa en Maade, der gjennem Inddragning eller Formindskelse af Dividenden eller deslige, medførte nogen, om end kun temporær og med Haab om senere forøget Udbytte forenet, Opoffrelse fra vedkommende Actiehaveres Side; kun under denne Forudsætning kunde der nemlig være Tale om at holde nogen Deel af Actieselskabet fri for Deeltagelse. Og den berørte Forestilling faldt os ogsaa i den givne Forbindelse og paa den Tid, da hiin Skrivelse blev affattet, heelt naturligt; thi deels omhandlede Skrивelsen just en Plan til Udførelse af forskjellige Foretagender i Forbindelse med Jernbanesagen ved directe Anvendelse af selve Jernbanens Netto-udbytte, deels vare vi paa den Tid, som allerede foran paapeget, endnu ikke komne nærmere ind paa Ideen om Tilveiebringelse af de fornødne Midler til Mjöstrafikens Fuldstændiggjørelse og Overtagelse for Jernbanecompagniets Regning ved Hjælp af et denne Trafiks og Jernbanens samlede Nettoudbytte paaheftet Laan, og deels endelig vare vi dengang ingenlunde — end ikke tilnærmelsesviis — i Besiddelse af saadanne tilfredsstillende Data til Beviis for det omhandlede Foretagendes Rentabilitet, som de; vi nu have tilladt os at fremlægge. Men disse Data synes os i den Grad at maatte hæve enhver Betænkelse ved paa Vilkaar som de foran antydede at indlade sig paa dette Foretagende, at der formeentlig ikke længer her kan være Tale om, at nogen Deel af Jernbanecompagniet bør „holdes fri for“ Deeltagelse i Udgiften derved. Tvertimod kunne vi ikke drage i Tvivl, at de private Eiere af uprioriterede Actier, om Sagen, saaledes oplyst, som den nu er, blev dem forelagt, og forudsat, at de havde Adgang til at udtale sig om samme, ganske almindeligen og med stor Redebonhed vilde erklære sig for Udførelsen af den her omhandlede Plan, og ansee Deeltagelsen deri for deres Vedkommende som en ubetinget Fordeel. Under disse Omstændigheder, og da den juridiske Ret til at handle paa samtlige uprioriterede Actieeieres Vegne i et Anliggende, der har saa særdeles stor, om end kun middelbar Interesse for

Jernbanen, vel utvivlsomt for Tiden maa siges at være hos den norske Regjering, ere vi af den Formening, at de formelle Hensyn her bør vige for den klare og slaaende Realitet, og at al Betænkelse ved Meddelelse af det foran nævnte Samtykke kan sættes til Side.

Skulde alligevel denne vor Mening ikke vinde Medhold hos det Kongelige Departement og den norske Regjering, da maa vi erklære os ude af Stand til at paapege nogen Udvei, hvorved det af os tilsigtede Formaal i en nær Fremtid skulde kunne realiseres, — Noget, som vi vilde finde saa meget beklageligere, som enhver Udsættelse i denne Sag, medens Planerne fra anden Haand til Anskaffelse af nye Transportmidler paa Mjösen efterhaanden gaae videre og videre, med Sikkerhed kan paaregnes at ville forøge Vanskelighederne ved Mjöstrafikens Overførelse paa Jernbanecompagniet.

Paa det Spørgsmaal, hvorvidt et saadant Samtykke som ovenfor berørt af den norske Regjering maatte kunne meddeles, uden at Sagen forud, forsaavidt vedkommer Statens Actiebeløb, har været forelagt Stortinget og af dette er bifaldt, have vi ikke i det Foregaaende indladt os og ville vi heller ikke nu indlade os. Næst at henlede Departementets Opmærksomhed paa, at vort Formaal med foran nævnte Forestilling af 6 Decbr. 1853 var Erhvervelse for Regjeringen af en Bemyndigelse fra Stortinget i saa omfattende Form, at derunder ogsaa indbefattedes Jernbanens eller Jernbaneudbyttets Beheftelse med Laan til Iversættelse af for Banen nødvendige eller nyttige Foretagender, skulle vi dog her tillade os at yltre, at det, som ved Stortingets Beslutning af 6 Septbr. f. A. er indvilget, skjönt indskrænket til et Tidsrum af 3 Aar, i Virkeligheden, forsaavidt det gaaer ud paa Forbrug af Statens Actieudbytte indtil 6000 Spd. aarlig, indeholder betydeligt Mere end hvad der efter vor her fremstillede Plan udkræves, idet derved kun tilsigtes en rigtignok for et længere Tidsrum vedvarende Beheftelse af Udbyttet, men hvormed der, naar samtlige Sagens Omstændigheder behørigen veies, neppe kan siges at være forbunden nogensomhelst Resico for, at Ud-

byttet virkelig skulde blive angrebet, ligesom en saadan Eventualitet, om den alligevel mod al Forventning skulde indtræffe, vilde blive mange Gange opveiet af de rigelige Fordele for Jernbanen og Almeenheden af en fuldstændig og velordnet Trafik paa Mjösen.

Saafrømt det af os attraaede Samtykke fra Regjeringens Side efter alt Foranførte maatte

kunne meddeles, tør vi haabe, at der i Betragtning af Sagens store Vigtighed ogsaa vil findes Udvei til at bevilge Beløbet, 120,000 Spd., laant af noget af de til Regjeringens Disposition stillede offentlige Fonds.“

I Anledning af denne Skrivelse har Directionen endnu ikke modtaget nogen Meddelelse fra Departementet.

Bilag N^o 7.

Vare-Traffiken i Aaret 1854.

Fra Christiania:

til Christiania:

Varesorter:	Coll.	Sykker.	Centner.	Jernbane Vognlæs.	Tylvter.	Anmerk.	Varesorter:	Coll.	Centner.	Jernbane Vognlæs.	Sykker.	Tylvter.	Anmerk.
Salt	21,676	.....	64,425				Havre	8,740	11,774				
Sild	11,715	.....	28,116½				Rug	5,738	11,268				
Diverse Varer	71,185	.....	77,239				Byg	2,023	3,758				
Korn og Meel	3,561	.....	5,480½				Blandkorn	838	1,400				
Mølle- og Silbestene	2,110	.....	4,957½				Hvede	92	191				
Maursteen, Kalk og							Linfrø og Karve	512	911				
Leer			2,656½				Poteter	20,951	42,702½				
Kul			4,498½				Smør og Ost	10,899	7,125½				
Jern, Spiger, Støbe-							Nikkel	1,835	7,225				
gods			5,869½				Jern, Spiger, Støbe-						
Møbler				85½			gods		8,933				
Bridsel, Kridt				34			Brændevin		37,129				Potter. 1,738,663
Voiturer		160					Kjød &c.		3,307				
Kreaturer		106					Diverse Varer		58,244				
							Planke						44,728
							Battens						14,294
							Bord						111,013
							Saugtømmer						5,649
							Master, Spirer			244			
							Sleepers						2,104
							Brænde			605			
							Baghun			254			
							Voiturer					424	
							Glas	2,455	3,792				
							Kvæg				577		
							Kalve, Faar, Sviin				995		
							Hunde				110		

Bilag № 8.

Vare-Trafiken i Tidsrummet fra 1ste Januar til 31te August 1855.
Til Christiania:

Fra Christiania:

Varesorter:	Colli.	Stykker.	Centner.	Tylvter.	Jernbane Vognlæs.	Anmærkn.	Varesorter:	Colli.	Centner.	Jernbane Vognlæs.	Anmærkn.	Stykker.	Tylvter.	Jernbane Vognlæs.	Anmærkn.
Salt	13,443	. . . . .	36,957½				Havre	10,005	15,325						
Sild	6,106	. . . . .	14,685				Rug	4,124	8,482						
Diverse Varer . . . . .	. . . . .	45,622	67,480				Byg	2,005	3,842						
Korn og Meel	2,862	. . . . .	5,050½				Hvede	179	327						
Mølle- og Slibestene . . . . .	. . . . .	1,439	3,284				Blandkorn	493	815						
Mnursteen, Kalk og . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .				Liinfro, Karve	709	1,273						
Leer &c. . . . .	. . . . .	. . . . .	952½				Poteter	12,299	23,955						
Kul . . . . .	. . . . .	. . . . .	3,757	. . . . .	1		Smør &c.	1,826	1,837						
Jern, Spiger . . . . .	. . . . .	. . . . .	2,138	. . . . .			Nikkel	555	2,155						
Støbegods . . . . .	. . . . .	. . . . .	105	. . . . .			Jern, Spiger, Støbe- gods	1,797	4,234						
Møbler . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	110½		Brændeviin . . . . .	. . . . .	24,585						
Bridsel, Kridt . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	24		Kjød . . . . .	. . . . .	615						
Voiturer . . . . .	. . . . .	44	. . . . .	. . . . .			Diverse Varer . . . . .	. . . . .	12,611						
Tomme Foustager . . . . .	. . . . .	3,854	. . . . .	. . . . .			Planker . . . . .	. . . . .	. . . . .				24,577		
Gjødssel . . . . .	. . . . .	. . . . .	317	. . . . .	96		Battens . . . . .	. . . . .	. . . . .				8,698		
							Bord . . . . .	. . . . .	. . . . .				64,745		
							Saugtømmer . . . . .	. . . . .	. . . . .				2,736		
							Spirer . . . . .	. . . . .	. . . . .				2,405		
							Sleepers . . . . .	. . . . .	. . . . .				320		
							Brænde . . . . .	. . . . .	. . . . .					1,063	
							Baghun . . . . .	. . . . .	. . . . .					233	
							Voiturer . . . . .	. . . . .	. . . . .						217
							Glas	1,529	2,607						
							Meel	93	154						
							Kreaturer . . . . .	. . . . .	. . . . .						2,234
							Hunde . . . . .	. . . . .	. . . . .						18
							Tomme Foustager . . . . .	. . . . .	. . . . .						73
							Tomme Flasker . . . . .	. . . . .	. . . . .						33,360

